

NEDRE STRANDGATE 80, DRAMMEN
DETALJREGULERING MED KONSEKVENSTREDDNING

FORSLAG TIL PLANPROGRAM



Drammen kommune

Dato: 2023-12-13

INNHold

1	INNLEDNING.....	3
1.1	Bakgrunn	3
1.2	Formålet med planarbeidet	3
1.3	Vurdering av utredningsplikt	3
2	PROSESS OG MEDVIRKNING	5
2.1	Generelt om planprosess med konsekvensutredning	5
2.2	Tidsplan	5
2.3	Offentlig informasjon og medvirkning	5
2.4	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	6
2.5	Rikspolitiske retningslinjer og nasjonale mål	6
2.6	Regionale planer	7
2.7	Kommunale plangrunnlag	7
2.8	Reguleringsplaner	7
3	DAGENS SITUASJON	9
3.1	Hovedtrekk og karakter	9
3.2	By- og landskapsbilde.....	9
3.3	Naturmiljø, blågrønne strukturer og offentlige rom	10
3.4	Samferdsel	10
4	PLANENS INNHOLD OG HOVEDFORMÅL	13
4.1	Mål med planarbeidet	13
4.2	Prinsipper for utvikling av området	13
4.2.1	Beskrivelse av gjennomført mulighetsstudie.....	13
4.3	Alternativer	14
4.3.1	0-alternativet – sammenligningsalternativet.....	15
4.3.2	Alternativ 1.....	15
4.3.3	Alternativ 2.....	16
5	Forslag til utredningsprogram.....	18
5.1	Generelt	18
5.2	Krav til innhold i konsekvensutredning og metode	18
5.3	Sammenstilling av planfaglige temaer som skal undersøkes og/eller utredes.....	18
5.4	Øvrige fagrapporter/-notater	23
5.5	Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS).....	23

1 INNLEDNING

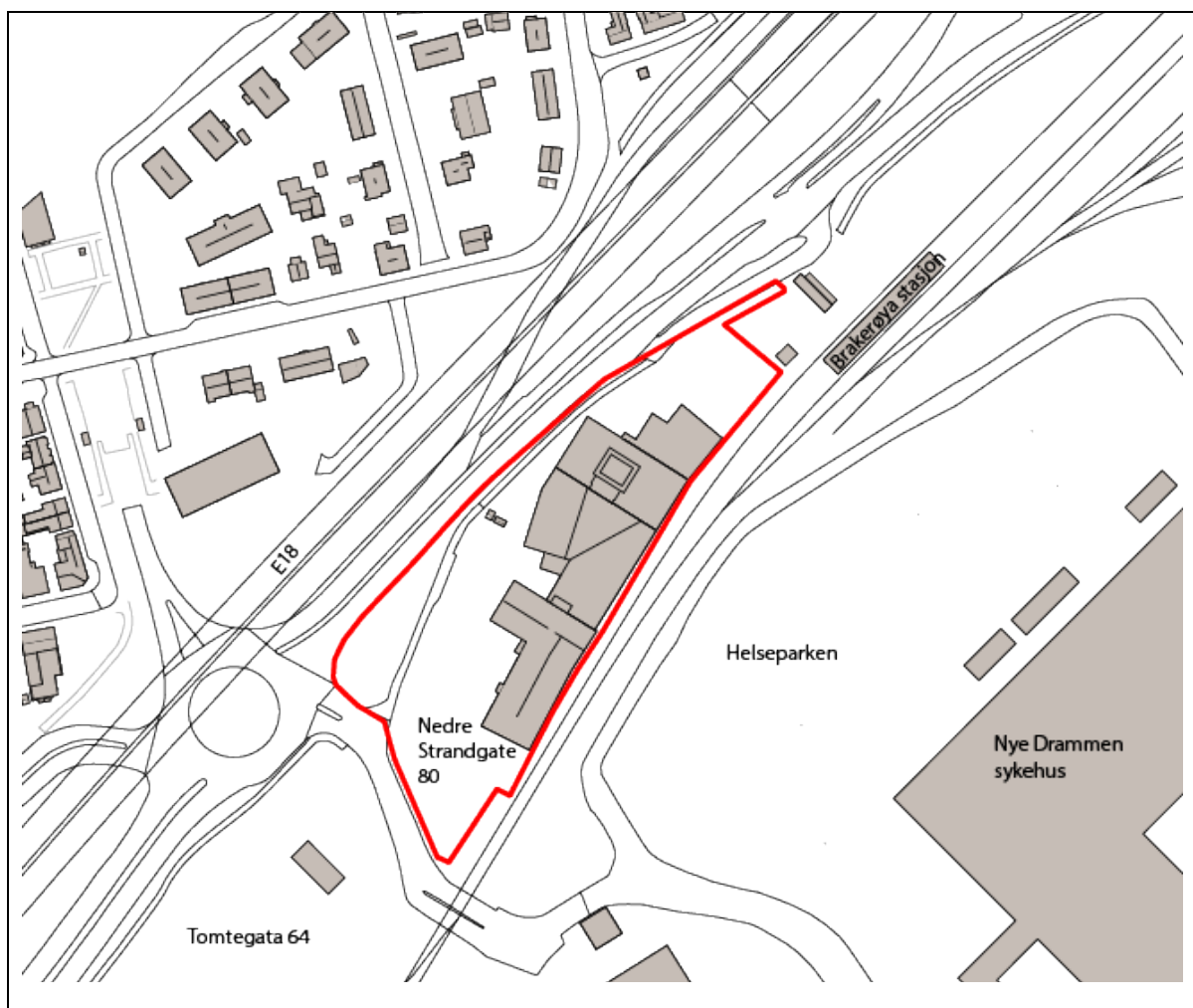
1.1 BAKGRUNN

Forslagsstiller AG Eiendomsinvest AS ønsker å utvikle Nedre Strandgate 80 som en næringstomt med arbeidsplassintensive virksomheter.

Drammen kommune ga tillatelse til oppstart av planarbeidet i oppstartsmøte 5. september 2023. Formannskapet godkjente at utkast til planprogram kan legges ut på offentlig ettersyn 28. november 2023.

1.2 FORMÅLET MED PLANARBEIDET

Reguleringsplanen for Nedre Strandgate 80 skal gi føringer for utvikling av eiendommen. Planen skal legge opp til en positiv stedsutvikling av denne sentrale tomten på Brakerøya, med arbeidsplassintensive virksomheter, nye møteplasser og tjenestetilbud som skal komme nærområdet til gode. Planen skal legge til rette for en utbygging som både er robust mot framtidige klimaendringer og bidrar til reduksjon av klimagassutslipp.



Figur 1: Avgrensning av planområdet. Foreslått planavgrensning tar med seg areal for å regulere framtidig gang- og sykkelveg langs vestsiden av eiendommen. Det kan bli mindre justeringer av planavgrensningen i det videre planarbeidet.

1.3 VURDERING AV UTREDNINGSPLIKT

Reguleringsplanen inneholder den typen planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes i henhold til forskrift om konsekvensutredning. Planen inneholder bebyggelse med 29 255 m² bruksareal (BRA). 9 052 m² av dette er eksisterende bebyggelse, mens 20 203 m² 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 allmenntilgjengelig formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m².» I henhold til forskriftens § 6 første ledd bokstav c) skal det derfor være planprogram og konsekvensutredning i denne saken.

Konsekvensutredningen skal belyse hvilke vesentlige konsekvenser planen vil ha på miljø, naturressurser og samfunn. Målet er å få fram nødvendig og beslutningsrelevant kunnskap for å vurdere om planens konsekvenser er akseptable og hvilke avbøtende tiltak som eventuelt må gjennomføres, jf. forskriftens kapittel 5.

Før oppstart av planarbeidet skal det dermed fastsettes et planprogram som skal redegjøre for aktuelle problemstillinger og hva som er relevant å utrede som del av planmaterialet, jf. forskriftens § 14.

2 PROSESS OG MEDVIRKNING

2.1 GENERELT OM PLANPROSESS MED KONSEKVENSTREDNING

Planprosessen for en reguleringsplan 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 blant annet beskriver formålet med tiltaket, mulige konsekvenser som skal belyses og hvilke utredninger som er nødvendige å utarbeide som del av planarbeidet.

