

# Planinitiativ for Nedre Strandgate 80, gnr/bnr 113/799 m.fl.

**Fagkyndig:**

Mad Oslo AS ved Ingvild Stræte  
Tlf 470 53 214 / e-post [ibs@mad.no](mailto:ibs@mad.no)

**Forslagsstiller:**

AG Eiendomsinvest AS ved Helge Mork  
Tlf 905 36 811 / [helge.mork@sra.no](mailto:helge.mork@sra.no)

Utarbeidet: 16.05.2023

## **Innhold**

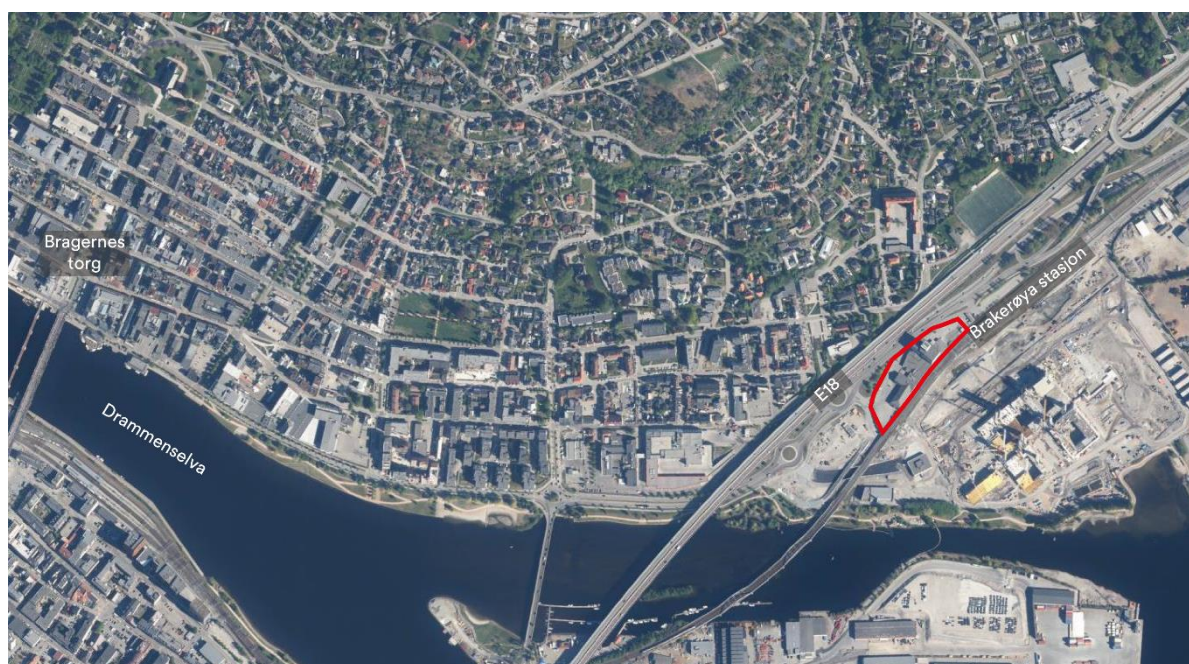
<b>A. Formål med planen .....</b>	<b>3</b>
<b>B. Planområdet .....</b>	<b>3</b>
<b>C. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak.....</b>	<b>6</b>
<b>D. Utbyggingsvolum og byggehøyder .....</b>	<b>8</b>
<b>E. Funksjonelle og miljømessige kvaliteter.....</b>	<b>13</b>
<b>F. Virkning og tilpasning til landskap og omgivelser.....</b>	<b>16</b>
<b>G. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid.....</b>	<b>16</b>
<b>H. Berørte interesser av planinitiativet .....</b>	<b>18</b>
<b>I. Samfunnssikkerhet .....</b>	<b>18</b>
<b>J. Samarbeid og medvirkning .....</b>	<b>18</b>
<b>K. Vurderingen av behov for konsekvensutredninger .....</b>	<b>18</b>

## A. Formål med planen

Formålet med planen er å legge til rette for videre næringsutvikling av Nedre Strandgate 80. Gjennom kunnskapsbaserte, arbeidsplassintensive og publikumsrettede virksomheter skal utviklingen dra nytte av den sentrale plasseringen ved Brakerøya togstasjon. Hensikten med planen er å bidra positivt til lokal stedsutvikling, i sammenheng med nye Drammen sykehus, helseparken og fjordbyutviklingen i Lier kommune. Vårt mål er å styrke helseklyngekonseptet rundt sykehuset og helseparken med virksomheter og tjenester som naturlig styrker en slik destinasjon.

## B. Planområdet

Nedre Strandgate 80 ligger i umiddelbar nærhet til Brakerøya togstasjon, mellom jernbanelinja og E18 med tilhørende riksveisystem. Tomta ligger ca. 1,5 kilometer fra Bragernes torg.



Figur 1: Oversikt over tomtas beliggenhet. Nedre Strandgate 80 er markert med rødt.

Nordvest for E18 ligger det flere kvartaler med bebyggelse i 2-4 etasjer, samt småhusbebyggelse oppover åsen. Det er liten romlig sammenheng mellom disse områdene og Nedre Strandgate 80, men småhusbebyggelsen har utsikt ned til tomta.

På sørøstsiden av jernbanen foregår det en stor utvikling med nytt sykehus og helsepark. Området vil få et stort tilbud av helserelevante tjenestetilbud, forskning, undervisning og tilhørende virksomheter som hotell og restauranter. I helseparken tillates det bygninger med høyde opp til k+55.

I sørvest grenser Nedre Strandgate 80 til Tomtegata 64. Den 14.02.2023 ble det vedtatt en endring av reguleringsplanen for denne tomte, for å tillate økte byggehøyder og høyere utnyttelse med økt andel flerfunksjonell næringsbebyggelse. I Tomtegata 64 tillates det nå byggehøyder opp til k+47.

Nedre Strandgate 80 ligger sentralt plassert med tanke på både kollektivdekning (tog og buss), adkomst til hovedveisystemet og gang- og sykkelforbindelser til Drammen.





Figur 2: Oversikt over viktige kommunikasjonsårer i nærheten av planområdet.



Figur 3: Skråfoto av tomte med nærmeste omgivelser. Skråfotoet viser eksisterende bebyggelse, og at planområdet ellers i hovedsak består av asfaltert parkeringsplass. Siden skråfotoet ble tatt, har utbyggingen av sykehuset og helseparken kommet lengre.

