



Statens vegvesen

Fv./rv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gate Drammen kommune

Planprogram
Reguleringsplan



Forord

Buskerud fylkeskommune har bevilget midler til planlegging for ombygging av fv./rv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gate i Drammen kommune. Statens vegvesen Region sør har nå startet arbeidet med reguleringsplan for den aktuelle strekningen.

Planleggingen omfatter strekningen fra og med Jernbanegata til og med Rundtomkrysset/Holmestrandsvæien. Dette er en strekning på ca 1,9 km. Mellom Bangeløkkakrysset og Telthusgata er Bjørnstjerne Bjørnsons gate riksveg, rv. 282. Riksvegdelene utgjør ca 600 m. Buskerud fylkeskommune er vegeier for fylkesvegdelene. Staten er eier av riksvegdelene.

I Handlingsprogram 2010-13 for fylkesveger i Buskerud, er midler for anleggstart vist i 2013. Midlene er knyttet til fylkesvegdelene av strekningen. Midler for riksvegdelene er uavklarte, men planarbeidet skal omfatte denne strekningen.

Planprogrammet gir en orientering om det forestående reguleringsplanarbeidet og beskriver hvilke utredninger som anses nødvendig for å avklare planens virkning for miljø og samfunn.

Forslag til planprogram legges ut på høring i minst 6 uker, og blir samtidig sendt på høring til berørte myndigheter, høringsinstanser og interesser. Innkomne uttalelser som har betydning for det videre planarbeidet vil bli vurdert og innarbeidet i det endelige planprogrammet. Det endelige planprogrammet fastsettes av Drammen kommune.

Kopi av fastsatt planprogram vil bli tilsendt alle som har avgitt uttalelse til forslag til planprogram.

Frist for å komme med kommentarer og innspill til planprogrammet og/eller innspill til planarbeidet er 8. august 2011.

Merknader til forslag til planprogram sendes skriftlig til:

Statens vegvesen Region sør
Serviceboks 723
4808 Arendal

eller som e-post til firmapost-sor@vegvesen.no

Som en del av høringen arrangeres det ett åpent møte:

Tirsdag 14. juni 2011 kl 18-20 på Marienlyst skole

Kontaktinformasjon:

e-post: bjbjornsonsgt@vegvesen.no

nettside: www.vegvesen.no/vegprosjekter/fv282bjbjornsonsgate

Innholdsfortegnelse

FORORD	1
1 BAKGRUNN.....	3
2 MÅL.....	3
2.1 FORMÅL MED PLANPROGRAMMET	3
2.2 FORMÅL MED PLANLEGGINGEN	4
2.3 MÅL FOR TILTAKET	4
3 PLANOMRÅDET	4
3.1 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	4
3.2 AVGRENSING	6
4 BESKRIVELSE AV TILTAKET	7
4.1 BESKRIVELSE AV TILTAK INNENFOR PLANOMRÅDET	7
4.2 BESKRIVELSE AV TILTAK I ANALYSEOMRÅDET	8
5 FORHOLDET TIL ANNEN PLANLEGGING	8
5.1 HANDLINGSPROGRAM 2010-2013 FYLKESVEGER I BUSKERUD	8
5.2 KOMMUNEPLAN.....	8
5.3 REGULERINGSPLAN	8
5.4 ANDRE PLANER	9
6 KONSEKVENSER SOM SKAL VURDERES	9
6.1 GENERELT	9
6.2 TRAFIKALE VIRKNINGER, FRAMKOMMELIGHET OG TRAFIKKSIKKERHET.....	9
6.3 BYBILDE.....	10
6.4 NÆRMILJØ	10
6.5 KULTURMILJØ/KULTURMINNER.....	11
6.6 NATURMILJØ	12
6.7 KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN	12
6.8 SAMFUNNSSIKKERHET	12
6.9 TEMA SOM IKKE INNGÅR I PLANARBEIDET	12
7 ORGANISERING OG PLANPROSESS.....	13
7.1 PROSESS OG FRAMDRIFTSPLAN	13
7.2 MEDVIRKNING.....	13

1 Bakgrunn

Statens vegvesen vil med hjemmel i Plan og bygningslovens § 12-1 utarbeide reguleringsplan for fv./rv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gate i Drammen kommune.

Bjørnstjerne Bjørnsons gate er forankret i reguleringsplan av 1952, hvor det står at gaten skal ha 4-felts bredde og gjennom vedtak i forbindelse med Vegpakke Drammen. I kommunedelplan for gatebruk på Strømsø fra 2004, står det at Bjørnstjerne Bjørnsons gate skal etableres som bymessig 4-felts allégate med rettlinje geometri.