Plan- og bygningsloven angir krav til medvirkning og informasjon. Forslag til planprogram skal legges ut til offentlig høring slik at berørte og interesserte kan vurdere programmet og eventuelt komme med forslag til utredningstemaer og hvordan utredningen bør skje. Programmet revideres i henhold til innkomne uttalelser før det fastsettes av Drammen kommune som ansvarlig myndighet.

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

2.2 TIDSPLAN

Oversikten under viser en foreløpig tidsplan for planarbeidet. Det kan bli endringer i framdriftsplanen dersom det dukker opp uforutsette problemstillinger eller behov for flere runder med avklaringer.

Varsel om oppstart av planarbeidet og offentlig ettersyn av planprogrammet	Des. 2023						
Utarbeiding av konsekvensutredning og planforslaget		Jan.-mars 2024					
Førstegangs-behandling av planforslaget			Apr.-juni 2024				
Offentlig ettersyn av planforslaget				Juni-aug. 2024			
Merknadsbehandling og eventuell bearbeiding av planforslaget					Sep.-okt. 2024		
Andregangsbehandling av planforslaget						Nov. 2024 -jan. 2025	
Vedtak av planen							Feb. 2025

2.3 OFFENTLIG INFORMASJON OG MEDVIRKNING

Det planlegges gjennomført åpne informasjonsmøter i forbindelse med offentlig ettersyn av planprogrammet, og offentlig ettersyn av planforslaget. Åpent informasjonsmøte om planprogrammet blir den 10. januar 2024 kl. 18.00 i Nedre Strandgate 80. Møtelokalet ligger i andre etasje i den gamle fabrikkbygningen, inngang på kortsiden av bygget (lengst sør på tomte). Vi vil informere om planinitiativet og planprogrammet, og det blir anledning til å stille spørsmål og komme med innspill.

I tillegg vil det være direkte medvirkningsprosesser med aktører som er direkte berørt, blant annet Statens vegvesen og Bane NOR. Vi kommer i tillegg til å ta kontakt med nærutvalget for Bragernes og Øren, for å presentere prosjektet og ha dialog om temaer som er viktige for nærutvalget.

OVERORDNEDE RAMMER OG FØRINGER

2.4 NASJONALE FORVENTNINGER TIL REGIONAL OG KOMMUNAL PLANLEGGING

Regjeringens nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging skal ligge til grunn for arealplaner som utarbeides i Norge. De nasjonale forventningene gir overordnede føringer for hvordan planlegging skal gjøres, og dreier seg mye om hvordan kommunen og andre myndigheter skal organisere sitt arbeid og hvilke føringer de skal legge til grunn for sine vurderinger. Relevante føringer for dette planarbeidet, er blant annet:

- I byer og tettsteder lokaliseres boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser, handel og tjenestetilbud slik at de bidrar til å styrke stedenes attraktivitet og bygger opp under sentrumsfunksjonene.
- Det settes av tilstrekkelige arealer av god kvalitet til grønnstruktur, uterom og møteplasser som stimulerer til fysisk aktivitet, naturopplevelse og sosialt fellesskap, samtidig som byer og tettsteder utvikles gjennom fortetting og transformasjon.
- Sykling og gange og kollektivtrafikk prioriteres i byer og tettsteder gjennom planlegging av helhetlig infrastruktur som er sammenhengende, tilgjengelig, attraktiv og trygg. I arbeidet med byvekstavtaler i de store byene skal hovedtyngden av vekst i boliger og arbeidsplasser komme i eller i nærheten av større knutepunkter for å bygge opp under nullvekstmålet, med de tilpasninger som følger av den enkelte avtale.
- Fylkeskommunene og kommunene legger gjennom sin areal- og samfunnsutvikling og virksomhetsutøvelse til rette for omlegging til en mer sirkulær økonomi, der ressurser og eksisterende bebyggelse og anlegg brukes lengst mulig og i større grad ombrukes og oppgraderes.
- Omstillingen til lavutslippssamfunnet og bidrag til oppnåelse av klima- og miljø målene prioriteres gjennom arealplanlegging som reduserer utslipp, arealbeslag og transportbehov.
- Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres ved å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, effektiv arealbruk og avgrensede sentrumsområder og tettsteder.
- Arealbruk planlegges slik at overvann og fare knyttet til flom, erosjon, skred, havnivåstigning, stormflo og annen naturfare håndteres forsvarlig.

2.5 RIKSPOLITISKE RETNINGSLINJER OG NASJONALE MÅL

Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Planretningslinjen har som mål at:

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet 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.

Ubyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

2.6 REGIONALE PLANER

Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035

Den regionale planens hovedmål er å få et sterkt og bærekraftig Buskerud med byer og tettsteder med gode levekår, reduserte klimagassutslipp og mindre transportbehov. For å oppnå dette har planen en rekke innsatsområder om blant annet å tilrettelegge for arealbruk som reduserer transportbehovet og styrker byer og tettsteder, og at i byområdene skal veksten i persontransport tas med gange, sykkel og kollektiv. Relevante innsatsområder for dette planarbeidet er blant annet:

- Sentrumsnær foretting og transformasjon før nye arealer tas i bruk
- Handel, service, næring og kultur i sentrum
- Gode sykkel, gange og kollektivløsninger
- Gode uterom og blågrønne strukturer i sentrum
- Lokal byggeskikk og kulturmiljøer preger stedet
- Forebygge mot flom
- Lokalisere arbeidsplasser og næring etter ABC-prinsippet

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023

Areal- og transportplanen har som visjon at Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. Planen har føringer om at Buskerudbyen skal utvikles med klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem, effektivt og rasjonelt transportsystem og attraktive byer og tettsteder. Buskerudbyen skal utvikles som et flerkjernet byområde med knutepunkter langs jernbanen. Arbeidsplasser, boliger, handel, service og andre sentrumsfunksjoner skal samles i knutepunktene. Planen peker på sentrale deler av Drammen som et av de viktigste utviklingsområdene i Buskerudbyen, og det samme gjelder framtidig utvikling av Lierstranda. Planområdet for Nedre Strandgate 80 ligger på Brakerøya, i skjæringspunktet mellom disse to utviklingsområdene.

2.7 KOMMUNALE PLANGRUNNLAG

Kommuneplanens arealdel 2014-2036

Området er avsatt til næringsvirksomhet i gjeldende kommuneplan for Drammen, vedtatt 5. oktober 2015. Eiendommen ligger innenfor hensynssone 710 (båndlegging for regulering) og bestemmelsesområde 5, som innebærer at overordnede løsninger for samferdselstiltak skal være avklart gjennom vedtatt reguleringsplan før det gis tillatelse til tiltak. De overordnede løsningene for samferdselstiltak er løst gjennom reguleringsplanen for sykehuset, samt i pågående kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen.

2.8 REGULERINGSPLANER

Planområdet er ikke detaljregulert. Planområdet ligger inntil reguleringsplanen for nytt sykehus i Drammen, som ble vedtatt 3. september 2019. For nabotomten i sørvest, Tomtegata 64, ble det vedtatt en endring av planen den 14. februar 2023. Endringen av planen innebærer høyere tillatt utnyttelse og byggehøyder. Reguleringsplanen for sykehuset gir ellers føringer for framtidige veiarealer i området. Sammenlignet med dagens situasjon, skal Jacob Borchs gate stenges for gjennomkjøring, og kun bli adkomstvei til Nedre Strandgate 80 og Tomtegata 64. Det skal etableres forbedrete gang- og sykkelforbindelser i området, og undergangen under jernbanen skal

3 DAGENS SITUASJON

3.1 HOVEDTREKK OG KARAKTER

Nedre Strandgate 80 har i dag næringsbebyggelse. 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. De ubebygde delene av tomta benyttes til parkering, både til virksomhetene på tomta og som pendlerparkering for reisende med toget.



Figur 3: Skråfoto av tomta 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 (til høyre i bildet) kommet lengre.

3.2 BY- OG LANDSKAPSBILDE

Tomtas beliggenhet mellom E18 og jernbanen, gjør at mange reisende legger merke til dagens bebyggelse på vei inn eller ut fra Drammen. «Lyspæra» på toppen av Osram-bygget er blitt et landemerke på veien inn mot Drammen. Slik er dagens bebyggelse en karakteristisk del av Drammens bybilde.