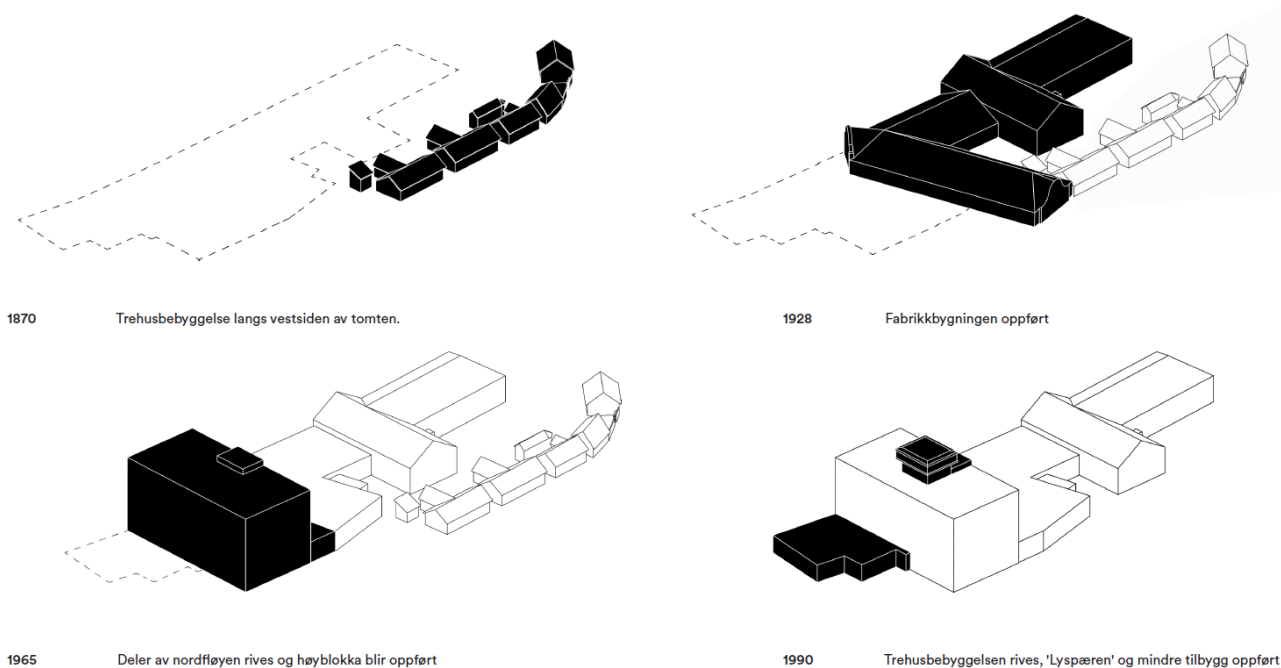
Vi foreslår at planavgrensningen følger eiendomsgrensene. Foreslått planavgrensning er vist på kartet under. Planavgrensningen omfatter eiendommer med gnr/bnr 113/797, 113/798 og 113/799, alle eid av forslagsstiller AG Eiendomsinvest AS. Planområdet er ca. 11 070 kvadratmeter stort.



Figur 4: Foreslått planavgrensning markert med rødt.

I forbindelse med oppstart av planarbeidet ønsker vi innspill fra kommunen og Statens vegvesen om hvorvidt planavgrensningen bør utvides for å regulere sykkelveg med fortau langs tomtas nordvestside.

Det ligger næringsbebyggelse innenfor planområdet i dag. Bygningene brukes i dag til kontorer, lager, bilverksted og varehandel. Tidligere hadde selskapet Osram sin lyspæreproduksjon på tomta. Osram var en viktig arbeidsplass i området, og både fabrikkbygningen fra 1928 og høyblokka fra 1960-tallet er tidstypiske eksempler på industribygg. «Lyspæra» på høyblokka er blitt et landemerke på veien inn mot Drammen. Mesteparten av eksisterende bebyggelse foreslås bevart og transformert i planinitiativet.



Figur 5: Historisk utvikling av bebyggelsen på tomta.

Planarbeidet vil ikke få direkte virkninger for forhold utenfor planområdet. Konsekvenser for omgivelsene i form av trafikk, sol- og skyggeforhold, fjernvirkning også videre vil undersøkes som del av planarbeidet.

### C. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

I planinitiativet foreslås det en videreutvikling av tomta med arbeidsplassintensive næringsvirksomheter. Endelig arealbruk er ikke fastsatt, men aktuelle reguleringsformål er en kombinasjon av kontor, hotell, bevertning, forretning og annen offentlig eller privat tjenesteyting. Det er ikke aktuelt å etablere boliger eller andre arealformål med støyfølsom bruk.

I planinitiativet er det vist bebyggelse med ca. 30 375 m<sup>2</sup> bruksareal (BRA). 9 125 m<sup>2</sup> av dette er eksisterende bebyggelse, mens 21 250 m<sup>2</sup> er nybygg. Hovedgrepet innebærer å videreføre eksisterende bebyggelse og oppføre ny bebyggelse nordøst på tomta og langs nordvestsiden av tomta. Den foreslåtte bebyggelsen redegjøres nærmere for under punkt D. *Utbyggingsvolum og høyder*, men hovedgrepet vises på illustrasjonsplanen under.





*Figur 6: Illustrasjonsplan med plassering av foreslått bebyggelse. All bebyggelse som ligger nærmere enn 15 meter fra jernbanens spormidt (markert med blå stiplet strek) er eksisterende bebyggelse som bevares og transformeres. Avkjørsel planlegges lagt sørvest på tomta, fra adkomstveien til Tomtegata 64.*

Fabrikkbygningen fra 1928 og Osram-bygget fra 1960 foreslås videreført og transformert. Fabrikkbygningen bevares med hensikt om å bringe tilbake og framheve byggets originale kvaliteter. Bygget har en robust konstruksjon som gjør den egnet for gjenbruk til ulike arealbruk. Vi foreslår å tilbakeføre bygget til opprinnelig uttrykk med teglfasade og originale plasseringer av vinduer og andre åpninger.

Osram-bygget er et godt eksempel på 1960-tallets rå og robuste betongarkitektur, og har tydelige horisontale vindusbånd. Bygningen har solid konstruksjon, raus takhøyde og fleksible plan, noe som gjør det godt egnet for gjenbruk. Vi foreslår å gjøre endringer av fasaden for å gjøre bygget mer egnet for framtidig bruk, blant annet ved å senke brystningen på vinduene og få en ny og energieffektiv fasadekledning. «Lyspæra» skal bevares, men vurderes supplert med påbygg – se nærmere om dette under punkt D. *Utbyggingsvolum og byggehøyder.*



Figur 7: Fasadeoppriss av mulig utforming av henholdsvis fabrikkbygningen og Osram-bygget etter transformasjon.