Bjørnstjerne Bjørnsons gate har en blandet funksjon. Gaten er innfart til Drammen sentrum fra sør og forbindelse mellom sentrum og E134, E18 og fv. 319. Gaten er en del av sentrumsringen, som fordeler trafikk mellom bydeler i Drammen og tilknytning til hovedvegnettet. Trafikken varierer mellom 15 000 – 25 000 kjøretøy i døgnet. Ved trafikktopper fører store langsgående og tversgående trafikkstrømmer til at kapasitetsgrensene i kryss sprenges, noe som fører til kø- og avviklingsproblemer.

Det er svært varierende standard på strekningen og det er nå behov for en opprusting av gata til en mer enhetlig standard.

2 Mål

2.1 Formål med planprogrammet

Forskrift om konsekvensutredning av 26.06.2009 stiller krav om konsekvensutredning for reguleringsplaner som kan få *vesentlige virkninger for miljø og samfunn*. Drammen kommune har vurdert at planforslaget ikke omfattes av kriteriene i § 4. Dette med bakgrunn i opplysninger fra Statens vegvesen og møte i Planforum hos Buskerud fylkeskommune (14.04.2011). I Planforum var Buskerud fylkeskommune og Fylkesmannen i Buskerud representert. Det skal likevel utarbeides planprogram med følgende formål:

- Fastsette mål for tiltaket
- Fastsette tiltaket som skal utredes
- Fastsette hvilke konsekvenser av tiltaket som skal vurderes i det kommende planarbeidet
- Redegjøre for den kommende planprosessen og medvirkningsmuligheter i denne.

Planprogrammet skal ikke omfatte alle mulige effekter av aktuelle tiltak, men begrenses til beslutningsrelevante tema. Detaljeringen skal legges på et nivå som er tilstrekkelig for å fatte en beslutning.

Målet med konsekvensvurderingen er en miljøgjennomgang av reguleringsplanforslaget. Gjennomgangen skal vise behov for avbøtende tiltak og fastsette vilkår for gjennomføringen. Virkninger av tiltaket vil ikke bli presentert som eget dokument, men innarbeidet i reguleringsforslagets beskrivelse og bestemmelser.

Prosjektet er vist som en strekningsvis investering i Handlingsprogram for fylkesveger i Buskerud 2010-2013 (16.12.2009). Den samfunnsøkonomiske effekten vil ikke være tema på dette plannivået.

2.2 Formål med planleggingen

Formålet med reguleringsplanleggingen er å få regulert for ombygging av eksisterende gate til gjennomgående 4-felt, med tilhørende sideanlegg, kryssutbedringer og trafikksaneringer.

2.3 Mål for tiltaket

Hovedmål

- Bjørnstjerne Bjørnsons gate skal fungere som en kapasitetssterk del av sentrumsringen. Dagens trafikkstrømmer skal optimaliseres innenfor en ramme av 0-vekst i biltrafikken på Strømsø.

Delmål

- God fremkommelighet/kapasitet for vare/- tungtransport på riksvegdelene.
- Framkommelig/kapasitet som bidrar til sanering av gjennomgangstrafikk i bydelen Strømsø.
- Kollektivtrafikken skal ha god fremkommelighet, og skal kunne prioriteres i trafikksystemet.
- Løsning for myke trafikanter skal være del av en helhetlig sammenheng og følge naturlige linjer som sikrer god framkommelighet på langs og på tvers. Krysningssteder skal være trygge og oversiktlige.
- Redusere ulempen på nærmiljøet.

3 Planområdet

3.1 Beskrivelse av planområdet

Fysisk utforming

Planen strekker seg fra krysset med Jernbanegata til Rundtomkrysset/Holmestrandeveien. Det har tidligere vært gjennomført flere større og mindre ombygginger av gata. Dette har medført en varierende standard, fra 4-felts veg med midtdeler til 2-felts veg, med stor variasjon av krysstyper og reguleringer. Det er fortau på deler av strekningen. Myke trafikanter krysser både i plan og i underganger. Det er ingen stoppesteder for kollektivtrafikken på strekningen.

Trafikale forhold

Trafikkbelastningen i Bjørnstjerne Bjørnsons gate varierer mellom ca. 15 000 og 25 000 i årsdøgntrafikk (ÅDT). Det er størst trafikkbelastning i kryssene med Konnerudgata, Telthusgata, Bangeløkka og Rundtom/Havnegata med ÅDT over 15 000 i sidearmene.