Figur 4: Den eksisterende Osråm-blokka med «lyspæra» på toppen.

Samtidig ligger planområdet i et område som gjennomgår stor forandring. Nye Drammen sykehus, Helseparken og Tomtegata 64 har ferdig regulerte bygninger som kommer til å endre det overordnede bylandskapet i området. Sykehuset er langt på vei utbygd, mens Helseparken er under utbygging. På disse tomtene skal det bygges bygninger med byggehøyder opp til kotehøyde 55 meter. Det betyr at Nedre Strandgate 80 i nær framtid vil ligge i et område som er vesentlig høyere utnyttet enn det tidligere har vært. Dette området vil også få en annen rolle i Drammens bybilde når det er ferdig utbygd i henhold til gjeldende reguleringsplaner. De vedtatte byggehøydene gjør at den nye bebyggelsen vil være godt synlig fra flere steder i byen.

3.3 NATURMILJØ, BLÅGRØNNE STRUKTURER OG OFFENTLIGE ROM

Både planområdet og det umiddelbare nærområdet er preget av harde flater, lite grøntareal og mye areal til parkering og vei.

Det er i dag ingen offentlige torg, møteplasser, parker eller lignende i eller i umiddelbar nærhet til planområdet. På sørøstsiden av jernbanen planlegges nye byrom i forbindelse med utbygging av det nye sykehuset og Helseparken.

Planområdet ligger omtrent 300 meter fra Drammenselvas utløp i Drammensfjorden, hvor Fjordparken er et sammenhengende tur- og rekreasjonsområde fra Drammen sentrum til det nye sykehuset.

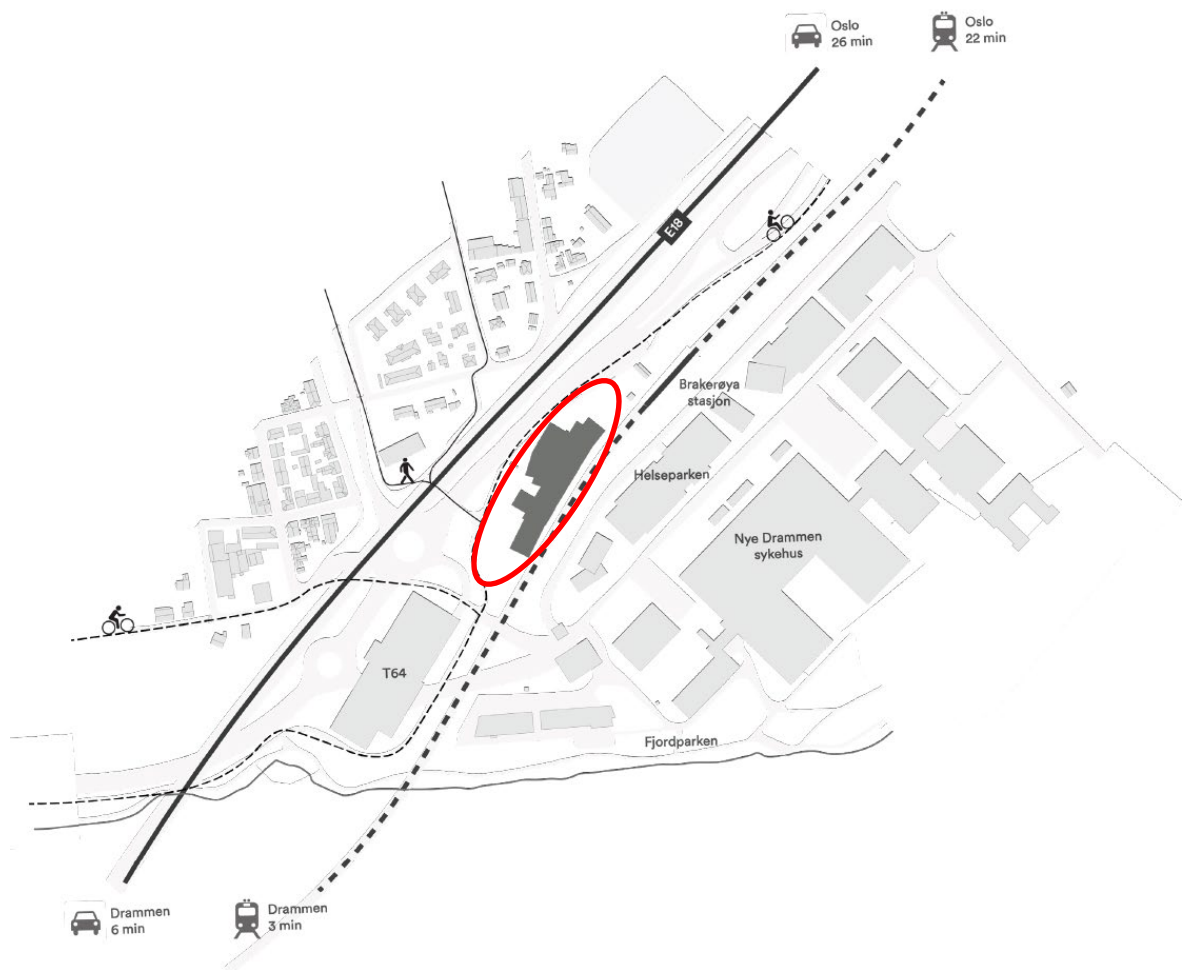
3.4 SAMFERDSEL

Planområdet ligger langs jernbanen, i umiddelbar nærhet til Brakerøya stasjon. Fra Brakerøya stasjon går det i dag tog til og fra Oslo med avgang hver halvtime gjennom store deler av døgnet. Det går buss mot Sætre og Lier fra bussholdeplass i umiddelbar nærhet til planområdet. Det er kort vei til bussholdeplass mot Drammen sentrum, i tillegg til at toget går inn til Drammen stasjon. Som følge av utbyggingen av sykehuset og helseparken, vil kollektivtilbudet i området være forbedret innen Nedre Strandgate 80 bygges ut. Brakerøya stasjon bygges ut og får flere togavganger (minst 4 i timen). Alle busser til og fra Lier/Røyken vil stoppe foran sykehuset, og det vil etableres direkte busslinje til Mjøndalen. I denne situasjonen vil Nedre Strandgate 80 ligge midt i et kollektivknutepunkt.

Planområdet ligger også tett på E18. Det er av- og påkjøringsramper til E18 like ved planområdet.



Figur 5: Bildet er tatt fra taket av Osram-blokka, og viser planområdet tette tilknytning til Brakerøya stasjon, bussholdeplass og E18.



Figur 6: Oversikt over framtidig situasjon i området, med ny utbygging og viktige kommunikasjonsårer.

Det er kort gange- og sykkelavstand inn til Drammen sentrum. I reguleringsplanene for nye Drammen sykehus og Helseparken er det planlagt nye gang- og sykkelforbindelser som gjør det

raskere og enklere å krysse jernbanen og veisystemet, sammenlignet med dagens situasjon. Disse gang- og sykkelforbindelse skal opparbeides med høy kvalitet, og noen av gang- og sykkelforbindelsene vil ha status som regionale forbindelser.

Samlet sett har planområdet en sentral plassering med god tilgjengelighet med både kollektiv, sykkel, gange og bil. Tilgjengeligheten vil forbedres gjennom planlagte tiltak i området som følge av utbyggingen av nye Drammen sykehus og Helseparken.