### Utviklingsfaser

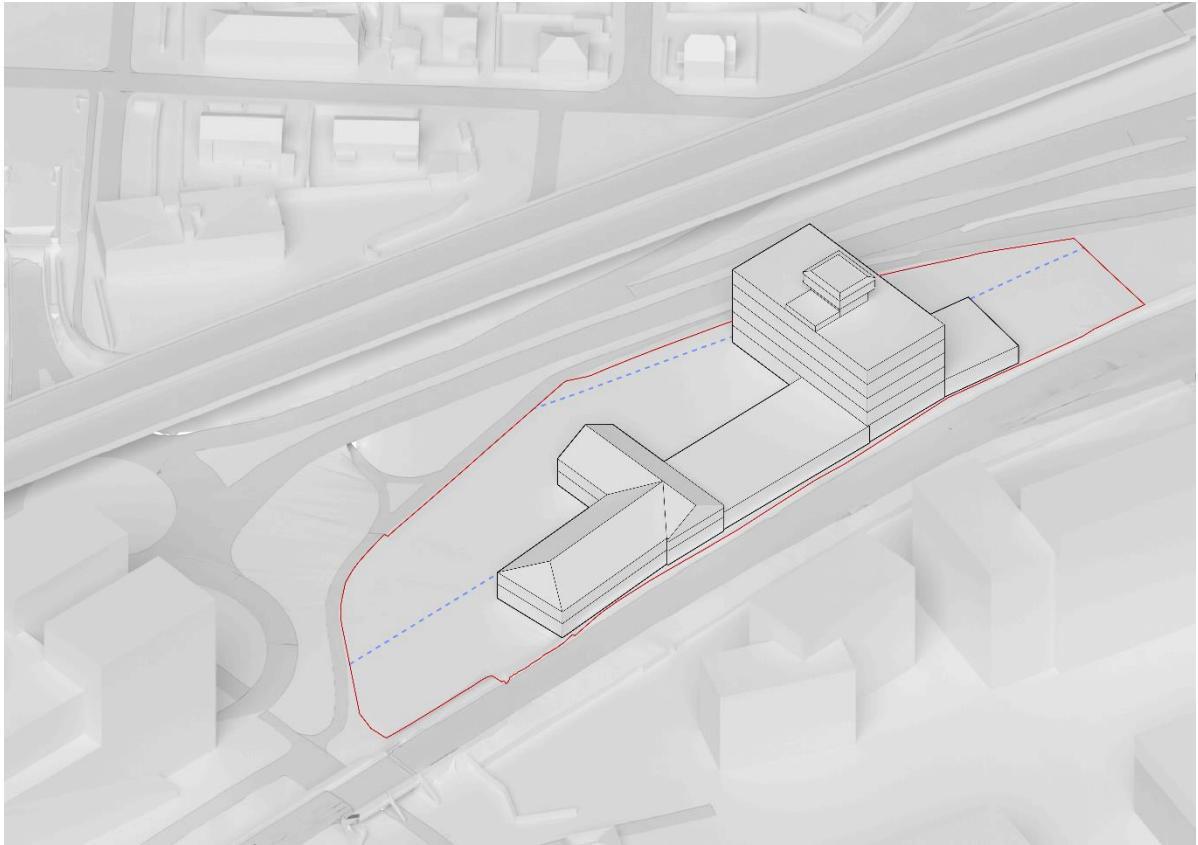
Prosjektet vil gjennomføres i ulike utbyggingstrinn. Det første vil bestå av transformasjon av den eksisterende bygningsmassen på tomta. Deretter ser forslagsstiller for seg å starte med nybygget i nordøst, før bygningene langs tomtas nordvestside kommer i siste utviklingsfase.

Utviklingen vil skje over flere år, og det er en forutsetning at tomta skal fungere godt i både midlertidig etablert fase og anleggsfasen for de ulike trinnene. Dette gjelder både tekniske og funksjonelle forhold som parkering og overvannshåndtering, men også tilgang til byrom, gangforbindelser og andre egenskaper som bidrar til at tomta oppleves som et attraktivt område i utvikling.

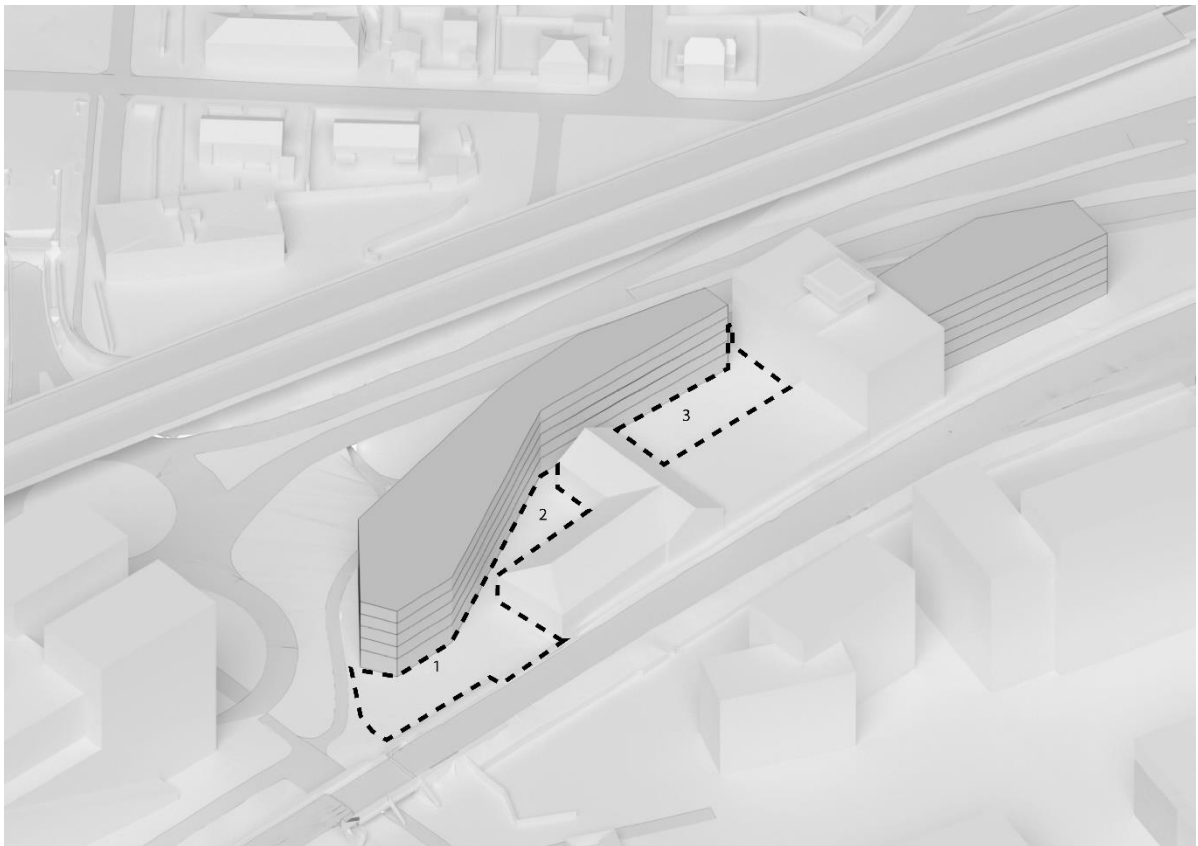
### D. Utbyggingsvolum og byggehøyder

I diagramserien under viser vi utvikling av vårt hovedgrep for utvikling av tomta, med plassering av bygninger og fordeling av byggehøyder:

