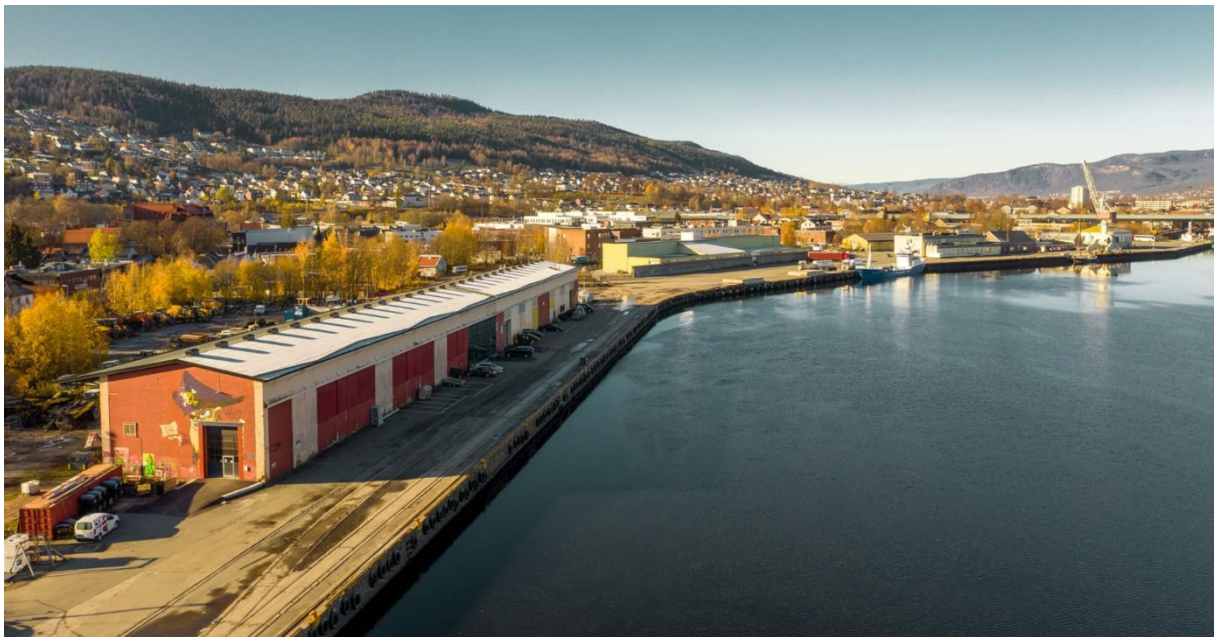


OMRÅDEREGULERING FOR STREKNINGEN GYLDENLØVE BRYGGE – TJØMØKRANKAIA (TANGENKAIA)

OMRÅDEREGULERING MED KONSEKVENSTREDNING

PLANPROGRAM



Fastsatt i kommunestyret 26.09.2023

Drammen kommune

Dato: 2023-07-03

INNHold

1	INNLEDNING	3
1.1	FORMÅLET MED PLANPROGRAMMET	3
1.2	BAKGRUNN	3
1.3	FORMÅLET MED PLANARBEIDET	3
1.4	VURDERING AV UTREDNINGSPLIKT.....	4
2	PROSESS OG MEDVIRKNING.....	5
2.1	GENERELT OM PLANPROSESS MED KU OG KRAV TIL MEDVIRKNING OG INFORMASJON	5
2.2	MEDVIRKNING TIL UTARBEIDELSE AV PLANPROGRAM	6
2.3	UTVIDET MEDVIRKNING TIL UTARBEIDELSE AV PLANFORSLAG.....	6
3	OVERORDNEDE RAMMER OG FØRINGER.....	7
3.1	NASJONALE FØRINGER	7
3.2	REGIONALE PLANER.....	8
3.3	KOMMUNALE PLANGRUNNLAG	9
3.4	REGULERINGSPLANER	13
4	DAGENS SITUASJON	14
4.1	PLANOMRÅDET	14
4.2	EIENDOMSSTRUKTUR.....	14
4.3	OMRÅDET I BYEN.....	15
4.4	HISTORISK UTVIKLING	16
4.5	BY- OG LANDSKAPSBILDE	16
4.6	NATURMILJØ, BLÅGRØNNE STRUKTURER OG OFFENTLIGE ROM.....	16
4.7	MOBILITET	17
4.8	BEBYGGELSESTRUKTUR	17
4.9	EKSISTERENDE FUNKSJONER I OMRÅDET	18
5	OMRÅDEPLANENS HOVEDFORMÅL, INNHold OG PROBLEMSTILLINGER.....	19
5.1	MÅL MED PLANARBEIDET	19
5.2	SENTRALE TEMA OG PROBLEMSTILLINGER I PLANARBEIDET	19
5.3	ALTERNATIVER I KONSEKVENsutREDNINGEN	22
6	UTREDNINGSPROGRAM	26
6.1	HENSIKT MED OG RAMMER FOR UTREDNINGENE	26
6.2	UTREDNINGSPROGRAM	28

1 INNLEDNING

1.1 FORMÅLET MED PLANPROGRAMMET

Planprogrammet skal beskrive bakgrunnen for og formålet med planarbeidet. Hensikten med planprogrammet er å avklare utredningsbehov og sentrale problemstillinger i planarbeidet. Planprogrammet skal bidra til tidlig medvirkning i planarbeidet og legge til rette for en bred medvirkningsprosess.

1.2 BAKGRUNN

Drammen havn flytter sin havnevirksomhet fra Tangenkaia til Holmen, dermed frigjøres havnearealene på Tangenkaia til byutvikling. Disse eiendommene eies av Drammen kommune eiendomsutvikling AS (DKEU), i tillegg eier Bane NOR Eiendom (BNE) eiendommer på Tangenkaia. DKEU og BNE har etablert et felleseid selskap, Tangenkaia Eiendom AS, som er initiativtaker og gjennomføringsselskap for planarbeidet. I tillegg eier Brække Eiendom bl.a. Star Næringspark, og Telenor og Circle K eiendommer i området. Transformasjonsområdet utgjør ca. 100 daa, avgrenset av Havnegata, Tollbugata og Drammenselva.

Området har siden 2015 vært avsatt til transformasjonsområde i kommuneplanens arealdel for Drammen kommune. Kommuneplanens arealdel stiller plankrav til utviklingen (jfr. bestemmelsenes punkt 1.2).

DKEU og BNE gikk sammen om å få gjennomført parallelle oppdrag på vegne av grunneierne, for å utforske et bredt spekter av muligheter for utvikling av området, med hensikt å se hvordan området kan utvikles over tid, med ulik bruk og i ulike former over hele transformasjonsperioden. Materialet fra parallelloppdraget viser innledende ideer og konsepter for å belyse utviklingsmulighetene for området. Det er ikke kåret en vinner blant de tre bidragene, men i evalueringen er det trukket fram elementer fra de ulike besvarelsene som har verdi for videre utvikling av området. Bidragene danner utgangspunktet for utviklingen av planalternativet.

1.3 FORMÅLET MED PLANARBEIDET

Hensikten med planen er å legge til rette for en gradvis utvikling og transformasjon av Tangenkaia fra et havneområde, til en bydel med et mangfold av destinasjoner og nabolag som er tett koblet på Strømsø og Drammen. Planen skal være med på å legge til rette for en langsiktig, tids- og historiebevisst utvikling som vektlegger eksisterende aktører og engasjement. Med en tydelig identitet og historie i kombinasjon med fremtidsrettet og innovativ byutvikling skal transformasjonen bidra til bærekraftig byutvikling, med boliger, kultur og tilrettelegging for lokal produksjon og sirkulære prosesser. Arbeidet med bærekraft skal være en integrert del av planprosessen, og sikre en konkret og helhetlig tilnærming til bærekraft for Tangenkaia. Det legges opp til en bred og inkluderende medvirkningsprosess som både skal sørge for at lokale behov ivaretas og at de lokale ressursene som finnes tas med i selve transformasjonsprosessen og utviklingen av Tangenkaia som sted.

Transformasjonen skal tilrettelegge for at Tangenkaia styrker sine interne koblinger og koblingene til omgivelsene, kompletterer bebyggelsesmønster og -typer og videreutvikler nettverket av offentlige rom og blågrønne strukturer på Strømsø. Området skal utvikles med attraktive bo- og nærmiljøer med funksjoner som bidrar til å komplettere byens tilbud av kultur- og næringsarealer. I planarbeidet skal områdemodning, forstått som å stimulere frem positiv aktivitet og utvikling på stedet parallelt

med den fysiske planleggingsprosessen, bidra til å skape engasjement, aktivitet og liv i området, gjennom blant annet å involvere lokale ressurser som kan bidra på ulike måter.



Flyfoto med forslag til planavgrensning vist med hvit tykk stiptet linje.

1.4 VURDERING AV UTREDNINGSPLIKT

Planen omfattes av Forskrift om konsekvensutredninger, § 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram, bokstav b.: «reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I.»: «Industrialanlegg, næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² eller som omfatter et planområde på mer enn 15 dekar.» Konsekvensutredningen (KU) skal belyse hvilke vesentlige konsekvenser planen vil ha på miljø, naturressurser og samfunn.

2 PROSESS OG MEDVIRKNING

2.1 GENERELT OM PLANPROSESS MED KU OG KRAV TIL MEDVIRKNING OG INFORMASJON

Planprosessen for en områdereguleringsplan med konsekvensutredning er beskrevet i plan- og bygningsloven § 4-1 og Forskrift om konsekvensutredninger.

For saker som utløser krav om konsekvensutredning skal det først utarbeides et forslag til planprogram som bl.a. beskriver formålet med tiltaket, mulige konsekvenser som skal belyses og hvilke utredninger som er nødvendige å utarbeide som del av planarbeidet.

Plan og bygningsloven, kapittel 5, angir krav til medvirkning og informasjon. I tillegg vises det til Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen som stiller krav om å organisere planprosessen slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part kommer fram og at ulike grupper barn og unge selv gis anledning til å delta.

Forslag til områdereguleringsplan med konsekvensutredning utarbeides på grunnlag av kommunens krav til reguleringsplaner og fastsatt planprogram.

2.1.1 Forventet/antatt framdrift

AKTIVITET	ANTATT TIDSROM
Planprogram førstegangsbehandling	Februar 2023
Planprogram fastsetting	August 2023
Utredning, analyser	2022-2023
Medvirkning	Start 4. kvartal 2022
Områdemodning / midlertidige tiltak	Start 4. kvartal 2022
Planforslag med plankart, bestemmelser, retningslinjer, kvalitetsprogram, planbeskrivelse med KU, ROS-analyse sendes til kommunen	1. kvartal 2024
Politisk førstegangsbehandling	1. kvartal / 2. kvartal 2024
Offentlig ettersyn og politisk sluttbehandling	4. kvartal 2024

Det er hovedsakelig tre årsaker som ligger til grunn for framdriftsplanen:

1. Administrasjonen legger opp til en overordnet områderegulering, som legger grepet og hovedstrukturen, og anbefaler heller å gå raskt i gang med første detaljregulering etter områdeplanen er vedtatt (ref. referat fra oppstartsmøtet (PLAN-21/01795-8).
2. Det har vært dialog mellom forslagsstiller/plankonsulent om områdeplanen siden september 2021, og det har vært arbeidet med skisser for området siden 2020 da parallelloppdragene ble gjennomført.
3. Det legges opp til en tett samskappingsprosess om dette planarbeidet. For en mest mulig effektiv prosess, med god kontinuitet, er det hensiktsmessig at det ikke trekkes for langt ut i tid.

Erfaringsmessig er dette en ambisiøs framdrift, og som listet opp over, er avhengig av en god og effektiv samskappingsprosess, samt et overordnet nivå på områdeplanen. Dersom disse forutsetningene endrer seg, vil framdriftsplanen endre seg tilsvarende.

2.2 MEDVIRKNING TIL UTARBEIDELSE AV PLANPROGRAM

Forslag til planprogram skal behandles politisk og legges ut til offentlig ettersyn slik at berørte og interesserte kan vurdere programmet og komme med forslag til hvilke temaer som skal utredes i planarbeidet og hvordan utredningen bør skje. Det vil også bli mulig å gi innspill til planprogrammet på www.tangenkaia.no. Innkomne uttalelser kan medføre at planprogrammet må revideres før det kan fastsettes av kommunestyret som ansvarlig myndighet.

2.3 UTVIDET MEDVIRKNING TIL UTARBEIDELSE AV PLANFORSLAG

Målet med medvirkningsprosessen er å sikre at sentrale problemstillinger i prosjektet blir belyst fra ulike perspektiv og at alle blir hørt. Dette forutsetter en bred og inkluderende prosess, der man forsøker å nå ut til og å innhente innsikt og innspill fra aktører og et representativt utvalg av innbyggerne.

I planarbeidet etter plan- og bygningsloven, vil det legges opp til medvirkning på ulike nivåer tilpasset de ulike fasene av planprosessen. Dette inkluderer de formelle høringsrundene.