4 PLANENS INNHOLD OG HOVEDFORMÅL

4.1 MÅL MED PLANARBEIDET

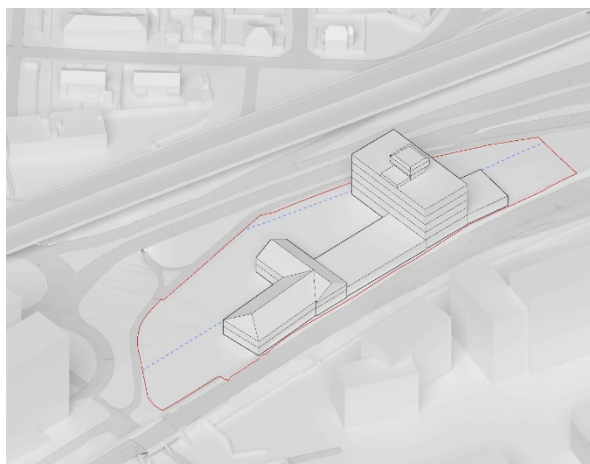
Målet med planarbeidet er å legge til rette for en bærekraftig videreutvikling av Nedre Strandgate 80. Planen skal ivareta og legge til rette for:

- Næringsutvikling med kunnskapsbaserte, arbeidsplassintensive og publikumsrettede virksomheter
- Bidra positivt til lokal stedsutvikling og bidra til at området ved Brakerøya stasjon blir et sted på begge sider av jernbanen
- Bidra til å nå kommunens mål for reduserte klimagassutslipp, blant annet gjennom et mobilitetskonsept som sikrer at vekst i persontransport tas med kollektiv, sykkel og gange
- Bidra til tidsdybde og stedsidentitet gjennom transformasjon og gjenbruk av eksisterende bygninger
- Styrke helseklyngekonseptet på Brakerøya, uten å konkurrere med sykehuset og Helseparken
- Trinnvis utvikling som ivaretar at både bygg og uteområder fungerer godt i midlertidige faser
- Nye byrom, gang- og sykkelforbindelser og blågrønne kvaliteter

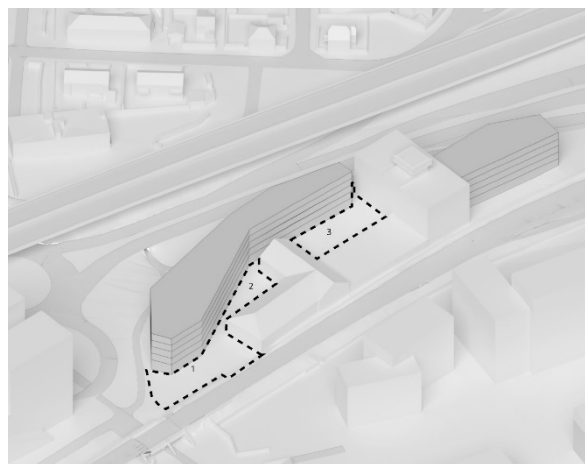
4.2 PRINSIPPER FOR UTVIKLING AV OMRÅDET

4.2.1 Beskrivelse av gjennomført mulighetsstudie

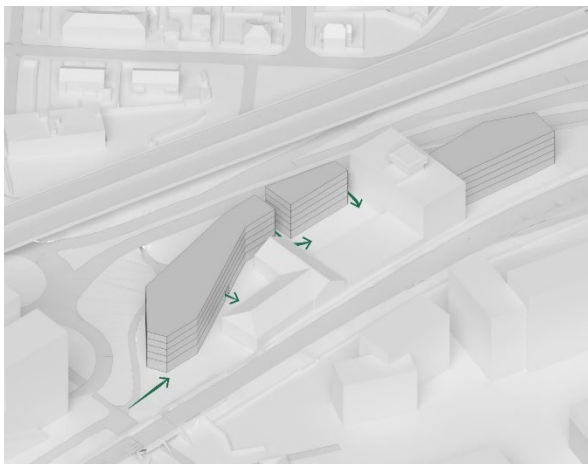
Våren 2022 ble det gjennomført en arkitektkonkurranse for utvikling av tomta. Mad arkitekter vant, med en mulighetsstudie som viste bevaring og transformasjon av mesteparten av eksisterende bebyggelse, som sammen med nybygg ga flere indre torg/møteplasser, variasjon i byggehøyder og rom for en rekke ulike funksjoner. Mulighetsstudien ligger til grunn for planarbeidet for Nedre Strandgate 80. Diagramserien nedenfor viser prinsippene som ligger til grunn for mulighetsstudien og det foreslåtte prosjektet på tomta.



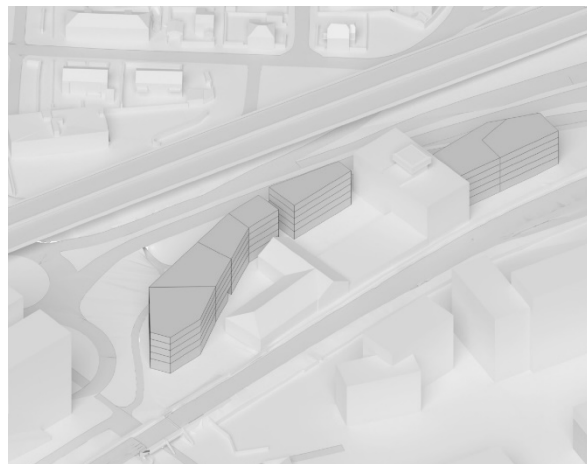
Figur 7: Dagens bebyggelse bevares og transformeres.



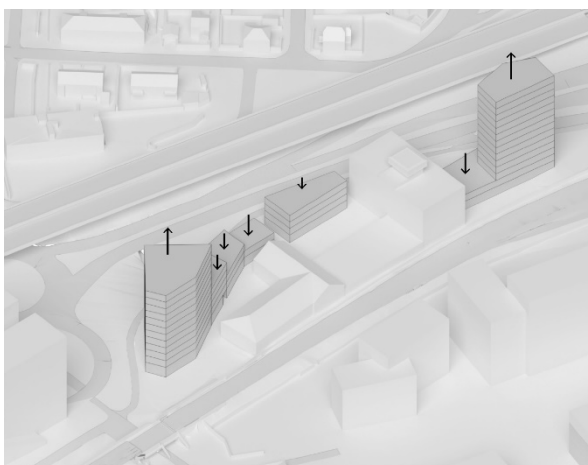
Figur 8: Ny bebyggelse etableres langs den nordvestre siden av tomta. Dette gjør at bygningenes første etasje kan henvende seg direkte til gang- og sykkelveien, og gi en mer attraktiv og bymessig opplevelse av denne gatestrekningen sammenlignet med i dag. Dette bidrar også til å definere nye, interne uterom, som blir liggende skjermet fra omkringliggende trafikk. Disse byrommene får variert størrelse og opplevelse, og blir liggende mellom ny og eksisterende bebyggelse.



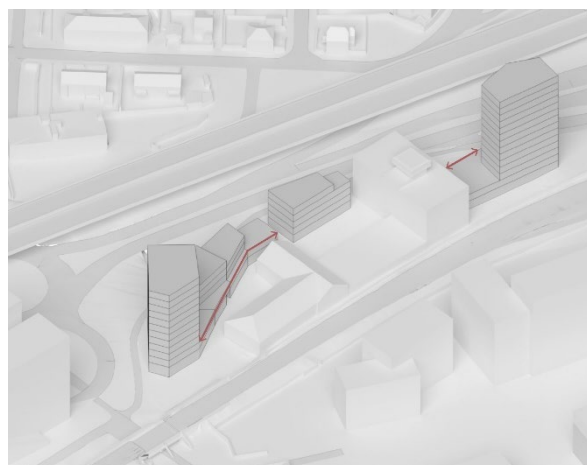
Figur 9: Uterommene blir tilgjengelige via passasjer gjennom bebyggelsen. Smale passasjer ivaretar torgenes intimitet, skaper varierte romlige opplevelser mellom åpent og lukket, og bidrar til et mer finmasket gangsystem enn det som er på tomte i dag.



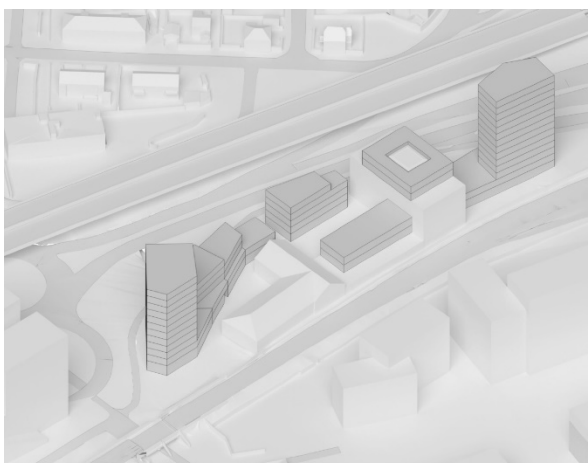
Figur 10: Den nye bebyggelsen langs Nedre Strandgate deles i flere volum for å bryte opp lange fasader. Mot veien trekkes deler av fasadelivet tilbake for å gi variasjon i gateløpet.



