



DRAMMEN
KOMMUNE

Kommuneplanens arealdel 2014–2036

PLANBESKRIVELSE

Vedtatt 05.10.2015



VEDTATT AV BYSTYRET 05.10.2015



DRAMMEN
KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Bystyret

Møtedato:	05.10.2015	Fra saksnr:	106/15
Fra/til kl:	Kl 17:00 – 17.20	Til saksnr:	107/15
Møtested:	Bystyresalen kl 17:00		

Utvalgets medlemmer:

H	Tore Opdal Hansen, Johan Baumann, Tove Paule, Christine Ax, Jannike Thorsen, Dag Fjeld Edvardsen, Mustafa Unsal, Freddy Hoffmann, Hatice Elmacioglu, Elisabeth Lindberg, Henriette Aanesen, Ana Maria Silva-Harper, Haakon Fossen, Sigrid Thielemann, Terje Vegard Kopperud, Linn Cecilie Westgaard, Terje Menkerud, Markus Weierud, Ravi Sunder, Karoline F. Andersen, Tore Klyve Andersen, Harald Wessel-Berg, Kristin Haftorn Johansen, Leif Harald Auke, Tore E. Brath
FrP	Jon Engen-Helgheim, Lavrans Kierulf, Ulf Erik Knudsen, Britt Homstvedt
KrF	Odd Gusrud, Billy Taranger
V	Ulla Nordgarden, Yousuf Gilani
Ap	Masud Gharakhani, Ragnhild Røed, Nicoline Bjerger Schie, Arne Martinsen, Catarina Chrucho, Erik Åke Løvgren, Arif Erkøk, Aisha Ahmed, Lin-Merete Carlsen, Eivind Knudsen, Per Olav Horne, Nils Einar Stablum, Vegard Eliassen Stillerud, Torbjørn Andreas Pettersen
SV	Sadi Emeci
DB	Haydar Øzbal

Forfall var meldt fra flg. medlemmer:	Terje Vegard Kopperud (H), Ragnhild Røed (A), Arif Erkøk (A), Per Olav Horne (A), Erik Løvgren (A), Catarina Chrucho (A)
Følgende varamedlemmer møtte:	Gunhild Figenschou (H), Nina Paulsen-Sveen (A), Jan Ivar Weimoth (A), Kari Dahl Nilsen (A), Tony Burner (A)

Fra administrasjonen møtte:	Rådmann Osmund Kaldheim HR- og utviklingsdirektør Kirsti Aas Olsen Økonomi- og næringsdirektør Trond Julin Byutviklingsdirektør Bertil Horvli Kommunaldirektør Kari Høyer Pressesjef Gard Nybro-Nilsen Møtesekretær Anette Korneliussen
Merknad:	

Tore Opdal Hansen
Ordfører

Møtet starter med:

- Spørretime – saker som ikke står på dagsorden.
- Høringshalvtimen – parter til sak på dagsorden.
- Eldrerådet, rådet for funksjonshemmede, ungdomsrådet og minioritetsrådet - inntil 10 minutter til saker på dagsorden.

106/15 15/1230

MØTEPROTOKOLL FRA BYSTYRET 16.06.2015

107/15 14/337

Kommuneplanens arealdel - endelig vedtak etter slutførte forhandlinger om innsigelser**SAK NR. 106/15****MØTEPROTOKOLL FRA BYSTYRET 16.06.2015****Formannskapetets vedtak/innstilling til bystyret:****INNSTILLING TIL BYSTYRET:**

Vedlagte protokoll fra møtet i bystyret 16.06.2015 godkjennes.

Bystyrets behandling:

Enstemmig vedtatt.

**Bystyrets vedtak:**

Vedlagte protokoll fra møtet i bystyret 16.06.2015 godkjennes.



SAK NR. 107/15

Kommuneplanens arealdel - endelig vedtak etter slutførte forhandlinger om innsigelser

Formannskapetets vedtak/innstilling til bystyret:

INNSTILLING TIL BYSTYRET

Rådmannens forslag til vedtak:

Forslag til kommuneplanens arealdel, datert 21.09. 2015 vedtas endelig i henhold til Plan- og bygningslovens § 11-15.

For å presisere rammer for vurdering av byggehøyder utover Sentrumsplanens rammer som ledd i knutepunktsutvikling på Strømsø, føyes følgende punkt til retningslinjene til planbestemmelse §2: *Gjennom planprosess for knutepunktutvikling rundt Strømsø torg og Høgskolen/Papirbredden kan byggehøyder opp mot 32-37 m vurderes for enkeltbygg etter kriterier beskrevet i planbeskrivelsen til kommuneplanen. I tillegg åpnes det for å vurdere totalt inntil 1 til 2 høyhus over 37 m, i delområdene 1. "Dr Hansteinsgate" og 2c. "Ankerkvartalet", innenfor rammer og kriterier redegjort for i planbeskrivelsen.*

Bystyrets behandling:



Masud Gharahkhani (A) fremmet følgende utsettelsesforslag:

"Saken utsettes til behandling for det nye bystyret."

Ulla Nordgarden (V) fremmet følgende endringsforslag:

"1. All bygging på Konnerud skal skje innenfor Konnerudkvote (maks 20 boligenheter per år) inntil ny Konnerudnedføring er på plass, og en effektiv kollektivtrase er realisert i den gamle Konnerudnedføringen.

2. Av hensyn til byutvikling og sykehusbygging på Brakerøya gis det ikke tillatelse til å fylle ut Holmen ut over det som allerede er vedtatt.

3. LNF-områder vest for Gulskogen omreguleres ikke til boliger (Pukerud Vest/Sør, Stormoen og Stormoen Nord)."

Masud Gharakhani (A) fremmet følgende endringsforslag:

”Jordbruksarealer vest på Gulskogen omreguleres ikke til bolig.”

Utsettelsesforslaget fra Arbeiderpartiet fikk 15 stemmer (A) og falt.

Endringsforslaget fra Venstre punkt 1 og 2 fikk 2 stemmer (V) og falt.

Endringsforslaget fra Venstre punkt 3 og endringsforslaget fra Arbeiderpartiet fikk 17 stemmer, 2 (V) og 15 (A), og falt.

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.



Bystyrets vedtak:



Forslag til kommuneplanens arealdel, datert 21.09. 2015 vedtas endelig i henhold til Plan- og bygningslovens § 11-15.

For å presisere rammer for vurdering av byggehøyder utover Sentrumsplanens rammer som ledd i knutepunktutvikling på Strømsø, føyes følgende punkt til retningslinjene til planbestemmelse §2: *Gjennom planprosess for knutepunktutvikling rundt Strømsø torg og Høgskolen/Papirbredden kan byggehøyder opp mot 32-37 m vurderes for enkeltbygg etter kriterier beskrevet i planbeskrivelsen til kommuneplanen. I tillegg åpnes det for å vurdere totalt inntil 1 til 2 høyhus over 37 m, i delområdene 1. ”Dr Hansteinsgate” og 2c. ”Ankerkvartalet”, innenfor rammer og kriterier redegjort for i planbeskrivelsen.*

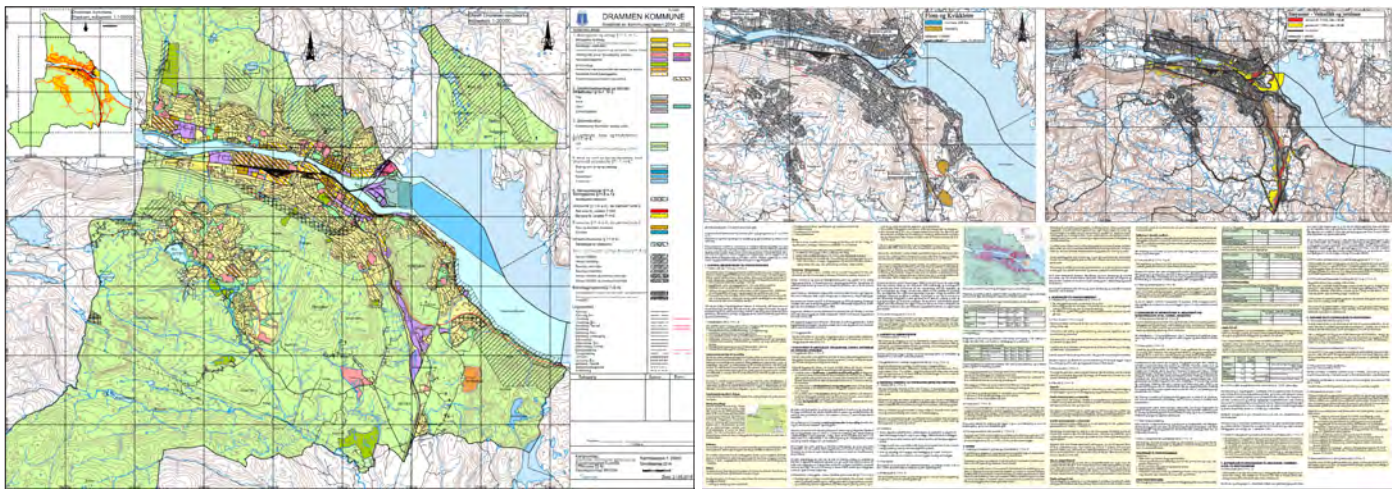


INNHOLDSFORTEGNELSE

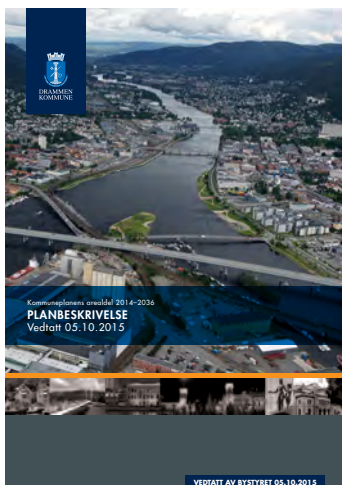
1. Formålet med planen.....	11
2. Sammendrag	12
3. Strategi for byutvikling	14
4. Kommuneplanen som planverktøy	19
4.1 Kommunedelplaner.....	19
4.2 Bestemmelser til kommuneplanen erstatter vedtekter	20
4.3 Temakart	21
5. Byvekst.....	21
5.1 Boligutvikling og transformasjonsområder	21
5.2 Krav til uteoppholdsareal	30
5.3 Senterstruktur	34
5.4 Næringsutvikling.....	36
5.5 Miljøvennlig transportsystem og teknisk infrastruktur	41
5.5.1 Hovedveisystem.....	41
5.5.2 Kollektivtransport	43
5.5.3 Sykkel	45
5.5.4 Parkering	50
6. By- og nærmiljø	53
6.1 Byform og byggehøyder	53
6.2 Grønnstruktur	66
6.3 Overvann.....	71
6.4 Landbruk, Natur og Friluftsliv (LNF)	73
6.5 Kulturminner	76
6.6 Skole og idrett.....	77
6.7 Støy	79
6.8 Luftkvalitet	80
7. Bestemmelser og retningslinjer	83
8. Leseveiledning til plankartet	95
9. ROS-analyse	96
9.1 Oppsummering	98
9.2 Tiltak	98
10. Konsekvensutredning	99
10.1 Samlet vurdering av konsekvenser	99
10.2 Konsekvensutredning av enkeltområder	101

KOMMUNEPLANENS AREALDEL

Plankart med bestemmelser, retningslinjer og temakart



Planbeskrivelse



Veiledere og strategier



DOKUMENTER OG VEDLEGG:

A. Selve planen

1. Plankart, datert 2015-09-21 (ikke vedlagt)
2. Bestemmelser og retningslinjer, datert 2015-09-21 (lagt inn i planbeskrivelsen i kap. 7)
3. Planbeskrivelse, datert 2015-09-21 (dette dokumentet)

B. Temakart som det er knyttet bestemmelser/retningslinjer til

4. Overordnet grønnstrategisk temakart (se side 68)
6. Sykkelnett (se side 48)
7. Overvann (se side 73)
8. Støysoner (se side 79)
9. Aktsomhetskart for luftforurensing
10. Flom og kvikkleire
11. Parkeringssoner (se side 51 og 87)
12. Avgrensing av gjeldene kommunedelplaner (se side 19)

C. Andre dokumenter det er knyttet bestemmelser / retningslinjer til

13. Norm for skilt og reklame (Vedtekter til plan- og bygningslovens §107. Vedtatt av Drammen bystyre 2001-05-29)

D. Utdypende strategiske fagnotater som utgjør en veiledende del av planen

14. Strategi for utvikling av grønne forbindelser, uterom og fellesarealer, datert 2015-05-29
15. Sykkelstrategi, høringsutgave 2015-05-29
16. Veileder for overvannhåndtering i Drammen, høringsutgave 2015-05-29
17. Parkeringsveileder, høringsutgave 2015-05-29

E. Faglige grunnlagsanalyser

18. Bolig- og befolkningsatlas for Drammen kommune (Drammen kommune, Byplan, november 2013)
19. Arbeidsplasslokalisering i Drammen (Asplan Viak, 2014-02-14)
20. Vurdering av arealinnspill kommuneplanens arealdel, september 2014
21. Barnehage- og skolebehovsanalyse 2014 - 2030 (Norconsult, 2014-03-14)
22. Luftsonekart - teknisk rapport (Norconsult, 2014-03-14)
23. Tolkning av luftsonekart og bruk av luftsonekart som planleggingsverktøy (Norconsult, 2014-03-14)
24. Om støyvarselkart for Drammen kommune (Sweco, 2014-02-25)
25. Kollektivutredning (kortverson) (Plan Urban AS og Norsam AS, mai 2013)
26. Skolebehov, arealregnskap og utvidelsesmuligheter (Drammen kommune, Byplan, 2014)

Drammen Kommune
Kommuneplanens arealdel
Planbeskrivelse
Dato: 2015-09-21

1. FORMÅLET MED PLANEN

Kommuneplanens arealdel er kommunens overordnede strategiske areal- og byutviklingspolitiske styringsverktøy. Kommuneplanens arealdel 2014–36 hører sammen med og følger opp kommuneplanens samfunnsdel, *Drammen 2036: Byvekst med kvalitet* som ble vedtatt av Bystyret juni 2013 og bygger på Buskerudbysamarbeidets strategiske areal- og transportplanarbeid. Planarbeidet er en videreføring av det strategiske kommuneplanarbeidet fra 2003, men planarbeidets tidshorison er lenger og vekstperspektivet større enn tidligere. Det henger sammen med de muligheter og utfordringer Drammen nå står overfor og de behov for strategiske grep disse gir (mer om dette snart).

Kommuneplanens arealdel er en overordnet, langsiktig strategisk rammeplan for byutvikling. Planen skal gi forutsigbarhet for ønsket byutviklingsretning på lang sikt: vise planreserve for utvikling, klargjøre strategiske sammenhenger og hovedgrep, tydeliggjøre rammer for vern og utvikling, og gi rammer for andre, mer detaljerte planprosesser for utpekte transformasjonsområder og infrastrukturtiltak. Samtidig er kommuneplanens arealdel et saksbehandlingsverktøy som skal gi forutsigbare rammer for behandling av plan- og byggesaker i områder av kommunen og for typer tiltak der det ikke stilles plankrav.

Planbeskrivelsen beskriver bakgrunnen for planarbeidet og innholdet i planen. Planbeskrivelsen kan leses som en fortelling om den byutvikling som ønskes, og en forklaring på hva planen styrer og hvorfor. Sammen med planbeskrivelsen hører plankart og bestemmelser, som er den juridiske delen av planen. Dette utgjør «planverktøyet».

Oppbygging av planmaterialet er derved som ved kommuneplan 2003-14:

- Planbeskrivelse som beskriver mål, ønsket utvikling, faktagrunnlag, utdyping av temaer (med henvisning til vedlagte underlagsrapporter, delstrategier og temakart)
- Plankart, med bestemmelser og retningslinjer

Det er lagt vekt på å synliggjøre sammenhenger mellom vedtatte overordnede bystrategiske hovedmål, langsiktige mål og strategier og hvordan dette er fulgt opp i denne arealplanen, og samtidig synliggjøre «hva er nytt og hva er ikke nytt» i forhold til forrige utgave av kommuneplanens arealdel. Det innebærer at utdrag av strategiske analyser og drøftinger av innspill, analyser av situasjon, utviklingstrekk, utfor-

dringer og muligheter i større grad er trukket inn i denne planbeskrivelsen enn det som har vært vanlig for kommuneplanens arealdel.

Prosess

Bakgrunn for arbeidet med kommuneplanens arealdel er kommuneplanens samfunnsdel, bystrategien *DRAMMEN 2036* som ble vedtatt av Bystyret 18. juni 2013.

Bystrategien *DRAMMEN 2036*

Første del av kommuneplanarbeidet ble gjennomført med bystrategien *DRAMMEN 2036: Byvekst med kvalitet* som ble vedtatt av Bystyret 18. juni 2013. Bystrategien er kommuneplanens samfunnsdel og inneholder mål og strategier for hele kommunen. Kommuneplanens arealdel hører sammen med og følger opp bystrategien og skal fastlegge arealutviklingen i kommunen.

Planprogram

Bystyret vedtok oppstart og høring av planprogram for kommuneplanens arealdel 18. juni 2013. Planprogrammet gjorde rede for formål med planarbeidet, hvilke tema som ville tas opp, hvilke konsekvenser som skulle utredes, samt hvordan prosessen skulle gjennomføres. Planprogrammet ble vedtatt av Bystyret 17.12.13 og frist for innsendelse av arealinnspill ble satt til 31.12.13.

Forhåndsdrøftingsseminarer

Det ble gjennomført forhåndsdrøftingsseminarer med politikere, næringsliv og innbyggere i løpet av første halvår 2014. Hensikten med seminarerne var å informere om og få synspunkter på hovedtrekkene i planforslaget før endelig planforslag ble utarbeidet. Presentasjoner, oppsummeringer og innspill fra alle seminarerne ligger på kommunens nettsider:

- Handel- og senterstruktur 15. januar: Seminaret ble arrangert i samarbeid med Byen Vår Drammen og Drammen Næringslivsforening. Seminaret inneholdt presentasjoner fra kommunen, BVD, og eksterne fagkonsulenter. Det ble gjennomført en workshop hvor deltagerne kunne komme med innspill til videre arbeid med handel og senterstruktur.
- Formannskapsseminarer 11. mars, 18. mars og 4. april: Seminarerne tok opp de viktigste problemstillingene knyttet til videre byutvikling i Drammen både tematisk og geografisk. Innholdet i disse halvdagsseminarene dannet grunnlaget for presentasjonene til fagdagen og bydelsseminaret.

- Fagdag 19.mai: Seminaret var primært rettet mot profesjonelle aktører (næringsliv, utbyggere, organisasjoner), men var åpent for alle. Det var lagt opp til spørsmål og svar i plenum.
- Bydelsseminar 21. mai: Seminaret henvendte seg til hele Drammens befolkning og fokuserte på muligheter og utfordringer i de enkelte bydelene. Etter felles presentasjoner fra kommunen ble det gjennomført bydelsvise gruppediskusjoner.

Høring av planforslaget

Bystyret vedtok 28.10.2014 at rådmannens forslag til kommuneplanens arealdel 2014-2036 kunne legges ut til offentlig høring. Planforslaget lå ute på høring 14. november 2014 til 15. februar. Det kom inn i alt 113 høringsinnspill fra myndigheter, nabo-kommuner, utbyggingsinteresser, lag og foreninger og enkeltpersoner.

Bydelskonferanser

Drammen kommune arrangerte bydelskonferanser om kommuneplanens arealdel i alle de åtte bydelene i januar 2015. Møtene ble ledet av byens politikere som presenterte planforslaget og styrte den påfølgende diskusjonen. Det kom en rekke innspill fra befolkningen til arealdelen og andre planer og prosesser som kommunen arbeider med.

Temamøter

Det ble arrangert to åpne temamøter i forbindelse med høringsperioden. Det første møtet handlet om hovedtrekkene i arealdelen med fokus på planens strategier for byutvikling med kvalitet. Det andre møtet tok opp problemstillinger rundt bygging av høyhus i Drammen. Begge møtene var godt besøkt og ga gode innspill til planarbeidet.

Åpen høring

Den åpne høringen 3. februar var en anledning for alle interesserte til å fremlegge sine synspunkter på planforslaget direkte til formannskapet. Presentasjoner og referater fra bydelskonferansene, temamøtene og den åpne høringen finnes på kommunens nettsider.

2. SAMMENDRAG

Kommuneplanens arealdel 2014–36 hører sammen med kommuneplanens samfunnsdel, bystrategien DRAMMEN 2036 – Byvekst med kvalitet, vedtatt 18. juni 2013.

Planen er en overordnet, langsiktig rammeplan for å kunne håndtere forventet stor befolkningsvekst. Hoveddelen av veksten forutsettes absorbert gjennom transformasjon av ulike arealer i byen. En hovedutfordring i planarbeidet er å identifisere muligheter og utfordringer for å sikre sammenhenger mellom ulike tiltak, slik at planen gir både forutsigbarhet og fleksibilitet over tid.

Planen skal gi rom for vekst gjennom utvikling av et stort antall boliger, arbeidsplasser og andre funksjoner. Planen skal sikre at veksten bidrar til utvikling av et bylandskap som gir innbyggerne mulighet for en sunnere og mindre bilavhengig hverdag. Planen skal sikre at veksten tilfører nødvendige kvaliteter og løser de behov veksten skaper, så som fellesrom og aktivitetsarenaer, samt teknisk og sosial infrastruktur. Dette sikres gjennom bestemmelser og plankrav for nye utbyggingsprosjekter, noe som gir grunnlag for å inngå utbyggingsavtaler med utviklere om hvordan prosjektene skal gjennomføres.

Planen bygger videre på Kommuneplan for Drammen 2003-14 og har følgende hovedtrekk:

1. Stor boligvekst i bybåndet og bydelene, økt bolig-mangfold

Planen gir rom for utvikling av nye 7–8000 boliger i tillegg til potensialet som ligger i forrige kommuneplan, tilsvarende 6000 nye boliger. Planforslaget gir mulighet for å supplere bolig mangfoldet i regionen, i bybåndet og i bydelene. Det kan dreie seg om urbane boliger tilpasset barnefamilier, men også andre grupper, sentrumsboliger, bolig høyhus i bydelssentra, småhus og ny boligutvikling i tilknytning til idrettsparker, bydelsparker mv.

2. Bevare byggesonens avgrensning mot marka – vekst «innenfra» ved transformasjon

Planen tar sikte på å bevare og videreutvikle særegne kvaliteter i Drammens bylandskap, med nærhet til elva og fjorden, til marka og kulturlandskapet og jordbruksarealene som omgir byggesonen. Vekst og utvikling skal i hovedsak skje gjennom omdanning av tidligere industriarealer i bybåndet, innenfor byggesonen. Dette innebærer at planen har få nye forslag til utbyggingsområder utenfor byggesonen.

3. Tilrettelegging for et bymiljøvennlig transportmønster og mindre bilavhengig hverdag

Planen legger til rette for fortetting med boliger og arbeidsplasser i bybåndet. Det gir mulighet for miljøvennlig vekst der det økte transportbehovet kan håndteres ved økt bruk av kollektivtransport, gange og sykkel. Dette er i tråd med intensjonene i Buskerudbyens strategiske areal- og transportplanarbeid. Planen legger opp til å utnytte de muligheter for byutvikling som ligger i Buskerudbypakke 2. Dette åpner for et miljøvennlig bylandskap med mindre bilavhengighet, med en fortettet bebyggelse, tilrettelagte uterom og en infrastruktur som innbyr til å bruke nærmiljøet og bevege seg uten bil. Planen omfatter sykkelstrategi og hovedplan sykkel. Disse peker ut traséer for framtidens hovedsykkelsystem og gir planbestemmelser om hvordan dette skal hensyntas ved tiltak og planarbeid.

For å legge til rette for en miljøvennlig byutvikling legger planen opp til fortetting rundt knutepunkter og langs kollektivtraséer. Dette vil kunne være utfordrende i forhold til støyforskriften fordi disse sentrale områder langs kollektivtraséer og knutepunkt ofte er belastet med trafikkstøy. Planen fastsetter en avviksone for støykrav som omfatter en større del av fortettingsområdene langs bybåndet. Avvikssonen for støy er utvidet fra forrige kommuneplan.

4. Knutepunktutvikling i Buskerudbyens viktigste kollektivknutepunkt

Strømsø sentrum er med jernbanestasjonen og bussterminalen Buskerudbyens viktigste kollektivknutepunkt. For å legge til rette for videre knutepunktutvikling, med arbeidsplasser og byfunksjoner i tilknytning til kollektivknutepunktet og Høgskolen/Papirbredden, åpner planen for vurdering av høyere bygg opp mot 8-12 etg i delområder med plankrav. Det er fastsatt kriterier knyttet til byform, byrom og prosesskrav som er nærmere beskrevet i eget avsnitt.

For å bygge opp under utvikling av fremtidens kollektivsystem kan det være ønskelig å styrke og markere ulike bydelssentra, eksempelvis på Konnerud og Åssiden. Planen mulighet for å vurdere større byggehøyder ved disse bydelssentra gjennom områdeplanprosesser.

5. Utenfor utvalgt knutepunkt videreføres rammer for byggehøyder, utnyttelse og krav til uterom i gjeldende planer

Kommunedelplan for Sentrum fra 2006 er en gjennomarbeidet plan for bevaring og utvikling innenfor området med kvartalsbebyggelse fra

byplanen fra 1866, samt Grønland. Det er et betydelig utviklings- og fortettingspotensial innenfor Sentrumsplanens rammer. Sentrumsplanområdet har smale gater og grunne kvartaler. En ytterligere økning av utnyttelsesgrad og byggehøyde vil gi betydelige utfordringer med tanke på dagslysforhold, uterom og omgivelses kvalitet. Sentrumsplanens arealformål, bestemmelser og retningslinjer er ikke utfordret i planen, med unntak av at det åpnes for knutepunktutvikling i tilknytning til Strømsø torg og Høgskolen/Papirbredden. Eventuelle ønsker om vurdering av økte byggehøyder vil måtte ses i sammenheng med økte krav til uterom. Dette kan håndteres i ordinære reguleringsplanprosesser innenfor Sentrumsplanens rammer, enten det dreier seg om byboliger på Brakerøya i tilknytning til utvikling av nytt sykehus, eller ved utvikling av viktige byrom innenfor Future-Built-området på Strømsø.

Krav til utearealer i forbindelse med nye boligprosjekter, og krav til parkering ved nye byggetiltak, samt krav og rammer for skilting og reklame, er tidligere styrt gjennom kommunale vedtekter. I tråd med ny plan- og bygningslov innarbeides dette nå i planen. Kravene til antall parkeringsplasser er revidert i tråd med endringer i reisevaner og ønsket bymiljøvennlig samfunnsutvikling. Krav til utearealer i forbindelse med nye boligprosjekter videreføres. Det innføres arealkrav til utearealer for småhusbebyggelse. Ved områdeplanprosesser gjelder utearealkravene på planområdenivå for å muliggjøre differensiert utnyttelse og bedre sammenheng i utearealer.

6. Videreutvikle systemet av felles møteplasser og arenaer for aktivitet og rekreasjon

Planen omfatter strategi for videreutvikling av fellesarenaer, møteplasser, parker, idrettsanlegg og aktivitetsarenaer innenfor byggesonen og bestemmelser om hvordan dette skal hensyntas ved tiltak og planarbeid.

7. Klimatilpasning – plangrep for å gjøre byen mer robust mot ekstremvær og flom

For å gjøre byens fysiske struktur mer robust mot flom og ekstremvær som følge av klimaendringer inneholder planen en overvannsstrategi og bestemmelser med krav til hvordan overvannshåndtering skal hensyntas ved tiltak og planarbeid.

8. Kulturminneforvaltning – forutsigbart grunnlag for videre saksbehandling

Samme bestemmelser for bevaring av kulturminner som i forrige kommuneplan. Det fullføres oppdatert kulturminneregistrering og bevaringsverdivurderinger. Etter kommuneplanarbeidet igangsettes arbeid

med en verneplan som gir mulighet for politisk prioritering av kulturminner og strategiske retningslinjer for kulturminnevern.

Planen innebærer endring av arealformål i følgende områder (i tillegg til noen få, små og mer tekniske justeringer som er omtalt i planbeskrivelsen):

Nye transformasjonsområder som endrer arealbruksformål på kommuneplankartet (fra næring/industri, idrettspark, LNF-jordbruk osv) til «byutviklingsområder» med (område)plankrav:

- Gulskogen Nord
- Tangen – Glassverket
- Travbanen/Berskaug
- Marienlyst
- Gulskogen Vest/Stormoen/Pukerud

Områdeplankravet innebærer et krav om at det, før detaljplaner for delområder, bygge- og deletiltak kan behandles, må vedtas en strategisk plan som avklarer hvordan overordnede sammenhenger i området skal ivaretas i ulike etapper av områdets utvikling.

Endring fra næring til bebyggelse og anlegg:

- Vintergata 11-15/Prof. Smiths Allé 46-50
- Buskerudveien 64

Ett nytt næringsareal:

- Utvidelse av havnearealene ved utfylling i sjøen på utsiden av Holmen

For dette område stilles det plankrav og krav om konsekvensutredning. For øvrige næringsområder videreføres arealformål og bestemmelser som i forrige kommuneplan. For å supplere boligtilbudet i skoleinntaksområder der det er behov for det, er det lagt inn to nye boligområder i områder som i forrige kommuneplan var avsatt til LNF:

- Svingen ved Vestbygda skole
- Fjell øvre ved Galterud skole

3. STRATEGI FOR BYUTVIKLING

Bakgrunn, rammer og tidsperspektiv:

Førrige utgave av kommuneplanens arealdel ble vedtatt i 2008 etter en såkalt «lett» rulleringsprosess. Ved kommuneplanrulleringen i 2007-08 ble det bare vurdert behov for, diskutert og vedtatt mindre tekniske justeringer og oppdateringer av kommuneplanen fra 2003 (som i utgangspunktet hadde 2014 som planleggingshorisont). Hovedelementer i Naturbania-strategien som lå til grunn for kommuneplan 2003-14, var:

- Bevaring og videreutvikling av byens særegne landskapsmessige kvaliteter og legge til rette for byvekst "innenfra": bevare byggegrense mot marka og kulturlandskapet, satsing på å utvikle en mangfoldig, urban og tett by der det tilrettelegges for at mye av forventet vekst vil skje i bykjernen.
- Satsing på utvikling av byens fellesarenaer for byliv i sentrum for å realisere Drammens potensial som EN BY (og ikke bare flere bydeler med bo-kvaliteter): Byaksen og Elveparksatsingen som to ulike strategier for å se tiltak i sammenheng og tilføre bysentrum ny aktivitet, nye arenaer, møteplasser og attraksjoner for bruk og utfoldelse for ulike grupper brukere (ulike aldersgrupper, ulike folkegrupper, ulike kulturer for bybruk).
- Å ta vare på og videreutvikle Drammens verdier og særpreg. Urbant mangfold, naturnærhet og kvalitet i de fysiske omgivelsene som et kjennetegn for Drammen.
- Utvikle et boligtilbud som bygger opp under kommunens satsing på kompetanse- og næringsutvikling, og med en sosial profil.
- Legge spesielt til rette for arbeidsintensiv og kunnskapsbasert næringsvirksomhet. Etablere et konkurransedyktig forsknings- og utdanningsmiljø som beriker tilbudet i nærregionen, Oslofjordregionen og landet som helhet.
- Avklare byutviklingsmuligheter i sentrum: Sentrumplanen (Kommunedelplan sentrum vedtatt 2006) er en plan som på bakgrunn av grundige analyser og delstrategier legger rammer for utvikling og bevaring av karakteristiske kvaliteter i kvartalsplanområdet fra 1866 samt transformasjon av Grønland jfr reguleringsplanen vedtatt 2002 (det første helhetlige plan for områdeutvikling av et tidligere industriområde i Drammen).

Denne første samlede strategiske kommuneplanen for Drammen i nyere tid (2003) har gitt synlige resultater og erfaringer med langsiktig strategisk byutviklingsarbeid i Drammen.

Kommuneplanens samfunnsdel, bystrategien *DRAMMEN 2036: byvekst med kvalitet*, legger opp

til en videreføring av «Naturbania-strategien» som lå til grunn for kommuneplanen av 2003 og 2008, men har lenger og større tids- og veksthorisont, som også tar utgangspunkt i muligheter gitt av Buskerudby strategiske plansamarbeid. Valget om å legge et lenger tidsperspektiv til grunn i *DRAMMEN 2036* tar utgangspunkt i muligheter og utfordringer i den konkrete situasjonen nå:

- Store arealer med transformasjonspotensial i by-båndet.
- Vekstprognoser viser mulighet for 50 % mer av alt (innbyggere, arbeidsplasser, aktivitetsarenaer, servicetilbud) innenfor 25–40 år.
- Stor vekst og transformasjon gir mulighet for å utvikle Drammen til en større, bedre og viktigere by med nye omgivelseskvaliteter uten å forringe Drammens særegne kvaliteter.
- En langsiktig strategisk plan gir mulighet for å se Buskerudbyarbeidets og bystrategiens mål og muligheter for «byvekst med kvalitet» i sammenheng.

Mål og visjoner for «byvekst med kvalitet» er tydeliggjort gjennom overordnede mål, langsiktige mål og strategier i kommuneplanens samfunnsdel *DRAMMEN 2036*. Her framkommer også hvilke muligheter og utfordringer som må ses i sammenheng, og hvordan dette er tenkt løst på et overordnet nivå. Prinsipper om bærekraftig utvikling, her forstått som en samfunnsutvikling som imøtekommer dagens behov uten å forringe kommende generasjoners mulighet for å få dekket sine behov, ligger til grunn for mål om «byvekst med kvalitet» og «større, smartere, sunnere». Dette innebærer å se økonomiske, sosiale og miljømessige hensyn – i dag og i framtiden – i sammenheng. I arbeidet med langsiktig (fysisk) byutvikling, er det viktig å ha strategier som både gir mulighet for realisering av kortsiktige prosjekter, samtidig som de sikrer fremtidige utviklingsmuligheter.

Hovedelementer i strategi for byutvikling (som oppfølging av bystrategien *DRAMMEN 2036: byvekst med kvalitet*)

I det følgende er strategiske hovedelementer i planen oppsummert under overordnede målformuleringer fra *DRAMMEN 2036*, med henvisning til de kapitler av planbeskrivelsen hvor de enkelte tema er nærmere drøftet.

Utsiktene til vekst og transformasjon gir mulighet for å bruke veksten, og dynamikken som dette skaper, som en drivkraft i byens fysiske utvikling, sørge for omforming av områder som trenger fornyelse og legge til rette for en moderne, urban utvikling for en sunnere,

mer opplevelsesrik og mindre privatbilavhengig hverdag med mindre forurensing og klimagassutslipp.

En hovedutfordring for en overordnet langsiktig rammeplan for stor vekst «innenfra» ved transformasjon er å identifisere muligheter og utfordringer med tanke på å sikre sammenhenger slik at planen gir både forutsigbarhet og fleksibilitet over tid. Planen skal gi rom for VEKST gjennom utvikling av et stort antall boliger, arbeidsplasser og andre funksjoner, MED KVALITET gjennom at veksten tilfører og gir rom for nødvendige kvaliteter, fellesrom og aktivitetsarenaer, teknisk- og sosial infrastruktur veksten gir behov for, og samtidig bidrar til en mer bymiljøvennlig utvikling av et bylandskap for en mindre privatbilavhengig hverdag.

Planen legger opp til å sikre overordnede sammenhenger gjennom overordnede tematiske og geografiske strategier som bygger på overordnede tematiske analyser for:

- Videreutvikling av byens grønnstruktur og felles arenaer for rekreasjon og aktivitet i byggesonen
- Videreutvikling av et bymiljøvennlig transportsystem (kollektiv, sykkel, hovedbilveier).
- Supplering av kommunens boligtilbud overordnet sett og for de enkelte bydeler: arealreserver og tilrettelegging for hva slags boliger hvor og hvorfor.
- Videreutvikling av kommunens næringsstruktur og senterstruktur: arealreserver og tilrettelegging for hva slags virksomhet hvor og hvorfor.

De overordnede strategiene danner sammen med kommuneplankartets formålsgrenser og bestemmelser rammer for videre plan- og byggesaksbehandling.

- I deler av kommunen (rene boligområder, næringsområder og Sentrumsplanområdet) vil det fortsatt være mulig å gå rett på byggesaksbehandling for tiltak innenfor rammer gitt av kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Sentrum.
- I utpekte transformasjonsområder stilles områdeplankrav. Dette innebærer at overordnede område-sammenhenger (arealbruk, infrastruktur, områdekvaliteter mv) for etappevis utvikling må avklares gjennom en områdeplanprosess før plan- og byggesaksbehandling av enkelttiltak.

Bystrategimål

Vekst med kvalitet i hele byen.

Bevare og videreutvikle særpreg.

Sikre sammenhengende grøntområder.

Fortetting og transformasjon innebærer økning i antall innbyggere og arbeidsplasser i bybåndet, men også økning i behovet for rekreasjonsarealer og tilgang på fellesarenaer og møteplasser.

Planen legger, som foregående kommuneplan, opp til å bevare bylandskapetets særpreg, landskapsbildet og de store grøntdragene, byens forhold til elva og åsene. Grensen mellom byggesonen og marka opprettholdes (med unntak av to mindre boligområder: et ved Galterud skole og et ved Vestbygda skole). Fortetting og transformasjon for 50% flere innbyggere og arbeidsplasser på sikt gir mulighet til og behov for å videreutvikle kommunens system av fellesarenaer for aktivitet og rekreasjon. I planen er det strategiske arbeidet med utvikling av byens fellesarenaer og bynære rekreasjonsstruktur (elveplan og byakse) videreført gjennom en «Strategi for utvikling av grønne forbindelser, uterom og fellesarealer» (vedlegg 14 og temakart s. 66). 4 temaer er sentrale her:

1. Utvikling av tverrforbindelser mellom elva og marka
2. Videreutvikling av rekreasjonsmulighetene i strandsonen oppover langs elva og utover langs fjorden
3. Videreutvikling av tilbudet av fellesarenaer for lek, aktivitet, idrett og rekreasjon i ulike geografiske områder av byen
4. Rammer for overvannshåndtering for å håndtere klimautfordringer (åpning av bekker og flomveier gjennom transformasjonsområder i forbindelse med utvikling av grønt- og rekreasjonsstrukturen).

Overordnet grøntstrategisk temakart (vedlegg 4) viser eksisterende og framtidige sammenhenger som grunnlag for videre planarbeid og prioritering av tiltak (bestemmelse, plankrav).

Bystrategimål

Byveksten skal fortrinnsvis skje i elvedalen og skal legge til rette for at en større andel av transporten skjer ved å gå, sykle eller benytte kollektivtransport.

Drammen sentrum er Buskerudbyens viktigste kollektivknutepunkt. Gjennom Buskerudbyens areal- og transportplanarbeid legges det opp til et framtidsrettet bymiljøvennlig byutviklingsmønster som skal legge grunnlag for at trafikkveksten knyttet til vekst skal kunne håndteres gjennom økt bruk av kollektivtransport, sykling og gange. Dette forutsetter samordning av areal- og transportplanleggingen.

For å utnytte dagens kollektivsystem og danne grunnlag for framtidens kollektivsystem (tog, og hovedbusslenker som på sikt kan videreutvikles til bybane) legger planen opp til fortetting langs hovedbusstraséer og knutepunkt utpekt i Drammen kommunes kollektivutredning (mai 2013) (vedlegg 25).

Planlagt utvikling av hovedvegssystemet som er nødvendig for Drammens framtidige utvikling videreføres i planen. Planavklaring for endelig plassering, utforming og gjennomføring av hovedveilenker håndteres i egne planprosesser.

En egen sykkelstrategi med tilhørende hovedplan sykkel er utarbeidet som del av planen (vedlegg 15 og temakart s. 48). Temakart sykkel fastsetter traséer for framtidens hovedsykkelsystem (med juridisk bindende bestemmelser for planarbeid og tiltak). Her er det vist egne sammenhengende traséer for hurtig framkommelighet for jobbpendling og trening mellom bydeler og nabokommuner, egne sammenhengende traséer for rekreasjonssykling, samt hverdagssykling. Se mer om dette i kapitlet om «Miljøvennlig transportsystem og teknisk infrastruktur», kap 5.5.

Ved utvalgte knutepunkt legger planen til rette for knutepunktutvikling. Høyere bygninger og offentlige utearealer tilrettelagt for tettere bruk og aktivitet kan i utpekte knutepunktområder og bydelssentra vurderes etter av egne utredninger av muligheter og konsekvenser for byform, bystruktur, bylandskap og lokalklima (plankrav).

Tilrettelegging for en mindre bilavhengig hverdag innebærer også at nye byområder, og i særlig grad knutepunktområder og bydelssentra utvikles med byrom, møteplasser og aktivitetsarenaer som er tilrettelagt for langt tettere bruk enn i dag.

Bystrategimål

Det skal være et mangfold av boliger i Drammen og Drammensregionen når det gjelder pris, størrelse, beliggenhet og utforming.

Nye boliger skal være energieffektive.

Drammen skal være en trygg, inkluderende og helsefremmende by der den enkelte opplever mestring og kan leve og bo selvstendig.

Store transformasjonsområder og planlegging for 50% økning i befolkning, arbeidsplasser, aktivitet og aktivitetsarenaer gir rom for å supplere Drammens

bylandskap med boligtyper og boligområdekvaliteter som kan gi grunnlag for et enda bedre hverdagsliv for flere i framtiden. I forrige kommuneplanens arealdel var det en planreserve som gir rom for om lag 2000 nye boliger i nye småhusfelt (Konnerud og Knive), om lag 2000 nye sentrumsboliger innenfor Sentrumsplanens rammer, og om lag 2000 nye byboliger i transformasjonsområder med plankrav (Sundland, Landfall, Tollbukaia), i tillegg til et betydelig antall boliger i form av fortettingsprosjekter i eksisterende boligområder. Denne planen legger i tillegg opp til en ny planreserve på om lag 7–8000 nye boliger i nye transformasjonsområder med plankrav i bybåndet, samt som supplerende av boligtilbudet i de enkelte bydeler. Hva dette mer konkret innebærer for de enkelte områder og bydeler er diskutert nærmere i kapittel 5.1 «Boligutvikling og transformasjonsområder».

Til nå har det ikke vært stilt krav om leilighetssammensetning (størrelse, tilrettelegging for bestemte grupper) i gjeldende planer for boligutvikling i Drammen. Ved utarbeidelse av nye områdeplaner er det mulighet for å gjøre det. Overordnet sett vil boligvekst som i hovedsak baserer seg på transformasjonspotensialet i bybåndet forutsette at det i større grad enn til nå må produseres byboligtyper som også er attraktive og egnet for barnefamilier. Å sørge for at det blir produsert et tilstrekkelig antall tilrettelagte boliger som egner seg hjemmebaserte tjenester for pleietrengende er en utfordring som kan løses ved krav om boligtype-sammensetning i nye områdeplaner for boligutvikling. Drammen har et stort antall 2- og 3 roms leiligheter uten universell utforming. Planen legger også opp til at borettslag der forholdene ligger til rette for det, kan finansiere oppgradering til dagens tekniske krav (energimessig og mht universell utforming) ved å bygge på en etasje med flere boenheter dersom forholdene ellers ligger til rette for det.

Bystrategimål

Drammen og regionen skal ha en vekst i antall arbeidsplasser som over tid tilsvarer én arbeidsplass pr to nye innbyggere.

Flere lønnsomme bedrifter og flere arbeidsplasser. Utdanningstilbud og forskningsaktivitet på universitetsnivå. Etablering av nytt sykehus med områdefunksjoner i eller nær Drammen. Utdanningstilbudet skal søke samarbeid med lokalt næringsliv. Økt utdanningsnivå blant byens innbyggere.

Drammenkommuneskaltilretteleggeforlønnsomme bedrifter og flere arbeidsplasser i Drammen.

Drammen er Buskerudbyens største byområde, og Drammen sentrum er med jernbanestasjon og bussterminal Buskerudbyens viktigste knutepunkt for kollektivtrafikken. Næringsstrukturelle endringsprosesser innebærer at det forventes fortsatt videre vekst i kunnskapsnæringer. Drammen har fortsatt stort potensial for næringsutvikling ved transformasjon og fortetting i eksisterende næringsområder i bybåndet. Planen legger til rette for knutepunktutvikling med mulighet for stor arbeidsplassvekst innenfor kunnskapsnæringer i området rundt Strømsø torg og Høgskolen/Papirbredden. Planen legger opp til utvidelse av havnearealene ved utfylling på utsiden av Holmen. Dette arbeidet forutsetter områdeplan med konsekvensutredning (natur, miljø, trafikk mv).

Nytt næringsområde på eksisterende jordbruksarealer mellom ny og gammel E18 (Gulliksrud/ ved Skoger skole) og på Solum Søndre for regional arealkrevende næringsvirksomhet.

Bystrategimål

Ren elv og ren fjord skal opprettholdes med et sunt plante- og dyreliv.

Byens fysiske struktur skal være robust mot flommer og ekstremvær som følge av klimaendringer. Utvikle strategi for håndtering av overvann som er robust i forhold til klimaendringer.

Overvannstrategi er innarbeidet som del av planen. Tre hovedutfordringer er adressert: åpning av lukkede flomveier gjennom byggesonen, spesielle tiltak i problemområder, krav til dokumentasjon på overvannshåndtering (fordrøying av stormregnvann på egen grunn) ved nye tiltak.

Problemområder og utfordringer knyttet til lukkede flomveier er kartlagt og vist på egne temakart. Flere utpekte transformasjonsområder i bybåndet ligger i områder med store utfordringer knyttet til overvannshåndtering grunnet Drammens topografi, mye harde overflater og lukkede flomveier gjennom byggesonen. Ved områdeplaner for transformasjon stilles krav til åpning av flomveier (bekker) og fordrøyingstiltak i byggesonen, og at dette ses i sammenheng med utvikling av en robust grønnstruktur med rekreasjonskvaliteter.

Bystrategimål

Øke bruken av fellesarealer, idrettsanlegg og turområder.

Drammens innbyggere skal være fysisk aktive og ha god helse. Skolene skal være aktivitetssentra for sine bydeler.

Utbygging av idrettsanlegg og nærmiljøanlegg rundt skoler prioriteres ut fra skolenes og bydelens behov.

Sikre og utvikle gode muligheter for friluftsliv og idrett i nærmiljøet i samarbeid med frivillige organisasjoner. Sikre god merking og tilgjengelighet til turområder og marka.

Sikre og utvikle gode forhold for fysisk aktivitet i nærmiljøet. Sikre sammenhengende grøntområder.

Ta vare på kulturlandskap og landbruksarealer utenfor bykjernen.

Bystrategimål

Det skal utvikles en forpliktende verneplan for sammenhengende verneverdige boområder og enkeltbygg med verneverdig karakter.

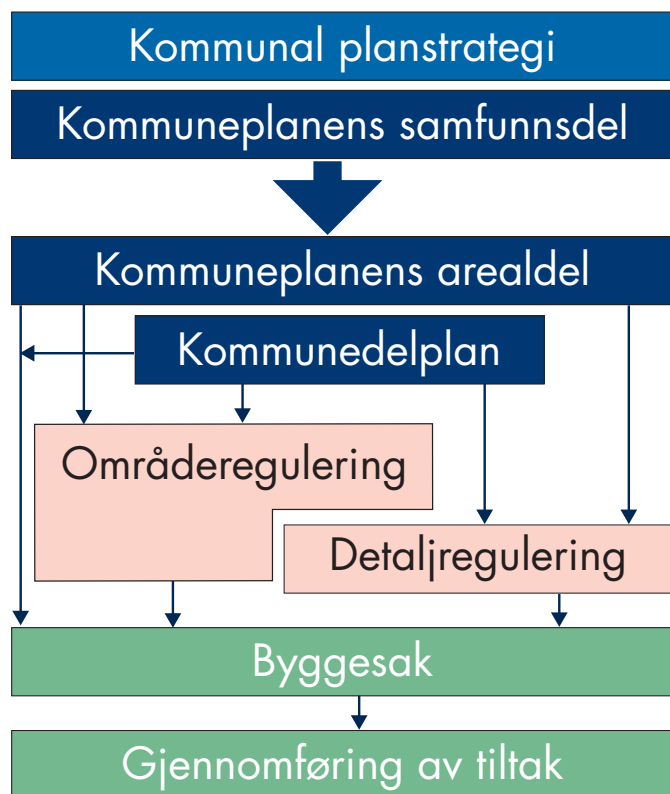
Et nødvendig grunnlag for å drive kulturminnevern er å vite hva vi har av kulturminner. Våren 2012 ble det igangsatt en videreføring og oppdatering av kommunens kulturminneregistreringer. Planen viderefører Sentrumplanens bestemmelser om hensyn til kulturminner og kulturmiljøer. Dette legger grunnlag for utvikling av en forpliktende verneplan på reguleringsplannivå.

Planens hovedgrep med vekst innenfra gjennom transformasjon i bybåndet, framfor vekst utover i marka legger grunnlag for en bymiljøvennlig byutvikling som innebærer å bevare dagens nærhet til marka, og øke tilgangen på rekreasjonsområder, aktivitetsarenaer og forbindelser mellom marka og elv/fjord.

Planen legger (med to mindre unntak) opp til å bevare markagrensen i forrige plan og omfatter en strategi for utvikling av grønnstruktur, uterom, møteplasser og aktivitetsarenaer i byggesonen (vedlegg 14) som bygger på en analyse og drøfting av dagens situasjon, samt framtidige behov og utviklingsmuligheter i de enkelte bydelene. Strategien omfatter utvikling av nye tverrforbindelser mellom elva og marka, videreutvikling av strandsonen for rekreasjonsformål og utvikling av nye felles aktivitetsarenaer i bydelene tar utgangspunkt i skolene som fremtidens nærmiljøanlegg.

Planlegging for «50% mer av alt» fram mot 2036 innebærer også behov for å sikre arealer og mulighet for å utvikle framtidens behov for skoler, barnehager og idrettsanlegg. Analyser av arealbehov og muligheter knyttet til planlagt befolkningsutvikling i de ulike bydeler er nærmere beskrevet i kapitlet «skole og idrett». Kommuneplanens arealdel er en grov strategisk og overordnet rammeplan. Konkrete planer for tomteerverv og bygging vil måtte skje gjennom områdeplanarbeid, men arealdelen peker ut hvilke områdeplaner som må håndtere den type problemstillinger.

4. KOMMUNEPLANEN SOM PLANVERKTØY



Alle kommuner skal ha en kommuneplan. En samlet kommuneplan er kommunens overordnede styringsdokument, og består av en samfunnsdel med handlingsdel og en arealdel. Kommuneplanen gir rammer for virksomhetenes planer og tiltak, og bestemmer og retningslinjer for bruk og vern av kommunens arealer.

Kommuneplanens samfunnsdel tar stilling til langsiktige utfordringer, satsingsområder, mål og strategier for kommunen. Kommuneplanens arealdel bygger på samfunnsdelen og gjør arealprioriteringer som er i tråd med mål og prioriteringer som er gjort her.