En god medvirkningsprosess krever ofte at man går utover *plan- og bygningslovens* minstekrav, og at det legges til rette for en mer åpen og transparent prosess der metoder og resultater dokumenteres godt. Det vil derfor bli tilrettelagt for at den formelle medvirkningsprosessen koblet til planarbeidet oppleves som inkluderende og reell med en større variasjon enn det som er vanlig i medvirkningsmetoder og -aktiviteter. Medvirkningsaktiviteter vil bli koblet til områdemodningsprosessen slik at også initiativer og innspill fra denne som er mulig å realisere på kort sikt videreføres parallelt med planarbeidet. Dette vil både kunne bidra til at engasjementet i utviklingen økes og at spesielt barn og unge kan oppleve økt interesse i å delta når det er kortere tidshorisont for realisering av deres innspill og mulighet for å delta i realiseringen av selve tiltakene.

Garasjen – Tangenkaias eget medvirkningskontor:

Garasjen er en fysisk liten bygning som tidligere er benyttet som truck garasje, og som står på Tangenkaia i dag. Denne omdannes til møteplass som vil ha avtalte åpningstider gjennom hele planprosessen. Garasjen vil utgjøre en lavterskel mulighet for å medvirke, til enhver tid gi mulighet for å få informasjon om prosessen og avholde idémøter og samarbeide omkring tiltak med nabolaget. Når det ikke foregår aktivitet i Garasjen skal den være en utstillingsarena hvor man kan følge med på hva som skjer i prosessen og hvilke aktiviteter som planlegges.

Det legges opp til egne medvirkningsaktiviteter med:

- Innbyggere i kommunedelen og innbyggere i kommunen for øvrig som bruker området i dag, eller som kan ha interesse av framtidig tilbud og funksjoner i området.
- Barn og unge
- Grunneiere/eiendomsutviklere i området
- Lokalt næringsliv, nærutvalg, velforeninger og interessegrupper/frivillighet
- Berørte statlige og regionale myndigheter
- Rådene i kommunen

3 OVERORDNEDE RAMMER OG FØRINGER

3.1 NASJONALE FØRINGER

3.1.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

De nasjonale forventningene skal legges til grunn for kommunestyrets arbeid med kommunale planstrategier og planer. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging ble sist vedtatt ved kongelig resolusjon 14.05.2019. Regjeringen legger vekt på at vi står overfor fire store utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom bl.a. offensiv klimapolitikk og forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

Regjeringen har videre bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, også i Norge. Det er derfor viktig at bærekraftmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen.

3.1.2 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjen er å oppnå en bedre samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

3.1.3 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjen skal bidra til å styrke barn og unges interesser i planleggingen og setter blant annet krav til gode oppvekstforhold i nærmiljøet, samt krav til utformingen av arealer og anlegg. Arealer og anlegg som brukes av barn skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nabolaget skal det finnes arealer for utfoldelse og skape sitt eget lekemiljø. Kommunen skal påse at det avsettes tilstrekkelig store og egnete arealer til barnehager. Ved omdisponering av arealer avsatt til fellesareal eller friområder som er i bruk, skal det skaffes fullverdig erstatning.

3.1.4 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging

Miljøverndepartementets til enhver tid gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, skal legges til grunn ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen gir føringer for hvordan arealplanleggingen skal brukes til å forebygge og begrense støyulemper.

3.1.5 Tilgjengelighet for alle – universell utforming

Prinsippene for universell utforming er nedfelt i plan- og bygningsloven. Universell utforming er en langsiktig nasjonal strategi for å bidra til et inkluderende samfunn med tilgjengelighet for alle. I den

fysiske planleggingen skal bygg, transportsystem og uteområder utformes slik at alle, inkludert bevegelsehemmede, orienteringshemmede og miljøhemmede, kan bruke dem, uten at det skal være behov for spesiell tilpasning.

3.1.6 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Kommunen skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning). Klimatilpasning og utslippsreduksjoner må sees i sammenheng. Det er viktig å planlegge for løsninger som både reduserer utslippene og reduserer risiko og sårbarhet som følge av klimaendringene.

Ved planlegging av nye områder for utbygging, fortetting eller transformasjon, skal det vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystemer og arealbruk med betydning for klimatilpasning, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering. Gjennom risiko- og sårbarhetsanalyser tidlig i planprosessen, skal det vurderes om klimaendringer gir et endret risiko- og sårbarhetsbilde.

3.2 REGIONALE PLANER

3.2.1 Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-3035

Samordnet areal- og transportplanlegging skal fremme bærekraftig utvikling og vekst i Buskerud. I planen er Drammen angitt til regional by/fylkessenter, som bl.a. kjennetegnes ved tett bolig- og arbeidsplasstruktur i og nært sentrum som muliggjør økt bruk av sykkel og gange.

Planens mål er et sterkt og bærekraftig Buskerud hvor det legges til rette for at innbyggere, næringsliv og tilreisende opplever levende byer og tettsteder. Det skal legges til rette for gode boligområder, arbeidsplasser, tjenester og opplevelser. Innenfor de overordnede innsatsområdene, prioriteres bl.a.:

- By og stedsutvikling, med prinsippene; Sentrumsnær fortetting og transformasjon før nye arealer tas i bruk. Varierte, attraktive og sentrumsnære boliger. Handel, service, næring og kultur i sentrum. Gode sykkel, gange og kollektivløsninger. Gode uterom og blå-grønne strukturer i sentrum. Lokal byggeskikk og kulturmiljøer preger stedet. Forebygge mot flom.
- Arealbruk, med strategiene; Lokalisere handel, service og kultur i sentrum. Lokalisere arbeidsplasser og næring etter ABC-prinsippet. Lokalisere publikumsrettet virksomhet i sentrum. Lokalisere boliger slik at transportbehovet reduseres. En samordnet parkeringspolitikk.
- Transport, med strategiene; Legge til rette for sykkel og gange i byer og tettsteder. Styrke kollektivtilbudet i byområder. Ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vegnettet, sikre framkommelighet for næringslivet og prioritere infrastruktur for sykkel, gange og kollektivtransport i byer og tettsteder.

3.2.2 Regional plan for verdiskaping og næringsutvikling 2015-2020

Planen legger vekt på nyskaping, næringsklynger og samspill for en fremtidsrettet og bærekraftig utvikling av næringslivet. Videre vektlegges bærekraftig utnyttelse av ressursene i kombinasjon med innovasjon og behov for økt samordning av transport av personer og gods for næringslivet.

3.2.3 Regional plan for kulturminnevern i Buskerud 2017-2027 - “Kulturminnekompasset”

Kulturminnevernet skal fremme både godt vern og bærekraftig bruk av kulturminner og kulturmiljøer. Det legges vekt på samarbeid mellom aktørene for å nå målene om bred formidling og bærekraftig bruk av kulturarven, samt et helhetlig kunnskapsgrunnlag, høy kompetanse og styrket samhandling om kulturminnevernet i Buskerud. Innenfor bærekraftig bruk og vern legger planen blant annet vekt på å bruke kulturarven som ressurs for nærings- og byutvikling.

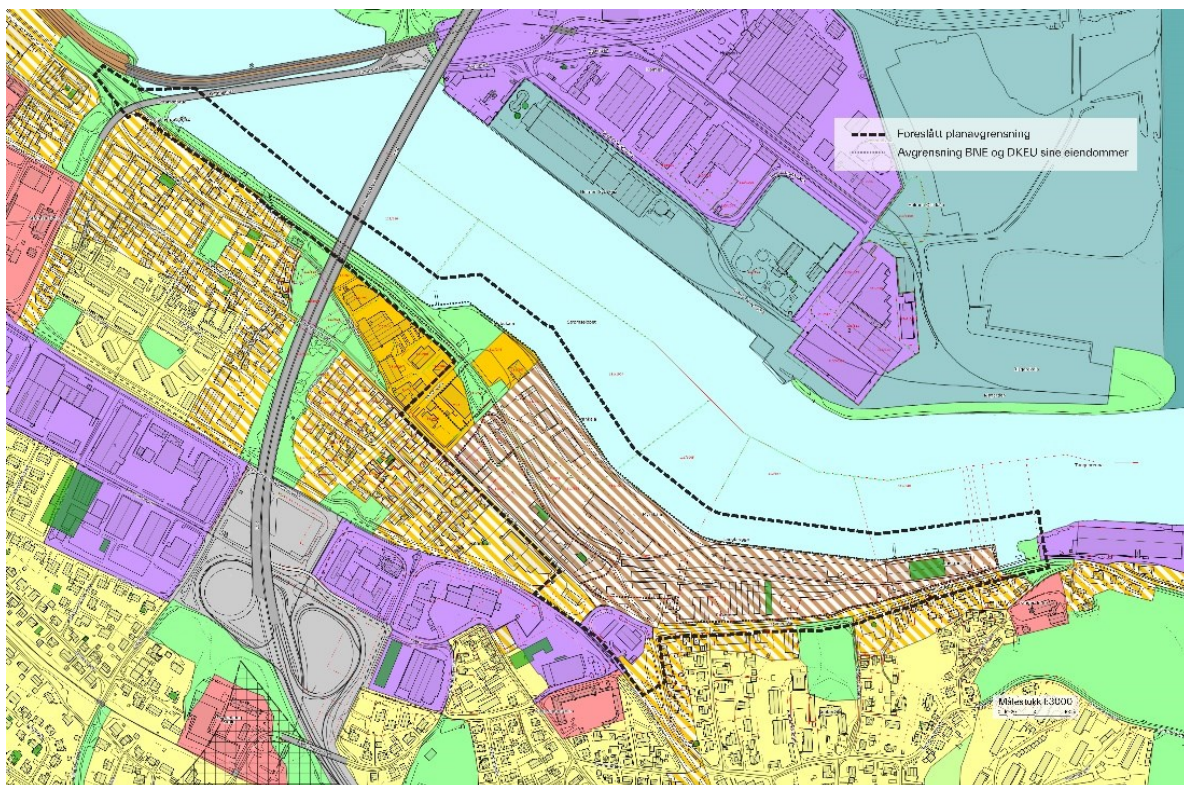
3.3 KOMMUNALE PLANGRUNNLAG

3.3.1 Gjeldende overordnede planer og satsinger

Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2040

Kommuneplanens samfunnsdel er kommunens overordnede plan for samfunnet. Samfunnsplanens politiske satsingsområder med strategier innenfor temaene *God oppvekst og godt liv, mangfold og inkludering, attraktive byer og tettsteder, klima- og miljøvennlig utvikling, omstillingsdyktig næringsliv og deltakende innbyggere* legger tydelige verdimeslige føringer for planarbeidet.

Kommuneplanens arealdel 2014-2036



Utsnitt fra plankartet for kommuneplanens arealdel med forslag til planavgrensning markert.

I kommuneplanens arealdel er Tangenkaia avsatt til transformasjonsområde. I henhold til kommuneplanen § 7.1 om transformasjonsområder 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, aktivitetsarenaer og nødvendig teknisk- og sosial infrastruktur. Gjennom planarbeidet skal de overordnede, helhetlige sammenhengene for arealbruk, bebyggelsesstruktur, mobilitet, omgivelseskvaliteter, møteplasser og blågrønnstruktur avklares, inkludert minsteavstand til Drammenselva/fjorden.

Kommunedelplan for Drammen sentrum – sentrumsplanen (2006)

Sentrumsplanen gir rammer for byutviklingen og føringer for en helhetlig utvikling av et attraktivt og miljøvennlig sentrum. Deler av planområdet er omfattet av sentrumsplanen, hvor arealene hovedsakelig er avsatt til bybebyggelse. I sentrumsplanen er det angitt framtidig kanal i det tidligere løpet til Solbergelven rundt Tollbodøya, bevaringsområde rundt Tollboden, pakkhuset og Skur 1 og framtidig ny gate og siktakse fra Bjørnstjerne Bjørnsons gate gjennom området ut til kaia ved Velferden. I tråd med bestemmelsenes punkt 1.2 i arealdelen, vil disse forholdene utredes og avklares i planarbeidet.

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø i Drammen (2018)

Hovedprinsippet i kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer er å sikre en byutvikling på byhistoriens premisser. Planen legger vekt på at Drammen skal kunne vokse og utvikle seg samtidig som man tar hensyn til og bringer videre de verdiene og ressursene som kulturarven representerer for byen og befolkningen. Kunnskap om kulturminner og kulturmiljøer står sentralt, slik at utviklingen skjer med et bevisst forhold til de verdiene og historiske lagene som den bygde strukturen og kulturminnene representerer. I planen heter det at kulturhistorisk verdifull bebyggelse skal søkes bevart og at særpreg og karaktertrekk i områder med kulturminner i størst mulig grad skal bevares.

Kommunedelplan for Drammenselva (1991)

Deler av planområdet er avsatt til næring/havn i kommunedelplan for Drammenselva. Planen angir at kaifronten på strekningen Tollbukaia – Tjømøkrankaia skal ha allmenn adgangsrett. Planen angir Hans Kiærs gate og Aabys gate fra Tollbugata, samt området rundt Tollboden som viktige siktakser som skal holdes fri for konstruksjoner og parkeringsplasser.