Figur 11: Foreslåtte byggehøyder er tilpasset omkringliggende situasjon. Mot sørvest foreslår vi et høyt bygg, tilpasset skalæen 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 12: 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 13: 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 spormidte. 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.

4.3 ALTERNATIVER

Det foreslås tre utredningsalternativer i planprogrammet: 0-alternativet (dagens situasjon) og alternativ 1 og 2, som har samme fotavtrykk, men ulike byggehøyder. Det endelige planforslaget kan

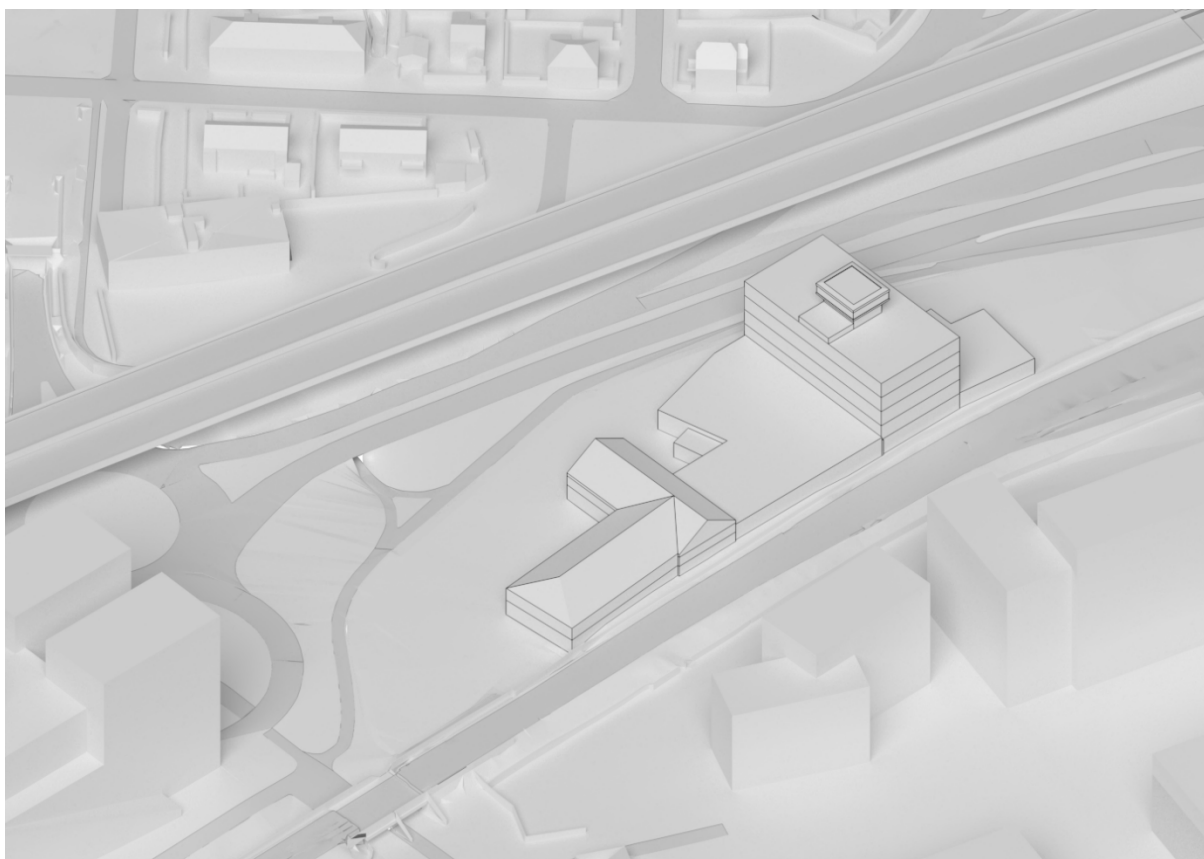
bli en kombinasjon av alternativ 1 og 2, eventuelt med ytterligere justeringer av bygningsvolum som følge av funn i konsekvensutredningen.

4.3.1 0-alternativet – sammenligningsalternativet

Konsekvensene av en plan framkommer ved at man beregner eller vurderer forventet tilstand etter gjennomføring av planen mot forventet tilstand hvis planen ikke gjennomføres. Den forventede tilstanden hvis planen ikke gjennomføres kalles 0-alternativet eller sammenligningsalternativet.

Ettersom tomta ikke er detaljregulert, tilsvarer 0-alternativet dagens situasjon. Det betyr at konsekvensene vurderes opp mot blant annet de byggehøydene, arealbruken, trafikkmengdene, gangforbindelsene, parkeringstallene og utnyttelsen som er på tomta i dag.

Eksisterende bebyggelse har en utnyttelse på 9 703 m² bruksareal. Bygningene brukes til kontor, lager, bilverksted og proffhandel.



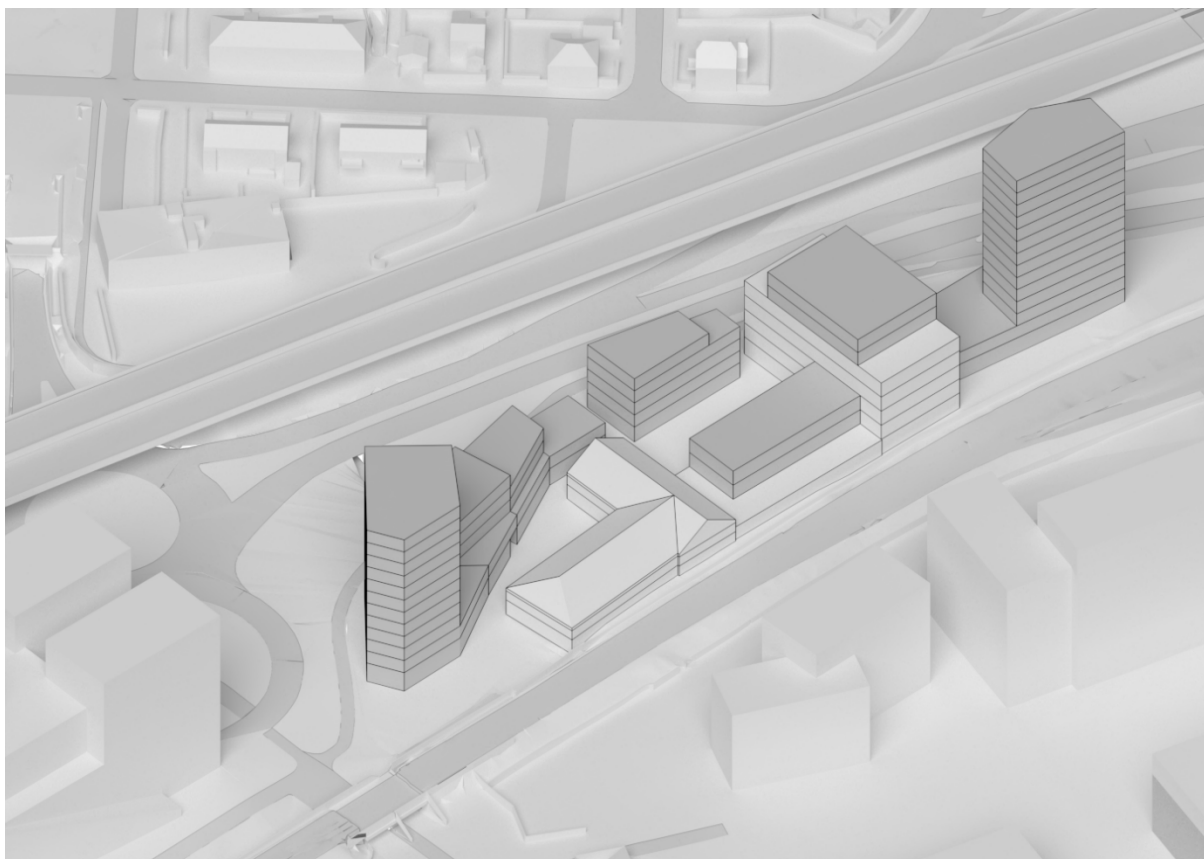
Figur 14: 0-alternativet med eksisterende bebyggelse.