Gjennom kommuneplanens arealdel fastlegges rammene for arealbruken i Drammen kommune, og sammen med kommunedelplanene gir den føringer for videre reguleringsplanlegging og byggesaksbehandling. Kommuneplanens arealdel er rettslig bindende for alle arbeid og tiltak som omfattes av loven. Det betyr at grunneiere, rettighetshavere og myndigheter er juridisk bundet av planen.

Arealdelen består av:

- Et juridisk bindende plankart med arealformål som viser hva slags (ny) arealbruk som er tillatt innenfor de enkelte arealene. Hensynssoner viser områder hvor det er særskilte hensyn og restriksjoner som gjelder; eksempelvis fareområder for flom eller sær-

skilt viktige friluftsområder. Av hensyn til lesbarhet er det laget to egne kart som viser henholdsvis fareområder for 200 års flom og støysoner. Disse to kartene henger sammen med plankartet, er juridisk bindende og kan ikke leses uavhengig av hverandre.

- Juridisk bindende bestemmelser med utfyllende retningslinjer og føringer for oppfølging og gjennomføring av planen.
- Planbeskrivelse med nærmere beskrivelse av formålet med planen, hovedinnholdet og hvilke vurderinger som ligger til grunn for planen. Planbeskrivelsen inneholder også en:
 - Konsekvensutredning som beskriver virkninger for miljø og samfunn av både de enkelte og de samlede arealbruksendringene i planen.
 - Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)
 - Tematiske kart som utdyper enkelttema, eksempelvis grønstruktur. Temakartene er ikke juridisk bindende, men retningsgivende for oppfølging av planen (se kap 4.3).

4.1 Kommunedelplaner

Kommunedelplanene utdyper og supplerer kommuneplanens arealdel. Der tilsvarende tema ikke er behandlet i kommunedelplanene, gjelder kommuneplanens bestemmelser.

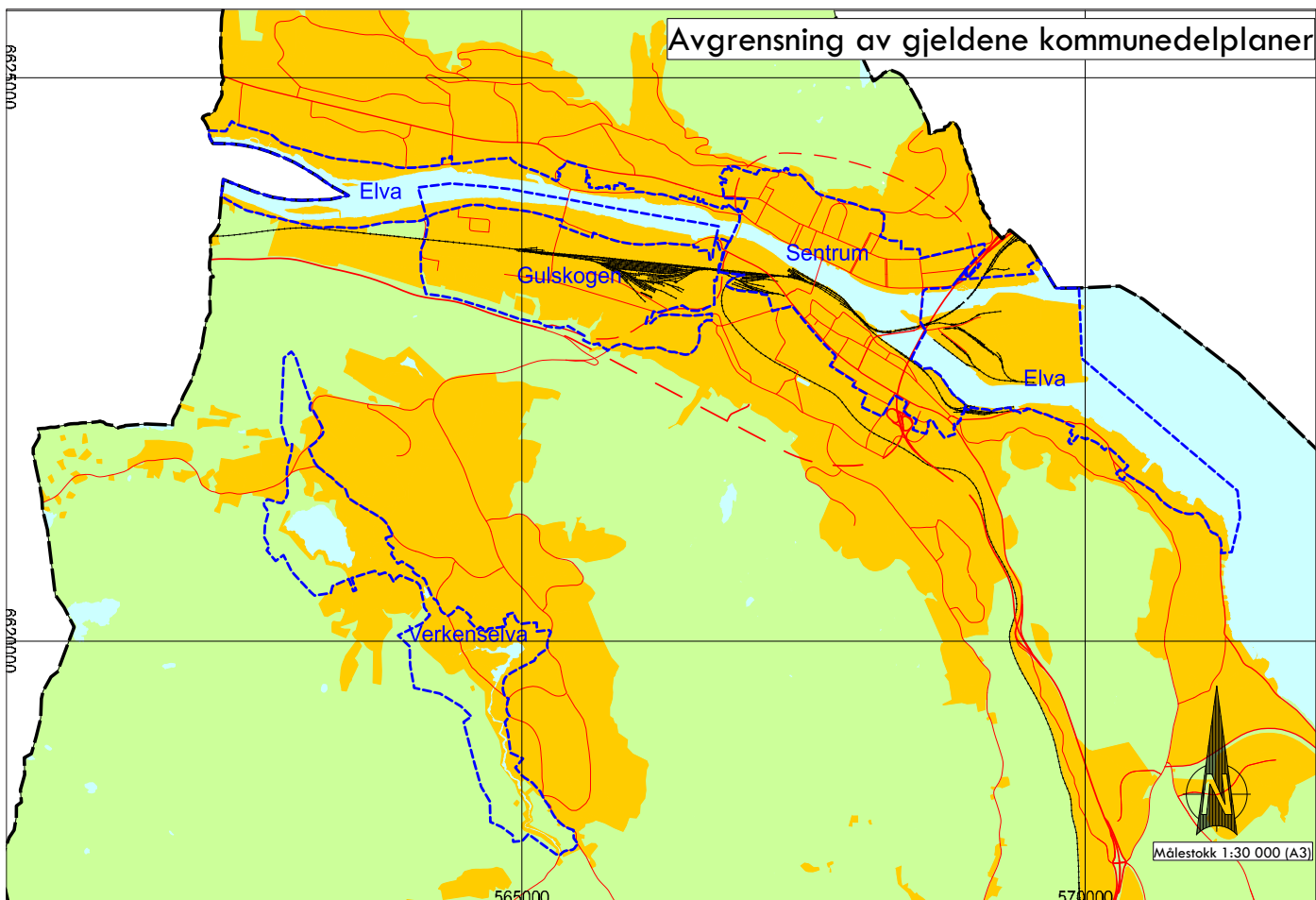
Unntak fra dette er krav til parkering og uterom hvor kommuneplanens bestemmelser gjelder foran andre arealplaner vedtatt før 25.09.2014.

Kommunedelplaner som videreføres

1. Sentrum, vedtatt av Drammen Bystyre 30.5.2006 med følgende unntak:
 - a. Område 16 i kommunedelplan for sentrum endrer formål fra boligområde til transformasjonsområde for byutvikling gjennom kommuneplanen.
 - b. Byggehøyder for knutepunktsutvikling ved Strømsø torg og Høgskolen/Papirbredden, jf retningslinjer til pkt 2.1 gjelder foran sentrumsplanen.
 - c. Tokning av gesims- og mønehøyde for bygg med flate tak, jf retningslinje til pkt 2.1 gjelder foran sentrumsplanen
2. Gatebruk på Strømsø, vedtatt av Drammen Bystyre 22.6.2004. Kommunedelplan for Drammenselva, vedtatt av Drammen Bystyre 29.04.91.

3. Kommunedelplan for Verkenselva, vedtatt av Drammen Bystyre 22.03.94.
4. Kommunedelplan for Sentrumsring, parsell Bragernes, vedtatt av Drammen Bystyre 28.02.95.
5. Kommunedelplan for Gulsbogen, vedtatt av Miljøverndepartementet 07.05.97.
6. Kommunedelplan for Tilfartsvei vest/tilfartsvei Konnerud, vedtatt av Drammen bystyre 17.12. 2002.

Avgrensningen av kommunedelplan for sentrum var opprinnelig sammenfallende med avgrensningen av avvikssonen for støy. I kommuneplanen er avvikssonen for støy justert og utvidet, tilpasset byutviklingsstrategien for fortetting langs kollektivaksen, se nærmere omtale i kap 6.7 om støy.



4.2 Bestemmelser til kommuneplanen erstatter vedtekter

Etter Plan- og bygningsloven av 2008 skal kommunale bygningsvedtekter utgå, og erstattes av generelle bestemmelser til kommuneplanens arealdel.

Drammen kommune har hatt tre vedtekter for plan- og byggesaker:

- Bygningsvedtekter, sist endret av Drammen bystyre 09.05.2000
- Skiltvedtekter, vedtatt av Drammen bystyre 29.05.2001
- Parkeringsvedtekter, vedtatt av Drammen bystyre 27.08.2002

Disse vedtektene utgår, og erstattes av bestemmelser som er tilpasset dagens situasjon og framtidens utfordringer og behov.

Se kap 5.2 for nærmere omtale av bestemmelsene til uteoppholdsareal som erstatter bygningsvedtektene, og kap 5.5.4 for nærmere omtale av parkeringskravene som erstatter parkeringsvedtektene.

Skiltvedtektene videreføres som normer og knyttes juridisk bindende opp til kommuneplanen gjennom planbestemmelsene.

4.3 Temakart

For å synliggjøre særskilte verdier, hensyn og framtidige behov for enkelttema, er det utarbeidet temakart som utfyller plankartet med informasjon og gir føringer for videre oppfølging og gjennomføring av planen.

Temakartene er ikke juridisk bindende, men gir støtte og føringer for videre planlegging og byggesaksbehandling. Temakartene konkretiserer og illustrerer kunnskap som er viktig å ha som grunnlag for reguleringsplaner og byggesak for å ivareta viktige hensyn. I reguleringsplan og byggesak vil informasjon fra temakartene bli en viktig del av premiss-grunnlaget for diskusjon av løsninger, og viktige hensyn som er vist i temakartene kan bli innarbeidet i rekkefølgekrav i reguleringsplan. Til flere av temakartene hører også egne notater/registreringer/veiledning/strategier med utfyllende informasjon.

Eksempel 1

Det utarbeides reguleringsplan for et område hvor temakart for grønnstruktur viser behov for en framtidig forbindelse. Detaljert plassering og utforming er ikke gitt, og vil bli en del av diskusjonen i reguleringsplanen. I planløsningen sikres en hensiktsmessig forbindelse, og en tilhørende rekkefølgebestemmelse sikrer at løsningen blir gjennomført.

Eksempel 2

Det utarbeides reguleringsplan for et område hvor temakart for sykkel viser at det går en fastlagt sykkeltrasé gjennom området. Det framgår ikke av temakartet hvilken type anlegg som skal tilrettelegges på de ulike strekningene. Dette må vurderes i reguleringsplanarbeidet ut fra mulighetene på stedet og sammenheng med utforming av tilgrensende anlegg. I planløsningen sikres sykkeltraseen ut fra valg av type anlegg, og en tilhørende rekkefølgebestemmelse sikrer at løsningen blir gjennomført.

Eksempel 3

Det utarbeides reguleringsplan for et område hvor temakart for kulturminner viser verneverdige bygninger. Rammer for hva som er tillatt innenfor området vil variere fra situasjon til situasjon. Tidlig dialog med Drammen kommune og Buskerud fylkeskommune er viktig for å avklare hensyn og rammer. Hensynssone D er aktuelt for å sikre fredet bebyggelse. Hensynssone C er aktuelt for å sikre verneverdige kulturmiljøer, linje «Bygg som skal bevares» er aktuelt for markering av enkeltbygg. Til hensynssoner skal det knyttes bestemmelser om vern og evt tilpasning til eksisterende bebyggelse.

Til kommuneplanen hører det 9 temakart som er nærmere beskrevet i kapitlene det er henvist til under:

- Temakart for grønnstruktur med tilhørende temanotat, se kap 6.2
- Temakart for kulturminner med tilhørende verdivurderingstabell, se kap 6.5
- Temakart for sykkelnett med tilhørende sykkelstrategi, se kap 5.5.3
- Temakart for overvann med tilhørende veileder, se kap 6.3
- Temakart for støy + notat se kap 6.7
- Temakart aktsomhetskart for luftforurensing + notat se kap 6.8
- Flom og kvikkleire, kap 9 (ROS-analyse)
- Parkeringssoner, se kap 5.5.4
- Avgrensning av gjeldende kommunedelplaner

5. BYVEKST

5.1 Boligutvikling og transformasjonsområder

Bystrategimål

Drammen skal være en vakker, ren og trygg by og en spennende by som har god tilgjengelighet til viktige felles byrom, transportknutepunkter, marka, elva og fjorden.

Det skal være et mangfold av boliger i Drammen og Drammensregionen når det gjelder pris, størrelse, beliggenhet og utforming. Nye boliger skal være energieffektive.

Drammen skal ha en stor variasjon av boliger med kvalitet, med ulike prisnivåer, ulik utforming, i ulike deler av byen.

Strategier

- Byveksten skal fortrinnsvis skje i elvedalen og skal legge til rette for at en større andel av transporten skjer ved å gå, sykle eller benytte kollektivtransport.
- Kommunen skal føre en aktiv eiendomspolitikk i byområdet, med strategiske oppkjøp av eiendommer med tanke på utbygging av sosial infrastruktur og tilrettelegging for annen utbygging.
- Områdeutvikling og investeringer skal prioriteres der dette kan gjennomføres som samarbeid mellom kommunen, andre offentlige etater og private. Sørge for en helhetlig planlegging av store, nye



Fra venstre: Bygårder Øvre Storgate, Promenade Øvre Strandgate, Kvartalsplaner 1870

boområder for å sikre fortetting med gode kollektivløsninger og velutviklet infrastruktur.

- Kommunen skal opprettholde høy kompetanse og kapasitet til å drive egne planoppgaver og samhandlingsplanlegging med private interessenter og nabokommuner.

Mål for planarbeidet

- Definere planreserve for boligutvikling som gir rom for Bystrategiens mål om kvantitativ vekst (1,5% befolkningsvekst pr år i 25 år) og kvalitative mål (mangfold, omgivelseskvalitet, mv).
- Angi rammer for videre planprosesser som gir forutsigbarhet og mulighet for å sikre kvalitet og sammenhenger gjennom å styre utvikling over tid.

Tiltak i planen

- Fra forrige arealdel er det en planreserve tilsvarende 6000 boliger, planen tilfører en økning av planreserven tilsvarende 7–8000 nye boliger (fortettingsprosjekter i eksisterende boligområder ikke medregnet). Dette innebærer at den totale planreserven i planen tilsvarer om lag 15 000 boliger.
- Følgende nye transformasjonsområder i bybåndet:
 - o Gulskogen Nord
 - o Travbanen – Berskaug
 - o Marienlyst
 - o Tollbukaiia
 - o Tangen – Nøstet
 - o Glassverket
- Nye boligområder i tidligere LNF:
 - o Stormoen – Pukerud
 - o Fjell øvre
 - o Svingen
- Endring fra næring til bebyggelse og anlegg:
 - o Vintergata 11-15/Prof. Smiths Allé 46-50
 - o Buskerudveien 64
- For å muliggjøre kvalitetsheving av eldre boligmasse til dagens standard med hensyn til energi og universell utforming åpner planen for at det for

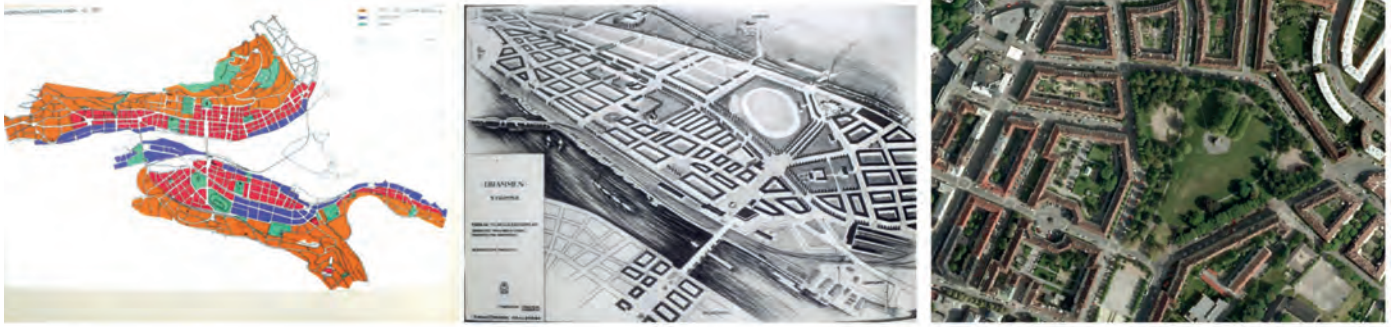
eldre leilighetsbygg uten heis etter en helhetlig vurdering av prosjektet og forholdet til omgivelsene kan behandles søknader om en ekstra boligetasje dersom formålet med utbyggingen er å oppgradere standarden til dagens forskriftskrav. Det er en forutsetning av kravet til MUA ivaretas og at utbyggingen maksimalt utgjør en ekstra boligetasje.

Boligmangfold og «vekst med kvalitet»

Et mangfoldig boligtilbud er en kvalitet både for samfunnet og den enkelte innbygger. Det gir innbyggere mulighet til å bli boende i samme nærmiljø i ulike faser av livet, om de ønsker det. Et mangfoldig boligtilbud gir også mer robuste lokalsamfunn, både sosialt, kulturelt og økonomisk:

Skoleinntaksområder med et mangfoldig boligtilbud gir innbyggere og ikke minst barna som vokser opp erfaring med et større mangfold av måter å leve på, og det gir også større mulighet for at barn kan slippe å bytte skole om familiesituasjonen endrer seg (familieførøkelse, boligkarriere, skilsmisser osv). I dag flytter middelaldrende og eldre oftere enn de gjorde før. Noen fordi de ønsker å bruke mindre av fritiden på å vedlikeholde hus og hage etter at barna har flyttet ut, andre fordi de trenger en annen type bolig for å bli boende hjemme hos seg selv lenger. Mange har et ønske om å bli boende i et nærmiljø de kjenner og har nettverk.

Et lokalt mangfoldig boligtilbud er kommuneøkonomisk hensiktsmessig med tanke på dimensjonering og utnyttelse av sosial infrastruktur over tid (skolekapasitet mv.). Områder uten tilstrekkelig boligmangfold gir redusert mulighet for å gjøre boligkarriere lokalt, noe som gir større gjennomtrekk. Innbyggere med kortere tidsperspektiv på å bo i et område har normalt mindre motivasjon for å investere tid og krefter i nærmiljøengasjement enn de som planlegger å bli boende der lenge. Stor gjennomtrekk kan slik sett være en utfordring for utvikling av gode, robuste nærmiljøer. Samtidig kan det å måtte ha et kort



Fra venstre: Soneplanen 1920, Reguleringsplan for Strømsø 1935, Flyfoto Torshov (Oslo) som er et område som ble bygget ut etter disse planprinsippene.

tidsperspektiv på å bo et sted og det å måtte flytte fra et område og et nærmiljø fordi man ikke finner et egnet boligtilbud der, representere en belastning for de det rammer.

SSBs befolkningsprognoser viser mulighet for stor befolkningsvekst og boligvekst i Drammen. Stor boligvekst over tid gir mulighet for å utvikle områdekvaliteter og aktivitetstilbud og mulighet for å tilføre bydeler, byen og det regionale boligmarkedet nye boligtyper og boligområder med andre omgivelseskvaliteter enn de som finnes her fra før. Men «boligvekst med kvalitet» er også en forutsetning for å sikre høy boligproduksjon over tid: Drammen er del av et regionalt bolig- og arbeidsmarked med store variasjoner i pris og kvalitet, også internt i Drammen. Omgivelseskvalitet og transportmessig tilgjengelighet er i dag de viktigste konkurransefaktorene i det regionale boligmarkedet. I et konkurranseutsatt regionalt boligmarked er det også både hensiktsmessig og nødvendig å utnytte naturgitte og historisk utviklede særtrekk, muligheter og konkurransefortrinn i utviklingen av nye boligområder, både lokalt for de enkelte områder, i bydelene og for kommunen som helhet.

Markedsstyrt boligutvikling innebærer at utbyggere må kunne forvente å få solgt boligene for en pris som gjør det lønnsomt å bygge dem. Byggekostnadene er ganske like i regionen, materialer og arbeidskraft

kjøpes i et felles marked i tillegg til at byggekostnadene også påvirkes noe av kvalitet. På kort sikt kan det være lønnsomt for en enkelt utbygger å bygge med minimumskvalitet på bebyggelse og uteområder, om boligene likevel er mulig å få solgt.

Men lav kvalitet påvirker boligenes, boligområdenes og byens attraktivitet og konkurranseevne i det regionale boligmarkedet. Boligproduksjon som ikke tilfører byen og nærmiljøene økt kvalitet vil dermed gi redusert grunnlag for boligvekst på sikt. Økt kvalitet handler ikke nødvendigvis om fordyrende luksus-kvalitet. Det handler mer om at nye boligprosjekter må bidra til å supplere bydelens boligmangfold og repertoar av uterom og bygge opp under et bymiljøvennlig transportsystem på en måte som bidrar til økt områdekvalitet, noe som kan styres gjennom plan.

Tomtepris(forventninger) påvirker boligprisene. En grunneiers rettigheter til å utvikle og utnytte sin eiendom bestemmes gjennom planavklaring, og påvirker tomtepris(forventning)en. En tomt avsatt til næringsformål i et tidligere industriområde har en lavere verdi for en boligutvikler enn en boligtomt i et område planlagt for byutvikling, der planen gir forutsigbarhet med hensyn til utnyttelse, utvikling av områdekvaliteter og infrastruktur (transport, rekreasjon, sosialt).



Fra venstre: Soneplanen 1946-53, drabantbyen Fjell, Generalplankartet 1969



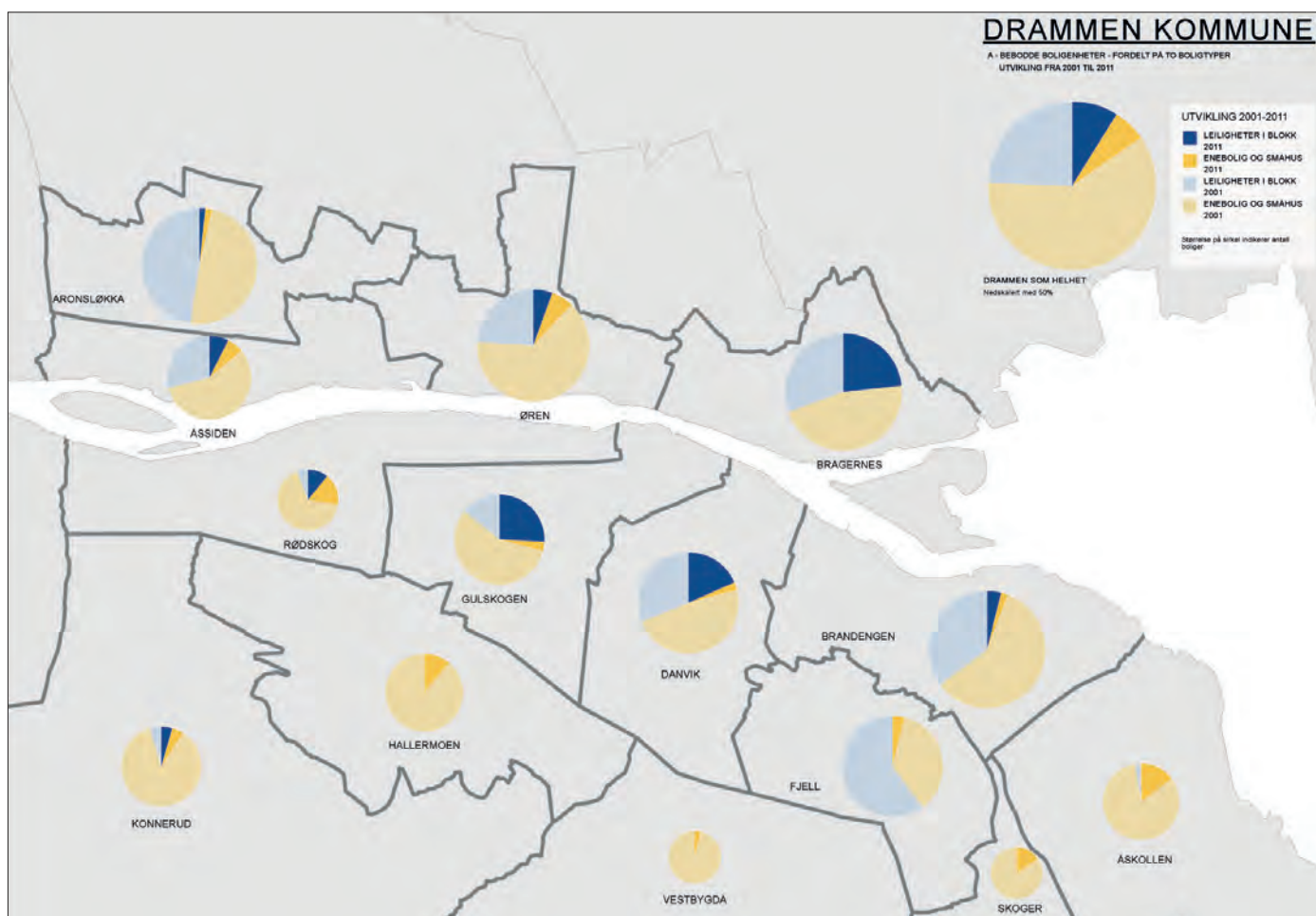
Fra venstre: Generalplankart 1974, flyfoto fra Gomperud.

Som grunnlag for diskusjon av hva slags boliger det kan være hensiktsmessig å tilføre hvor, er det nyttig å se nærmere på hvordan det står til med bolig mangfoldet i Drammen i dag, og hvordan boligproduksjonen, flyttemønstre og befolkningsutviklingen i perioden 2001-11 har bidratt til dagens situasjon.

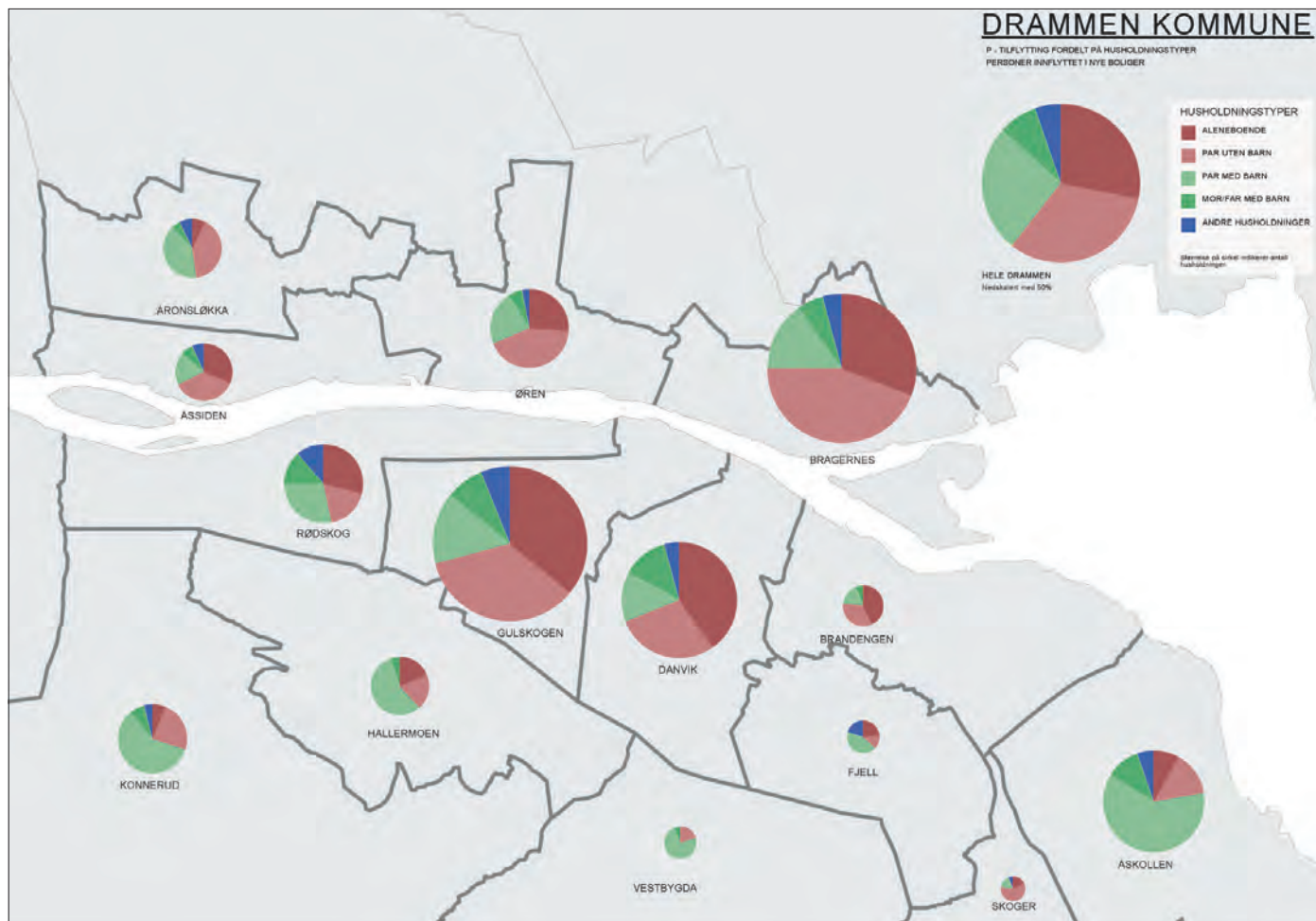
Historisk – bystruktur – byform
– boligområdetyper

Fortidens planlegging har gitt Drammen en rekke ulike typer boligområdetyper med ulike omgivelses-kvaliteter som påvirker brukskvaliteter i dag, men også endringspotensialet videre.

Kvartalsplanene fra 1866 ga byen et system av offentlige gater, torg og plasser omsluttet av funksjons-blandede bykvartaler, nye institusjoner og en hel



Nye (etter 2001) boligenheter med skarpere farge, eldre med blekere. Leiligheter i blokk med blått, småhus med guloransje. Tall fra SSBs bolig- og folketelling. Se Boligatlas.



Innflytting til nyproduserte boligenheter. Husholdninger uten barn med rødt, med barn med grønt. Se Boligatlas og Flytteanalyse for utdyping.

kolleksjon av tilrettelagte anlegg for bynært friluftsliv (torg, parker, promenader og tilrettelagte stier og anlegg i Bragernesåsen).

Dette kvartalssystemet har mange særegne urbane, småskalige kvaliteter, men når byggehøyden og utnyttelsen over tid er økt, gir små og smale kvartaler noen begrensinger mht solforhold og oppholdskvalitet i gårdsrommene. Sentrumsplanen (2006) er en plan for bevaring og utvikling av de karakteristiske bymessige omgivelseskvalitetene i kvartalsplanområdet samt Grønland. Innenfor dette planområdet er det fortsatt stort potensial for utvikling/fortetting og transformasjon som tilfører denne delen av bylandskapet flere innbyggere og mer aktivitet, men i «sentrum» og «blandet by» området ligger det i begrenset grad til rette for barnefamiliers behov.

Mellomkrigstidens planer for «vekst med kvalitet» skulle tilføre sentrumsranden byboligområder med hageby- og storgårdskvartalsbebyggelse med grønne gårdsrom, offentlige gater og monumentale byrom med sentrale idrettsanlegg. Storgårdskvartalsplanene ble ikke realisert (med unntak av to mindre hagebyområder: Søberg og Øren hagebyer), det meste av

boligutviklingen i denne perioden skjedde i stedet for utenfor planområdet, som småhusbebyggelse på Strømsgodset og på Konnerud. Men disse soneplanene ga rom for industrivekst og sikret Drammen park- og idrettsarealer sentralt.

Dette planprinsippet (med relativt høy utnyttelse og et urbant repertoar av mer eller mindre offentlige uterom med et grønt preg) har kvaliteter som i en modernisert utgave kan gi svar på dagens muligheter og utfordringer knyttet til framtidig byboligområdeutvikling i bybåndet i Drammen. Men i dag må vi også tenke på hvor vi skal gjøre av bilene, under bakken eller i parkeringshus, og det er andre krav til blant annet universell utforming, privat-offentlig samarbeid og gradvis utvikling av tidligere næringsområder å ta hensyn til.

Etter 2. verdenskrig ble det lagt planer for stor bolig- og industrivekst ut fra andre idealer for «vekst med kvalitet». Bilen ble assosiert med frihet og fremskritt, ikke kø, eksos og kaos. Etterkrigsmodernismens drabantbyplaner representerte en områdetype planlagt for bilbruk, men datidens planer tok ikke høyde for at det skulle bli så mange biler som det etter hvert

ble. Drabantbyplanene fra denne perioden ga oss nye tette boligtyper med sol og utsikt, turveier og grønne utearealer for lek som representerer andre omgivelseskvaliteter enn sentrumsområdene tilbyr.

På mange måter har dette fungert etter hensikten, men med tiden forandrer også livsførselen seg. Husmoren og småbarna er ikke lenger hjemme i nabolagene på dagtid, og i ettertid ser vi at de grønne utearealene i tilknytning til flere av disse boligprosjektene fungerer mer som mellomrom enn som steder det er attraktivt å oppholde seg, særlig for voksne og ungdommer. På Åssiden gikk utbyggingen fortere enn at man rakk å lage planer som sikret overordnede sammenhenger. Områdeplaner for ny boligutvikling nå gir en anledning til å bøte på det der. På Fjell er et viktig fokus i pågående planarbeid for sentrumsakse, skole, idrett, barnehage og aktivitetsarenaer å løse disse utfordringene ved å tilføre utearealene aktivitet og tilrettelegge dem bedre som møteplasser og fellesarenaer for aktivitet og rekreasjon.

Generalplanen fra 1974 la opp til høyhus rundt bydels-sentra i alle bydeler. Etter Fjell-utbyggingen kom det et skifte i planidealer, både blant planleggere, politikere og boligmarkedets preferanser. Grendeplanen for Konnerud representerer et annet planleggingsideal enn drabantbyene. Tette, grønne nærmiljøer med et nøyte planlagt system av private, fellesprivate og halvoffentlige utearealer med løyper og turveiforbindelser ut i marka. Konnerud er i all hovedsak bygget ut med familieboliger i felt. Denne utbyggingen har skjedd over noen få tiår.

Parallelt med at det fortsatt gradvis bygges ut nye boligfelt, skjer det et generasjonsskifte i de eldre boligfeltene på Konnerud i dag. Områder som ble innflyttet av relativt jevnaldrende småbarnsfamilier på 70- og 80-tallet opplever i dag en økning i 1–2 personers husholdninger i aldersgruppen 55+. Siste tiår har utflytting av middelaldrende til andre bydeler i Drammen gitt utslag på nettoflyttestatistikken for Konnerud. Leilighetsbygg rundt Konnerud senter selges til høy pris sett i forhold til generelle kvalitetskriterier. Sammenliknet med andre bydeler har også Konnerud lav andel yngre småbarnsfamilier.

Oppsummering utviklingsmønstre bolig, befolknings- og flytteanalyser – utviklingen siste tiår I inneværende planperiode (12 år) har nyproduksjonen av boliger i Drammen i antall fordelt seg omtrent 50/50 mellom blokkleiligheter i sentrum og småhus i ytterområder i syd og på Rødskog.

De sørlige ytterområdene Åskollen (Knive), Hallermoen og Vestbygda som fra før kun hadde småhusbebyggelse er kun tilført småhusbebyggelse. Konnerud

har hatt 50/50 tilskudd av småhus og blokkleiligheter. Blokkleilighetene ved Konnerud senter har vært etterspurt (selges raskt og til relativt høy pris sammenliknet med tilsvarende leiligheter andre steder i kommunen).

Øren, Åssiden og Aronsløkka har fått tilnærmet 50/50 tilskudd av blokkleiligheter og småhusleiligheter, Rødskog om lag 65/35 småhus/blokkleiligheter. Både boligblokkprosjektene og småhusboligprosjektene i disse områdene har private utearealer, men tilfører ikke noe felles uteareal til bydelen. Den høye andelen småhusboliger i denne delen av bybåndet er litt overraskende overordnet strategi og områdenes sentralitet tatt i betraktning.

Bragernes, Gulsbogen, Brandengen og Danvik har i all hovedsak blitt tilført boliger i form av blokkleiligheter. Om man ser på boligens størrelse fordelt på antall rom dreier dette seg i all hovedsak om 2 og 3 roms leiligheter, med veldig få 1 roms og noen flere 4 roms. Litt høyere andel 3 roms på Gulsbogen, Brandengen og Bragernes og litt høyere andel 2 roms på Danvik. De nye sentrumsboligene i Sentrumsplanområdet har opplagte omgivelses-kvaliteter knyttet til nærhet til sentrumsnært opplevelses- og aktivitetstilbud og kollektivtilbud, men mht leilighetsstørrelser og ikke minst kvalitet, type og mengde uteoppholdsareal kan ikke disse boligene karakteriseres som spesielt tilrettelagt/attraktive for barnefamilier. (Datagrunnlag: Statistisk sentralbyrås Folke- og bolig telling 2001 og 2011, grafisk framstilt og kommentert i Drammen kommunes bolig- og befolkningsatlas 2013).

Nye boligprosjekter i bybåndet (etter 2001, utenfor Sentrumsplanområdet) er bygget etter forrige kommuneplan (forrige parkeringskrav og utearealkrav). Disse har ikke tilført bydelene nye felles uteoppholdsarealer, og mye av tomtearealet i disse prosjektene går med til overflateparkering. Uten større områdeplaner er det vanskelig å sikre områdesammenhenger og skape gode fellesløsninger.

Innflyttingen til de nyproduserte boligene følger ulike geografiske mønstre. (Datagrunnlag: NIBR notat 2014:102 Rolf Barlindhaug og Bjørg Langset: Flytteanalyser i Drammen). Nord for elva dominerer barnløse par og enslige i aldersgruppen 55+. Sentrumsnært sør for elva dominerer to barnløse grupper par og enslige: de mellom 20-39 og de over 55. Om lag halvparten kommer fra andre boliger i Drammen, mens resten kommer fra Asker og Bærum, Oslo, omlandskommunene og resten av landet i nevnte rekkefølge. De som har flyttet inn her

med barn har enten hatt en baby (de unge) eller en tenåring (de eldre). Over 70% av de som har flyttet inn i nye småhusboliger (villaer og rekkehus) i ytterområdene (Konnerud, Åskollen, Skoger, Hallermoen) er internflyttere i Drammen. Om lag halvparten av de nye småhusene er innflyttet av barnefamilier, et flertall av disse er internflyttere fra samme skolekrets. Av dette kan vi se at de nye Sentrumsplanfortettingsboligprosjektene har konkurrert ganske godt regionalt, mens de nye perifere småhusboligprosjektene ikke har gjort det i samme grad (dette gjør omlandskommunene vel så godt som oss).

Sentrumsplanen legger opp til høy grad av fortetting innenfor en bebyggelsesstruktur som gjør det vanskelig å utnytte fortettingspotensialet fullt ut og samtidig lage byboliger som er særlig tilrettelagt og attraktive for barnefamilier her: Kvartalsbebyggelse med dels svært grunne kvartaler, relativt høy tillatt utnyttelse/byggehøyde sett i forhold til gatebredder og kvartalsdybder, lave kvantitativt og kvalitativt minimumskrav til uteoppholdsarealer sammenliknet med for eksempel tilsvarende rammer for fortetting i Oslo indre by, samt ingen krav til leilighetsammensetning (i motsetning til for eksempel Oslo).

Planreserve innenfor forrige plan

Planreserven for videre boligbygging innenfor forrige kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Sentrum gir rom for tre typer boligområdeutvikling (i tillegg til spredt fortetting som de siste årene har variert mellom ca 100 og 300 boliger i året):

- Videre fortetting med sentrumsboliger innenfor Sentrumsplanen (ca 2000 boliger, mulig å gå rett på byggesak om man følger Sentrumsplanen, krav om detaljregulering ved større transformasjonsprosjekter)
- Videre utvikling av småhusbebyggelse i nye felt i grønne omgivelser i ytterområdene (ca nye 1200–1500 boliger på Konnerud: Torsbergskogen 90–120, Gomperud 250, Skalstadskogen 700–900, Konnerud vest 120–150, utbyggingstakt begrenset av Konnerudkvote/rekkefølgekrav om Konnerudnedføring). Skoger har i tillegg boligreserve på Stillerud, ved Skoger skole, samt et større område på Knive som er avhengig av avklaring av Svelvikveitrasé). Også i bybåndet er det avsatt nye boligområder som har vært tiltenkt småhusbebyggelse (Gulskogen Vest, Muusøya)
- Transformasjonsområder med reguleringsplan-krav: fra næring til by/boligbebyggelse innenfor forrige generelle utearealkrav (gitt i forrige kommuneplanens arealdel, Sentrumsplan og Drammen kommunes bygningsvedtekter) som gir mulighet for å skape attraktive boliger for barnefamilier (Sund-

land ca 800 boliger, Landfalløya ca 300 boliger, Buskerudveien 200–400 boliger, Tollbukaia – bolig-tall ikke estimert)

Totalt utgjør dette om lag 6000 boliger, jevnt fordelt mellom sentrumsboliger, byboliger i bybåndet og småhusboliger i felt i ytterområder. I tillegg utgjør spredte fortettingsprosjekter i eksisterende boligområder et betydelig utviklingspotensial. Dette omfatter både fradeling/ utvikling av enkeltboliger i hager mv i småhusområder, og litt større omdanningsprosjekter, som for eksempel Solbakken er eksempel på.

Nye behov, muligheter og utfordringer med hensyn til boligutvikling fram mot 2036

Transformasjonsområdene i bybåndet representerer et stort byutviklingspotensial, 2036 er langt fram i tid, boligutvikling for opp til 50% økning av befolkning-massen i Drammen gir et stort handlingsrom for å tilføre fremtidens Drammen boligtyper og boligområ-detyper vi ikke har i dag, for å danne grunnlag for et større og enda bedre bysamfunn i framtiden.

Studier av trender og utviklingstrekk gir pekepinn om tendenser knyttet til framtidens boligbehov:

- Vi lever stadig lenger, det blir flere eldre og gamle, noe som gir behov for et større antall boliger der man kan leve godt hjemme hos seg selv så lenge som mulig.
- Flere lever alene og i små husholdninger.
- Hyppigere endringer i familiesituasjon, skilsmisser, nyfamilier mv gir behov for et mangfold av boligtyper innenfor samme skolekrets.
- Moderne hverdagslivslogistikk og livsførsels-preferanser knyttet til aktiv fritid innebærer at flere barnefamilier etterspør boligtyper der man i tillegg til et privat uteoppholdsareal har tilgang til trygge og gode felles uteoppholdsarealer for lek og opphold, og mulighet til å løse mer av hverdagens transportbehov til fots og med sykkel. (Man vil ha bil, men ikke være avhengig av å bruke den hele tiden).
- Både barnefamilier og voksne (med utflyttede barn) etterspør i større grad enn tidligere boligtyper der man ikke trenger bruke så mye av fritiden til vedlikehold av hus og hage (uten at man nødvendigvis dermed ønsker å bo i sentrumsleiligheter).

Sammenliknet med forstadskommunene mellom Drammen og Oslo, har Drammen samme fordeling mellom småhusboliger og leiligheter som for eksempel Bærum. Men sammensetningen av boligene størrelse er annerledes. Sammenliknet med omlandskommunene og andre mellomstore

byer i Norge, har Drammen en uforholdsmessig stor andel 2- og 3-roms boliger, særlig i bybåndet. Dette har dels historiske årsaker, knyttet til storstilt sosial boligbygging i etterkrigstiden, men også i dag utgjør 2- og 3-roms boliger storparten av det som bygges nytt i Sentrumsplanområdet. De eldre 2- og 3-roms leilighetene er bygget etter eldre forskrifter, og trenger oppgradering for å tilfredsstille dagens kvalitetskrav (både energimessig og med hensyn til universell utforming).

En idékonkurranse i regi av Future Built har vist hvordan påbygg av en etasje leiligheter på taket av eksisterende boligblokk kunne gi borettslag finansiell mulighet til å oppgradere eksisterende boliger til dagens kvalitetsstandard (universell utforming, heis, energimessig) og gi økt teknisk kvalitet og økt boligkvalitet for både de eksisterende og de nye boligene. Det er tidligere gitt rom for dispensasjon fra plankrav hjemlet i forrige kommuneplan for å realisere ett slik prosjekt i Kristian Brenners vei. (Formannsakapssak 31/14). Gitt at rammevilkår (parkeringsforhold, utearealkrav) ikke er til hinder for det, åpner kommuneplanen for flere slike tiltak.

Det er en høy andel 2- og 3-roms boliger i den eksisterende boligmassen i bybåndet, og boligmarkedsituasjonen gjør at utbyggingen av i hovedsak 2- og 3-romsleiligheter i Sentrumsplanområdet vil fortsette innenfor rammer av gjeldende planer der det ikke stilles krav om sammensetning av leilighetsstørrelser eller -typer. Innenfor sentrumsplanområdet er rammene for fortetting, utearealkrav og boligutvikling gitt av dimensjonene i den karakteristiske småskalige 1800-talls kvartalsbebyggelsen.

Transformasjonsområdene i bybåndet representerer mulighet for over tid å utvikle store, nye, tette og grønne byboligområder med et rikt bymessig repertoar av private, felles og offentlige uteoppholdsarealer for aktivitet og rekreasjon, med en annen leilighetstypesammensetning enn Sentrumsplanområdet. For utpekte transformasjonsområder som skal utvikles over tid stilles krav om områderegulering for å sikre kvalitet og funksjonalitet i omgivelsene. De vesentligste elementene som skal fastsettes i en områderegulering er helhetlig grep for teknisk og sosial infrastruktur, offentlige rom, bebyggelsens formål, bebyggelsesstruktur, volum og høyder, evt fordeling av leilighetstyper, og evt rekkefølgekrav.

Dette gjelder følgende områder:

- Gulskogen Nord
- Travbanen – Berskaug
- Marienlyst
- Tollbukaia
- Tangen – Nøstet
- Glassverket
- Samt et nytt boligområde i tidligere LNF i bybåndet: Stormoen – Pukerud

Fjell skoleinntaksområde har i dag drabantbyleiligheter og villaer (Austad) og utfordringer knyttet til stor flyttehyppighet, der det er en tydelig tendens til at barnefamilier med barn i skolepliktig alder flytter ut til andre bydeler. For å supplere boligtilbudet på Fjell foreslås et nytt boligområde med tett småhusbebyggelse (rekkehus, grendeplan) øst for Galterudhallen.

Med hensyn til bolig mangfold har Konnerud utfordringer og muligheter knyttet til generasjonsskifte, boliger for endring i livssituasjon, boliger for innbyggere som ønsker nærhet til Konneruds særegne områdekvaliteter, men ønsker en boform som krever mindre tid brukt på vedlikehold av hus og hage. Disse utfordringene kan løses på en måte som også gir mulighet til å utvikle Konneruds områdekvaliteter: Et innslag av tettere, moderne boligtyper (storkvartal, høyere punkthus) med gode private og felles uteoppholdsarealer, uten overflateparkering, i senterområdet og i senternære nye utbyggingsområder (første trinn Skalstadskogen) vil kunne gi grunnlag for å styrke aktivitets- og handelstilbudet, aktivitetsarenaer og kollektivtilbud ved Konnerud senter, noe som igjen vil bidra til at Konneruds innbyggere vil få en mindre privatbilavhengig hverdag.

Det foreslås igangsatt et områdeplanarbeid for området rundt Konnerud senter (boligfortetting, senterområdeutvikling, aktivitetsarenaer, byform/landskap/bystruktur, vurdering av høyere punkthus).

I tillegg foreslås det at det videre reguleringsplanarbeidet for nordligste del av Skalstadskogen legger opp til tettere, moderne boligtyper uten overflateparkering og med større felles uteoppholdsarealer (storkvartalbebyggelse).

For å få fortgang i boligutvikling som kan bidra til mindre bilavhengighet på sikt, foreslås boligfortettingsprosjekter knyttet til disse planarbeidene unntas fra krav om Konnerudkvote.

Nye boligområder

Nye transformasjonsområder for utvikling av byboligområder med krav om områdeplan	
Navn på området	Anslag antall boliger
Marienlystområdet	300–400
Travbanen /Berskaug	1000
Godsterminalen*	300
Gulskogen Nord (Pølsesvingen – idrettsbanen)	2500
Tollboden – Slippen	900–1200
Slippen - Glassverket	2000
Til sammen	ca 6500

Evt framtidig by/boligutvikling på dagens sykehusområde er ikke medregnet.

Nye småhusområder i eksisterende LNF-områder	
Navn på området	Anslag antall boliger
Gulskogen Vest – Stormoen - Pukerud	1000
Fjell	350
Svingen	20
Til sammen	1370

Total planreserve for boligutbygging:

- Ca 6000 boliger i gjeldende plan (2000 sentrumsboliger, 2000 småhus i felt, 2000 byboliger)
- Ca 7850 boliger i planforslag

(Fortetningsprosjekter i eksisterende boligområder + evt utvikling på dagens sykehusområde er ikke medregnet).

* Knutepunktnært, støyutsatt, avsatt til boligformål, men er vel så godt egnet for næring som for bolig og foreslås derfor endret til blandet byformål med plankrav.

5.2 Krav til uteoppholdsareal

Hensikten med generelle kvantitative og kvalitative krav til utearealer er å sikre et minimum av tilstrekkelige store og brukbare utearealer for nye boligprosjekter, og å gi forutsigbare rammer som utgangspunkt for plan- og byggesaksbehandling. Kravene omfatter minimumskrav til private uteoppholdsarealer, fellesprivate uteoppholdsarealer som flere boliger deler, samt krav til arealer for lek som skal være offentlig tilgjengelige.

Hensikten med kravene er å sikre at nye boligprosjekter tilfører nabolaget et nødvendig minimum av fellesarenaer og møteplasser (lekeplasser, ballplass, mv) slik at prosjektet i prinsippet skal tilføre utearealene det selv skaper behov for og ikke bidra til dårligere lekearealdekning eller økt press på eksisterende lekearealer i nabolaget.

I gjeldende planverk er konkrete krav til uteoppholdsarealer fordelt på kommuneplanens arealdel, Drammen kommunes bygningsvedtekter og kommunedelplan for Sentrum. Med ny plan- og bygningslov skal forhold som tidligere var styrt gjennom vedtekter (eksempelvis Drammen kommunes bygningsvedtekter fra 1987), innarbeides i kommuneplan med normkrav tilknyttet bestemmelser og retningslinjer.

Planens normer og bestemmelser er i all hovedsak en videreføring av innholdet i dagens kvantitative og kvalitative krav til utearealer for ulike type boligbebyggelse i ulike geografiske områder av kommunen, med følgende endringer:

MUA (minste uteoppholdsareal) er konsekvent innført som betegnelse for å unngå uklarheter knyttet til beregningsmåter. MUA er definert i statlige byggeforskrifter og i statlig veiledningsmateriell.

Drammen kommune har til nå ikke kvantifisert krav til brukbare private uteoppholdsarealer for ny småhusbebyggelse (enebolig, tomannsbolig, rekkehus). Dette har skapt misforståelse og uforutsigbarhet for tiltakshavere som har antatt at man da kunne benytte seg av normtallene for leilighetsbygg. Småhusområder har ikke samme tilgang på offentlige fellesarenaer for aktivitet og rekreasjon som drabantbyområder og tettere byområder har. En viktig kvalitet ved å bo i småhus er nettopp tilgang på et brukbart privat uteareal på bakkeplan i tilknytning til boligen. Her innføres nå samme minimumsnormtall som Oslo kommune benytter for fortetting i sine småhusområder (normkravene som brukes i forstadskommunene mellom Drammen og Oslo er vesentlig strengere, noe som henger sammen med større minimum tomtestørrelse og lavere tomteutnyttelse i disse kommunene enn det bykommunene Oslo og Drammen har).