Kommunedelplan Strømsø, gatebruk (2004)

Planen definerer Tollbugata som samlegate med kollektivtrasé. Bjørnstjerne Bjørnsons gate og Havnegata er hovedgater med kollektivtrasé. Gang- og sykkelveien er angitt som hovedsykkelvei.

Områdesatsing Strømsø 2030

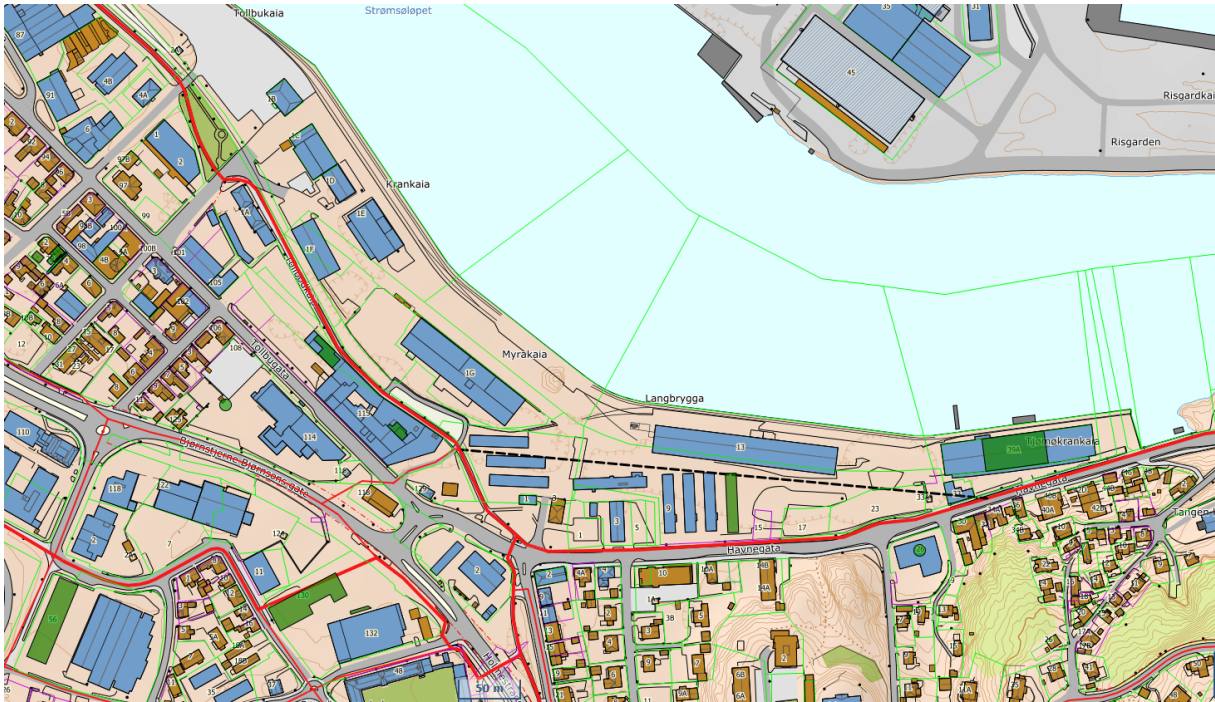
Staten og Drammen kommune skal sammen over en tiårsperiode arbeide for å styrke levekårene på Strømsø. Innsatsområdene er sysselsetting, oppvekst og utdanning, bo- og nærmiljøkvaliteter og helse. Det er fokus på lokal sted- og tjenesteutvikling og medvirkning.

Kommunedelplan for fv. 319 Svelvikveien (2016)

Hensikten med planen er å legge til rette for ny fv. 319 mellom Tørkop og Eik og oppgradering av eksisterende fv. 319 mellom Solumstrand – Rundtom. Planens båndleggingssone er ikke lenger gyldig som følge av at planen er eldre enn 4 år, men planens tverrsnitt for Havnegata er førende for planarbeidet.

Sykkelplan 2021-2031 (2021)

Formålet med sykkelplanen er å angi satsingsområder som må til for å nå den politisk vedtatte visjonen om at Drammen skal være «Norges beste sykkelkommune» og ambisjonen om 20 % sykkelandel. Planen skal være førende for plan- og byggesaker og utbyggingsprosjekter som berører det definerte sykkelnett. Kartet nedenfor viser sykkelnett i sykkelplanen for det aktuelle området.



Kart over sykkelnett i området fra Sykkelpen 2021-2031. Tykke røde streker viser hovednett, tynne røde streker viser lokalnett, sort stiplet strek viser trasé som må avklares i kommende planarbeid.

3.3.2 Pågående plan- og strategiprosesser

Kommuneplanens arealdel 2023 – 2035

Forslag til ny kommuneplanens arealdel ble førstegangsbehandlet av formannskapet 06.12.2022 og av kommunestyret 12.12.2022. På bakgrunn av innkomne innsigelser i offentlig ettersyn ble videre prosess for arbeidet med ny arealdel avklart i formannskapet 09.05.2023. Det ble vedtatt at kommuneplanens arealdel skal vedtas når alle vurderinger av arealer og forhandlinger om innsigelser er ferdigstilt. Dette betyr at det på nåværende tidspunkt er uvisst når ny arealdel blir endelig vedtatt.

Inntil ny arealdel er vedtatt, gjelder kommuneplanens arealdel for tidligere Drammen kommune. Områderegulering for Tangenkaia vil følge opp rammene i gjeldende arealdel, men i tillegg forholde seg til de nye foreslåtte føringene i ny arealdel.

I forslag til planbestemmelser i ny arealdel er det tatt inn følgende forslag om områdemodning/midlertidige tiltak på Tangenkaia:

«Det kan gis tillatelse til midlertidige tiltak eller ombygging og/eller bruksendring av eksisterende bygg uten krav om egen regulering for felt KBA2 og KBA4 som ledd i områdemodning, forutsatt at disse tiltakene ikke vanskeliggjør gjennomføring av framtidig plan.»

Det foreligger på nåværende tidspunkt innsigelse fra Kystverket til forslag til ny bestemmelse om områdemodning, med bakgrunn i at «(...) bestemmelsene pkt. 3.2.3 legger til rette for tiltak uten plankrav, uten at det foreligger konsekvensutredning, samtidig som det i bestemmelsene pkt. 14.5.1 går fram at fordeling av næring, tjenesteyting og bolig fastsettes gjennom regulering.»

Områderegulering for Tangenkaia vil følge opp avklaring av innsigelsen i forbindelse med det videre arbeidet med kommuneplanens arealdel.

I forslag til ny arealdel legges det større vekt på næringsutvikling. Tilrettelegging av næringsarealer er et av kommunens viktigste virkemidler for å bidra til vekst og utvikling i næringslivet. Det skal legges vekt på god balanse mellom bolig og næring i områder med blandet formål. For å redusere transportbehovet og trafikkbelastningen skal det i så stor grad som mulig legges til rette for en fortetting rundt knutepunkt, der nye kombinasjoner av bolig og næring vurderes i lys av samfunnsutvikling og moderne byutviklingsprinsipper.

I forslaget er det også lagt opp til utvidede hensynssoner og skjerpede bestemmelser for bevaring av kulturmiljø og kulturminner.

Områdeutviklingsstrategi for Strømsø

Områdeutviklingsstrategien for Strømsø skal, gjennom å peke på overordnede sammenhenger, funksjoner og kvaliteter som skal utvikles i "mellomrommene" - rommene mellom husene -, bidra til at de sentrale delene av Strømsø blir et enda bedre sted å bo, jobbe, besøke og drive næring. I tillegg peker den på hvordan kommunen skal håndtere overordnede utfordringer knyttet til klimatilpasning og spesielt flom- og overvannshåndtering.

Strategien definerer overordnede prinsipper for utforming og plassering av torg og møteplasser, gater og forbindelser, og sier noe om hvordan vi skal utvikle bylivet, styrke og skape nye opplevelser, alt med utgangspunkt i områdets eksisterende kvaliteter, identitet og potensial. Den inneholder også en liste over tiltak og prosjekter som tar utgangspunkt i disse prinsippene, og som viser hvordan vi – kommunen med samarbeidspartnere - konkret kan gå frem for å styrke den fysiske oppgraderingen av denne delen av Strømsø på områdets egne premisser.

Samlet skal strategien være et verktøy som kan benyttes i behandling og utvikling av enkeltprosjekter og detaljreguleringsplaner, hvor man kan sikre realisering av det som er foreslått gjennom rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler. Den skal også være ett av utgangspunktene for å lage handlingsplaner for Strømsø 2030 knyttet til satsningsområdet bo- og nærmiljø. I tillegg skal den danne grunnlag for å utvikle andre typer samarbeid og partnerskap, som gjør det mulig for kommunen, frivilligheten, utbyggere, innbyggere og andre aktører å løfte området sammen.

Områdeutviklingsstrategi for Strømsø er et overordnet, strategisk verktøy som er styrende og legger premisser for planarbeidet. Prinsipper for utforming og utvikling i Områdeutviklingsstrategi skal følges opp gjennom planarbeidet og på denne måten svare ut målsetningen i Områdeutviklingsstrategien om å styrke verdiene som ligger i historien, mangfoldet og kvalitetene i nærheten til elva og stasjonen.

Tiltakslisten i Områdeutviklingsstrategien er utviklet gjennom samskaping med innbyggere, næringsliv, frivilligheten, utbyggere og andre aktører. Sentralt i oppfølging av tiltaksliste er videre samskaping. Tiltak for bla Kaiområdene og Tangensporet skal gjennom planprosess sees i sammenheng og vurderes i utvikling av områdene. Realisering av tiltak vil bli tema i forbindelse med områdemodning, rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtale.

Parkeringsstrategi med parkeringsnorm

Ny parkeringsstrategi med parkeringsnorm for Drammen kommune ble vedtatt i kommunestyret 14.06.2023 og gjelder fra og med 01.07.2023. I parkeringsnormen ligger Tangenskaia i den mest sentrale sonen, sone 1. Parkeringsnormen stiller både krav til antall parkeringsplasser og til parkeringsplassenes lokalisering og kvalitet. Normen har krav til parkeringsplasser både for sykkel og bil.

3.4 REGULERINGSPLANER

Store deler av området er uregulert, særlig gjelder dette områdene med lager- og logistikkbebyggelse. Reguleringsplanene i området omfatter i hovedsak infrastrukturanlegg.

3.4.1 Gjeldende reguleringsplaner

Innenfor planområdet gjelder følgende reguleringsplaner (helt eller delvis):

- Detaljregulering for kvartalet avgrenset av Doktor Hansteins gate, Ryddinggangen, Tollbugata og Hesselbergs gate (20.09.2022)
- Detaljregulering for fv/rv 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Parsell Telthusgata – Holmestrandsveien/Rundtom (05.04.2016)
- Reguleringsplan for gang-/sykkelveg S1 Strømsø torg – Rundtom, parsell: Hans Kiærs gt – Rundtom (31.01.1995)
- Gyldenløve brygge (22.10.1985)
- Reguleringsplan Havnegata med gang og sykkelvei (29.09.1983)
- Tollbugata 97-99 (17.03.1977)
- Reguleringsplan for motorvei fra Lier grense - Bj. Bjørnsonsg. E-18 gjennom Drammen (22.11.1972)

Områderegulering for Holmen (18.02.2020)

Områderegulering for Holmen legger til rette for utvikling av Holmen som havneområde. Planen grenser til kaifronten på Tangenkaia, og arealene i Drammenselva er avsatt til havneområde og manøvreringsområde for båttrafikk.

3.4.2 Reguleringsplaner under arbeid

Detaljregulering for Drammen slip & verksted

Det pågår planarbeid for Drammen slip & verksted, som grenser til Tangenkaia i øst. Det er fastsatt planprogram og masterplan for området, hvor hensikten er å utvikle området fra industri til et urbant boligområde. Detaljreguleringen har delvis overlappende planområde med områderegulering for Tangenkaia i bukten som skiller de to utbyggingsområdene.