4.3.2 Alternativ 1

Alternativ 1 baserer seg på mulighetsstudien utført av Mad, jf. gjennomgang i kapittel 4.2.1. Hovedgrepet for alternativet innebærer å videreføre eksisterende bebyggelse og oppføre ny bebyggelse nordøst på tomta og langs nordvestsiden av tomta. Alternativet har bebyggelse med 29 255 m² bruksareal (BRA). 9 052 m² av dette er eksisterende bebyggelse, mens 20 203 m² er nybygg. Alternativet har to høye bygninger med byggehøyder opptil k+47 og k+55. Dette tilsvarer henholdsvis 12 og 14 etasjer. Ellers inneholder alternativet varierte byggehøyder i spennet 2-5 etasjer for ny bebyggelse. Alternativet inneholder påbygg i to etasjer på Osram-blokka og det lavere, eksisterende tilbygget.

Alternativet legger opp til 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. I

planarbeidet vil det utredes for en sannsynlig kombinasjon av de ulike formålene, og reguleringsbestemmelsene vil sikre minimum og maksimalt bruksareal for de ulike formålene der det er aktuelt. Det skal ikke etableres boliger eller andre arealformål med støyfølsom bruk.



Figur 15: Alternativ 1.

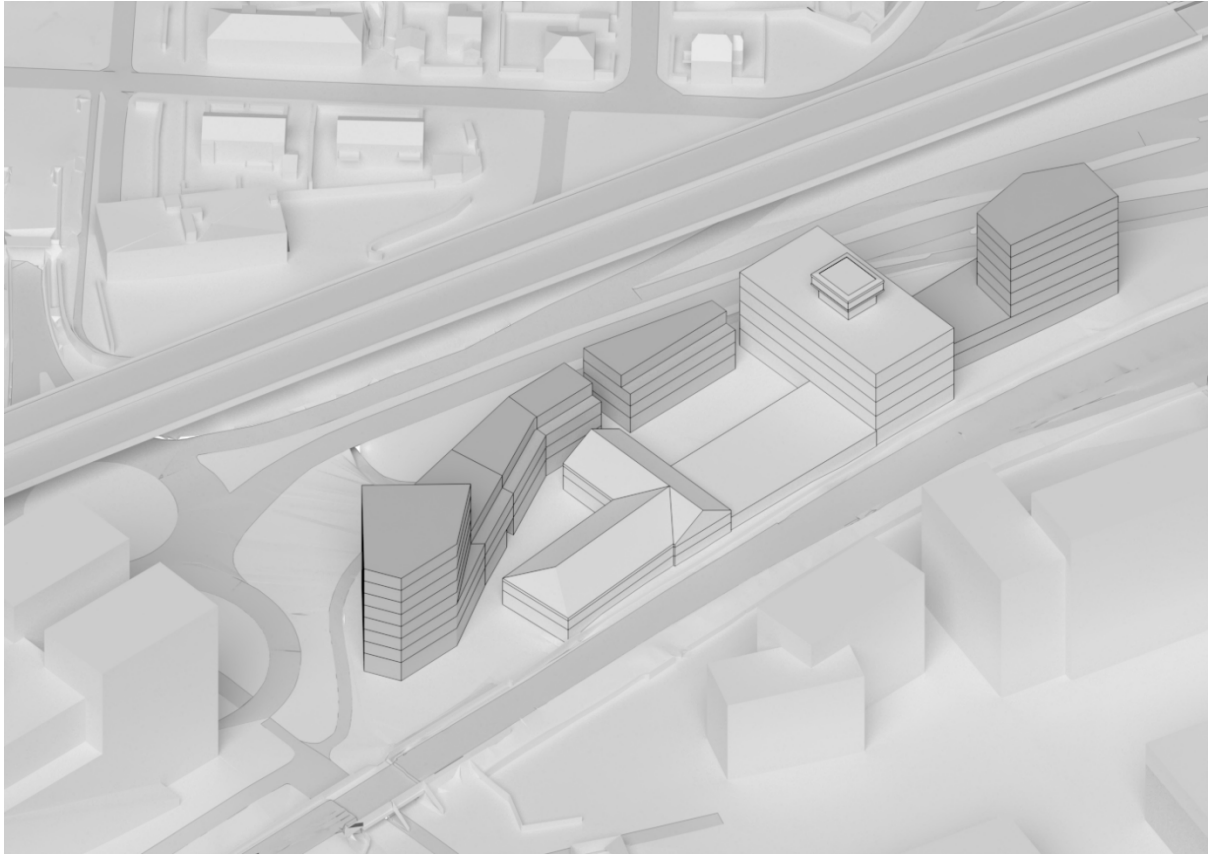
4.3.3 Alternativ 2

Alternativ 2 er bestilt av planmyndigheten i Drammen kommune. Ettersom kommuneplanen fastsetter at maksimal byggehøyde er 16 meter, ønsker planmyndigheten at det utredes et alternativ med lavere byggehøyder enn alternativ 1. Planmyndigheten mener imidlertid at byggehøyder i planområdet må sees i sammenheng med øvrige, vedtatte byggehøyder på Brakerøya øst for E18, og at det ikke er nødvendig å forholde seg strengt til kravet om maksimalt 16 meter byggehøyde for hele planområdet. Administrasjonen har derfor bedt om at alternativ 2 har byggehøyder i spennet 16-30 meter.

Hovedformålet med alternativ 2 er å få undersøkt hva konsekvensene vil bli med lavere byggehøyder i alternativ 1, med tanke på blant annet nær- og fjernvirkning, solforhold, konsekvenser for byrom også videre. Alternativ 2 er derfor basert på samme fotavtrykk som alternativ 1. Alternativ 2 inneholder også samme arealbruk, men har lavere utnyttelse.

I alternativ 2 er påbyggene på eksisterende bebyggelse tatt ut, og de to høyeste byggene er redusert til 30 meter byggehøyde. På øvrig ny bebyggelse er byggehøyden satt til 16 meter, med tilbaketreking av øverste etasje 3 meter fra fasadeliv mot interne byrom. Normalt gjelder kommuneplanens bestemmelse om tilbaketreking av øverste etasje mot offentlig gate, men ettersom planområdet ligger mellom større vei- og baneanlegg vendes prinsippet her for å bedre lys- og romvirkning for interne gårdsrom/passasje.

Alternativet har bebyggelse med 22 558 m² bruksareal (BRA). 9 123 m² av dette er eksisterende bebyggelse, mens 13 435 m² er nybygg.



Figur 16: Alternativ 2.

5 FORSLAG TIL UTREDNINGSPROGRAM

5.1 GENERELT

Hensikten med en konsekvensutredning er å få oversikt over hvilke vesentlige konsekvenser en utvikling i tråd med planforslaget kan føre med seg. Dette kapittelet gir en beskrivelse av de forhold som anses som vesentlige i plansaken, og som skal utredes nærmere som del av planarbeidet.

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, blant annet gjennom å dokumentere varianter av eksempelvis høyder, bebyggelsesstruktur, trafikk løsninger og byrom som vurderes underveis i prosessen. Det skal redegjøres for hvordan disse forholdene påvirker hverandre i avveiningene som gjøres.

Det understrekes at temaene som er beskrevet under er de som vurderes som beslutningsrelevante i henhold til forskrift om konsekvensutredninger. Andre tema og konsekvenser av planforslaget vil belyses på vanlig måte gjennom planbeskrivelsen som følger planforslaget, og om nødvendig med egne fagnotater/rapporter (se kap. 5.4).

5.2 KRAV TIL INNHOLD I KONSEKVENsutREDNING OG METODE

Konsekvensutredningen skal redegjøre for virkningene av planen ved å identifisere og beskrive faktorer som kan bli påvirket, samt vurdere vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Planprogrammet definerer at konsekvensutredningen skal bygges opp med utgangspunkt i tre hovedtrinn:

- Beskrivelse av dagens situasjon og verdier
- Beskrivelse av tiltaket
- Beskrivelse av, beregning og vurdering av tiltakets effekt på og konsekvenser for de ulike temaene

Beskrivelsen skal omfatte positive, negative, direkte, indirekte, midlertidige, varige, kortsiktige og langsiktige virkninger. Utredningene skal utføres av personer med relevant faglig kompetanse med utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon. Hvis det mangler informasjon om viktige forhold, skal informasjonen innhentes ved hjelp av anerkjent metodikk.