I rushtida er det kjøppbygging i kryssene og avviklingsproblemene fører til gjennomkjøring i parallelle gater på begge sider av Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Spredning av trafikk flytter miljølempene til boliger og institusjoner langs parallellgatene.

Det er begrenset med busstrafikk i Bjørnstjerne Bjørnsons gate med unntak av strekningen mellom Jernbanegata – Konnerudgata – Tamburgata. Øvrige kollektivtraseer krysser Bjørnstjerne Bjørnsons gate ved Rundtom og Knoffs gate. De største strømmene av myke trafikanter krysser ved Knoffs gate og i undergang ved Marienlyst. Bjørnstjerne Bjørnsons gate krysser skolevegen for elever til Danvik barneskole, Brandenga barneskole, Marienlyst ungdomsskole og Drammen videregående skole. Det er lite langsgående gang- og sykkeltrafikk.

I perioden 2001-2010 har det vært i størrelsesorden 20 politiregistrerte ulykker. De aller fleste med lettere personskader og i forbindelse med kryss. Det er 50 km/t på strekningen.

Samfunnssikkerhet

Bjørnstjerne Bjørnsons gate er omkjøringsveg ved stenging av E134 Strømsåstunnelen eller E18 Kleivenetunnelen. Utrykning fra Drammen brannstasjon skjer via Bjørnstjerne Bjørnsons gate.

Arealbruk og nærmiljø

Bjørnstjerne Bjørnsons gate grenser til Marienlyst idrettspark, Strømsø kirkegård, bolig og næringsområder. I dagens situasjon blir boliger og utearealer utsatt for støy og forurensning og barrierevirkningen av gata vurderes som stor.

Det har vært en stykkevis utbedring og ombygging av gata, med lite bruk av urbane utformingslementer. Ny bebyggelse er mer eller mindre ordnet etter gata. Det har utviklet seg restarealer og ubebygde arealer, som i stor grad brukes til parkering og adkomstveger. Utviklingen har ført til at Bjørnstjerne Bjørnsons gate framstår som uryddig og fragmentert.

Kulturminner/kulturmiljø

Langs Bjørnstjerne Bjørnsons gate ligger den bevaringsverdige Vestbanegården fra 1912 og Strømsø kirkegård og Strømsø kirke som er listeført hos Riksantikvaren. Av kulturhistorisk verdi er også anlegget rundt Drammen museum avd. Marienlyst.

Grunnforhold og teknisk infrastruktur

Grunnforhold i de øvre lag (2-8 m dybde) består i hovedsak av sand/sandig materiale. Under dette nivået er det leire av varierende fasthet. Det er ikke kartlagt kvikkleire i planområdet.