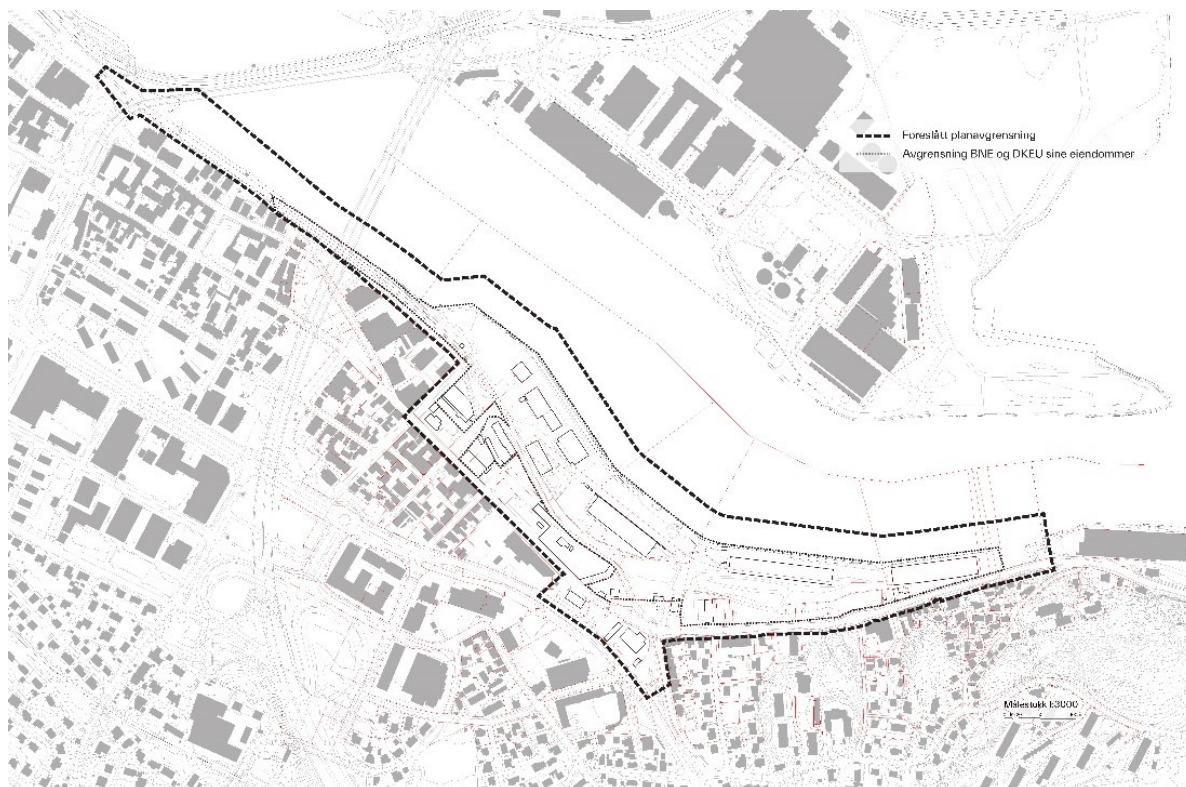
4 DAGENS SITUASJON

4.1 PLANOMRÅDET

Planområdet ligger på Strømsø siden av Drammenselva, i utkanten av sentrum mot øst, ca. 1-2 km fra Drammen stasjon. Det ligger rett sør for Holmen havn, som har overtatt all havne- og industrivirksomhet som tidligere foregikk på Tangenkaia. Planområdet er omgitt av varierte by, bolig- og næringsområder, samt noe offentlig infrastruktur som barneskole og barnehage. I tillegg til eiendommene som besittes av Tangenkaia Eiendom AS er følgende inkludert i planavgrensningen:

- Noe areal ut i Drammenselva for å fange opp eventuelle tiltak i kaikanten, eller bedre tilgangen til elven.
- Tilgrensende del av gatene Tollbugata og Havnegata og Rundtom.
- Havnepromenaden, tangensporet og gang- og sykkelvegssystemet fram mot Doktor Hansteins gate.
- Star Næringspark sine eiendommer og Tollbugata 97.
- Bukta mellom Tjømøkrankaia og Havnegata 59.

Planområdets avgrensning er illustrert under.



Planområdets avgrensning

4.2 EIENDOMSSTRUKTUR

Foreslått planavgrensning omfatter eiendommene gbnr.

111/245	111/848	112/151	0/0/0/0 (Gyldenløves plass)
---------	---------	---------	-----------------------------

111/246	111/849	112/153	0/0/0/0 (Rundtomsvingen)
111/247	111/862	112/156	
111/248	111/884	112/157	
111/250	111/936	112/159	
111/258	111/939	112/162	
111/616	111/955	112/164	
111/635	111/956	112/168	
111/637	111/1004	112/178	
111/638	111/1005	112/180	
111/640	111/1008	112/186	
111/641	111/1009	112/194	
111/643	111/1010	112/196	
111/647	111/5000	112/201	
111/648	111/5001	112/736	
111/649	111/5007	112/737	
111/650	111/6010	112/811	
111/652	111/6014	112/847	
111/655		112/848	
111/657		112/849	
111/814		112/850	
111/833		112/851	
111/834		112/852	
111/838		112/5002	
111/847		112/5004	

Areal som eies av DKEU og BNE er vist med stiplet linje på illustrasjonen under pkt 4.1 ovenfor.

4.3 OMRÅDET I BYEN

Tangenkaia ligger langs Drammenselva, nært Strømsø sentrum og Drammen stasjon. De store trafikkårene motorveibrua, Holmenbrua/Telthusgata og Bjørnstjerne Bjørnsons gate gjør at området oppleves noe adskilt fra sentrum. Kaiområdet har i lang tid vært forbeholdt havne-, industri- og næringsvirksomhet, og har tilknytning til byen primært som arbeidssted og ikke bo- eller rekreasjonssted.

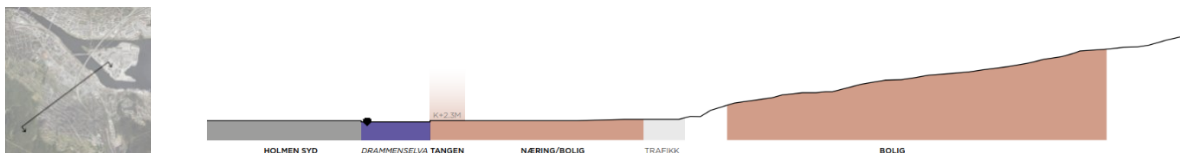
Området ligger nært det tette, historiske bysentrum og ligger nærmest sentrum av områdene langs fjorden som skal transformeres fra industri til boligbasert byutvikling.

Plasseringen i bydelen gjør også Tangenkaia til et område som kan fungere som en brobygger mellom strøk som har ulike levekårsutfordringer.

4.4 HISTORISK UTVIKLING

Drammen besto opprinnelig av områdene Strømsø, Bragernes og Tangen. Området på Tangenkaia har vært havn for byen siden 1500-tallet, da tømmerhandelen med hollenderne og danskene begynte for alvor. På 1600-tallet vokste bebyggelsen på Strømsø og Kobbervik kraftig, med gårder og strandsittere. Den tettere bebyggelsen i planområdet utviklet seg rundt Gåsevadet, Strømsøya og Tollbodøya, der Drammenselva og Leirelva møtes. I 1651 ble tollstedet flyttet fra Bragernes til Strømsø og i 1877 ble dagens tollbod oppført til erstatning for den gamle tollboden som brant i 1870. Fra 1800-tallet og utover ble det etablert større virksomheter knyttet til elva som transportåre på Tangenkaia; skipsrederi, verft, dampsager, kullager og papirfabrikker, i tillegg til den kommunale havnevirksomheten.

4.5 BY- OG LANDSKAPSBILDE



Drammenselva/Drammensfjorden og det grønne åslandskapet som reiser seg moderat mot sør er tydelige overordnede landskapselementer. Mot sør ligger høydene Hollenderkollen og Kobbervik. Tangenkaia er flat med asfaltert terreng langs en lang og tydelig kaikant.

Deler av Tangenkaia var tidligere en øy, kalt Tollbodøen fordi Tollboden lå på øya, adskilt fra fastlandet av Solbergelv. Området mellom øya og Strømsø er i dag fylt igjen. Området kan oppleves som en øy i bybildet også i dag, med store, flate og åpne rom i kontrast til den tette byen, og mange års funksjon som avskjermet havne- og industriområde.

Strukturelt defineres området av tverrgatene som orienterer seg mot elva, opprinnelig etablert som broer til Tollbodøen, og den langsgående kaikanten og Tollbugata og Havnegata som løper parallelt med elva. Store bygningsvolumer ligger parallelt med kaia, og avgrenser den visuelle kontakten med omgivelsene. Tidligere jernbanetraseer til Tangenkaia er omgjort til Bjørnstjerne Bjørnsons gate og gang- og sykkelveg (traseen som følger Solbergelv).

4.6 NATURMILJØ, BLÅGRØNNE STRUKTURER OG OFFENTLIGE ROM

På Tangenkaia er det lite grønstruktur, men det finnes enkelte større trær og en mindre park ved Tollboden mellom Aabys gate og Hans Kiærs gate. Tangenkaia har ingen regulerte offentlige byrom.

Tangenkaia ligger mellom åssiden og sjøen, hvor nærliggende naturtyper i utgangspunktet har mulighet til å benytte området til spredning og trekk fra marka i sør og vest til elva. Det er grønne korridorer som kobler Tangen til åssiden, kalkgranskogen på Galterud, furuskogen på Nordbykollen, og edellauvskogen ved Ulvekula og elvedeltaet.

Naturmiljømessig er det dårlige kår på Tangenkaia i dag, med harde flater og vertikale kanter mot sjøen som utgjør barrierer. Leirelva ligger i rør gjennom planområdet og har utløp i Drammenselva, som nedre del av Drammensvassdraget, ved Langbrygga.

Lokalklimaet påvirkes av nærheten til elven. Vindretningen er i hovedsak fra nordvest under vinterhalvåret, og fra sydvest under sommerhalvåret.

4.7 MOBILITET

Hovedsykkelruta mellom Drammen sentrum, Rundtom og Åskollen går gjennom planområdet. Hovedadkomst for kjørende til området er i dag via Rundtomkrysset og Tollbugata. Det er også avkjøring fra Havnegata øst i planområdet.

Fra vestre del av Tangenkaia er det gangavstand (1 km) til Drammen stasjon. Hele planområdet ligger innenfor sykkellavstand til stasjonen. Det er bussholdeplasser i Tollbugata og Havnegata. Tollbugata betjenes av linje 4, 5 og 91, og har 16 bussavganger (sum for begge retninger) i rush, og 10 avganger i timen utenom rush på hverdager. Havnegata betjenes av linje 4 og 91, og har 12 avganger i timen i rush (sum for begge retninger), og 6 avganger i timen utenom rush på hverdager. Videre er det gangavstand til region- og langdistansebussholdeplassen på Bangeløkka.

Gang- og sykkelveien gjennom området er en attraktiv og lett fremkommelig trasé, med enkel tilkomst fra Rundtom og fra stasjonsområdet og Gyldenløves plass i vest. Det finnes destinasjoner for gående og syklende langs denne ruten, som for eksempel Håndbryggeriet med pub og food truck, parken ved Tollboden, Skur 1 med forsamlingslokale og museum og Star næringspark med gatekjøkken og klatrehall. Havnegata og Bjørnstjerne Bjørnsons gate oppleves i større grad som barrierer for tilkomst til området for gående og syklende. Krysset mellom Havnegata, Bjørnstjerne Bjørnsons gate, Tollbugata og Holmestrandsvæien på Rundtom oppleves til dels som uoversiktlig og med barrierevirkning.

Elven kobler Tangenkaia på resten av byen med mulighet for båtferdsel, samt gang- og sykkelforbindelse langs elven.

4.8 BEBYGGELSESTRUKTUR

Bebyggelsen innenfor planområdet er volumer og strukturer av varierende størrelse plassert spredt utover et flatt havnelandskap. Plassering og utforming av bebyggelsen langs kaia er tilpasset utviklingen av havna over tid. Bygningene er tilrettelagt for industri- og lagervirksomhet, med åpne manøvrerings- og kjørearealer for store kjøretøy. Langs Tollbugata og Havnegata ligger også eldre bymessig boligbebyggelse, i tillegg til noen nyere forretningsgårder og boligprosjekter. Dette gir til sammen stor variasjon i skala og store åpne (by)rom i tilknytning til elva.

Området bærer preg av å være et tidligere havneområde. Den eksisterende bebyggelsen i planområdet består av lager- og logistikkbygg fra perioden ca 1850-1990, varierende i størrelse, materialbruk, funksjon og form. Denne bebyggelsen betyr mye for stedsidentiteten på Tangenkaia, i tillegg til at den representerer bruksverdi, symbolverdi og miljøverdi. Flere bygninger og områder innenfor planområdet og i de nærmeste omgivelsene har vesentlige kulturhistoriske verdier, og er tydelige tidsvitner og viktige identitetsmarkører.

To bygninger er fredet og et større antall bygninger og miljøer er kommunalt registrert som verneverdige kulturminner og kulturmiljøer. Også bygninger som ikke er registrert som verneverdige kan være viktige historiefortellere om Tangenkaia som havne- og industriområde og viktige for en helhetlig utvikling med fokus på stedsidentitet og bærekraft.

4.9 EKSISTERENDE FUNKSJONER I OMRÅDET

Havnevirksomheten er i stor grad flyttet til Holmen. Området har ulike typer produksjons-, lager- og næringsvirksomheter, som Håndbryggeriet i Skur 4 og båtforhandler i Skur 7, i tillegg til kontorer iblant annet Tollboden og publikumsrettede funksjoner som forsamlingslokale og museum i Skur 1.