Behov for areal til lek og opphold henger sammen med antall nye boliger som produseres, uavhengig av om de kommer som mange enkeltprosjekter eller et stort samlet prosjekt. Krav i forrige kommuneplan om for eksempel sandlekeplass pr. 50 boliger, kvartalslekeplass pr. 150 boliger, ballfelt pr. 150 boliger og sentralt lekefelt pr. 500 boliger videreføres. Det er ønskelig å se flere boligprosjekter i et område i sammenheng.

For å tydeliggjøre at kravet/behovet er det samme om nye boligprosjekter kommer som spredt fortetting, løse enkeltprosjekter eller ses i sammenheng ved en felles områdeplan, formuleres bestemmelsen slik at det stilles krav om at de enkelte boligprosjekter av en viss størrelse (selv om de består av 49 eller 148 og ikke 152 leiligheter) skal bidra til sin andel av behovet for arealer for lek som utløses av flere mulige boligprosjekter i området. Bidrag til lekearealer kan løses ved å sette av arealer innenfor eget prosjekt, ved oppkjøp av annet areal, ved bidrag til opparbeidelse av eget eller annet areal, og avklares gjennom reguleringsplan og utbyggingsavtale, alternativt gjennomføringsavtale.

I tråd med statlige anbefalinger innføres ny kvantifisert retningslinje om at minimum deler av felles uteoppholdsarealer skal ha sol deler av døgnet i sommerhalvåret (50 % av arealet skal være solbelyst kl 1500 ved vår- og høstjevndøgn, i tråd med anbefalinger i statlig veileder H-2300-B, side 32). Innenfor sentrumsplanområdet åpnes det for at inntil 50% av felles uteoppholdsarealer kan tillates løst på takterrasse, dersom disse er universelt tilgjengelige.

Dagens krav til utearealer for leilighetsbygg utenfor sentrum videreføres. Ved områdeplanprosesser for transformasjonsområder gjelder kravet på områdenivå. Ved å se boligutvikling i et større transformasjonsområde i sammenheng gjennom en områdeplanprosess gir det mulighet for å skape større sammenhengende utearealer tilrettelagt for ulike brukergrupper i deler av området, mens boligbebyggelsen i andre deler av området kan være tettere, med knappere utearealer.

Det legges til rette for en fleksibilitet som for eksempel gir mulighet for å lage mer offentlig tilgjengelig areal for lek i bytte mot tilsvarende mindre fellesprivat uteoppholdsareal eller at boliger på bakkeplan får et større privat uteoppholdsareal i bytte mot at disse boligenes andel av fellesprivat uteoppholdsareal reduseres dersom situasjonen tilsier at det gir et bedre boligprosjekt (og totalsummen brukbart uteareal for opphold ivaretas).

KVALITETSKRAV TIL UTEOPPHOLDSAREALER			KOMMENTAR
<p>Arealet skal være variert og tilpasset utbyggingens størrelse.</p> <p>Arealet skal kunne opparbeides med nødvendig utstyr for lek, spill for barn og unge, sittegruppe, beplantning o.l.</p> <p>Arealet skal gi rom for både rolig opphold og støyende aktivitet.</p> <p>Arealet skal være skjermet fra trafikkfare.</p> <p>Arealet skal tilfredsstillere nasjonale normer og anbefalinger knyttet til støy og annen forurensning, herunder også aktsomhet for magnetfelt og strålefare.</p>			<p>Fra departementets veileder: Grad av utnyttning; H-2300B</p> <p>Nasjonale normer og anbefalinger for størrelse på stille del av utearealer er gitt i T-1442s veileder M128</p>
PRIVAT UTEOPPHOLDSAREAL			(for hver enkelt bolig)
Ved ombygging og bruksendring av eksisterende bebyggelse gjelder samme bestemmelser som for ny bebyggelse			Samme som i gjeldende sentrumsplan
Innenfor sentrumsplanen	MUA, m²/bolig (boenhet)	Minste stille areal m²/bolig (boenhet) (arealet skal ligge utenfor gul støysone, L _{DEN} < 55 dB)	Som i gjeldende sentrumsplan
Senterområde	3	3	Som i gjeldende sentrumsplan
Bybebyggelse/blandingsområde	3	3	Som i gjeldende sentrumsplan
Boligområde, leilighetsbygg, blokk	3	3	Som i gjeldende sentrumsplan
Inntil 50% av privat uteoppholdsareal innenfor sentrumsplanen kan tillates på takterrasser dersom disse er universelt tilgjengelige.			Takterrasser tillatt i sentrumsplanen men nytt med % angivelse.
Utenfor sentrumsplanen			Nye krav
Boligområde, leilighetsbygg, blokk	5	5	Nytt krav, som Oslo
Boligområde, småhus*. Leilighet BRA mindre enn 50m ² (hybel/sokkel osv)	50	15	Nytt krav, som Oslo
Boligområde småhus. Rekkehus, leiligheter BRA større enn 50m ²	100	30	Nytt krav, som Oslo
Boligområde småhus, 1-bolig	200	50	Nytt krav, som Oslo
Boligområde småhus, 2-mannsboliger	150	50	Nye krav, som Oslo
* Småhus: Fellesbetegnelse på frittliggende og sammenbygde bolighus med inntil tre målbare plan der bygningens høyde faller innenfor høydene som er angitt i pbl. § 29-4. (Fra veileder: Grad av utnyttning; H-2300B)			

FELLES UTEOPPHOLDSAREAL			(uteoppholdsarealer som deles av flere boliger)
Godkjent utomhusplan skal foreligge før rammetillatelse gis.			I dagens bygningsvedtekter «skal» for prosjekter over 5 daa, ellers «kan kreves» .
Minst 50 % av felles uteoppholdsareal skal være solbelyst kl.15.00, vårjevndøgn			Nytt krav for å sikre minimum brukskvalitet i tråd med statlige anbefalinger.
Innenfor sentrumsplanen	MUA m²/bolig (boenhet)	Minste stille areal m²/bolig (boenhet) (arealet skal ligge utenfor gul støysone, L _{DEN} < 55 dB)	
Senterområde	10	5	Som i gjeldende sentrumsplan
Bybebyggelse/blandingsområde	15	7,5	Som i gjeldende sentrumsplan
Boligområde , leilighetsbygg, blokk	20	10	Som i gjeldende sentrumsplan
Inntil 50% av felles uteoppholdsareal innenfor sentrumsplanen kan tillates på takterrasser			Nytt, for å stimulere til å utnytte mulighet takterrasser gir.
Utenfor sentrumsplanen	MUA m²/bolig (boenhet)	Minste stille areal m²/bolig (boenhet) (arealet skal ligge utenfor gul støysone, L _{DEN} < 55 dB)	
Leilighetsbygg, blokk	30	15	Som i dagens vedtekter
Småhus (ved rekkehus og andre tettere småhustyper med mindre privat uteoppholdsareal enn eneboliger)	100	50	Nytt krav jfr Oslo

AREAL FOR LEK					(offentlig tilgjengelige lekearealer)
Innenfor sentrumsplanen kan kvartalslekeplass, ballfelt og sentralt lekefelt erstattes av tilbud på offentlige områder, der disse vurderes å være tilstrekkelige, og ligge innenfor de angitte gangavstander. Beliggenhet og adkomst skal påvises.					Som i dagens sentrumsplan
Krav til kvartalslekeplass, ballfelt og sentralt lekefelt innebærer at det ved nye boligprosjekter utenfor sentrumsplanområdet skal settes av areal og opparbeides areal tilrettelagt for aktivitet i henhold til normkravene. Terskelverdiene skal forstås relativt, og behov for nye arealer skal løses på områdenivå: Nye boligprosjekter skal bidra til å løse sin andel av behovet for nye lekearealer sett i forhold til boligprosjektets størrelse. Bidrag til lekearealer kan løses ved å sette av arealer innenfor eget prosjekt, ved oppkjøp av annet areal, ved bidrag til opparbeidelse av eget eller annet areal, og avklares gjennom reguleringsplan og utbyggingsavtale, alternativt gjennomføringsavtale.					Ny tydeliggjøring for å sikre at behov for nye lekearealer knyttet til nye boligprosjekter ivaretas, og sikre at flere mindre prosjekter i et område ses i sammenheng.
Hele byen	Maks avstand i m fra bolig:	Pr. antall boliger Stk enheter	MUA kvm	Støykrav	
Sandlekeplass	50	50	50	Hele arealet skal ligge utenfor gul støysone, $L_{DEN} < 55$ dB	Som i dagens sentrumsplan. Bør, men må ikke være offentlig tilgjengelig. Opparbeidingskrav innenfor felles uteoppholdsareal.
Kvartalslekeplass	200	150	1500	Minst 80 % skal ligge utenfor gul støysone	Som i dagens sentrumsplan. Offentlig tilgjengelig lekeareal
Ballfelt og Nærmiljøanlegg	500	150	1000 (min. 20x40 ballflate)	LAFmax 60 dB ved bolig, dvs. ny etablering nærmere enn 100 m fra bolig krever støyberegning.	Som i dagens sentrumsplan. Offentlig tilgjengelig lekeareal
Sentralt lekefelt	500	500	5000 (alternativt 2x2500)	Minst 80 % skal ligge utenfor gul støysone	Som i dagens sentrumsplan Offentlig tilgjengelig lekeareal

5.3 Senterstruktur

Bystrategimål

Bragernes og Strømsø sentrum skal være hovedsenter for handel, service kontorarbeidsplasser og kulturanlegg. Lokalt betjenende tilbud kan etableres i bydelssentraene.

Tiltak i planen

- Planen styrer hvor hva slags detaljhandel kan etableres
- Etablert områdeavgrensning for bysentrum og bydelssenterområder videreføres fra forrige plan
- Områdeavgrensning for næringsområder hvor arealkrevende handel tillates (Åssiden, Gulsbogen, Bangeløkka) videreføres (Bestemmelsene pkt 5.1)
- Bestemmelser som legger restriksjoner på etablering og utvidelse av kjøpesentre utenfor sentrumsformålet videreføres (Bestemmelsene pkt 5.1)
- Behov for å styrke og videreutvikle bydelssenterfunksjoner er påpekt og følges opp gjennom andre (regulerings)planprosesser
- Retningslinje om at offentlig og privat tjenesteyting og kulturelle institusjoner som har senterfunksjoner lokaliseres i sentrum videreføres (pkt 5.1)

Bakgrunn og begrunnelse

Drammen har en etablert senterstruktur, med funksjonsdeling mellom sentrum, kjøpesentre, nærsentre og areal- og plasskrevende handel.

Kommuneplanens arealdel styrer hva slags virksomhet som kan tillates etablert innenfor ulike arealer. Når det gjelder handel og senterstruktur er hovedhensikten å legge til rette for et handels- og servicetilbud som gir hele befolkningen et godt tilbud, konkurrerer regionalt, og reduserer behovet for bilkjøring. Det innebærer en avveining mellom kortest mulig reiseavstand mellom bolig og tjenester og en balansert utvikling som sikrer sentrenes levedyktighet. Ideelt sett skal senterstrukturen bidra til at de ulike handels- og servicetilbud utfyller hverandre uten å utkonkurrere hverandre.

Sentrum

Sentrum har, og skal ha, den største konsentrasjonen av arbeidsplasser, kultur, service, handelstilbud, serveringssteder, og rekreasjonstilbud. Sentrum preges av mangfoldigheten av arkitektur, byrom, gater, gjøremål og opplevelser, noe som gir unike kvaliteter som bo-, arbeids-, og handelssted. Utfordringene for sentrum knytter seg først og fremst til konkurranse utenfra når det gjelder etablering av handel, arbeidsplasser og boliger. Sentrums styrke

er nettopp kompleksiteten som gjør at for eksempel en styrking av sentrum som arbeidssted vil ha positiv effekt på sentrum som bo- og handelssted.

Handels- og sentrumsutvikling henger tett sammen: Et attraktivt sentrum gir bedre vilkår for handel, og et levende handelsmiljø er en viktig faktor for å skape et attraktivt sentrum. Utvikling av det historiske handelsentrum krever samarbeid og ofte investeringer på tvers av eiendomsgrenser. For å sikre investeringslysten i det etablerte sentrum, er det derfor svært viktig at det gis forutsigbare rammer som gir trygghet for å gjøre langsiktige investeringer der.

Avgrensningen av sentrumsområdet på plankartet samsvarer med avgrensingen som ligger i kommunedelplan for sentrum (sentrumsplanen), og sentrumsområdet foreslås ikke utvidet ved denne rulleringen. Det er gode langsiktige utviklingsmuligheter for sentrumsfunksjoner innenfor dagens avgrensning, spesielt på Strømsø. I sentrumsplanen er det gitt utfyllende bestemmelser for området.

Handel (under 3000m²), service, kontorarbeidsplasser og kulturanlegg kan også etableres innen akseptabel gangavstand til sentrumsområdet i de områdene som er definert som blandet formål på Bragernes og Strømsø.

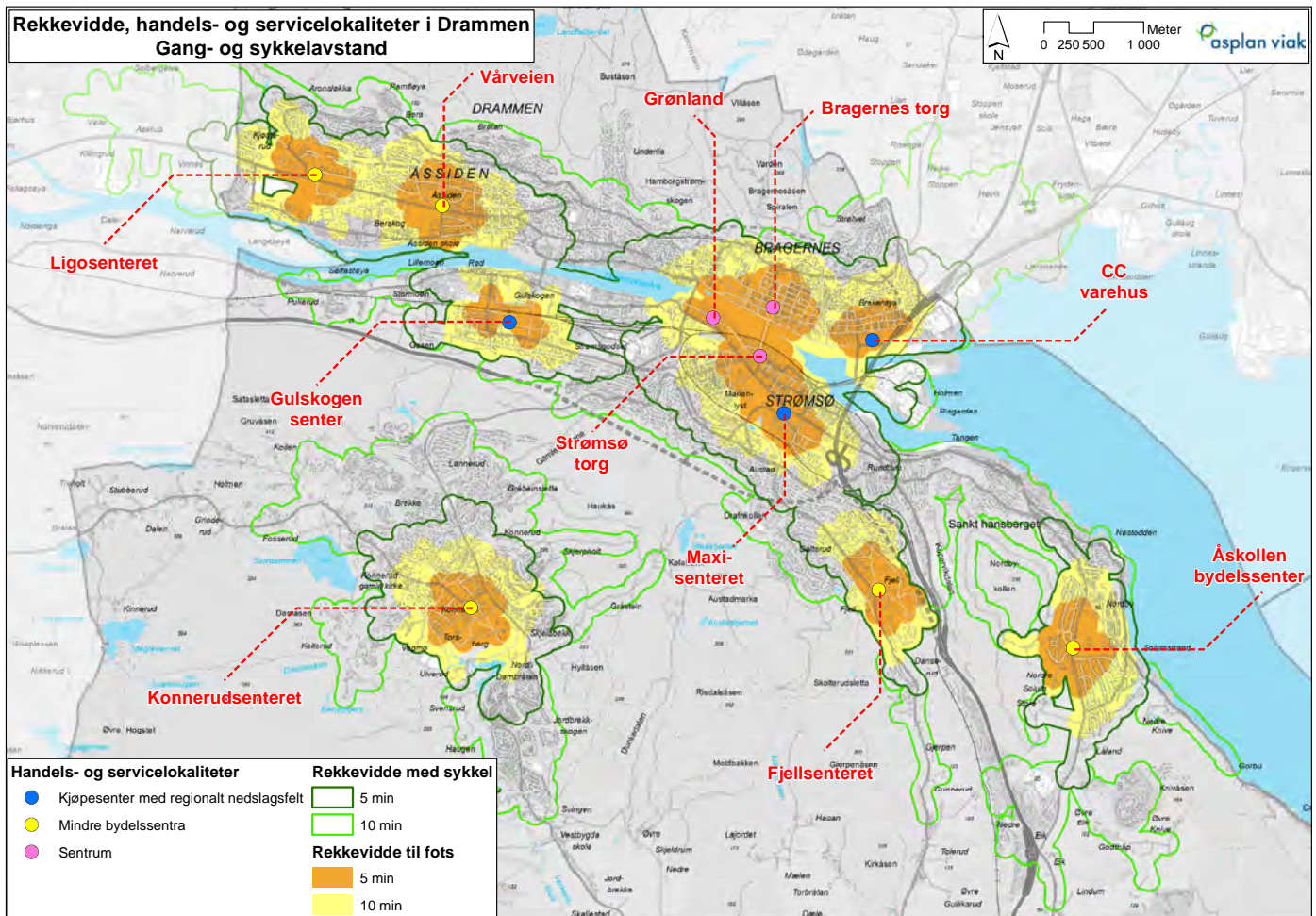
Kjøpesentre utenfor sentrum

Kjøpesentrene som ligger utenfor sentrum, Gulsbogen, CC og Maxi, tilbyr andre kvaliteter enn sentrums-handelen. Kjøpesentrene har god tilgjengelighet med bil og et konsentrert handelstilbud som gjør handlingen enkel og effektiv. Kjøpesentrene innenfor kommunens grenser bidrar til at kommunen som helhet konkurrerer bedre mot store kjøpesentre i nabokommunene, og bidrar slik sett til å redusere biltransportmengden for de av Drammens innbyggere som ellers ville måtte kjørt til et kjøpesenter lenger unna. Samtidig er det utfordringer knyttet til lokal trafikkavvikling og konkurranse med sentrumshandelen når kjøpesentrene blir for store.

Kommuneplanens bestemmelser legger restriksjoner på etablering og utvidelse av kjøpesentre utenfor sentrumsformålet. Hensikten er å styrke sentrum og de mindre bydelssentrene. Situasjonen rundt Gulsbogen senter avklares gjennom reguleringsplan.

Bydelssentre

Bydelssentraene har en viktig rolle i utviklingen av et mindre privatbilavhengig bylandskap. Over 95% av Drammens innbyggere har i dag mindre enn 10 minutters sykkelavstand til et bydelssenter. Dersom bydelssentraene hadde et handels- og servicetilbud som dekket innbyggernes hverdagsbehov, hadde flere kunnet gjøre flere av hverdagens småærend



Dekningskart over gang/sykkelavstander til bydelsstentrene

med sykkel, barnevogn eller til fots. Det representerer både en nærmiljøkvalitet, en potensiell helsegevinst og en transportmessig miljøgevinst.

Kommunen har seks områder som er definert som bydelsstentre: Gulskogen senter, Konnerudsenter, Fjell senter, Åskollen bydelsstenter, samt Ligosenteret og Vårveien på Åssiden. I tillegg fungerer CC og Maxi (snart Strømsø senter) i praksis også som nærsentre for sine områder, men disse ligger i forlengelsen av sentrum og har ikke status som bydelsstentre på arealkartet. CC og Gulskogen senter har også et større regionalt nedslagsfelt.

Drammens bydelsstentre har over tid fått god kollektivtransportbetjening idet busstilbudet er bygget opp rundt dem.

De ulike bydelsstentrene har ulik historie og lokale forutsetninger. Det er stor ulikhet i hva de ulike sentrene tilbyr i dag. Bydelsstrenes rolle skal ideelt sett være å tilby de viktigste dagligdagse tjenestene, samt være et naturlig samlingspunkt i bydelen. Et velfungerende bydelsstenter kan bidra til mindre bilkjøring, både i form av kortere bilturer og at flere går og sykler. Utfordringen for bydelsstentrene er å oppnå kritisk masse av kunder for å understøtte en viss bredde i tilbudet som gjør at de blir et reelt

handelsalternativ til sentrum og større kjøpesentre. Konkurransfordelen ligger i nærheten til boligområdene og den lokale tilhørigheten.

For å understøtte eksisterende sentre er det ikke foreslått nye bydelsstentre i denne rulleringen. Kommuneplanens arealdel er en overordnet langsiktig rammeplan som peker på sammenhenger mellom utfordringer og muligheter som kan løses gjennom andre planprosesser:

- Det anbefales at områdeplanarbeid for utvikling av idrettspark, byboligområde, parkdrag med overvannshåndtering på Travbanen/Berskaug også ser på mulighet for utvikling av et nytt bydelsstenter med flere funksjoner enn handel her.
- Det anbefales at det settes i gang et planarbeid for fortetting og områdeutvikling rundt Konnerud senter for å bygge opp under dette bydelsstenteret.
- Ved videre planarbeid for transformasjon i området mellom Rundtom og Glassverket anbefales det vurderer behov for nærsenterfunksjoner i dette området.
- Pågående reguleringsplanarbeid for sentrumsakse, fellesarenaer, skole, barnehage, flerbrukshall, senter, busstorg mv. på Fjell skal legge til rette for å styrke bydelsstenterfunksjonen her (områdeutvikling, Fjell 2020)

Ved videre utvikling av bydelssenterområdene skal utvikling av sosiale møteplasser og gode koblinger til kollektivtransport, gang- og sykkelforbindelser, samt skoler, idretts- og rekreasjonsområder vektlegges. De ulike nærsentrene har ulike forutsetninger og utviklingen av sentrene må tilpasses lokalområdet.

Areal- og plasskrevende handel

Arealkrevende handel er i fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur (HSS) definert som "møbler, hvitevarer og brunevarer". Dette er butikker med hovedsakelig store varer som bør ligge med god tilknytning til vei og kollektiv i sentrums randsone (Typiske B-områder i en ABC-tankegang). Drammen kommune har tilført "interiørvarer" til definisjonen av arealkrevende handel i tidligere kommuneplaner. "Interiørvarer" er nå tatt ut, og kommuneplanens bestemmelser er i tråd med fylkesdelplan for HSS. Det er utfordrende å lage treffsikre bestemmelser om handel fordi varesortiment og konsepter er i stadig endring. Mange interiørvarer-butikker fører hovedsakelig småvarer og oppfyller ikke hensikten bak kategorien arealkrevende handel.

Næringsområdene på Åssiden, rundt Bangeløkkakrysset og på Gulskogen hvor arealkrevende handel var tillatt i forrige arealdel har en god plassering for denne type virksomhet. Det er også gode muligheter for videre utvikling innen disse områdene for areal- og plasskrevende handel. Disse områdene er derfor videreført i planen med unntak av et av næringskvartalene på Gulskogen som endrer formål til bebyggelse og anlegg.

Plasskrevende handel omfatter biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, samt planteskoler/hagesentra. Disse handelskategoriene er ganske ulike når det gjelder støy og arealbruk. Drammen har en variasjon i næringsområder som passer til ulike kategorier av plasskrevende handel. Planen tillater etablering av plasskrevende handel i alle næringsområder i Drammen med unntak av Holmen.

5.4 Næringsutvikling

Bystrategimål

Drammen og regionen skal ha vekst i antall arbeidsplasser som over tid tilsvarer én arbeidsplass pr to nye innbyggere.

Flere lønnsomme bedrifter og flere arbeidsplasser.

Etablering av et nytt sykehus med områdefunksjoner i eller nær Drammen.

Utdanningstilbudet skal søke samarbeid med lokalt næringsliv.

Strategier

- Drammen kommune skal tilrettelegge for lønnsomme bedrifter og flere arbeidsplasser i Drammen.
- Samarbeide med næringsliv og nabokommuner rundt utvikling og markedsføring av næringsarealer og etableringer.
- Områdeutvikling og investeringer skal prioriteres der dette kan gjennomføres som samarbeid mellom kommunen, andre offentlige etater og private. Sørge for en helhetlig planlegging av store, nye boområder for å sikre fortetting med gode kollektivløsninger og velutviklet infrastruktur.
- Kommunen skal opprettholde høy kompetanse og kapasitet til å drive egne planoppgaver og samhandlingsplanlegging med private interessenter og nabokommuner.

Mål for planarbeidet

- Sikre arealreserver for næringsutvikling
- Gi rammer for hensiktsmessig lokalisering av virksomheter både ut fra bedriftens behov og konsekvensene for samfunnet (i tråd med ABC-modellen) og Buskerudsbysamarbeidets areal- og transportplanarbeid
- Arealavklaringer skal gi forutsigbarhet for eksisterende næringsliv

Tiltak i planen

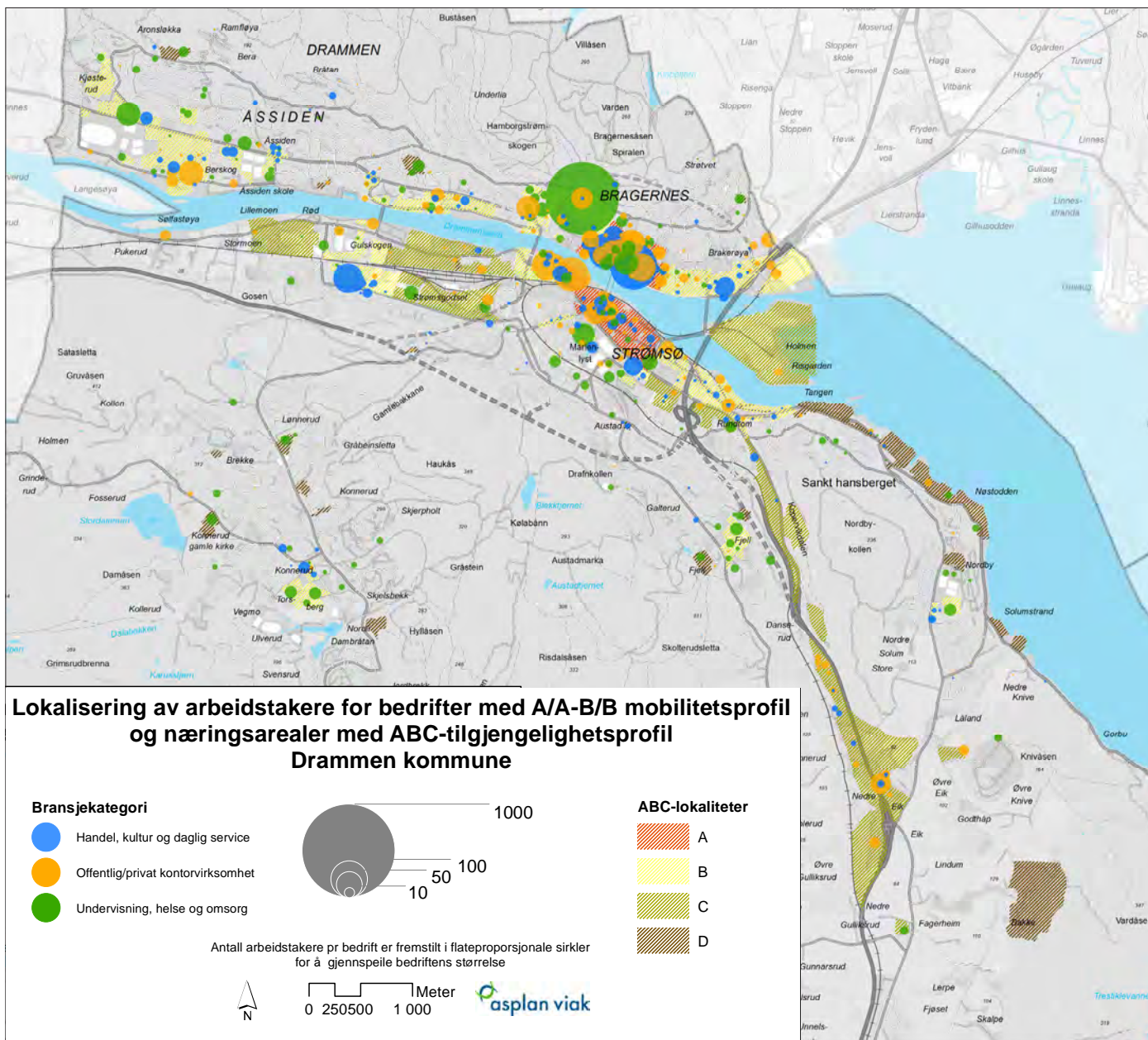
- Tilrettelegging for knutepunktsutvikling rundt Strømsø torg (Retningslinje pkt. 2.1)
- Godsterminalområdet på Strømsø var avsatt som fremtidig boligområde/offentlig park i forrige plan. Trafikkstøy og nærhet til Drammen stasjon og Høgskolen/Papirbredden gjør området svært godt egnet for arbeidsplassintensiv næringsvirksomhet. Formålet er derfor endret til transformasjonsområde for blandet formål med plankrav og rekkefølgebestemmelser (Bestemmelsene pkt. 1.2 og 7.1)

- Eksisterende næringsområder på Gulskogen Nord, og Tangen - Glassverket er avsatt som (nye) transformasjonsområder for blandet formål med plankrav (Bestemmelsene pkt 1.2 og 7.1)
- Eksisterende næringsområder på Gulskogen Vest, rundt Ingeniør Rybergsgate (Åssiden) og Kobbervikdalen videreføres som rene næringsområder som ikke skal transformeres til andre / kombinerte formål
- Forslag til utvidelse av havnearealene ved utfylling på Holmen. Plankrav og krav om konsekvensutredning (Bestemmelsene pkt 1.2)
- Retningslinjer og bestemmelser om lokaliseringskriterier for ulike virksomheter (Retningslinje til 5.1)

Bakgrunn og begrunnelse

Kommunal næringspolitikk omfatter vesentlig mer enn det som styres gjennom overordnet arealpolitikk (kommuneplanens arealdel): Løpende kommunalt samarbeid med næringslivsaktører, Byen Vår Drammen og Drammen Næringslivs Forening om profilering og utvikling av næringsmulighetene i Drammen, samarbeidsprosjektet «Byliv» for å fremme aktivitet i Drammen sentrum, arbeid mot og sammen med eksterne aktører for å sikre lokalisering av viktige regionale funksjoner som for eksempel sykehus i Drammen, og samarbeid med eksterne og regionale aktører om utvikling av høgskolemiljøet i Drammen er eksempler på dette.

Drammen er regionsenter og det viktigste knutepunktet vest for Oslo. Historisk har byen vært preget av store industriområder med god tilknytning til havn, jernbane og hovedveinett. Nedgangen i industriarbeidsplasser siden 1970-tallet har ført til at en



del områder har blitt liggende brakk, eller fått ny type virksomhet gjerne innen lager og logistikk eller plasskrevende handel. Samtidig har det vært vekst i ulike typer kontorvirksomheter og tjenesteyting i sentrumsområdet. Kunnskapsmiljøet rundt Høgskolen i Buskerud og Vestfold har markert en viktig endring i byens utvikling. Det legges til rette for videreføring av den utviklingen vi har sett siste tiår med vekst i kunnskapsnæringer fremover mot 2036. Analyser av næringsstrukturen og næringsarealene i Drammen (se vedlegg 19). Viser at Drammen har et stort potensial for fortetting og transformasjon av næringsstrukturen innenfor eksisterende næringsområder.

Retts virksomhet på rett sted

Det er en målsetning gjennom Buskerudbysamarbeidet at arbeidsplassene i regionen skal komme på riktig sted ut fra virksomhetens forutsetninger og konsekvenser for samfunnet. Det innebærer i grove trekk at virksomheter som er arbeidsintensive og/eller besøksintensive (A-profil), som kontorbedrifter og detaljhandel, bør ligge i områder med god tilgjengelighet for gående, syklende og kollektiv. Mens virksomheter som er arealkrevende og har behov for tyngre transport (C-profil) bør ligge i områder med god kobling til regionalt veinett. Det er også mange bedrifter i mellomstadiet som har behov for både god kollektiv- og biltilgjengelighet (B-profil).

Drammen sentrum regnes som A-område i dag, og har den største konsentrasjonen av arbeidsplasser. Det er stort potensial for å utvikle flere arbeidsplasser på Strømsø-siden. Drammen har store B-områder langs kollektivstrengene. Med utbedring av kollektiv og sykkelforbindelse til Gulskogen vil det meste av Gulskogen regnes som B-område i fremtiden. Drammens C-områder knytter seg i hovedsak til E18.

Analyser av arbeidsplassfordelingen i Drammen viser at A- og B-virksomheter i hovedsak ligger i A og B områder, mens C-virksomhetene ligger både i B og C-områder. Med videre fortetting og transformasjon er det forventet at dette vil endre seg.

Planen legger til rette for vesentlig økning av kapasiteten for knutepunktutvikling i området mellom Strømsø torg og Høgskolen/Papirbredden. Førrige kommuneplanens arealdel hadde en retningslinje om at *«For å styrke bysentrum skal offentlig og privat tjenesteyting og kulturelle institusjoner som har senterfunksjoner lokaliseres i senterområdet på Bragernes og Strømsø eller i områder for bybebyggelse i akseptabel gangavstand fra bysentrum»*. Fra overordnet faglige myndigheter (og gjennom

Buskerudbyarbeidet) har det vært reist spørsmål om det ikke kunne vært hensiktsmessig å i sterkere grad enn i dag styre lokalisering av næringsbedrifter til områder med en tilgjengelighetsprofil som i større grad passer disse bedriftenes transport/tilgjengelighetsbehov. Spørsmålet om sterkere styring av lokalisering av næringsvirksomheter innebærer et spørsmål om vi i tillegg til økt tilrettelegging for knutepunktutvikling skal gå fra retningslinje (som i større grad er veiledende) til juridisk bindende bestemmelse. Det vil si et spørsmål om vi skal lage en plan som forbyr etablering av kontorbedrifter i næringsområder utenfor A-områdene i sentrum.

Planen Administrasjonen anbefaler å videreføre dagens retningslinje, da denne gir tilstrekkelig fleksibilitet og styringssignal. Sterkere detaljstyring (planbestemmelser) ville gitt en rekke uhenktsmessige, utilsiktede virkninger:

ABC-analysene av områders tilgjengelighetsprofil og fordelingen av ulike kategorier virksomheter er et verdifullt veiledende materiale. Men ABC-kategoriene det faglig opereres med vurderes i utgangspunktet å være for generelle til å favne kompleksiteten i næringsstrukturelle dynamikker og alle hybridvarianter av næringsvirksomhet i ulike faser av transformasjon av næringsområder. Næringsstrukturelle endringer innebærer at mange tradisjonelle produksjonsbedrifter i Drammen i økende grad får et kunnskapselement knyttet til sin produksjon. Den næringsstrukturelle endringen Drammen har vært gjennom innebærer at Drammen har fått et betydelig antall gründervirksomheter som har funnet innpass i og utviklet seg i tidligere lager- eller industrilokaler. Dette gjelder både mindre kontorvirksomheter og bedrifter med en kombinasjon av produksjons- og kunnskapsvirksomhet.

Næringsområder og næringsstrukturen i Drammen utvikler seg gradvis. Det at kontorbedrifter (som i første omgang ikke ser seg i stand til å etablere seg på dyrere tomter sentralt) etablerer seg i næringsområder i ytterkanten av Drammen bidrar til å øke grunnlaget for senere etablering av tyngre kunnskapsbedrifter sentralt i Drammen. Langs sentrale kommunikasjonsårer i andre byer som for eksempel Oslo har utviklingen skjedd gradvis: fra industri/ex-industri med innsmettvirksomhet, til Bigbox arealkrevende handel i relativt rimelige bygg (som vi hos oss ser i dag for eksempel langs CO Lunds gate) til litt mer over tid, tyngre hybridbygg med plasskrevende handel på gateplan av mer høytrafikkerte bygater og kontorvirksomhet i etasjene over (eksempelvis på Skøyen og Storo i Oslo).

Lokalpolitisk har det vært reist spørsmål om ikke etablering av mer (kontor)arbeidsplasser på Konnerud kunne vært hensiktsmessig med hensyn til å gi grunnlag for at flere av de som bor på Konnerud kunne gått/syklet til jobb og skape mindre bilavhengighet (pendling) og mer aktivitet rundt Konnerud senter.

Spørsmålet er utredet av uavhengige faglige konsulenter som fraråder dette (se vedlegg 19). Med unntak av hjemmekontorene på Konnerud er det pr i dag en rekke arbeidsplasser på Konnerud (skole, barnehage, institusjoner, Konnerud senter) der flertallet av de ansatte ikke er bosatt på Konnerud. Dette er strøktjenende arbeidsplasser som trenger å ligge på Konnerud til tross for at arbeidstakere må pendle inn. En eventuell tilrettelegging for etablering av nye (kontor)arbeidsplasser på Konnerud, ville gitt disse virksomhetene et regionalt konkurransemessig handicap sammenliknet med kontorarbeidsplasser etablert i andre næringsområder i bybåndet i Drammen der det er kortere reisetidsavstand til et vesentlig større regionalt arbeidsmarked. En helt annen ting i den sammenheng er at det definitivt vurderes å være behov for å styrke utviklingen av Konnerud senter (funksjon, tilbud) og at kontorhotellfasiliteter for (hel- eller deltids) hjemmekontorarbeidende på Konnerud kunne vært et element å vurdere i et slikt utviklingsprosjekt. Dette kan hensyntas som en senterfunksjon i videre (anbefalt igangsatt) reguleringsplanarbeid for området rundt Konnerud senter. (Men i kommuneplanens arealdel er det ikke avsatt nye næringsarealer/kontorarbeidsplassarealer på Konnerud).

Videre vekst innen kunnskapsbedrifter

Kunnskapsbedrifter etterspør arbeidskraft med høy kompetanse, og lokalisering i nærheten av de områdene arbeidskraften ønsker bo. Drammen er en del av Osloregionens bolig- og arbeidsmarked, og Drammen stasjon er et viktig knutepunkt på teknologiaksen fra Oslo til Kongsberg. Utviklingen av høgskoleområdet og Papirbredden har lagt grunnlaget for videre vekst i kunnskapsarbeidsplasser i Drammen.

Undersøkelser viser at reisende i hverdagen generelt aksepterer lenger avstand fra bolig til kollektivtransportmiddelet, enn fra kollektivtransportmiddelet til arbeidsplassen. I Drammen har Drammen sentrum, og særlig området rundt Drammen stasjon, den beste tilknytningen til arbeidsmarkedet og andre bedrifter i regionen. I tillegg er det hensiktsmessig og attraktivt for kunnskapsbedrifter å ligge i områder med god tilgang på servicefunksjoner, bymessige tilbud, og i nærheten av andre kunnskapsbedrifter. Områdene i gangavstand til Drammen stasjon og høgskolen er

de viktigste arealene for videre vekst innen kunnskapsarbeidsplasser. Det er i dag gode utviklingsmuligheter for kontorarbeidsplasser og tjenesteyting rundt Drammen stasjon. Den langsiktige utfordringen blir å forvalte dette området på en slik måte at de mest sentrale tomtene ikke «bygges ned» med rene boligprosjekter.

Transformasjon av næringsområder og forutsigbarhet for næringslivet

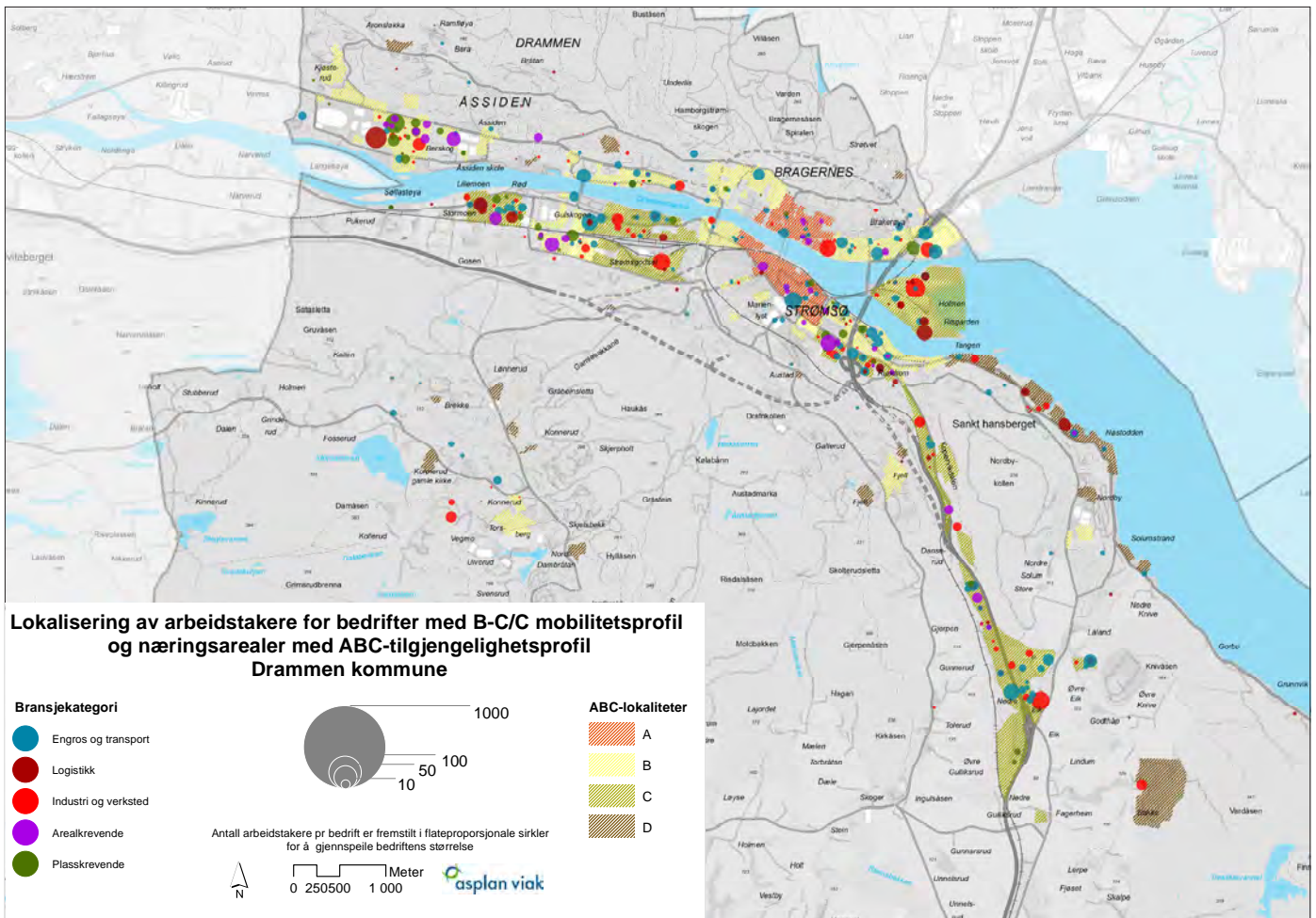
Drammen har store tidligere industriområder tett på sentrum. Over tid er det naturlig at disse transformeres til tettere og mer blandet bruk etter hvert som byen vokser og næringsstrukturen utvikler seg. Samtidig har Drammen behov for et spekter av arealer for ulike typer næringsvirksomhet. Ulike virksomheter har ulike preferanser når det gjelder lokalisering, og et spenn av ulike områder vil gjøre næringslivet i Drammen mer robust for endringer. Planen skiller mellom tidligere næringsområder der det åpnes for transformasjon etter områdeplan, og næringsområder som bevares som rene næringsområder for å gi forutsigbarhet for næringslivet. Transformasjonsområdene vil utvikles over lang tid. Områdeplanprosessen vil gi rammer for fortsatt næringsvirksomhet i deler av disse områdene i ulike faser av områdenes utvikling.

Nye næringsområder til C-virksomhet

Transformasjon av næringsarealer fører til at en del virksomheter må finne andre lokaliseringer. I forrige århundre var næringsutviklingen dominert av arealkrevende virksomhet, og det å legge ut nye store flate næringsarealer var kommunenes viktigste virkemiddel for å legge til rette for næringsutvikling. De siste tiårene har næringsutviklingen i større grad skjedd innenfor eksisterende by- og næringsarealer. Analyser gjennomført i regi av Buskerudbyarbeidet og spesielt for dette planarbeidet (se vedlegg 19) viser at Drammen har tilstrekkelig med næringsarealer med potensial for fortetting og transformasjon til å håndtere videre næringsutvikling i lang tid framover. Samtidig er det forventet vekst i lager- og logistikkfunksjoner i regionen som følge av generell økonomisk vekst og befolkningsvekst.

Drammen er en bykommune med begrenset omland innenfor kommunegrensene. Det er i praksis ingen områder hvor det kan anlegges nye, store, flate næringsområder som ikke er i konflikt med dyrket mark av høy kvalitet. Nedbygging av dyrket mark vil ødelegge landbrukets mulighet for fremtidig utvikling i kommunen.

Næringslivet i Drammen inngår i en større regional sammenheng. Buskerudbyen (BBY) har sett på muligheter for nye næringsarealer til C-virksomheter



i rapporten «Nye næringsarealer for plasskrevende virksomhet - et felles kunnskapsgrunnlag» (23.03.2015). I studien er det kartlagt et arealpotensial av nye næringsområder til C-virksomheter på omtrent 10.000 dekar for hele regionen.

I planen er det ett nytt større næringsareal: Utvidelse av næringsområdet på Holmen kan gi Drammen og regionen en type C-område det er behov for ved byutvikling av Tollbukaien. Havneområdet på Holmen har en unik kobling til havn, jernbane og hovedveinett. Videre utvidelse av arealene kan skje gjennom utfylling i sjø. Konsekvenser for natur og miljø, og tiltakets omfang og etappevise utvikling må avklares i reguleringsplanprosess med konsekvensutredning.

Det kom inn flere private grunneierinnspill på jordbruksarealer i Kobbervikdalen-Skoger som har vært vurdert som mulige nye næringsområder i kommuneplanprosessen. To områder ble foreslått i planforslaget: Gulliksrud og Solum Søndre. Disse er tatt ut i den endelige planen på bakgrunn av innsigelser fra regionale myndigheter og protester fra lokalbefolkningen. I tillegg viste BBYs studie av mulige nye næringsarealer at det sær for Drammen er et stort potensial (ca. 1000 dekar) i Hanekleivaområdet i Sande kommune.

Landbruk

Jord- og skogbruksområdene er en del av kommunens næringsgrunnlag, og tilfører byen opplevelseskvaliteter. For landbruket er det viktig å unngå randsone- eller satellittutbygginger som stykker opp større landbruksarealer og skaper press på utvikling av tilgrensende områder. Drammen har ved de siste kommuneplanrulleringene holdt igjen på utbygging av jord- og skogbruksområder. Med et langsiktig vekstperspektiv til 2036 er det behov for å ta i bruk noe nytt utbyggingsareal. Ved denne rulleringen er det omdisponert 168 daa matproduksjonsarealer og 184 daa skog.

Område	Jordbruk	Skog
Pukerud vest	20 daa	90 daa
Pukerud sør		10 daa
Stormoen	130 daa	
Stormoen nord	18 daa	
Fjell		70 daa
Svingen		14 daa
Sum	168 daa	184 daa

Omdisponerte jord- og skogbruksområder

5.5 Miljøvennlig transportsystem og teknisk infrastruktur

Bystrategimål

Drammen skal ha et enkelt, trygt, raskt og miljøvennlig transportsystem som er tilpasset innbyggernes og næringslivets behov for mobilitet.

Privatbiltrafikken skal øke minst mulig, og vesentlig mindre enn befolkningsveksten.

Trafikkøkningen som følger av byvekst skal tas med miljøvennlige reisemidler; kollektivtransport, sykkel og gange.

Bakgrunn og begrunnelse

Kommuneplanens arealdel skal legge til rette for langsiktig og god transportplanlegging i Drammen i et lokalt, regionalt og nasjonalt perspektiv. Drammen kommune skal ivareta innbyggernes og næringslivets behov for sikker og miljøvennlig transport lokalt, men også transportbehovet som går på tvers av kommunegrensene, som en del av Buskerudbyen og mellom fylker og landsdeler. En stor andel av planleggingen skjer derfor sammen med regionale og nasjonale aktører som Buskerudbysamarbeidet, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket.

På nasjonalt nivå beskriver Nasjonal Transportplan 2014-2023 at trafikkveksten i byområdene ut fra et kapasitets- og miljøperspektiv må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange:

«Befolkningsveksten krever betydelig økt kapasitet i transportsystemet. Tilrettelegging for miljøvennlig transport og arealplanlegging som reduserer transportbehovet er nødvendig for å oppfylle viktige deler av Klimaforliket; slik som målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Dette for å bidra til at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn.» På

regionalt nivå har Drammen kommune gjennom Buskerudbysamarbeidet forpliktet seg til å følge opp areal- og transportplanen for Buskerudbyen og de retningslinjene som er lagt her.

Tiltak som ligger i planen er nærmere beskrevet under de ulike transport-temaene i kapittel 5.5.1–5.5.4 nedenfor.

5.5.1 Hovedveisystem

Mål for planarbeidet (BBY)

- Veinettet skal bidra til effektiv, sikker og miljøvennlig transport for alle trafikantgrupper.
- Andelen av reiser med privatbil skal reduseres med minst 10 prosentpoeng fram mot 2023.

Tiltak i planen

- Byveksten konsentreres i hovedsak til elvedalen der det ligger til rette for bruk av miljøvennlig transport. Det åpnes ikke for (ny) satellittutbygging.
- Det stilles rekkefølgebestemmelser til utbyggingsområder som er avhengig av planmessig avklaring og/eller utbedring av veisystemet før utbygging kan skje (Bestemmelsene pkt 1.2)
- Prioriterte veiprosjekter er synliggjort på plankartet. Detaljert plassering avklares i oppfølgende/parallele planprosesser

Bakgrunn og begrunnelse

Et forbedret hovedveisystem åpner for videre utvikling av Drammen.

Følgende veiprosjekter i Drammen ligger pr juni 2014 i omforent skisse til Buskerudbypakke 2 som grunnlag for videre diskusjon med staten:

- E134 Strømsåstunnellen utvides til 4 felt (nytt tunnellopp)
- E134 Strømsåstunnellen – Mjøndalen utvides til 4 felt

- Ny 4 felts Tilfartsvei vest i 3 deler: Øvre Sund – Sundland, Sundland – E134 og E134 – Konnerud.
- E18 Nytt kryss på Brakerøya som en del av nytt veisystem i Ytre Lier (E18 og rv.23)
- Ny tilknytning til Drammen havn fra nytt kryss Brakerøya
- Fv. 319 Svelvikveien, ny trasé fra Tørkopp til Eik og opprusting av strekningen Solumstrand - Rundtom
- Fv.282 Bjørnstjerne Bjørnsonsgate utvides til 4 felt

Pågående og kommende planprosesser/avklaringer

Svelvikveien

Statens vegvesen har våren 2014 startet arbeidet med kommunedelplan for fv. 319 Svelvikveien på strekningen fra Vestfold grense til Rundtom. Prosjektet består av en ny veiforbindelse fra Vestfold grense til Eik-krysset på E18. I tillegg skal eksisterende fv.319 rustes opp på strekningen fra Solumstrand til Rundtom.

Planen for ny Svelvikvei vil ikke være ferdig før kommuneplanen skal vedtas. På plankartet er traseen fra Vestfold grense fram til Lollandkrysset videreført fra kommuneplanen 2008, selv om plasseringen er usikker.

Tilfartsvei vest

Ny Tilfartsvei vest ligger pr juni 2014 i omforent skisse til Buskerudbypakke 2 som grunnlag for videre diskusjon med staten. Prosjektet er delt i tre delstrekninger: Øvre Sund – Sundland, Sundland – E134 og E134 – Konnerud.