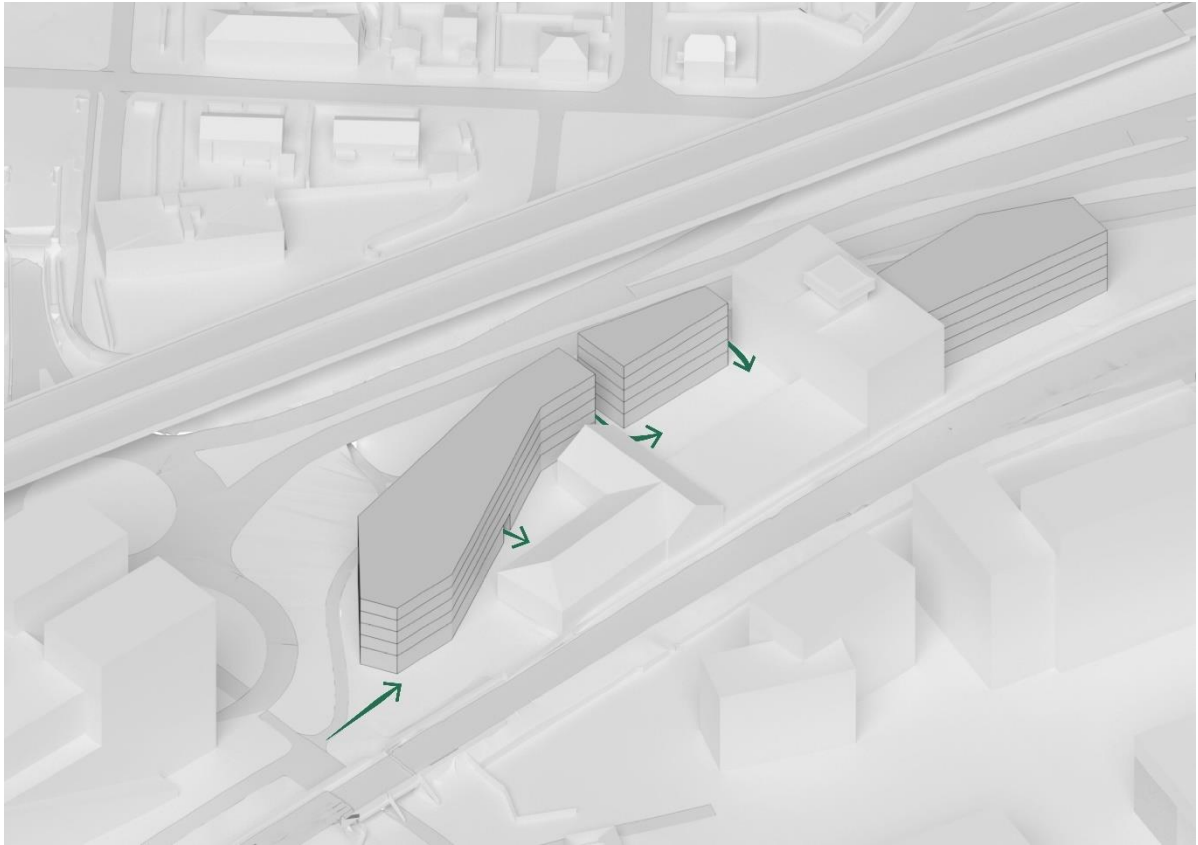




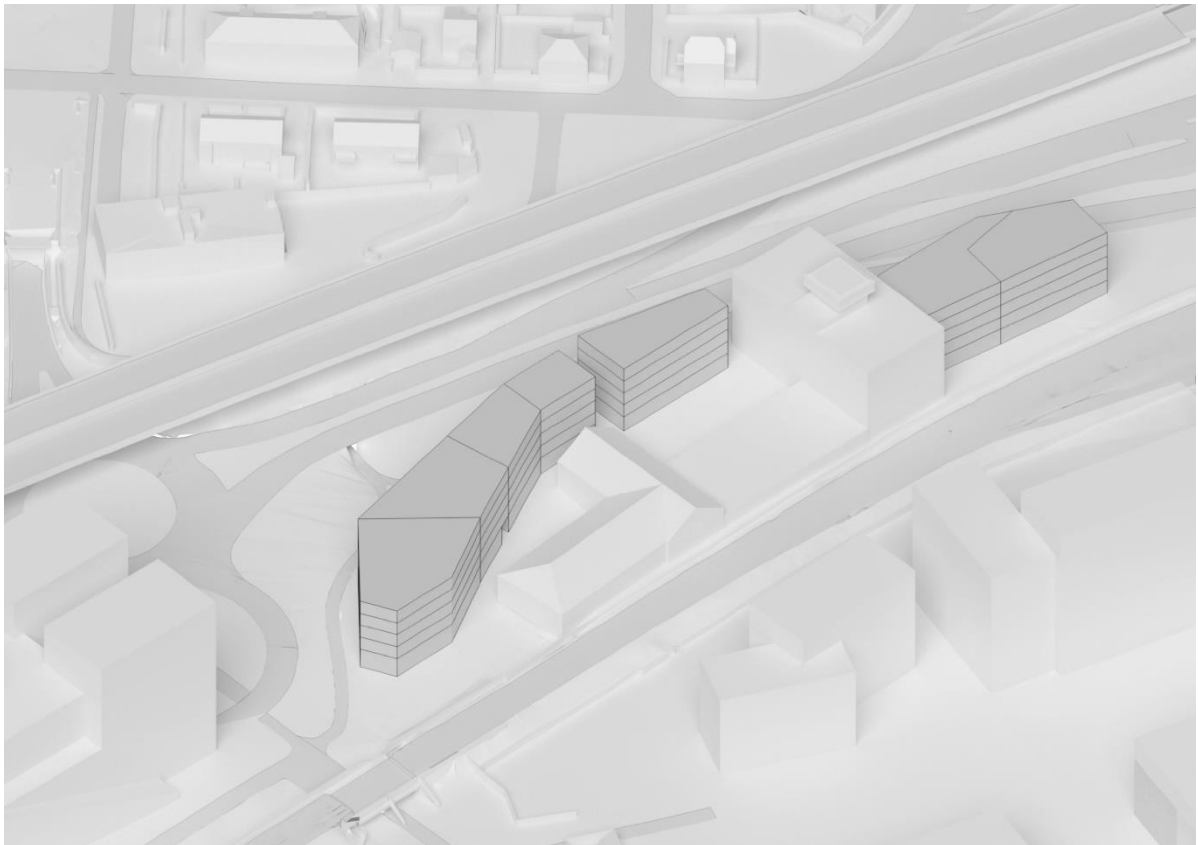
*Figur 8: Dagens bebyggelse bevares og transformeres.*



*Figur 9: Ny bebyggelse etableres langs den nordvestre siden av tomta. Dette gjør at bygningenes første etasje kan henvende seg direkte til gang- og sykkelveien, og gi en mer attraktiv og bymessig opplevelse av denne gatestrekningen sammenlignet med i dag. Dette bidrar også til å definere nye, interne uterom, som blir liggende skjermet fra omkringliggende trafikk. Disse byrommene får variert størrelse og opplevelse, og blir liggende mellom ny og eksisterende bebyggelse.*