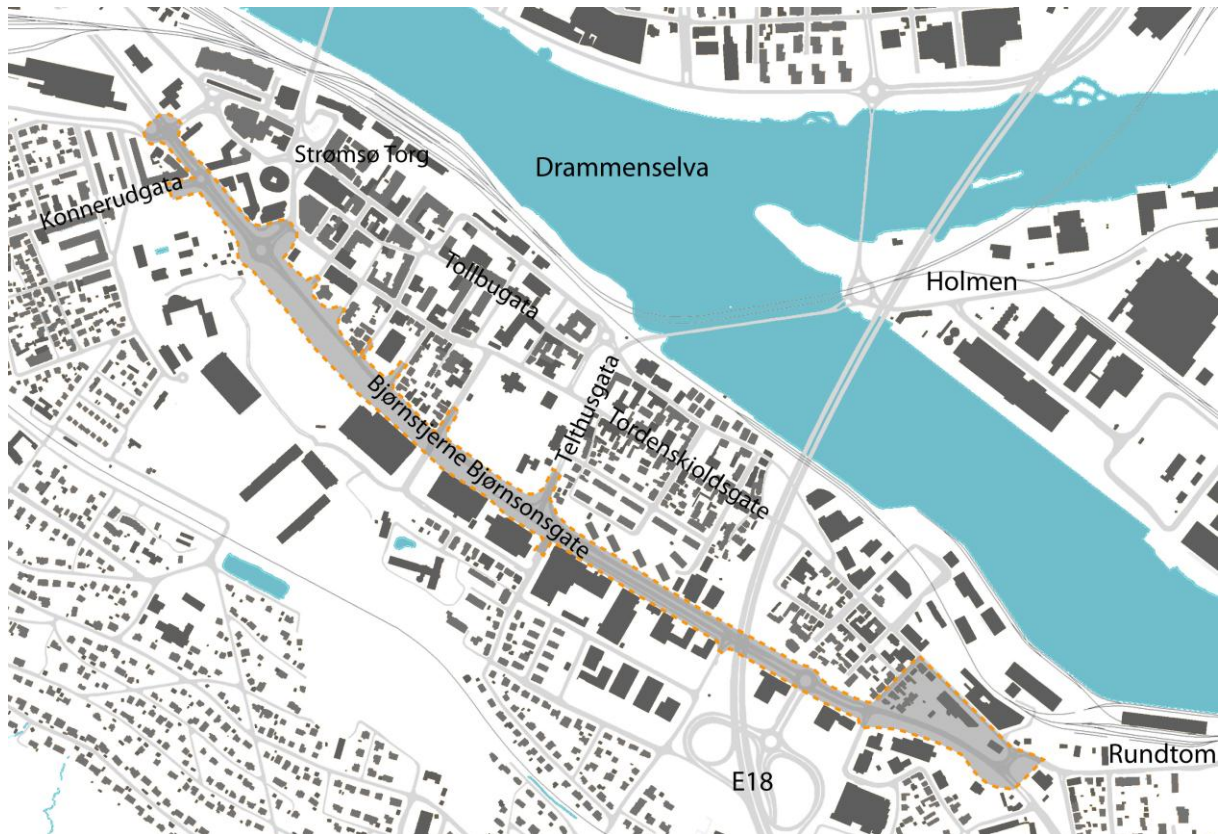
Grunnvannspeilet ligger høyt i planområdet og området mellom Konnerudgata og Tamburgata er flomutsatt. Deler av Bjørnstjerne Bjørnsons gate ligger i lavpunkt i terrenget med tilsig av overvann fra tilgrensende områder.

Eksisterende teknisk infrastruktur består av infrastruktur for vann- og avløp, tele/data, strøm, signalanlegg, belysning, stolper (skilt og belysning), master og skap med fundamenter.

3.2 Avgrensing

Planområde

Planområdet er fra og med Jernbanegata i vest til og med Rundtomkrysset/Holmestrandsveien i øst, med tilhørende gatekryss på strekningen. Planområdet er vist i figur 1. Endelig reguleringsområde blir avgrenset når gatas geometri med nødvendige sideanlegg er bestemt.