Traseen for ny Tilfartsvei vest er ikke endelig fastlagt. På plankartet er traseen som lå i kommuneplanen av 2008 videreført selv om plasseringen er usikker. Ny Tilfartsvei vest med kopling til E134 og utvidelse av E134 Strømsåstunnellen til fire felt, inkludert nytt kryss på Bangeløkka, vil medføre avlastning av sentrumsgatenettet og gi rom for kollektivprioritering.

Konnerud

I kommuneplanen av 2008 ligger det rekkefølgebestemmelser knyttet til boligutbygging på Konnerud. Den såkalte "Konnerudkvoten" tillater at det bygges maksimalt 20 boliger/boenheter pr år inntil nødvendig veikapasitet er etablert, og dette videreføres i kommuneplanen.

Kollektivdekningen til Konnerud er god, med henholdsvis 3 avganger pr time for både rute 22 og rute 24. Mellom Konnerudsenteret og Drammen sentrum går det 6 busser i timen. Den gode kollektiv-

dekningen kan være et argument for å tillate kompakt boligbygging rundt Konnerudsenteret. En eventuell dispensasjon fra Konnerudkvoten vurderes på reguleringsplannivå. Type bebyggelse, antall parkeringsplasser for bil og avstand til bussholdeplass vil ha betydning.

For del av Konnerud vest for Skalstadkrysset tillates det (som før) ikke ny bebyggelse før Hagbart Kyllands vei er ført frem til Stubberudveien.

Sundland

ROM eiendom AS fremmer høsten 2014 forslag til reguleringsplan for Sundland. Området er stort, og det skal legges til rette for en langsiktig utvikling av Sundland som byområde. Hovedatkomst for biltrafikk er planlagt via ny veitrase som bygges mellom rundkjøringen i Kreftingsgate og Professors Smiths alle. Dette er første trinn av Tilfartsvei vest.

Endelig trase blir fastsatt i reguleringsplanen, og inntil det videreføres traseen fra kommuneplan 2008 i plankartet, selv om plasseringen er usikker.

Brakerøya

Brakerøya og Lierstranda er områder som vil gjennomgå store endringer i årene framover. Styret i Vestre Viken Helseforetak vedtok enstemmig i april 2014 at nytt sykehus for Drammensområdet, inkludert Asker og Bærum, skal legges til Brakerøya. Kommuneplanen i Lier, vedtatt i september 2013, legger opp til storstilt bolig- og næringsutvikling langs Lierstranda. Trafikken til Brakerøya og Lierstranda vil få en betydelig vekst som følge av utbyggingen.

Statens vegvesen er i ferd med å planlegge et nytt kryss nord for Brakerøya for å knytte sammen rv. 23 og E18 på en bedre måte enn i dag. Jernbaneverket arbeider med lokalisering av en ny «Lierstranda stasjon» som vil erstatte dagens Brakerøya stasjon og Lier stasjon.

Det er svært viktig at det legges godt til rette for kollektivtrafikk, sykkel og gange til de nye områdene på Brakerøya og Lierstranda slik at økningen i biltrafikk blir minst mulig. Drammen kommune og Lier kommune har i samarbeid fått utført en mulighetsstudie for kollektivtrase på Brakerøya og Lierstranda. Endelig kollektivtrase er ikke fastlagt.

På plankartet er det, som i forrige utgave av kommuneplanens arealdel, satt av et område til samferdselsformål ved Brakerøya mellom jernbanelinja og E18 for å sikre plass og handlingsrom for ny kollektivtrase.

Ny veiforbindelse mellom Fjell og Kobbervikdalen

Bystyret vedtok i desember 2012 å vurdere ny veiforbindelse mellom Fjell og Kobbervikdalen. Vedtaket fastslo at man gjennom kommuneplanarbeidet skal avklare om en ny veiforbindelse fra Fjell bør prioriteres.

Rambøll har utført en utredning med fokus på trafikkavlastning, transportnytte og byggekostnader. Utredningen konkluderer med at prosjektet vil ha netto negativ samfunnsnytte, og ny veiforbindelse mellom Fjell og Kobbervikdalen er derfor ikke tatt inn i kommuneplanen.

Når framtidig Vestfoldbane legges i tunnel, vil dagens spor bli nedlagt. Dette gir nye muligheter med tanke på å finne rimeligere veiløsninger mellom Kobbervikdalen og Fjell, i hvert fall hvis man er villig til å redusere noe på kravet til kurvatur. Ny Vestfoldbane er antatt ferdig tidligst i år 2024.

5.5.2 Kollektivtransport

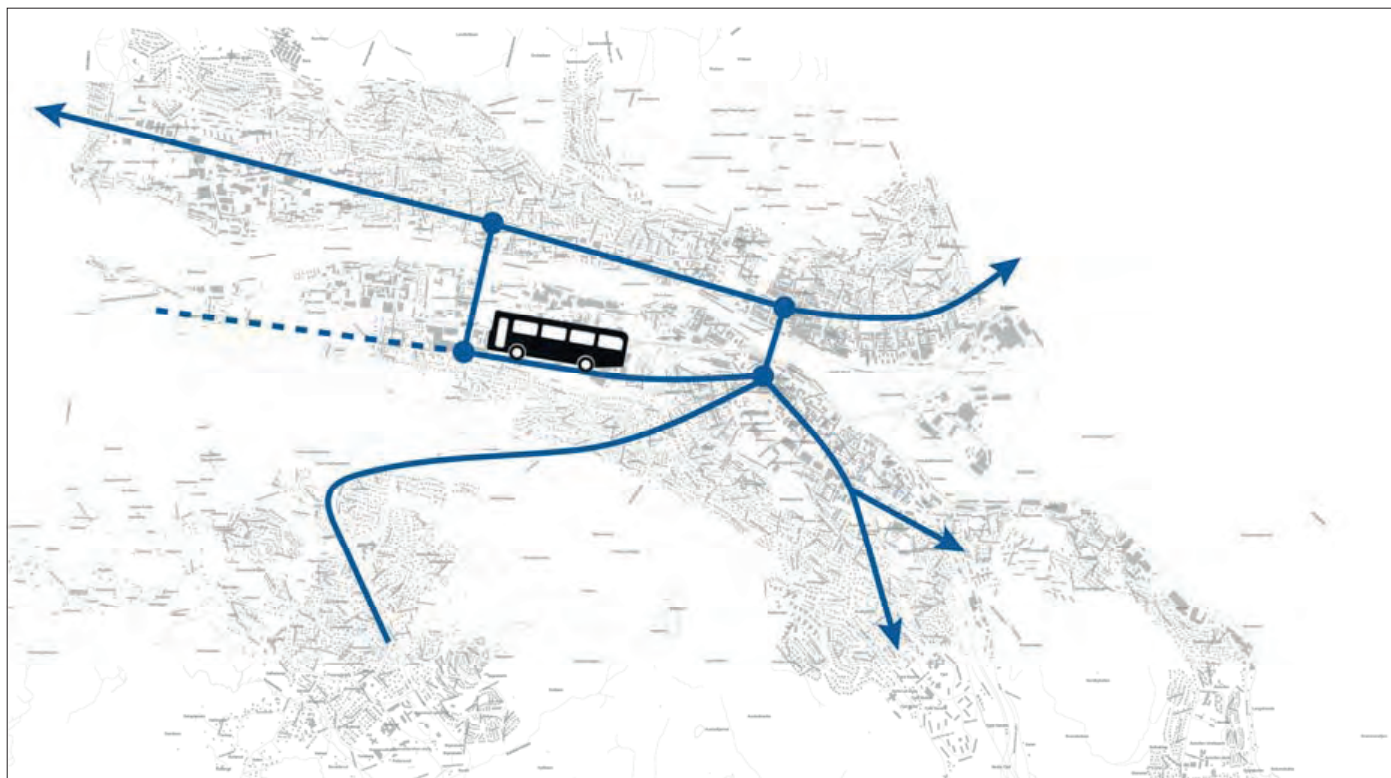
Mål for planarbeidet (BBY)

- Andelen kollektivreisende (buss + tog) skal dobles fram mot år 2023. – Det vil si at andelen reiser som utføres kollektivt skal øke fra 7 % til 14 %.

Tiltak i planen

- Det er satt av arealer til en helhetlig og samlet jernbane- og byutvikling i Drammen på bakgrunn av samarbeidsavtale mellom JBV, ROM eiendom og Drammen kommune.

•



Prinsipp for hovedrutenettet for buss

- Transformasjonsområder nær Drammen stasjon skal primært utnyttes til arbeidsintensiv næring, slik at flere arbeidsreiser skjer med tog framfor privatbil.
- Byvekst skal primært finne sted i elvedalen i kort avstand til hovednett for buss og tog.

Bakgrunn og begrunnelse

Drammen kommune utarbeidet i mai 2013 en kollektivutredning for Drammen. Denne danner sammen med Areal- og transportplanen for Buskerud-byen et godt grunnlag for videre planlegging og utvikling av kollektivtrafikken. Drammen kommune sitt ansvar for kollektivtrafikken knytter seg primært til det kommunale veinettet, generell arealplanlegging og fysisk utforming av omgivelsene. Kommunen har anledning til å gjennomføre tiltak som gir restriksjoner på bilbruk og som bidrar til å sikre kollektivtrafikken konkurransefortrinn, herunder parkeringspolitikk. Gjennom sitt ansvar som reguleringsmyndighet har kommunen avgjørende myndighet innen arealplanlegging og sterk innflytelse på valg av løsninger.

Buss

Busstilbudet i Drammen skal utvikles til et høykvalitets busstilbud. Det skal gjennomføres både infrastrukturtiltak og driftstiltak. Utviklingen skal skje med utgangspunkt i eksisterende rutenett og stoppmønster. Det planlegges høyfrekvente løsninger mellom befolkningsrike områder og lokale/regionale senter og til kollektivknutepunkter med gode togtilbud.

Planen legger opp til fortetting og transformasjon som bygger opp under kollektivsystemets hovedtraseer og knutepunkt.

Tog

Togtilbudet i Drammen består av to lokalruter, tre regionruter samt flytoget. Alle disse rutene stanser på Drammen stasjon, mens en av lokalrutene stanser på Gulskogen og den andre på Brakerøya.

Følgende tog- og jernbaneprosjekter i Drammen ligger pr juni 2014 i omforent skisse til Buskerudbypakke 2 som grunnlag for videre diskusjon med staten:

- To tog i timen til Mjøndalen og Hokksund med begrenset robusthet, dvs utbygging av dobbeltspor på strekningen Gulskogen–Daler.
- To tog i timen til Kongsberg på eksisterende trasé og optimal robusthet, dvs resterende utbygging av dobbeltspor Drammen–Hokksund.

I februar 2012 inngikk Jernbaneverket, NSB, ROM eiendom og Drammen kommune en samarbeidsavtale for å sikre en helhetlig og samlet jernbane- og

byutvikling i Drammen. Avtalen omfatter rundt 600 dekar, hvor om lag 435 dekar frigjøres til byutvikling. Arealer avsatt til jernbaneformål på plankartet er gjort i henhold til avtalen. Formannskapet behandlet samarbeidsavtale 2 i møtet 12. mai 2015. Avtalen er en oppfølging og konkretisering av samarbeidsavtalen fra 2012 og bygger på de samme mål og formål. Denne vil ligge til grunn for videre utvikling i Drammen.

Framtidig bybane eller bussmetro

I regi av Buskerudbyen skal det gjennomføres en mulighetsstudie for en bussmetro/bybane som kan binde kommunene sammen i et Buskerudbyperspektiv. Arbeidet starter høsten 2014.

Mulighetsstudien skal inneholde en beskrivelse av ulike systemløsninger (forbedring av dagens bussystem, superbuss og bybane på skinner) og vurdere hvordan et fremtidig system kan utvikles trinnvis og fungere sammen med tog/jernbane og det øvrige busstilbudet i regionen. Tekniske, økonomiske, planleggingsmessige og markedsmessige forhold skal vurderes.



Avtale om samlet jernbane- og byutvikling i Drammen

5.5.3 Sykkel

Mål for sykkelplanarbeidet

- Drammen skal være en attraktiv sykkelby gjennom hele året
- Sykkelnettet skal videreutvikles slik at det blir sammenhengende, forutsigbart og trafikksikkert og oppleves trygt å sykle i
- Sykkeltrafikken skal utgjøre minst 14 % av all trafikk i 2036

Tiltak i planen

- Fastlegging av traseene for hovednett og lokalnett for sykkel
- Fastlegging av traseene for høystandard, interkommunale sykkelveier
- Sikre at det fastlegges traseer gjennom planarbeid langs gitte strekninger (Bestemmelsene pkt 4.1)
- Sikre videre utbygging av sykkelnettet i nye utbyggingsprosjekter etter Plan- og bygningslovens §93, herunder også transformasjonsområder (Bestemmelsene pkt 1.2)
- Veiledning for utforming av sykkelnettet

Bakgrunn og begrunnelse

Gjennom Nasjonal transportplan 2014-2023 og Buskerudbyens Areal- og transportplan er det både et nasjonalt og et regionalt mål at sykkelandelen skal fordobles til minst 8 %. Dette innebærer at byene må ta den største veksten i sykkeltrafikken og må ha målsettinger høyere enn dette. Samtidig er det et mål at veksten i persontrafikken skal tas med miljøvennlige reisemidler.

Sykkelsatsingen i Drammen har foregått siden 1993, da bystyret vedtok byens første hovedplan for sykkel. Gjennom vegpakke Drammen ble det da bevilget midler som skulle brukes til utbyggingen av sykkelnettet. I 2005 var disse midlene brukt opp og vi hadde fått et nokså godt utbygd sykkelnett etter datidens standard som koblet bydelene sammen med sentrum. Planen fra 1993 er den siste vedtatte hovedsykkelplanen for Drammen. På årene som har gått siden da har det skjedd mye innen fagfeltet sykkel, og man ser mer og mer til utlandet for å finne gode eksempler på trygge og trafikksikre løsninger som også sikrer syklistenes fremkommelighet.

Beskrivelse av hva planen inneholder

Temaet sykkel i kommuneplanen inneholder et tema-kart som definerer sykkelnettet i Drammen og en revidert sykkelstrategi, hvor forrige plan ble vedtatt i 2005. Visjonen er at Drammen skal være en attraktiv sykkelby gjennom hele året og målet er at sykkelan-

delen skal øke til minst 14 % innen 2036. Planene er utarbeidet i samarbeid med Statens vegvesen, Buskerudbyen og Buskerud fylkeskommune, og gir føringer for den videre utbyggingen av hovedsykkelnettet i Drammen.

Forrige nasjonale reisevaneundersøkelse (2013-14) viste at sykkelandelen i Drammen lå på ca 4 %. Nye utbyggingsområder, befolkningsvekst og vekst i antall arbeidsplasser øker potensialet for en høyere andel syklende, men det krever også bedre tilrettelegging for sykkel. Videre fysisk utvikling av sykkelnettet skal derfor følge tema-kartet for sykkelruter i Drammen. Samtidig må det i fremtidige transformasjonsprosjekter sikres nødvendige traseer innenfor prosjektenes grenser samt koblinger til tilgrensende hovedsykkelnett.

Temakart sykkel

For å svare på dagens utfordringer i sykkelnettet har sykkelnettet fra 1993 blitt supplert med lokalruter, høystandard sykkelruter og nye hovedruter. Dette skal sikre tilrettelegging for flere ulike typer syklist, tilknytning til skoler, kollektivknutepunkt og sentrum, samt bedret fremkommelighet og reisetidsforhold til bil og økt attraktivitet.

Temakartet definerer linjer for hovedruter, lokalruter, høystandard sykkelveier samt linjer der endelig avklaring av trasé må gjøres i forbindelse med planarbeid. Disse skal senere bli enten hovedruter eller høystandard sykkelruter, sett i sammenheng med tilgrensende definisjon. Sentrumsområdene for Bragernes og Strømsø er merket for å sikre god tilgjengelighet for sykkel i alle gatene.

Det fremgår ikke av kartet hvilken type anlegg det skal tilrettelegges for på de ulike strekningene, men valget av anlegg skal tilby et sikkert og attraktivt sykkelnett som føles trygt å sykle i. Der det er mulig bør det anlegges sykkelveg med fortau, som skiller syklistene fra annen trafikk. Der dette ikke er mulig bør det i størst mulig grad anlegges sykkelfelt. Valget av anleggstype skal dimensjoneres for en sykkelandel på minst 14 %. Det kan midlertidig tilrettelegges med en type anlegg for å synliggjøre en sykkelrute inntil man får bygget med den kvalitet ruten bør ha. Planen skal følges opp med en konkret utviklingsplan.

Gang- og sykkelveier bør kun benyttes der potensialet for konflikter mellom gående og syklende er lavt. Fortau skal ikke være en del av sykkelnettet.

Sammenheng og helhet gjennom kryss og systemskifter er en forutsetning for å kunne oppnå bedre fremkommelighet og økt trykghetsfølelse. Nye eller endrede anlegg skal derfor tilknyttes tilgrensende anlegg.

Linjene for høystandard sykkelvei er interkommunale og skal ha ekstra høy fokus på fremkommelighet for syklister. Man bør kunne sykle raskt, mest mulig uhindret og separert fra andre trafikanter med prioritering foran biler i kryss.

Opparbeidelse av sykkelparkering gjøres i henhold til Parkeringsveilederen som følger kommuneplanen. Det bør sikres nok plasser ved arbeidsplasser, skoler, barnehager, servicetilbud, parker, innfartsårer til marka og kollektivknutepunkt.

Kobling til transformasjonsområder

Tilrettelegging til nye transformasjonsområder er ikke tatt med i planen. Det skal allikevel tilrettelegges for sykkel både gjennom og fra de nye transformasjonsområdene til tilgrensende hovedsykkelnett. Opparbeidelse av tilgrensende sykkelnett sikres gjennom utbyggingsavtaler eller gjennomføringsavtaler med utbyggere.

De fleste transformasjonsområdene ligger innen en radius i sykkelavstanden på 15 minutter fra sentrum, tilsvarende 5 km. Det høyeste potensialet for sykkeltrafikk ligger innenfor denne radiusen, og bygger opp under behovet for tilrettelegging for sykkel fra sentrum. Potensialet vil utnyttes best dersom tilretteleggingen for sykkel er gjennomført før innflytning.

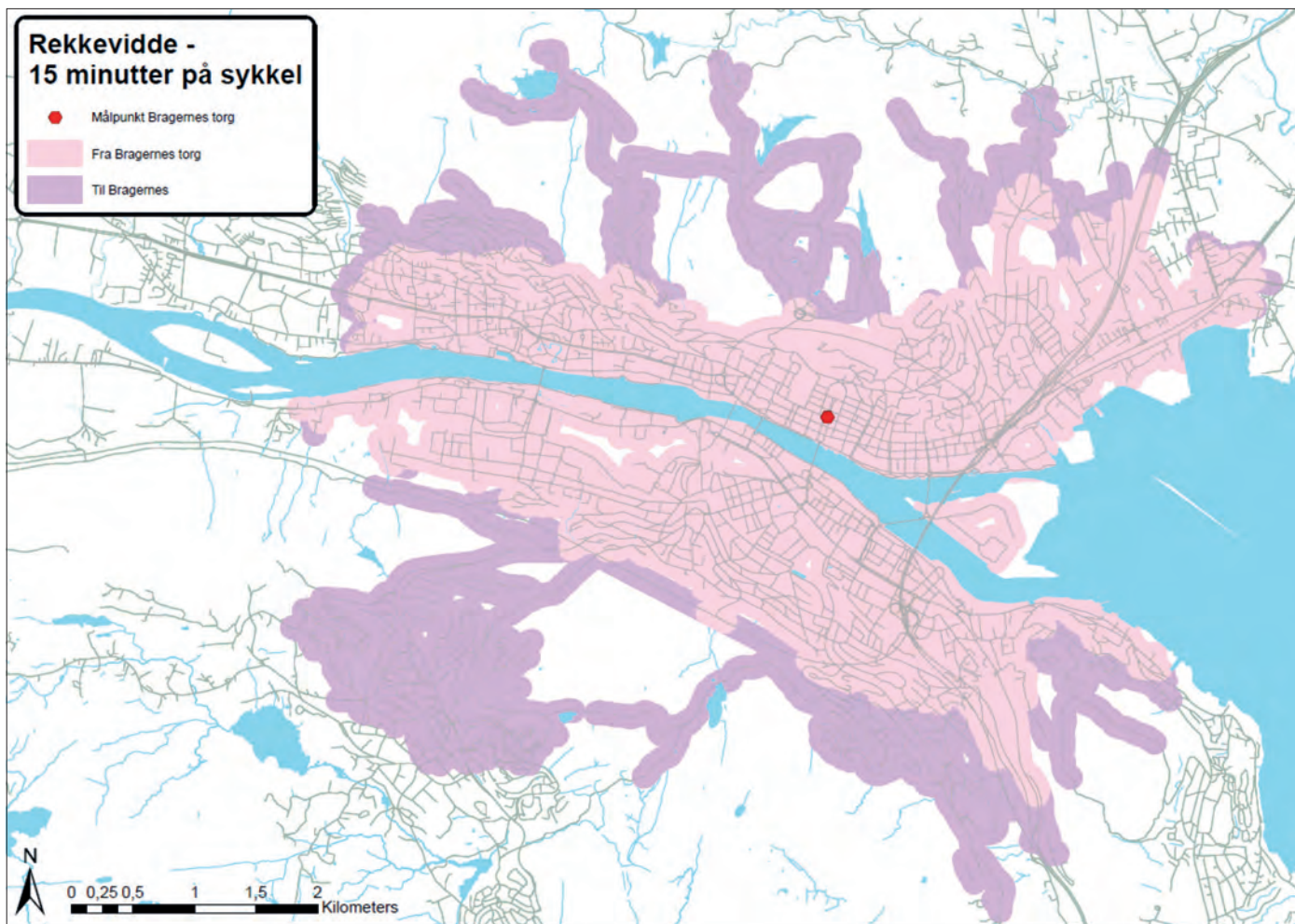
Sykelplanen skal gjennom dette sikre:

- Fastlegging av traseer
- God tilgjengelighet for syklende og et sammenhengende sykkelnett
- Koblinger til skolene
- God tilgjengelighet til kollektivknutepunkter
- At sykkel blir et effektivt fremkomstmiddel
- Trafikksikre og trygge anlegg

Planen skal også være et redskap for videre utbygging av sykkelnettet der man må gjøre større inngrep for å bygge et fullverdig/optimalt sykkelnett.



Ulike fordeler med sykling framfor bruk av andre reisemidler



Rekkevidde på sykkel innen 15 minutter til eller fra Bragernes torg

Sykelstrategi – Tilrettelegging gjennom hele året

Drammen skal være tilrettelagt for ulike typer syklist. Målgruppene er hverdagssyklist, rekreasjonssyklist og transportsyklist. Utgangspunktet er at alle skal kunne sykle der de bor og til de reisemål de måtte ønske, enten man skal til jobb, skole, fritid, trening, butikken, kafé, byen eller ønsker å sykle for rekreasjon. Sykkelnettet skal også ha en slik utforming at det innbyr til aktivitet og lyst. Med flere drammen-sere på sykkelsetet vil vi få en by med renere luft, bedre plass, mindre støy, bedre økonomi og sunnere innbyggere.

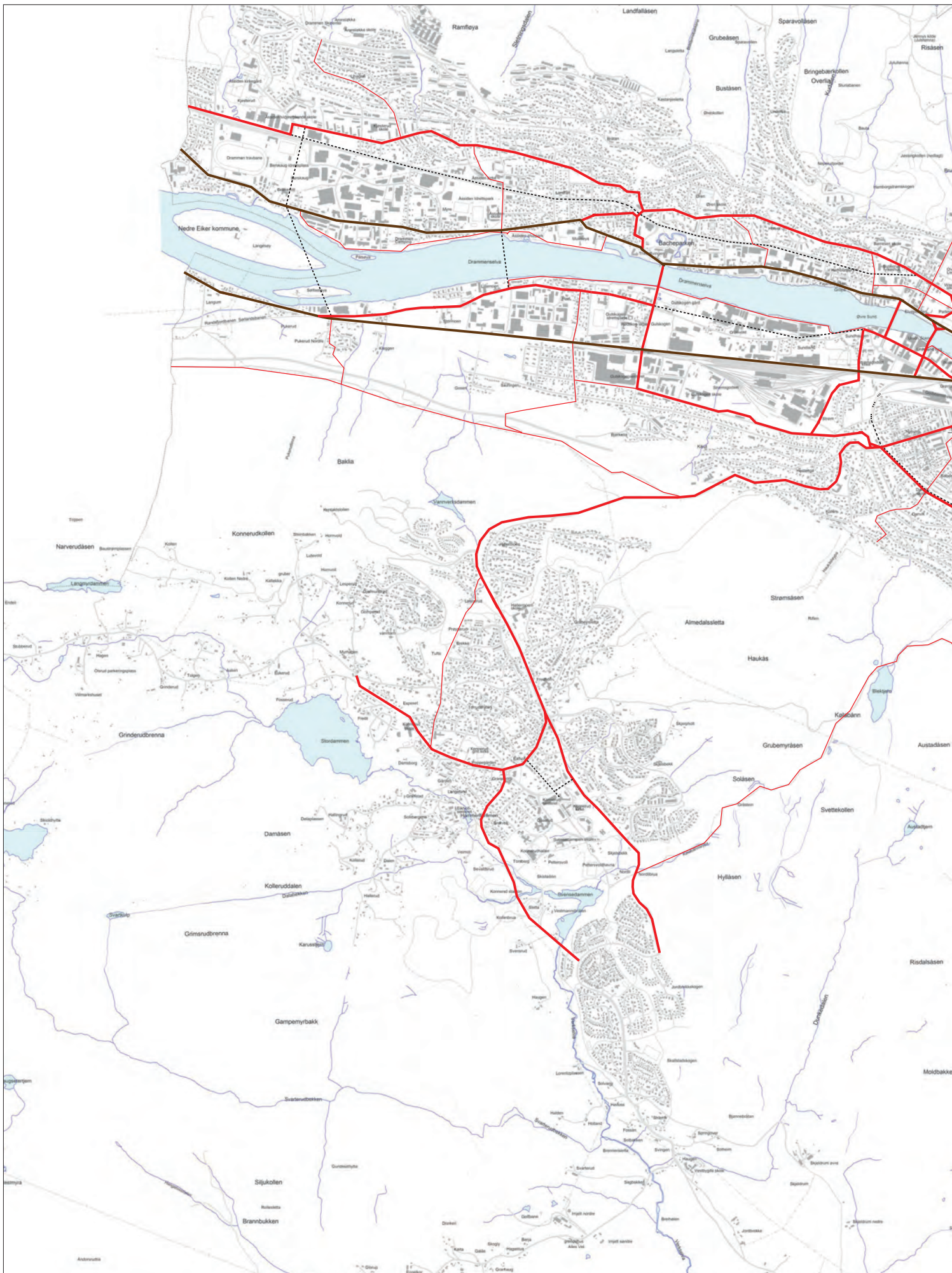
Den fysiske tilretteleggingen for sykkel skal bidra til videre etablering av et sammenhengende, trygt og attraktivt sykkelnett. Samtidig må vedlikeholdet og driften av sykkelnettet forbedres, og tilretteleggingen må synliggjøres tydeligere gjennom kampanjer og informasjon.

For å nå målene om høyere sykkelandel er det pekt ut fire satsingsområder:

1. Helhetlig utforming
2. Komfort
3. Trygghet og trafiksikkerhet
4. Sykkeltkultur

Satsingen på disse områdene bør gjøres samtidig, og skal sammen bidra til en mer attraktiv sykkelby der flere ønsker å bruke sykkel oftere og til flere formål.

For å øke attraktiviteten ved å sykle må tilrettelegging for syklist være en del av all planlegging og utbygging. Dette må videre følges opp gjennom vedlikehold og drift av sykkelnettet. Slik kan man sikre sammenhengende og forutsigbare traseer som er enkle å forstå og som knytter lokale sykkelruter sammen med hovedsykkelrutene. Midler for å øke sykkelkulturen må komme i tillegg og skal bidra til økt fokus og attraktivitet rundt sykling.








Temakart sykkel – kart over sykkelnettet i Drammen

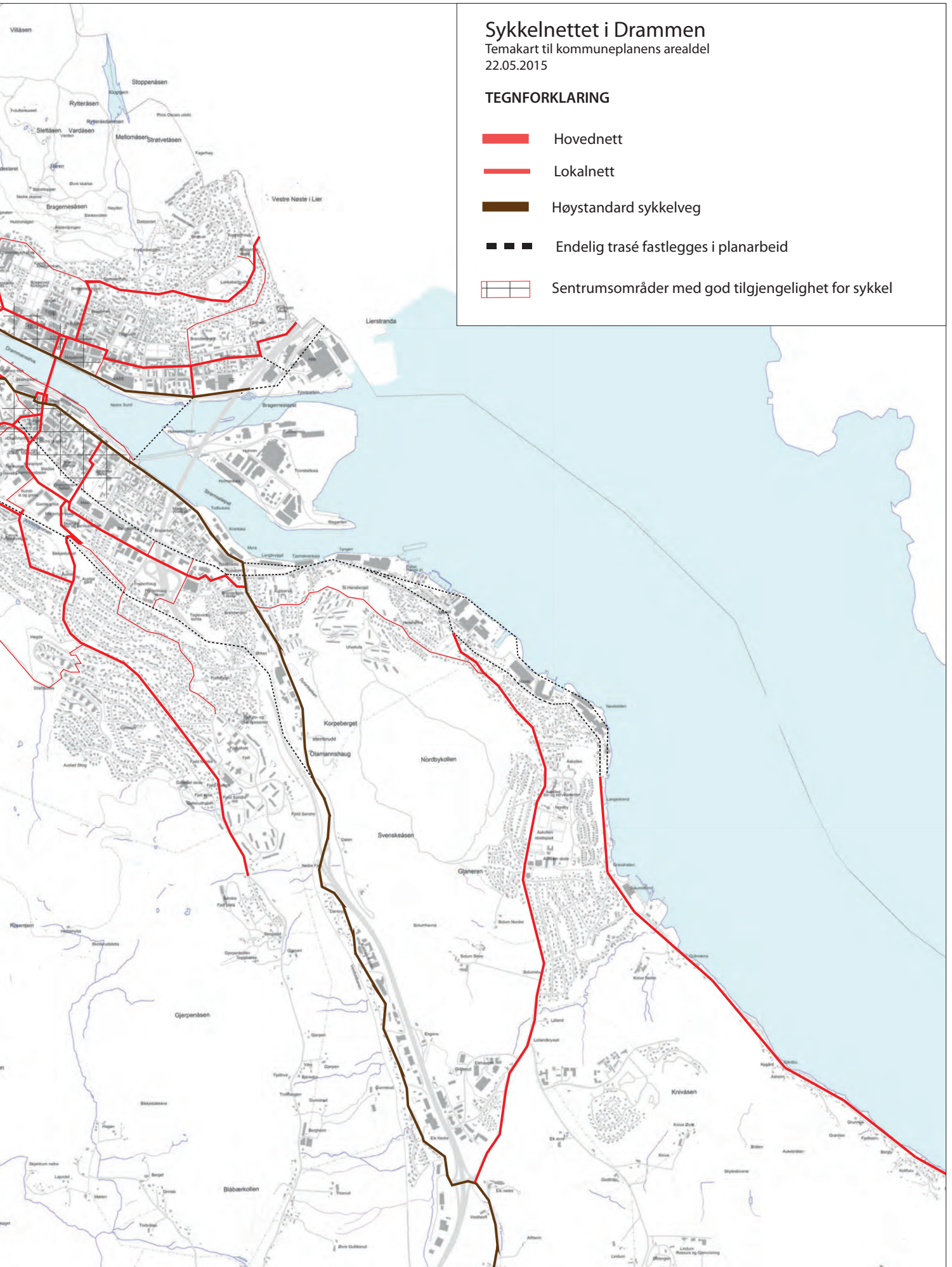
Sykkelnettet i Drammen

Temakart til kommuneplanens arealdel

22.05.2015

TEGNFORKLARING

-  Hovednett
-  Lokalnett
-  Høystandard sykkelveg
-  Endelig trasé fastlegges i planarbeid
-  Sentrumsområder med god tilgjengelighet for sykkel



5.5.4 Parkering

Mål for planarbeidet

- Parkeringskravene skal bidra til utvikling av en attraktiv by hvor det er gode boforhold, begrenset støy og trafikkfare og bedre tilgjengelighet for kollektivtransport, syklende og gående.
- Overflateparkering som langtids oppbevaring av biler knyttet til boliger og arbeidsplasser må over tid reduseres for å gi rom for mer hensiktsmessig bruk av disse arealene. For sentrumshandelen er det viktig at parkeringskapasiteten i bygater kan utnyttes av kunder med behov for korttidsparkering.
- Parkeringskravene skal sikre at nye byggetiltak bidrar til å framskaffe tilstrekkelig parkeringskapasitet.
- Parkeringskravene skal sikre at parkeringskapasiteten ikke blir for stor for å unngå uønsket trafikkøkning som følge av for mange og for lett tilgjengelige parkeringsplasser, særlig i områder med godt kollektivtilbud, samt for å stimulere til redusert bruk av bil på arbeidsreiser.

Tiltak i planen

- Revisjon av geografisk soneinndeling med tilhørende parkeringskrav
- Maksimumskrav til parkering for kontor, forretning og service i alle soner, med strengest krav i sone 1 hvor kollektivtilbudet er best (Bestemmelsene pkt 4.4)
- Frikjøpsordning for parkering for å gi rom for mindre innfillprosjekter (Bestemmelsene pkt 4.5)
- Restriksjoner på hvor mye tomteareal som kan benyttes til overflateparkering for prosjekter med et visst antall parkeringsplasser (Bestemmelsene pkt 4.4)
- Like minimumskrav til sykkelparkering i alle soner (Bestemmelsene pkt 4.4)

Bakgrunn og begrunnelse

Med ny plan- og bygningslov skal forhold som tidligere var styrt gjennom vedtekter, som Drammen kommunes parkeringsvedtekter fra 2002 er et eksempel på, innarbeides i kommuneplan med normkrav tilknyttet bestemmelser og retningslinjer. Over tid justeres normkrav tilpasset endringer i reisevaner, og utvikling av transportsystem og bystruktur. Det er 12 år siden Drammen kommunes parkeringsvedtekter ble utarbeidet, og mye har skjedd siden dengang.

Drammen står overfor en kraftig befolkningsvekst i kommende år hvilket vil medføre en sterk økning i transportbehovet. Tilrettelegging for parkering i forhold til ulike arealformål og i geografiske soner

er et viktig virkemiddel for å kunne oppnå ønsket byutvikling og påvirke fremtidig reisemiddelvalg hos innbyggere i Drammen, samt inn- og utpendlere.

Det er i dag en rekke trafikale utfordringer i Drammen grunnet høy bilandel som transportmiddelbruk på reiser internt i kommunen, samt stor gjennomfarts-trafikk i flere retninger (TØI, 2012). Med forventet trafikkvekst og uendret reisemiddelvalg vil situasjonen gradvis forverres og veinettet vil bli overbelastet flere steder i Drammen. Det vil redusere fremkommeligheten både for bilister og kollektivreisende. Økende belastning på veinettet vil i tillegg være en utfordring for bymiljøet visuelt, miljømessig og trafikksikkerhetsmessig.

Det er en sammenheng mellom tilgang på parkeringsplass og trafikanters valg av transportmiddel. Reisevaneundersøkelse fra Buskerudbyen (2009) viser at sysselsatte ved arbeidsplasser i Drammen med gratis og god parkeringsdekning velger 69 % av de ansatte å reise med bil, mot 8 % hvor det er avgiftsbelagt parkering hos på arbeidsgiver og 5 % hvor arbeidstaker må stå på avgiftsbelagt gateparkering.

Minimumskrav for bolig

Minimumskravet for bilparkeringsplasser til nye boliger foreslås redusert i alle soner. Reisevaneundersøkelsen for Buskerudbyen (2009) viser at husholdningers bilhold ofte er lavest i sentrumsområder. Dette har sammenheng med demografiske forhold (mange unge og eldre i små husholdninger) og at generell bilavhengighet i disse områdene som regel er lavere fordi man får dekket større andel av daglige behov innenfor gang- og sykkelavstand, i tillegg til at kollektivtilbudet er bedre. Lavere minimumskrav der tilgjengelighet og tilrettelegging for grønn mobilitet er god, er i tråd med målene fra Bystrategien og Buskerudbyen om attraktive bysentrum og redusert biltrafikkøkning. Lavere minimumskrav for boliger i sentrumsnære strøk vil kunne bidra til å stimulere til byutvikling ved at det kan bli noe billigere å bygge boliger i sentrum, særlig for mindre boligprosjekter.

Maksimumskrav for kontor, forretning og service

Et viktig virkemiddel for å nå målsettingen om å redusere bruk av bil på arbeidsreiser, er å redusere muligheten for parkering i tilknytning til arbeidsplasser. Maksimumskrav for parkering for kontor, forretnings- og serviceformål skal stimulere flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Maksimumskrav i alle soner kan sammen med arealpolitikken bidra til å forhindre at arbeidsplasser og forretning og servicefunksjoner som er ønsket i sentrum velger å etablere

seg andre steder. Det er nødvendig å operere med en viss fleksibilitet, derfor er det ikke like strenge krav i de ytre sonene som de indre sonene.

Tiltak for mindre overflateparkering

Overflateparkering er plasskrevende og opptar arealer som kan ha stor verdi for alternativt bruk. Trafikkarealer og stor biltrafikkmengde kan skape barrierer og utrygghet og har ofte uheldig virkning på bymiljøet. Store arealer til overflateparkering kan oppleves som utflytende og uoversiktlige og gjør omgivelsene mindre attraktive for fotgjengere. Restriksjoner på hvor mye tomteareal som kan benyttes til overflateparkering for utbyggingsprosjekter med et visst antall parkeringsplasser kan bidra til å redusere overflateparkeringen.

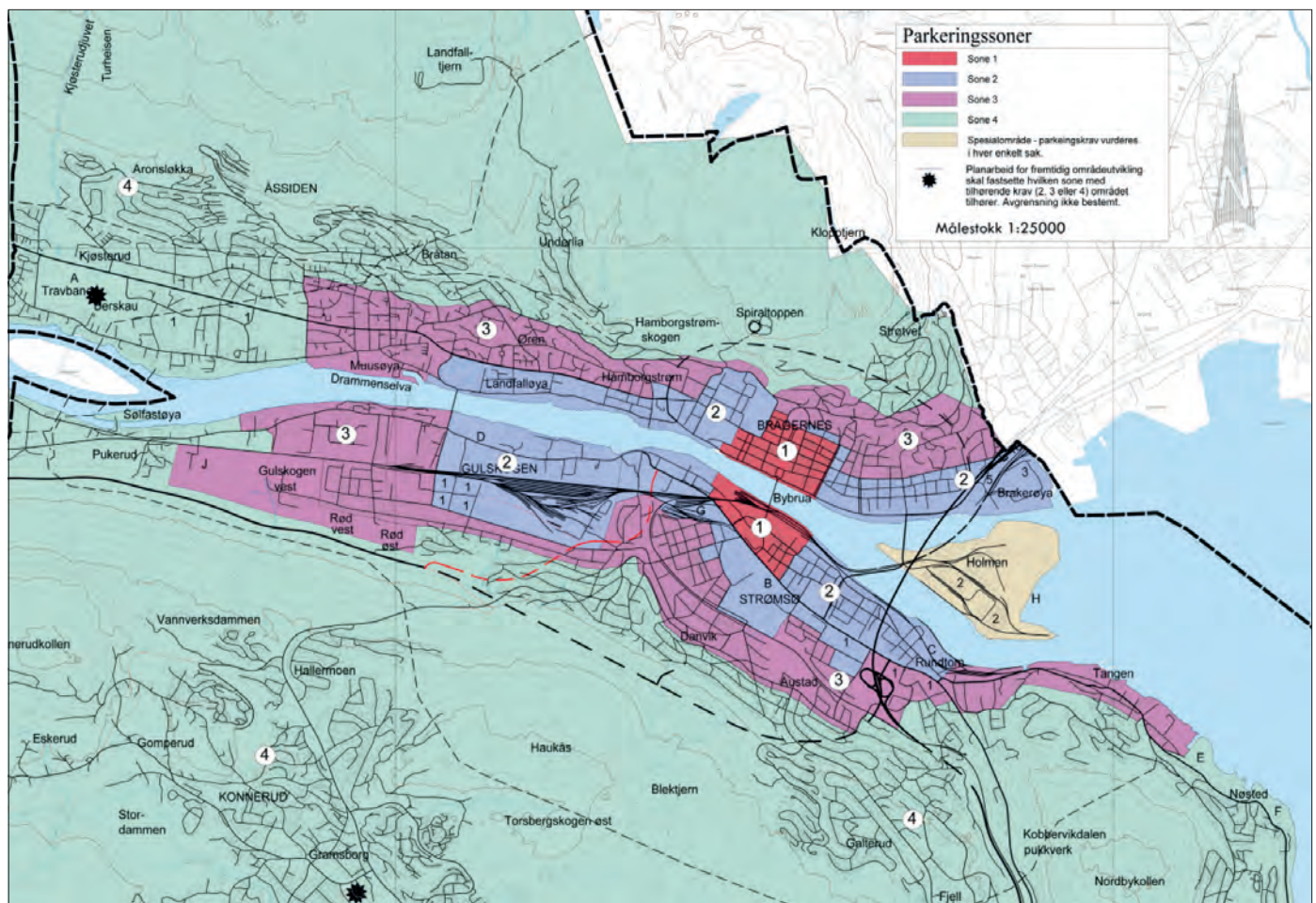
I sentrumsområder i Drammen hvor tomtene er små kan det være vanskelig å etablere parkering på egen tomt ved innfillsprosjekter. Ved utbygging av hele kvartaler med sanering av store deler av eksisterende bebyggelse lar det seg lettere gjøre å skape effektive parkeringsløsninger. Om store deler av et kvartal allerede er utbygd, eller verneverdig omkringliggende bebyggelse ønskes bevart, vil krav til framskaffelse av parkering på egen grunn gi uforholdsmessig mange fordyrende nedkjøringsramper som også representerer et negativt element i gatebildet. De nye parkeringskravene foreslår

innføring av en frikjøpsordning. Frikjøp innebærer at i stedet for å bygge parkeringsplasser etter gjeldende minimumsnorm innenfor hvert enkelt prosjekt, kan utbygger innbetale et beløp til et av kommunen forvaltet fond for etablering av parkeringsplasser. Beløpet må fastsettes av Bystyret og være av en slik størrelse at det tilsvarer den faktiske kostnaden ved å etablere parkeringsplasser som ikke opptar overflateareal slik at også private utbyggingsprosjekter med mulighet for å etablere flere parkeringsplasser enn minimumskravet kan stimuleres til å framskaffe parkeringsplasser for frikjøp.

Sykkelparkering

Det er viktig å sikre tilstrekkelig opparbeiding av sykkelparkering i sentrumsområder hvor presset på uteoppholdsarealet som regel er større grunnet total tetthet og utnyttelsesgrad enn i mindre tett utnyttede områder. Tilrettelegging for sykkelparkering med god kvalitet har positiv effekt på hvor stor andel som velger sykkel som framkomstmiddel. Det er derfor satt minimumskrav til sykkelparkering for alle utbyggingsformål i alle soner.

Det er utarbeidet en egen parkeringsveileder som supplerer og utdyper bestemmelser og retningslinjer om parkeringskrav.



Soner for parkeringsdekning

Bestemmelser for parkering

Det skal avsettes plass for biler og sykler på egen grunn i samsvar med parkeringskrav for de enkelte soner i kommunen, jfr soneavgrensning vist på figur 1. Kommunens veileder for parkering (kap A-E) skal legges til grunn for utforming.

Plassering og fordeling mellom plasser for biler og sykler skal vises på egen parkeringsplan som skal følge planforslag eller søknad om tiltak – se kapittel D om parkeringsplan. Unntak fra krav om parkeringsplan gjelder for nybygg av mindre tiltak som for eksempel en enkelt enebolig.

Statens vegvesens håndbok N100 samt kommunens veileder for parkering skal legges til grunn for utforming.

Det skal settes av parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelseevne:

- Minimum 5 % for parkeringsanlegg inntil 200 plasser
- Min 2 % av antall plasser over 200.

Krav til antall parkeringsplasser for bil for ulike soner

Formål	Grunnlag pr. parkeringsplass	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4
Bolig	70 m ² BRA eller bruksenhet	Min 0,6	Min 0,8	Min 1	*Min 2 for første enhet. Min 1,25 for hver neste enhet.
Kontor	100 m ² BRA	Maks 0,8	Min 0,5 Maks 1,2	Min 0,8 Maks 1,5	Min 1 Maks 2
Forretning og service	100 m ² BRA	Maks 1	Min 0,8 Maks 2	Min 1,2 Maks 3	Min 1,5 Maks 4

Minimumskrav ved til antall parkeringsplasser varierer med boligtype. Ved enebolig min. 2, ved leilighetsbygg min 1,25 parkeringsplasser pr. bruksenhet/70 kvm BRA.

Krav til antall parkeringsplasser for sykkel for ulike soner

Formål	Grunnlag pr. parkeringsplass	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4
Bolig	70 m ² BRA eller bruksenhet	Min 2	Min 2	Min 2	Min 2
Kontor	100 m ² BRA	Min 2	Min 2	Min 2	Min 2
Forretning og service	100 m ² BRA	Min 2	Min 2	Min 2	Min 2

Ved utbyggingsprosjekter over 30 boliger eller 2000 m² BRA for kontor, forretning og service skal det etableres minimum 3 ladestasjoner for elbil. Løsning skal vises i parkeringsplan.

Ved utbygging til kontorformål med flere enn 10 parkeringsplasser, kan maksimalt 15 % av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå.

Ved utbygging til forretnings- og serviceformål med flere enn 10 parkeringsplasser skal maksimalt 20 % av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå. Besøksparkeringsplasser inngår i parkeringskravene. Antall besøksparkering må ses i sammenheng med bebyggelsens bruk. Besøksparkering skal være fellesareal og kan ikke seksjoneres ut. Ved offentlige og private anlegg for tjenesteyting skal det avsettes tilstrekkelig med besøksparkering, inkludert plasser for bringing og henting av barn i barnehager og skoler.

6. BY- OG NÆRMILJØ

6.1 Byform og byggehøyder

Tiltak i planen

- Betegnelsen gesimshøyde og mønehøyde byttes ut for å gi rom for å ivareta bestemmelsens hensikt for bygg med flate tak.
- For boligbygg gis rom for administrativ behandling av dispensasjonssøknader om økt byggehøyde for tilpasning til nye statlige forskrifter (TEK10) inntil 0,5-1,0 m avhengig av etasjetall.
- For å legge til rette for knutepunktutvikling med arbeidsplasser og byfunksjoner rundt Buskerudsbyens viktigste kollektivknutepunkt, åpner planen for vurdering av frittstående enkeltbygg opp til 36 m omkring Strømsø torg/Høgskolen, innenfor rammer og kriterier knyttet til byform, byrom og prosesskrav nærmere beskrevet i i planbeskrivelsen.
- For å bygge opp under utvikling av fremtidens kollektivsystem og styrke og markere bydelssentra som har behov for det, åpner planen for vurdering av større byggehøyder enn forrige kommuneplan gir rom for, men lavere enn hovedknutepunktet på Strømsø ved Konnerud senter og Åssiden/Travbanen (i forbindelse med planprosess).
- Ut over dette utfordrer ikke planen Sentrumsplanens generelle rammer for byggehøyde, utnyttelse, uterom og omgivelseskvalitet for kvartalsbebyggingen eller forrige kommuneplans bestemmelser om byggehøyde eller utnyttelse.

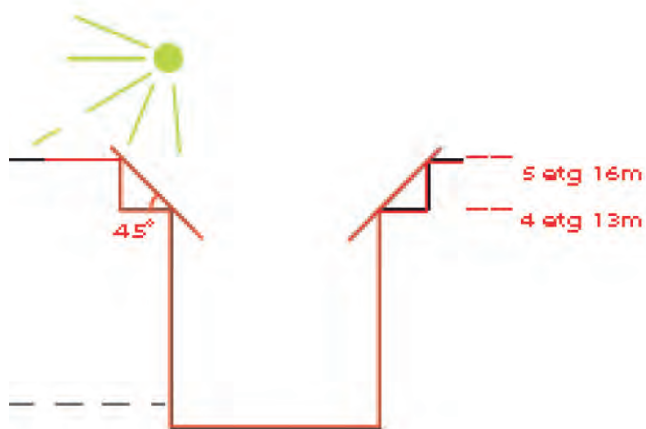
Bakgrunn og begrunnelse

Vekstperspektivet, illustrasjonene til framtidsvisjonene som ble utarbeidet i forbindelse med Bystrategi 2036, og behandlingen av prinsippsak om fortetting langs Dr.Hansteinsgate (formannskapssak 22/2012) har reist spørsmål om vedtatte byggehøyder i Drammen nå bør endres (økes).

Her diskuteres ulike delspørsmål om økte byggehøyder i Drammen, og hvilke muligheter og utfordringer de reiser, som utgangspunkt for anbefalte tiltak i planen. Generelt er spørsmålet om byggehøyder tett forbundet med spørsmål om omgivelseskvaliteter knyttet til byform og bebyggelsesmønster.

Betegnelsen gesimshøyde og mønehøyde byttes ut for å gi rom for bebyggelse med flatt tak

Hensikten med å oppgi to tall for maksimale byggehøyder (tidligere gesims- og mønehøyde) er å åpne for en tilbaketrukket toppetasje innenfor 45° takvinkel, som ivaretar hensynet til romopplevelse og lysforhold i tilstøtende uterom. Gesims- og mønehøyde er entydig når bebyggelsen har saltak. Ved bebyggelse med flatt tak ivaretas dette hensynet ved å erstatte gesims- og mønehøyde med nedre og øvre gesimshøyde der den øvre skal være min 3 m tilbaketrukket fra fasadeliv . Bestemmelsen er omformulert for å ivareta dette.