Dersom det i konsekvensutredningen avdekkes vesentlige negative konsekvenser av tiltaket, skal det for hvert tema beskrives avbøtende tiltak. Konsekvensutredningen skal inngå i planbeskrivelsen og skal utarbeides som et ikke-teknisk sammendrag som kan leses og forstås av allmennheten.

5.3 SAMMENSTILLING AV PLANFAGLIGE TEMAER SOM SKAL UNDERSØKES OG/ELLER UTREDES

Tabellen under oppsummerer temaer som skal undersøkes og konsekvensutredes i denne plansaken, i henhold til forskrift om konsekvensutredninger § 21.

Temaer som skal undersøkes, vil bli analysert og redegjort for i egne fagnotater. Noen av temaene er beslektet og vil undersøkes samlet i en rapport om undersøkelsestema. Temaer som skal konsekvensutredes, vil utredes i en egen, samlet konsekvensutredning. I tillegg skal det utarbeides et ikke-teknisk sammendrag som innarbeides i planbeskrivelsen. Det ikke-tekniske sammendraget skal også omtale eventuelle avbøtende tiltak som bør gjennomføres.

Alle temaer som er relevante i henhold til forskrift om konsekvensutredning, skal undersøkes. I tillegg er det noen temaer som skal konsekvensutredes. Dette gjelder temaene hvor det er særlig viktig å få en god sammenligning av de ulike alternativene i saken, for å ha et godt og riktig beslutningsgrunnlag.

Tema	Skal undersøkes	Skal konsekvensutredes
Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	X	
Kulturminner og kulturmiljø	X	X
Landskap	X	X
Støyforhold	X	X
Vannmiljø, jf. vannforskriften	X	
Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger	X	X
Beredskap og ulykkesrisiko	X	
Virkninger som følge av klimaendringer	X	
Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	X	
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	X	X
Virkninger av byggehøyder og volum på området rundt (nær- og fjernvirkning)	X	X
Arealbruk for nærområdet	X	

Nedenfor følger en nærmere gjennomgang av temaene som skal undersøkes og konsekvensutredes.

Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål – undersøkes	
Problem-beskrivelse	For å nå internasjonale og nasjonale miljømål, må nye utbyggingsprosjekter ha lave klimagassutslipp og bidra til bærekraftig utvikling. Dette gjelder særlig tiltak for å redusere klimagassutslipp i bygge- og driftsfasen.
Metode	Overordnet klimagassberegning, redegjørelse av Futurebuilt-prosjekt, beskrivelse av samlet måloppnåelse for temaene klimagassutslipp og miljømessig bærekraft.
Produkt	Undersøkelse/redegjørelse i rapport om undersøkelsestema, egne fagrapporter

Kulturminner og kulturmiljø – undersøkes og konsekvensutredes	
Problem-beskrivelse	Det er ikke registrert bevaringsverdige kulturminner/kulturmiljø i eller i umiddelbar nærhet av planområdet. Den eksisterende bebyggelsen i planområdet har gjennomgått en del endringer siden de ble bygget, men har likevel verdi som fabrikkbygninger fra hver sin tid. Det må undersøkes hvordan bevaring og transformasjon av bygningene ivaretar kulturhistoriske verdier og bidrar til tidsdybde i området. Det må undersøkes hvilke konsekvenser påbygg på eksisterende bebyggelse vil ha for dette temaet (alternativ 1 vs alternativ 2).
Metode	Redegjørelse av bygningens historie og dagens situasjon/tilstand innvendig og utvendig, med tekst og bilder. Redegjørelse av planlagte tiltak i en transformasjon, og hvilke konsekvenser det har. Vurdering av konsekvenser av påbygg, med forklarende illustrasjoner.
Produkt	Undersøkelse/redegjørelse i rapport om undersøkelsestema og samlet vurdering i konsekvensutredning

Landskap – undersøkes og konsekvensutredes	
Problem-beskrivelse	Jf. punkt 3.2 over, ligger planområdet i et område hvor det skjer mye utbygging, noe som vil ha påvirkning på det overordnede bylandskapet. Det må undersøkes

	og utredes hvordan forholdet mellom elva/fjorden og de grønne åsene rundt blir påvirket av den foreslåtte utbyggingen.
Metode	Konsekvenser for landskap undersøkes fra aktuelle standpunkt. Studien gjøres med fotomontasjer av 3D-modellen, og suppleres av en beskrivende tekst som vurderer 0-alternativet, alternativ 1 og 2 opp mot hverandre. Fotomontasjene skal inkludere de regulerte bygningsvolumene på sykehuset, helseparken og Tomtegata 64.
Produkt	Undersøkelse/redegjørelse i rapport om undersøkelsestema og samlet vurdering i konsekvensutredning

Støyforhold – undersøkes og konsekvensutredes

Problem-beskrivelse	Tomta ligger mellom E18 og jernbanen, og er støyutsatt. Det planlegges ikke støyfølsomme bruksformål innenfor planområdet, men det bør likevel undersøkes hva slags støyforhold det blir på planlagte byrom og utearealer. I tillegg må det undersøkes om den foreslåtte bebyggelsen gir utfordringer med refleksjonsstøy for eksisterende boliger på den andre siden av E18.
Metode	Det lages en støyanalyse etter etablerte, anerkjente metoder, som beskriver støyforholdene på tomta i eksisterende og ny situasjon. Ny situasjon og refleksjonsstøy skal vurderes for både alternativ 1 og alternativ 2.
Produkt	Undersøkelse i egen fagrapport og samlet vurdering i konsekvensutredning

Vannmiljø, jf. vannforskriften – undersøkes

Problem-beskrivelse	Forurenset overvann og utslipp av avløp kan gi forverring av vannmiljø. Dette har betydning både for økosystem og naturmangfold, og menneskers mulighet for bading, fiske og rekreasjon langs vassdraget. Planområdet ligger i kort avstand fra Drammenselvas utløp i Drammensfjorden, og god eller dårlig overvannshåndtering kan derfor ha påvirkning på vannmiljøet i Drammenselva og -fjorden. Kommunen har utarbeidet en egen temaplan for tekniske tjenester – ren natur og godt vannmiljø, som beskriver utfordringene og tiltak. Vannforskriften har overordnede føringer for forbedring og forvaltning av vannmiljø.
Metode	Redegjørelse for hvordan overvannshåndtering bidrar til å ivareta miljømål i vannforskriften, regional vannforvaltningsplan og kommunens temaplan.
Produkt	Undersøkelse i egen fagrapport

Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger – undersøkes og konsekvensutredes

Problem-beskrivelse	Det overordnede temaet «Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger» dekker temaer som er viktige for prosjektets samlede klimagassutslipp. Innenfor dette temaet må det undersøkes og utredes: <ul style="list-style-type: none"> - Hvilket transportbehov vil den foreslåtte utbyggingen ha, og med hvilken reisemiddelfordeling - Hvilke tiltak må gjennomføres for å redusere behovet for bruk av bil - Hva vil byggenes energiforbruk være, og hvordan kan behov for eksternt tilført energi reduseres
Metode	Det må gjennomføres en trafikkanalyse som sammenligner 0-alternativet (dagens trafikkmengder til/fra planområdet) med framtidige trafikkmengder for alternativ 1 og 2 (med foreslåtte trafikkreduserende tiltak). Det må utarbeides en mobilitetsplan som fastsetter trafikkreduserende tiltak, og tiltak for å fremme transport ved gange, sykkel og kollektivtransport.