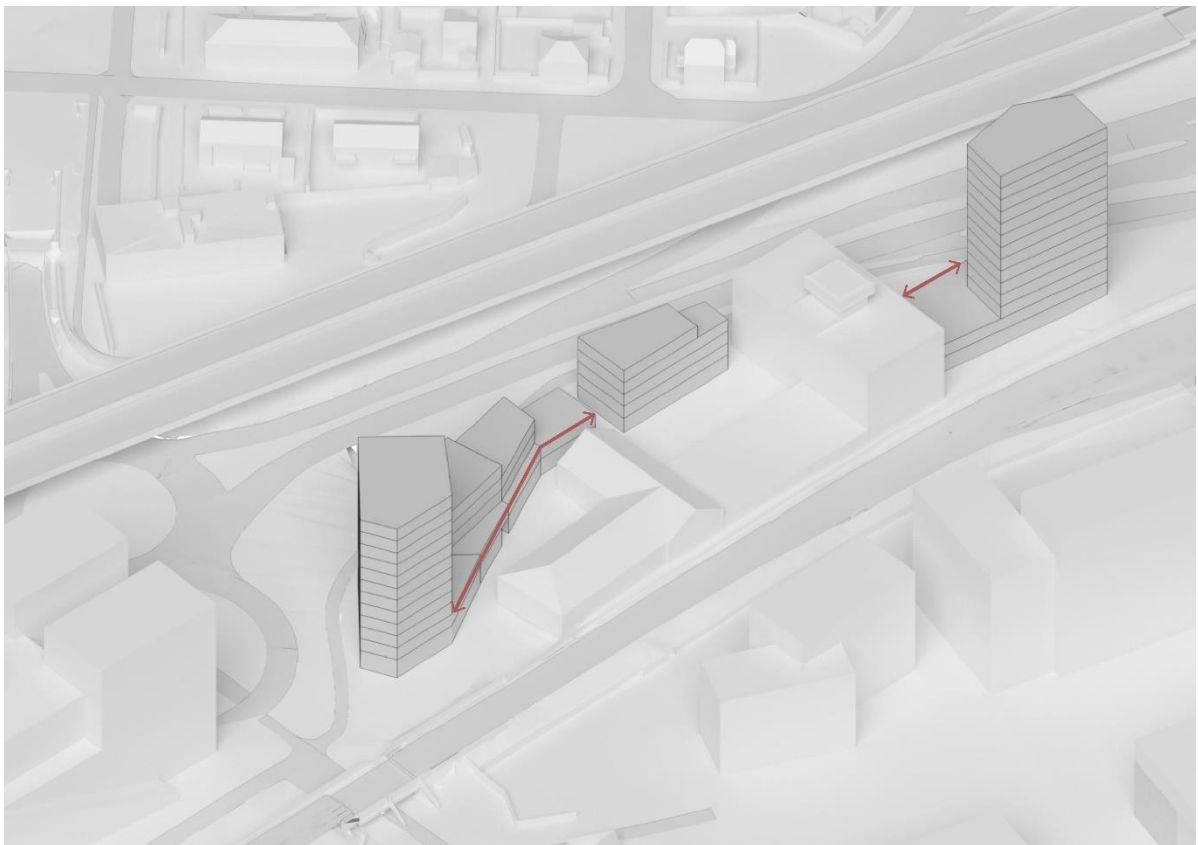
*Figur 10: Uterommene blir tilgjengelige via passasjer gjennom bebyggelsen. Smale passasjer ivaretar torgenes intimitet, skaper varierte romlige opplevelser mellom åpent og lukket, og bidrar til et mer finmasket gangsystem enn det som er på tomte i dag.*



*Figur 11: Den nye bebyggelsen langs Nedre Strandgate deles i flere volum for å bryte opp lange fasader. Mot veien trekkes deler av fasadelivet tilbake for å gi variasjon i gateløpet.*

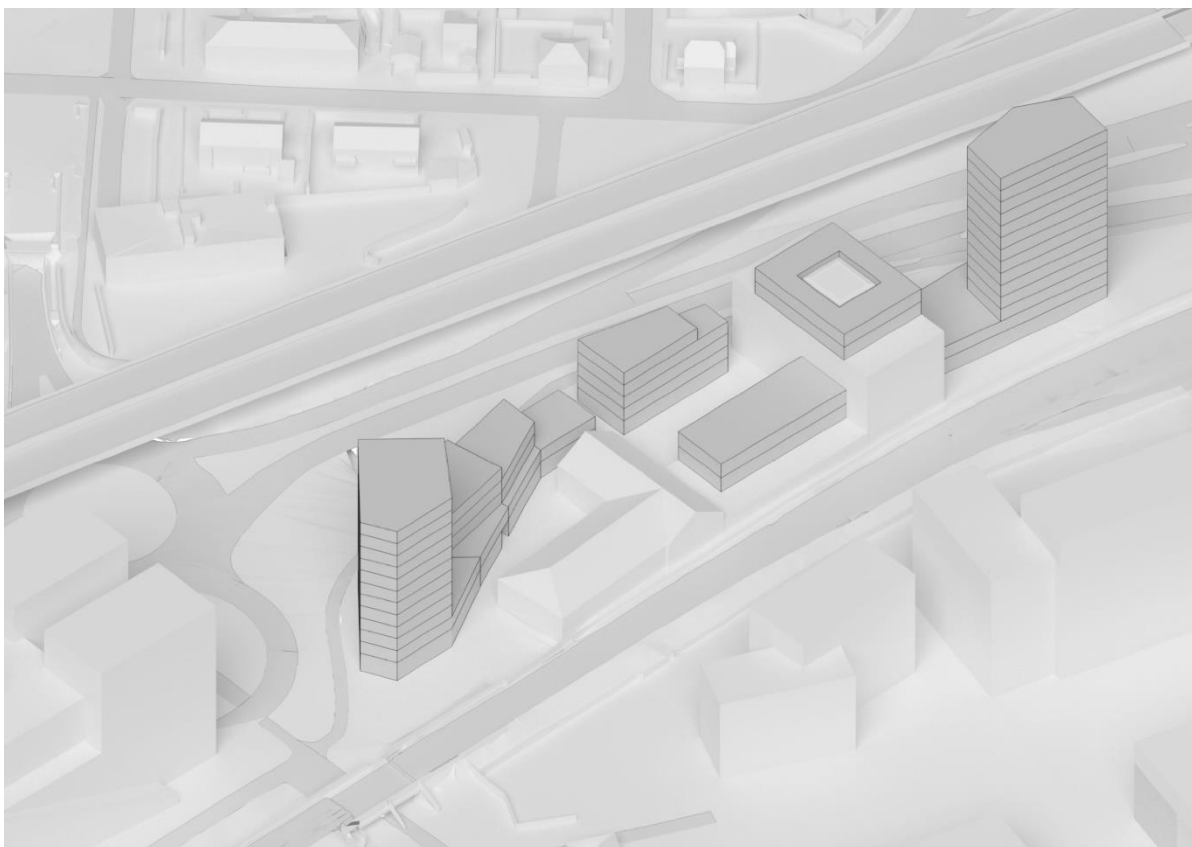


*Figur 12: Foreslåtte byggehøyder er tilpasset omkringliggende situasjon. Mot sørvest foreslår vi et høyt bygg, tilpasset skalaen i Tomtegata 64. Bebyggelsen trappes ned for å gi riktig skala til de interne byrommene, og for å bevare siktlinjene til «lyspæra» på Osram-bygget. I nord foreslås et høyt bygg for å markere tyngdepunktet ved Brakerøya stasjon, og gi en «likevekt» til bebyggelsen i helseparken.*