Tilpasning til 0,5-1,0 m økt byggehøyde knyttet til nye forskriftskrav (TEK 10)

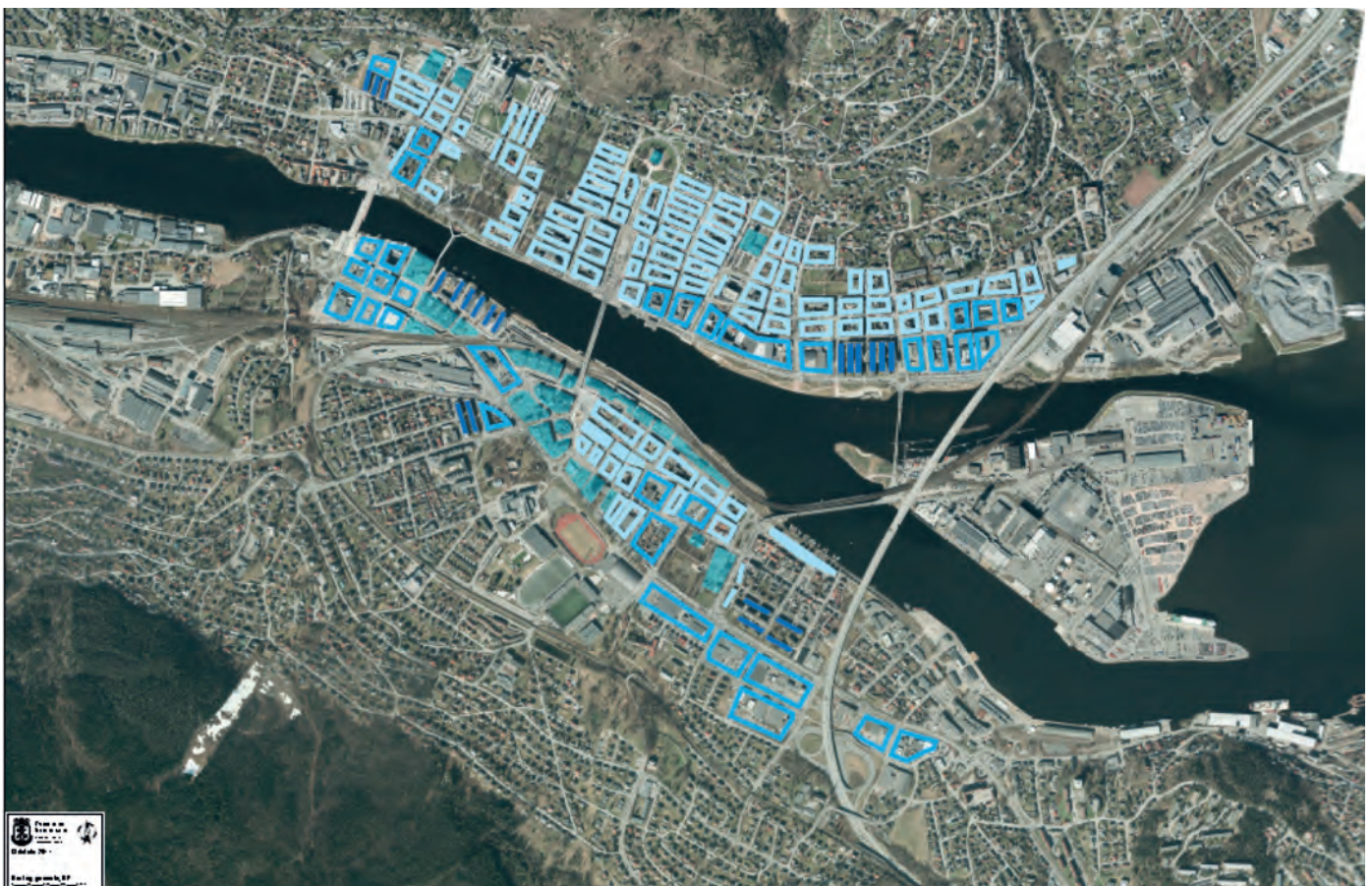
Økte krav til isolasjon og tekniske installasjoner i statlige byggeforskrifter vedtatt etter Sentrumsplanen (TEK10) gir behov for økning av byggehøyden. For et boligbygg på 3-5 etg innebærer tilpasning til TEK 10 en økning av byggehøyden med 0,5-1,0 m (avhengig av etasjetall). For å beholde fortettingspotensialet Sentrumsplanen gir rom for, uten at alle bygg som bygges etter gjeldende forskrift skal måtte senke gulv høyden på første etasje (noe som vil gi redusert boligkvalitet), åpner planen for administrativ behandling av dispensasjonssøknader om TEK10-tilpasset økning av byggehøyden med inntil 0,5-1,0 m avhengig av etasjetall. Dette gjelder kun boligbygg. Næringsbygg har større etasjehøyder. Det veiledende etasjetall i Sentrumsplanen gjelder ikke for næringsbygg.

Mulighet for økt byggehøyde for spesielt betydningsfulle offentlige funksjoner og nye uterom
For reguleringsplanarbeid innenfor Sentrumsplanområdet gjelder Sentrumsplanens rammer som et balansepunkt mellom kvantitet og kvalitet.

Idekonkurranseskissen «Look to Strømsø» viser hvordan Sentrumsplanens balansepunkt mellom kvantitet og kvalitet kan videreføres ved offentlig viktige program på utvalgte steder (bylivgenererende funksjoner/«generatorer») for å utvikle nye, betydningsfulle plassrom.

Gjeldende Sentrumsplan gir rom for å håndtere slike muligheter og problemstillinger gjennom reguleringsplanprosess.

Tilsvarende gir gjeldende Sentrumsplan rom for å vurdere økt byggehøyde i situasjoner der reguleringsplanarbeid gir mulighet for å tilføre kvartalslekeplasser eller andre uteromskvaliteter Sentrumsplanen ikke stiller krav om.

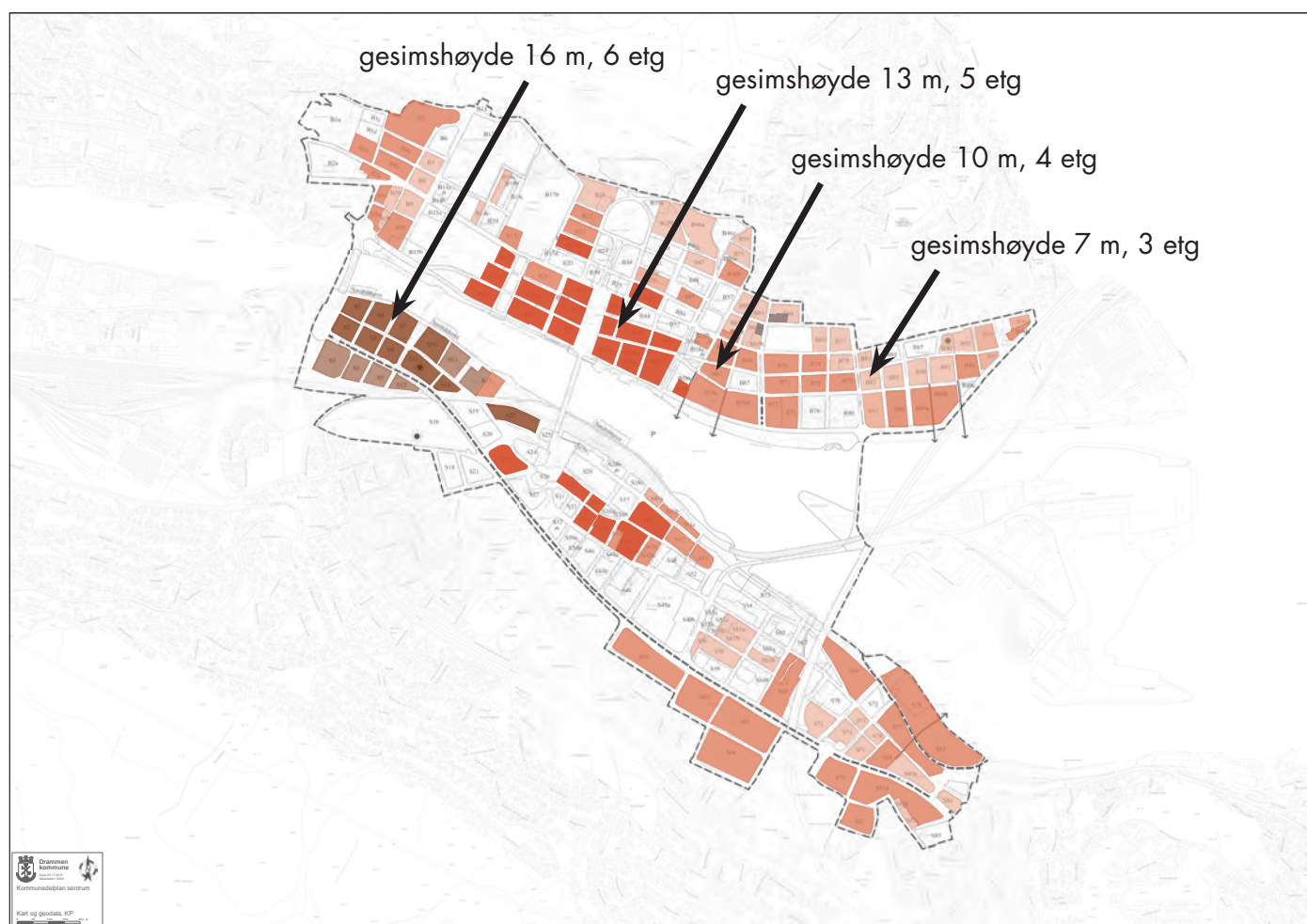


Bebyggelsesmønster i Sentrumsplanområdet

Det foreslås ingen generell økning av byggehøydene i gjeldende Sentrumsplan. Kommunedelplan for Sentrum (2006) er en plan for fortetting, utvikling og bevaring av omgivelses-kvaliteter innenfor området som ble bygget ut etter 1800-tallets kvartalsplaner og Grønland. Drammens kvartalsplaner følger samme prinsipper som andre norske og svenske kvartalsplaner fra siste halvdel av 1800-tallet (felles norsk-svensk bygningslov, byggehøyder var bestemt av gatebredder for å sikre tilstrekkelig dagslys i byrom, gårdsrom og bebyggelsen). I Drammen ble bygningslovens minste tillatte gatebredde, 12,5 meter, benyttet. Bykvartalene i Drammen, særlig på Bragernessiden, er også gjennomgående smale/grunne, trolig for å

gi eiendommene mest mulig verdifull gatefasade. Over tid har byggehøydene i Sentrumsplanområdet gradvis økt. Dette gir i dag utfordringer med tanke på å sikre minimumskvaliteter knyttet til sol, dagslys og uteoppholdsarealer.

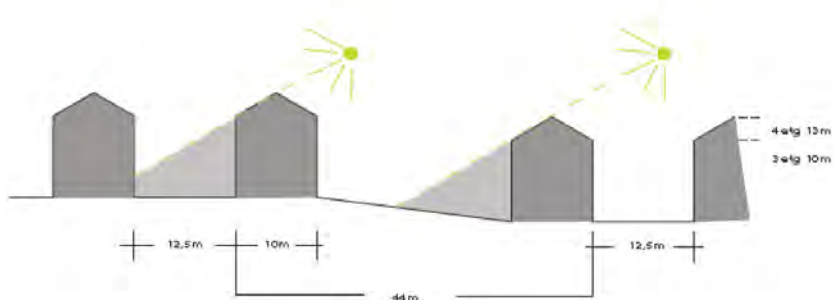
Sentrumsplanen gir i dag mulighet for å utvikle boligprosjekter med vanskeligere dagslysforhold og mørkere og trangere fellesprivate uteoppholdsarealer enn det som tillates for boligprosjekter i Oslo indre by (det tettest utnyttede område med tradisjonelle bykvartaler i Norge). På bakgrunn av dette anbefales ikke en ny generell økning av byggehøyder og utnyttelse i kvartalsbebyggelsen i Drammen.



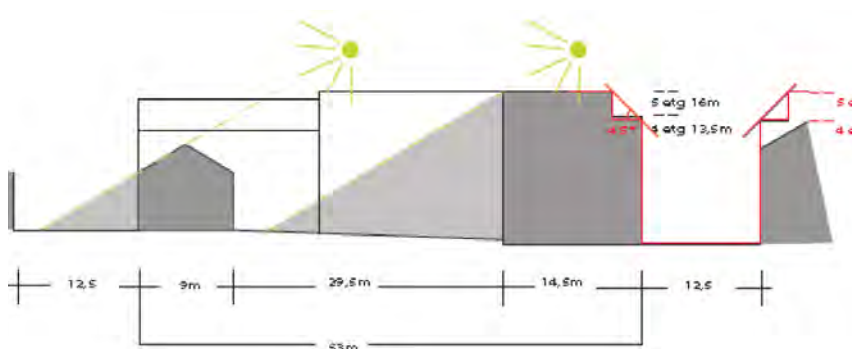
Byggehøyder i Sentrumsplanområdet

Kort illustrasjon av utviklingstrekk for byggehøyder i Drammens sentrale kvartalsbebyggelse

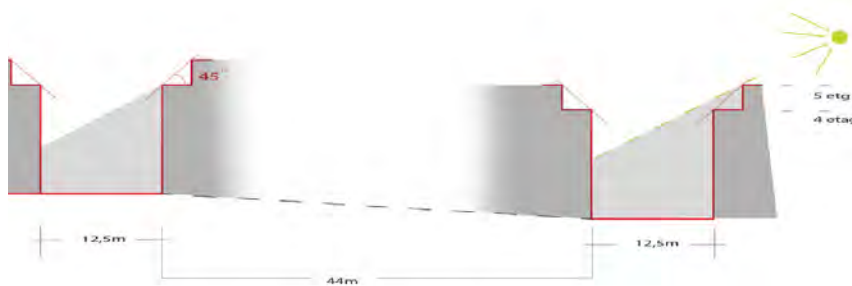
Kvartalsplanene fra 1866 tillot 3 etg bebyggelse med tilbaketrukket loftsetasje. Gårdsrommene var ofte fylt med uthus, verksted, stall mv. Max solhøyde ved vår/høstjevndøgn er vist som illustrasjon.



Etterkrigstidens kontor- og forretningsgårder la på 1-2 etasje sammenliknet med 1800-tallsbebyggelsen, og hadde tykkere bygningskropper, noe som gjør gårdsrommet trangere (eksempel her: Werringgården, 1957, Nedre Torggt til venstre, Nedre Storgt til høyre).

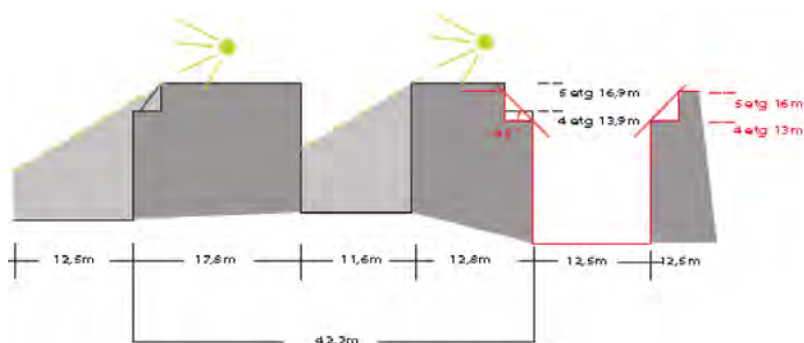


Sentrumsplanen (2006) angir maksimal gesims- og mønehøyde og etasjetall mot gate tilpasset ulike områder. Her vist som i sentrum. For boligprosjekter suppleres Sentrumsplanens høydebestemmelser av kvantifisert minstekrav til antall kvm. uteoppholdsareal i ulike soner (juridisk bindende), men har ikke formulert minstekrav til lysåpning i kvartalenes indre.



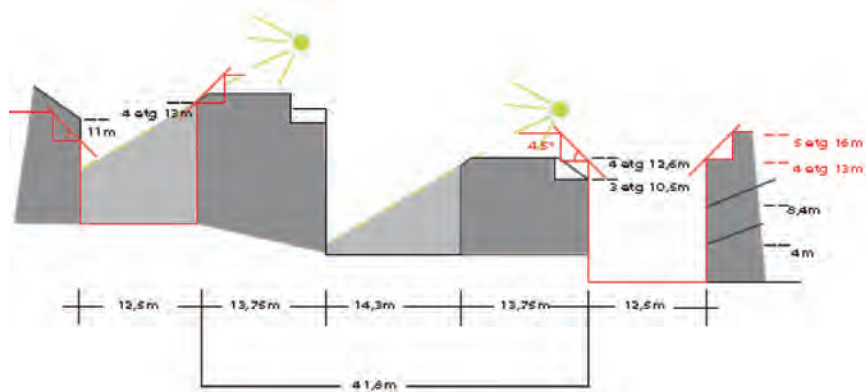
Full utnyttelse av Sentrumsplanens høyderammer, (vist med rødt) gjør det vanskelig å samtidig oppfylle minstekrav til uteoppholdsarealer.

Kombinasjon med næring forenkler, det har også vært gitt dispensasjoner (her: «Engene kvartal», Engene til venstre, Nedre Torggate til høyre).

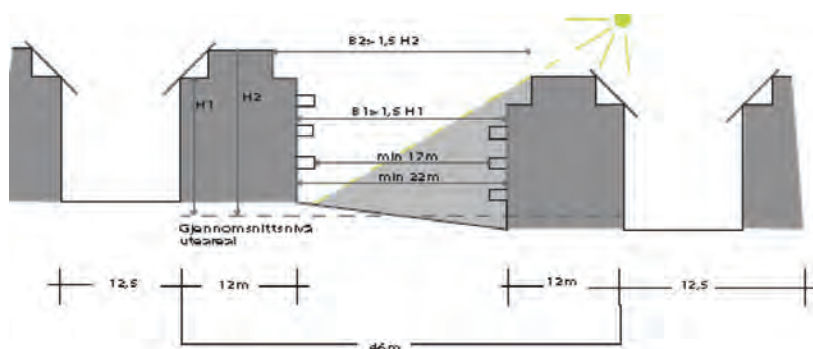


Ved rene boligprosjekter er det ikke mulig å fylle Sentrumplanens rammer maksimalt mht høyder, om man også skal klare minstekravene til uteareal.

Her Høytorget terrasse. Rådhusgata til venstre, Engene til høyre. Røde linjer angir Sentrumsplanens høyderammer.

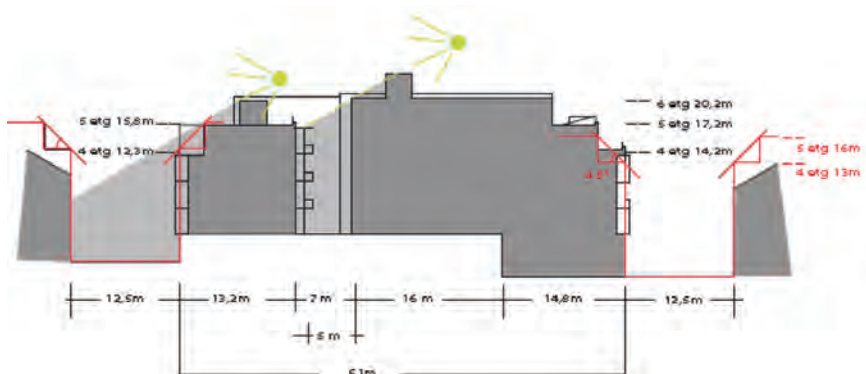
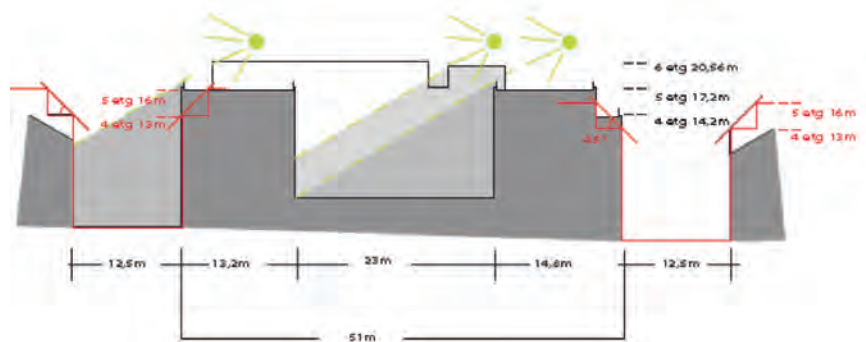


Oslo kommune har utarbeidet minstekrav til solforhold i gårdsrom/uteoppholdsarealer for Oslo indre by i form (bredde > 1,5 høyde), her tegnet inn i et typisk smalt Bragerneskvartal



«Bragernes Atrium» er eksempel på et vedtatt boligprosjekt som utfordrer Sentrumsplanens gesimshøyder grunnet økte etasjehøyder (TEK 10). En tilbaketrukket 6. etasje i midtbyggene ble anbefalt og akseptert i «bytte» mot kvaliteter knyttet til en helhetlig planlagt kolleksjon av uteoppholdsrom som også tilfredsstiller kvantitative krav til uteoppholdsareal. Midtbygg/tverrbygg gir noe mindre lys i gårdsrom enn ønskelig, men felles takterrasse kompensere noe.

Snittet over er tatt gjennom et av atriumene, snittet under ved tverrbygg. Nedre Torggate til venstre Nedre Storgate til høyre.



Om høyhus og høyere bygg i Drammen fram til i dag
Spørsmålet om generell økning av byggehøyder innenfor et område med en gitt bebyggelsesstruktur (som ovenfor, innenfor Sentrumsplanens kvartalsstruktur) er én diskusjon.

En annen diskusjon går ut på om man skal bruke markant økt byggehøyde som ledd i en overordnet strategi for å fremheve utvalgte bygg med spesiell betydning, utvalgte byfunksjoner, eller utvalgte områder som er tiltenkt en spesiell funksjon og rolle i bylandskapet.

En høyhusdiskusjon handler om det siste. Om hva slags bygg som bør få stikke seg fram, hvor mye de skal få stikke seg fram, hvor og hvorfor og hvordan. En høyhusdiskusjon handler også om hva man ønsker å oppnå med å gi rom for høyhus noen steder og under hvilke forutsetninger, og hva rammene for det bør være. Spørsmålet om hva vi åpner for å tilføre av nye høyhus nå, må relateres til undersøkelse av naturlandskapet og det bygde landskapet de eventuelle høyhus skal inngå i. Et annet sentralt spørsmål er på hvilken måte høyhusetablering nå vil kunne få betydning for evt framtidige utviklingsmuligheter for høyhus i Drammen.

Drammens dallandskap gir rammer for hva som oppleves som høyt og ekstremhøyt i Drammen.



Terrengprofiler på tvers av Drammens dallandskap



I Malmø er landskapet flatt – himmelen stor og vertikale elementer gir utsyn og synlighet. Boligtårnet «turning torso» er godt synlig fra Øresundbrua og fra fly (Kastrup)

Gjennom ulike historiske perioder har ulike typer bygg fått stikke seg opp over de generelle byggehøydene i byveven og dermed fått markere sin betydning gjennom å bli mer synlige og sette større preg på bybildet og bylandskapet enn den øvrige bebyggelsen.

Kirken var historisk en viktig maktfaktor og et offentlig viktig møtested. En periode var det kirkespirene som fikk stikke seg fram. Lystgårder og bypaléer fikk også, mer gjennom sin landskapsmessige plassering enn gjennom byggehøyder, sette sitt preg på landskapet. Fabrikkipiper og kirkespir er tynne. Hensikten med fabrikkpipene var heller ikke å skape signalbygg. Faren for presedens og faren for tiltetting av romlige kvaliteter i bylandskapet var begrenset.

Dagens høyhus i Drammen stammer fra tiårene etter annen verdenskrig. Det vil si at de stammer fra et historisk byplanregime der kommunen, eller den offentlige planmyndigheten hadde en helt annen makt enn i dag: både som utbygger, eiendomsbesitter/erhverver og planmyndighet.

I norsk/europeisk byplanhistorie representerer dette et historisk unntak. I byplanregimet før (1800-tallets kvartalsplaner) var byutviklingen drevet fram av privat spekulasjonsvirksomhet der den offentlige planmyndighetens rolle i større grad handlet om å gi forutsigbare rammer for eiendomsutvikling på



Kirkespirene rager over bybebyggelsen på H.P.C Dahms prospekt fra 1820.

kort sikt og rom for byutvikling på lang sikt. Dagens byplanregime handler også mer om å gi forutsigbare rammer for private utbyggerinitiativ enn i etterkrigstiden, men i dag er det større fokus på og rom for forhandling mellom utbygger og myndighet enn på 1800-tallet. Dagens byplanregime stiller andre krav til forutsigbarhet, likebehandling eller forståelig begrunnelse for forskjellsbehandling, enn i etterkrigstiden.

Dagens høyhus i Drammen følger noen tydelige ordensprinsipper. Overordnet kan vi i ettertid lese disse som avtrykk av tre elementer av en historisk høyhusstrategi:

1. Etterkrigstidens viktigste offentlige oppgave var å produsere nok billige boliger. Nye bygningsteknologiske muligheter ga mulighet for høyhus og masseproduksjon. Et internasjonalt planideal

handlet om å gi massene tilgang på lys, luft, moderne sunne boliger med utsikt og å gjøre denne boligproduksjonen monumental: at de nye drabantbyene og resultatet av den offentlige boligreisningen skulle framstå som landemerker i bylandskapet (St Hans Berget, Åssiden, Fjell, Strøtvedt, osv)

2. Den nye velferdsnasjonens nye, offentlig betydningsfulle institusjoner skulle framstå som landemerker i bylandskapet (Tinghuset, Sykehuset)

3. Viktige punkter i bylandskapet skulle markeres (boligpunktet i Kobbervik som «fyrårn» ved «innseilingen til Drammen», Skoger sparebanks høyhus ved bybruas brohode på Strømsøssiden som en moderne «motpol» til Bragernes kirke og rådhuset på andre side av bybrua).



I industritiden satte fabrikkpipene sitt preg på Drammens bylandskap og skyline.

Registrering av dagens høyhus i Drammen:



1. Sykehuset Buskerud – 1980
14 etasjer – 55 meter



2. Skistadbygget – 1970
15 etasjer – 47 meter



5. Betzy Kjeldsberg vei 228 – 1970
13 etasjer – 37 meter
© Kjetil Balog



3. Tord Pedersens gate 89 – 1975
12 etasjer – 42 meter
© Kjetil Balog



4. Høyblokken Solås – 1973
15 etasjer – 40 meter
© Kjetil Balog



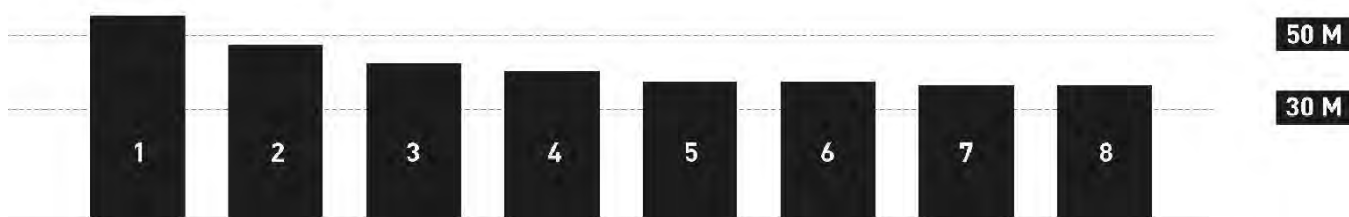
7. Tord Pedersens gate 95 – 1978
11 etasjer – 37 meter



6. Sørensvingen 16 – 1970
13 etasjer – 36 meter
© Kjetil Balog



8. Laurtitz Hervigs vei 120 – 1965
12 etasjer – 36 meter



Skalaen er en samlig av alle høyhus i Drammen



Høye hus fra perioden med sterk offentlig styring av byform og boligutvikling:

- 1) Boligblokker som landemerke og monument over boligreisningen.
- 2) Nye, moderne offentlige institusjoner/funksjoner (Tinghus, sykehus, rådhus osv)
- 3) Landemerke /markering av byakse/brohode på Strømsø som moderne motsvar til Bragernes

I tillegg kan man observere noen tydelige ordensprinsipper på byformnivå:

1. I bybåndet er høyhus med retning/skiveform (Ticon/Skogerbygget, Sykehuset, Tinghuset) konsekvent orientert på tvers av elvedalen for å skygge minst mulig for den visuelle kontakten mellom elva og de grønne åsene. Dette gjelder også for grupper av punkthus som utgjør en rekke i elvedalen (trillingblokkene på Åssiden).
2. Singulære, frittstående punkthus i bybåndet er plassert i punkter der de markerer et møte mellom viktige linjer eller ferdselsårer (boligpunkthuset i Kobbervik ved innfartsåren/innseiling, Skistadbygget ved sentrumsring/byaksen)
3. Skiveblokker i drabantbybebyggelse «øverst» mot marka (St Hans Berget, Strøtvedt, Solstadblokka, Fjell mv) er oftere orientert på tvers av dalen for å gi beboere maksimale sol og utsiktsforhold og boligblokkene maksimal eksponering mot elvedalen.
4. Høyhusene er plassert i utkant av, eller utenfor den etablerte kvartalsstrukturen.
5. Ticon/Skogerbygget inngår i en spesiell, moderne byromskomposisjon på Strømsø torg: Strømsø torg er utformet som et moderne motsvar til Bragernes torg.

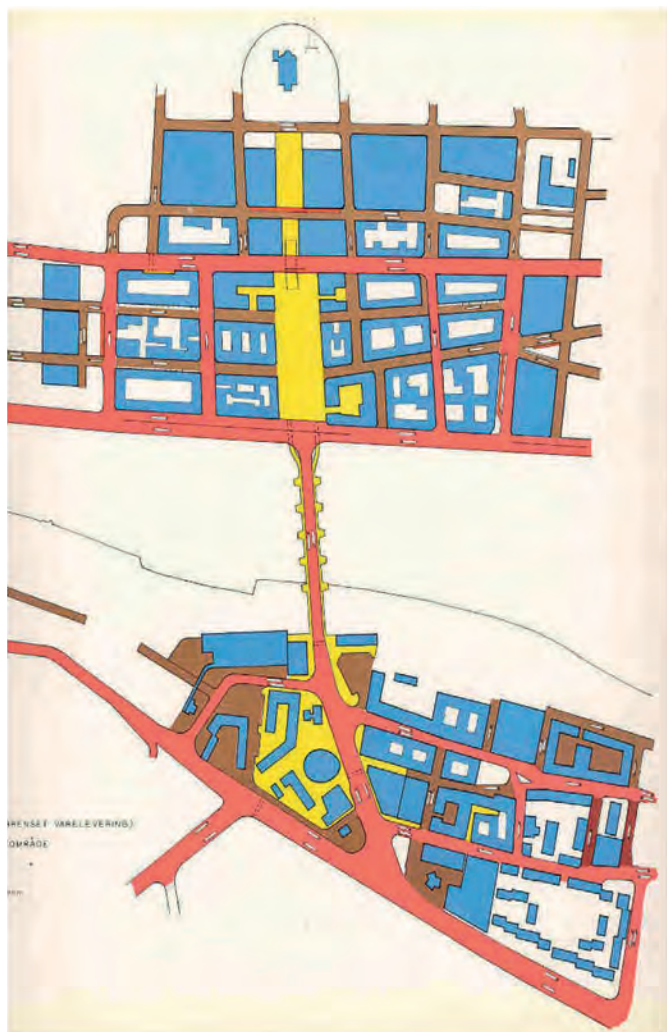
Strømsø torg utgjør en definert flate med frittstående objekter i åpent rom designet for ulike former for trafikk/bevegelse for fotgjengere og kjøretøy. Byrommet defineres av mellomrommene/rommelige sekvenser med flyt og bevegelse, mens Bragernes torg er et større åpent rom presist definert av kvartallenes vegger.

Kvartalsstrukturen øst for Strømsø torg er mer finmasket enn på Bragernes og bindes sammen av langgatene Tollbugata og Tordenskioldsgate.

På 2000-tallet har utviklingen av Grønland tilført Drammenslandskapet en ny mellomskala av bygg som er vesentlig høyere enn kvartalsbebyggelsen i 1800-tallsområdet, men lavere og tettere enn de frittstående høyhusene fra etterkrigstiden. Boligblokkene i Bueslaget viderefører prinsippet med høyere blokker med «retning» som sperrer minst mulig av den visuelle kontakten mellom ås og elv og viser en høydenedtrapping fra bybrua/Ticon/Skogerbygget mot Grønland. Kvartalsbebyggelsen på Grønland kan i større grad oppleves som en visuell skjerm/vegg mellom åsen og elverommet.

Sammen med naturlandskapet og kvartalsstrukturens og småhusbebyggelsens karakteristiske ordensprin-

sipper tilførte etterkrigstidens høyhusbyggeri og utbyggingen av Grønland Drammenslandskapet klare, lesbare ordensprinsipper. Dette utgjør situasjonen en eventuell ny høyhusetablering kan inngå i, og påvirke lesbarheten av.



Illustrasjon fra generalplanarbeidet 1969

Høyhus og knutepunktutvikling i Drammen i dag? Vår tids nye interesse for høyhus er drevet fram av en ny konkurransesituasjon mellom både bedrifter og byer/regioner. Dette omfatter både næringslivets behov for sentralitet og ønske om synlighet, og kommuners ønske om å profilere modernitet, vekst, framskritt og investeringsvilje. Kommunale strategier for utvikling av sentrale høyhusområder henger i dag ofte sammen med en knutepunktstrategi, der utvikling av et stort antall arbeidsplasser (og noen ganger også boliger) rundt et kollektivknutepunkt skal utnytte og bygge opp under knutepunktet. Arbeidsplassintensiv kunnskapsvirksomhet har særlig nytte av å ligge tett på kollektivknutepunkt. Høyhusene bidrar til å gjøre knutepunktet til et landemerke i bylandskapet. Området rundt Strømsø torg rommer Buskerudbyens viktigste kollektivknutepunkt. Nedenfor angis noen momenter til videre utredning av høyhus som element i en knutepunktstrategi.

Innenfor kvartalsstrukturen på Bragernes og Strømsø anbefales ikke høyhus. I området rundt Strømsø torg er det områder som pr i dag (i motsetning til kvartalsstrukturen og torget) ikke har tydelig lesbare ordensprinsipper, og hvor høyhus kan bidra til å skape nye romlige sammenhenger med andre kvaliteter enn dagens strukturer.

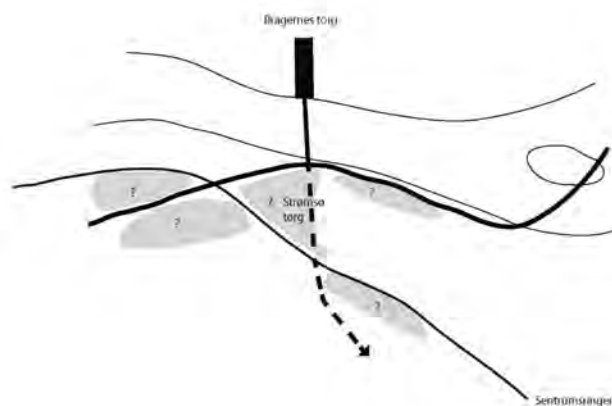
Dagens høyhus i Drammen er enkeltstående bygg med lang avstand mellom. Knutepunktutvikling innebærer vurdering av muligheter og utfordringer knyttet til å samle flere høyhus innenfor et avgrenset område. En ansamling høyhus, enten de utgjør rekke eller klynge virker mer massivt, både i tilgrensende byrom og i bylandskapet, enn det enkeltstående bygg gjør. Høyder opp mot 32-37 m gesims for frittstående slankere bygg vurderes derfor som et maksimum av hva det kan være hensiktsmessig å vurdere her.

Høyhus trenger luft rundt seg også om de inngår i rekker eller klynger. Det innebærer at økt byggehøyde på én tomt vil legge begrensninger på utnyttelsen av tilgrensende tomter. Dette må vurderes og hensyntas i planarbeid. Lokalklimatiske konsekvenser (sol og vind) må utredes og hensyntas.

Morenen (Sundhaugen) er et viktig landskapselement. Det anbefales ikke høyhus inn mot morenen.

Visuell åpenhet mellom ås og elv fordrer at evt høyhusbebyggelse begrenses i utstrekning og tetthet. Slanke enkeltbygg gir generelt mindre utfordringer enn skiveblokker og tette rekker.

Knutepunktutvikling med høyhus gir behov for tiltak for å tilføre og skape uterom med nye bruks- og opplevelseskvaliteter tilpasset tettere bruk og nye romlige utfordringer og muligheter i tilknytning til høyhusene.



Områder der høyhus kan vurderes

Rammer for utvikling av knutepunktområdet

Det å åpne for vurdering av høy(ere)hus som ledd i knutepunktutvikling gir muligheter for å:

- Gi plass til mer arbeidsplasser, gulvkvadratmeter, folk og aktivitet nær stasjonen
- Markere/profilere knutepunktområdet i bylandskapet
- Mindre fotavtrykk, større utnyttelse gir mulighet for å skape nye typer opplevelsestilbud / byrom tilrettelagt for mer intens bruk

Men det gir også utfordringer med tanke på finne fram til måter å utvikle knutepunktområdet med høyere bygg på en måte som øker og ikke reduserer omgivelseskvaliteter knyttet til

- Lokalklima / brukskvaliteter i byrom rundt høyere bygg: sol/skygge og VIND
- Romopplevelse/brukskvalitet / attraktivitet tilgrensende byrom (barrierevirkning)
- Tilrettelegge byrom for mer intens bruk, evt utvikle nye byrom (flere brukere, tettere gateliv)
- Romopplevelse / lesbarhet bylandskap (markering knutepunkt + unngå barrierevirkning)

Utforming av høyere bebyggelse har betydning for opplevelse av romlige sammenhenger i og gjennom knutepunktområdet og i hvilken grad det oppleves attraktivt å bevege seg til fots gjennom knutepunktområdet.

Dagens høy(ere) hus i Drammen ble utviklet i en annen tid der planmyndigheten hadde en annen rolle enn i dag både som planmyndighet og byggherre, og arealene rundt i stor grad var ubebygde.

I dag vil utvikling av høy(ere) hus i større grad måtte være basert på grunneierstyrt initiativ, og planmyndighetens oppgave handler i større grad om å gi forutsigbare rammer for håndtering av grunneierinitiativ. Det å behandle enkeltinitiativ/søknader om enkeltbygg hver for seg etter hvert som de dukker opp vil fort kunne føre til blokkering av utviklingspotensial og omgivelseskvaliteter for videre utvikling av både knutepunktområdet og nabotomter.

Et områdefokus (flere høyere bygg innenfor et større område) gir større utbyggingsvolum med mindre utfordringer enn enkeltsignaturbygg både omgivelses-kvalitetsmessig (byrom, lokalklima) og mht styring/forutsigbarhet. Det å prøve å lage en helhetlig, detaljert byformplan for hele knutepunktområdet ville vært utfordrende:

Eksempler på nyere planer med frittstående høye signaturbygg kjennetegnes gjerne ved at de aktuelle signaturbygg inngår i en større områdeplan hvor lokalisering og utforming styres av kvalitative og kvantitative områdehensyn om "mest for flest på sikt" ... og hvor man har enkel eiendomsstruktur og et stort område som kan tilføres en helt ny bebyggelsesstruktur.

Sammenliknet med områder som Filipstad og Bjørvika i Oslo, er knutepunktområdet på Strømsø mye mer sammensatt (byform, eiendom). Det å prøve å lage helhetlig detaljert byformplan for utvikling av hele knutepunktområdet er derfor ikke vurdert å være realistisk eller hensiktsmessig her.



Sammenhenger i knutepunktområdet



Fremtidsvisjoner Filipstad, DIIZ/LPO



Lambda, illustrasjon: Herreros Arquitectos

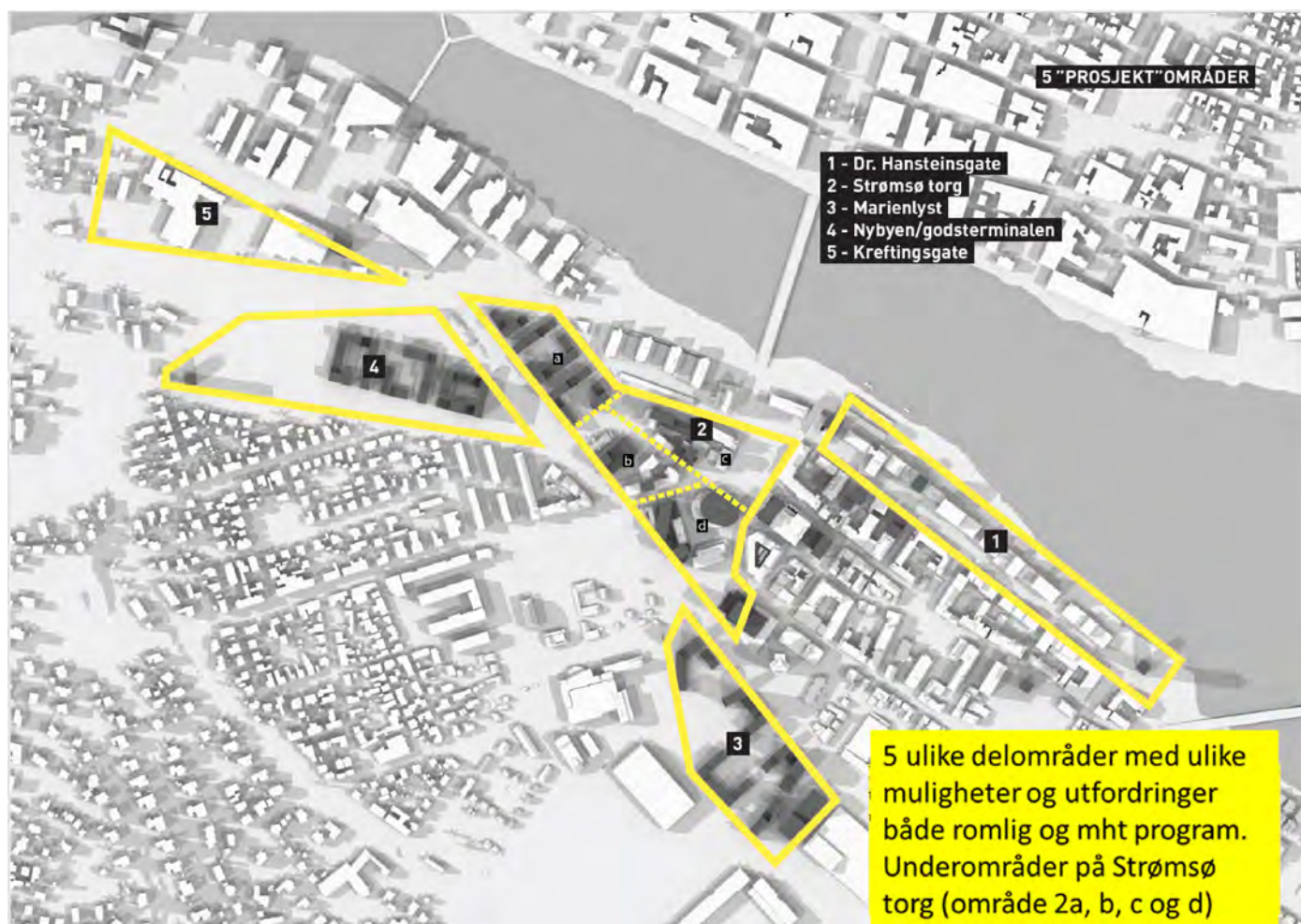
Byggehøyder ut over sentrumsplanen utløser plankrav for delområder vist på illustrasjon. Det innebærer at planprosessene må finne og dokumentere løsninger for bl.a.:

- Fordeling av utbyggingspotensiale
- Oppholdskvaliteter byrom (sol/skygge, vind)
- Opplevelseskvaliteter byrom, bylandskap, osv

internt innenfor hvert delområde der delområdet også ses som del av helhet (knutepunktområdet) FØR det kan tas stilling til enkeltprosjekter innenfor delområdet. Byggehøyder (opp mot 32-37m), volumoppbyg-

ging og utforming fastsettes i detaljreguleringsplanprosess for det enkelte delområde. Det innebærer at planforslag med utredning av konsekvenser av de foreslåtte rammer for høyere bygg, normal høringsprosess mv vil gi beslutningsgrunnlag for å ta stilling til OM og i så fall på hvilke betingelser det skal tillates byggehøyder ut over over Sentrumsplanens rammer i det aktuelle delområde.

Sentrumsplanens gesimshøyder gir rom for utvikling som bygger opp under og tilpasser seg skala og dimensjoner på byrom og bebyggelse i områdene



De ulike delområdene på Strømsø

utviklet etter 1800-tallsplanene. Åpning for å vurdere byggehøyder som innfører en annen skala innenfor et definert knutepunktområde innebærer ikke at det åpnes for generell heving av gesimshøyder i dette området. Det forutsettes at det som skal være "høyere" begrenses til enkeltvolumer med mindre flateutstrekning, og at det må utformes på en måte som gir letthet og variasjon, slik at "det høyere" tilfører en tilleggsdimensjon til den eksisterende romlige strukturen uten å erstatte eller utradere den. Dette er av særlig betydning i delområder som grenser opp mot eksisterende gateløp, kvartalsbebyggelse og Strømsø torg, som delområde 2c og 2a.

I delområde 1, Dr Hansteins gate, henvises det til tidligere prinsippavklaringer, og konkurransematerialet fra FutureBuilt konkurransen som viste hvordan bebyggelsen kan utformes slik at den ikke blir en tett vegg mot elva, men forholder seg til gatesnittet, med variasjon og sprang mellom lettere volum i taklandskapet. Byggehøyder bør trappe seg oppover mot stasjonen fra Gyldenløves plass og ikke omvendt.

I delområde 2d) Torgeir Vraas plass må det av hensyn til romlige kvaliteter i eksisterende byromsekvenser (Strømsø torg, Torgeir Vraas plass, Byaksen) utvises særlig varsomhet med byggehøyder som kan gi skygge og barrierevirkning og svekke viktige romlige sammenhenger.

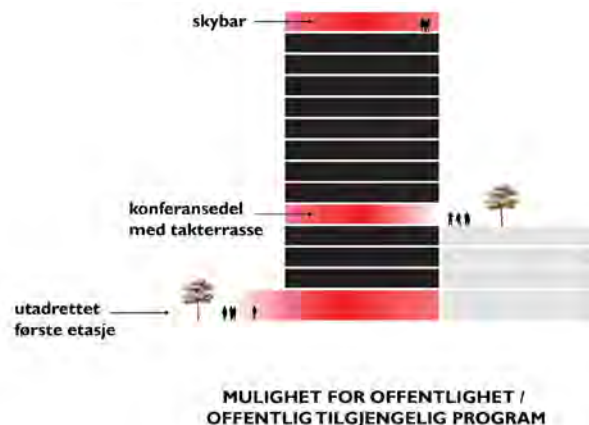
I delområde 4 og 5 gir byromsituasjonen noe større frihet mht å skape nye romlige sammenhenger.

HØYhus?

På bakgrunn av politisk ønske om å undersøke muligheter og utfordringer knyttet til etablering av et eller maksimalt to HØYhus (bygg over 37 meter) ved knutepunktet, konkretiseres her rammer for videre arbeid med dette.

Spesielt formål: Mens høyere bygg i de ulike delområdene i knutepunktområdet kan ha ulike formål

og romme ulike funksjoner bør et eller to HØYhus (over 37 m) som eventuelt skal tillates å stikke opp og markere seg over den øvrige bebyggelsen ha et formål av spesiell betydning for knutepunktet. Det vil si et publikumsrettet formål som har betydning for omverdenen utenfor Drammen, og tillater mest mulig offentlig tilgjengelighet til bygget. I motsetning til kontor/bolig er for eksempel et stort (konferanse) hotell et slik formål.

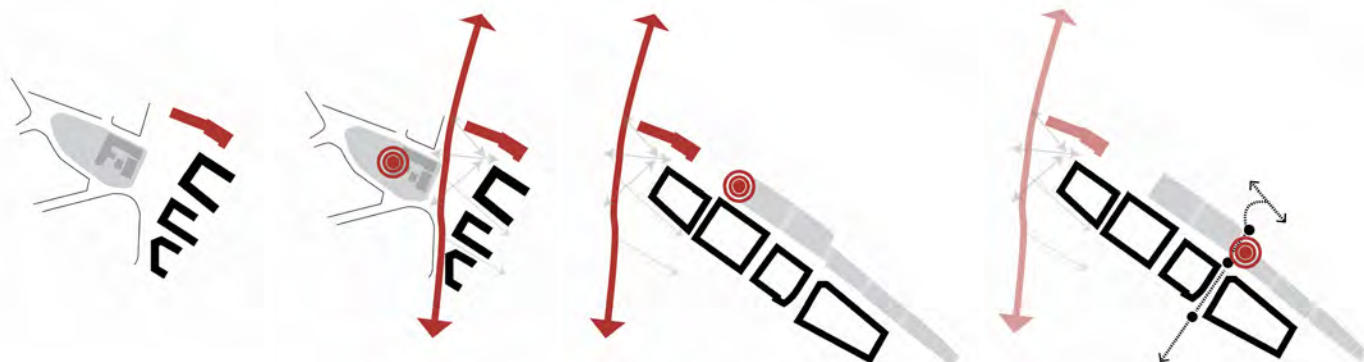


Hotell som eksempel på mulig formål for høyhus

Hvor? For at HØYhus skal bidra til å markere knutepunktet i bylandskapet bør det ligge i umiddelbar nærhet til stasjonen og Strømsø torg.

Ankerkvartalet (delområde 2c) og Doktor Hansteinsgate (delområde 1) representerer ulike muligheter og utfordringer med tanke på eksponering, romlige sammenhenger og mulighet for å skape aktivitet i tiliggende byrom.

Det åpnes for å utrede muligheter og utfordringer knyttet til etablering av et eller to HØYhus for formålet stort hotell innenfor disse to lokalitetene. Utredningene/mulighetsstudiene vil gjøre det mulig å ta stilling til hvorvidt man skal gå videre med ett (maks to) høyhusprosjekt her.



Ankerkvartalet og Doktor Hansteinsgate som mulige lokaliteter for HØYhus

6.2 Grønnstruktur

Bystrategimål

Drammen skal være en vakker, ren og trygg by.

Skolene skal være aktivitetssentra for sine bydeler.

Ta vare på kulturlandskap og landbruksarealer utenfor bykjernen.

Drammens innbyggere skal være fysisk aktive og ha god helse.

Alle barn skal ha trygge og gode oppvekstvilkår.

Byens fysiske struktur skal være robust mot flommer og ekstremvær som følge av klimaendringer.

Arealutnyttelse og transportsystem skal tilrettelegge for miljø- og klimavennlig atferd.

Strategier

- Områdeutvikling og investeringer skal prioriteres der dette kan gjennomføres som samarbeid mellom kommunen, andre offentlige etater og private. Sørge for en helhetlig planlegging av store nye boområder for å sikre fortetting med gode kollektivløsninger og velutviklet infrastruktur
- Sikre sammenhengende grøntområder
- Sikre og utvikle gode forhold for fysisk aktivitet i nærmiljøet
- Sikre god merking og tilgjengelighet til turområder og marka
- Løse byveksten gjennom høyere andel av boliger og arbeidsplasser innenfor dagens byområde, med begrensede nye inngrep i natur og landbruksområder

Mål for planarbeidet

- De blågrønne kvalitetene i Drammen skal ivaretas og videreutvikles
- Hele befolkningen skal ha tilgjengelighet til et sett av varierte, gode lavterskel aktivitets- og rekreative tilbud

Tiltak i planen – i byggesonen

- Overordnet strategi for utvikling av grønnstruktur og fellesarenaer legges til grunn for videre planarbeid (Bestemmelsene pkt 3.1)
- Krav til at områdeplanene for transformasjonsområdene avklarer den overordnede grønnstrukturen (Bestemmelsene pkt 1.2)

Bakgrunn og begrunnelse

Drammen by skal vokse og vi blir stadig flere. Dette øker bruken av eksisterende struktur av parker, lekeplasser, aktivitets- og rekreasjonsområder og skaper et behov for flere byrom – urbane og grønne, som kan sikre at byen utvikles med kvalitet for sine innbyggere. For å sikre at det fremtidige behovet for aktivitets-, møteplasser og rekreasjonsarenaer dekkes, må dagens blågrønne struktur ivaretas og videreutvikles.