Innenfor foreslått planavgrensning ligger tidligere Star næringspark hvor det blant annet er klatrehall, ulike servicevirksomheter og gatekjøkken, og bensinstasjonen ved Rundtom.

Den tidligere sandjekta og galeasen «Christiane», som eies av Sjøspeiderne i Drammen, har fast kaiplass ved Tollboden. Det samme har isbryteren Thor III.

5 OMRÅDEPLANENS HOVEDFORMÅL, INNHOLD OG PROBLEMSTILLINGER

5.1 MÅL MED PLANARBEIDET

Hovedmålsettingen er å transformere Tangenkaia til et bærekraftig, attraktivt byområde ved hjelp av:

- Tids- og historiebevisst utvikling og transformasjon over tid
- En ny sammenhengende struktur av attraktive byrom, parker/blå-grønne strukturer og forbindelser som bidrar til å styrke områdets koblinger til tiliggende områder, mot sentrum, og mot elva.
- Urbane boliger med variasjon i størrelse og typologier som inngår i sammenhenger som gjør boligtilbudet attraktivt for et bredt spekter av befolkningen, også for unge og barnefamilier.
- Variert og urban næring, produksjon og service- og tjenestetilbud som bidrar til å styrke områdets attraktivitet, byliv og tilgangen til sentrumsnære arbeidsplasser.

Planen skal:

- Gi rammer for helhetlig sammenheng og grep for bebyggelsesstruktur, formål (arealbruk), tetthet og høyder for etterfølgende detaljreguleringer
- Sikre et helhetlig grep for mobilitet, gatestruktur, blågrønnstruktur og teknisk- og sosial infrastruktur.
- Sikre de viktigste samferdselslinjene/samferdselsforbindelsene inn i, ut av og gjennom planområdet.
- Definere de viktigste offentlige rommene og deres rolle og funksjon
- Sikre bruk og vern av kulturminne- og kulturmiljøverdier og legge fysiske rammer som styrker og bygger opp om kulturmiljøene.
- Sikre god klimatilpasning og håndtering av klimasårbarhet
- Sikre variasjon i tjenestetilbud og møteplasser som appellerer til ulike brukergrupper med ulik sosioøkonomisk status

5.2 SENTRALE TEMA OG PROBLEMSTILLINGER I PLANARBEIDET

Bærekraft

Bærekraft skal være integrert i alle deler av områdeutviklingen av Tangenkaia og en vesentlig del av arbeidet med planforslaget og transformasjonen over tid.

Som en del av planarbeidet skal det utvikles en helhetlig strategi for bærekraft for Tangenkaia, som er tett koblet til FNs bærekraftsmål - Stortingsmelding 40, Norges handlingsplan for å nå bærekraftmålene innen 2030. Strategien skal omfatte hele utviklingsprosessen og koble sammen bærekraftsmål og -temaer med konkrete tiltak, slik at det er synlig hvordan utviklingen av Tangenkaia bidrar til å nå målene.

Omgivelseskvaliteter og historiebevisst utvikling

Tangenkaia har et stort potensial til å kunne utvikle en helt egen identitet preget av kultur- og industrihistoriske elementer som bevaringsverdige/eldre bygg, kaifronten, produksjon og historiske spor av kanal og havnevirksomhet. Planarbeidet vil undersøke hvordan sporene kan bringes videre gjennom transformasjonen av området.

Mobilitet

Mobilitet omfatter alle former for transport. Tangenkaias beliggenhet gjør at man kan tilby boliger der man kan leve mest mulig bilfritt. Det skal utvikles en helhetlig strategi for mobilitet, både internt i området, og koblingene mellom utbyggingsområdet, nærområdene og byen. Strategien skal fremme gange, sykkel og kollektivtrafikk som effektive og opplevelsesrike mobilitetsformer. Tangenkaia skal inngå i bynettverket med et hierarki av forbindelser, plasser og snarveier. Mobilitet er et viktig tema i arbeidet med områdeutviklingsstrategien for Strømsø som vil legge føringer for områdereguleringsplanen.

Planarbeidet vil undersøke hvordan møtet mellom blandet bruk og forskjellige mobilitetsgrupper løses på best mulig vis.

Byliv, funksjoner og produksjon i by

Tangenkaia skal være et sted med rom for å skape. Det tilrettelegges for framtidens arbeidsplasser og møteplasser. Området skal være flerfunksjonelt der boliger, næring og tjeneste- og servicetilbud tilbys. Plasseringen og mengden av disse funksjonene må kunne tilpasse seg en gradvis utvikling av området. Planarbeidet skal undersøke hvor mye og hva slags type næringsfunksjoner det er plass til på Tangenkaia og hvor de bør lokaliseres.

Bo- og nærmiljøkvaliteter - nabolag og boliginnovasjon

Området skal tilby boligtyper som utfyller boligtilbudet på Strømsø og gjør det attraktivt å bo med barn i by. I arbeidet med planen vil hvilke nabolagskvaliteter som kan skapes, samt forskjellige former for boliginnovasjon, undersøkes. Et helhetlig grep for sosial infrastruktur, som ser Tangenkaia i sammenheng med eksisterende tilbud i nærområdet og i kommunedelen, vil bli utarbeidet.

Byrom, blågrønne strukturer og klimatilpasning og -håndtering

Det skal være et bevisst forhold til hvordan kaikant/elvekant og kvaliteter tilknyttet dette skal styrkes i planområdet. Planarbeidet vil undersøke hvordan koblinger til eksisterende blå og grønne strukturer og omkringliggende åslandskap kan styrkes, etableres og integreres.

Langsiktig transformasjon

Utvikling over tid kan gi behov for endring av arealbruk/funksjon for bygninger og utearealer i flere omganger og over et lengre tidsrom. Planen skal bidra til å etablere gode bruksmønstre og kvaliteter i en tidlig utviklingsfase og samtidig skape rom for videreutvikling og forbedring i en lenger tidshorison. Det videre arbeidet skal undersøke hvordan områdeplanen kan legge til rette for denne type dynamisk utvikling. Det er imidlertid viktig at hovedstrukturer for mobilitet fastsettes tidlig.

Oppheving av eldre reguleringsplaner innenfor planområdet

Planområdet omfatter følgende reguleringsplaner som i sin helhet ligger innenfor planområdet, og som ved vedtak av områdereguleringsplanen vil bli opphevet:

- Reguleringsplan for Tollbugata 97-99, vedtatt 17.03.1997 (planID060236-9)
- Reguleringsplan for gang-/sykkelveg S1 Strømsø Torg – Rundtom, parsell: Hans Kiærs GT – Rundtom, vedtatt 31.01.1995 (planID 060250-2).

5.2.1 Områdemodningsstrategi

Hensikten med områdemodningen på Tangenkaia er å bygge et tydelig fremtidig positivt omdømme som kobler stedets ressurser som finnes i dag med de nye visjoner for Tangenkaia. Områdemodning handler om å involvere lokalmiljø, interessenter, ressurser og aktører i arbeidet med å utvikle et sted. Områdemodning er en steds- og samskapingsprosess som foregår parallelt med planarbeidet, men gjerne over mye lengre tid, og som setter søkelys på verdiskaping, positiv omdømmebygging og

utvikling av lokalmiljø. Definisjon på områdemodning knyttet til utviklingen av Tangenkaia: «Stimulere frem positiv aktivitet og utvikling på stedet som pågår parallelt med den fysiske planleggingsprosessen»

For å sikre en bærekraftig stedsutvikling og verdiskaping i prosessen arbeides det med å bygge omdømme gjennom at det skjer reelle aktiviteter, og at aktører inviteres med i prosessen og aktiverer stedet. Her ses sosiale aktiviteter, fysiske tiltak og organisering av involverte i sammenheng. Områdemodning innebærer en bred og inkluderende prosess for å sikre at sentrale problemstillinger blir belyst fra ulike perspektiv. Gjennom områdemodningsprosessen vil man også kunne teste og utvikle tilbud underveis før ny bebyggelse realiseres.

Vektleggingen av mobilisering og involvering vil også kunne ha synergier mot det pågående områdeløftet på Strømsø. Hensikten er å få til en gradvis utvikling og transformasjon av Tangenkaia fra et havneområde, til en bydel med et mangfold av destinasjoner og nabolag som er godt koblet på Strømsø og Drammen.

For å lykkes med en bærekraftig områdemodningsprosess må det tilrettelegges for gradvis positiv aktivering og utvikling av området. Det legges derfor opp til en arbeidsstruktur for områdemodningen, der viktige temaer velges ut som satsingsområder, men de konkrete tiltakene defineres først når aktører og interessenter involveres. Dette vil, etter erfaring fra andre steder, skje gradvis.

Arbeidsstruktur og grunnlagsdokumenter for områdemodning:

- Utarbeidelse områdemodningsstrategi - legger føringer for hvordan arbeidet skal gjennomføres og hvilke satsingsområder som er særlig viktige.
- Basert på strategi, status i pågående planarbeid og tilgjengelige budsjetter, utarbeides årlige tiltaksplaner.
- Medvirkningsmulighet: Møtearena i garasjen på Tangenkaia. Her ønskes tett og godt samarbeid med Knutepunkt Strømsø.

Hva kan tiltak typisk bestå av i områdemodningsprosessen?

- Strakstiltak for å skape økt trygghet og tilgjengelighet for gående og syklende i området. Dette kan for eksempel handle om tydeligere merking og/eller trafikkregulering inne på tomten.
- Etablering av temporære byrom og møtesteder for lokalmiljøet.
- Etablering av nye virksomheter i tomme lokaler som stimulerer til positiv utvikling som er i tråd med fremtidsvisjonen til området.

Tiltakene skal understøtte planarbeidet, være en positiv bidragsyter til området og samtidig teste hvilke kvaliteter som bør sikres i planarbeidet.

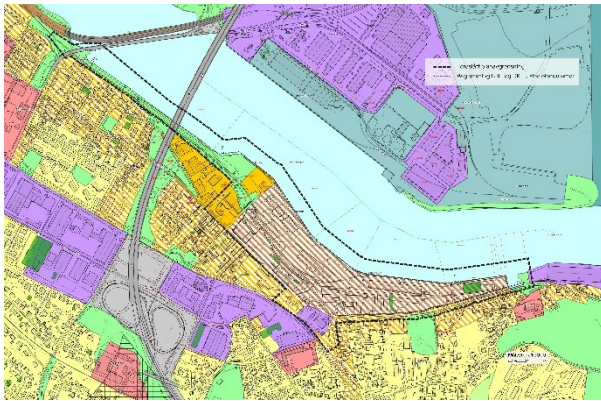
Dersom det skal være mulig å lykkes med en god og flytende prosess rundt områdemodning, er det en forutsetning at det kan gis midlertidige tillatelser til tiltak uten at større krav utløses. I foreliggende forslag til kommuneplanens arealdel står det at på Tangenkaia kan det gis tillatelse til midlertidig tiltak eller ombygging og/eller bruksendring av eksisterende bygg uten krav om egen regulering som ledd i områdemodning. Dette gir mulighetsrommet for at områdemodning blir en sentral del av planarbeidet og Tangenkaias utvikling.

5.3 ALTERNATIVER I KONSEKVENsutREDNINGEN

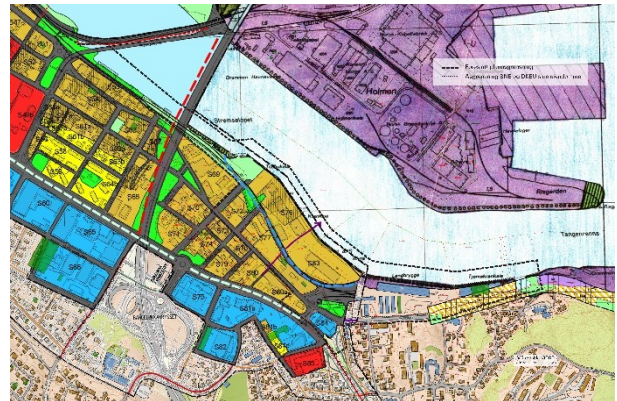
Konsekvensutredningen skal utrede konsekvenser av planforslaget sammenliknet med 0-alternativet. Det kreves ikke redegjort for alternativer ut over dette.

Utredningen vil i nødvendig grad redegjøre for eventuelle varianter for ulike elementer av valgt grep, eksempelvis høyder, trafikk-løsninger, byrom (system- og oppholdskvaliteter) og blågrønnstruktur.