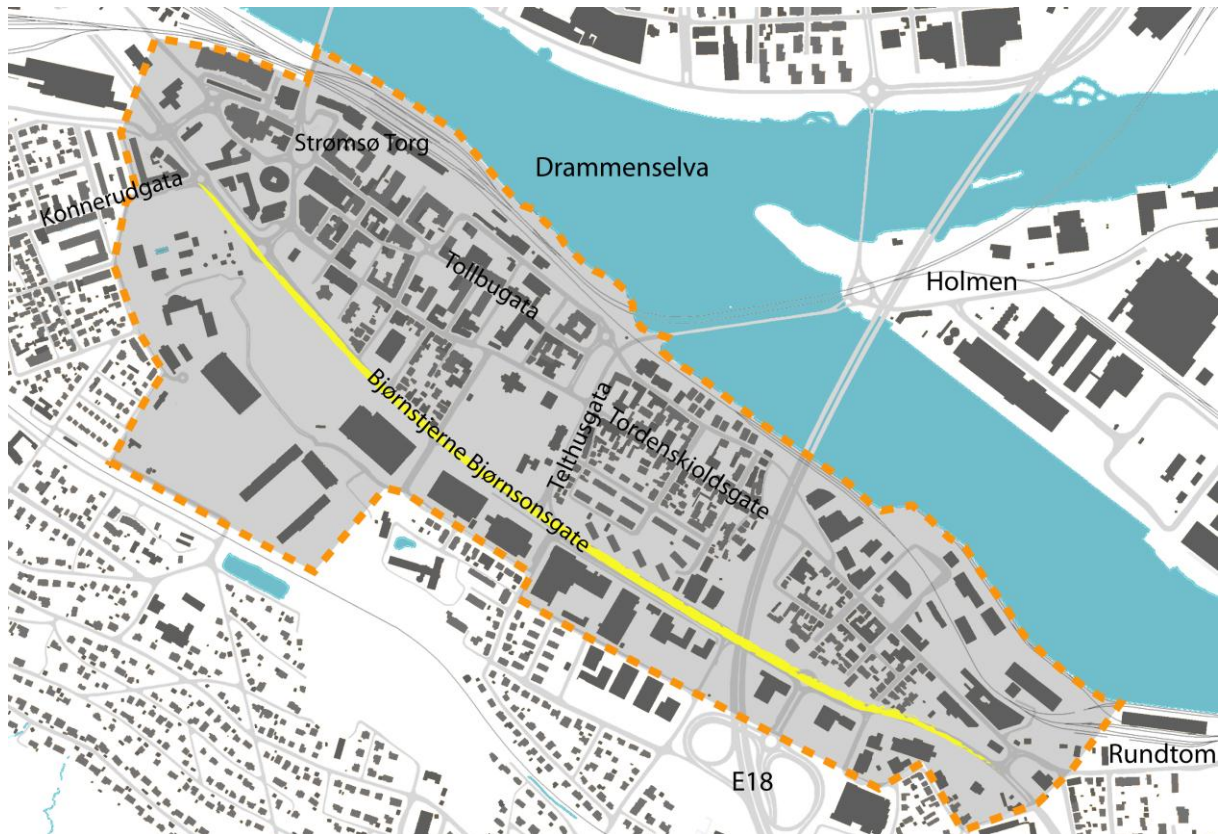
Figur 1 - Planområde

Analyseområde

Analyseområde er området fra Drammenselva i nord til Marienlyst/Bangeløkka i sør. Analyseområde er vist i figur 2. Dette er området hvor en kan forvente virkninger av tiltaket for hvert utredningstema.

Overordnede vurderinger

Som del av trafikkanalysen gjennomføres overordnede vurderinger av trafikksystemet utover det definerte analyseområdet.



Figur 2 - Analyseområde

4 Beskrivelse av tiltaket

4.1 Beskrivelse av tiltak innenfor planområdet

Bjørnstjerne Bjørnsons gate fungerer i dag som en fordelingsåre for personbiltrafikk mellom bydeler i Drammen og mellom bydelene og overordnet vegnett (E134/E18). Bjørnstjerne Bjørnsons gate skal utformes som en 4-felts hovedgate.

Følgende utforming er aktuell for Bjørnstjerne Bjørnsons gate:

- Planting av trekker
- Bygging av tosidig fortau
- Oppstramming av geometri på strekninger og i kryss
- Bymessig utforming av beleg, oppmerking, utstyr og gatemøblering
- Etablering av sykkelløsning
- Plassering av byggelinja langs gata

T- og X-kryss i plan er hovedregelen for alle trafikantgrupper.

Detaljøsninger for myke trafikanter skal være universelt utformet.

Utforming av gata skal i størst mulig grad være robust for endret bruk. Gata skal ha en utforming som er tilpasset bydelen på begge sider av gata og utformes som en del av hovedveisystemet i byen.

4.2 Beskrivelse av tiltak i analyseområdet

Planarbeidet kan medføre endring i trafikksystemet innenfor analyseområdet

Følgende tiltak er aktuelle i analyseområdet:

- Endring av trafikkregulering
- Mindre fysiske tiltak i eksisterende gategrunn

Egen byggesaksprosess må gjennomføres for fysiske tiltak som ikke er tilstrekkelig ivaretatt i reguleringsplanprosessen.

5 Forholdet til annen planlegging

5.1 Handlingsprogram 2010-2013 Fylkesveger i Buskerud

Prosjektet er vist som en strekningsvis investering med 62 millioner kr i 2013 og 60 millioner kr etter 2013 (2010-kr).

5.2 Kommuneplan

- Kommuneplanens arealdel 2007-2018 (26.2.2008), støysoneavgrensning (11.3.2009)
- Kommunedelplan sentrum (30.5.2006)
- Kommunedelplan, gatebruk på Strømsø (22.6.2004)

Tidligere kommunedelplaner med bestemmelser gjelder dersom disse ikke er i strid med kommuneplanens arealdel. Kommunedelplan sentrum gjelder foran kommuneplanen.

Gjeldende kommuneplan og kommunedelplaner, er premissgivende for planarbeidet.