Elva og de grønne åsene som rammer inn byen, gir Drammen by en unik beliggenhet med naturgitte forutsetninger for å kunne tilby gode aktivitets og rekreasjonsarenaer til sine innbyggere.

I visjonene om Naturbania lå ønsket om å skape den urbane byen med nærhet til marka, elva og fjorden. Visjonen ble videreført i Kommuneplan for Drammen 2007 – 2018. Gjennom kommuneplanperiodene etter dette har grensen mot marka blitt opprettholdt som et ledd i strategien hvor de bynære markaområdene vurderes som en del av byens hovedattraksjoner og kvaliteter. Elvepark og turveier har vært satsningsområde for fysiske tiltak.





De senere år har det vært stor utvikling i byens rekreasjonskvaliteter med opparbeidelse av et sammenhengende turveisystem langs elva gjennom hele byen, nye tverrforbindelser som Ypsilon og Øvre Sund bru med god tilrettelegging for myke trafikanter. Nye byrom, parker og lekeplasser har gitt et nytt sett av møteplasser i tilknytning til turveiene. Totalt sett har tilgjengeligheten for myke trafikanter og byens attraksjons- og opplevelseskvaliteter økt. Slike lavterskeltilbud bidrar til å bringe byens befolkning sammen ved å være et gratis og attraktivt tilbud for alle.

Inntil nå har satsningen i hovedsak fokusert på de sentrumsnære områdene, byaksen og områdene

langs elva. I den videre utviklingen av byen skal det satses på nærmiljøer med hovedfokus på utvikle tilgjengelighet til et sett av varierte, gode lavterskel aktivitets- og rekreative tilbud til hele befolkningen i alle bydelene.

Utfordringene fremover vil handle om å bruke veksten og behovene som dette vil skape - for nye arenaer til aktivitet, lek, rekreasjon og som møteplass for befolkningen, til å legge til rette for gode og attraktive bomiljøer med nærmiljøfunksjoner i alle bydelene. Det er også en utfordring å få til gode forbindelser og et godt bymessig samspill mellom sentrum og de andre bydelene.





Utsnitt av overordnet grønnstrategisk temakart: Framtidige aktivitetsarenaer, felles uterom for rekreasjon og lek, samt nye rekreasjonsårer i byggesonen.

TEGNFORKLARING



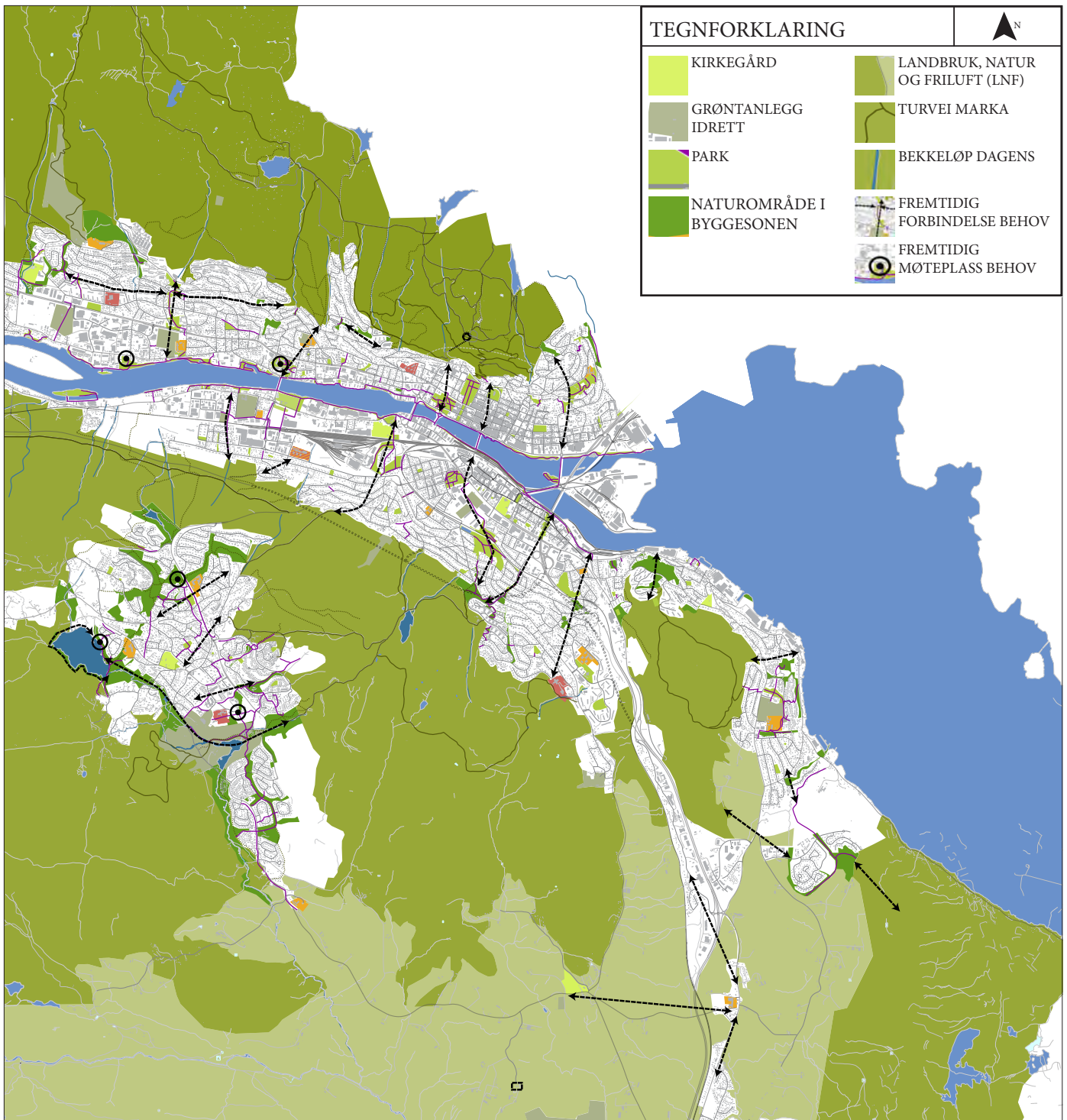
	BARNESKOLER		LANDBRUK, NATUR OG FRILUFT (LNF)
	UNGDOMSSKOLER		TURVEI MARKA
	KIRKEGÅRD		BEKKELØP DAGENS
	GRØNTANLEGG IDRETT		FREMTIDIG FORBINDELSE BEHOV
	PARK		FREMTIDIG MØTEPLASS BEHOV
	NATUROMRÅDE I BYGGESONEN		



Prioriterte tiltak som må sikres gjennom videre planprosesser

Prioriterte tiltak som må sikres i områdeplaner eller gjennom andre planprosesser for å realiseres, er vist med nummerering på temakart:

1. Forbindelseslinjer gjennom området Travbanen/ Berskaug. Nye parker og byrom.
2. Forlengelse av elvepromenaden vestover
3. Tverrforbindelse(r) over elva vest for Landfalløybrua
4. Tverrforbindelse over jernbanen ved Gulskogen Vest. Nye parker og byrom.
5. Nye parker og byrom mellom Øvre Sund bru og Landfalløybrua
6. Tverrforbindelse over jernbanen ved Gulskogen nord og Sundland. Nye parker og byrom.
7. Styrke tverrforbindelsen over elva mellom Bragernes – Holmenokken – Strømsø
8. Videreføre elvepromenade/gang-,sykkel-forbindelse mot fjorden forbi Tangen og Glassverket. Nye byrom, aktivitetsområder, park- og møteplasser
9. Nye møteplasser og aktivitetsområder og kobling mot Åskollen ved Knive
10. Tverrforbindelser gjennom Skalstadskogen og ut i marka. Nye park og møteplasser
11. Bedre forbindelse mot marka og uformelle parker/ møteplasser i Konnerud sentrum



Kartet viser viktige satsningsområder for gjennomføring av forbindelser for gående og syklende, samt møteplasser, parker eller aktivitetsområder med behov for bedret tilgjengelighet, tilrettelegging eller opparbeidelse.

6.3 Overvann

Bystrategimål

Drammen skal være en vakker, ren og trygg by.

Ren elv og ren fjord skal opprettholdes med et sunt plante- og dyreliv.

Byens fysiske struktur skal være robust mot flommer og ekstremvær som følge av klimaendringer.

Arealutnyttelse og transportsystem skal tilrettelegge for miljø- og klimavennlig atferd.

Strategier

- Områdeutvikling og investeringer skal prioriteres der dette kan gjennomføres som samarbeid mellom kommunen, andre offentlige etater og private. Sørge for en helhetlig planlegging av store nye boområder for å sikre fortetting med gode kollektivløsninger og velutviklet infrastruktur
- Sikre sammenhengende grøntområder
- Utvikle strategi for håndtering av overvann som er robust i forhold til klimaendringer
- Påse av bygninger og infrastruktur er utformet slik at det takler endret klima

Mål for planarbeidet

- Sikre at nye tiltak løser de utfordringer med håndtering av overvann de genererer og slik sett ikke bidrar til å gjøre byens fysiske struktur mindre robust for endret klima
- Gi rammer for å utnytte muligheter til å forbedre og løse utfordringer knyttet til overvannshåndtering og øke bylandskapet robusthet mot ekstremvær ved større plan- og byggetiltak.

Tiltak i planen

- Bestemmelser og retningslinjer stiller krav om overvannshåndtering (fordrøying av stormregnvann) på egen grunn for alle nye byggetiltak (Bestemmelsene pkt 6.2)
- Overvannsstrategien identifiserer lokale geografiske utfordringer knyttet til sikring av flomveier gjennom byggesonen. Dette er vist på temakart. Ved områdeplaner for nye transformasjonsområder stilles krav til at planarbeidet finner en løsning på disse utfordringene gjennom åpning av bekker, fordrøyningsbassenger mv som integrert del av utvikling av grønnstrukturen i disse områdene (Bestemmelsene pkt 6.3)

Bakgrunn og begrunnelse

Håndtering av overvann har de senere årene fått større oppmerksomhet i forbindelse med utvikling av nye bolig- og næringsområder. Dette skyldes klimaendringene, som har resultert i flere flommer og oversvømmelser, samt at utbygging ofte medfører endring av arealbruken til større arealer med tette flater, dvs. tak, veier og plasser. Tette flater gir større vannmengder på kortere tid sammenlignet med avrenning fra naturlig terreng.

Disse forholdene tilsier at det må legges større vekt på utjevningssløsninger som demper risiko for flom og oversvømmelser.

NVE anbefaler Drammen kommune å legge følgende forutsetninger til grunn for sin overvannshåndtering i kommende år:

- Forventet 20 % økning i nedbør og avrenning fra dalsidene. Nedbøren vil først og fremst komme som kraftig økning i regnintensitet (kortvarige intense regnbyger)
- Drammenselva gjennom Drammen by vil bare i mindre grad påvirkes av økt nedbørmengde og -intensitet.

Fremtidig overvannshåndtering må i tillegg til 20 % økning i vannmengdene sees i sammenheng med følgende utfordringer:

- Planlagt utbygging med forventet økning i andel tette flater.
- Få/ingen primære flomveier (naturlige bekkeløp ell) gjennom bebyggelsen.
- Overbelastet ledningsnett med behov for fornyelse og separeringstiltak.

For å være robuste i forhold til disse utfordringene bør overvannsledningene minimum dimensjoneres for 20 års gjentakintervall for nedbør og med et påslag av klimafaktor på 1.2.

Dagens overvannshåndtering i Drammen

Dagens overvannshåndtering i Drammen er i hovedsak basert på tradisjonelle løsninger, og det finnes få eksempler på lokal overvannsdisponering. De fleste bekkene befinner seg under bakken i ledninger gjennom byggesonen. Overvann ledes i egne ledninger til elva - eller sammen med spillvann i fellesavløpssystemer til renseanleggene. Veksten i folketall og arbeidsplasser innebærer økt utbygging og flere tette flater, som gir økt press på kapasiteten i vann- og avløpssystemet.



Tilførsel av overvann til det offentlige avløpsnett utgjør en unødvendig belastning både for transport til og behandling av avløpsvann på rensanleggene. Dette innebærer blant annet dårligere renseseffekt på rensanleggene. Overbelastning av avløpsnett fører til at avløpsvann ledes i overløp og videre ut til vassdrag og fjord.

Barrierer for avrenning mot elva

Rosenkrantzgata, jernbanespor og Bjørnstjerne Bjørnsons gate er de største samferdselsbarrierene for vannets vei fra marka og åsen og ned gjennom byggesonen mot elva. Barrierene medfører oppdemming av overflatevann som kommer fra dalsidene. Vannet ledes gjennom noen få og trange kulverter og underganger. Dette gir økte vannmengder på disse stedene, og medfører stor belastning på mottaksområdene. Noe som må hensynstas ved videre utvikling av gjeldende områder.

De topografiske forholdene i Drammen fører til at de lavliggende og flate områdene i nærheten av Drammenselva påvirkes av forholdene oppe i dalsidene - og Drammenselva og -fjorden.

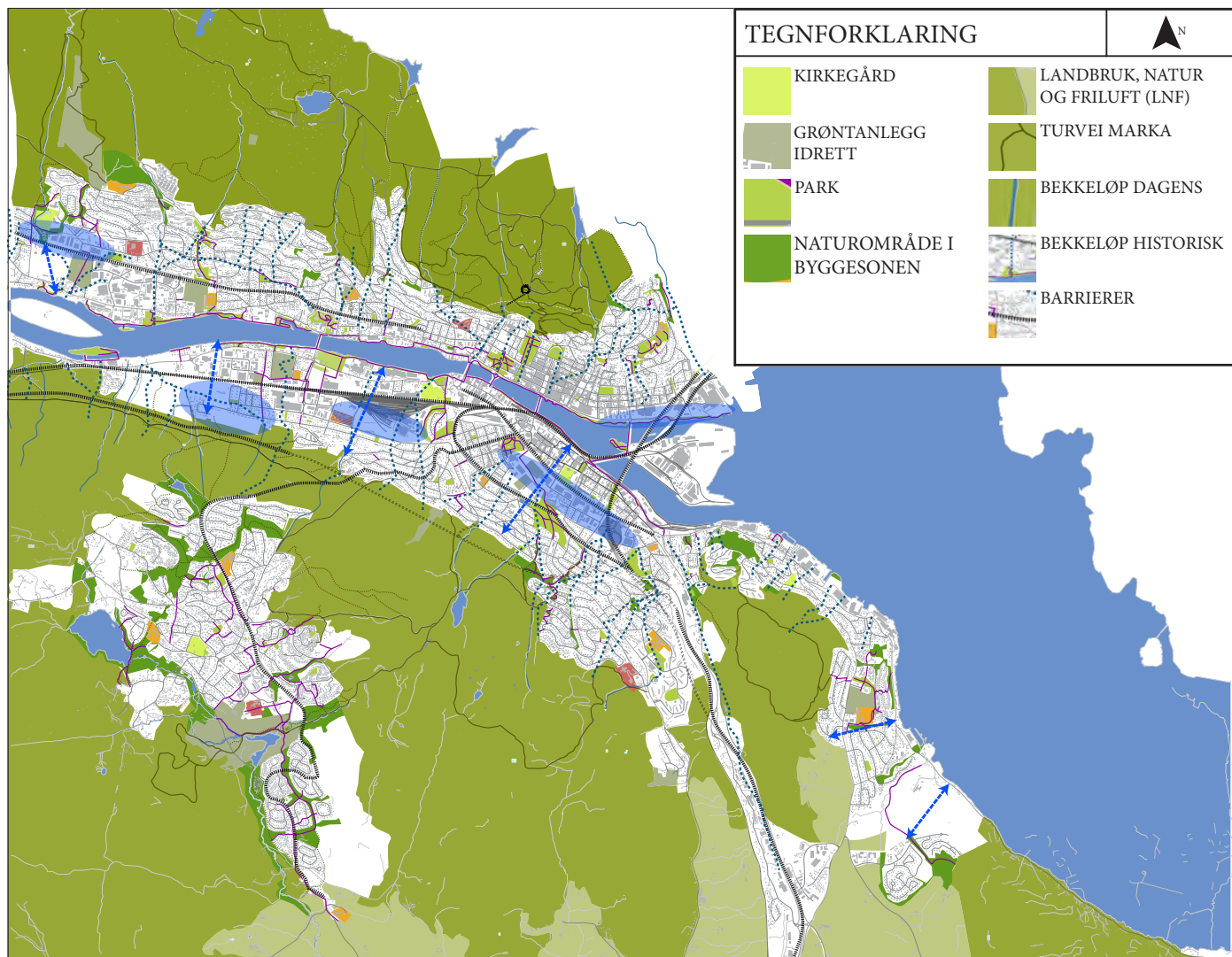
Vann som kvalitet i byen

I Drammen er det mye kvikkleire. Det er få steder i Drammen hvor grunnforholdene tillater infiltrasjon av overvann, og derfor er overflatebaserte løsninger mest aktuelle. Fordeler med overflatebaserte løsninger er at overvannet blir en ressurs for opplevelse, lek og biologisk mangfold, samt at det gir økt trivsel i byrommet.

Aktuelle overflatebaserte løsninger

- Etablere nye flomveier
- Gjenåpne bekkeløp
- Fordrøye lokalt





Utsnitt av temakart overvann

6.4 Landbruk, Natur og Friluftsliv (LNF)

Bystrategimål

Drammen skal være en vakker, ren og trygg by.

Ta vare på kulturlandskap og landbruksarealer utenfor bykjernen.

Strategier

- Sikre sammenhengende grøntområder
- Sikre og utvikle gode forhold for fysisk aktivitet i nærmiljøet
- Sikre god merking og tilgjengelighet til turområder og marka
- Løse byveksten gjennom høyere andel av boliger og arbeidsplasser innenfor dagens byområde, med begrensede nye inngrep i natur og landbruksområder

Tiltak i planen – utenfor byggesonen

- Bestemmelser om tiltak i LNF i forrige arealdel videreføres (Bestemmelsene kap 7)

- Ny hensynssone for drikkevann (Glitre)
- Øvrige nye hensynssoner innebærer kun teknisk/formell oppdatering av gjeldende planer til nytt lovverk
- Forrige avgrensing av LNF-området opprettholdes med følgende unntak:
 - To mindre boligområder tillates som knopp-skyting på byggesonen for å supplere boligtilbudet ved Galterud skole og Vestbygda skole
 - Jordbruksarealer på Stormoen/Pukerud omdisponert til framtidig byutviklingsområde med områdeplankrav for å bygge opp under langsiktig byutvikling i bybåndet.

Bakgrunn og begrunnelse

Marka og kulturlandskapene rundt Drammen representerer viktige kvaliteter for byens beboere. De representerer også biotoper for en rekke dyre- og plantearter, hvorav enkelte er særegne for denne regionen.

Arealformålet LNF omfatter og skal brukes for områder som skal nyttes eller sikres til landbruksproduksjon, og/eller som skal bli liggende som naturområder, herunder naturområder med spesiell betydning for friluftslivet. Dette er arealer som i det vesentlige skal være ubebygget, eller bare bebygget i tilknytning til landbruk.

Hensikten med arealformålet LNF er å forhindre tiltak som reduserer arealenes bruksverdi som Landbruks-, natur- og friluftsområder.

I forrige arealdel var det ulike sett av bestemmelser for ulike typer hytter i LNF-områder med og uten spredt bebyggelse, disse er videreført:

Mesteparten av marka faller innenfor kategorien LNF «uten spredt bebyggelse». Her finnes det i dag spredt hyttebebyggelse. For å forhindre at nye tiltak bidrar til å redusere markas allmenningspreg og brukskvalitet med hensyn på allmenn fri ferdsel tillates ikke ny bebyggelse, konstruksjoner eller anlegg, eller fradeling av tomt til slike formål. Bestemmelsene angir rammer for evt. oppgraderingstiltak på eksisterende hytter.

I noen deler av LNF-området finnes det hyttebebyggelse som er en del av kulturlandskapet og som historisk har vært benyttet til boligbebyggelse, men grunnet utidsmessig stand kan ha gått over til å bli brukt som hyttebebyggelse. Eksempel på dette er områder langs Stubberudveien, indre Dalen, og andre steder i Skoger som på Andorsrud, Mælen osv. Ved forrige rullering av kommuneplanens arealdel ble det gjort en grundig gjennomgang av disse områdene for «spredt bebyggelse i LNF» som er vist med områdeavgrensning med egen fargekode på kommuneplankartet og et lite tall. Tallet angir antall hytte/boligheter innenfor hvert av disse mange små områdene. I disse områdene kan ikke antall bruks enheter økes, men eksisterende hytter kan omgjøres til boligformål dersom generelle krav til boligbebyggelse lar seg oppfylle. For området vest for Skalstadkrysset angir tallet i hver av disse mindre arealene antall hytte/boligheter innenfor hvert areal. Bruksendring fra hytte til bolig innenfor disse områdene, innenfor det angitte antall bruksenheter berøres ikke av rekkefølgebestemmelse om Konnerudkvote eller Hagbart Kyllands vei.

Jordvern

Nedbygging av jordbruksland er en irreversibel prosess. Vern om den produktive jorda er derfor en viktig del av den nasjonale miljøpolitikken. Det er et mål om å bremse omdisponeringen av dyrkamark i

Norge. I hovedsak kan vi si at all dyrkamark innenfor Drammen kommune er av beste kvalitet, i nasjonal sammenheng. Dette gjelder spesielt i dalbunnen på marine avsetninger (under 200 m.o.h.). Dette understreker behovet for at Drammen tar vare på sine begrensede jordressurser, som i hovedsak befinner seg i Skoger.

Jord- og skogbruksområdene er del av grunnlaget for et sammensatt næringsliv i Drammen kommune. Forutsigbare rammebetingelser er en forutsetning for et landbruk med et langsiktig perspektiv. Vern av de store, sammenhengende, jord- og skogbruksområdene er avgjørende for å opprettholde grunnlaget for landbruksnæringen. Betydelige randsoner-utbygginger innebærer fare for interessekonflikter og begrenser landbruksnæringens utviklingsmuligheter. I JAV (Jordpolitisk arealvurdering) er hele Skogerbygda definert som A-område, dvs. et område med meget sterke landbruksinteresser.

Marka og friluftsliv

Arbeidet med sikring og utvikling av friluftsområder har lange tradisjoner i Drammen. Allerede i 1840 kjøpte byen Bragernesåsen, og kunne ved dette starte tilretteleggingen av turområder. Store sammenhengende friluftslivsområder med vann og vassdrag, turveier og løypenett, har siden blitt forvaltet i samarbeid med nabokommunene i Drammen nordmark, Drammen sørmark og i Røysjømarka. I tillegg har det i tilknytning til boligområdene blitt sikret nærfriluftsområder og grønnstruktur med gode forbindelser til de attraktive friluftsområdene i marka.

Sammenhengende skogsområder som ligger inntil eller i nærheten av befolkningsskonsentrasjoner kalles gjerne marka. Innenfor Drammen kommunes grenser kan denne deles i:

1. Drammen nordmark (del av Finnemarka)
2. Skogen mellom byen og Konnerud
3. Nordbykollen
4. Vardåsen/Røysjømarka
5. Drammen sørmark
6. I tillegg har vi området langs Svelvikveien (strandsonen)

Disse områdene vil få en større betydning etter hvert som byen fortettes og folketallet øker. Selv om de ulike delene har noe ulik form og innhold kjennetegnes markaområdene av at det dreier seg om sammenhengene naturområder av en viss størrelse. Disse brukes mye til friluftsliv, men er også viktig for utøvelse av idrett og mosjon.

På plankartet er følgende områder vist med hensynsøner for å synliggjøre og ivareta de særskilte verdiene de har for friluftsliv, kulturmiljø og naturmangfold:

Hensynsøner friluftsliv og bevaring kulturmiljø

- Bragernesåsen og Hamborgstrømskogen inneholder kommunens største samling av storvokste, monumentale trær med et stort artsmangfold når det gjelder fugl (spesielt spetter). Området inneholder akebakke, Hamborgstrømpaviljongen, Spiralen, Friluftsmuséet, Kafébygget, militære stillinger og et rikt innslag fremmede innplantede trær, samt og et godt utbygd turveinnett fra sentrum inn til marka.

Hensynsøner friluftsliv og bevaring naturmiljø

- Kjøsterudjuvet – terrengformasjon canyon og mye brukt til friluftsliv
- Stordammen – naturkvalitet med stor bruk til friluftsliv
- Goliat – Drammen Nordmark er ett av de mest brukte friluftsområdene i Drammen, bestående av åpen fjellskog.

Hensynsøner bevaring naturmiljø

- Langmyr

Hensynsøner bevaring kulturmiljø

- Konnerudkollen

Båndlagt etter lov om naturvern

- Rismyr

Naturverdier, naturtyper, naturmangfold, biologisk mangfold

Det blir stadig større press på arealene i Norge, og mange arter og naturtyper står i fare for å forsvinne. Naturen skal forvaltes slik at planter og dyr som finnes naturlig, skal sikres i levedyktige bestander. Vi skal også ta vare på den variasjonen som finnes i naturtyper, landskap og geologi. Drammen kommune har gode registreringer av naturmiljø i kommunen, som er tilgjengelig via Naturbase. Ser vi på kartet over viktige naturtyper ser vi at flere av disse ligger i jordbrukets kulturlandskap. Dette gjelder for eksempel raviner (gjerne med en bekk i), beitelandskap, edeløvskog m.v.

Kulturlandskap

Kulturlandskapet er alt landskap påvirket av mennesker. Naturtyper eller gamle kulturmarker er i ferd med å forsvinne på grunn av endringer i kulturlandskapet. En rekke planter, insekter og dyr fins bare i dette landskapet.

I LNF-områdene i Drammen er det særlig jordbrukets kulturlandskap som bør være fokusområde. Dette er sammenhengende mosaikk av jorder tradisjonell gårdbebyggelse, beitelandskap, ravinedaler, edeløvskog m.v.

Sammen med tilgrensende områder i Sande utgjør Skoger et helhetlig kulturlandskap og et jordbruksområde av betydelig størrelse. Her finner man noe av de beste betingelsene for jordbruk i Norge. Skogerbygdas særpreg representerer en betydelig verdi, ikke bare for Skogers innbyggere, men også for resten av Drammen. Som næringsområde og byens «spiskammers», som kulturlandskap og rekreasjonsområde, og som en kontrast til Drammens mer urbane kulturformer.

Drammen har også store sammenhengende grønne/skogkledde åssider. Dette er et positivt landskapselement, som flere steder kommer langt ned i dalen og går over i grøntstrukturen i byggesonen.

Vann og vassdrag

Våre vann og vassdrag er av stor betydning for både planter, dyr og mennesker og omfatter innsjøer, elver, våtmarker og grunnvann. Noen av utfordringene for miljøet i slike vannforekomster er vassdragsreguleringer, sur nedbør, avrenning av næringsalter fra jordbruk, forurensning av miljøgifter og påvirkning fra fremmede arter. Miljødirektoratet koordinerer arbeidet med en helhetlig og økosystembasert forvaltning av vann. Målet er at alt vann skal ha god økologisk og god kjemisk tilstand.

Strandsonen

Nasjonale mål er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen, jfr. forbudet mot tiltak i 100-metersbeltet langs sjøen i § 1-8 i plan- og bygningsloven. Unntaket er områder som er regulert til byggeformål.

Utfordringer i strandsonen i LNF-områdene knytter seg i stor grad til områdene langs Svelvikveien, særlig mot fjorden. Her er det en miks av friluftsområder og hytter. Det er også noen mindre småbruk og noen boliger her.

6.5 Kulturminner

Bystrategimål

Drammen skal være en vakker, ren og trygg by og en spennende by som har god tilgjengelighet til viktige felles byrom, transportknutepunkter, marka, elva og fjorden.

Strategier

- Det skal utarbeides en forpliktende kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø.

Tiltak i planen

- Det gjennomføres oppdaterte kulturminneregistreringer for å få oversikt over kulturminnene i hele kommunen.
- Temakart som viser registrerte og verdivurderte kulturminner i ulike områder av kommunen publiseres etter hvert som de blir ferdigstilt.
- Planprosess for utvikling av forpliktende verneplan er startet opp i 2015.

Bakgrunn og begrunnelse

Kulturminner er synlige historiske spor som gir innsikt, forståelse og opplevelse av hvordan byen og livet her har utviklet seg over tid, og de er viktige ressurser i videre byutvikling. Kulturminner, kulturmiljøer og historisk overleverte særtrekk i omgivelsene bidrar sammen med nye historiske lag til historisk dybde som gir grunnlag for opplevelse av stedsidentitet. For å kunne forvalte kulturminnene på en riktig måte, må vi ha tilstrekkelig kunnskap om hva vi har av kulturminner og hva slags kulturminneverdi de representerer. Derfor gjennomføres systematiske kulturminneregistreringer. Registreringene vil inngå som én faktor i et bredt beslutningsgrunnlag ved kommunens plan- og byggesaksbehandling.

Kulturminneregistreringene gjennomføres etter metoder og kriterier anerkjent av overordnede kulturminnefaglige myndigheter. Registreringene kvalitetssikres av en faglig referansegruppe der også overordnede, kulturminnefaglige myndigheter er representert. Dette sikrer konsekvente vurderinger og gir forutsigbarhet for eiendomsseiere og -utviklere ved utvikling av nye planer og prosjekter. Kulturminner klassifiseres i verneverdiklasse A, B eller C (svært høy, høy eller middels verneverdi). I tillegg brukes kategori U for objekter som må undersøkes nærmere før tiltak. Verneverdiklasse er ikke det samme som fredning, og er ikke til hinder for ulike endringer, men peker på betydningsfulle verdier og kvaliteter som må vurderes opp mot andre hensyn ved plan- og byggesaksbehandling. En framtidig verneplan vil

gi tydeligere føringer for hvilke bygninger som må vernes spesielt.

Hus med middels verneverdi (verneklasse C) vil ofte være betydelig endret ved ulik ombygging. En viktig endring i de nye registreringene er at klasse C nå bare brukes på enkeltobjekter som inngår i et kulturmiljø. Det betyr at en del objekter tidligere plassert i C utgår, mens noen etter ny vurdering nå er plassert i klasse B, høy verneverdi. Kategori U (undersøkes nærmere), brukes i større omfang i de nye registreringene enn før. I noen tilfelle kan dette bety at det vil stilles krav om at bygget skal undersøkes og dokumenteres for ettertiden (oppmåling, fotografier) før det gjennomføres tiltak som riving eller ombygging. I andre tilfelle kan det bety at det er noe uvisshet knyttet til byggets alder og bevaringsverdi, som bare nærmere fysiske undersøkelser vil kunne gi svar på.

Mange kulturminner blir forandret gjennom tid. Bygninger med spor etter ombygginger gjennom skiftende epoker kan være like verdifulle som urørte originalobjekter, og blir som en historiefortelling om byen og samfunnet, som kan leses lag på lag. DIVE-analyser som kommunen allerede har foretatt på Strømsø og Bragernes, forteller noen av disse historiene. Samtiden forteller oss hvem vi er nå, men historiene vi kan lese gjennom kulturminnene forteller oss hvordan vi er blitt slik.

Den eldre bygningsmassen representerer en betydelig ressurs. Godt vedlikeholdte eldre bygg kan ofte med enkle grep bringes opp til en tidsmessig standard. Der dette blir gjennomført på en respektfull måte, vil man kunne skape en tilhørighet mellom nytt og gammelt som beriker og utdyper opplevelsen av byens historie, til glede for nåværende og kommende generasjoner. Kulturminneregistreringene bidrar til bevisstgjøring om sammenhenger vi ellers kunne gått glipp av. Tidligere kulturminneregistreringer la hovedvekt på perioden opp til 1940. I tråd med de nasjonale fagmiljøenes utvikling i synet på etterkrigstidens og samtidens arkitektur, er registreringene nå utvidet til å gjelde objekter helt fram til vår egen tid. Også nye bygg kan ha slike kvaliteter at arkitekturverkets opprinnelige karakter bør bevares. Alle kulturminner har en gang vært helt nye bygg. Det gjelder å gjenkjenne kulturverdier, gamle eller nye, bevisstgjøre eierne og samfunnet, slik at verdiene kan forvaltes på best mulig måte fra tidligst mulig tidspunkt. Slik spres kunnskapen, man unngår forfall og uerstattelige tap. Historien om bygningsvern i Norge forteller oss at mange stilepoker er erkjent som verdifulle for sent, slik at de beste eksemplene allerede kan være tapt før

registrering, dokumentasjon, og vurderinger av verneverdi har kommet i gang. Det er derfor Drammen kommune ser det som viktig å registrere også fremragende objekter fra etterkrigstidens arkitektur.

For å utvikle en forpliktende kommunedelplan må de rent kulturminnefaglige registreringene og verdivurderingene gjennom en planprosess med faglige og politiske diskusjoner av prioriteringer og andre hensyn kulturminnefaglig verneverdi må vurderes opp mot. I en slik prosess vil alle berørte parter ha anledning til å uttale seg. Dette er en annen og mer detaljert planprosess som settes i gang etter kommuneplanarbeidet.

DISSE REGISTRERINGENE ER UTFØRT TIL NÅ, OG FØLGER PLANEN SOM VEDLEGG:

Oppdatering (2013/14)

av tidligere registreringer:

- Sentrum – tidligere registrert 2003/2004 i forbindelse med kommunedelplan for sentrum
- Hans Hansens vei – tidligere registrert 2010
- Gulskogen – tidligere registrert 1997 og 2008 (tidligere kalt Strømsgodset)
- Konnerud – tidligere registrert 2009

Nye registreringer:

- Brakerøya – Toppenhaug – Strøtvet (2012/13)
- Tangen – Åskollen (2013)

DISSE REGISTRERINGENE ER PLANLAGT GJENNOMFØRT 2014–16

Under arbeid:

- Kulturminner i utmarka på Konnerud – v/Skoger og Konnerud historielag

Resterende områder i byen vil bli registrert i denne rekkefølgen:

- Danvik – Fjell (planlagt 2014)
- Hamborgstrøm–Øren –Hotvet –Landfalløya
- Åssiden
- Skoger

6.6 Skole og idrett

Bystrategimål

Drammen skal være en vakker, ren og trygg by.

Skolene skal være aktivitetssentra for sine bydeler.

Trygge skoleveier som innbyr til å gå og sykle hele året.

Drammens innbyggere skal være fysisk aktive og ha god helse.

Innbyggerne gis gode muligheter til å utøve idrett.

Alle barn skal ha trygge og gode oppvekstvilkår.

Strategier

- Områdeutvikling og investeringer skal prioriteres der dette kan gjennomføres som samarbeid mellom kommunen, andre offentlige etater og private. Sørge for en helhetlig planlegging av store nye boområder for å sikre fortetting med gode kollektivløsninger og velutviklet infrastruktur
- Sikre sammenhengende grøntområder
- Sikre og utvikle gode forhold for fysisk aktivitet i nærmiljøet
- Utbygging av idrettsanlegg og nærmiljøanlegg rundt skoler prioriteres ut fra skolens og bydelens behov

Tiltak i planen

- Løse nytt skolebehov i områdeplaner og transformasjonsområder
- Hindre nedbygging av skolegårder og tilhørende grøntområder
- På Stømsø reserveres fortsatt Stømsø skole og Gamle Handelsgym for offentlige oppvekstformål

Bakgrunn og begrunnelse

Med den forventede befolkningsveksten skapes det press på eksisterende skoler og idrettsområder. Barne- og ungdomsskolene i Drammen vil på sikt ha behov for utvidelser og i noen bydeler med større vekst, vil det være behov for nye skoler. Dette gjelder blant annet Gulskogen og Åskollen/Tangen. Skoletomter og skoleutviklingen i disse områdene håndteres i større områdeplaner hvor areal til nye skoler (og idrettsanlegg) må avsettes.

Temaplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv signaliserer en rekke behov og utviklingsplaner for idrettsanlegg, blant annet flerbrukshaller. Disse inngår i reguleringsplaner eller områdeplaner og blir håndtert gjennom disse prosessene. For eksempel inngår flerbrukshall på Brandenga i reguleringsplan for Brandenga skole, flerbrukshall på Fjell i reguleringsplan for Fjell sentrum og Fjell skole, friidrettshall på Berskaug som del av områdeplan for Travbanen-Berskaug mv.

I tråd med bystrategien skal det satses på skolen som nærmiljøanlegg for sine bydeler. Dette styrkes ved lokalisering av idrettsarenaer og flerbrukshaller ved og nær skolene. Mange av skolene har per i dag eldre gymsaler med svært dårlig kapasitet (200–300 kvm), og behovet for nye flerbrukshaller må i tiden fremover bidra til å løse skolenes, så vel som idrettens hallbehov.

De «grønne» idrettsområdene (idrettsparkene) i byen er verdifulle nærmiljø- og aktivitetsanlegg og en del av den helhetlige grønnstrukturen i byen. Disse arealene er av stor betydning som lavterskeltilbud for barn og unges muligheter til utøvelse av fysiske aktivitet i nærmiljøet, både i organisert og egenorganisert form. Åpne grønne idrettsområder gir rom for flerbruk, opplevelseskvalitet for forbipasserende og tilgrensende areal (for eksempel park- og lekeareal) som bidrar til møteplasser mellom mennesker.

Utfordringen fremover vil handle om å sikre skolenes uteområder, tilliggende grøntområder og sikre areal til skoleutvidelser og flerbrukshaller. Skolenes uteområder og tilbudet av hallkapasitet er begrenset ved mange av skolene og i nærmiljøene. Dersom man velger å bygge ned eksisterende skolegårder eller idrettsparken i og ved skolene til haller og skolebygg, vil dette redusere skolenes kvalitet og muligheten for å utvikle skolens nærmiljøfunksjon.

Framtidens skolebehov er vurdert i egen analyse (Barnehage- og skolebehovsanalyse, vedlegg 21) og det er gjennomført en egen analyse av arealreserver og utvidelsesmuligheter i tilknytning til eksisterende skoler (Notat om skolebehov, arealregnskap og utvidelsesmuligheter, vedlegg 26)

På Konnerud har skolene tilstrekkelig plass rundt seg til å håndtere framtidig utvidelsesbehov uten ytterligere planavklaring.

På Gulskogen vil det på sikt bli behov for en barne- skole og en ungdomsskole til. Dette kan håndteres på ulike måter, ved etablering av en helt ny skole,

ved utvidelse av eksisterende skoler (Rødskog og Gulskogen). Rødskog egner seg bedre som utvidet barneskole grunnet idretts/nærmiljøanlegg i umiddelbar nærhet, mens Gulskogen skole i framtiden kan vurderes utvidet som ungdomsskole. Videre arealbehov og løsninger må utredes og håndteres i forbindelse med områdeplanarbeid på Gulskogen Nord og evt Gulskogen Vest.

Utvidelse av Fjell skole og Brandengen skole håndteres gjennom pågående reguleringsplanarbeid.

I området Strømsø/Åskollen vil det på sikt bli behov for en ungdomsskole til, samt storbarnehage. Strømsø skole og Gamle handelsgym er mulige lokalisering-alternativer for dette og anbefales derfor ikke om-disponert fra offentlig oppvekstformål til by/bolig-utvikling nå.

På Åssiden er skolenes arealsituasjon presset og skolene vil få behov for utvidelse på sikt. Noe av dette kan håndteres gjennom reguleringsplanarbeid. Evt behov for ny skole må utredes i forbindelse med områdeplanarbeid for Travbanen / Berskaugområdet.

6.7 Støy

Bystrategimål

Støyproblemer skal forebygges og reduseres slik at hensynet til menneskenes helse og trivsel i Drammen ivaretas.

Mål for planen

- Legge til rette for en miljøvennlig byutvikling som bidrar til mindre produksjon av trafikkstøy på sikt slik at færre over tid blir eksponert for trafikkstøy.
- Stille krav til tiltak for å redusere innbyggere for eksponering for støy.
- Stille krav til at arealbruk tilpasses støysituasjonen.

Tiltak i planen

- Avvikssonen for støy er tilpasset Buskerudbyens og kollektivutredningens framtidige byutviklingsområde (se kart).
- Bestemmelser om støy (pkt 6.4 og 7.4).

Bakgrunn og begrunnelse

Støy er et av miljøproblemene som berører flest

mennesker i Norge. Støybelastning er en utfordring typisk for byer. Den største støykilden i Drammen er veitrafikken. De fleste støytiltakene i byen retter seg derfor inn mot å redusere eller skjerme beboere mot trafikkstøy. Jernbane, bygg- og anleggsvirksomhet, havneaktivitet m m kan også være støykilder.

Retningslinje T-1442 anbefaler at det utarbeides støysonekart med gule og røde soner for særlig støyutsatte områder. I tillegg kan kommunene fastsette avvikssoner der støy kan håndteres mer lempelig av hensyn til viktige føringer i overordnet rikspolitisk retningslinje om samordnet areal- og transportplanlegging. Stille områder anbefales også sikret i kommuneplanen.

For støyfølsomme bruksformål skal forurensningslovens krav til innendørs støy være oppfylt. Fortolkningene av støyretningslinjene vil dermed i stor grad rette seg mot tilgang til lite støyutsatte uteoppholdsarealer og muligheter for å ha åpne dører og vinduer mot stille side.

Avvikssone

Avgrensning av avvikssonen har dels grunnlag i det



Utsnitt fra støysonekart for vei og jernbane i Drammen

forhold at Drammen er regionhovedstad. For øvrig er det tatt utgangspunkt i sentrumsområder og eksisterende og fremtidige knutepunkt for kollektivtrafikk. Videre, med hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging, er det nødvendig å sikre handlingsrom innenfor fremtidige utviklingsområder med høy tetthet. Dette for å kunne håndtere forventet sterk byvekst i Drammen.

Det er også viktig å legge vekt på at Drammen lenge har prioritert fortetting i bybåndet, i tråd med retningslinjene for areal- og transportplanlegging. Og at derfor er her mye av potensiale for nye boliger befinner seg.

Avvikssonen tar utgangspunkt i avgrensingen gitt i kommuneplanen av 2008, med en utvidelse i bybåndet langs de hørfrekvente kollektivtraseene (vestover) og et stykke utover Svelvikveien.

Stille områder

I sentrumsplanen er det avsatt tre stille områder: Bragernes kirkegård, Strømsø kirkegård og del av Drammen park. Nye tiltak i nærheten av de stille områdene skal ikke påføre disse områdene merkbart høyere støynivå.

Ved etablering av nye parker og byrom bør stillhet vektlegges som en kvalitet man tar hensyn til ved utformingen.

6.8 Luftkvalitet

Bystrategimål

Problemer med luftforurensing skal forebygges og reduseres slik at hensynet til menneskenes helse og trivsel i Drammen ivaretas.

Tiltak i planen

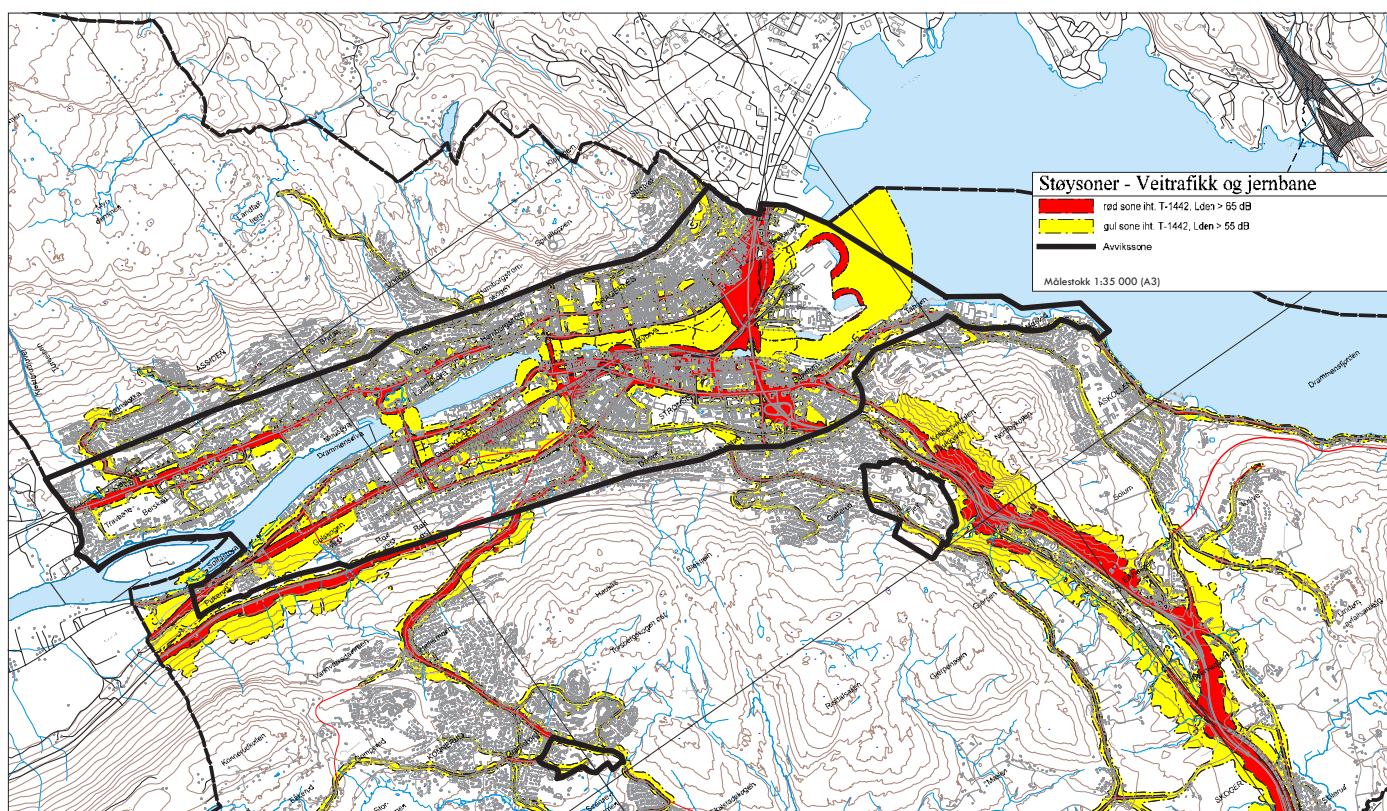
- Det er utarbeidet et luftsonekart som vil være et aktsomhetskart for kommunen, og retningsgivende for plan- og byggesaksbehandlingen.
- Retningslinje om luftkvalitet (pkt 6.5)

Bakgrunn og begrunnelse

Miljøverndepartementets nylig utarbeidete retningslinje T-1520 for luftkvalitet trådte i kraft 25.04.2012. Dette er første gang det er utarbeidet statlige anbefalinger om hvordan luftkvalitet bør håndteres i arealplanleggingen. Hensikten med anbefalingene i denne retningslinjen er å sikre og legge til rette for en langsiktig arealplanlegging som forebygger og reduserer lokale luftforurensningsproblemer.

Lokal luftforurensning i Drammen

Deler av Drammen er tidvis utsatt for høye konsentrasjoner av luftforurensning, først og fremst i vinterhalvåret i perioder med kaldt og stabilt vær. De viktigste kildene er veitrafikk (eksos og støv) og vedfyring.



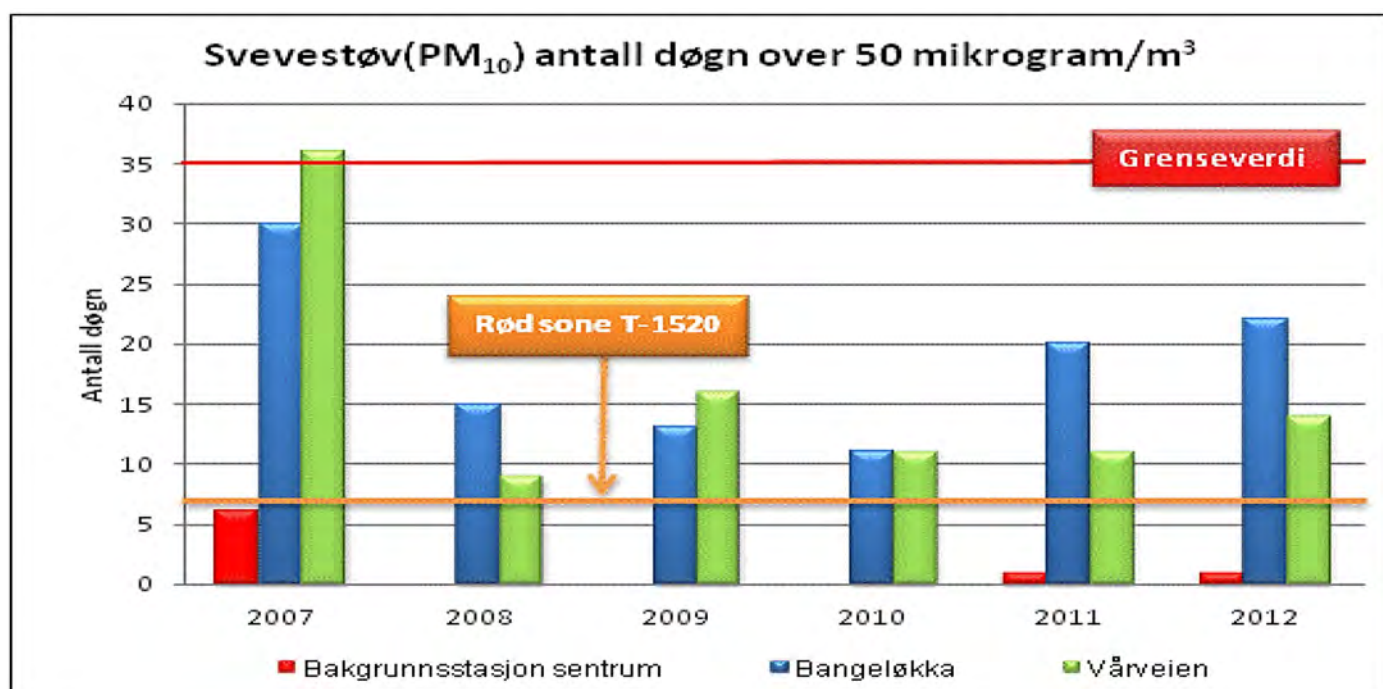
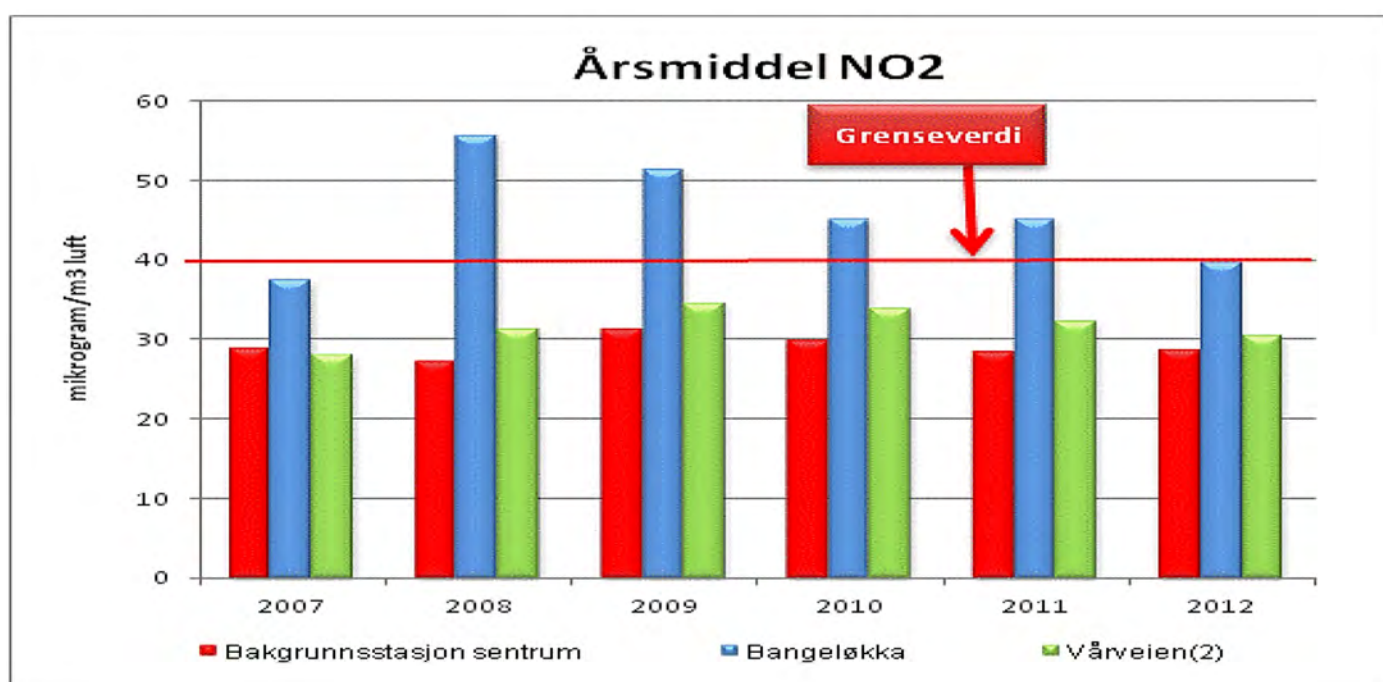
Avvikssone for støy

De periodevis høye konsentrasjonene av forurenset luft kan føre til helseproblemer, særlig for utsatte grupper som astmatikere, personer med lungesykdommer, hjerte-/karsykdommer, eldre og barn.