5.3.1 0-alternativet (sammenligningsalternativet)



Reguleringsstatus for området

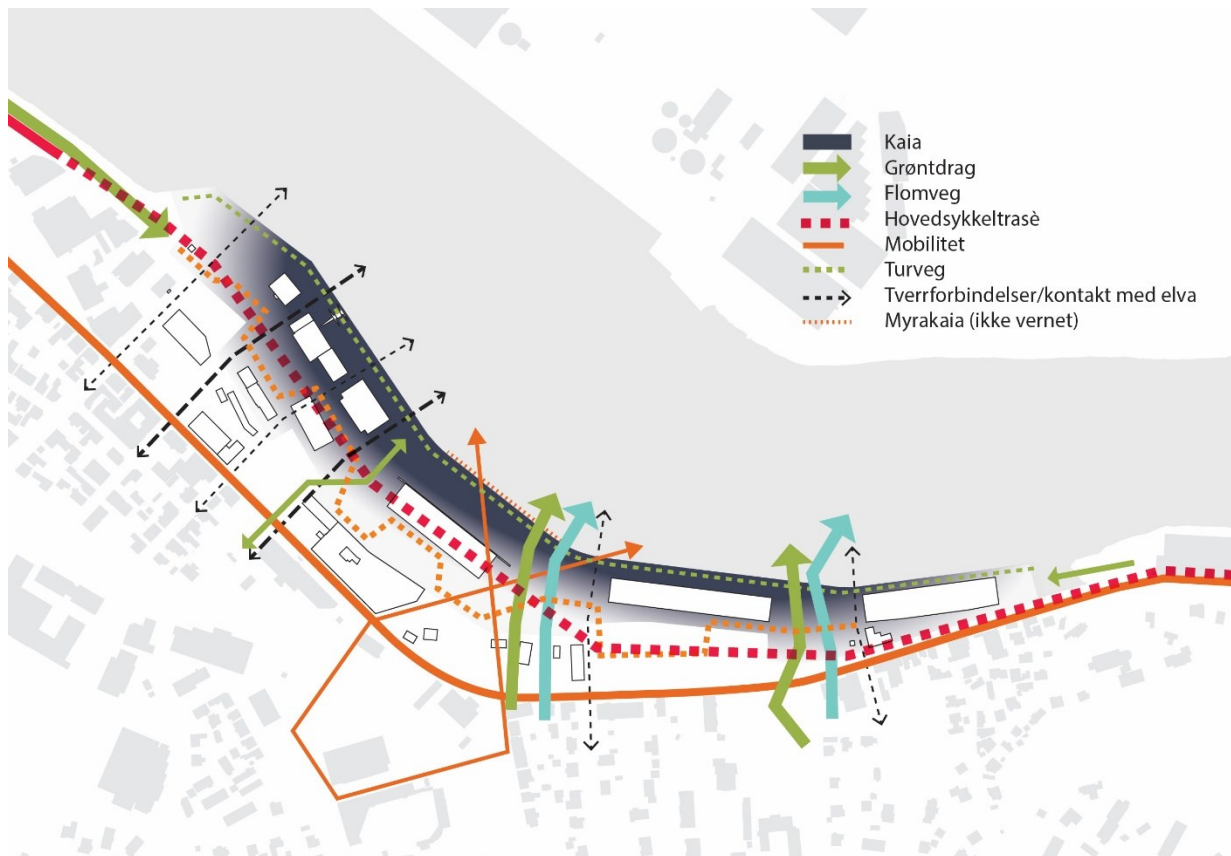


Kommunedelplanstatus for området

For 0-alternativet legges gjeldende kommunedelplaner og reguleringsplaner til grunn. Der det ikke er kommunedelplaner eller reguleringsplaner, legges dagens situasjon til grunn. Dagens situasjon legges til grunn også for felt S76 i Sentrumsplanen ettersom det fastsettes som bevaringsområde hvor høyder skal fastsettes gjennom oppfølgende reguleringsplan.

5.3.2 Planalternativet

Planalternativet innebærer en transformasjon av Tangenkaia. Transformasjonen bygger på prinsippene listet opp i 5.1 og 5.2.



Foreløpig utkast til plangrep som illustrerer prinsipper som skal diskuteres i utarbeidelsen av planalternativet.

Områdestruktur

Utkastet til plangrep i figuren over illustrerer prinsipper for hvilke forbindelser og sentrale byrom som skal diskuteres i utarbeidelsen av planalternativet. Føringer fra områdeutviklingsstrategien for Strømsø skal legges til grunn.

- Kaia skal være et svært sentralt og stedegent byrom i planområdet. Kaia har stort potensial som mangfoldig og stort byrom i hele sin lengde. Her skal det legges til rette for opphold, mobilitet og aktiviteter som benytter og styrker kvalitetene knyttet til havnefronten.
- Gang- og sykkeltrafikk prioriteres gjennom området for å betjene området og nærliggende område på en god måte som ivaretar et godt bomiljø og samspill med tilbud og attraksjoner, samtidig som man opprettholder en tydelig gjennomgående hovedsykkeltrasè. Biltrafikk gis lavere prioritet. Tilstrekkelig adkomst for forflytningshemmede, nyttetransport og nødtransport skal ivaretas.
- Planarbeidet skal se på hvilke trafikale funksjoner som skal løses i hvilke gater.
- Tverrforbindelser med forskjellige funksjoner og karakterer vil knytte områdene sør for Tangenkaia til kaia og gi kontakt med elva i form av utsyn, sikt og tilgang til vannkanten.
- Et offentlig grøntområde, som illustrert i kommuneplanens arealdel, vil inngå som en del av planen, men plasseringen og utformingen skal undersøkes i det videre planarbeidet.
- Den blågrønne strukturen på Tangenkaia skal inngå i et byromsnettverk og koble sammen nabolag, gårdsrom, aktivitetsrom, byrom og parker. Et integrert og helhetlig grep for

klimatilpasning og -håndtering skal sørge for at Tangenkaia har robuste, blågrønne systemer der åpning og/eller videreføring av bekker både er romdannende og håndterer flom- og overvann.

Bebyggelsesstruktur

Planalternativet vil ha en variert bebyggelse- og kvartalsstruktur. Kvartalene har forskjellige størrelser, noen er mer åpne og andre mer lukkede. Strukturen skal påvirkes av og tilpasses møter med eksisterende bebyggelse og forhold. Slik oppstår en spenning mellom eksisterende og nytt som kan gi området egenart og karakter.

Formål

Arealene ønskes regulert til kombinert bebyggelse. Det skal være en naturlig balanse mellom bolig og nærings-, tjeneste- og produksjonsaktiviteter som baserer seg på stedets egenart og beliggenhet. Det skal tilrettelegges for næring i ny bebyggelse samt i den eksisterende bebyggelsen som ivaretas. Planområdet skal ha et variert bolig-, nærings- og arbeidsplassstilbud, og i planarbeidet skal det undersøkes hvor og hvordan det skal tilrettelegges for publikumsrettede/åpne førsteetasjer og bruk av eksisterende bebyggelse.

Tangenkaia skal ha et mangfoldig boligtilbud hvor det tilbys ulike typer boformer. Boliginnovasjon og tilrettelegging for nye boligtyper og deleløsninger bidrar til økt sosial interaksjon og et stabilt nabolag. Bo- og nærmiljøkvaliteter skal sikres, herunder bymessige sammenhenger, nabolagsfunksjoner, forholdet mellom førsteetasjer og bygulv.

Høyder og utnyttelse

Området skal ha en bymessig utnyttelse (og struktur) som en forlengelse av byen i sentrum og på Strømsø. Området skal transformeres og fortettes og planprosessen skal undersøke hvilken tetthet som er hensiktsmessig.

Planarbeidet skal undersøke hvordan og i hvilken grad det skal være en variasjon i høyder. Her vil hensyn til kulturminner, byrom, lokalklima, sol og skygge, i kombinasjon med en bymessig utnyttelse, være førende. Høyder vil bli utredet gjennom arbeidet med områdereguleringsplanen.

Omgivelseskvalitet og historiebevisst utvikling

Tangenkaias særegne kvaliteter skal videreføres i arbeidet med stedsutvikling og byggingen av en helt ny bydel. Det blir viktig å sørge for at industri- og havneområdet beholder en grad av autentisitet og at det legges til rette for at det maritime og industrielle miljøet som allerede eksisterer kan videreføres.

Arkitektur, form og materialbruk skal trekke linjer til Tangenkaias historie og gjennom det utvikle et sirkulært havnefrontsutviklingsprosjekt med sin egen karakter og uttrykk.

Mobilitet

Det er vesentlig å legge til rette for syklende og gående, og skape trygge forbindelser for barn og unge både innenfor og gjennom planområdet. Drammen kommunes sykkelplan 2021 – 2031 gir viktige føringer. Det skal legges et helhetlig grep for nød og nyttekjøring til området som avveier hensynene mellom bilfrie områder og tilrettelegging for renovasjon og varelevering til arbeidsplasser og lokalt næringsliv. Sambruksløsninger for både gater/infrastruktur, parkeringsplasser og transportmidler skal bidra til mindre bilavhengighet og lettere tilgang til kollektive og miljøvennlige transportløsninger. Sikker og bærekraftig mobilitet er viktige stikkord her.

Tid

Tangenkaia skal transformeres over tid og planen skal gi rammer for den langsiktige utviklingen. Det skal derfor utarbeides en overordnet plan som rommer endring over tid og gir områder som skal detaljreguleres mulighet til å lære av prosess og utvikling underveis. Det er imidlertid viktig at hovedstrukturer for mobilitet fastsettes tidlig.

6 UTREDNINGSPROGRAM

6.1 HENSIKT MED OG RAMMER FOR UTREDNINGENE

Dette kapittelet gir en beskrivelse av de forhold som anses som vesentlige i plansaken, og som bør utredes nærmere som del av planarbeidet. Fokuset i planprogrammet og utredningene iht. forskrift om konsekvensutredninger § 5 skal være på relevante rammer og krav i § 7 og vedlegg IV. Målet er å få frem nødvendig og beslutningsrelevant kunnskap.

Konsekvensutredningen skal belyse sannsynlige virkninger av planen i forhold til relevante planer, målsettinger og retningslinjer. Det skal redegjøres for hva som kan gjøres for å tilpasse tiltaket til omgivelsene, og for å forhindre eller avbøte skader og ulemper.

Konsekvensutredningen skal også redegjøre for drøftinger og avveininger som begrunner valgt løsning, bl.a. gjennom å dokumentere varianter av eksempelvis høyder, bebyggelsesstruktur, trafikk løsninger, byrom (system- og oppholdskvaliteter) som vurderes underveis i prosessen. Det skal redegjøres for hvordan disse forholdene påvirker hverandre i avveiningene som gjøres.

Det skal også gis en nærmere vurdering av ytterligere utredningsbehov i senere planfaser.

Utredningen skal belyse planens konsekvenser for relevante influensområder for de ulike temaene, særlig gjelder dette trafikk, støy og kulturminner.

Tabellen nedenfor gir en oversikt over temaene som inngår i konsekvensutredningen og temaene som er sentrale i utarbeidelsen av planforslaget. Andre tema og konsekvenser av planforslaget vil belyses på vanlig måte gjennom planbeskrivelsen som følger planforslaget. Justeringer og tillegg i utredningskrav som følge av høringsprosess for Områdeutviklingsstrategi for Strømsø kan tilkomme for relevante tema.

Tema	Konsekvensutredes*	Redegjøres for i planbeskrivelsen
Byutvikling	X	X
<i>Nærings-, tjeneste- og produksjonsaktivitet</i>	X	
<i>Boliger og bomiljø</i>		X
Byform, bebyggelsesstruktur og landskap	X	X
Byrom og sammenhenger	X	X
Utvikling over tid		X
Kulturminner og kulturmiljø	X	X
Trafikale forhold		
<i>Mobilitet</i>	X	X
<i>Kollektivtransport</i>		X
<i>Parkering for bil og sykkel</i>		X
Barn og unges oppvekstvilkår	X	X
Sosial infrastruktur og nærmiljø		X
Sirkularitet, energibehov og -løsninger og bærekraft		X
Miljøfaglige forhold		
<i>Grunnforhold</i>	X	
<i>Støy</i>	X	X
<i>Flom, stormflo, havnivåstigning, overvann og klimatilpasning</i>	X	
<i>Grunnforurensning</i>	X	
<i>Naturmangfold</i>	X	

<i>Luftforurensning</i>	X	
<i>Vannmiljø</i>	X	X
Teknisk infrastruktur		X
Beredskap og ulykkesrisiko (inkludert ROS-analyse)		X

* Skal inngå i konsekvensutredningen

6.1.1 Metode og fremstilling

Metodene som skal benyttes er:

- Redegjørelse (dvs. tekstlig oppsummering av grunnlaget)
- Vurdering (tekstlig vurdering av temaet, eventuelt med illustrasjoner og diagrammer)
- Simulering / beregning (eventuelt ved hjelp av egnet programvare) der det er relevant

Metodikk i henhold til nasjonale veiledere for konsekvensutredning. Grunnlag / kilder for utredningene kan være:

- Eksisterende data som innhentes
- Ny registrering/ kartlegging
- Eksisterende kunnskap i rapporter/artikler/veiledere/retningslinjer

I konsekvensutredningen skal det videre redegjøres for hvilke avbøtende tiltak som bør eller må iverksettes for å avbøte eventuelle negative virkninger. Avbøtende tiltak som er nødvendige for at planforslaget skal være gjennomførbart, må fremgå klart. Gjennomføring av disse tiltakene sikres gjennom planforslaget.