	Dagens energiforbruk må kartlegges, og framtidig energiforbruk for ny bebyggelse må undersøkes. Det må undersøkes hvordan behovet for eksternt tilført energi kan reduseres gjennom bl.a. lokale, fornybare energikilder og isolering av bebyggelse. Effekten av slike tiltak må beskrives.
Produkt	Undersøkelse i egne fagrapporter og samlet vurdering i konsekvensutredning

Beredskap og ulykkesrisiko – <i>undersøkes</i>	
Problem- beskrivelse	For dette planarbeidet dreier temaet beredskap og ulykkesrisiko seg først og fremst om å sikre adkomst for utrykningskjøretøy og brannslukking for all bebyggelse på tomte. Det er også viktig at prosjektet ikke hindrer framkommelighet for ambulanser til/fra nye Drammen sykehus, verken i anleggsfasen eller i ferdig bygget situasjon.
Metode	Redegjørelse for brannoppstillingsplasser, tilgang på slukkevann og eventuell påvirkning på ambulansenes framkommelighet.
Produkt	Undersøkelse/redegjørelse i rapport om undersøkelsestema

Virkninger som følge av klimaendringer – <i>undersøkes</i>	
Problem- beskrivelse	Klimaendringer kan gi både lengre perioder med varme og tørke, og flere hendelser med store nedbørsmengder på kort tid. Særlig det siste kan få konsekvenser i form av flom og skred. Langs denne tomte går det en flomvei. Ved store nedbørshendelser kan planområdet derfor være utsatt for oversvømmelser. Det må både undersøkes hvilke konsekvenser flomveien har for etablering av bebyggelse på tomte, og hvordan flomveien påvirkes av den foreslåtte bebyggelsen sammenlignet med dagens situasjon. Det må undersøkes hvordan planområdet er rustet for å tåle framtidige klimaendringer med både store nedbørshendelser og lengre, varme tørkeperioder.
Metode	Undersøkelse av framtidige vannmengder ved store nedbørshendelser, med klimapåslag, i henhold til kommunens retningslinjer for overvannshåndtering. Redegjørelse for hvordan flomvei ivaretas med framtidig utbygging. Redegjørelse av hvordan åpne og eventuelle lukkede overvannsløsninger vil fungere ved både store nedbørsmengder og tørkeperioder.
Produkt	Undersøkelse i egen fagrapport

Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett – <i>undersøkes</i>	
Problem- beskrivelse	Universell utforming er viktig å ivareta for å tilrettelegge for at alle kan ta i bruk byens møteplasser og gang- og sykkelforbindelser. Det er ingen spesielle utfordringer knyttet til universell utforming for denne tomte, men det er likevel viktig å undersøke temaet som del av planarbeidet for å sannsynliggjøre at universell utforming kan ivaretas i videre prosjektering.
Metode	Beskrive overordnet hvordan universell utforming til uteområder og gang- og sykkelveinett ivaretas med tanke på terrenghelling, og adkomst til eventuelle uteområder på tak som skal være tilgjengelige for allmennheten.
Produkt	Undersøkelse/redegjørelse i rapport om undersøkelsestema

Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet – <i>undersøkes og konsekvensutredes</i>	
Problem- beskrivelse	Arkitektonisk og estetisk utforming, arkitektonisk uttrykk og kvalitet på utførelsen har mye å si for hvordan den framtidige bebyggelsen vil oppleves. Mange av valgene man gjør knyttet til dette, låses først i forbindelse med en senere byggesøknad. I planforslaget bør det likevel beskrives hvilke grep og kvaliteter man ønsker å oppnå, og hva slags virkning ulike valg kan ha. Dette vil

	<p>også avdekke om det er spesielle kvaliteter eller hensyn som bør sikres i reguleringskart eller -bestemmelser. I dette prosjektet er det særlig viktig å vurdere fasadeendring/fasadeutforming på eksisterende bebyggelse, sammenheng og formspråk mellom ny og eksisterende bebyggelse, fasadeutforming og volumoppbygging ny bebyggelse og sammenheng mellom bygninger og byrom (kantsoner, utforming av 1. etg). Det bør også gjøres betraktninger av hvilken betydning eventuelt påbygg på eksisterende bygg har for arkitektonisk kvalitet.</p> <p>I tillegg skal det undersøkes om det kan etableres vegetasjon på noen av fasadene («grønne fasader»), og fordeler og ulemper ved dette med tanke på estetikk, overvannshåndtering og drift/vedlikehold. Egnethet for grønne fasader, hvor de kan anlegges, utstrekning og virkninger (visuelle, funksjonelle, tekniske) skal beskrives.</p>
Metode	Skriftlig redegjørelse, tegninger/illustrasjoner/snitt som viser foreslått utforming
Produkt	Undersøkelse/redegjørelse i illustrasjonsdokument som følger planforslaget, omtale/redegjørelse i rapport om undersøkelsestema, samlet vurdering i konsekvensutredning

Virkninger av byggehøyder og volum på området rundt – <i>undersøkes og konsekvensutredes</i>	
Problem-beskrivelse	Den foreslåtte bebyggelsen vil ha påvirkning på omgivelsene når det gjelder nær- og fjernvirkning, solforhold og vindforhold. For å gi et godt beslutningsgrunnlag, må det utredes hva slags konsekvenser den foreslåtte bebyggelsen vil ha, og hvordan dette er sammenlignet med de lavere byggehøydene i alternativ 2.
Metode	<p>Nær- og fjernvirkning undersøkes fra aktuelle standpunkt i området. Studien gjøres med fotomontasjer av 3D-modellen, og suppleres av en beskrivende tekst som vurderer 0-alternativet, alternativ 1 og 2 opp mot hverandre.</p> <p>Fotomontasjene skal inkludere de regulerte bygningsvolumene på sykehuset, helseparken og Tomtegata 64.</p> <p>Solforhold undersøkes gjennom sol- og skyggediagram for 0-alternativet og alternativ 1 og 2. Sol-/skyggestudien skal vise solforhold på vårjevndøgn (21. mars) og sommersolverv (21. juni), kl. 9, 12, 15 og 18. Solstudien skal vise skyggelegging som følge av bebyggelsen både innenfor og utenfor planområdet.</p> <p>Vindforhold skal undersøkes gjennom en vindanalyse som redegjør for vindkomfort i byrom og gang- og sykkelforbindelser. Vindanalysen skal ta høyde for regulerte bygningsvolum på sykehuset, helseparken og Tomtegata 64.</p>
Produkt	Undersøkelser i egne fagrapporter og samlet vurdering i konsekvensutredning

Arealbruk for nærområdet – <i>undersøkes</i>	
Problem-beskrivelse	Det må undersøkes og vurderes om det kan etableres funksjoner som kommer nærområdet til gode innenfor prosjektet. Helt konkret må det vurderes om det kan etableres knutepunktfunksjoner for kommunedel 8 i Drammen kommune, det vil si en form for bydelshus, et samlingssted, med en kafé, o.l. Det skal redegjøres for egnethet, mulig plassering og innhold/funksjon, tilgjengelighet/adkomst, m.m. Videre skal det redegjøres for hva som finnes av anlegg for kultur, idrett og aktivitet i nærområdet, og hvordan man kan supplere dette tilbudet. Er det noe som kan være egnet i dette prosjektet på denne tomten, for å utvide eller supplere tilbudet i nærområdet.
Metode	Skriftlig redegjørelse basert på medvirkning og dialog med relevante aktører i kommunen.
Produkt	Undersøkelse/redegjørelse i rapport om undersøkelsestema

5.4 ØVRIGE FAGRAPPORTER/-NOTATER

I tillegg til temaene som skal undersøkes og konsekvensutredes i henhold til forskrift om konsekvensutredning, skal konsekvenser av planforslaget gjøres rede for i planbeskrivelse og egne fagrapporter/-notater for utvalgte temaer. De temaene som det skal utarbeides egne fagnotater for, er:

- Grunnforhold/geoteknisk vurdering
- Grunnforurensning/miljøteknisk grunnundersøkelse
- Samferdsel – trafikkanalyse og mobilitetsplan
- Vann- og avløp – rammeplan
- Overvannsplan- og vurdering, inkludert flomveier
- Støyforhold

5.5 RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

I henhold til § 4-3 i plan- og bygningsloven skal det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse som tar sikte på å avdekke mulige uønskede hendelser, vurderer sannsynlighet og konsekvens av hendelsen med forlag om tiltak for å forebygge hendelse og redusere konsekvensene. Risiko- og sårbarhetsanalysen skal basere seg på kunnskap som kommer fram i konsekvensutredningen og øvrige fagrapporter som utarbeides i forbindelse med planarbeidet, og eventuelt hente inn ytterligere kunnskapsgrunnlag dersom det er behov for det.