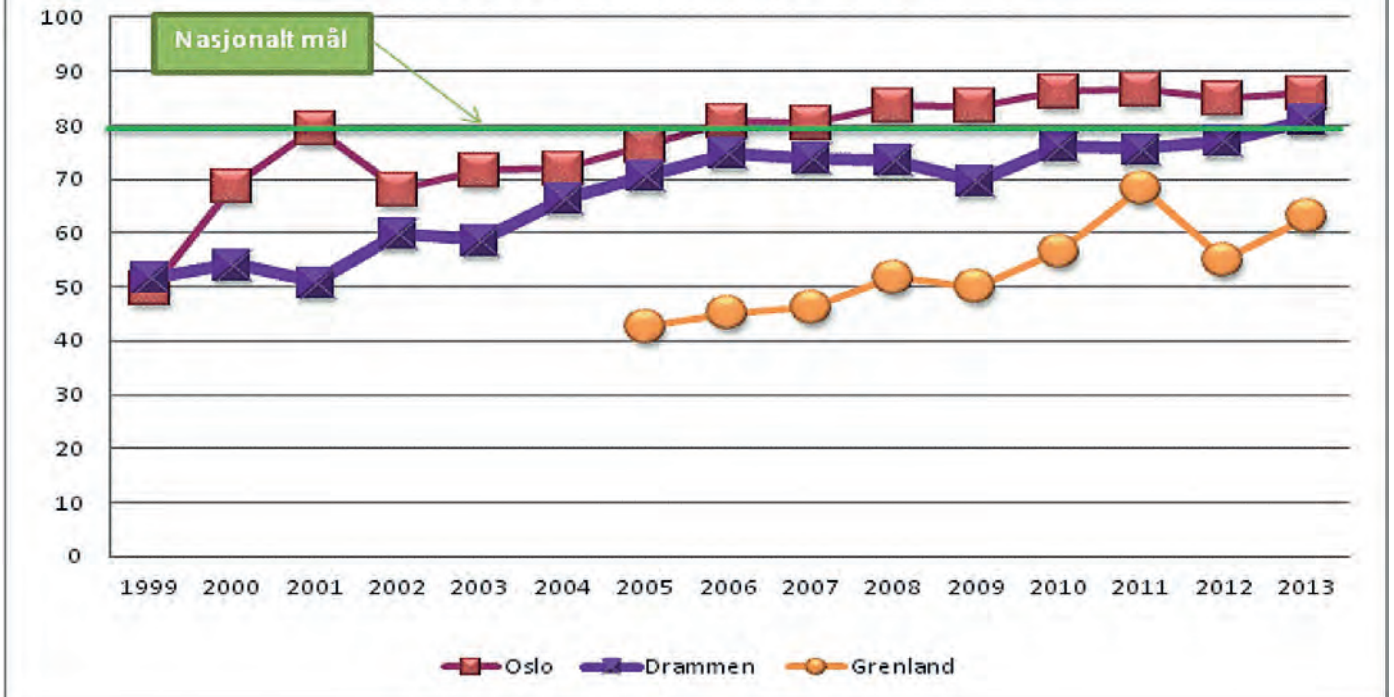
Det var lenge en svakt nedadgående trend i NO₂-luftforurensningen pga. utvikling innen kjøretøyteknologi, men i de senere årene har NO₂-forurensningen økt på grunn av avgifts-omlegginger som har ført til flere dieslbiler på veiene. PM10-forurensningen (partikler) har hatt en nedadgående trend, mye på grunn av begrensninger på piggdekkbruk, og gjennomførte tiltak med hensyn til støvdemping (salting) og rengjøring. Store deler av forskjellene i konsentrasjon kan i tillegg tilskrives meteorologiske forhold som nedbør, vind og luftstabilitet.

Luftforurensning er mer komplisert å beregne enn støy, og retningslinjene for håndtering av dette temaet er nye. Dette innebærer at det er lite hensiktsmessig med konkretiserte føringer i kommuneplanen, f.eks. spesifikke forurensningsnivåer eller frekvens av overskridelser. Det betyr igjen at kommunen i enda større grad enn hva tilfellet er med støy må foreta skjønsmessige vurderinger i hver enkelt plansak.

Det er utarbeidet luftsonekart for Drammen i henhold til veileder T-1520, men siden det er knyttet usikkerhet til kartene skal de kun brukes som veiledende aktsomhetskart, uten juridisk binding. Det er følgelig heller ikke behov for å definere avvikssoner i forhold til luftretningslinjen.



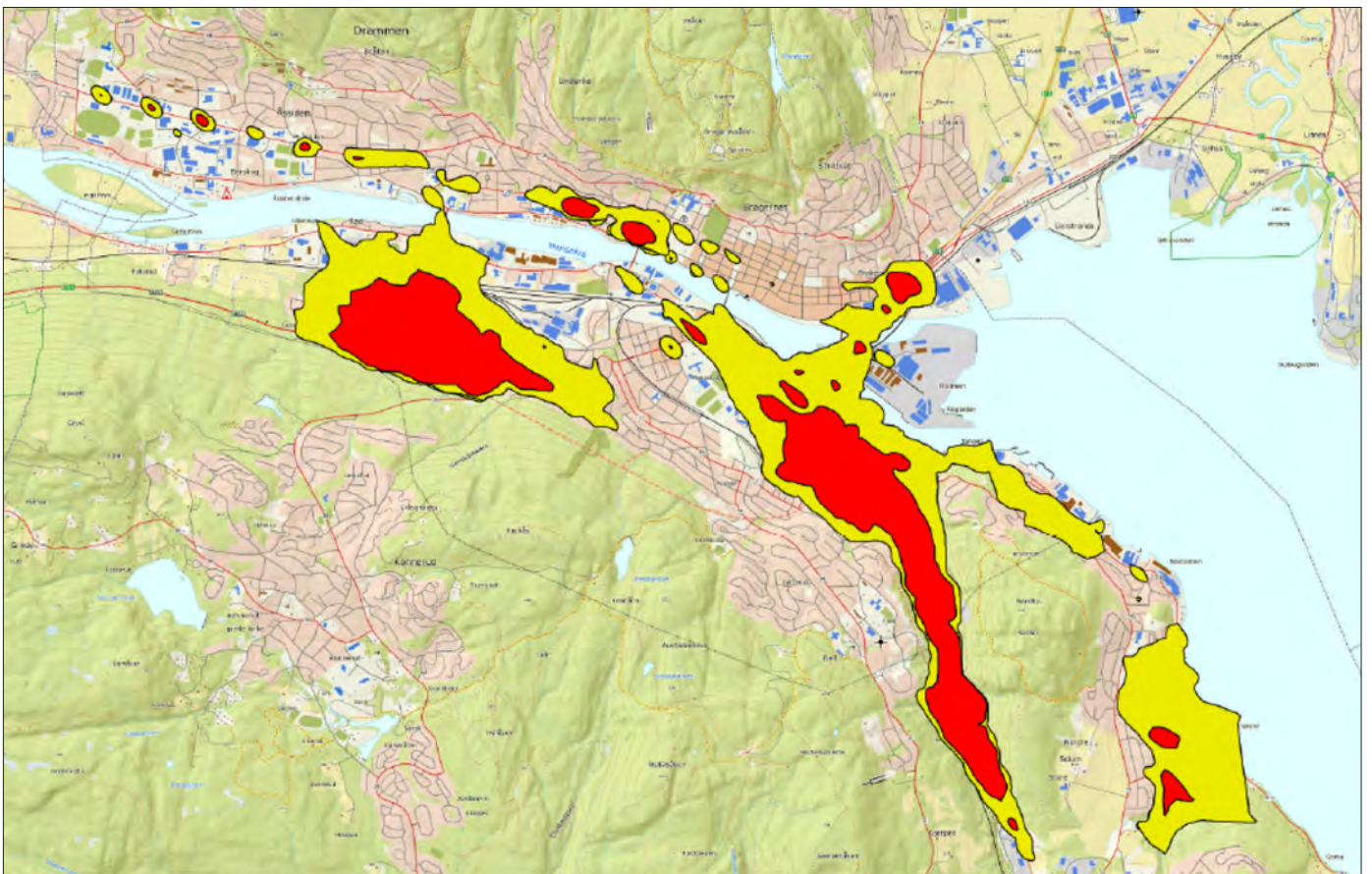
Andelen(%) biler med piggfrie bildekk



Utvikling i luftforurensing målt i NO₂, svevestøv og andel biler med piggfrie dekk

Ved tunnelmunningene til de store veiene er det særlig utsatt og det kan være naturlig å rette oppmerksomheten spesielt mot disse områdene.

Ved oppføring av ny bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning må det spesielt vurderes krav til ventilasjon av bygget og plassering av luftinntak. Det samme gjelder lokalisering av uteoppholdsarealene.



Aktsomhetskart i forhold til luftforurensing

7. BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER

Juridisk bindende bestemmelser har hjemmel i plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71.

Utfyllende retningslinjer og føringer for oppfølging og gjennomføring av planen er vist med kursiv.

Kommuneplanens arealdel er utformet som et strategisk arealstyringsverktøy som viser hovedprioriteringer og langsiktige strategier for arealbruk. Den har derfor en overordnet og grovmasket karakter, og gir ikke et fullstendig og detaljert bilde på gjeldende arealbruk eller endringsbehov innenfor byggesonen. Avgrensingen mellom byggeformål og LNF-områder er strategisk viktig og er avklart i planen. Detaljert avgrensning av underformål i byggeområdene fastsettes nærmere gjennom reguleringsplan.

1. PLANKRAV, REKKEFØLGEKRAV OG UTBYGGINGSAVTALER

1.1 Plankrav (pbl §§ 11-9 nr. og 11-10 nr. 1)

For områder avsatt til utbyggingsformål kan arbeid og tiltak som nevnt i lovens § 20-1 (tiltak som krever byggetillatelse) ikke finne sted før området inngår i en reguleringsplan eller er innenfor bestemmelsene i denne planen. Kommunen kan fravike plankravet for mindre utbygginger, ombygginger og bruksendringer når følgende kriterier er oppfylt:

- Tillatt bruksareal (BRA) ikke overstiger 1000 kvm
- Byggehøyder, volum og byggegrenser er i tråd med vedtatt arealbruk
- Prosjektet ikke er en etappe eller del av større utbyggingsprosjekt
- Utfylling i sjø og grunnarbeider innenfor areal vist som havneområder. Arealbruken på utfyllingsarealet må inngå i reguleringsplan før området kan tas i bruk
- Kommunen kan stille ytterligere vilkår for å fravike plankravet, blant annet utvidet krav til dokumentasjon, nabovarsel, høring og/eller rekkefølgekrav som følger av denne planen eller kommunedelplan sentrum

Når private forslag til reguleringsplaner fremmes for behandling, skal kommunens mal for planframstilling være fulgt. Herunder skal det være redegjort for hvordan det regulerte område inngår i en større sammenheng i forhold til teknisk og sosial infrastruktur, energiforsyning, servicetilbud, planlagt utbyggingsmønster, samfunnsikkerhet, grønnstruktur og overvannshåndtering.

1.2 Rekkefølgekrav (pbl § 11-9 nr. 4)

For områder avsatt til utbyggingsformål kan utbygging ikke finne sted før følgende forhold av betydning for utbyggingsformålet er etablert:

- Tilfredsstillende kommunaltekniske anlegg og energiforsyning
- Tilstrekkelig skolekapasitet og barnehagekapasitet
- Opparbeidede arealer til lek og fritidsaktiviteter for barn og unge
- Trafikksikker adkomst for kjørende, syklist, bevegelseshemmede og fotgjengere
- Tilfredsstillende kapasitet, trafiksikkerhet og miljø på og langs veinettet, spesielt skolevei
- Tilfredsstillende skjerming mot støy (jf bestemmelser i pkt 6.4)
- Tilfredsstillende løsninger for håndtering av overvann

Transformasjonsområder for byutvikling

Før det kan vedtas detaljreguleringsplaner for delområder innenfor transformasjonsområdene for byutvikling (områdene A-G, J og O) stilles det krav om at de overordnede, helhetlige sammenhengene for arealbruk, bebyggelsesstruktur, grønnstruktur, gang- og sykkelveger, vegsystem og kollektivbetjening for området er avklart. Det skal vises hvordan de overordnede sammenhengene kan ivaretas i ulike etapper av områdets utvikling. De overordnede avklaringene kan gjøres gjennom programmer for området som behandles av bystyret, eller en samlet arealplan for hele det aktuelle transformasjonsområdet.

For hvert av transformasjonsområdene C, E og F skal det stilles rekkefølgekrav til hvilke deler av veg-, kollektiv- og gang/sykkelsystemet utenfor planområdet som må være ferdig utbygd før de enkelte delområdene kan bygges ut. Rekkefølgekravet skal defineres i samarbeid med Statens Vegvesen, og tas inn i detaljreguleringsplanene.

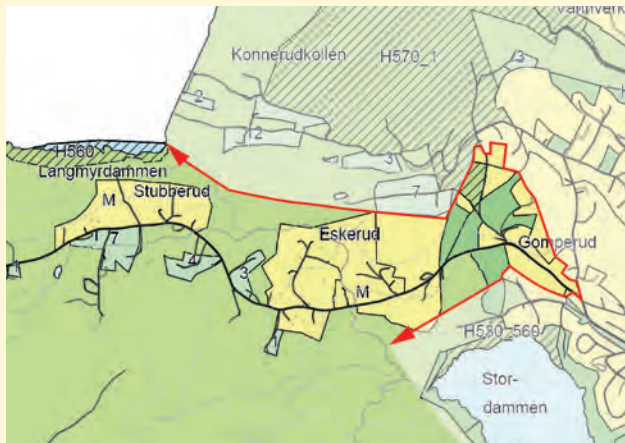
Transformasjonsområde G, Nybyen

Godsterminalen i Nybyen kan først frigjøres til byutvikling/boliger når godsfunksjonen kan flyttes.

Konnerud og Skoger

Innenfor bydelen Konnerud og i Skoger bydel nord for Vestbygda skole tillates ikke utbygd mer enn 20 boliger/boligenheter pr. år inntil nødvendig veikapasitet er gjennomført (Tilfartsvei vest/Tilfartsvei Konnerud). Utbygging av boliger etter plan for fortetting ved Konnerud senter (merket med O på plankartet) og nordre del av Skalstadskogen (merket

med N på plankartet), er unntatt fra denne kvoten. For del av Konnerud, vest for Skalstadkrysset tillates det ikke ny bebyggelse før Hagbart Kyllands vei er ført frem til Stubberudveien.



Brakerøya

For område 5 og 3 på Brakerøya må overordnede løsninger for samferdselstiltak være avklart gjennom vedtatt reguleringsplan før det gis tillatelse til tiltak etter § 20-1.

For område 4 (kombinert formål bybebyggelse i enden av motorvegbrua på Brakerøya) må samferdselstiltak være sikret gjennomført før det tillates utbygging i området. Hensyn til veien, byggegrenser og støyforhold skal ivaretas ved planlegging og utbygging.

Holmen

Områder vist som framtidig utfylt havneareal på Holmen kan ikke tas i bruk før bru og vei som knytter Holmen og Lierstranda sammen er bygd.

Før reguleringsplan for Holmen kan vedtas kreves det nærmere konsekvensutredning av følgende forhold:

- Endring av elveløp og strømningsforhold
- Konsekvenser for beite-, reproduksjons- og oppvekstområde for fisk
- Landskapsanalyse
- Konsekvenser for friluftsliv
- Grunnundersøkelser

Knive

For del av Knive avmerket som K kan utbygging ikke finne sted før det i tillegg til reguleringsplan, foreligger vedtatt kommunedelplan for ny Svelvikvei.

Særskilte plankrav knyttet til framtidig boligområde Knive/Lolland:

1. Området kan ikke bygges ut før ny Svelvikvei står ferdig.

2. Trafikk til/fra området skal følge ny Fv 319 og ikke eksisterende Svelvikvei.
3. Arealbruksmessig må området ses i sammenheng med planleggingen av ny Fv 319, slik at hensyn til vegen, byggegrenser og støyforhold ivaretas. Dersom denne traséen blir valgt, skal veiframføring prioriteres i dette området.

Flomsikring - dokumentasjon

Før det gis tillatelse til tiltak i områder som er vist med hensynssone for flom på plankartet, skal det dokumenteres at hensynet til flomfare er ivaretatt, ref punkt 9.1.

Hvilken infrastruktur og eventuelt rekkefølgebestemmelser som gjelder for de enkelte utbyggingsområdene, vil fastsettes gjennom reguleringsplanarbeidet. Temakartene for sykkelnett, grønnstruktur og overvann gir føringer for hvilke krav som vil bli satt for disse temane.

Spredt fortetting i eksisterende boligområder innenfor bydelen Konnerud og Skoger bydel nord for Vestbygda skole inngår i beregningen av begrensning i årlig boligbygging.

Konnerudkvoten fordeles med 50 % på feltutbygging og 50 % på fortetting. Fortettingsprosjekter skal være eneboligbebyggelse lokalisert i eksisterende boligområder. Eneboligen kan ha hybelleilighet inntil 50 kvm TBRA.

Byggekvote tildeles ved rammetillatelse (to-trinns søknad) eller ved tillatelse til tiltak (ett-trinns søknad) og byggekvote tildeles fortløpende i forhold til når komplett byggesøknad er mottatt i kommunen.

Når tilgjengelig byggekvote er brukt opp i det enkelte år avslås byggesøknadene. Avslåtte byggesøknader kan plasseres i kø dersom søkeren ber om det. Byggekvoter som ikke brukes opp det enkelte år overføres til neste år.

1.3 Utbyggingsavtaler

Det kan forhandles om og inngås utbyggingsavtale for å gjennomføre arealplaner i Drammen kommune. Bystyret har gjort eget vedtak om forutsetning for bruk av utbyggingsavtaler etter pbl § 17-2.

2 KVALITETSKRAV TIL BEBYGGELSEN BYGGEHØYDER, ESTETIKK, KULTURMILJØ OG UNIVERSELL UTFORMING

2.1 Byggehøyder (pbl § 11-9 nr. 5)

Der det i denne eller annen gjeldende plan ikke er fastsatt nærmere byggehøyder skal bebyggelse ikke oppføres med gesimshøyde høyere enn 7 meter, mønehøyde høyere enn 9 meter over gjennomsnittlig planert terreng.

Følgende byggehøyder tillates i de angitte områder, dersom de ikke er i strid med strøkets karakter eller nærliggende verneverdig/bevaringsverdig bebyggelse:

- I områder avsatt til **bydelscenter** og **kombinert formål bybebyggelse** på Bragernes og Strømsø (utenfor planområdet for kommunedelplan for sentrum), kan ny bebyggelse oppføres med gesimshøyde inntil 10 meter, eller mønehøyde inntil 13 meter. Øverste etasje skal normalt være tilbaketrukket med minimum 3 meters inntrekning fra fasadelivet.
- I områder avsatt til **arbeidsplassintensiv næringsbebyggelse** mellom E18 og Bragernesløpet (merket 3 på arealplankartet) kan bebyggelse oppføres med mønehøyde inntil 16 meter.
- For områder avsatt til **havnerelatert** næring på Holmen (merket 2 på arealplankartet) kan bebyggelse oppføres med mønehøyde inntil 16 meter, unntatt herfra er kraner og andre tekniske innretninger tilknyttet havneformål
- I øvrige **næringsområder** kan bebyggelse oppføres med en mønehøyde på inntil 13 meter.

Hensikten med bestemmelser om gesims- og mønehøyde er å ivareta lys- og romvirkning. For bygg med flate tak skal planens bestemmelser om gesims- og mønehøyde tolkes som nedre og øvre gesimshøyde, hvorav den øverste er minimum 3 meter tilbaketrukket fra fasadelivet.

*For områder avsatt til framtidige **transformasjonsområder for byutvikling** (område A-G, J og O), skal høyder fastsettes i reguleringsplan.*

Gjennom planprosess for knutepunktutvikling rundt Strømsø torg og Høgskolen/Papirbredden kan byggehøyder opp mot 32–37 m vurderes for enkeltbygg etter kriterier beskrevet i planbeskrivelsen til kommuneplanen. I tillegg åpnes det for å vurdere totalt inntil 1 til 2 høyhus over 37 m, i delområdene 1. «Dr. Hansteinsgate» og 2c. «Ankerkvartalet», innenfor rammer og kriterier redegjort for i planbeskrivelsen.

For å bygge opp under utvikling av fremtidens kollektivsystem og styrke og markere bydelsentra, kan det vurderes større byggehøyder ved Konnerud senter og Åsiden/Travbanen enn de som er angitt i bestemmelsene over, men lavere enn hovedknutepunktet på Strømsø.

For eldre leilighetsbygg uten heis kan det etter en helhetlig vurdering av prosjektet og forholdet til omgivelsene behandles søknader som går utover disse høydene dersom formålet med utbyggingen er å oppgradere standarden til dagens forskriftskrav (universell utforming og energi). Det er en forutsetning av kravet til MUA ivaretas og at utbyggingen maksimalt utgjør en ekstra boligetasje.

2.2 Estetiske krav til bebyggelsen – hensyn til landskap og kulturminner (pbl §§ 11-9 nr. 6 og 7)

- Nye bygninger og anlegg, samt endringer av eksisterende, skal utformes i samspill med omgivelsenes karakter og form. Bebyggelsen skal ha bygningsformer, volumer og materialvalg tilpasset omgivelsene, skal fremme gode gate og uterom, og ta vare på og utvikle eksisterende vegetasjon og landskapsbilde.
- Kulturverdier i bebyggelsen skal ivaretas, både ved ombygginger og nybygging.
- Alle tiltak etter pbl § 20-1 som vil berøre fredete kulturminner, kan ikke finne sted før antikvarisk myndighet har fått melding om tiltaket og vedkommende myndighet har gitt dispensasjon eller tillatelse på annen måte, jfr. Kulturminnelovens §§ 8,15, 15a, 19 og 20.

I alle plan- og byggesaker skal det inngå en redegjørelse for og vurdering av tiltakets estetiske sider, både i forhold til seg selv, til omgivelsene og til fjernvirkning.

Dersom det ved arbeider i marken dukker opp fredete kulturminner, må arbeidet straks stanses i den utstrekning det kan berøre kulturminnene eller deres sikringssone. Melding skal straks sendes Fylkeskommunen, jfr. Lov om kulturminner av 9. juli 1978 § 8.

Alle tiltak som medfører fysiske inngrep i bakken må varsles kulturmyndighetene før gjennomføring i følgende områder: Langs 60-meter koten fra sørenden av eksisterende boligområder på Åskollen og nordover til denne koten går ut av boligområdene på nordsiden av Nordbykollen. Langs 60-meter koten fra sørsiden av eksisterende boligområder

på Fjell og nordover/vestover til denne koten går ut av boligområdene sør for Gulsbogen. Dette er begrunnet i mulige funnsteder for helleristninger.

Kulturminner skal tas vare på i byutviklingen. Målet for vern er å bevare det opprinnelige både som autentisk objekt og som formuttrykk. Både enkeltanlegg og bevaringsverdige områder skal sikres. Kulturminner må ses i sammenheng med sine omgivelser, og ved nye bygninger og anlegg i kulturminners nærhet må det tilstrebese en tilpassing. Plan- og byggesaker som angår bevaringsverdige bygninger, anlegg og områder, skal forelegges antikvarisk myndighet til uttalelse. Vurderingen av hva som er kulturminner eller verneverdig bebyggelse vil være gjenstand for en løpende vurdering av plan og bygningsmyndighet og antikvarisk myndighet. De oppdaterte, kvalitetssikrede registreringene med verdivurderinger som ligger i Drammen kommunes kulturminneregister viser de til enhver tid kjente kulturminner i Drammen og oppdateres ettersom nye registreringer gjennomføres.

2.3 Universell utforming (pbl § 11-9 nr. 5)

Ved oppføring av publikumsrettede bygninger, fellesarealer, trafikkanlegg med mer skal utformingen tilrettelegges for bruk av alle, det vil si at prinsippene for universell utforming skal legges til grunn. Ved utarbeidelse av reguleringsplaner skal det redegjøres for hvordan universell utforming sikres, både internt i planområdet og i forhold til tilstøtende eiendommer.

3. LANDSKAP OG GRØNNSTRUKTUR

3.1 Grønnstruktur (pbl § 11-9 nr. 6)

Ved fortetting og utbygging av nye og eksisterende byggeområder skal den overordnede grønnstrukturen ivaretas og utvikles, herunder turveier, hovedstier, tråkk og andre gang- og sykkelforbindelser til marka og vassdrag, sammenhengende grøntdrag, grønne lunger og områder for lek og rekreasjon.

Temakart grønnstruktur legger føringer for hvilke fremtidige behov for forbindelser og møteplasser som må sikres i videre planprosesser.

3.2 Byggeforbudssone til vassdrag i byggeområder (pbl §§ 1-8 og 11-9 nr. 5)

Byggeforbudssone langs vassdrag i områder avsatt til byggeområde er:

Langs Drammenselva/fjorden, Verkenselva, Stordammen og Svensedammen: 50 m. Langs bekker: 20 m. For områder i byggeforbudssonene er ikke andre tiltak etter plan- og bygningsloven § 1-6 første ledd enn fasadeendringer tillatt satt i verk før byggetiltaket inngår i reguleringsplan.

4. TRANSPORT, PARKERING OG KONSEJONSOMRÅDE FOR FJERNVARME

4.1 Transport (pbl § 11-9 nr. 3)

Alle søknadspliktige tiltak etter § 20-1 skal ta hensyn til tilgjengelighet for gående, syklende og reisende med kollektivtransport, trafiksikkerhet og framkommelighet på berørt veinett.

Sykkelnettet skal følge de traseene temaplanen for sykkel viser. Det skal tilrettelegges for sykkel i nye utbyggingsprosjekter, med effektive sykkelforbindelser til hovednettet. Hovedtraseene for sykkel skal primært etableres som et eget tilbud til syklende, adskilt fra gangtrafikk.

Korte og trafiksikre gangforbindelser til viktige målpunkt, herunder lokale tjenestetilbud og kollektivholdeplass skal ivaretas i all arealplanlegging.

Fjernveier og hovedveier skal gi god og trafiksikker framkommelighet. Dette skal oppnås gjennom en restriktiv holdning til nye avkjørsler og opparbeidelse av sikre traseer og krysningspunkter for gående og syklende.

4.2 Sykkelnettet

- *Statens vegvesens sykkelhåndbok, sykkelstrategien og opplevelse av trygghet bør være beslutningsgrunnlag for valg av type anlegg, trafiksikkerhet skal vektlegges*
- *Linjene for høystandard sykkelvei skal ha ekstra høyt fokus på framkommelighet for syklist*
- *Anlegg innenfor sentrumsområdene eller langs sentrumsgatene bør ha høy materialmessig kvalitet og sikre høy framkommelighet for syklist*
- *Gate- og veganlegg skal anlegges med tilrettelegging for sykkel i henhold til temaplanen eller anviser til alternativ rute som bygges samtidig med anlegget*

4.3 Nye veglinjer

Nye veglinjer vist på plankartet har veiledende plassering, og endelige traseer vil bli avklart i videre planarbeid (kommunedelplan og eller reguleringsplan).

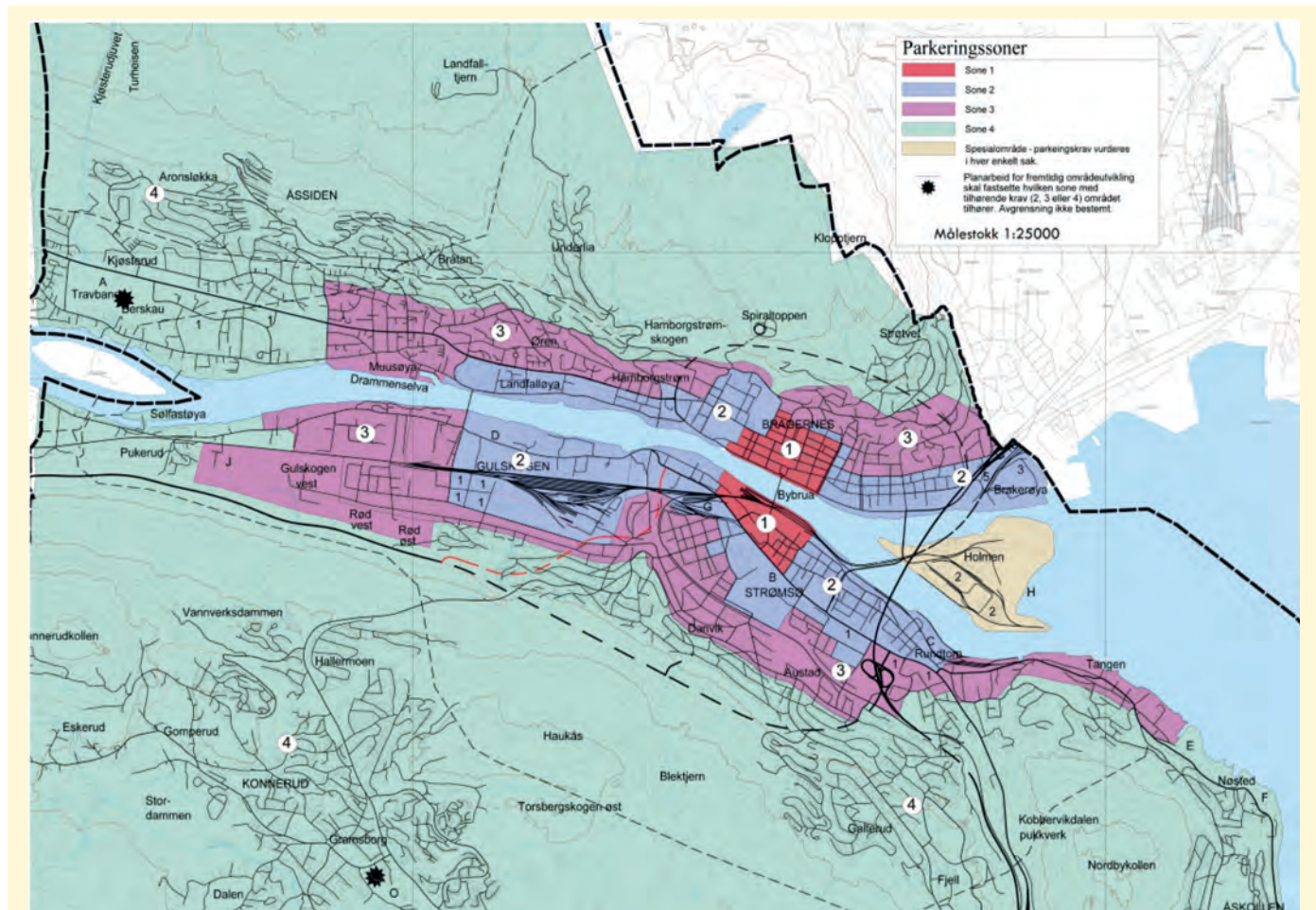
4.4 Parkering (pbl § 11-9 nr. 5)

Det skal avsettes plass for biler og sykler på egen grunn i samsvar med soneavgrønsing vist på figur 1. (Soner for parkeringsdekning)

Kommunens veileder for parkering skal legges til grunn ved utforming.

Plassering og fordeling mellom plasser for biler og sykler skal vises på egen parkeringsplan som skal følge planforslag eller søknad om tiltak (ref veileder).

For annen arealbruk enn de som er angitt i bestemmelsene, må det utøves skjønn.



Figur 1: Soner for parkeringsdekning

Krav til antall parkeringsplasser for bil

Arealkategori	Grunnlag pr parkeringsplass	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4
Bolig	70 m ² BRA eller bruksenhet	Min 0,6	Min 0,8	Min 1	Min 2 for første enhet. Min 1,25 for hver neste enhet*
Kontor	100 m ² BRA	Maks 0,8	Min 0,5 Maks 1,2	Min 0,8 Maks 1,5	Min 1 Maks 2
Forretning og service	100 m ² BRA	Maks 1	Min 0,8 Maks 2	Min 1,2 Maks 3	Min 1,5 Maks 4

*Minimumskravene er avhengig av boligtype. Minimum 2 for enebolig, minimum 1,25 for leilighetsbygg.

Boligparkering bør samles og plasseres under bakken ved inngang til felt. Adkomst til boliger bør være bilfri, med unntak av tilrettelegging for nyttetransport.

Krav til antall parkeringsplasser for sykkel

Arealkategori	Grunnlag pr parkeringsplass	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4
Bolig	70 m ² BRA eller bruksenhet	Min 2	Min 2	Min 2	Min 2
Kontor	100 m ² BRA	Min 2	Min 2	Min 2	Min 2
Forretning og service	100 m ² BRA	Min 2	Min 2	Min 2	Min 2

Oppstillingsplasser for sykkel skal etableres med fastmonterte sykkelstativ og innebære gode muligheter for fastlåsing av sykkel.

Ved utbyggingsprosjekter over 30 boliger eller 2000 m² BRA for kontor, forretning og service skal det tilrettelegges for ladestasjoner for elbil.

Ved utbygging til kontorformål med flere enn 10 parkeringsplasser, kan maksimalt 15 % av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå.

Ved utbygging til forretnings og serviceformål med flere enn 10 parkeringsplasser skal maksimalt 20 % av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå.

Det skal settes av parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne:

- Minimum 5 % for parkeringsanlegg inntil 200 plasser
- Minimum 2 % av antall plasser over 200

4.5 Frikjøp (pbl § 11-9 nr. 5)

I sone 1–2 vil parkeringskravet for bil alternativt kunne oppfylles ved frikjøp. For hver manglende biloppstillingsplass innbetaler byggherren til kommunen et kontantbeløp etter gjeldende satser vedtatt av bystyret. Innbetalte beløp kan bare nyttes til opparbeiding av offentlige parkeringsplasser. Beløpet skal være innbetalt til parkeringsfondet før det gis igangsettingstillatelse.

Kommunens veileder for parkering skal legges til grunn ved behandling av avvik fra parkeringskrav, og bruk av frikjøpsordningen.

4.6 Konesjonsområde for fjernvarme (pbl § 11-9 nr. 3)

Bygninger over 1000 m² bruttoareal som oppføres og hovedombygninger over 1000 m² BRA som foretas innenfor områder i Drammen kommune som

omfattes av konsesjon gitt etter energiloven av 29. juni 1990, må tilknyttes fjernvarmeanlegget.

5. HANDEL

5.1 Etablering av kjøpesentra og forretningsvirksomhet (pbl § 11-9 nr. 5)

For etablering av kjøpesentra og forretningsvirksomhet gjelder følgende bestemmelser i tråd med Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur:

Kjøpesentra og forretningsvirksomhet for detaljhandel skal lokaliseres til områder avsatt sentrumsformål (bysentra og nærsentra, blanda formål).

Innen øvrige områder avsatt til sentrumsformål (bydelssentra) kan etablering og utvidelse av kjøpesentra bare finne sted når størrelse og funksjon er tilpasset å betjene bydelområdet (lokalt marked). Unntak er etablering av forretningsvirksomhet for arealkrevende varer (møbler og hvite- og brunevarer). Disse kan betjene et regionalt marked og må da lokaliseres til områder avsatt til sentrumsformål, områder for kombinert formål bybebyggelse eller til næringsområder merket 1.

Plasskrevende varer (biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, samt planteskoler/hagesentra) kan også betjene regionalt marked og kan lokaliseres til områder avsatt til sentrumsformål, områder for kombinert formål bybebyggelse og til næringsområder. Annen varehandel kan ikke etableres innenfor næringsområder med unntak av detaljsalg av egenproduserte varer fra håndverks- og produksjonsbedrifter.

I områder avsatt til kombinert formål bybebyggelse kan kjøpesentra verken etableres eller utvides, men det kan etableres strøksbetjenende forretningsvirksomhet. I boligområder kan det bare etableres

strøksbetjenende dagligvarebutikk, kiosk og lignende.

Forretningsbebyggelsen skal forholde seg til gate- og kvartalsstrukturen. Innelukkede fasader mot omkringliggende gater er ikke tillatt. Atkomst skal sikres fra omkringliggende gater.

Forutsetning for etablering av forretningsvirksomheten, er at det kan dokumenteres at etableringen ikke påfører nærområdet og veinettet uakseptable trafikkbelastninger.

For å styrke eksisterende bysentrum bør offentlig og privat tjenesteyting og kulturelle institusjoner som har senterfunksjoner lokaliseres i sentrumsområdet på Bragernes og Strømsø eller i områder for kombinert formål bybebyggelse i akseptabel gangavstand fra bysentrum.

For å styrke bydelssentra bør offentlig og privat tjenesteyting og kulturelle institusjoner lokaliseres i senterområdet.

6. MILJØKVALITET OG SAMFUNNSSIKKERHET

6.1 Miljøforhold og samfunnssikkerhet (pbl § 11-9 nr. 8)

- Ny bebyggelse skal sikres mot skade fra ras og flom.
- Ved nybygging skal det tas hensyn til forurenset grunn, radon, elektromagnetisk stråling, luftforurensning, støy og annen forurensning.
- Ny arealbruk og/eller bebyggelse skal ikke medføre at truede naturtyper og arter går tapt.

6.2 Vann i by (pbl § 11-9 nr. 3 og 6)

Eksisterende bekker skal bevares så nært opp til sin naturlige form som mulig. Bekkelukking tillates ikke.

I arealplaner skal terreng- og overflateutforming, grønnstruktur, vegetasjon og overvannshåndtering samordnes.

Tiltak etter § 20-1 kan ikke godkjennes før det er dokumentert tilfredsstillende fordrøying av overvann på egen grunn.

I områder der det er identifisert utfordringer knyttet til overvannshåndtering av flomregn må dette løses i planprosessene.

Lukkede vannveier bør åpnes og restaureres i den grad det er praktisk gjennomførbart.

Temakart overvann og Veileder for overvannshåndtering for Drammen legges til grunn for vurderinger og råd til plan og byggesaker knyttet til dette temaet.

6.3 Flomveier (pbl § 11-9 nr. 5)

Naturlige flomveier skal i størst mulig grad bevares. Der det er behov skal det avsettes areal for nye flomveier. Bygninger og anlegg ved flomveier skal utformes slik at det oppnås tilstrekkelig sikkerhet.

6.4 Støy (pbl § 11-9 nr. 6)

Generelt:

Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) legges til grunn for all planlegging og byggesaksbehandling i kommunen.

Utenfor kommuneplanens avviksområde:

I rød støysone kan det ikke gis tillatelse til nye støyfølsomme bruksformål uten at området samtidig skjermes slik at utendørs støynivå blir lavere enn grenseverdiene for rød støysone (kommer ned i gul støysone).

Gul støysone er å betrakte som en vurderingszone der kommunen kan vurdere å gi tillatelse til oppføring av støyfølsom bebyggelse, dersom en støyfaglig utredning viser at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold (jfr. Tabell 3 i T-1442/2012).

Innenfor kommuneplanens avviksområde:

I kommuneplanens avviksområder, som er vist på støykartet, kan det vurderes å øke grenseverdiene (jfr. Tabell 3 i T-1442/2012).

Nødvendige forutsetninger for dette er at det dokumenteres tilstrekkelig kvalitet på fasadetiltak, inneklima og stille side (støysituasjon, luftkvalitet og lysforhold), og at nødvendige utredninger, avveininger og avbøtende tiltak foretas og fastsettes gjennom reguleringsplan.

Følgende vilkår skal allikevel være oppfylt ved bygging i gul og rød støysone: Minst 50 % av oppholdsrommene i hver boenhet og minimum 1 soverom, skal ha lavere støynivå utenfor vindu ved fasade enn nedre grenseverdier for gul støysone. Dersom det kun er ett oppholdsrom i en boenhet skal minst én fasade i dette rommet ha vindu som kan åpnes mot stille side.

Støy på uteoppholdsareal:

For hver boenhet skal støy på stille del av uteoppholdsarealer som angitt i norm for uteoppholdsareal (ref pkt 7.4) ha lavere støynivå enn nedre grenseverdi for gul støysone. Herunder skal felles lekeplasser og privat uteoppholdsareal ha lavere støynivå enn nedre grenseverdi for gul støysone, ref. støykrav i normen. Støyverdiene for øvrig påkrevd uteoppholdsareal skal ligge klart under nedre grenseverdier for rød støysone.

Utenfor rød og gul sone:

Ved planlegging og oppføring av ny bebyggelse til støyfølsomt bruksformål utenfor rød og gul sone behøves ikke støyvurdering, med mindre det aktuelle området er utsatt for støykilder utover vei og jernbane som gir grunn til å tro at grenseverdiene for gul sone overskrides.

Etablering av støyende arealbruk:

Ny eller vesentlig utvidelse av støyende arealbruk skal ikke etableres slik at eksisterende bebyggelse til støyfølsom bruk vil bli utsatt for støy over grenseverdiene for gul sone, eller slik at verdifulle friområder og friluftsområder utsettes for støy over grenseverdiene i kap. 3.5.2. i T-1442.

Ved etablering av nye parker og byrom bør stillhet vektlegges som en kvalitet man tar hensyn til ved utformingen.

6.5 Luftkvalitet (pbl § 11-9 nr. 6 og 8)

Ved regulering og søknad om tiltak som er følsomme for luftforurensing skal det vurderes gjennomført tiltak for å sikre tilfredsstillende luftkvalitet.

Temakart for luftsoner skal være retningsgivende for plan- og byggesaksbehandlingen. Ved regulering av og søknad om tiltak som er følsomme for luftforurensing, skal anbefalte grenser for luftkvalitet i T-1520 (eller de til en hver tid gjeldende statlige retningslinjene for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen) være retningsgivende.

6.6 Skred og steinsprang (pbl § 11-9 nr. 8)

Skredssikkerhet skal dokumenteres ved utarbeidelse av reguleringsplan. Der det ikke er gjort i forbindelse med reguleringsplan, skal det gjøres ved byggesøknad. I områder med løsmasser under marin grense må det gjøres grunnundersøkelser og geotekniske vurderinger for å avklare fare for kvikkleireskred.

Se pkt 9.2 særskilt i forhold til fareområder for kvikkleire. NVEs retningslinje 2-2011, eller etterfølgende revisjoner av denne skal legges til grunn for dokumentasjon av skredssikkerhet.

7. BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER TIL AREALFORMÅL FOR TRANSFORMASJON, BOLIG, NÆRING, MASSEUTTAK

7.1 Transformasjonsområder (pbl §§ 11-9 nr. 8)

Innenfor transformasjonsområdene (A-G og O) skal det utvikles en bymessig og variert bebyggelse med blandet formål, med hovedvekt på bolig. Områdene skal bygges ut på en måte som tilfører området og byen kvaliteter i form av møteplasser, aktivitetsarealer og nødvendig teknisk- og sosial infrastruktur.

Ref rekkefølgekrav i 1.2 og kvalitetskravene i kap 2. Temakartene for sykkelnett, grønnstruktur og overvann gir viktige føringer for videre program- og planarbeid for områdene.

7.2 Fortetting (pbl § 11-9 nr. 5)

I enebolig og småhusområder, der det ikke i annen gjeldende plan er angitt grad av utnyttning, skal maksimalt tillatt bebyggt areal (BYA) for utbyggingsprosjekter ikke overstige 30 % av netto tomt, inkludert garasje og boder. Antall parkeringsplasser i henhold til kommunens norm medtas i beregningen av BYA med 18 m² pr plass.

Landskapshensyn skal ivaretas ved utbygging. Utbyggings synlighet skal vurderes og forholdet til grøntforbindelser skal ivaretas og forbedres. Kontakten mellom byen og elva/fjorden skal opprettholdes og forsterkes. Fortetting skal fortrinnsvis tilrettelegges i bydeler med tilstrekkelig teknisk og sosial infrastruktur. Fortetting skal ikke gi uheldige trafikkbelastninger. Fortetting skal ikke føre til at grøntområder og rekreasjonsarealer bebygges. Fortetting skal tilføre strøket/naboskapet kvaliteter. Fortetting på eksisterende boligtomter kan skje ved fradeling der tomtestørrelse og terrengformegner seg. Både gjenværende og fradelte boligtomter skal være tilstrekkelig til å romme bolig, garasje og andre bygg. Parkering skal være i samsvar med kommunens norm. Både ny og gjenværende boligtomt skal ha tilfredsstillende leke og uteoppholdsarealer. Fradeling skal normalt ikke føre til at det oppstår tomter mindre enn 600 m², ved spesielt gunstige tomteforhold ned til 500m².

Ved fortetting i områder med eksisterende bebyggelse som er merket M på plankartet, skal minimum tomtestør-

relse ved fradeling være 1,5 daa av hensyn til områdets landskapskarakter.

I bymessige strøk utenfor sentrumsplanens virkeområde, kan det gis dispensasjon fra grense for tillatt grad av utnytting og bebyggelsestype. Det forutsettes imidlertid at grad av utnytting og type bebyggelse er tilpasset strøket for øvrig, og at krav til utendørs oppholdsareal og øvrige retningslinjer etterkommes.

7.3 Variert boligsammensetning

Lokal variasjon i boligsammensetning, bygningstyper og boligstørrelser, skal vektlegges. Det bør planlegges for noen større og familievennlige boliger på bakkeplan i alle større boligutbygginger. I reguleringsplaner kan det etter nærmere vurderinger settes krav om boligtypesammensetning.

7.4 Krav til uteoppholdsareal og lekeplasser (pbl § 11-9 nr. 5)

Ved fortetting i eksisterende boligområder og ved etablering av nye boliger skal det etableres tilstrekkelige utearealer og lekeplasser i henhold til Drammen kommunes norm for uteoppholdsarealer.

KVALITETSKRAV TIL UTEOPPHOLDSAREALER

Arealet skal

- Være variert og tilpasset utbyggingens størrelse.
- Kunne opparbeides med nødvendig utstyr for lek, spill for barn og unge, sittegruppe, beplantning o.l.
- Gi rom for både rolig opphold og støyende aktivitet.
- Være skjermet fra trafikkfare
- Tilfredsstillende nasjonale normer og anbefalinger knyttet til støy og annen forurensning, herunder også aktsomhet for magnetfelt og strålefare.

PRIVAT UTEOPPHOLDSAREAL

Ved ombygging/bruksendring av eksisterende bebyggelse gjelder samme bestemmelser som for ny bebyggelse.

Innenfor sentrumsplanen	MUA, m ² /bolig (boenhet)	Minste stille areal m ² /bolig (boenhet) <small>(arealet skal ligge utenfor gul støysone, L_{DEN} < 55 dB)</small>
Senterområde	3	3
Bybebyggelse/blandingsområde	3	3
Boligområde, leilighetsbygg, blokk	3	3

Inntil 50 % av privat uteoppholdsareal innenfor sentrumsplanen kan tillates på takterrasser dersom disse er universelt tilgjengelige.

Utenfor sentrumsplanen	MUA, m ² /bolig (boenhet)	Minste stille areal m ² /bolig (boenhet) <small>(arealet skal ligge utenfor gul støysone, L_{DEN} < 55 dB)</small>
Boligområde, leilighetsbygg, blokk	5	5
Boligområde, småhus. Leilighet BRA mindre enn 50m ² (hybel/sokkel osv)	50	15
Boligområde småhus. Rekkehus, leiligheter BRA større enn 50m ²	100	30
Boligområde småhus, 1-bolig	200	50
Boligområde småhus, 2-mannsboliger	150	50

FELLES UTEOPPHOLDSAREAL

Godkjent utomhusplan skal foreligge før rammetillatelse gis.

Innenfor sentrumsplanen	MUA m ² /bolig (boenhet)	Minste stille areal m ² /bolig (boenhet) (arealet skal ligge utenfor gul støysone, L _{DEN} < 55 dB)
Senterområde	10	5
Bybebyggelse/blandingsområde	15	7,5
Boligområde , leilighetsbygg, blokk	20	10

Inntil 50% av felles uteoppholdsareal innenfor sentrumsplanen kan tillates på takterrasser.

Utenfor sentrumsplanen	MUA m ² /bolig (boenhet)	Minste stille areal m ² /bolig (boenhet) (arealet skal ligge utenfor gul støysone, L _{DEN} < 55 dB)
Leilighetsbygg, blokk	30	15
Småhus (ved rekkehus og andre tettere småhustyper med mindre privat uteoppholdsareal enn eneboliger)	100	50

AREAL FOR LEK

Innenfor sentrumsplanen kan kvartalslekeplass, ballfelt og sentralt lekefelt erstattes av tilbud på offentlige områder, der disse vurderes å være tilstrekkelige, og ligge innenfor de angitte gangavstander. Beliggenhet og adkomst skal påvises.

Krav til kvartalslekeplass, ballfelt og sentralt lekefelt innebærer at det ved nye boligprosjekter utenfor sentrumplanområdet skal settes av areal og opparbeides areal tilrettelagt for aktivitet i henhold til normkravene. Terskelverdiene skal forstås relativt, og behov for nye arealer skal løses på områdenivå: Nye boligprosjekter skal bidra til å løse sin andel av behovet for nye lekearealer sett i forhold til boligprosjektets størrelse.