Konsekvensutredningene skal fremstilles som egne rapporter. Hovedpunktene fra konsekvensutredningen tas inn i planbeskrivelsen. For temaer som ikke skal konsekvensutredes skal de redegjøres for i planbeskrivelsen.

6.2 UTREDNINGSPROGRAM

6.2.1 Byutvikling			
Beskrivelse	Hva skal konsekvensutredes?	Hva skal redegjøres for i planbeskrivelsen?	Metode og presentasjonsform
Planforslaget legger til rette for fortetting og transformasjon av Tangenkaia, det må avklares hvilke konsekvenser en slik fortetting og transformasjon har for utviklingen av nærområdet, kommunedelen og Drammen.	I hvilken grad planforslaget svarer på: Kommuneplanens krav til et helhetlig og overordnet grep for området. Samlet virkning for byutvikling for planområdet og nærområdet. Balansen mellom formål; bolig og nærings-, tjeneste- og produksjonsaktiviteter mtp. stedets egenart og beliggenhet.	Utvikling og styrking av områdekvaliteter og særpreg , herunder stedsidentitet. Hvordan videreføring av tradisjonelle funksjoner som småskala industri og verksteder vil fungere sammen med et attraktivt boligtilbud	Tekstlige analyser og faglige vurderinger, beregninger, illustrasjoner, diagrammer og tekstlige drøftinger.
<i>Nærings-, tjeneste- og produksjonsaktivitet</i>			
Planforslaget vil tilrettelegge for etablering av småskala produksjon/industri, handel, kontor, tjenesteyting og utadrettet næring på gateplan. Dette kan påvirke eksisterende næringsstruktur i området og byen ellers. Det skal vurderes alternativer og omfang av handel og næring som det bør legges til rette for.	Hvilke typer næringsvirksomhet området er egnet for og hvordan disse kan forventes å påvirke nærområdet, kommunedelen og byen. Forholdet til eksisterende handels- og tjenestetilbud og ABC-prinsippet for næringsetablering. Regional betydning av utviklingen med hensyn på tilgjengelighet til arbeidsplasser og trafikale forhold		Tekstlige analyser og faglige vurderinger, beregninger, illustrasjoner, diagrammer og tekstlige drøftinger.
<i>Boliger og bomiljø</i>			
Det skal utvikles et attraktivt og sosialt bærekraftig boligmiljø med en variasjon i størrelse og typologier for forskjellige beboergrupper.		Boligenes variasjon, bokvalitet og forhold til kommunedelens boligtilbud . Om det finnes løsninger og kvaliteter som etterspørres av unge og småbarnsfamilier , og hvordan disse kan sikres. Om kantsonene i 1. etg. er med på å skape gode bo- og omgivelseskvaliteter . Om utformingen kan bidra til et sosialt bærekraftig	Tekstlige analyser og faglige vurderinger, illustrasjoner og tekstlige drøftinger

		<p>nabolag med varierte møteplasser for beboerne.</p> <p>Om det finnes gode og varierte uteoppholdsarealer, og forholdet til kommuneplanens arealdel.</p> <p>Bokvalitet i samspill med nærliggende nærings-, tjeneste- og produksjonsaktiviteter.</p>	
--	--	---	--

6.2.2 Byform, bebyggelsesstruktur og landskap

Beskrivelse	Hva skal konsekvensutredes?	Hva skal redegjøres for i planbeskrivelsen?	Metode og presentasjonsform
<p>Kommuneplanen legger opp til fortetting i transformasjonsområdene. Høyere bebyggelse kan endre de lokalklimatiske forholdene (sol, skygge, vind), som igjen kan påvirke oppholdskvaliteten i byrommene.</p> <p>Temaet omfatter bebyggelses struktur og organisering og planområdet og influensområdets tåleevne for tetthet, utnyttelse og høyder, samt vurdering av nær- og fjernvirkning.</p>	<p>Bylandskapet og hvordan planforslaget påvirker og endrer siktlinjer, by- og landskapsbildet, med nær- og fjernvirkning.</p> <p>Hvordan planforslaget, med fortetting og økte byggehøyder, vil påvirke kvaliteten av omkringliggende uterom med hensyn til sol- og skyggeeffekter, samt vindforhold.</p>	<p>Plan- og influensområdets tåleevne for tetthet, utnyttelse og høyder.</p> <p>Hvordan koplinger til eksisterende blå og grønne strukturer styrkes, etableres og integreres.</p>	<p>Tekstlige analyser og faglige vurderinger, beregninger, illustrasjoner, volumanalyser, diagrammer.</p> <p>3D-illustrasjoner som viser fjern- og nærvirkning), fra gateplan.</p> <p>Redegjørelse for konsekvensene.</p> <p>Sol- og skyggeanalyser.</p> <p>Simulering av vindhastigheter.</p>

6.2.3 Byrom og sammenhenger

Beskrivelse	Hva skal konsekvensutredes?	Hva skal redegjøres for i planbeskrivelsen?	Metode og presentasjonsform
<p>Kommuneplanens arealdel fremhever at ny bebyggelse bør programmeres på en slik måte at de skaper byliv og nye, betydningsfulle plassrom.</p> <p>Planforslaget skal henge sammen med eksisterende gatenett og kvartalsstruktur. Det skal tilrettelegges for styrking av forbindelser.</p>	<p>Hvordan planforslaget bidrar til å utvikle god grønnstruktur i området i sammenheng med bydelen ellers, herunder plassering og størrelse på offentlig grøntareal innenfor planområdet.</p>	<p>Hvordan planforslaget bidrar til å utvikle god byromsstruktur i området, herunder mangfold og differensiering i typer møteplasser og uterom.</p> <p>Oppholds- og opplevelseskvaliteter i byrom.</p> <p>Funksjonelle og visuelle forbindelser /</p>	<p>Variert faglig analyse av tiltakets innvirkning på nærmiljøet, med konsekvenser på gateplan og tilliggende bebyggelse.</p> <p>Tekstlig vurdering med beskrivelse og begrunnelse for</p>

Planforslaget skal ha tilgjengelighet på gateplan og tilrettelegge for flerfunksjonell programmering.		sammenhenger, til nærområdene og tilgjengelighet for alle til byrommene.	løsning, illustrasjoner, volumanalyser, kantsonestudier og diagrammer.
Planforslaget skal følge opp premissene i Områdeutviklingsstrategien for Strømsø.		Prinsipper for kantsoner . Oppfølging av Områdeutviklingsstrategi for Strømsø.	

6.2.4 Utvikling over tid

Beskrivelse	Hva skal konsekvensutredes?	Hva skal redegjøres for i planbeskrivelsen?	Metode og presentasjonsform
<p>Planen legger til rette for utvikling over en lang tidsperiode. Området skal være funksjonelt og tilby gode bykvaliteter i hele utbyggingsperioden.</p> <p>Det skal legges til rette for bærekraftige transportvalg fra første stund.</p> <p>Midlertidige løsninger for adkomst(er) og parkering skal ivaretas i planforslaget.</p> <p>Sikkerhet knyttet til anleggstrafikk og -områder skal ivaretas.</p>		<p>Hvordan planforslaget:</p> <p>Tilrettelegger for trinnsvis dynamisk utvikling, der trafikale løsninger, bebyggelsesstruktur og byromsammenhenger kan utvikles over tid.</p> <p>Tilrettelegger for midlertidige og tidsavgrensede løsninger som bidrar til bokvalitet, byliv og fungerende mobilitet over tid og underveis for alle trafikantgrupper samt konsekvensene av dette.</p> <p>Tilrettelegger for at innspill og resultater fra områdemodning kan integreres i utviklingen av området.</p> <p>Hvordan utbyggingsetappene bidrar til kvalitet i området i hele utbyggingsperioden.</p>	<p>Tekstlige vurderinger og beskrivelser, eventuelt med illustrasjoner og diagrammer.</p>

6.2.5 Kulturminner og kulturmiljø

Beskrivelse	Hva skal konsekvensutredes?	Hva skal redegjøres for i planbeskrivelsen?	Metode og presentasjonsform
Kommuneplanen stiller krav om helhetlig grep, transformasjon og ivaretagelse av de	Hvilke kulturminne- og kulturmiljøverdier som finnes i planområdet og influensområdet.	Utstrekning av influensområde for kulturminner og kulturmiljø for planforslaget.	Utredning i henhold til Miljødirektoratets veileder M-1941 «Konsekvensutredninger for klima og

<p>kulturhistoriske verdiene i området.</p> <p>Temaet skal ses i sammenheng med temaene bærekraft, byutvikling, stedsidentitet og sirkularitet.</p>	<p>Planforslagets påvirkning på nasjonale, regionale og lokale kulturminneinteresser.</p> <p>Potensial og rammer for ny bruk, vern og utvikling, sett i forhold til kulturminnens og kulturmiljøenes sårbarhet, endringspotensial og mulighetsrom.</p>	<p>Kulturminnene og kulturmiljøenes sammenheng med byens historie og områdets ulike historiske lag.</p>	<p>miljø», DIVE-analyse eller tilsvarende metodikk for å analysere sammenhenger i landskap og den bygde strukturen.</p> <p>Illustrasjoner, foto, befaringer og tekstlige beskrivelser.</p>
---	--	--	--

6.2.6 Trafikale forhold			
Beskrivelse	Hva skal konsekvensutredes?	Hva skal redegjøres for i planbeskrivelsen?	Metode og presentasjonsform
<i>Mobilitet</i>			
<p>Det skal utarbeides et helhetlig grep for mobilitet, som legger til rette for utstrakt bruk av sykkel, gange og kollektiv fremfor privatbil. Trafikksikkerhet, tilgjengelighet og attraktive forbindelser og gatemiljø for gående og syklende skal vektlegges.</p> <p>Gaterommene skal fungere for flere transportformer og transportmidler. Det skal utvikles en gatestruktur som gir mulighet for sambruk og der attraktivitet for flere brukergrupper er ivarettatt.</p>	<p>Trafikkavvikling og framkommelighet for kollektiv- og biltrafikken og påvirkning på vegnettet.</p> <p>Helhetlig system av trafikksikre, effektive og opplevelsesrike forbindelser for gående og syklende, herunder oppfølging av premisser i Områdeutviklingsstrategi for Strømsø og Drammen kommunes sykkelplan 2021-31.</p> <p>Det skal utredes bruforbindelse mellom planområdet og masterplanområdet Drammen Slip&verksted som ivaretar forbindelse for gående og syklende på nordsiden av fv.319.</p> <p>Planforslagets bidrag til sambruk, redusert bilbruk, effektiv nyttekjøring, god tilgang for nødtransport og attraktive gang- og sykkelforbindelser.</p> <p>Tiltak som kan redusere bilbruk og hvordan dette kan sikres i planen, herunder bilfrie soner (unntatt for nød/nytte), kortere avstand til kollektivtrafikk enn bilparkering, samt kort og</p>	<p>Eksisterende vegsystem og trafikksituasjon i regional og lokal sammenheng, herunder sykkelnett og gangforbindelser.</p> <p>Sammenligningsår og nullalternativ for trafikkanalysen skal fastsettes i dialog med fylkeskommunen.</p> <p>Behov for forbedring av eksisterende forbindelser i planområdet og til omgivelsene.</p> <p>Nød- og nyttetransport, herunder varelevering, oppstillingsplasser og renovasjon, som inkluderes i en bymessig utforming og ivaretas i en trinnvis utvikling.</p> <p>Trafikksikker skoleveg.</p> <p>Forholdet til kommunedelplan for fv. 319 (ny Svelvikvei) strekningen Rundtom – Merket og kommunedelplanens planlagte tverrsnitt for Havnegata.</p> <p>Forholdet til system for gående og syklende i tilgrensende reguleringsplaner, herunder Doktor Hansteins gate.</p>	<p>Trafikkanalyse med nåværende og beregnede trafikkmengder, basert på erfaringstall og Statens Vegvesens gjeldende håndbøker, beregninger, planillustrasjoner og tekstlig redegjørelse / vurdering.</p> <p>Vurdere eksisterende gang- og sykkelnettverk i og rundt området og redegjøre for fremtidige behov og løsninger, med tekstlig redegjørelse/vurdering og planillustrasjoner.</p>