5.3 Reguleringsplan

Følgende reguleringsplaner ligger innenfor, eller i tilknytning til planområdet

Reguleringsplanens navn	Dato	Plan ID
Reguleringsplan for Colletsgates forlengelse, Bj. Bjørnsonsgate fra Anchersbakken til Telthusgata	23.09.2003	59/9
Reguleringsplan Bj. Bjørnsonsgate 108 og 110, gnr 111, bnr 52 og C.O. lundsgate 55, gnr 111 bnr 131	30.05.2006	63/10
Reguleringsplan av Holmestrandveien m tilknytningsveger på srekingen Rundtom – Gamle bygrense	02.03.1972	27/3
Reguleringsplan for motorvei fra Lier grense – Bj. Bjørnsonsgate E18 gjennom Drammen	22.11.1972	27/11
Reguleringsplan E18 Frydenhaug – Eik	26.10.2004	61/8
Regulering av Bj. Bjørnsons gate og Holmestrandveien	18.07.1952	12/5
Reguleringsplan for Bj. Bjørnsons gate, Parsell Langesgate - Grønland	06.01.1982	40/13
Reguleringsplan for Kreftings gate	28.05.2002	57/3
Reguleringsplan Telthusgata fra Tordenskjoldsgate til Austadgaten (-gangen)	17.11.1911	1/12
Reguleringsplan for kvartalene begrenset av Bj. Bjørnsons gate – Blichs gate – Tordenskjoldsgate – Langes gate	24.03.1987	44A/7
Reguleringsplan for parkeringshus og forretning – Bj. Bjørnsonsgate 17	25.11.2008	65/7
Reguleringsplan for Marienlyst idrettspark	28.05.1996	51/3

Reguleringsplanens navn	Dato	Plan ID
Reguleringsplan Del av kvartalet Langes gate – Tordenskjoldsgate – Mallinggt – Bj. Bjørnsonsgate til offentlig bebyggelse	24.06.1971	27/1
Reguleringsplan Kvartalet Griffenfeldsgate – Konnerudgata - Grønland	26.08.1997	52/10
Reguleringsplan kvartalet Tollbugata – Lilleøygata – Bj. Bjørnsonsgate	24.11.2009	66/1

5.4 Andre planer

Tilgrensende planarbeid

Det pågår følgende arbeid i området:

- Regulering av C.O. Lunds gate 12-24
- Helhetlig infrastrukturplan for kollektivtrafikk i Buskerudbyen
- Helhetlig sykkelplan i Buskerudbyen og hovedsykkelplan Drammen
- Mulighetsstudie Rundtom – Svelvik
- Reduserte fartsgrenser i sentrum

I tillegg foregår det vurderinger vedrørende ”Future built”, Strømsø torg og kollektivtiltak.

Planarbeidet samordnes med tilgrensende planarbeid, hvis dette har direkte konsekvens for tiltak innenfor planområdet og sammenfaller i tid.

Overordnede målsetninger og føringer

I omtalen av konsekvenser skal det kort oppsummeres forhold til nasjonale mål og føringer. Det skal redegjøres for hvorvidt tiltaket er i samsvar med eller i strid med gjeldende planer, mål og retningslinjer

6 Konsekvenser som skal vurderes

6.1 Generelt

I dette kapittelet presenteres temaene som foreslås vurdert i forbindelse med reguleringsarbeidet. Innen hvert tema er det utdypet hvilke problemstillinger som det fokuseres på. Detaljeringsnivået for de ulike temaene vil variere, for å være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Det fokuseres på å finne konsekvensene av tiltaket og beskrive mulige avbøtende tiltak.

6.2 Trafikale virkninger, framkommelighet og trafiksikkerhet

Det skal redegjøres for dagens trafikksituasjon og framtidig situasjon for trafikksystemet.

Det skal redegjøres for hver av transportformene:

- Gangtrafikk
- Sykkeltrafikk
- Kollektivtrafikk
- Personbiltrafikk
- Gods- og servicetrafikk

Redegjørelsen fokuserer på forhold av betydning for utforming av Bjørnstjerne Bjørnsons gate med tilliggende kryss. Forhold av betydning for sammenhengende nett for trafikantgruppene, omtales innenfor analyseområdet.

Dagens trafikk fremskaffes ved hjelp av tellinger og trafikkberegninger. Framtidig situasjon fremskaffes ved hjelp av trafikkberegninger og trafikksimuleringer. Trafikksikkerheten skal vurderes for alle trafikantgrupper, med spesiell fokus på myke trafikanter og sikker skoleveg. Det skal gjennomføres risikovurderinger av løsninger for myke trafikanter.

6.3 Bybilde

Definiasjon av tema

Temaet bybilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset bybildet sett fra omgivelsene og hvordan bybildet oppleves sett fra vegen (reiseopplevelse).

Antatte konsekvenser av tiltaket

Dette prosjektet omfatter en utvidelse av eksisterende Bjørnstjerne Bjørnsons gate. En oppstramning av geometrien og kryss føre til et ryddigere helhetsinntrykk av strekningen. Bebyggelse og sideareal til gata vil bli berørt i form av at gata utvides på flere strekninger. Sideareal består flere steder av parkeringsareal til handelsvirksomheter, noe grøntareal og bebyggelse.

Konsekvenser som skal vurderes

Viktige steder på strekningen skal visualiseres ved hjelp av illustrasjoner, fotomontasjer, 3D-modeller eller lignende, for å synliggjøre omfang/konsekvenser av tiltaket. Fremstillingen skal beskrive, illustrere og kartfeste hovedtrekkene og verdiene i bybildet.

Tiltaket vurderes i forhold til:

- Grønnstruktur/vegetasjon
- Overordnede gateløp og akser (visuelt viktige gater og vegger)
- Byrom, torg og åpne plasser
- Bebyggelsesstruktur
- Landemerker
- Tilpasning gate/terreng

Mulige avbøtende tiltak skal vurderes og beskrives.

Det skal redegjøres for alle trafikanters synsinntrykk og reiseopplevelse, med dette menes kjørende, gående og syklende.

6.4 Nærmiljø

Definisjon av tema

Temaet nærmiljø tar for seg menneskers daglige livsmiljø.

Antatte konsekvenser av tiltaket

Barrierer

Tiltaket vil innebære en ansiktsløfting for bydelen. Omfordeling av trafikk kan gi en forbedring av tilgjengeligheten til funksjoner på hver side av hovedgaten. Tiltaket muliggjør at avlastede gater på sikt kan gis en annen utforming. Det antas at omfordeling av trafikk og økt gatebredde vil forsterke barrierevirkningen av Bjørnstjerne Bjørnsons gate.

Støy og luft

Større trafikk i Bjørnstjerne Bjørnsons gate vil gi noe større miljøbelastning på boliger og utearealer som grenser til gata. Omfordeling av trafikk innen analyseområdet, som følge av trafikkreguleringer kan endre miljøbelastningen (øke eller redusere) langs enkeltgater.

Konsekvenser som skal vurderes

Barrierer

Tiltak som reduserer barrierevirkningen av Bjørnstjerne Bjørnsons gate skal vurderes.

Støy og luft

Det skal gjennomføres støyberegning og støyvurdering iht Miljøverndepartementets ”Retningslinje for beregning av støy i arealplanlegging”, T 1442. Nasjonale mål for luftkvalitet gjelder over hele landet og vegtransport er en av kildene. Beregning av støynivå og luftkvalitet skal ta utgangspunkt i framtidig trafikksituasjon som framkommet av trafikkberegninger. Forslag til tiltak mot støy (avbøtende tiltak) skal gå fram av reguleringsplanen.

6.5 Kulturmiljø/kulturminner

Definisjon av tema

Temaet kulturmiljø tar utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av berørte områder, og vurderer om tiltaket vil redusere eller styrke verdien av disse. Kulturmiljøer er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Kulturminner er definert som alle spor etter menneskelig aktivitet i det fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.

Antatte konsekvenser av tiltaket

Tiltaket kommer ikke i konflikt med kjente kulturminner innenfor planområdet. Tilgrensende planstrekningen er Strømsø kirkegård, Drammens museum hage på Marienlyst og noe bevaringsverdig bebyggelse. Flere områder utenfor planområdet, på nordsiden av Bjørnstjerne Bjørnsons gate, har den mest verneverdige trehusbebyggelsen i Drammen, med flere fredete bygninger. En utvidelse av Bjørnstjerne Bjørnsons gate vil ikke fysisk berøre disse kulturminnene.

En følge av tiltaket er redusert trafikk i Tordenskiolds gate/Tollbugata. Mindre trafikkbelastning vil føre til mindre miljølempen på kulturmiljø langs disse gatene. Omfordeling av trafikk innen analyseområdet, som følge av trafikkreguleringer kan endre trafikkbelastningen (øke eller redusere) langs enkeltgater.

Konsekvenser som skal vurderes

Kulturminnelovens § 9 om undersøkelsesplikt med mer, forutsettes oppfylt i forbindelse med utarbeidingen av reguleringsplan.

Det skal redegjøres for eventuell omfordeling av trafikk i bydelen Strømsø, basert på trafikkberegninger (jf. Kap 6.2). Eventuell støyutbedring av verneverdig bebyggelse skal opprettholde bygningens utseende.