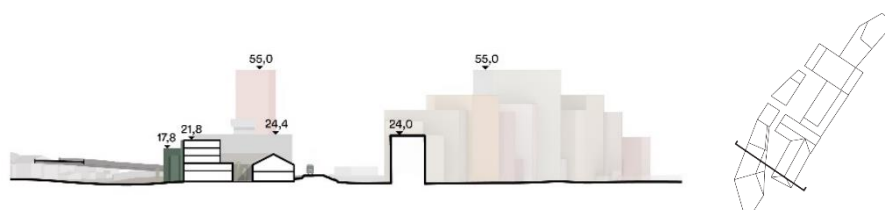
*Figur 13: Fra andre etasje og opp trekkes gesimslinja inn i de fleste av byggene. Dette sikrer en viktig*

skalatilpasning for ferdsel mellom byggene. I tillegg gir det attraktive takarealer med god visuell kontakt med interne byrom.



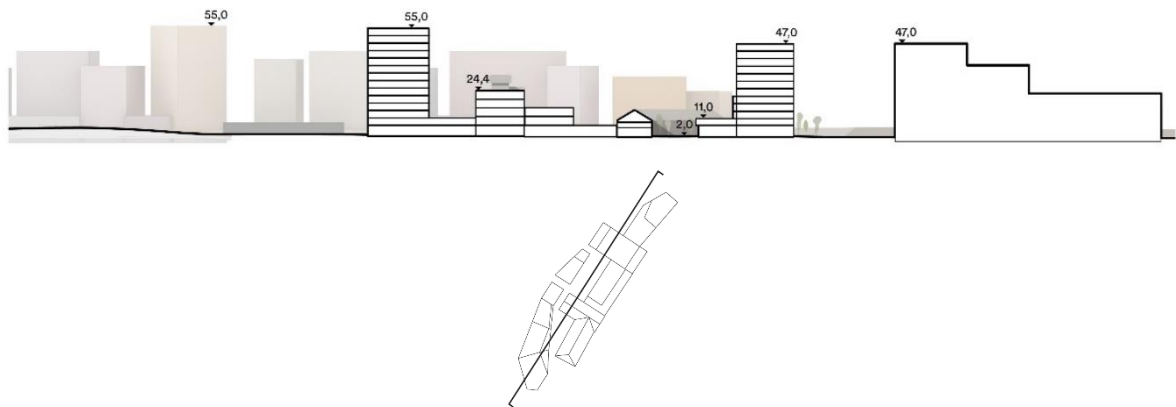
Figur 14: Til sist har vi utforsket mulighetene for å bygge på eksisterende bebyggelse, der det er flate tak. De foreslåtte påbyggene ligger 15 meter fra jernbanens spormidt. På toppen av Osram-blokka foreslår vi et påbygg som legger seg rundt den karakteristiske «lyspæra», men som utformes med glassfasade slik at «lyspæra» fremdeles vil være synlig utenfra.

Som diagramserien viser, er det stor variasjon i foreslåtte byggehøyder. Gesimshøyden varierer fra 2 til 14 etasjer. Snittene under viser hvordan foreslått bebyggelse relaterer seg til planlagt bebyggelse i nærområdet.



Figur 15: Tverrsnitt sørvest i planområdet. Toglinja er midt i snittet. Til høyre vises bebyggelsen i helseparken.





Figur 16: Lengdesnitt gjennom planområdet. Til høyre sees nylig regulert bebyggelse i Tomtegata 64. I bakgrunnen skimtes bebyggelsen i helseparken. Snittet viser variasjonen i byggehøyder i planområdet, og at maksimale byggehøyder samsvarer med regulerte høyder i helseparken og Tomtegata 64. Snittet er vist uten nytt påbygg på Osram-blokka.

## E. Funksjonelle og miljømessige kvaliteter

### Byrom, gang- og sykkelforbindelser og forholdet til Brakerøya stasjon

Det foreslåtte prosjektet vil bidra svært positivt til lokal stedsutvikling. Det vil tilføre området flere nye byrom i god, menneskelig skala. Det vil gi et mer finmasket og attraktivt gang- og sykkelnett.



Figur 17: Framtidig byrom i planområdet. Til høyre ser vi den eksisterende fabrikkbygningen, tilbakeført til originalt fasadeuttrykk. Til venstre sees ny bebyggelse med gangpassasje ut til Nedre Strandgate.

I tillegg vil det bidra til å aktivisere området nordvest for Brakerøya stasjon. Helseparken på sørøstsiden av stasjonen er under utvikling, og med planene for Fjordbyen er det mer på gang. For å forsterke Brakerøyas funksjon som kollektivknutepunkt er det viktig å gjøre stasjonsområdet til et *sted* på begge sider av toglinja. Det vil også bidra til å redusere jernbanens barrierewirkning. Planene for Fjordbyen og helseparken sier imidlertid lite om hva som skal skje på nordvestsiden av jernbanelinja. Det foreslåtte prosjektet bidrar til å løfte området ved

Brakerøya stasjon og gjør dette til et mer attraktivt sted. Det vil skje gjennom både oppgradering av plassen fra parkeringsplass til byrom, men også ved at funksjoner i bebyggelsen aktiviserer området. For eksempel kan man kjøpe en kaffe i kiosken mens man venter på toget, eller besøkende til helseparken kan overnatte på hotellet i høyblokka.

#### Fortetting med arkitektonisk kvalitet

Prosjektet har høye ambisjoner for arkitektonisk kvalitet. De eksisterende bygningene skal løftes i fasadeutforming. Ny bebyggelse skal spille sammen med eksisterende bygg, men samtidig tilføre noe nytt. Til sammen gir dette et stedstilpasset arkitektonisk uttrykk. Vi mener det er positivt og viktig å få videreført noe av den historiske bebyggelsen i området, som bidrag til å foredle området stedsidentitet. Det er særlig viktig ettersom det bygges mye nytt i området, og det ikke er tatt vare på noe av industribebyggelsen i utviklingen av sykehuset og helseparken.

Den store variasjonen i byggehøyder bidrar positivt på flere måter. På den ene siden bidrar de høye bygningene til fortetting med høy arealutnyttelse i umiddelbar nærhet til togstasjonen, noe som bidrar til å oppfylle kommuneplanens føringer om fortetting. På den andre siden sørger den store variasjonen i byggehøyder for at bebyggelsen ikke oppleves for massiv, og at det etableres byrom med god, menneskelig skala.