	<p>trafiksikker avstand fra boliger til funksjonstilbud.</p> <p>Adkomstløsninger og hvordan de påvirker tilliggende vegsystem.</p>	<p>Trafikkanalysen må vise hvordan atkomstene til området skal løses og hvordan disse påvirker trafikken i området, både gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk. Det må fremgå hvordan god fremkommelighet for busser sikres.</p> <p>Konsekvenser/fremkommelighet for sjøfarende og andre brukere av sjøen. Herunder skal anløpsplass for disse sikres innenfor planområdet.</p> <p>Behov for rekkefølgekrav til veg-, kollektiv- og gang/sykkelsystemet utenfor planområdet som må være ferdig utbygd før hele eller deler av området kan bygges ut.</p>	
<i>Kollektivtransport</i>			
<p>Å reise kollektivt til og fra området skal være attraktivt og lettvinnt. Gode, intuitive gang- og sykkelforbindelser til nærliggende kollektivnett og toget fra Drammen stasjon vektlegges.</p>		<p>Hvordan bussenes fremkommelighet påvirkes av utbyggingen.</p> <p>Eksisterende kollektivtilbud og i hvilken grad og hvordan planforslaget bygger opp under og påvirker fremtidig kollektivtilbud.</p> <p>Hvordan kollektivholdeplassene er koblet til gang- og sykkelforbindelsene.</p>	<p>Tekstlig analyse og illustrasjoner.</p>
<i>Parkering for bil og sykkel</i>			
<p>Planforslaget skal inkludere en helhetlig parkeringsløsning som reduserer arealbehovet for bilparkering på bakkeplan, fremmer felles- og deleløsninger for transportmidler, har et lavt maksimalt parkeringskrav for privatbiler og sikrer attraktive sykkelparkeringsplasser.</p> <p>Etablering av parkeringskjellere skal vurderes i et helhetlig klima- og miljøperspektiv.</p>		<p>Fellesløsninger som fremmer bærekraftig mobilitet:</p> <p>Flerfunksjonelle mobilitetshus, deleordninger for bil, sykkel og mikromobilitet, ladestasjoner.</p> <p>Transformasjon/ombruk av mobilitetshus.</p> <p>Antall bil- og sykkelparkeringsplasser, plassering av disse, for å begrense bilbruk.</p>	<p>Trafikkanalyse, beregninger, tekstlige vurderinger og beskrivelser, illustrasjoner.</p>

	Forhold til krav til parkering i den til enhver tid gjeldende parkeringsstrategi med parkeringsnorm for Drammen kommune.	
--	---	--

6.2.7 Barn og unges oppvekstvilkår			
Beskrivelse	Hva skal konsekvensutredes?	Hva skal redegjøres for i planbeskrivelsen?	Metode og presentasjonsform
Barn og unges interesser skal ivaretas i planleggingen, gjennom brukermedvirkning og fokusering på relevante temaer. Planforslaget legger premisser for arealbruk til lek og opphold, og forbindelser mellom bolig, lekearealer og sosial infrastruktur.	Tilgjengelighet til, kvalitet på og omfang av leke- og uteoppholdsareal som er egnet for barn og unge i alle aldre.	Trafikksikker skoleveg (ses i sammenheng med pkt. 6.2.6 og 6.2.8.)	Medvirkningsprosess er, tekstlige analyser og beskrivelser og illustrasjoner og diagrammer.

6.2.8 Sosial infrastruktur og nærmiljø			
Beskrivelse	Hva skal konsekvensutredes?	Hva skal redegjøres for i planbeskrivelsen?	Metode og presentasjonsform
Behov for avsetting av areal til sosial infrastruktur skal ivaretas gjennom planarbeidet. Det kan blant annet være behov for barnehage / areal for å utvide skolekapasiteten, med innpassing av tilhørende idretts- og kulturarealer, eller andre typer tilrettelagte sosiale tilbud.		Et helhetlig grep for sosial infrastruktur som ser Tangenkaia i sammenheng med nærområdet og kommunedelen. Virkningen av planforslaget og behov for sosial infrastruktur , herunder barnehage, som følger av planforslaget, samt løsninger og areal for dette. Hvordan ny sosial infrastruktur kan fungere som aktivitetssentra i området.	Skole- og barnehagebehovsanalyse, tekstlig vurdering, eventuelle illustrasjoner og beregninger.

6.2.9 Sirkularitet, energibehov og -løsninger og bærekraft			
Beskrivelse	Hva skal konsekvensutredes?	Hva skal redegjøres for i planbeskrivelsen?	Metode og presentasjonsform
<p>Bærekraftig områdeutvikling er blant annet å legge til rette for ivaretagelse av sosiale, økonomiske og miljømessige dimensjoner for dagens og fremtidige generasjoner. Det skal utarbeides en bærekraftsstrategi for områdeplanen, basert på vesentlighetsanalyse, identifisering og definering av mål innenfor bærekraftstemaene.</p> <p>Bærekraftig utvikling skal integreres i den langsiktige utviklingen og transformasjonen av området.</p>		<p>Hvilke mål for bærekraft Tangenkaia oppfyller innenfor de tre bærekraftsdimensjonene sosial, økonomisk og miljømessig.</p> <p>Sirkularitet i form av ombruk av bygninger, bygningselementer og konstruksjoner.</p> <p>Energibehov og tilrettelegging for miljø- og klimavennlige energiløsninger.</p> <p>Klimagassberegning for planforslaget.</p>	<p>Tekstlige analyser og drøftinger, vurderinger, overordnet kostnadsvurdering og klimagassberegninger</p>

6.2.10 MILJØFAGLIGE FORHOLD			
Beskrivelse	Hva skal konsekvensutredes?	Hva skal redegjøres for i planbeskrivelsen?	Metode og presentasjonsform
<i>Grunnforhold</i>			
<p>Utbygging kan ikke finne sted før områdestabiliteten er ivarettatt. Utredningen skal ivareta kravene til sikkerhet for omgivelsene og utbyggingen.</p>	<p>Områdestabilitet.</p> <p>Avgrensning av eventuelle kvikkleiresoner. Herunder avgrensning av løsne- og utløpsområder og fastsettelse av fare- og risikograd.</p> <p>Stabilitetsberegninger i elvekanten.</p> <p>Stabilitetsberegninger for løsmassekløft fra Havnegata 26 og sørover.</p> <p>Egnethet for utbygging, samt behov for eventuelle avbøtende tiltak og deres rekkefølge.</p>		<p>Utredningen av områdestabilitet skal følge metodikken i NVEs veileder 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred». Tidligere geotekniske undersøkelser i området skal vurderes og det skal gjøres supplerende grunnundersøkelser/ borer. Det skal vurderes behov for grunnundersøkelser i elva og ytterligere vurderinger for å avklare områdestabilitet i det videre arbeidet. Vurderingene skal samles i en geoteknisk rapport.</p>

<i>Støy</i>			
<p>Bebyggelsesstruktur og løsninger skal bidra til at ny bebyggelse, uteoppholdsarealer, byrom og lekeplasser får akseptable støyforhold.</p> <p>Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) skal følges, samt kommuneplanens arealdels krav til støyforhold.</p>	<p>Om planlagte arealer med støysensitivt bruksformål får tilfredsstillende støyforhold.</p> <p>Hvordan ny bebyggelse kan bidra til god og hensiktsmessig støyskjerming.</p> <p>Anbefalte støyskjermingstiltak og hvilke konsekvenser disse gir for arealbruk, volum og høyder.</p>	<p>Hvordan området påvirkes av virksomheten på Holmen havn.</p>	<p>Støyfaglig utredning i tråd med retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442.</p>
<i>Flom, stormflo, havnivåstigning, overvann og klimatilpasning</i>			
<p>Det skal sikres at planområdet er tilstrekkelig tilpasset klimahendelser og har akseptabel klimasikkerhet, herunder også forholdet til havnivåstigning. Planarbeidet skal sørge for at området kan håndtere flom og er sikret mot stormflo, at området bidrar til å håndtere flomvann gjennom trygge flomveier, og ikke påfører omgivelsene flom.</p> <p>Det skal legges vekt på å håndtere overvann åpent og lokalt, dersom det er hensiktsmessig og sikkert.</p>	<p>Overflate- og naturbaserte løsninger for håndtering av overvann, opplevelseskvaliteter.</p> <p>Stormflo og havnivåstigning.</p> <p>Flom fra Drammenselva og fra sidevasdrag, ekstremnedbør (urban flom) og ivaretagelse av trygge flomveier, herunder oppfølging av blant annet premisser i Områdeutviklingsstrategi for Strømsø.</p> <p>Bekkelukkinger/åpninger, herunder ulike løsninger for bekkeåpninger (Leirelva og Solbergelva).</p> <p>Håndtering av klimapåkjenninger.</p>		<p>Beregninger, utredninger, tekstlig beskrivelse og illustrasjoner.</p>
<i>Grunnforurensning</i>			
<p>Det er mistanke om forurensning i grunnen på hele området.</p> <p>Det er sannsynlig at det finnes flis/cellulosemasser i grunnen.</p>	<p>Innledende identifisering av områder med masser med høyt organisk innhold (f. eks. flis, cellulosemasser).</p> <p>Innledende identifisering av utbredelsen av forurensede masser i grunnen, med hovedfokus</p>		<p>Miljøteknisk grunnundersøkelse, tekstlige vurderinger, gjennomgang av historikk (flyfoto, rapporter, databaser).</p>

<p>Utredningen skal være på et slikt nivå at den gir grunnlag for å ta stilling til framtidig arealbruk i lys av behov for sikkerhets- og oppryddingstiltak.</p>	<p>på dypereliggende forurensning nær resipient.</p> <p>Innledende vurdering av behov for opprydding og fjerning av forurensede masser.</p> <p>Konsekvenser for framtidig arealbruk.</p>		
<p><i>Naturmangfold</i></p>			
<p>Ny arealbruk skal ikke medføre at truede naturtyper og arter går tapt eller bidra til spredning av fremmede organismer.</p>	<p>Konsekvenser for planområdets naturtyper og artsmangfold.</p> <p>Påvirkning på biologisk mangfold på land og i vann/sjø</p> <p>Fremmede organismer i planområdet og anbefalte tiltak for fjerning/tiltak for å forhindre spredning.</p>		<p>Eksisterende kunnskap om områdets naturmangfold vurderes i henhold til kravet om tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag i naturmangfoldloven § 8. Eventuelt utføre supplerende kartlegging i vekstsesong.</p> <p>Utrede konsekvensene av tiltaket i tråd med Miljødirektoratets veileder for konsekvensutredning er for klima og miljø (M-1941). Tiltaket vurderes også i henhold til prinsippene i naturmangfoldloven kap. II, §§ 9-12 (i tillegg til allerede nevnte vurdering av § 8).</p>
<p><i>Luftforurensning</i></p>			
<p>Alle tiltak skal planlegges slik at luftkvaliteten innendørs og utendørs blir tilfredsstillende.</p>	<p>Om området er utsatt for luftforurensning, og i så fall beregnes antall bygninger i rød / gul sone for ulike alternativer.</p> <p>Konsekvenser for; - arealer avsatt til uteopphold og rekreasjon -eksisterende bebyggelse.</p>		<p>Beregning av luftsonekart (T-1520) og spredningskart (forurensningsforskriften).</p>

Vannmiljø			
Det skal ved utforming av planen legges vekt på at tilstanden i vannforekomster ikke skal forringes, og i hvilken grad planen kan bidra til å forbedre tilstanden i vannforekomster i/ved planområdet.	<p>Konsekvenser for vannmiljø i planområdet og nedstrøms planområdet.</p> <p>Potensiell påvirkning på vannmiljø.</p> <p>Eventuelle tiltak som utfylling eller mudring i sjø, bekkelukking/åpning eller tilsvarende skal vurderes særskilt.</p>	Overordnet vurdering av tiltak som bør vurderes nærmere for at utviklingen skal være i tråd med gjeldene føringer i vannforskriften, samt regional vannforvaltningsplan og tiltaksprogram for Innlandet og Viken vannregion 2022-2027.	Kartlegging av vannforekomster i området, innhenting av informasjon om miljøundersøkelser som er gjort i vannforekomstene og vurdering av miljøtilstanden i de ulike vannforekomstene.

6.2.11 Teknisk infrastruktur

Beskrivelse	Hva skal konsekvensutredes?	Hva skal redegjøres for i planbeskrivelsen?	Metode og presentasjonsform
Det skal være tilstrekkelig drikkevannsforsyning, slokkevann og avløpskapasitet. Temaet ses i sammenheng med pkt 6.2.10 (overvann).		<p>Om det er tilstrekkelig vann- og avløpsnett for drikkevannsforsyning, slokkevann- og avløpskapasitet.</p> <p>Behov for etablering av ny eller utbedring av eksisterende teknisk infrastruktur med grunnlag i kommunens VA-norm.</p> <p>Etablering av teknisk infrastruktur i trinnvis utvikling av området.</p>	Vurderinger og beregninger, tekstlig analyse, illustrasjoner og diagrammer.

6.2.12 Beredskap og ulykkesrisiko

Beskrivelse	Hva skal konsekvensutredes?	Hva skal redegjøres for i planbeskrivelsen?	Metode og presentasjonsform
Det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for planarbeidet ihht. PBL § 4-3. Formålet med analysen er å forebygge ulykker og uønskede hendelser. I ROS-analysen inngår også vurderinger av beredskap og ulykkesrisiko.		<p>Risiko- og sårbarhetsforhold som er av betydning for om foreslått arealbruk og planer er egnet til formålet.</p> <p>Endringer i risiko og sårbarhet som følge av planforslaget.</p> <p>Aktuelle tiltak som kan bidra til å redusere risiko.</p>	ROS-analyse basert på metodikk beskrevet i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veileder "Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging" (2017).