Hele byen	Maks avstand fra bolig i m	Pr. antall boliger/ stk enheter	MUA kvm	Støykrav
Sandlekeplass	50	50	50	Hele arealet skal ligge utenfor gul støysone, L _{DEN} < 55 dB
Kvartalslekeplass	200	150	1500	Minst 80 % skal ligge utenfor gul støysone
Ballfelt og Nærmiljøanlegg	500	150	1000 (min. 20x40 ballflate)	LAFmax 60 dB ved bolig
Sentralt lekefelt	500	500	5000 (alternativt 2x2500)	Minst 80 % skal ligge utenfor gul støysone

Minst 50% av felles uteoppholdsareal bør være solbelyst kl. 15.00, vårjevndøgn.

Ved behandling av reguleringsplan, områdeplan eller rammesøknad skal det dokumenteres hvordan de kvantitative rammekravene er løst, og hvordan ulike kategorier uteoppholdsarealer er fordelt geografisk innen planområdet eller mellom ulike kategorier av mer eller mindre private og offentlig tilgjengelige uteoppholdsarealer. Intern fordeling som avviker fra normkravenes minimumskrav for private, fellesprivate og offentlig tilgjengelige uteoppholdsarealer vil kunne aksepteres der det bidrar til bedre boligprosjekter og bedre uteoppholdskvaliteter enn å holde seg til normtallene.

Utfyllende retningslinjer er gitt i Drammen kommunes norm for uteoppholdsareal, se planbeskrivelsen.

Ved framstilling av planer skal konsekvenser for barn og unges oppvekstmiljø beskrives og vurderes særskilt jf Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, gitt ved Kgl. res. 1. september 1989.

7.5 Arealer for næringsformål og havneformål på Holmen og Brakerøya (pbl § 11-9 nr. 5)

- På areal avsatt til havnerelatert næring på Holmen (område merket 2 på arealplankartet) tillates kun etablering av næringsvirksomheter som etter kommunens skjønn er avhengige av nærhet til havn eller sjø, eller næringsvirksomhet som er tilknyttet vei, jernbane eller logistikk, samt administrasjon/kontor for disse virksomhetene.
- På areal avsatt til næringsformål (mellom E18 og Bragernesløpet) på Brakerøya (område merket 3 og 5 på kart) tillates kun nyetablering av næringsvirksomhet som etter kommunens skjønn tilfredsstiller kravet til høy arbeidsplassintensivitet, og utnytter Brakerøyas tilknytning til jernbanen.

8. BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER TIL AREALFORMÅL LANDBRUKS -, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER

8.1 LNF-områder (pbl § 11-9 nr. 5)

I LNF-områder er det ikke tillatt å føre opp ny bebyggelse eller andre varige konstruksjoner eller anlegg, eller fradele tomt til samme, som ikke er tilknyttet stedbunden næring/tradisjonell landbruksdrift eller allment friluftsmål.

Mindre om- og påbygninger av eksisterende boliger,

samt gjenoppbygging etter brann kan tillates under forutsetninger av at det ikke blir flere boligenheter. Eventuelle kårboliger skal oppføres i tilknytning til gårdstunet, men det tillates ikke fradelt grunn til boligen. Alle søknader om utvidelse av hytter eller gjenoppbygging etter brann innenfor LNF-områder behandles som dispensasjonssaker.

Det er ikke tillatt med oppføring av ny eller vesentlig utvidelse av hyttebebyggelse i kommunens LNF-område. Som vesentlig utvidelse av hytter regnes påbygging som medfører at bebyggelse på tomte overskrider 75 m² bruksareal (BRA). Mindre arealutvidelser av eksisterende hyttebebyggelse, samt gjenoppbygging etter brann, som ikke innebærer innlegging av vann, avløp (også private anlegg,) fremføring av vei og strøm kan tillates med utgangspunkt i en alminnelig vurdering av estetiske forhold.

8.2 LNF-område med bestemmelse om spredt boligbebyggelse (pbl § 11-11 nr. 1)

I LNF-område der spredt boligbygging er tillatt kan eksisterende hytter endres til boligformål forutsatt at generelle krav til boligbebyggelse er oppfylt. For spredt boligbebyggelse tillates det ikke å øke antall bruksenheter. Gjenoppbygging og/eller påbygging tillates når maksimum tillatt bebygd grunnareal (BYA) inkl. boder/garasje og biloppstillingsplasser ikke overstiger 20 % av nettotomteareal.

8.3 LNF-område med bestemmelse til vassdrag (pbl §§ 1-8 og 11-11 nr. 5)

Byggeforbudssone langs vassdrag i LNF-områder: Det ikke tillatt å etablere landbruksveger, masseuttak eller bygge- og anleggstiltaket etter § 20-1 eller fradeling til slike formål når tiltaket ligger nærmere enn 100 m. fra hovedelver, sideelver, større bekker, innsjøer og tjern. Langs mindre bekker: 50 m. Forbudet gjelder også for driftsbygninger i landbruket.

I LNF-områder for spredt boligbebyggelse kan eksisterende bebyggelse med avstand minst 50m fra vassdrag tillates utvidet.

Kommunen kan gi særskilt tillatelse til opparbeiding av turstier og annen tilrettelegging for allmennheten i byggeforbudssonene langs vassdrag. Slike tiltak skal ta hensyn til viktige forekomster og biotoper for verdifulle arter.

9. BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER TIL HENSYNSSONER

9.1 Hensynssone fareområde flom (pbl § 11-8 a)

Innenfor fareområdet vist på plankartet er det fare for oversvømmelse/flom. Det er derfor ikke tillatt å oppføre bygninger eller konstruksjoner i området uten at disse er beregnet på slike belastninger. Sonen er beregnet ut i fra 200 års flomhøyde.

Alle ny bebyggelse skal bygges for å tåle belastninger fra 200-års-flom. Anlegg og konstruksjoner som plasseres i flomsonen skal enten konstrueres og bygges for å tåle vannbelastningene eller de skal kunne fjernes ved varsling av flom. Se planbestemmelse 1.2 om krav til dokumentasjon.

9.2 Hensynssone fare for kvikkleireskred H 310 (pbl § 11-8 a)

For sone H310-1, som angir områder med mulig fare for kvikkleireskred, tillates ikke tiltak som kan utløse slike skred. Ved regulering og søknad om tiltak kreves fagkyndig utført ROS-analyse/fareutredning som dokumenterer at de til enhver tid gjeldende forskrifter ivaretas.

9.3 Hensynssone for friluftsliv og bevaring kulturmiljø / naturmiljø (pbl § 11-8 c)

Det skal tas hensyn til særskilte kvaliteter knyttet til friluftsliv, kulturmiljø og naturmiljø innenfor hensynssonene, jf nærmere omtale av de enkelte områdene i planbeskrivelsen.

9.4 Båndlagt område etter lov om forvaltning av naturens mangfold, hensynssone H 720 (pbl § 11-8 d)

Området Rismyr er båndlagt etter lov om forvaltning av naturens mangfold.

9.5 Eksisterende planer (pbl § 11-8 f)

Tidligere stadfestede og egengodkjente kommunedelplaner, regulerings- og bebyggelsesplaner med bestemmelser skal fortsatt gjelde. Der tilsvarende tema ikke er behandlet i kommunedelplanene,

gjelder kommuneplanens bestemmelser. Unntak fra dette er krav til parkering og uteoppholdsareal (jf punkt 4.4 og 7.4) hvor kommuneplanens bestemmelser gjelder foran andre arealplaner vedtatt før 25.09.2014.

Følgende kommunedelplaner med bestemmelser skal fortsatt gjelde i samsvar med forannevnte:

1. Sentrum, vedtatt av Drammen Bystyre 30.5.2006, med følgende unntak:
 - a. Område 16 i kommunedelplan for sentrum endrer formål fra boligområde til transformasjonsområde for byutvikling gjennom kommuneplanen
 - b. Byggehøyder for knutepunktsutvikling ved Strømsø torg og Høgskolen / Papirbredden, jf retningslinjer til pkt 2.1 gjelder foran sentrumsplanen
 - c. Tokning av gesims- og mønehøyde for bygg med flate tak, jf retningslinje til pkt 2.1 gjelder foran sentrumsplanen
2. Gatebruk på Strømsø, vedtatt av Drammen Bystyre 22.6.2004
3. Kommunedelplan for Drammenselva, vedtatt av Drammen Bystyre 29.04.91
4. Kommunedelplan for Verkenselva, vedtatt av Drammen Bystyre 22.03.94
5. Kommunedelplan for Sentrumsring, parsell Bragernes, vedtatt av Drammen Bystyre 28.02.95
6. Kommunedelplan for Gulskogen, vedtatt av Miljøverndepartementet 07.05.97
7. Kommunedelplan for Tilfartsvei vest / Tilfartsvei Konnerud, vedtatt av Drammen bystyre 17.12.2002

10. BESTEMMELSER FOR BRUK AV SKILT OG REKLAME

(pbl § 11-9 nr. 5)

Innholdet i norm for skilt og reklame vedtatt som vedtekt av Drammen bystyre 29.05.01 skal legges til grunn for plan- og byggesaksbehandlingen, og følger som vedlegg til kommuneplanens arealdel.

8. LESEVEILEDNING TIL PLANKARTET

Planen er utarbeidet etter plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 som er ny siden forrige kommuneplan. Oppbygging av plankart med tilhørende bestemmelser er gjort etter ny lov og tilhørende kartforskrift. For å tydeliggjøre de strategisk viktige grepene i plankartet, er det gjort en grafisk endring i forhold til kartforskriftens fargekoder for transformasjonsområdene. For å gjøre temakart for støy og flom mer leservennlige, er områdene vist med farger i stedet for skraver. All sosi-koding er i henhold til kartforskriften.

- De strategisk viktige byutviklingsområdene – transformasjonsområdene A-G og O er vist på kartet med brun/hvit stripete skraver. Dette er områder som skal utvikles med bymessig bebyggelse og blandede formål. Formålet er nytt i forhold til forrige kommuneplan (av 2008).
- Områdene som har gul/hvit stripete skraver tilsvarer områdene som i kommuneplanen av 2008 hadde heldekkende gul farge og het områder for byutvikling. Benevnelsen og innholdet i formålet videreføres.
- Alle områder som videreføres med uendret arealbruk fra forrige kommuneplan, er vist som eksisterende områder. Det gjelder uavhengig av om de er regulert eller ikke, utbygd eller ikke. Bare utbyggingsområder som er lagt inn som nye områder i forhold til forrige kommuneplan er vist som framtidige områder. Det vil si at betegnelsen «eksisterende» relaterer seg til at området allerede er avklart som utbyggingsområde, mens «framtidig» relaterer seg til at det avklares gjennom denne kommuneplanen.

9. ROS-ANALYSE

Bakgrunn og prosess

Kommunens administrasjon, ved aktuelle virksomheter, har jobbet sammen i tre samlinger for å utarbeide ROS-analysen. Det er også avholdt møte med vassdragsteknisk ansvarlig (felles for 8 kommuner og Glitrevannverket), som ivaretar hensynet til alle dammene som kommunen har ansvar for. Også i forhold til drikkvannsforsyning er det avholdt møte med Glitrevannverket.

Avgrensning

Plan- og bygningslovens § 4-3. Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse:

«Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal planmyndigheten påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet, eller selv foreta slik analyse. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Område med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone, jf. §§ 11-8 og 12-6. Planmyndigheten skal i arealplaner vedta slike bestemmelser om utbyggingen i sonen, herunder forbud, som er nødvendig for å avverge skade og tap.»

I ROS-analysen er forhold og hendelser som kan sette liv og helse, natur og miljø, ressurser og økonomiske interesser i fare vurdert. ROS-analysen tar bare med vurderinger i forhold til:

- Alvorlige forhold og hendelser av en viss størrelse som kan inntreffe i fredstid er vurdert, «...har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, ...», og bare i forhold til risiko og sårbarhet. Andre temaer vurderes i konsekvensutredningen, eksempelvis miljø, natur, forurensning, helse, trafikk m.v.
- Tema som er aktuelle og relevante for kommuneplanens arealdel og detaljeringsnivået her. Kravet om ROS-analyse for reguleringsplaner vil ivareta et ytterligere detaljeringsnivå

ROS-analysen tar ikke opp i seg det som naturlig faller inn under en ROS-analyse for de "objektene" som måtte etablere seg på områdene. Disse vil måtte utarbeide sine egne ROS-analyser tilpasset sin virksomhet. Heller ikke tema som hører inn under HMS-regelverket er med.

1. Lite sannsynlig	2. Noe sannsynlig	3. Sannsynlig	4. Meget sannsynlig
Mindre enn én gang hvert 50. år	Mellom én gang hvert 10. år og én gang hvert 50. år	Mellom én gang i året og én gang hvert 10. år	Én gang i året eller oftere

Sannsynlighetsinndeling (hendelsesfrekvens). Hentet fra kommunens ROS-analyse

Valg av tema/hendelser

Etter en gjennomgang i kommunes administrasjon er 8 temaer valgt ut. I utvelgelsen er det tatt utgangspunkt i kommunens mal for ROS-analyser i reguleringsplaner, kommunens sektorovergripende ROS-analyse, Fylkes-ROS og veiledere fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).

1. Steinsprang
2. Kvikkleireskred og løsmasseskred
3. Flom fra Drammenselva og stormflo
4. Flom fra mindre elver og bekker
5. Regulerte vassdrag og dambrudd
6. Brann og eksplosjon (storulykke-forskriften)
7. Lokale utslipp
8. Drikkvannsforsyning

Klimatilpasning

Flere av de valgte temaene er svært aktuelle i forhold til et klima i endring og hensynet til slike problemstillinger tatt med i utredningene som er gjort.

Risikostyringsmål

Uønskede hendelser er vurdert i forhold til følgende tre «risikostyringsmål»:

- Liv og helse: Konsekvens for mennesker; fysiske skader som resultat av en uønsket hendelse.
- Ytre miljø: Konsekvens for miljøet; skade på ytre miljø, eksempelvis utslipp til vann eller grunn, utglidninger, samt skade på naturområder, og evt. kulturminner og kulturmiljøer som resultat av en uønsket hendelse.
- Økonomi / tap av materielle verdier: Materielle skadekostnader som resultat av en uønsket hendelse.

Vurdering av sannsynlighet og konsekvens

En hendelses risikonivå er gitt av sannsynligheten for at hendelsen kan inntreffe og konsekvensen dersom den inntreffer, jf NS 5814:2008 Krav til risikoanalyser:

Risiko = sannsynlighet x konsekvens

Hvor ofte en uønsket hendelse kan inntreffe, uttrykkes ved hjelp av begrepet sannsynlighet eller hendelsesfrekvens. Følgende sannsynlighetsinndeling ligger til grunn for denne ROS-analysen:

Tabellen under viser inndeling i konsekvensskala for hvert risikostyringsmål. For inndeling i konsekvenser for 'liv & helse' og 'økonomi/tap materielle verdier' er det tatt utgangspunkt i fylkesmannens rapport (Fylkes-ROS), men verdiene er skalert ned på bakgrunn av innbyggertallet i Drammen kommune

sett i forhold til Buskerud fylkes innbyggertall. Konsekvensskalaene må leses hver for seg da konsekvensene ikke er sammenlignbare. Eksempelvis mener vi at svært store materielle skader ikke er likestilt med dødelig skade. Kronebeløpene er justert noe opp i forhold til kronekurs.

Konsekvenskategori	Risikostyringsmål		
	Liv & helse	Ytre miljø	Økonomi/tap av materielle verdier
1. Ubetydelig	Lettere skadde	Mindre miljøskade	Skader for inntil 300.000 NOK
2. Mindre alvorlig	Hardt skadde	Miljøskader som krever tiltak	Skader for 300.000 – 3 MNOK
3. Betydelig	1 – 4 døde	Miljøskader som krever større tiltak	Skader for 3 – 30 MNOK
4. Alvorlig	5 – 10 døde	Omfattende og langvarige skader på miljøet	Skader for 30 – 150 MNOK
5. Svært alvorlig	Flere enn 10 døde	Omfattende og uopprettelige skader på miljøet	Skader for mer enn 150 MNOK

Konsekvensinndeling for hvert risikostyringsmål. Hentet fra kommunens ROS-analyse (noe bearbeidet).

Presentasjon av risikobilde – risikomatriser
 Risiko er definert som en funksjon av sannsynlighet og konsekvens. Alle identifiserte hendelser gis en sannsynlighet, samt en konsekvens i forhold til hvert av risikostyringsmålene. For å presentere risikoene benyttes en risikomatrix for hvert risikostyringsmål. På bakgrunn av gitt sannsynlighet og konsekvens, plasseres hendelsene i risikomatrixene, som så rangerer hendelsene etter hvor alvorlig risikoen er. Risikomatrixene er delt inn 3 risikoområder:

- **Høy** – hendelser som havner i det røde området har høy risiko. Risikoreducerende tiltak er nødvendig.
- **Middels** – hendelser som havner i det gule området

har middels risiko. Eksisterende rutiner og risikoreducerende tiltak bør kvalitetssikres og eventuelt suppleres. Mer detaljerte vurderinger og eventuelle utfyllende analyser gjennomføres som grunnlag for å vurdere kost-/nytteeffekten knyttet til nye risikoreducerende tiltak.

- **Lav** – hendelser som havner i det grønne området har lav risiko. Risikoreducerende tiltak er ikke nødvendig

De aktuelle (mulige) forholdene/hendelsene er beskrevet og satt inn i en matrise der forholdet mellom sannsynlighet og konsekvenser vises:

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Betydelig	4 Alvorlig	5. Svært alvorlig
1. Lite sannsynlig	1	2	3	4	5
2. Noe sannsynlig	2	4	6	8	10
3. Sannsynlig	3	6	9	12	15
4. Meget sannsynlig	4	8	12	16	20

- Hendelser i **røde** felt: Tiltak nødvendig, i utgangspunktet ikke akseptabelt
- Hendelser i **gule** felt: Tiltak må vurderes.
- Hendelser i **grønne** felt: Ikke signifikant risiko, men risikoreducerende tiltak kan vurderes

9.1 Oppsummering

Sammenstilling av temaene

Under risiko er det vist til det risikostyringsmålet med høyest risiko.

Nr	Hendelse/ situasjon	Risiko
1.	Steinsprang	4
2.	Kvikkleireskred og løsmasseskred	6
3.	Flom fra Drammenselva og stormflo	6
4.	Flom fra mindre elver og bekker	9
5.	Regulerte vassdrag og dambrudd	3
6.	Brann og eksplosjon	6
7.	Lokale utslipp	9
8.	Drikkevannsforsyning	6

9.2 Tiltak

Det kartlagte risikonivået gir en indikasjon på hvor alvorlig hendelsene er for Drammen. For en del av hendelsene/temaene er det allerede iverksatt rutiner og risikoreduserende tiltak. Disse ligger til grunn for det risikobildet som er presentert i denne ROS-analysen.

I analysen er det identifisert forslag til ytterligere risikoreduserende tiltak. Det anbefales at det vurderes og iverksettes risikoreduserende tiltak for hendelsene i henhold til følgende:

- For hendelser som er vurdert å ha høyt risikonivå (rødt risikoområdet), er risikoreduserende tiltak nødvendig.

Nr	Hendelse/situasjon	Tiltak
1.	Steinsprang	Bestemmelse pkt 6.6 i kommuneplanen med krav til dokumentasjon av skredsikkerhet ved utarbeidelse av reguleringsplan
2.	Kvikkleireskred og løsmasseskred	Bestemmelse pkt 6.6 i kommuneplanen med krav til dokumentasjon av skredsikkerhet ved utarbeidelse av reguleringsplan. Særskilt bestemmelse i forhold til fareområde for kvikkleire i pkt 9.2
3.	Flom fra Drammenselva og stormflo	Hensynssone for flomfare knyttet til 200 års-flom er lagt inn i plankartet med tilhørende bestemmelse pkt 9.1
4.	Flom fra mindre elver og bekker	Hensyn til flomveier og overvannshåndtering er særskilt omtalt i planbeskrivelsen kap 4.4.5, og inngår i flere av planbestemmelsene

- For hendelser med middels risikonivå (gult risikoområdet), bør eksisterende rutiner og tiltak kvalitetssikres og eventuelt suppleres med nye risikoreduserende tiltak.

Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

I analysen er det identifisert forslag til risikoreduserende tiltak for hendelser. Tabellen nedenfor beskriver hvilke tiltak som er tatt inn i kommuneplanens arealdel, og hva som ivaretas på annen måte.

5.	Regulerte vassdrag og dambrudd	Ingen tiltak nødvendig i kommuneplanens arealdel.
6.	Brann og eksplosjon	Ivaretas gjennom krav til ROS-analyser i reguleringsplaner, informasjon i tilgjengelige registre, hensyn i kommunens sektorovergrepene ROS-analyse og dialog med bedriftene i plan- og byggesaker.
7.	Lokale utslipp	Ingen tiltak nødvendig i kommuneplanens arealdel.
8.	Drikkevannsforsyning	Det er lagt hensynssone for nedslagsfelt drikkevann

10. KONSEKVENsutREDNING

I henhold til plan- og bygningsloven § 4.2 skal kommuneplanens virkninger for miljø og samfunn utredes. Utredningene skal gjennomføres på et overordnet nivå, og samtidig være beslutningsrelevante for konkrete forslag til arealbruk og bestemmelser.

Konsekvensen av større endringer i eksisterende områder, og alle nye utbyggingsområder er vurdert.

Det er gjort en samlet vurdering av planforslaget sett opp mot framskrivinger av dagens utviklingstrender (0-alternativet).

I planprogrammet for kommuneplanens arealdel fastsatt 15.10.2013, er det klargjort hvilke tema som skal vurderes. De enkelte temaene er nærmere beskrevet i kapitlene over, og gir grunnlaget for vurderingen av konsekvenser. I dette kapitlet om konsekvenser fokuseres det på vurderingene, mens det vises til de tidligere kapitlene for utfyllende informasjon.

10.1 Samlet vurdering av konsekvenser

I dette kapitlet er det gjort en vurdering av de samlede konsekvensene av planforslaget i henhold til temaene fastsatt i planprogrammet.

Samordnet areal- og transportutvikling

Planen legger til rette for fortetting med boliger og arbeidsplasser i bybåndet. Det gir mulighet for bymiljøvennlig byvekst der transportveksten kan håndteres ved økt bruk av kollektivtransport, gange og sykkel i tråd med Buskerudbyens strategiske areal- og transportplanarbeid og Bystrategi for Drammen 2013 - 2036. Planen legger opp til å utnytte byutviklingsmuligheter Buskerudbypakke 2 åpner for. Utvikling av et bymiljøvennlig bylandskap med mindre bilavhengighet innebærer i tillegg til fortetting en tilrettelegging av uterom og infrastruktur

som innbyr til å bruke nærmiljøet og bevege seg uten bil. Planen omfatter sykkelstrategi og hovedplan sykkel som peker ut traséer for framtidens hovedsykkelssystem og planbestemmelser om hvordan dette skal hensyntas ved tiltak og planarbeid.

- Kommuneplanen er i tråd med overordnede nasjonale, regionale og lokale målsettinger for samordnet areal- og transportutvikling.

Lufforurensing

De viktigste kildene til lokal lufforurensing i Drammen er veitrafikk (eksos og støv) og vedfyring. I kommuneplan-sammenheng er de viktigste tiltakene for å redusere problemene med lufforurensing, knyttet til valg av strategi for byutvikling og transport.

Kommuneplanen legger til rette for at byveksten i hovedsak konsentreres til elvedalen der det ligger til rette for bruk av miljøvennlig transport. Det åpnes ikke for (ny) satellittutbygging.

Gjennom tiltak i Buskerudbypakke 2 og økt tilrettelegging for kollektivtransport og sykkel er målsettingen at andelen av reiser med privatbil skal reduseres med minst 10 prosentpoeng fram mot 2023.

Planbestemmelsene stiller krav om at det ved regulering og søknad om tiltak som er følsomme for lufforurensing skal vurderes gjennomført tiltak for å sikre tilfredsstillende luftkvalitet.

- Dersom man klarer å legge om transportmønsteret i tråd med målsettingene, vil det gi et positivt bidrag i forhold til lufforurensingen i Drammen.

Klimagasser og energi

I kommuneplan-sammenheng er de viktigste tiltakene for å redusere utslipp av klimagasser og redusere energibruken, knyttet til valg av strategi for byutvikling og transport. Ref kap 9.1.1 legger planen til rette for fortetting med boliger og arbeidsplasser i bybåndet. Det gir mulighet for bymiljøvennlig byvekst

der transportveksten kan håndteres ved økt bruk av kollektivtransport, gange og sykkel. Intensjonen med de strategiske grepene som er lagt i planen, er at andelen av reiser med privatbil blir redusert med minst 10 prosentpoeng fram mot 2023. Planbestemmelsene stiller krav om at større bygg som oppføres/ombygges innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme, skal tilknyttes fjernvarmeanlegget.

- Planen forutsetter økt energibruk som følge av at stor byvekst
- Dersom man klarer å nå målsettingen om redusert bruk av privatbil som følge av arealstrategiene i planen, vil det være positivt i forhold til mål om å redusere utslipp av klimagasser og energibruk.
- Planen har ellers verken negative eller positive konsekvenser i forhold til klima- og energiforsyningen.

Konsekvenser av klimaendringer

For å gjøre byens fysiske struktur mer robust mot flom og ekstremvær som følge av klimaendringer inneholder planen en overvannsstrategi og bestemmelser med krav til hvordan overvannshåndtering skal tas hensyn til ved tiltak og planarbeid. Flomhensyn videreføres.

- Overvannsstrategien og kommuneplanens bestemmelser skal bidra til å redusere de negative konsekvensene av klimaendringer.

Landbruk, landskap og naturmangfold

Planen inneholder mulighet for utbygging på arealer som til sammen kan gi nedbygging av inntil 388 daa dyrka mark, hvorav 168 daa til boligformål (Pukerud/Kleggen/Stormoen) og 220 daa til næring (Gulliksrud og Solum Søndre).

Planen berører lokalt viktig kulturlandskap ved Pukerud/Kleggen/Stormoen, Solum Søndre og by- og fjordlandskapet ved utbygging av Holmen.

Videre utfylling av Holmen ligger innenfor område som er definert som svært viktig marinøkologisk område av nasjonal interesse (ref Naturbase). Tiltaket må utredes nærmere for å fastslå graden av negativ konsekvens og eventuelle avbøtende tiltak. Det er ellers ikke kjente naturverdier innenfor de øvrige, nye utbyggingsområdene.

- Planen gir negative konsekvenser for landbruk med nedbygging av inntil 388 daa.
- Planen gir i noen grad negative konsekvenser for lokalt viktig landskap
- Planen kan gi negative konsekvenser for naturverdier, og bestemmelsene stiller krav ytterligere utredning, eventuelt innarbeiding av avbøtende tiltak ved utarbeidelse av reguleringsplan (Holmen)

Fjorden og strandsonen – allmenne interesser

Tilgang til Drammenselva og fjorden er kvaliteter som kommunen har jobbet målrettet med over lang tid. Dette videreføres i denne planen og inngår i arbeidet med å utvikle grønnstrukturen, gode forbindelser og bynært friluftsliv. Planen forutsetter at dette implementeres i videre planlegging og utbyggingsprosjekter, slik at allmennhetens tilgang til strandsonen og fjorden kan styrkes framfor svekkes gjennom ny utvikling.

- Planen gir ingen negative konsekvenser for allmenne interesser knyttet til fjorden og strandsonen
- Utviklingsprosjektene kan gi noen positive konsekvenser i form av økt tilgjengelighet til fjorden og strandsonen.

Grønnstruktur og friluftsliv

Planen omfatter strategi for videreutvikling av systemet av fellesarenaer, møteplasser, parker, idrettsanlegg og aktivitetsarenaer innenfor byggesonen og bestemmelser om hvordan dette skal tas hensyn til ved tiltak og planarbeid. Nye utbyggingsområder berører ikke viktige områder for friluftsliv.

- Planen gir ingen negative konsekvenser for grønnstruktur og friluftsliv
- Planen gir positive konsekvenser ved at ny grønnstruktur og fellesarenaer skal utvikles i takt med byutviklingen og byveksten.

Kulturminner

Sentrumsplanens prinsipper for bevaring av kulturminner videreføres for hele kommunen. Det fullføres oppdatert kulturminneregistrering og bevaringsverdivurderinger for alle bydeler, og Sentrumsplanens bestemmelser for hvordan hensyn til bevaringsverdi skal vurderes opp mot andre hensyn ved plan- og byggesaksbehandling videreføres i planen. Nye utbyggingsområder berører ikke kjente, automatisk fredede kulturminner. Nyere tids kulturminner på Gulliksrud kan bli berørt av utbyggingen.

- Planen gir ingen kjente konsekvenser for automatisk fredede kulturminner.
- Planen gir noe, usikker, negativ konsekvens for nyere tids kulturminner (Gulliksrud)

Støy

I forrige kommuneplan fulgte avvikssonen for støy Sentrumsplanavgrensingen. (Avvikszone for støy er det unntaksområdet der støyfølsom arealbruk kan tillates tross støybelastning dersom effekt av støyreducerende tiltak kan dokumenteres). For å legge til rette for et bymiljøvennlig byutviklingsmønster som genererer mindre biltrafikk på sikt utvides avvikssonen i planen til å omfatte en større del av fortettingsområdene langs hovedkollektivsystemet i bybåndet.

- Hensynet til støy er innarbeidet i kommuneplanen etter retningslinjene i T-1442.

Barn og unge og universell utforming

Planen legger til rette for en byutvikling hvor ny vekst skal bidra til en by med kvaliteter som er særlig viktige for barn og unge; nemlig utvikling av nye arenaer for lek, idrett og sosiale møteplasser og økt tilrettelegging for gående og syklende. Gjennom områdeplanlegging skal nye skoler/barnehager og idrettsanlegg sikres, og det skal satses på skolen som nærmiljøanlegg for sine bydeler. Dette styrkes ved lokalisering av idrettsarenaer og flerbrukshaller ved og nær skolene.

Stor byvekst gir press på arealene, og det er viktig at intensjonene i planen følges opp for å unngå nedbygging av uteområder som er viktige for barn og unge.

Det er gitt bestemmelser i planen som skal sikre universell utforming og tilgjengelighet for alle.

- Forutsatt at planens intensjoner videreføres i videre plan- og utbyggingsarbeid skal det ikke gi negative konsekvenser for barn og unge. Stor byvekst vil gi økt press på grønne arealer, og krever at barn og unges interesser blir fulgt opp og ivaretatt i videre prosesser.

10.2 Konsekvensutredning av enkeltområder

Alle temaer vurderes etter et sett kriterier som hvor forslagene blir kategorisert til å gi:

Liten negativ-, ingen-, positiv konsekvens
Middels- eller usikker negativ konsekvens
Stor eller svært stor negativ konsekvens

Vurderingskriterier

Landbruk

Norge har svært begrensede jordbruksarealer sammenlignet med andre land. Kun ca. 3 prosent av Norges areal er dyrka jord, i overkant av 1/3 av dette er egnet til matkornproduksjon. Med dyrka jord menes fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite. Det er en nasjonal målsetting om å begrense omdisponering av dyrka mark. Ivaretagelse av dyrka mark og verdifullt kulturlandskap er forankret i blant annet Meld. St. 9 (2011-2012) Landbruks- og matpolitikken og forrige kommuneplan.

Utbyggingsforslag som gir usikker-, moderat-, eller stor negativ konsekvens:

- Mulig nedbygging av dyrka mark, eller verdifullt kulturlandskap

Landskap

Landskapet speiler steders identitet, ivaretagelse av viktige landskapselementer er derfor avgjørende i bærekraftig stedsutvikling. Ivaretagelse av landskap er blant annet forankret i Den europeiske landskapskonvensjonen som trådte i kraft 1. mars 2004.

Utbyggingsforslag som gir usikker-, moderat-, eller stor negativ konsekvens:

- Mulige nedbygging eller påvirkning av verdifullt landskap

Naturmangfold

Et rikt artsmangfold bidrar til opplevelse, læring, økologisk balanse og bærekraftig utvikling. Ivaretagelse av naturmangfold er blant annet forankret i naturmangfoldloven (2009) med tilhørende forskrifter.

Utbyggingsforslag som gir usikker-, moderat-, eller stor negativ konsekvens:

- Mulige nedbygging eller påvirkning av naturtype (a, b (c), prioriterte arter samt truede arter i norsk rødliste.

Fjorden og strandsonen

Strandsonen langs sjø og vassdrag er en ikke fornybar ressurs som har stor verdi for biologisk mangfold, landskapet og muligheten for fri ferdsel.

Utbyggingsforslag som gir usikker-, moderat-, eller stor negativ konsekvens:

- Mulig nedbygging av områder innenfor 50 m belte langs Drammenselva og fjorden.

Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminner og kulturmiljøer er verdifulle landskapselementer og identitetsbærere som fremtidens samfunn skal tuftes på. Ivaretagelse av kulturminner er forankret i blant annet kulturminneloven (1978).

Utbyggingsforslag som gir usikker-, moderat-, eller stor negativ konsekvens:

- Mulig nedbygging eller påvirkning av fredete kulturminner eller kulturmiljø.

Støy

I retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012) det beregnes to støysoner rundt viktige støykilder, en rød og en gul sone. I generelle trekk utløser gul støysoner at det skal redigjøres for konsekvenser og eventuelle avbøtende tiltak. Rød støysoner regnes som kritisk for støyfølsom bebyggelse.

Utbyggingsforslag som gir usikker-, moderat-, eller stor negativ konsekvens:

- Innspill til boligbygging innenfor gul eller rød støysone gir usikker negativ konsekvens.

Klimagasser og energi

Bilbasert utbyggingsmønster og bolig-satellitter vil gi økt bruk av privatbil og høyere utslipp av klimagasser.

Utbyggingsforslag som gir usikker-, moderat-, eller stor negativ konsekvens:

- Bilbasert lokalisering av bolig eller handel

Klimaendringer (flomfare)

Økt nedbørshyppighet er en følge av klimaendringene og det er en stor fremtidig utfordring å sikre bygg og andre strukturer mot flom.

Utbyggingsforslag som gir usikker-, moderat-, eller stor negativ konsekvens:

- Registrert flomfare
- Vassdrag innenfor, tilgrensende, eller nærliggende områdeavgrensningen.

Luftforurensing

I retningslinje T-1520 for luftkvalitet er det utarbeidet statlige anbefalinger om hvordan luftkvalitet bør håndteres i arealplanleggingen. Det er utarbeidet luftsonekart for Drammen i henhold til veileder T-1520. Fordi det er knyttet usikkerhet til kartene, skal de kun brukes som veiledende aktsomhetskart.

Utbyggingsforslag som gir usikker-, moderat-, eller stor negativ konsekvens:

- Innspill til boligbygging innenfor gul eller rød aktsomhetssone for luftforurensing gir usikker negativ konsekvens.

Samordnet areal- og transportplanlegging

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Utbyggingsforslag som gir usikker-, moderat-, eller stor negativ konsekvens:

- Boligsatellitter og bilbasert lokalisering av arbeidsintensive og/eller besøksintensive virksomheter.

Friluftsliv

Grønnstruktur og områder for nærmiljø, friluftsliv og rekreasjon er viktig for blant annet mobilitet, opplevelser og stedsutvikling.

Ivaretagelse av områder for friluftsliv og rekreasjon er blant annet beskrevet i Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv (2013).

Utbyggingsforslag som gir usikker-, moderat-, eller stor negativ konsekvens:

- Mulig nedbygging av verdifulle områder for nærmiljø, friluftsliv og rekreasjon.

Barn og unge

Arealer som brukes av barn og unge sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Nye boligområder bør gi mulighet for trafiksikker skolevei. Ivaretagelse av barn- og unges interesser er blant annet forankret i plan og bygningsloven (2008) og Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

Utbyggingsforslag som gir usikker-, moderat-, eller stor negativ konsekvens:

- Mulig nedbygging av områder aktivt brukt av barn og unge.
- Usikkerhet om det kan etableres trafiksikker skolevei.

Boligområder

1. Boligområde øst for Fjell

Gnr/Bnr: 23/16 og del av 22/16, 23/1 og 24/1

Dagens formål: LNF

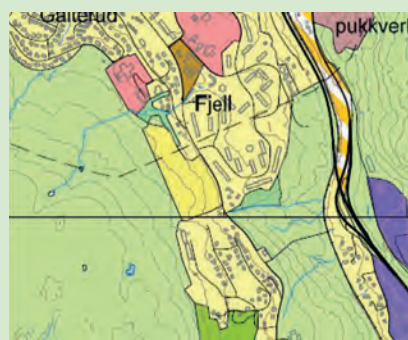
Foreslått formål: Boliger

Arealstørrelse: ca. 70 daa

Forslagsstiller: Drammen kommune/Fjell 2020

Beskrivelse:

- Området ligger øst for Fjell mellom eksisterende boligområde og Galterud skole.
- Området består av 70 daa skog.
- Dominerende arealbruk i omkringliggende områder er bolig og LNF
- Tiltakshaver ønsker å legge til rette for at eiendommen skal utvikles til boliger.



Kartskissen viser foreslåtte arealbruksendring (mørk gult felt)

Tema	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold		
Landbruk, landskap og naturmangfold		Bygger ned noe av det sammenhengende marka/skogsområdet.
Fjorden og strandsonen		Ikke aktuelt
Kulturminner		Det er ikke kjente kulturminner i området, hverken arkeologi eller nyere tid.
Støy		Et belte nærmest vei ligger i gul og rød sone for støy.
Klimagasser og energi		Området har god kollektivdekning med fire bussavganger i timen.
Klimaendringer (flomfare)		Området er ikke flomuetsatt
Luftforurensning		Området ligger utenfor gul og rød sone i aktsomhetskart for luftforurensing
Samfunnsforhold		
Samordnet areal og transportutvikling		Området er i tråd med kommunens overordnede strategier for samordnet areal- og transportplanlegging og vil supplere boligtilbudet i skoleinntaksområdet.
Grønnstruktur og friluftsliv		Området er skog i dag. Det er ikke registrert stier i kartet.
Barn og unge og universell utforming		Området ligger tett opepp mot skole og eksisterende boligområder. Terrenget er bratt, universell utforming på utomhusarealer kan være utfordrende.
Samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet		Det går høyspentledning gjennom området. For øvrig er det ikke kjente forekomster av kvikkleire eller rasfare og området er ikke utsatt for fare fra nærliggende virksomhet.

Samlet vurdering og eventuelle alternativer

Området er egnet til boliger, har god kollektivdekning og ligger tett opp mot eksisterende barneskole.

Merknader

Høyspentledning må legges i bakken gjennom området ved en evt utbygging.

2. Boligområde Pukerud/Stormoen/Kleggen

Gnr / Bnr: 102/2, 104/1 og 104/19

Dagens formål: LNF

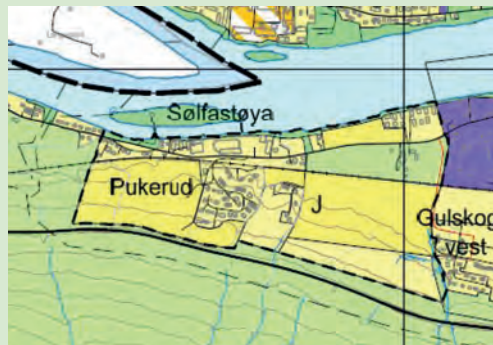
Foreslått formål: Boliger

Arealstørrelse: 120 + 135 + 25 daa


Forslagsstiller: Erling Haraldstad m.fl

Beskrivelse:

- Området ligger vest for Gulskogen og sør for jernbanelinjen.
- Området består av 168 daa dyrket mark av beste kvalitet.
- Dominerende arealbruk i omkringliggende områder er jordbruk bolig og næring. Tiltakshaver ønsker å legge til rette for at eiendommen utvikles til boliger.



Kartskissen viser foreslåtte arealbruksendring (mørke gule felter)

Tema	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold		
Landbruk, landskap og naturmangfold		Store deler av området er i dag dyrket mark, til sammen 168 daa. Det ikke kjente forekomster av arter eller biotoper som skal tillegges vekt. Landskapet er en del av det store landskapsrommet i dalbunnen med elva og kulturlandskap nederst og skogkledde lier oppover. Kulturlandskapet er oppbrutt av bebyggelse, men har en lokal verdi.
Fjorden og strandsonen		Jordet til Stormoen grenser mot Drammenselva og ligger innenfor 100-meterssonen til vassdraget.
Kulturminner		Det er ikke registrert kulturminner innenfor områdene som foreslås utbygget.
Støy		Store deler av området ligger i gul sone for støy fra jernbane eller vei. Noe av området ligger også i rød sone for støy fra jernbane eller vei, og vil kreve støyskjerming
Klimagasser og energi		Aralet ligger perifert til ift Drammen sentrum, men med bussforbindelse til sentrum to ganger i timen fra seks om morgenen til halv ett på natten.
Klimaendringer (flomfare)		 <p>Aralet langs elven ligger under nivå for 200-årsflom. Deler av jordet til Stormoen ligger i sone med fare for vann i kjeller. 2</p>
Lufforurensning		Området ligger utenfor gul og rød sone i aktsomhetskart for luftforurensning
Samfunnsforhold		
Samordnet areal og transportutvikling		Området ligger ytterst i bybåndet,. Tiltaket må forventes å skape noe mer biltrafikk.
Grønnstruktur og friluftsliv		Området er i stor grad dyrket mark, som kun er tilgjengelig som friluftsområde vinterstid. Ved eventuell utbygging bør et sammenhengende grøntdrag fra elva til åsen på Stormoen/Kleggen ivaretas i planleggingen.

Barn og unge og universell utforming		Det ligger delvis separat gang- og sykkelvei og delvis smale fortau langs Øvre Eikervei frem til skole. Ca 2,7 km til barneskole langs vei. Området er relativt flatt slik at det er mulighet til å oppnå universell utforming for bolig og i uteanlegg, men ikke garantert frem til bussholdeplass.
Samfunnsikkerhet, risiko og sårbarhet		Området ligger tett opp mot jernbanen. Deler er flomutsatt, det er ikke kjent kvikkleireforekomst her eller annen kjent rasfare.

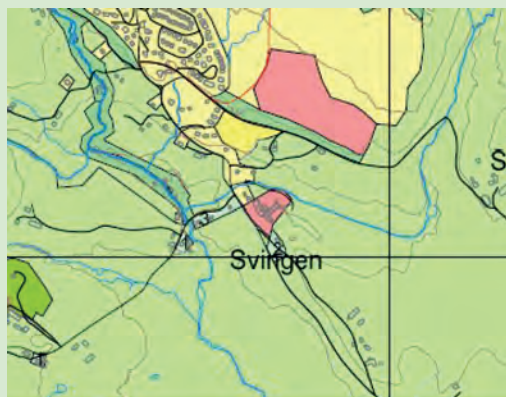
Samlet vurdering og eventuelle alternativer	Merknader
<ul style="list-style-type: none"> • Utbygging vil bety nedbygging av inntil 168 daa dyrka mark, og et lokalt viktig kulturlandskap. • Deler av arealet er flomutsatt og utsatt for støy fra vei og jernbane. • Området ligger ytterst i bybåndet, og som et viktig arealreserve for boligutvikling. Knytter seg til eksisterende bebyggelse og tilbud 	<p>En evt utbygging krever støyskjerming og mulig flomsikring.</p>

3. Boligområde Svingen

Gnr / Bnr: 65/1
 Dagens formål: LNF
 Foreslått formål: Boliger
 Arealstørrelse: 14,5 daa
 Forslagsstiller: Steinar Lunda

Beskrivelse:

- Området ligger mellom boliger, gangvei og LNF
- Området består av fjellgrunn og hvorav ca 14 daa er skog med lav bonitet.
- Dominerende arealbruk i omkringliggende områder er bolig og LNF.
- Tiltakshaver ønsker å legge til rette for at eiendommen utvikles til boliger.



Kartskissen viser foreslåtte arealbruksendring (mørke gule felter).

Tema	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold		
Landbruk, landskap og naturmangfold		Området er LNF-område og består av blandingsskog. Området har lav bonitet. Området er et skogstykke mellom bebygget område. Det er ikke kjente forekomster av verdier innen naturmangfold innenfor området.
Fjorden og strandsonen		Ikke aktuelt
Kulturminner		Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet.
Støy		Området ligger utenfor gul og rød støysone
Klimagasser og energi		Området ligger perifert i Drammen, men har bussavgang fra Jarlsbergveien 3 ganger i timen.
Klimaendringer (flomfare)		Området er ikke flomutsatt.
Lufforurensning		Området ligger utenfor gul og rød sone i aktsomhetskart for luftforurensning
Samfunnsforhold		
Samordnet areal og transportutvikling		Området ligger perifert fra sentrum, men i tilknytning til eksisterende bebyggelse, og vil styrke grendemiljøet i Svingen og supplere boligtilbudet i skoleinntaksområdet.
Grønnstruktur og friluftsliv		I området ligger det gang og sykkelvei i skogen. Kobling til grønne områder er dermed sikret gjennom området.
Barn og unge og universell utforming		Området har sammenhengende gang og sykkelvei frem til skole. Området er relativt bratt. Det er mulig å få til universell utforming internt i bygg, men ikke fra gårds plass og frem til kollektivtransport.
Samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet		Området er ikke rasutsatt og det er ikke kjente forekomster av kvikkleire i grunnen.

Samlet vurdering og eventuelle alternativer

- Området er egnet til boliger, og ligger tett opp mot eksisterende barneskole.
- Styrker grendemiljøet Svingen og bidrar til et variert boligtilbud i Drammen.

Merknader

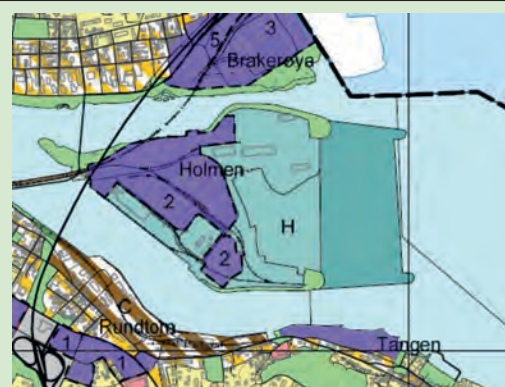
Næringsområder

2. Utvidelse av havneareal på Holmen

Gnr / Bnr: 113/602 og umatrikulert
 Dagens formål: LNF- område i sjø og vassdrag.
 Foreslått formål: Havn
 Arealstørrelse: ca. 90 daa
 Forslagsstiller: Drammen Havn

Beskrivelse:

- Området ligger øst for Holmen.
- Området består i dag av naturområde i sjø.
- Dominerende arealbruk i omkringliggende områder er naturområde i sjø.
- Tiltakshaver ønsker å legge til rette for at eiendommen kan fylles opp og benyttes til havneareal.



Kartskissen viser foreslåtte arealbruksendring (mørkere turkis).

Tema	Konsekvens	Redegjørelse
Miljøforhold		
Landbruk, landskap og naturmangfold	Negativ. Må utredes nærmere for å fastslå grad av konsekvens	Området ligger i møtet mellom Drammenselva og Drammensfjorden, som i Naturbase er definert som svært viktig marinøkologisk område av nasjonal interesse. Drammenselvas utløp er et av de mest artsrike fiskeområdene i landet. Det er av nasjonal betydning å bevare fjordbassenget og de nedre deler av Drammenselva som beite-, reproduksjons- og oppvekstområde for fisk. Tiltaket har en størrelse som vil endre bylandskapet. Deler av Tangen og Brakerøya/Lierstranda vil miste kontakten med fjorden.
Fjorden og strandsonen	Må utredes nærmere	Tiltaket vil utgjøre en betydelig endring i natur og landskap og må konsekvensutredes. Spesielt viktig er det å få utredet eventuelle endringer i elveløp og strømningsforhold.
Kulturminner	Ingen konsekvens	Det er ikke kjente kulturminner i området, hverken arkeologi eller nyere tid.
Støy	Må utredes nærmere	Det må utredes nærmere hva utvikling av området vil bety i forhold til støy for områdene langs Tangen.
Klimagasser og energi	Ingen konsekvens	Videreutvikling av dagens havn.
Klimaendringer (flomfare)	Må utredes nærmere	Området ligger under vann. Dagens kaikant ligger under nivå for 200-års flom
Luftforurensning	Ingen konsekvens	Området skal ikke benyttes til bolig
Samfunnsforhold		
Samordnet areal og transportutvikling	Positiv	Bygger på byutviklingsstrategi for vekst og utvikling i Drammen
Grønnstruktur og friluftsliv	Noe negativ	Drammensfjorden er et viktig rekreasjonsområde.
Barn og unge og universell utforming	Ingen konsekvens	Landsiden er ikke tilgjengelig for allmenn ferdsel.
Samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet	Må utredes nærmere	Grunnforholdene er ikke undersøkt i forhold til hvordan disse vil tåle en stor fylling. Deler av holmen består av sagflis og nedbrytbare masser

Samlet vurdering og eventuelle alternativer

Havneområdet på Holmen har en unik beliggenhet med nærhet til hovedvegnett og jernbane, og har viktig havnefunksjon både regionalt og lokalt. Utvidelsen må ses i sammenheng med at det gjennom samarbeidsavalen mellom Jernbaneverket, Drammen kommune og NSB frigjøres andre gods- og havnearealer som er viktige for byutvikling i Drammen.

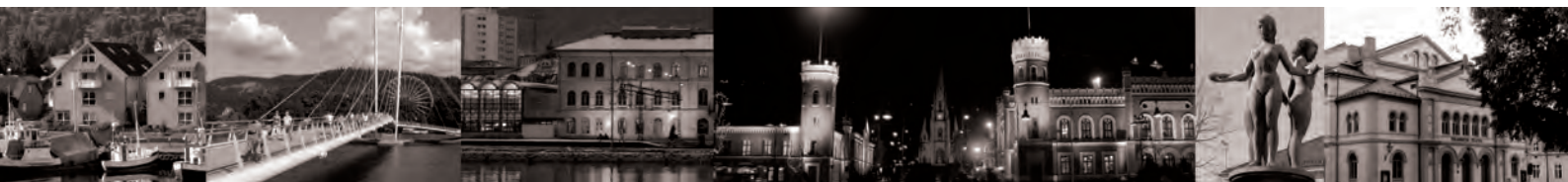
Utvikling av Holmen som havn inngår som et viktig ledd i den samordnede areal- og transportstrategien for utvikling av Drammen.

Ref gjennomgangen over vil utvidelsen kunne berøre andre viktige interesser, men graden av konsekvens og eventuelt mulighet for avbøtende tiltak må utredes nærmere i forbindelse med reguleringsplan. (Ref planbestemmelsene)

Merknader

Tiltaket må konsekvensutredes nærmere i forbindelse med reguleringsplan:

- Endring av elveløp og stømningsforhold
- Konsekvenser for beite-, reproduksjons- og oppvekstområde for fisk
- Landskapsanalyse
- Konsekvenser for friluftsliv
- Grunnundersøkelser



www.drammen.kommune.no

Drammen kommune

Engene 1, 3008 Drammen
Telefon: 03008