*Figur 18: Planområdet sett fra sør. Til venstre (hvit bygning) vises planlagt bebyggelse i Tomtegata 64. Illustrasjonen viser den store variasjonen i byggehøyder, og hvordan ny og gammel bebyggelse kan spille sammen for å bidra til god arkitektonisk kvalitet i prosjektet.*

#### Arbeidsplasser, tjenester og aktivitetstilbud

Vi foreslår et prosjekt med stor andel kontorlokaler. Vi ser også for oss at det kan etableres co-work-space med rom for små, kreative og innovative bedrifter som ønsker å ha en base i nærheten av Oslo og Drammen. Vi ser at Osrambygget kan være egnet for et innovasjonssenter med laboratorium, VR-rom, medialab, verksteder, foredragsrom og lignende. Dette kan for eksempel brukes til helserelatert forskning og arbeid. I høyblokka i nordøst undersøker vi mulighetene for å etablere et hotell, eventuelt som leilighetshotell rettet mot gjesteforskere og lignende. Endelig valg av program for de ulike byggene må vurderes nærmere og sees i sammenheng med hva som etableres i helseparken, slik at tilbudene og lokalene kan komplettere

hverandre og dra nytte av samlokasjon. Slik kan virksomhetene i Nedre Strandgate 80 bidra til å styrke helseklyngekonseptet som nå utvikles ved Brakerøya kollektivknutepunkt. I tillegg skal det etableres utadrettet næring og fellesarealer i bygningenes første etasje. Dette vil være for eksempel restaurant, kafé, kantine, kiosk, apotek, bokhandel, små treningstilbud (jf. f.eks. Oslo mikrobudreri) og andre tilbud for både nrområdet og brukere av bygningene på tomta.

Til sammen vil dette gi en rekke nye arbeidsplasser på tomta, ettersom vi først og fremst ser for oss at det skal etableres arbeidsplassintensive virksomheter. Kombinasjonen av flere arbeidsplasser og flere tjeneste- og aktivitetstilbud, vil bidra til aktivitet og at flere reiser til og fra tomta enn i dag. De tilreisende vil imidlertid i større grad komme til fots, med sykkel eller med kollektivtransport, slik at det blir en langt mindre bilbasert arealbruk enn det er i dag.



*Figur 19: Illustrasjonen viser mulig disponering av første etasje i Osrambygget, og hvordan det kan etableres fellesarealer og serveringstilbud for både de som arbeider i planområdet og besøkende. Det er gode muligheter til å åpne opp byggets førsteetasje for å gi god visuell kontakt mellom ute og inne.*

### Bærekraftig utvikling med lave klimagassutslipp

Forslagsstiller har høye ambisjoner for å lage et prosjekt som tar hensyn til miljøet og har lave klimagassutslipp. Et av de viktigste klimatiltakene i prosjektet er å la eksisterende bebyggelse stå. Sammenlignet med å rive og bygge nytt, sparer det store mengder klimagassutslipp i produksjon av materialer og transport. Samtidig foreslås det høy utnyttelse på tomta for å utnytte planområdets sentrale plassering, slik at transportvekst kan tas med kollektiv, sykkel og gange.

Et klima- og miljøvennlig prosjekt krever en helhetlig tilnærming, hvor man bidrar positivt til både økologi og overvannshåndtering, materialvalg og energiløsninger, mobilitet og fysisk miljø. Miljøsertifisering kan bidra til å ta riktige valg gjennom alle ledd i prosessen, og innenfor alle relevante temaer. Vi planlegger derfor å BREEAM-sertifisere bebyggelsen, og sonderer også mulighetene for at transformasjonen av eksisterende bebyggelse kan bli et Futurebuilt-prosjekt. Noen av tiltakene vi jobber med for å oppfylle klima- og miljøambisjonene i prosjektet er:

- Bevaring og transformasjon av eksisterende bebyggelse
- Gjenbruke fasadematerialer i Osram-bygget i ny bebyggelse

- Velge varige materialer som har minimalt med vedlikehold, naturlig opprinnelse og robusthet mot et trafikkutsatt miljø
- Solcellepaneler for lokal produksjon av fornybar energi
- Helhetlig mobilitetsplan for å sikre størst mulig andel av gange, sykkel og kollektivtransport
- Bruke vann fra Drammenselva/Drammensfjorden for kjøling av bebyggelsen
- Grønne flater på tak og bakkeplan for åpen og lokal overvannshåndtering
- Sammensatt, stedegnet og insektsvennlig beplantning

#### **F. Virkning og tilpasning til landskap og omgivelser**

Tiltaket inngår i en planlagt utvikling av Brakerøya fra åpne områder med lav bebyggelse, til et område med høy utnyttelse og høye bygninger. Tiltakets virkning på og tilpasning til landskapet og omgivelsene må derfor sees i sammenheng med øvrig planlagt bebyggelse i området.

Vi foreslår to høye bygninger med byggehøyder opptil k+47 og k+55. Dette tilsvarer byggehøydene i Tomtegata 64 og helseparken øst for jernbanen. De to foreslåtte bygningene vil derfor inngå i en klynge av høyhus som markerer Brakerøya som kollektivknutepunkt. De to høye bygningene vil derfor ikke bidra vesentlig til noen mer dominerende eller annen fjernvirkning enn det som allerede er vedtatt av utbygging i området. De to høye bygningene i tiltaket er utformet som slanke bygningsvolum, nettopp for å begrense fjernvirkning og skyggelegging. Sammenlignet med øvrig vedtatt bebyggelse i området, foreslås det slankere bygningsvolum og større variasjon i byggehøyder.

Den foreslåtte bebyggelsen har begrenset skyggevirksomhet for viktige byrom eller naboer, på grunn av himmelretning og beliggenheten ved E18. De høye byggene vil først og fremst skyggelegge E18.

Både nær- og fjernvirkning og sol- og skyggeforhold vil undersøkes videre i konsekvensutredningen.

#### **G. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid**

##### Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2040

Kommuneplanens samfunnsdel har seks likeverdige politiske satsingsområder:

- God oppvekst og godt liv
- Klima- og miljøvennlig utvikling
- Omstillingsdyktig næringsliv
- Attraktive byer og tettsteder
- Mangfold og inkludering
- Deltakende innbyggere

Noen av disse er mer relevante for arealplanlegging enn andre. Planinitiativet bidrar særlig til å oppnå samfunnsdelens mål for klima- og miljøvennlig utvikling, omstillingsdyktig næringsliv og attraktive byer og tettsteder ved å:

- Fortette nært Brakerøya togstasjon, bussholdeplass og med kort avstand til Drammen sentrum, slik at vekst i persontrafikken først og fremst kan tas med kollektiv, sykkel og gange.



- Gjenbruke store deler av eksisterende bygningsmasse for å begrense klimagassutslipp som følge av riving og nybygg.
- Miljøsertifisering og Futurebuilt-prosjekt vurderes for hele eller deler av byggeprosjektet.
- Legge til rette for nye typer næring og arbeidsplasser, med større grad av kunnskapsintensive virksomheter og innovasjon enn i dag.
- Gjøre området mer attraktivt med nye torg og møteplasser, gang- og sykkelforbindelser, aktivitetstilbud og publikumsrettede virksomheter.