6.6 Naturmiljø

Definisjon av tema

Temaet naturmiljø omhandler naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planters livsgrunnlag, samt geologiske elementer.

Antatte konsekvenser av tiltaket

Det er ikke registrerte, verdifulle naturtyper eller sjeldne og truede arter i planområdet. Tiltaket antas å ha mindre virkning på temaet naturmiljø.

Konsekvenser som skal vurderes

Faren for spredning av fremmede arter som følge av anleggsarbeidet og ferdig veganlegg skal omtales og eventuelle avbøtende tiltak beskrives.

6.7 Konsekvenser i anleggsperioden

Tiltakets lokale konsekvenser i anleggsperioden skal vurderes, herunder konsekvenser ved omkjøring. Det skal redegjøres for anleggsarbeidets påvirkning når det gjelder støy, rystelser, sikkerhet og framkommelighet.

6.8 Samfunnssikkerhet

Det skal gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) tilpasset plannivået.

Kartlegging og vurdering av geotekniske og hydrologiske forhold vil inngå som en del av grunnlaget for risikoanalysen og teknisk plan.

Det gjøres rede for eksisterende undersøkelser av forurenset grunn, og konsekvenser vurderes på grunnlag av disse.

6.9 Tema som ikke inngår i planarbeidet

Følgende tema anses ikke som beslutningsrelevante og vil ikke inngå i planarbeidet:

- Friluftsliv
- Naturressurser

Konsekvenser for barn og unge vil inngå med problemstillinger innenfor følgende tema:

- Trafikksikkerhet, krysningssteder, sikker skoleveg (jf. Kap 6.2)
- Barrierevirkning (jf. Kap 6.4)
- Støy, utearealer (jf. Kap 6.4)

7 Organisering og planprosess

7.1 Prosess og framdriftsplan

Statens vegvesen er tiltakshaver og har ansvar for å utarbeide forslag til planprogram og forslag til reguleringsplan. Etter plan- og bygningslovens § 3-7 (tidligere § 9-4) legges forslag til planprogram ut av Statens vegvesen. Drammen kommune legger forslag til reguleringsplaner ut. Drammen kommune er planmyndighet og skal fastsette planprogrammet og vedta reguleringsplanene.

Det skal gjøres en overordnet vurdering for hele strekningen, som gir føringer for det videre arbeidet med reguleringsplanlegging for følgende delstrekninger:

- 1) Fv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gate på strekningen Konnerudgata – Telthusgata
- 2) Rv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gate på strekningen Telthusgata – Bangeløkka
- 3) Fv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gate på strekningen Bangeløkka - Rundtom

Det tas sikte på å utarbeide 3 reguleringsplaner med bestemmelser og planbeskrivelser.

Planarbeidet forutsettes å skje etter følgende veiledende tidsplan:

Aktivitet	Tid
Varsel om planoppstart/utlegging av planprogram	Juni 2011
Fastsetting av planprogram	Oktober 2011
Utarbeiding av overordnet vurdering og 1. reg.planforslag	September - Desember 2011
Høring/offentlig ettersyn av 1. reguleringsplanforslag	Februar- Juni 2012
Fastsetting av 1. reguleringsplanforslag	Juni 2012
Utarbeiding av 2. reguleringsplanforslag	Januar – August 2012
Høring/offentlig ettersyn av 2. reguleringsplanforslag	August – Desember 2012
Fastsetting av 2. reguleringsplanforslag	Januar 2013
Utarbeiding av 3. reguleringsplanforslag	August 2012 – Desember 2012
Høring/offentlig ettersyn av 3. reguleringsplanforslag	Januar – Juni 2013
Fastsetting av 3. reguleringsplanforslag	Juni 2013

7.2 Medvirkning

Det vil være anledning til å komme med uttalelser når planprogrammet legges ut på høring og offentlig ettersyn. Det vil bli arrangert åpent møte i høringsperioden. På åpent møte vil det bli gitt mulighet til å komme med spørsmål og innspill til planleggerne i Statens vegvesen. Dette vil også skje når forslag til planvedtak legges ut til høring og offentlig ettersyn, før behandling i kommunen. I tillegg kan enkeltpersoner og organisasjoner ta kontakt med planleggerne for å få svar på spørsmål og komme med innspill, underveis i planprosessen.

Informasjonsmøter vil bli annonsert i lokale aviser samt på prosjektets nettside.

Kontaktinformasjon: e-post: bjbjornsonsgt@vegvesen.no
nettside: www.vegvesen.no/vegprosjekter/fv282bjbjornsonsgate