#### Kommuneplanens arealdel 2014-2036

I den gjeldende kommuneplanen for tidligere Drammen kommune er tomte avsatt som næringsformål. Det er i tillegg en båndleggingssone for området, som fastsetter at overordnede løsninger for samferdselstiltak må være avklart gjennom vedtatt reguleringsplan før det gis tillatelse til tiltak. De overordnede løsningene for samferdselstiltak i området er delvis utredet og løst gjennom reguleringsplanen for helseparken og det nye sykehuset, og utredes videre gjennom planarbeidet for Fjordbyen (se lenger ned om kommunedelplan). Selv om ikke alle tiltak er ferdig regulert, er det i dag langt mer kunnskap om hvordan samferdselssystemet i området skal være enn det var da kommuneplanen ble vedtatt.

Kommuneplanens bestemmelse 7.5 fastsetter at det kun tillates nyetablering av næringsvirksomhet som etter kommunens skjønn tilfredsstiller kravet til høy arbeidsplassintensivitet, og utnytter Brakerøyas tilknytning til jernbanen. Planinitiativet følger opp dette, ettersom det foreslås næringsarealer med høy arbeidsplassintensivitet.

#### Revisjon av kommuneplanens arealdel 2023-2035

Kommuneplanens arealdel er under revisjon, og var på offentlig ettersyn i perioden 19. januar til 15. mars 2023. I høringsutkastet er Nedre Strandgate 80 foreslått til næringsformål. Båndleggingssonen fra gjeldende reguleringsplan er tatt ut. Det går en hensynssone for flom langs ytterkanten av tomte. Bestemmelsene for næringsbebyggelse fastsetter at utvikling av næringsbebyggelse skal skje etter prinsippet om rett næring på rett sted (ABC-prinsippet). Planinitiativet følger opp dette ved å legge opp til arbeidsplassintensive næringsarealer nært togstasjonen.

#### Kommunedelplan (KDP) for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen

Kommunedelplanen er under utarbeidelse, og var på offentlig ettersyn i perioden 27. mars til 22. mai 2023. Planområdet for KDP-en grenser til Nedre Strandgate 80, men har ikke direkte konsekvenser for Nedre Strandgate 80. I arbeidet med KDP-en har flere ulike alternativer for kollektiv- og samferdselssystemet i Fjordbyen vært utredet, blant annet å flytte togstasjonen fra dagens beliggenhet på Brakerøya. I planforslaget er det imidlertid valgt å beholde Brakerøya stasjon, og å legge til rette for at stasjonen oppgraderes og utvikles til å bli et velfungerende kollektivknutepunkt i Fjordbyen. Planforslaget inneholder rekkefølgekrav om etablering av ny gang- og sykkelbro over jernbanen, i tilknytning til Brakerøya stasjon.

#### **Dokumentasjon av oppfyllelse av krav til leke- og uteoppholdsareal (pkt. 7.4)**

Ikke relevant, ettersom det ikke foreslås bolig, barnehage eller skole som har krav til leke- og uteoppholdsareal.

#### **Dokumentasjon og oppfyllelse av parkering (pkt. 4.4)**

Kommunens parkeringsstrategi med parkeringsveileder overstyrer kommuneplanens bestemmelse pkt. 4.4. I henhold til parkeringsnormen ligger planområdet i parkeringssone 1, og der gjelder dette:

- **Bilparkering:** Det skal etableres maks 0,6 parkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal kontor, og maks 1 parkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal forretning og service. For øvrige formål skal det utøves skjønn i fastsetting av antall parkeringsplasser.
- **Sykkelparkering:** Det skal etableres minst 2 parkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal kontor, og minst 2 parkeringsplasser pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal forretning og service. For øvrige formål skal det utøves skjønn i fastsetting av antall parkeringsplasser.

Planforslaget skal forholde seg til parkeringsnormen, og ikke overskride antall parkeringsplasser for bil. Endelig antall bilparkeringsplasser vil fastsettes senere i prosessen. Antall parkeringsplasser henger sammen med hvor stor parkeringskjeller det er riktig å legge til rette for, som blant annet må sees i sammenheng med grunnforhold, flomfare og overvannshåndtering. Minimumsnormen for sykkel skal følges. Det skal legges til rette for kvalitativt god sykkelparkering på egnede steder.

#### **H. Berørte interesser av planinitiativet**

Planinitiativet berører statlige interesser i form av riksvei (E18 med rampesystem) og jernbane. Endelig byggegrense mot riksvei og jernbane må avklares gjennom planprosessen, ved å ha dialog med Statens vegvesen og Bane NOR.

#### **I. Samfunnssikkerhet**

Et viktig tema knyttet til samfunnssikkerhet er forholdet til jernbanen. Utbyggingen må ikke påvirke jernbanens fundamentering/stabilitet og driftssikkerhet, verken i utbyggingsprosjektets anleggs- eller driftsfase. Det samme gjelder for riksveisystemet, hvor det er særlig viktig at anleggsarbeidet ikke påvirker framkommeligheten.

Grunnforholdene må kartlegges og utbygging utføres på en slik måte at det ikke blir fare for store setninger, skred eller annen påvirkning på områdestabiliteten.

Øvrige forhold vil avdekkes gjennom risiko- og sårbarhetsanalysen som skal utføres som del av planarbeidet.

#### **J. Samarbeid og medvirkning**

Vi kommer til å ha dialog med Statens vegvesen og Bane NOR for å avklare byggegrenser mot henholdsvis riksvei og jernbane, i tillegg til andre behov disse aktørene har som eventuelt må ivaretas i planen.

Vi ønsker i tillegg å legge til rette for dialog med nærutvalget for Bragernes, og vil også vurdere å gjennomføre informasjonsmøte for naboer og andre berørte. Forslagsstiller har god dialog med de andre grunneierne i området.

#### **K. Vurderingen av behov for konsekvensutredninger**

I planinitiativet er det vist bebyggelse med ca. 30 375 m<sup>2</sup> bruksareal (BRA). 9 125 m<sup>2</sup> av dette er eksisterende bebyggelse, mens 21 250 m<sup>2</sup> er nybygg. Tiltaket fanges dermed opp av punkt 24 i vedlegg I til forskrift om konsekvensutredninger: «Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilrette formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m<sup>2</sup>.» I henhold til forskriftens § 6 første ledd bokstav c) skal det derfor være planprogram og konsekvensutredning i denne saken.

Vi foreslår følgende utredningsalternativer:

0-alternativet:

0-alternativet skal gi et sammenligningsgrunnlag for vurdering av planforslagets konsekvenser. Vi foreslår at 0-alternativet inneholder dagens bebyggelse og arealbruk, ettersom tomte ikke er detaljregulert.

Alternativ 1:

Bebyggelse og arealbruk som vist i planinitiativet.

I oppstartsmøtet ønsker vi å drøfte med kommunen hvorvidt det er andre alternativer som må utredes. Vi mener at det ikke er hensiktsmessig å ha flere alternativer enn nødvendig, og at det ikke er andre, prinsipielle alternativer som må utredes i denne saken. Planinitiativet bryter ikke med konkrete overordnede føringer. Samtidig vil vi gjerne sørge for at vi tidlig får klarlagt om det er andre alternativer kommunen vil få utredet for at de skal ha et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag.