

Planbeskrivelse for «Detaljregulering for kvartal avgrenset av Dr.Hansteins gate, Ryddinggangen, Tollbugata og Hesselbergs gate», utarbeidet av fagkyndig.

Utarbeidet: <dato – *8 siffer*>

Sist revidert: <dato – *22.01.2019*>



Innhold

1 Hovedtrekk i planforslaget	4
1.1 Sammendrag.....	4
1.2 Eksisterende situasjon og fremtidig byplangrep (forslagsstillers illustrasjoner)	5
1.2.1 Skisse eksisterende situasjon	5
1.2.2 Skisse av fremtidig byplangrep	5
1.3 Forslagets nøkkelopplysninger	6
2 Faktadel	9
2.1 Bakgrunn (forslagsstillers tekst).....	9
2.2 Planstatus	10
2.2.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus (forslagsstillers tekst).....	10
2.3 Stedsanalyse.....	14
2.3.1 Forslagsstillers stedsanalyse	14
2.3.1.a) Bebyggelse	14
2.3.1.b) Topografi	
2.3.1.c) Grunnforhold	
2.3.1.d) Kollektiv transport	
2.3.1.e) Trafikk/adkomst/parkering	
2.3.1.f) Ganglinjer	
2.3.1.g) Bevaring	
2.3.1.h) Grønn struktur	
2.3.1.i) Sikt linjer	
2.3.1.j) Sosial infrastruktur	
2.3.1.k) Miljøforhold	
2.3.1.l) Støy	
2.4 Forhold som sikres i plankart og reguleringsbestemmelser	19
2.4.1 Reguleringsformål, grad av utnyttning, bebyggelsens plassering og høyder (forslagsstillers tekst).....	20
2.4.1.a) reguleringsformål i planen	
2.4.1.b) Utnyttelse	
2.4.1.c) Byggegrenser	
2.4.1.d) Høyder	
2.4.1.e) Gater som inngår i planen	
2.4.2 Øvrige forhold som sikres i kart og bestemmelser (forslagsstillers tekst)	24
2.4.2.a) Bruk	
2.4.2.b) Leilighetsutforming og bokvalitet	
2.4.2.c) Utforming	
2.4.2.d) Landskap/ Uteoppholdsarealer og utomhusplan	
- sol/skygge studie	
- støy på uteoppholdsarealer	
2.4.2.e) Trafikkforhold	
- parkering	
- adkomst for renovasjonsbiler	
2.4.2.f) Brann og redning	
2.4.2.g) Samferdsanlegg og teknisk infrastruktur	
2.4.2.h) Hensynssoner og båndlegningssoner	
2.4.2.i) Renovasjon	
2.4.2.j) Miljøfaglige forhold	
- Overvann	
- støy	

- Fjernvarme	
2.4.2.k) Risiko og sårbarhet	
2.4.2.l) Juridiske forhold, rekkefølge bestemmelser og gjennomføring	
2.4.2.m) Dokumentasjonskrav	
2.4.3 Illustrasjoner av planforslaget	36
2.5 Konsekvenser av planforslaget.....	41
2.5.1 Redegjørelse for konsekvenser av planforslaget (forslagsstillers tekst)	41
2.5.1.a) Stedsutvikling	
2.5.1.b) Barn og unges interesse	
2.5.1.c) Landskap	
- Topografi	
- Vegetasjon/ grønnstruktur	
2.5.1.d) Trafikkforhold	
- Konsekvenser for overordnet trafikkplan	
- konsekvenser for biltrafikk	
- Konsekvenser for kolektivtrafikk	
- Konsekvenser for gang- og sykkeltrafikk	
- Mobilitet	
- Trafikksikkerhet	
2.5.1.e) Estetikk og byggesikk	
2.5.1.f) Kulturminner	
2.5.1.g) Sosial infrastruktur	
2.5.1.h) Teknisk infrastruktur	
2.5.1.i) Universel utforming	
2.5.1.j) Naturmangfold	
2.5.1.k) Miljøfaglige forhold	
2.5.1.l) Risiko- og sårbarhet	
2.5.1.m) Økonomiske konsekvenser	
2.5.1.n) Juridiske forhold	
3 Forslagsstillers argumentasjon	46
3.1 Forslagsstillers faglige begrunnelse.....	46

1 Hovedtrekk i planforslaget

1.1 Sammendrag

I 2014 ble det igangsatt og varslet oppstart av reguleringsplan for gjeldende kvartal og avholdt innledende dialog- og påfølgende oppstartsmøte med Byplanavdelingen i Drammen kommune. I startfasen av planarbeidet, den 07.11.2014, ble det utarbeidet en mulighetsanalyse som grunnlag for vurdering av formål, utnyttelse, byggehøyder mv. Notat og vurdering fra Byplanavdelingen av 23.12.14 og senere den 19.05.17.

Planprosessen stoppet imidlertid opp grunnet eierforhold i kvartalet som vanskeliggjorde en helhetlig og samordnet plan for hele kvartalet. Prosessen ble igjen igangsatt i 2017 da alle eiendommer i kvartalet ble ervervet av en eier og det ble den 06.03.2018 avholdt oppstartsmøte med Drammen kommune med referat av 06.03.2018 som ga føringer for videre arbeid med reguleringsplanen.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for fremtidig transformasjon av planområdet. Dagens næringsbebyggelse ønskes revet og erstattet med tidsmessige boliger, samt forretning- og kontorformål på deler av gateplan og eventuelt andre etasje der dette er formålstjenlig.

Forslagstillers intensjon er å utvikle attraktive, sentrumsnære boliger med gode urbane kvaliteter, i umiddelbar nærhet til Drammenselva og kollektivtransport. Det er ønske om en kompakt bebyggelse, i tråd med Drammen kommunens mål, slik det også er uttrykt i overordnede planer og føringer i nasjonale retningslinjer for samordnet areal-, bolig- og transportplanlegging.

Planområdet foreslås regulert til blandet formål: boliger, forretning, kontor og næring. Det fremmes kun et alternativ.

1.3 Forslagets nøkkelopplysninger

Forslagsstiller:

- Fevang Eiendom ANS, adresse: Sankt Olavs gate 2, 3017 Drammen.
Kontaktperson Lars Fevang, tlf. 92267821, e.post: bernhard@fevangeiendom.no
- Og Drammen Boligbyggelag, adresse: Nedre Torggate 5, 3015 Drammen,
Kontaktperson: Tor Engebakken, tlf. 992 19 909, e.post: tor@nbbo.no

Fagkyndig:

Arkitektkompaniet AS, adresse: Bragernes Torg 1A, 3017 Drammen,
tlf. 31 00 18 00, e-post: post@arkitektkompaniet.as

Eieropplysninger

Gnr.110 bnr.115, Dr. Hansteins gate 26, eier: Desiliteren AS,
Gnr.110, bnr.570, Tollbugata 37, eier: Fevang Desiliteren AS,
Gnr.110, bnr.571, Tollbugata 39, eier: Fevang Desiliteren AS,
Gnr.110, bnr.572, Tollbugata 41, eier: Desiliteren AS,

Drammen kommune har bedt om å utvide planområdet, slik at veiareal for ny Doktor Hansteins gate og del av Gyldenløves plass skal inngå i planen.

Ved siden av eiendommer i selve kvartalet berører areal avsatt til vei følgende eiendommer:
Gnr.110, bnr.5006, 5008, 5009- veiene: Tollbugata, Doktor Hansteins gate, Langes gate, eier:
Buskerud Fylkeskommune

Gnr.110, bnr. 6032 og 6033 – veiene Hesselbergsgate og Ryddinggangen, eier: Drammen kommune

Eiendom Gnr111. bnr 616 – avsatt til formål Park, eier: Drammen kommune

Del av eiendommen Gnr.0, bnr0- Gyldenløves plass- eies av Drammen kommune.

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt:

13 778 m²

Areal for hvert formål:

Sentrumsformål (bolig/forretning/kontor/tjenesteyting med tilhørende anlegg) (1130)	4 158 m ²
Veg (2010)	4 061 m ²
Annen veggrunn- grøntareal (2019)	780 m ²
Sykkelveg/-felt (2017)	1 282 m ²
Gang / sykkelveg (2015)	527 m ²
Gatetun, sambruksareal (2014)	85 m ²

Fortau (2012)	2 187 m ²
Parkering (2080)	119 m ²
Park (3050)	589 m ²

Arealstørrelse – ny bebyggelseOver terreng: BRA= 10 483 m²Under terreng: BRA= 3 536 m²**Arealstørrelse – eksisterende bebyggelse som opprettholdes**Over terreng: BRA= 979 m²Under terreng: BRA= 492 m²**Utnyttelse m. m.**Bebygd areal BYA= 3 080 m², inkludert p.kjeller = 4 190

Prosent bebygd areal·% - %BYA= 73 %, inkludert p.kjeller = 100%

Bruksareal bolig BRA= 9 072 m²Bruksareal næring BRA= 480 m²

Prosent bruksareal·% - %BRA=(9072+480)x100/4235= 226 %

Antatt antall boligenheter: 122 stk.

Antatt boligtype: blokkbebyggelse, kvartal bebyggelse

Antatt leilighetsfordeling:

- 22 stk. mindre, 2 roms leiligheter 49-66 m² BRA,
- 74 stk. 3 roms leiligheter 62-82 m² BRA,
- 18 stk. 4-5 roms leiligheter 83-110 m² BRA
- 8 stk. duplex leiligheter i 2.etasjer

Parkering

Parkering skal være i henhold til parkeringsnormen som gjelder for Drammen kommune. Etter gjeldende norm innebærer dette anslagsvis:

Reguleringsplanområde befinner seg i sone 2 i kommuneplanen arealdel. Gjeldende krav for antall p.plasser i sone 2 er: min 0,8 p.plass/bolig, og mellom 0,8 og 2 p.plasser/100m² BRA for forretning og service.

For illustrerte 122 leiligheter x 0,8 (norm) er det behov for 98p.plasser.

Beregnet behov for antall p.plasser for næringsdel = fra 4 (4,8 x 0,8) til 10p.plasser

Illustrerte p.plasser under terreng er 137p.plasser fordelt i 2 etasjer.

Plasser på terreng: 0 stk.

Plasser for sykkelparkering i kjeller: 250 stk

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning

Planavdelingen har vurdert planforslaget i henhold til plan- og bygningsloven § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrift. (Forskrift om konsekvensutredning § 2,4 og4).

☒ Planen utløser ikke krav om planprogram og konsekvensutredning

Tiltaket er vurdert ihht plan- og bygningslovens kapittel 4 «Generelle utredningskrav» §4-1 Planprogram og 4-2 Planbeskrivelse og konsekvensutredning, med tilhørende forskrift. Da tiltaket er i tråd med overordnede planer, og tiltaket ikke antas å ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, er planen vurdert ikke til å utløse krav om konsekvensutredning.

Oppstartsmøte

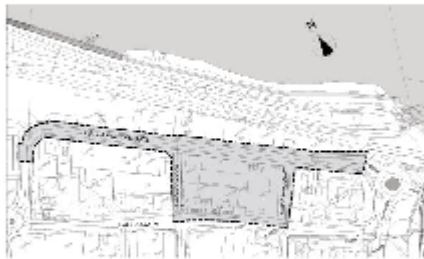
06.02.2018 ble det avholdt et oppstartsmøte med Drammen kommune, byplan.

Kunngjøring og varsling

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 03.07.2018 i Drammens Tidende og på Drammen kommunes hjemmeside.

Grunneiere og andre rettighetshavere er varslet ved brev datert 29.06.2018. Overordnede myndigheter og organisasjoner jmf.vedlagt liste er varslet ved brev av 13.06.2018.

**VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID MED
DETALJREGULERING FOR KVARTALET AVGRENSET
AV DOKTOR HANSTEINS GATE, RYDDINGGANGEN,
TOLLBUGATA OG HESSELBERGS GATE,
DRAMMEN KOMMUNE
PLANID 416**



I samsvar med Plan- og bygningsloven § 12-3 og 12-8 varsles det om oppstart av arbeid med detaljregulering for kvartalet avgrenset av Doktor Hansteins gate, Ryddinggangen, Tollbugata og Hesselbergs gate. Gnr. 110/115, 110/570, 110/571, 110/572 og 110/5005.

I medhold av plan- og bygningsloven §17-4 varsles oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale.

Eiendommene i kommunedelplanen er avsatt til sentrumsområde.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utvikling av bolig, kontor og næring, med tilhørende parkering, samt sikre bevarings- og verneverdige bygninger, gi gode rammer for bebyggelsens kapasitet, arkitektoniske utforming og kommersielle utnyttelse.

Detaljregulering skal delvis erstatte gjeldende reguleringsplaner:
- Dr. Hansteins gate reguleringsplan, av 18.09.1990 -
Reguleringsplan for Tollbugata, omlegging av Gyldenløves plass, av 30.09.1988.

Planarbeidet utløser ikke krav om konsekvensutredning.

Planen utarbeides av Arkitektkompaniet AS på oppdrag fra Fevang Eiendom

Eventuelle synspunkter som har betydning for planarbeidet og detaljreguleringen kan sendes skriftlig innen 24.august 2018 til Arkitektkompaniet AS, Gamle kirkeplass 7, 3019 Drammen (post@arkitektkompaniet.no) - med kopi til Drammen kommune Byplan avd. plan, Postboks 7500 Drammen kommunepost@drmk.no

Utvidelse av plankartet ble kunngjort i DT 19.10.18.
Grunneierne og andre rettighetshavere er varslet ved brev datert 19.10.2018

2 Faktadel

2.1 Bakgrunn (forslagsstillers tekst)

Forslagstiller er en profesjonell eier i Drammen med referanser fra tidligere gjennomførte prosjektutviklinger og prosjekter. Selskapet har høye ambisjoner for dette prosjektet.

Utbyggingsområdet befinner seg i et uregulert område. I bestemmelser og retningslinjer for kommuneplanens arealdel 2014-2036 settes det plankrav for utbyggingsområder, etter pbl §§11-9 og 11-10 nr.1.

Kvartalet ligger i umiddelbar nærhet til Drammen Togstasjon, i utviklingsområdet på Strømsø med nytt hotell, næringsarealer og opprusting av Doktor Hansteins gate. Planforslaget skal gi gode rammer for bebyggelsens kapasitet, arkitektoniske utforming, kommersielle utnyttelse og ferdigstillelse av Doktor Hansteins gate.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for riving av eksisterende bebyggelse på eiendommen i Tollbugata 39B og Dr. Hansteins gate 26, bevaring av verneverdige bygninger og utbygging av kvartalet med bolig, kontor og næring med tilhørende parkering.

Det fremmes ikke alternative forslag.

Detaljregulering for kvartalet avgrenset av Doktor Hansteins gate, Ryddinggangen, Tollbugata og Hesselbergs gate - varsel om utvidelse av planområde og tilføyning av nytt arealformål.

I medhold av Plan- og bygningsloven §12-8 varsles det om utvidelse av planområdet for pågående planarbeid med detaljregulering for kvartalet avgrenset av Doktor Hansteins gate, Ryddinggangen, Tollbugata og Hesselbergs gate. Samtidig varsles det om tilføyning av forretningsformål for ny bebyggelse i tillegg til tidligere varslet formål bolig/ kontor og næring.

Hensikten med utvidelsen

Utvidelsen i nordøst omfatter delvis gnr/bnr 602/0/0/0/0 og 602/111/6/16/0/0.

Hensikten med utvidelsen er å regulere tilkobling av planlagt sykkelvei med fortau i Doktor Hansteins gate til den eksisterende gang- og sykkelvegen øst for rundkjøringen i Gyldenløves plass, og medta areal som kan være aktuelt for å løse utforming av trafikkareal.



Hensikten med nytt arealformål – forretning.

Planområdet ligger innenfor blandet formål i kommunedelplan for Sentrum, der det tilettes boliger og virksomhet begrenset til forretning, kontor, service, og allmennnyttige formål. Det er derfor valgt å legge til rette for mer fleksibilitet i planen ved å åpne for bolig/forretning/kontor/tjenesteyting med tilhørende anlegg i henhold til føringene i sentrumsplanen.

Informasjon om planarbeidet

For nærmere informasjon er planinitiativ og oppstartsmøter referert tilgjengelig via kommunens innsynsportaal, sak: 17/9342. Planen vurderes å ikke utløse krav til planprogram eller konsekvensutredning.

Innspill

Da oppstart av planarbeid tidligere er kunngjort, bes det i denne omgang kun om innspill til utvidelsen av planområdet/justering av formål i planen. Varslingen sendes til aktuelle regionale høringsinstanser og offentlige organisasjoner/foreninger, samt berørte grunneiere. Det er ikke nye parter som berøres av utvidelsen.

Spørsmål eller merknader til utvidet planområde sendes til:

Arkitektkompaniet AS

3019 Drammen

Gamle Kirkeplass 7

Eller per E-post til: post@arkitektkompaniet.as

med kopi til:

Drammen kommune, Byplan

Postboks 7500

3008 Drammen

Eller per E-post til: kommunepost@drammen.kommune.no

Vennligst merk alle skriftlige spørsmål og merknader til planforslaget med «17/9342 Detaljregulering for kvartalet avgrenset av Doktor Hansteins gate, Ryddinggangen, Tollbugata og Hesselbergs gate».

Frist for innspill til planarbeidet er satt til 12.11.2018

Byplans kommentarer og/eller suppleringer

2.2 Planstatus

2.2.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus (forslagsstillers tekst)

Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer / Statlige planbestemmelser og retningslinjer

- 1) Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (FOR-2014-09-26-1222)
Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. 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) Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (FOR-1995-09-20-4146):
Synliggjøre og styrke barns interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Kommunene skal sikre at pkt.4 (krav til den kommunale planprosessen) og pkt.5 (krav til fysisk utforming) blir ivaretatt.
 - Gi kommunene bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i sin løpende planlegging og byggesaksbehandling
 - Gi et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/ interesser.
- 3) Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen T 1442/ 2016:
Hovedformålet med retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Forebygging gjennom riktig arealbruk er sannsynligvis det mest kostnadseffektive tiltaket mot støy. Retningslinjen gjelder kun luftbåren støy.
- 4) Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (2009):
Kommunene skal gjennom planlegging, myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere og bidra til reduserte klimagassutslipp og miljøvennlig energiomlegging.
- 5) Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming:
Formålet med retningslinjene er å sikre at planlegging på alle nivåer bidrar til et mer universelt utformet samfunn. Retningslinjene skal legges til grunn ved all planlegging etter plan- og bygningsloven.
- 6) Kulturminneloven:
Loven sikrer vern av kulturminner og kulturmiljøer, objekter og områder som har kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi.
- 7) Naturmangfoldloven:
Loven har som mål å ivareta mangfoldet av naturtyper i deres naturlige utbredelsesområde.

Gjeldende overordnede planer

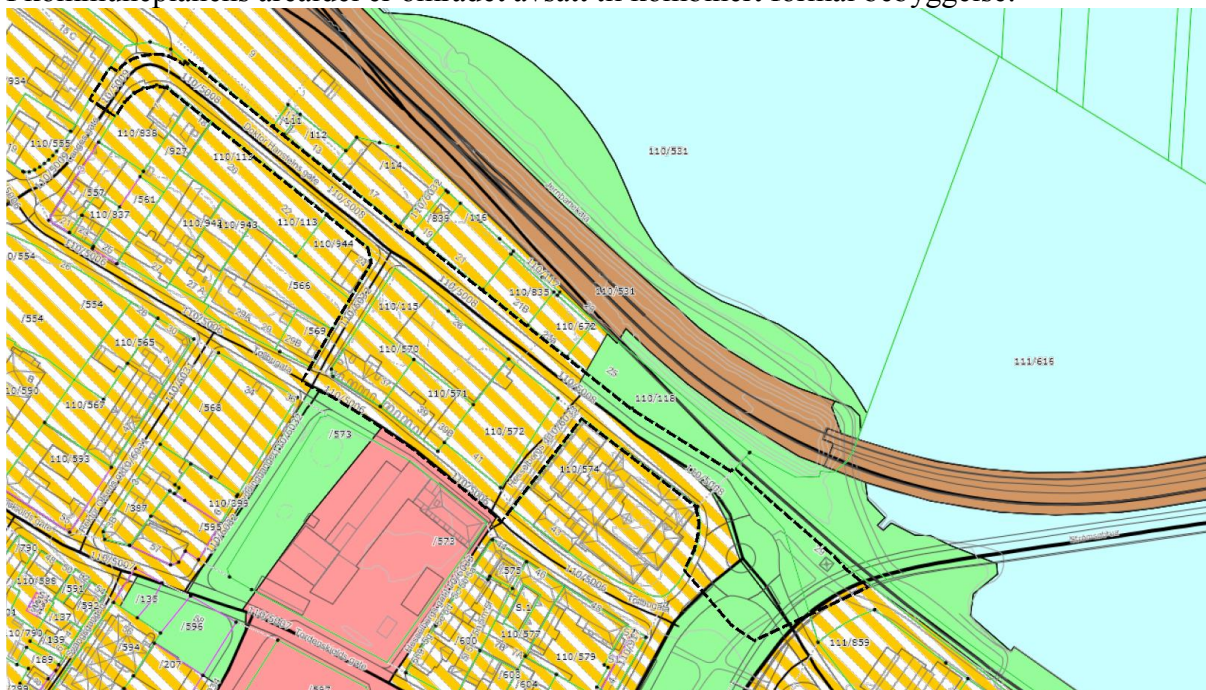
1) Kommuneplanens arealdel 2014-2013, vedtatt 05.10.2015.

Hensikten med kommuneplanen er å skape en helhetlig og langsiktig tenking om byutvikling. Utviklingen skal baseres på prinsippene for samordnet areal- og transportplanlegging, med vekt på knutepunktutvikling rundt eksisterende kollektive transporttilbud samt på den eksisterende bystrukturen med sentrum og sentrumsnære områder.

Kommuneplanen sikrer kommunens grønne profil og historiske forankring, gjennom bevaring av landbruk, landskap, naturkvaliteter og kulturmiljøer.

Nye bygninger og anlegg, samt endringer av eksisterende, skal utformes i samspill med omgivelsenes karakter og form. Bebyggelsen skal ha bygningsformer, volumer og materialvalg tilpasset omgivelsene, skal fremme gode gate- og uterom, og ta vare på og utvikle eksisterende vegetasjon og landskapsbilde.

I kommuneplanens arealdel er området avsatt til kombinert formål bebyggelse.



Utsnitt kommuneplanens arealdel

Planinitiativet samsvarer i hovedsak med kommuneplanens arealdel med bestemmelser, men fraviker fra 2.1. Byggehøyder.

I sykkelstrategien (del av kommuneplanens arealdel), av 29.05.2015 er det foreslått at det etableres en høystandard sykkelveg langs Dr. Hansteins gate. Planforslaget sikrer at det etableres en avskilt sykkelvei i bredde 3,5m.

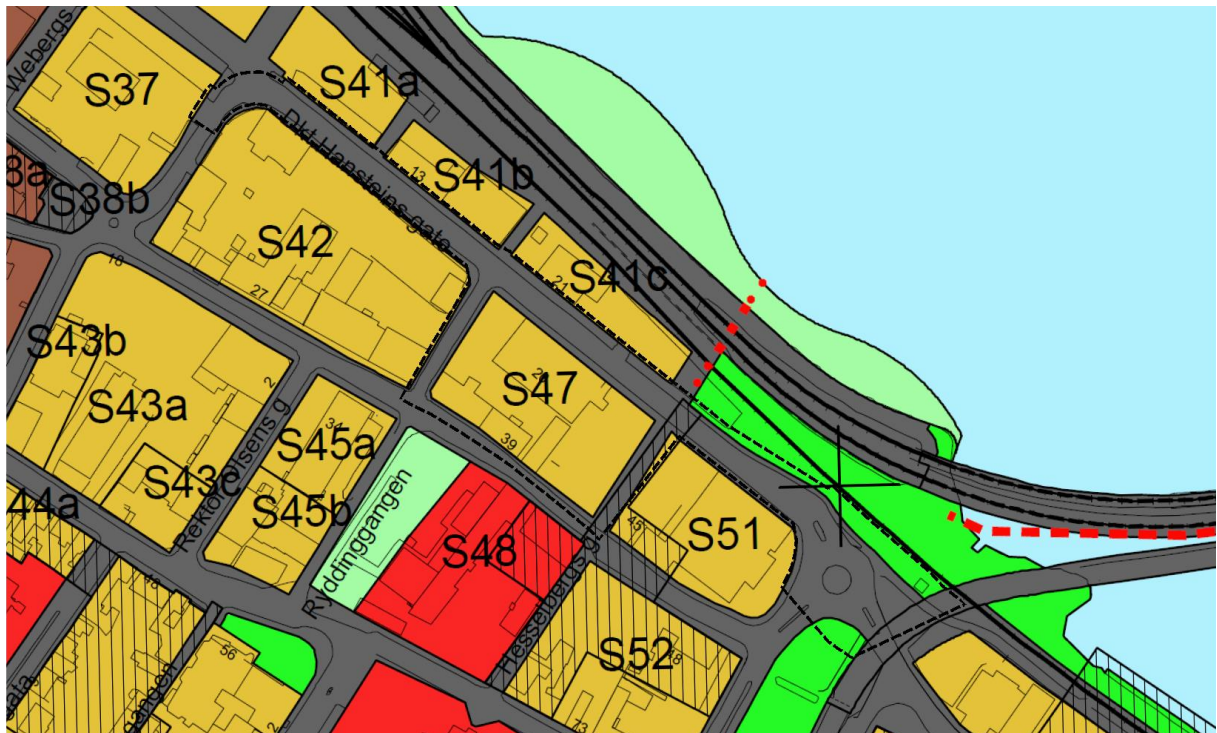
Planområdet inngår i parkeringssone 2. Imidlertid ligger prosjektet like utenom indre sone 1 og i umiddelbar nærhet til jernbanestasjonen. Lokaliseringen bør derfor kunne gi rom for drøfting av og anvendelse av parkeringsdekning for sone 1.

2) Kommunedelplan Sentrum, vedtatt 30.05.2006

I kommunedelplanen har planarealet et blandet formål for bebyggelse (kvartal S47) og trafikkareal. Hesselbergs gate er markert som et bevaringsområde.

Blandet formål i kvartalet åpner for boliger med tilhørende anlegg, næringsvirksomhet begrenset til forretning, kontor, service og allmenntilgjengelige formål. Forretningsvirksomhet tillates når forretningen er under 3 000m² BTA. Bebyggelse må forholde seg til gate og kvartalsstrukturen. Kommuneplanen samsvarer med gjeldende kommunedelplan for sentrum, med unntak av bestemmelser vedr. høyder. Maksimal gesimshøyde for kvartalet er i kommuneplanen fastsatt til 10m og mønehøyde 13m.

Planinitiativet samsvarer i hovedsak med Sentrumsplanen med bestemmelser, men deler av kvartalet fraviker fra 3.2. Byggehøyder.



Utsnitt fra Sentrumsplanen

Gjeldende regulering



Utsnitt fra gjeldende reguleringsplaner

Utbyggingskvartalet i fremstilt reguleringsplan ligger i tidligere uregulert område.

Doktor Hansteins gate, Tollbugata, Hesselbergsgate og Ryddigangen er regulert i «Dr. Hansteins gate reguleringsplan» av 18.09.1990.

Dr. Hansteinsgate er regulert i bredde 12,5m (2,5+7,0+3,0m)

Hesselbergs gate er regulert til gang- og sykkelvei i bredde 6,0m

Ryddinggangen er regulert til kjørevei med fortauer, uten regulert bredde,

Tollbugate er regulert til trafikkformål, uten fastsatt bredde.

Planområdet omfattes også av eldre reguleringsplan «Reguleringsplan for Tollbugata, omlegging av Gyldenløves plass», av 30.08.1988.

I planen er Dr. Hansteins gate regulert i bredde 15m (3+7+1+3+1m).

Pågående planarbeid

Det pågår i området arbeid med Detaljregulering for dobbelt spor Drammen- Kobbervikdalen og Drammen- Gulslogen.

Byplans kommentarer og/eller suppleringer

2.3.1 Forslagsstillers stedsanalyse

Dr. Hansteinsgate har oppstått ved at den tidligere bakevjen («Desiliteren») mellom jernbanen og fast land er blitt fylt igjen, og gaten har ennå ikke funnet sin endelige form og betydning som viktig samle -og innfartsgate til kollektivterminalen.

SYKKEL OG GANGFORBINDELSE BRAGERNES

BUSS STASJON

JERNBANE STASJON

JERNBANE

Nedre Sund

KNUTTEPUNKT STRØMSØ TORG

BYSTRUKTUR/ Blandet formål delvis ubebygd

NY HØY BEBYGGELSE HOTELL

GANG- SYKKELVEI LANGS DRAMMENSELVA

DAGENS SYKKELNETT

MULIG FREMTIDIG GANG- SYKKEL FORBINGELSE

AKSER I BYSTRUKTUR

PLANOMRÅDET

HELTBERG SKOLE

STRØMSØ KIRKEGÅRD

STROMSØ KIRKE

TRAFIKERT VEI

800M AVSTAND TIL BALLPlassen

Brannstasjon

BHG

Drammenshallen

Marienlyst skole

MARIENLYST SKOLE

MARIENLYST KNUTTEPUNKT IDRETT

Drammensbadet

Marienlyst

Turnhallen

Marienlyst

Drømmen vgs

DRAMMEN VG. AVELING MARIENLYST

Flisebekken

TRAFIKERT VEI

Omkringliggende kvartaler består av bystruktur med blandet formål. Denne er tydeligst i nærheten av jernbane- og busstasjon, og området med Strømsø Torg og Torgeir Vraas plass er de viktigste knutepunktene i området. Det har tidligere vært gjennomført idekonkurranse for Strømsø hvor målsetningen var å legge til rette for bymessig videreutvikling av denne delen av byen. Det er senere vedtatt detaljregulering for Drammen stasjon og deler av Dr. Hansteins gates

nordre del. Planprosessen med konsekvensanalyse ble gjennomført og vedtatt den 20.06.2017. Gjennomføring av 1. byggetrinn er igangsatt. Planen synes sammen med gjeldende kommune- og sentrumsplan å gi klargjørende grunnlag og føringer for hvordan resterende del av gateløp og tilliggende kvartaler kan videreutvikles og utformes.

Eksisterende tverrakser og siktlinjer i planområdet er bevaringsverdige Hesselbergs gate og Ryddinggangen. Nær planområdet ligger Heltberg barne- og ungdomsskole, Marienlyst videregående skole og flere barnehager.

Andre knutepunkt i nærområdet er Marienlyst Idrettsområde. Nærhet til denne samsvarer med planbehov for ballplass.

2.3.1.a) **Bebyggelse**

Omkringliggende bebyggelse har et uensartet bebyggelsesmønster fra mange tidsperioder, hvor deler av Tollbugata har gjenværende trekk og bygninger fra bevaringsverdige tidsepoker. Naboskapet har differensierte etasjehøyder fra 2etasjer+ loft ved Hesselbergsgate / Tollbugata til 6-8 etasjer ved Ryddinggangen og Tollbugata. Ny bebyggelse mellom Dr. Hansteins gate og jernbanespor åpner for vesentlig høyere bebyggelse i samsvar med vedtatt reguleringsplan. Eldre kontorbygninger i kvartalet er karakterisert som bevaringsverdige. Dr. Hansteins gate 26, tidligere industribygg i 1 høy etasje, brukes i dag som squash bane og forutsettes fjernet. Det er tidligere åpnet for store byggehøyder for enkeltbygg, (32-37m) i området for knutepunktutvikling rundt Strømsø Torg. Det er imidlertid et motsetningsforhold mellom ny reguleringsplan for NSB's eiendommer og Dr. Hansteins gates nordre del pga. gjeldende sentrumsplanens krav til høyder.



Tollbugate, mot Jernbane stasjon



Tollbugate 37 og 39, mot Clarion Hotell



Tollbugate,



Dr. Hansteins gate, mot Jernbane stasjon



Dr. Hansteins gate, mot Clarion Hotell



Hesselbergsgate



Ryddinggangen

2.3.1.b) **Topografi**

Utbyggingskvartalet ligger i svakt skrående terreng, mellom kotene 2,85 og 1,60 moh. Kvartalet befinner seg i området for 200-års flom og stormflo. Maksimal vannstand i området er 3,087m. Hele området er flomutsatt. Dagens 200års flomnivå ligger på kote +1,67 (NN2000) mens framtidig flomnivå for 2100 er estimert å være kote + 2,19 (ref. NVEs flomsonekart ved

Drammenselven 3/2017). Tomten ligger i kote mellom +2 og +3 og er således på grensen til flomnivået framover.

2.3.1.c) Grunnforhold

Orienterende geoteknisk notat er utført av Cowi AS og rapport er vedlagt planbeskrivelsen.

Sammendrag:

«Tidligere undersøkelser i nærheten tilsier at det er dypt til berg i området og grunnen består av fyllmasser over et sandlag før dype avleiringer av til dels meget bløt siltig leire.

Bygget fundamenteres antakelig mest hensiktsmessig på stålkjerne peler. Parkeringskjelleren kan også fundamenteres på peler. En eventuell direktefundamentering av garasjekjeller må vurderes nærmere. Byggegroppen må spundes.

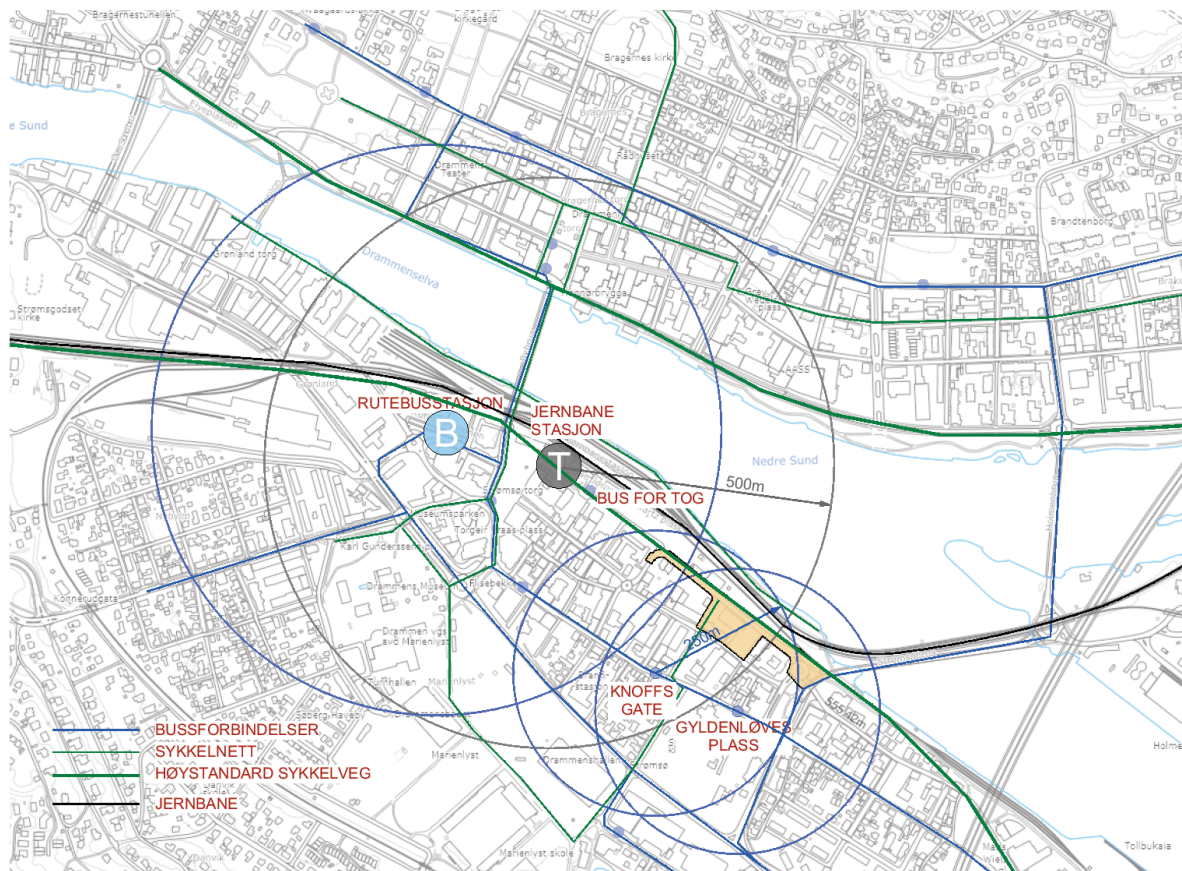
Områdestabiliteten vurderes å være tilfredsstillende, forutsatt at grunnundersøkelsen ikke viser sprøbruddsmaterialer. Ved eventuell påvisning av sprøbruddsmateriale skal stabilitetssituasjonen i området vurderes nærmere og kvalitetssikres av et uavhengig foretak.

Stabiliteten av jernbanen ut mot elva er da mest kritisk. Ved utfordrende stabilitetsforhold, kan det argumenteres med at banen over tid har oppnådd en forbedring med hensyn på sikkerhet samt at potensialet for å trekke med seg masser ved leilighetsbygget er lite siden området er tilnærmet flatt.

2.3.1.d) Kollektiv transport

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til Drammen togstasjon og busstasjon, det viktigste av knutepunktene i Drammens kollektivtilbud.

Buss-stasjon ligger i umiddelbar nærhet i Jernbanegata, nord for togstasjon og Strømsø torg.



Kollektiv dekning

2.3.1.e) Trafikk/adkomst/parkering

Trafikkanalysen er utført av Cowi AS og rapport er vedlagt planbeskrivelsen.
Årsdøgntrafikk (ÅDT) for veitrafikk i nærområdet til Desiliteren er prognosert frem til år 2030.
Trafikkframskrivningen er gjennomført av COWI AS.

Dr. Hansteins gate er en trafikkert fylkesvei og innfartsvei til kollektivstasjonen med ÅDT prognosert til 6300 biler.

Øvrig adkomstveier har ÅDT: Ryddinggangen 200 biler og Tollbugata 1700.

Dagens bebyggelse på eiendommen er en idrettshall (squash) og tre kontorbygninger. To av disse er verneverdige bygg. Resten av eiendommen består i dag av parkeringsplasser. Totalt er det 70-75 parkeringsplasser, hvorav noen er reservert for kontorbyggene, mens flertallet er avgiftsbelagt. I tillegg er det avgiftsfri gateparkering for opp mot 20 biler langs eiendommen i Tollbugata og Ryddinggangen.

Den store parkeringsplassen har i dag atkomst fra Dr. Hansteins gate, mens den mindre parkeringsplassen har atkomst fra Ryddinggangen.

2.3.1.f) **Ganglinjer**, dagens situasjon

Hesselbergsgate er regulert til gang-sykkelvei, Tollbugata har et fortau i uregulert bredde. Ryddinggangen har noe smalere fortau på begge sider av kjørevei.

2.3.1.g). **Bevaring**

I utbyggingsområdet finnes det to verneverdige bygninger- Tollbugata 37 og 39.

Tollbugata 37- GNR/BNR 110/570 , verneverdi klasse B, byggeår 1901, stil- Historisme,

Tollbugata 39 – GNR/BNR 110/571, verneverdi klasse B, byggeår 1893, stil -Historisme.

Hesselbergsgate er en del av bevaringsområdet «Drammen Tollbugata (K39)».

2.3.1.h). **Grønn struktur**

Planområdet er i dag asfaltert. Hesselbergsgate er renovert med nytt gatebelegg og en rekke med trær. Nærmeste grøntområde er Gyldenløves plass og Strømsø kirke. Planområdet ligger i gangavstand til promenaden langs Drammenselva og forventes å få fremtidig fotgjenger – undergang fra Dr.Hansteins gate, forlengelse av Ryddinggangen.

2.3.1.i). **Siktlinjer**

Det finnes to hovedsiktlinjer/ akser i planområdet. Hesselbergsgate- med sikt mot Strømsø kirke og Ryddinggangen – som kan bli en viktig fremtidig forbindelse via undergang under jernbanesporet med Drammenselva.

2.3.1.j). **Sosial infrastruktur**

Planområdet inngår i Danvik skolekrets. Danvik skole ligger i avstand på ca.1km.

Andre skoler i området er:

- Heltberg barne- og ungdomsskole
- Marienlyst ungdomsskole
- Drammen videregående skole, Marienlyst

2.3.1.k). **Miljøforhold**

Det er ikke utført geotekniske undersøkelser på tomten ennå.



Utklipp fra MIL viser at grunnen kan være forurenset. Forurensning er klassifisert i påvirkningsgrad 2- Akseptabel forurensning med dagens areal- og resipientbruk. (mistanke om Benzen, toluen, ethylbenzen, xylen, Metallforbindelser og Sterke syrer)

I området langs Dr. Hansteins gate ble det funnet noen få fremmede arter (Drammen kommune kartportal)

2.3.1.1. **Støy**, dagens situasjon

Støyrapport er utført av Cowi AS og vedlagt planbeskrivelsen.

Sammendrag:

Støy fra veitrafikk. Planområdet er avgrenset av trafikalt Dr, Hansteins gate, med prognosert ÅDT til 6 300, Tollbugate, med ÅDT 1 700 og Ryddinggangen med ÅDT prognosert til 200 biler. Beregningsresultater for støysoner viser at de høyeste støynivåene kommer fra veitrafikk på Doktor Hansteins gate.

Støy fra jernbanetrafikk. Området ligger ca. 50 m fra eksisterende jernbanespor og 200 m fra Drammen togstasjon. Beregningsresultater for støysoner for jernbanetrafikk viser at det er hovedsakelig fasadenivåer på fasade som vender mot jernbanespor som ligger over grenseverdien, Lden 58 dB.

Resultatene av støyberegningen viser at det vil være nødvendig med en støyskjerm på takterrasser som vender mot togsinnene for å unngå gul støysone på uteoppholdsareal. Støynivå på fasade overskrider grenseverdien for alle flater som ikke vender mot bakgård. I henhold til kommuneplanene skal minst 50 % av oppholdsrom samt ett soverom i hver boenhet ha lavere støynivå utenfor vindu ved fasade enn nedre grenseverdi for gul støysone. Boenhetenes planløsning må tilpasses disse retningslinjene.

2.4 Forhold som sikres i plankart og reguleringsbestemmelser

Planforslaget legger til rette for konsentrert by- og knutepunktutvikling.

Planlagt bebyggelse er illustrert som tradisjonell kvartalsbebyggelse, og grenser inn til område 1 i Sentrumsplanen, Strømsø Torg, kollektivterminal, nytt hotell, og fremtidig byutvikling som er under realisering fra stasjonen og sydover på østsiden av og i Dr. Hansteinsgate. Kvartalet planlegges med muligheter for næringsarealer og boliger mot Dr. Hansteinsgate og boliger mot øvrige kvartalssider. Tollbugata 37-39 er bevaringsverdig hvor nåværende formål kontor kan opprettholdes, men også tenkes ombygget til boliger eller kombinasjon av begge formål.

Kvartalet er stort, og illustrerte prosjekt er forsøkt utformet og tilpasset kvartalets tilstøtende gater og eksisterende bebyggelse med muligheter for tilpasset og varierende volumoppbygging, fasadeuttrykk og takutforming. Fremtidig og planlagt ny bebyggelse i Dr. Hansteins gate kan utfordres ved større byggehøyder og samspill med pågående og forventet utvikling og realisering av nye prosjekter i gaten.

2.4.1 Reguleringsformål, grad av utnyttning, bebyggelsens plassering og høyder (forslagsstillers tekst)



a) Reguleringsformål i planen

Planområdet reguleres til følgende formål jf. Reguleringsplan PBL 2008:

§12-5 Nr 1: Byggeområde for bebyggelse og anlegg:

- Sentrumsformål. (1130).

I sentrumsformålet sikres det forretning, næring, kontor og boligbebyggelse med tilhørende grøntareal. .

§12-5 Nr 2. Samferdsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Veg (2010)
- Fortau (2012)
- Gang- /sykkelvei (2015)
- Sykkelveg/-felt (2017)
- Annen veggrunn- grøntareal (2019)
- Parkering (2080)

§12-5 Nr 3. Grønnstruktur:

- Park (3050)

§12-6 og §11-8 Hensynsoner:

- Sikringssone friskt (140)
- Sone med særlige hensyn – bevaring kulturmiljø (570)

b) Utnyttelse:

Reguleringsbestemmelsene angir maks. utnyttelse % Bebygd areal (%BYA) = 75 %, inkludert p.kjeller = 100%

c) Byggegrenser:

Ny bebyggelse skal plasseres i området avgrenset av omkringliggende veier.

Ny bebyggelse langs Dr. Hansteins gate skal plasseres i byggegrense. Byggegrense = formålgrensen. Balkonger og andre utkragede bygningsdeler kan oppføres inntil 0,6m ut over byggegrense mot gate.

Ny bebyggelse langs Ryddinggangen skal plasseres innenfor byggegrense. Byggegrense= formålgrense. Balkonger og andre utkragede bygningsdeler kan oppføres inntil 0,6m ut over byggegrense mot gate.

Ny bebyggelse langs Tollbugata skal plasseres i bygge-/formålgrense, som forlengelse av eksisterende fasadeløp. Balkonger og andre utkragede bygningsdeler kan oppføres inntil 0,6m ut over byggegrense mot gate.

Ny bebyggelse langs Hesselbergsgate skal plasseres innenfor bygge-/ formålgrense. Balkonger og andre utkragede bygningsdeler kan oppføres inntil 0,6m ut over byggegrense mot vei.

Det er ikke regulert byggegrenser inne i kvartalet.

Planforslaget gir mulighet for oppføring av sykkelparkering, dypavfallsstasjon, trafostasjon, forstøtningsmur, utvendige trapper og ramper, mindre private uteoppholdsarealer tilhørende boliger i første etasje utenfor fastsatte byggegrenser.

Byggegrenser for parkeringskjeller. Det gjelder samme byggegrenser som for bebyggelse over terreng. Spuntvegg for P.-kjeller kan plasseres utenfor byggegrense.

Planforslaget legger til rette for åpen gjennomgang i kvartalet.

d) Høyder:

Valgte hovedgrep har lavest etasjeantall mot Syd-Vest (Tollbugata) og Syd-Øst (Hesselbergs gate) og stigende høyder langs Dr. Hansteins gate til Ryddinngangen. Skjernet felles gårdsrom kan utvikles til gode uteoppholdsarealer. Kvartalets beliggenhet, høydedimensjonering og bevaring av Tollbugata 37 og 39 vil bidra til gode lysforhold inne i gårdsrom. Sol og stille sider sammenfaller med kvartalets orientering og høyder, og legger til rette for realisering av i hovedsak gjennomgående leilighetsløsninger, med noe innslag av ensidige leiligheter.



Fasade langs Tollbugate

Planforslaget mot Tollbugata og mot Hesselbergsgate forutsettes å være i samsvar med sentrumsplanens høydekrav, og ha stigende høyde mot hjørnet i Dr. Hansteins gate, fra 3+1 (c+17,5) til 4+1 inntrukket etasje (c+20,5).



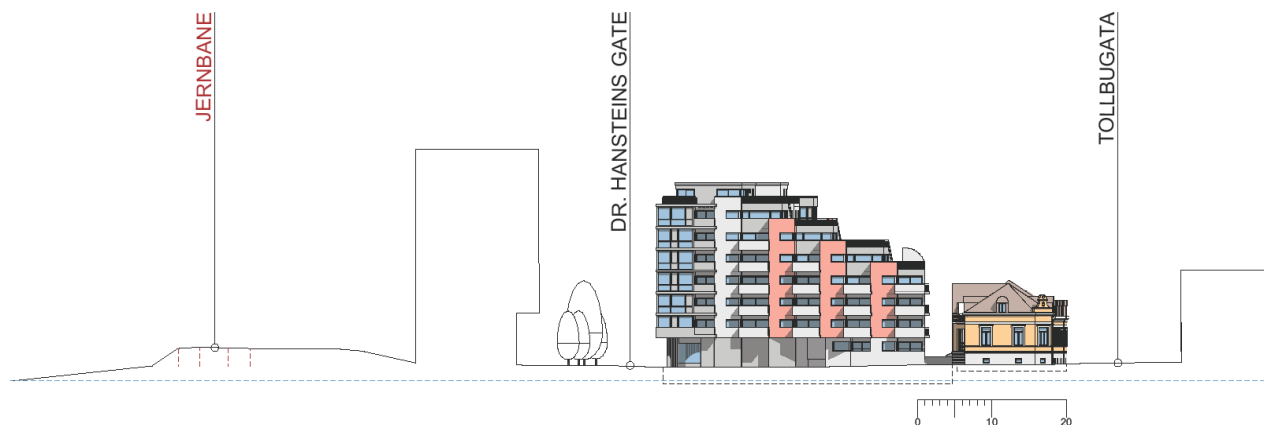
Fasade langs Hesselbergs gate

Største byggehøyder er regulert mot Dr. Hansteins gate, støy og hovedgate, med stigende høyde fra hjørnet Hesselbergsgate (5 etasjer + 1 inntrukket etasje) c+22,5. til største høyder (7+1) c+29,5 mot hjørnet ved Ryddigangen.



Fasade langs Dr. Hansteins gate

Fastsatt maksimal byggehøyde langs Dr. Hansteins gate er c+29,5, dvs. 7 etasjer med inntrukket 8. etasje. Denne byggehøyden kan tillates i 1/3 del av kvartalets fasadelengde. Gjennomsnittlig byggehøyde = c+23,5.



Fasade langs Ryddigangen

I kvartalets nordside langs Ryddigangen er stigende høyde regulert fra 4 etasjer c+16,2 ved eksisterende bebyggelse, til 7 etasjer + 1 inntrukket etasje c+29,5 i krysset Ryddigangen/Dr. Hansteins gate.

Planforslaget tillater flate tak langs Dr. Hansteins gate og delvis flate tak i øvrig del, mot innvendig del av kvartalet. Flate tak skal kunne bukes som uteoppholdsarealer.

Planforslaget tillates takoppbygg for heis og trapperom samt mindre overdekninger og pergolaer på takterrasser. Disse kan oppføres inntil 4,2m over maks. gesimshøyde.

Takoppbygg og pergola kan utgjøre inntil 20% av underliggende takflate, og kan bygges i flukt med fasadeliv i underliggende etasjer dersom de integreres i den arkitektoniske utformingen.

Planforslaget gir mulighet til oppføring av rekkverk på takterrasser med inntil 1,2 m og støyskjerm inntil 1,3m over maks. gesimshøyde. Rekkverk for takterrasser skal være transparent og/ eller tilbaketrukket.

e) Gater som inngår i planen

Doktor Hansteins gate

Dr. Hansteins gate reguleres som forlengelse og i samsvar med reguleringsplan «Detaljregulering for Drammenstasjon». Gaten skal utvikles som gate- og byrom med prioritet for gående og syklende, med publikumsrettet virksomhet på gateplan. Gaterommet skal ivareta ulike trafikale behov, gjennomgående sykkeltrase, avkjørsler til eiendommene i god synergi med eksisterende og nye bebyggelse.

Gaten reguleres med 6,5m veibredde, 1,5m grøntareal, 3,5m sykkelvei på østre siden, samt 2,5m fortau på begge sider av veien. Total reguleringsbredde for Dr. Hansteins gate er 16,5m.

Ryddinggangen:

Ryddinggangen veibredde reguleres med 6,5m i nordre del- og 4,5m i sørligste del av gaten. I tillegg sikres 2,5m fortausbredde, der hvor det er mulig. Byggegrense mot Ryddinggangen blir i formåls grensen.

Tollbugata:

Plangrensen i syd er senterlinje i Tollbugata. Langs Tollbugata reguleres fortau med min. bredde 2,5m, slik som vist på reguleringsplankartet.

Hesselbergs gate:

Hesselbergs gate reguleres til gå- og sykkelgate med nødvendig kjøring for brann, renovasjon, flytte- og sykkeltransport. Hesselbergsgate befinner seg i hensynssone for bevarings kulturmiljø (HS570).

2.4.2 Øvrige forhold som sikres i kart og bestemmelser (forslagsstillers tekst)

a) Bruk

Planforslaget tilrettelegger for at planområdet kan bebygges med boliger, næring, forretning og kontor.

Det legges til rette for at området skal ha høyutnyttelse og bebygges med sentrumsformål, dvs. næring og boligbebyggelse. Leilighetene, iht. kommunedelplan §7.3 er av forskjellige størrelse (mellom 52 og 114m²). Større leiligheter anlegges på bakkeplan der det er hensiktsmessig.

Det fastsettes ikke maks. arealbegrensninger for delformålene.

b) Leilighetsutforming og bokvalitet

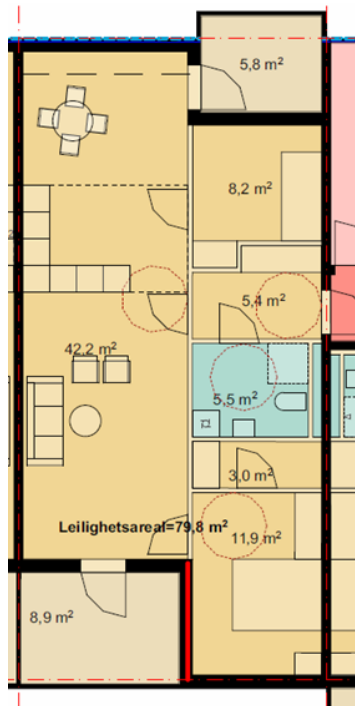
Planforslaget legger opptil at flest mulig antall leiligheter skal være gjennomgående. Det tillates ensidige leiligheter i 1. etasje og i øvrige etasjer inn mot deler av gårdsrom.

Svalganger tillates ikke mot gate. Eventuelle svalganger mot gårdsrom skal utføres og integreres i øvrig fasadeutforming.

Bestemmelsene stiller krav om en variert boligsammensetning og størrelse men antall og fordeling fastsettes ikke. Ensidige leiligheter mot nord eller øst bør unngås.

Leilighetstypologi:

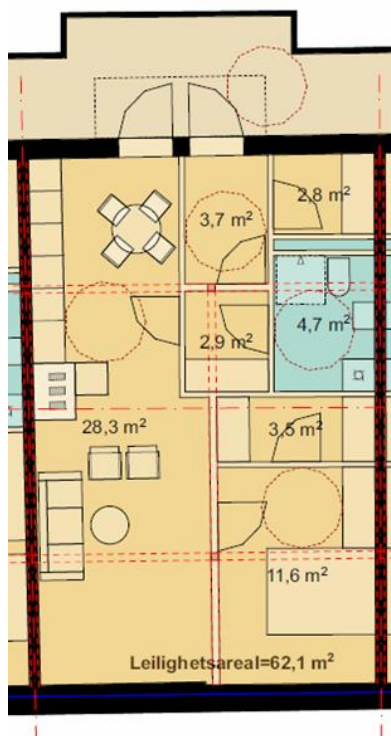
Illustrasjonsprosjekt viser største antall av 3-4 roms leiligheter.



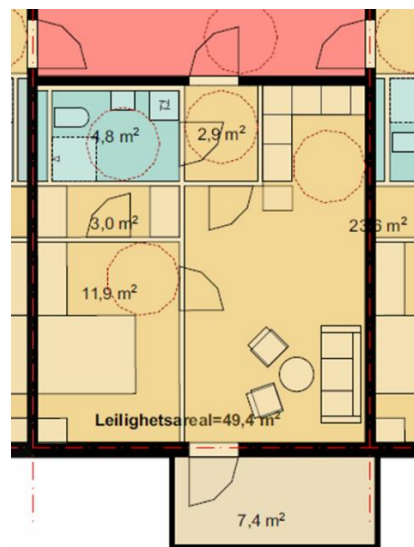
Typisk 3 roms leilighet i bygg C, inngang fra innvendig korridor. Mulighet for 4. soverom.



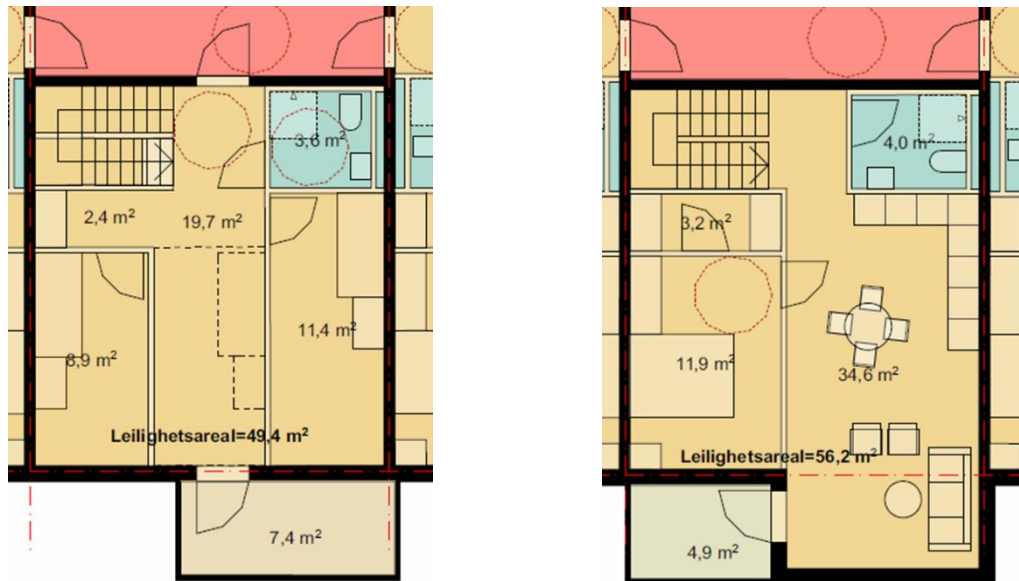
Typisk 3 roms leilighet i bygg B og D, inngang fra svalgang. Mulighet for 4. soverom.



Typisk 3 roms leilighet i bygg A – eksisterende bygg. Inngang fra svalgang.



Typisk 2 roms leilighet i bygg C. Inngang fra innvendig korridor



Typisk Duplex i bygg C. 4 roms leilighet i 2.etasjer med mulighet for 5. soverom.

c) Utforming

Bebyggelsen skal utformes som kvartalbebyggelse. Det skal sikres fri gjennomgang i kvartalet, fra omkringliggende gater.

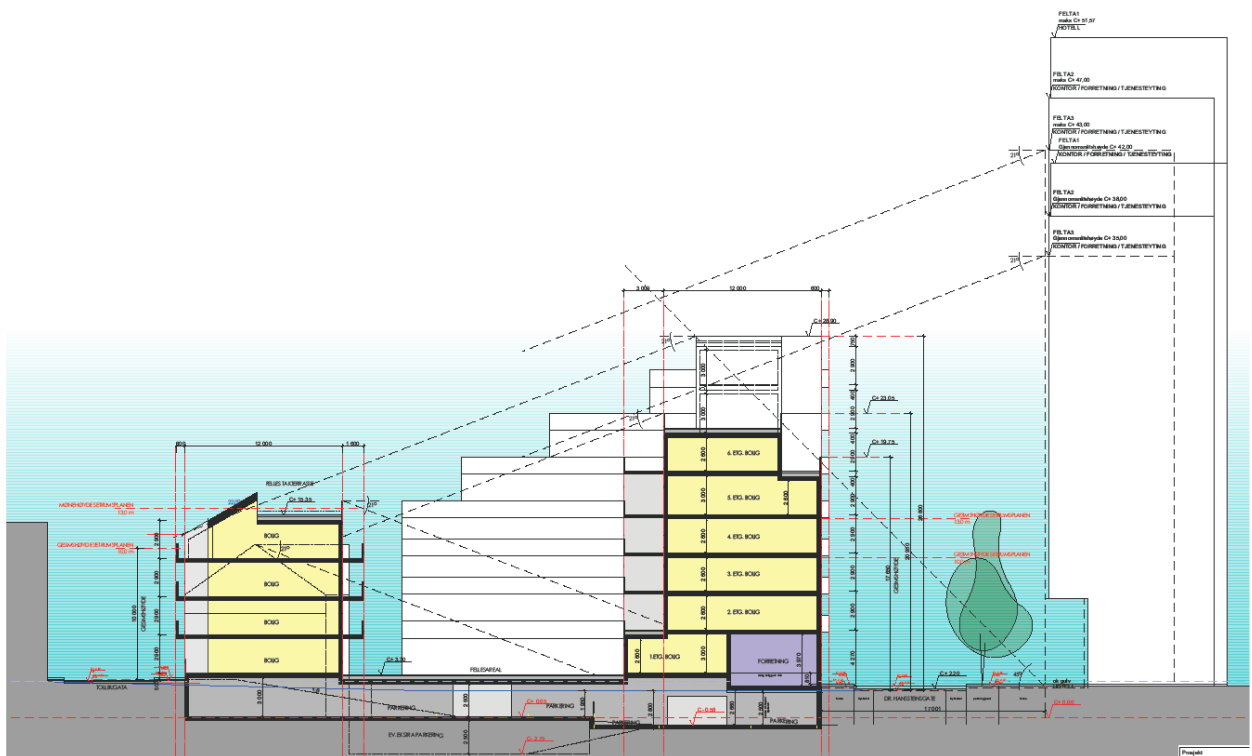
Det stilles krav om høy arkitektonisk og bygningsmessig utforming, bruk av materialer og løsninger med gode aldringsegenskaper. Fasadeløp skal inndeles i ulike fasadepartier, med variert farge, høyde og/eller materialbruk. Det stilles krav om at bygninger i Tollbugate 37 og 39 bevares. Nytt tiltak bør forsterke og understreke eksisterende historiske kvaliteter i gateløp samtidig som nye kvaliteter tilføres. Nye fasader skal respektere eksisterende gaterom med hensyn til rytme, skala, takutforming, vinduer og fargesetting. Det tillates å bygge inntil eksisterende bebyggelse, men det må tas hensyn til overganger mellom nye og eksisterende bygninger.

Flate tak tillates langs Dr. Hansteins gate, og kan brukes som grønne uteoppholdsarealer. Det tillates flate tak i kombinasjon med skråtak ut mot gateløp. Bebyggelsen skal ha varierte høyder og volumer, tilpasset eksisterende bebyggelse i gate- og byrom.

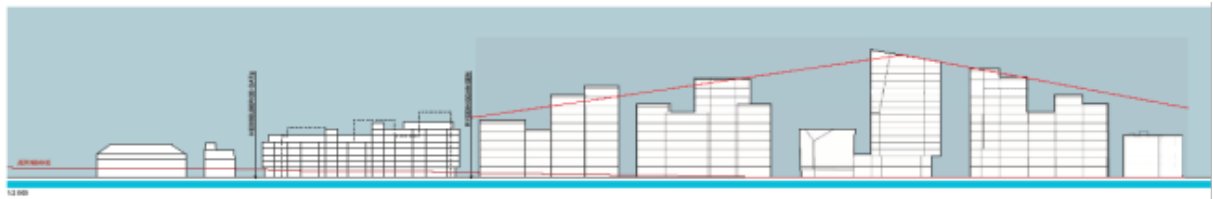
Hesselbergsgate er en del av verneverdig kulturminner i området. Veien er regulert som gang-sykkelvei, og blir en stille gate med gode kvaliteter. Derfor ønskes gaten utnyttet fortrinnsvis til boligbebyggelse.

Plan og bebyggelse skal tilrettelegges for etappevis utbygging.

Snitt gjennom kvartalet



Typisk snitt gjennom kvartalet



Bysilhuett sett fra Drammenselva



Gateperspektiv, Tollbugate – Hesselbergsgate



Gateperspektiv, Tollbugate – Ryddinggangen



Gatefasade Hesselbergsgate



Gateperspektiv Dr. Hansteins gate – Ryddinggangen



Gateperspektiv Dr. Hansteinsgate – Hesselbergsgate

d) Landskap/ Uteoppholdsarealer og utomhusplan

Gjeldende krav fra kommuneplanens arealdel ang. leke- og uteoppholdsarealer opprettholdes. Uteoppholdsarealene skal opparbeides for variert lek og aktivitet, med utforming som passer de ulike brukergrupper. Regulerte felles uteoppholdsarealer skal plasseres i midten av kvartalet, på terreng/ lokk over p.kjeller og skal deles mellom private og felles tilgjengelig arealer. I tillegg til dette skal det etableres «grønne tak» tilgjengelige via trapp/heis. Takarealer tas med i beregningen av MUA.

Felles uteoppholdsareal skal dekket med min.15m², og privat uteoppholdsareal med min. 3m²/boenhet.

Private uteoppholdsarealer tillates i form av terrasser, balkonger og private arealer på takterrasser eller bakkeplan.

Planforslaget sikrer almen åpenhet via tilgjengelige gjennomganger fra alle gatesider og inn i kvartalet.

Illustrasjonsprosjekt viser 121-126 leiligheter. For denne er det avsatt 3 788m² uteareal (privat og felles). Kommuneplanens krav anses dekket.

Uteoppholdsarealer skal opparbeides med beplantning og tilstrekkelig belysning.

- Sol / skygge studie

Ny bebyggelse langs Tollbugata skal ikke skjerme for tilfredsstillende sollys inne i kvartalet. Se sol- skygge diagram.

Illustrasjon sol- skygge diagram



21.mars kl.09:00



21.mars kl.12:00



21.mars kl.15:00



21.mars kl.18:00

SOL- OG SKYGGESTUDIER 21. mars - "DESILITEREN"



24.juni kl.09:00



24.juni kl.12:00



24.juni kl.15:00



24.juni kl.18:00

SOL- OG SKYGGESTUDIER 24. juni - "DESILITEREN"



21.september kl.09:00



21.september kl.12:00



21.september kl.15:00



21.september kl.18:00

SOL- OG SKYGGESTUDIER 21.september - "DESILITEREN"

- **Støy på uteoppholdsareal:**

Planområdet befinner seg i rød sone for støy. Det må utføres bygningsmessige tiltak for å oppfylle krav i kommuneplanen.

Ihht. kommuneplanen skal for hver boenhet støy på stille del av uteoppholdsarealer som angitt i norm for uteoppholdsareal ha lavere støynivå enn nedre grenseverdi for gul støysone. Herunder skal felles lekeplasser og privat uteoppholdsareal ha lavere støynivå enn nedre grenseverdi for gul støysone, ref. støykrav i normen. Støyverdiene for uteoppholdsarealer skal ligge under nedre grenseverdier for rød støysone.

Støyvurdering er utført av Cowi AS og rapport er vedlagt planbeskrivelsen. Resultatene viser at det vil være nødvendig med en støyskjerm i høyde 1,3m på takterrasser som vender mot togskinnene for å unngå gul støysone på uteoppholdsareal.

Terrasser som ligger i gul støysone må innglasses for at krav til uteoppholdsareal skal tilfredsstilles, dette gjelder alle terrasser som ikke vender mot bakgård,

e) Trafikkforhold

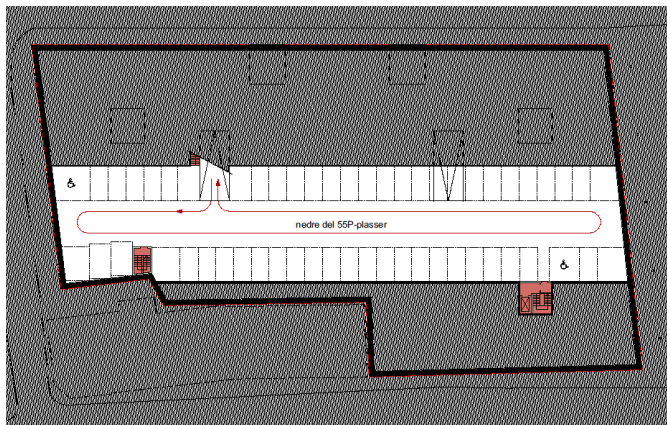
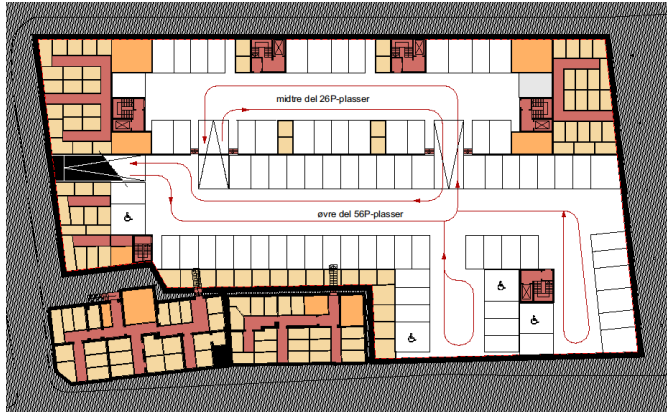
Adkomsten til parkeringskjeller er lagt til Ryddinggangen, tilnærmet på midten av gatens lengde. Planforslaget sikrer frisiktsone i forbindelse med innkjørselen.

- **Parkering:**

Det skal sikres parkeringsdekning i samsvar med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel. Det skal avsettes plass for biler og sykler på egen grunn, i samsvar med soneavgrensning for

sone 2: 0, 8p.pl/boenhet og 0,8p.pl/100m² forretning. Nærhet til kollektivterminal og sone 1 bør kunne åpne for å vurdere dekningskrav som for sone 1.

Dekningen forutsettes løst ved etablering av parkeringskjeller med innkjøring fra Ryddinggangens midtre del av gateløp. Det er ikke regulert parkeringsplasser på bakkeplan. Nødvendige parkeringsplasser er lagt til i parkeringskjeller under hele kvartalet. Det skal sikres bilfritt område inne i kvartalet. Næringslokalene skal betjenes rett fra Ryddigangen, Tollbugate eller Hesselbergsgate.



Det skal tilrettelegges for ladestasjoner for elbil i p. kjeller.

Min.5% av p-plasser skal være parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne. Plassene skal fordeles i nærheten av trapper og heiser.

Det sikres parkeringsdekning for sykler i samsvar til bestemmelsene til kommuneplanens arealdel. Det skal avsettes 2 oppstillingsplasser for sykkel per leilighet. I illustrerte prosjekt er det behov for 242 p-plasser og plasseres i hovedsak i p.kjeller.

Det reguleres sykkelvei langs Dr.Hansteins gate som del av sykkelnett i Drammen. Hesselbergsgate reguleres til gå- sykkelgate.

- **Adkomst for renovasjonsbiler.**

Renovasjonsanlegget er prosjektert med adkomst fra Ryddinggangen, Tollbugate og Hesselbergsgate, og skal betjenes fra gateside.



- **Varelevering**

Varelevering til forretningslokalene tillates bare fra Hesselbergsgate og Ryddinggangen. Det er ikke tillatt varelevering langs Dr. Hansteins gate.

f) Brann og redning

Det ble utarbeidet av Roar Jørgensen overordnet brannføringer for prosjektert bebyggelse. Sammendrag:

Adkomst for brannbil med stige og andre utrykningskjøretøy skal skje fra gateside, brannbil skal ikke kjøre inn i kvartalet.

Bygningshøyde skal begrenses til 8 etasjer over terreng.

Prosjektert bebyggelse er med svalganger og innvendige korridorer. Det skal prosjekteres alternative metoder for brannvesenet til å komme seg inn til ensidige leiligheter.

Takterrasser skal ha trapp forbindelse mellom nivåer.

g) Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

Alle arealene til samferdselsanlegg er allment tilgjengelige.

h) Hensynssoner og båndleggingssoner

For planområdet gjelder følgende hensynssoner:

- Frisiktsoner (140) i krysset Ryddinggangen/ Dr. Hansteins gate, og frisiktsone ved avkjørsel fra p.kjeller.
- Hensynsone (H570) bevaring kulturmiljø for:

- bygninger i Tollbugate 37 og 39.
- Hesselbergsgate, som en del av større bevaringsområde på Strømsø. Kirkegangen / Hesselbergsgata er en del av den tidligere infrastrukturen på Strømsø, etablert på 1600-tallet. Denne viktige og historiske gatestrukturen med forbindelseslinje/siktlinje må tas hensyn til i videre utvikling av området.
- Sikringssone offentlige vann- og avløpsledninger

Ifg. Buskerud Fylkeskommune er det ikke behov for å gjennomføre en arkeologisk registrering i området, men dersom det under anleggsarbeid fremkommer automatisk fredete kulturminner, må arbeidet straks stanses og utviklingsavdelingen i fylkeskommunen varsles, jf. kulturminneloven §8,2 ledd.

i) Renovasjon

Kildesorteringsanlegg for renovasjon plasseres på gateplan og ut mot Tollbugate, Ryddinggangen og Hesselbergsgate.

j) Miljøfaglige forhold (overvannshåndtering, støy, fjernvarme, miljøoppfølgingsprogram m.m.)

Overvann:

Planforslaget legger til rette at overvann skal føres til kommunalt overvannsnett nord for utbyggingsområdet i etterkant av lokalt fordrøyningsanlegg.

Plan for overvannshåndtering skal godkjennes av Drammen kommune.

Støy:

Sammendrag fra notat «støyvurdering», utarbeidet av Cowi.

Utbyggingsområdet befinner seg i støyutsatt sone fra Dr. Hansteinsgate og jernbane.

Støynivå på uteoppholdsareal og fasader med vindu til rom for støyfølsom bruk skal tilfredsstillende anbefalte grenser i tabell 3 i Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2012, eller senere retningslinje som erstatter disse. Avbøtende tiltak mot støy skal være ferdigstilt før midlertidig brukstillatelse gis. Det stilles også krav til luftkvalitet, som skal tilfredsstillende anbefalte grenser i Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520.

Fjernvarme:

Ny bebyggelse må tilknyttes til fjernvarmeanlegget, ihht. bestemmelser fra kommuneplanens arealdel §4-6.

k) Risiko og sårbarhet

I henhold til Plan- og bygningsloven §4-3 er det gjennomført risiko- og sårbarhetsvurdering for planforslaget.

Planforslagets plankart- og bestemmelser hensynstar følgende ROS-forhold:

Grunnforhold:

Sammendrag fra notat «Orienterende geoteknisk notat – leilighetsutbygging», utarbeidet av Cowi.

Det er ikke utført grunnundersøkelser på tomten. Tidligere undersøkelser i nærheten tilsier at det er dypt til berg i området og grunnen består av fyllmasser over et sandlag før dype avleiringer av til dels meget bløt siltig leire.

Bygget fundamenteres antakelig mest hensiktsmessig på stålkjerne peler. Parkeringskjelleren kan også fundamenteres på peler. En eventuell direktefundamentering av garasjekjeller må vurderes nærmere. Byggegroppen må spundes.

Områdestabiliteten vurderes å være tilfredsstillende, forutsatt at grunnundersøkelsen ikke viser sprøbruddsmaterialer.

Uønskede hendelser i anleggsperioden kan være mindre masseutglidning ved byggegrop. En eventuell utglidning vil sannsynligvis ha lite omfang (da byggegropen spundes) og skadepotensialet om en vis fare.

Flom sikring

Noen steder i Ryddinggangen og Dr. Hansteins gate er lavere enn den beregnede flomvannstanden, men uten direkte forbindelse til elva. De vil ha en annen sannsynlighet for oversvømmelse og må behandles særskilt. Spesielt utsatt vil disse områdene være ved intenst lokalt regn, ved stor flom i sidebekker eller ved gjentetting av kulverter. Ved ekstremnedbør kan nivåer under bakken i disse områdene bli rammet.

Uønskede hendelsen anses som mindre sannsynlig, skadepotensialet om en vis fare.

Grunnforurensning

Ifølge kartdata fra Miljødirektoratet er det registret grunnforurensning innenfor planområdet langs Dr. Hansteins gate og på eiendommen i Tollbugate 39. Løsmassekart fra NGU indikerer at hele området er dekket av fyllmasser. Fyllmassene har ofte et relativt høyt innhold av menneskeskapt avfall som for eksempel teglstein, betong og murpuss, malingsflak, asfaltbiter og lignende. Slik jord er ofte forurensset med metaller og tjærestoffer (PAH) i varierende grad.

Fyllmassene på planområdet kan potensielt være forurensset og inneholde stoffer som er skadelig for miljø og barn. Det er vanskelig å tallfeste risiko knyttet til dette, men det er viktig å være oppmerksom på problemstillingen. Dersom overskuddsmasser fra byggegrop skal benyttes andre steder på planområdet er det viktig at de er kontrollert for forurensning. Forurensede masser forutsettes håndtert i henhold til gjeldende lovverk.

Trafikkstøy

Området ligger delvis i rød støysone og gul sone, men området ligger innenfor avviksområdet. I avviksområder kan det vurderes å øke grenseverdiene for støy. Ifr Tabell 3 i T-1442/2012. Støynivå på fasade overskrider grenseverdien for alle flater som ikke vender mot bakgård. I henhold til kommuneplanene skal minst 50 % av oppholdsrom samt ett soverom i hver boenhet ha lavere støynivå utenfor vindu ved fasade enn nedre grenseverdi for gul støysone. Boenhetenes planløsning må tilpasses disse retningslinjene.

Det vil være nødvendig med en støyskjerm på takterrasser som vender mot togsjakkene for å unngå gul støysone på uteoppholdsareal.

Trafikkulykker:

Det må etableres frisisiktsoner i veikryssene og avkjørselen.

I anleggsperioden må det sikres at det etableres alternative gang- og sykkelveier.

Omlegging av VA- ledning.

En større ledning, kategorisert som avløp felles går over tomten GNR/BNR 110/572. Det er behov for å legge om ledningen.

Ved en omlegging vil nye ledninger bli lagt i ny trasé, samtidig som det er drift på de eksisterende ledningene. Deretter vil det skje en omkobling fra gammel til ny trase. Risiko for

ledningsbrudd i driftsfase anses for å være lik, om ikke heller mindre på de nye ledningene som blir lagt om, da disse er nye og med lang levetid.

Uønskede hendelser kan oppstå ved midlertidig omlegging /overpumping av kloakk/omkobling av ledninger. Ledningsbrudd vil kunne gi konsekvenser for miljø og samfunnsfunksjoner, men er lite sannsynlig.

Risikoreduserende tiltak vil være detaljert prosjektering og kartlegging av det eksisterende ledningsnett, og kontroll underveis i graving. Gode arbeidsprosedyrer, varslingsprosedyrer, sikker strømtilførsel m.m vil bidra til god sikkerhet. Vann- og avløpsetaten må involveres i arbeidet. Dersom det skulle bli brudd på en ledning som ikke er plømbert er det viktig å ha gode rutiner for oppsamling av vann.

Det er tatt hensyn til ROS-analysens anbefalinger i planforslagets kart og bestemmelser.

l) Juridiske forhold, rekkefølgebestemmelser og gjennomføring

Tema: Rekkefølgekrav, utbyggingsavtale, rettigheter

Planforslaget stiller en del rekkefølgekrav (*skal fylles ut etter utbyggingsavtale*)

m) Dokumentasjonskrav

Før det kan gis tillatelse til tiltak (IG) skal det foreligge:

- Godkjent utomhusplan
- Plan for renovasjon og avfallshåndtering
- Plan for overvannshåndtering og vann- og avløpsløsning,
- Støyfaglig utredning med redegjørelse for foreslåtte tiltak

Før det kan gis midlertidig brukstillatelse, eller ferdigattest: *-fylles ut senere*

Byplans kommentarer og/eller suppleringer

2.4.3 Illustrasjoner av planforslaget

Illustrasjonene viser en mulig maksimal utbygging i henhold til forslaget. Illustrasjonene er ikke juridisk bindende.



1.etg

ny bygg ca. 1 763m² + eksist.bygg ca.401m² = ca.2 164m²
leiligheter ca. 1 476m² 20 stk (6 i eksist bygg ca.401m²)
lek.rom ca.202m²
forretning ca.486m²

BOLIG FORRETNING RENOVASJON UTEAREAL



0 10 20



2.etg

ny bygg ca. 1 748m² + eksist.bygg ca.435m² = ca. 2 183m²
leiligheter ca. 2 183m² 26 stk (6 i eksist bygg ca.435m²)

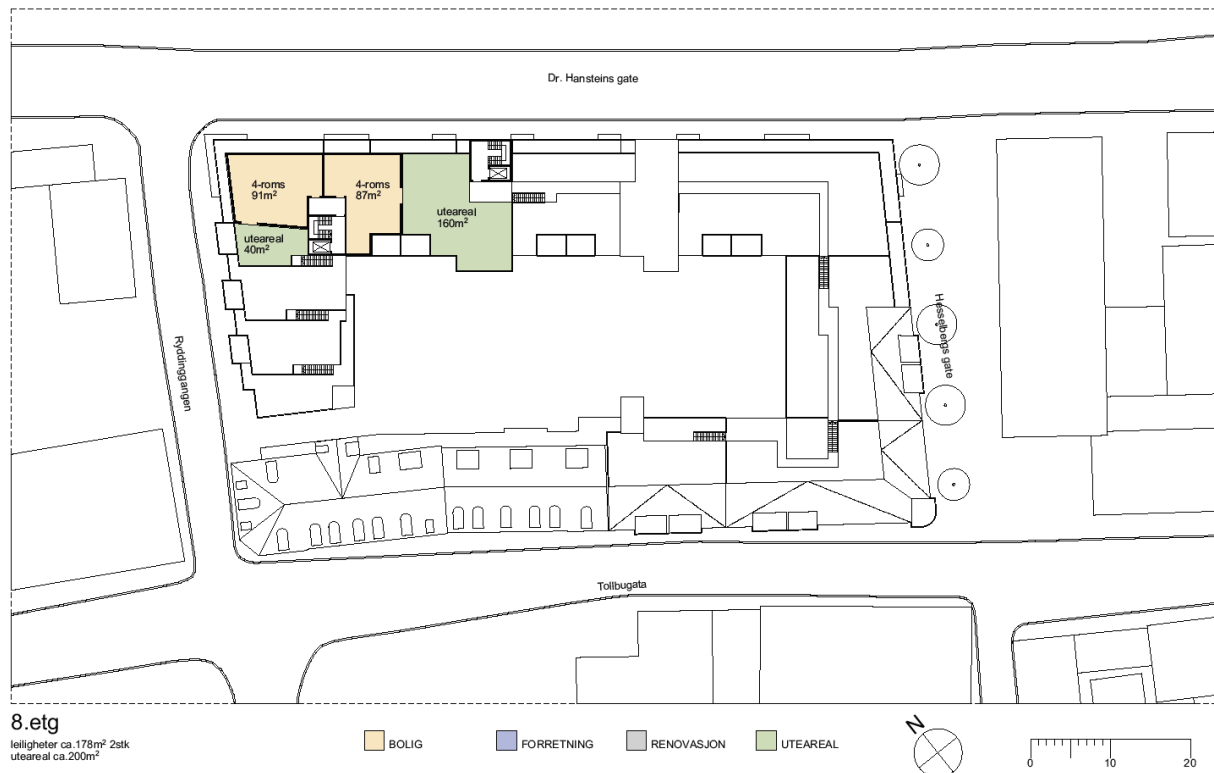
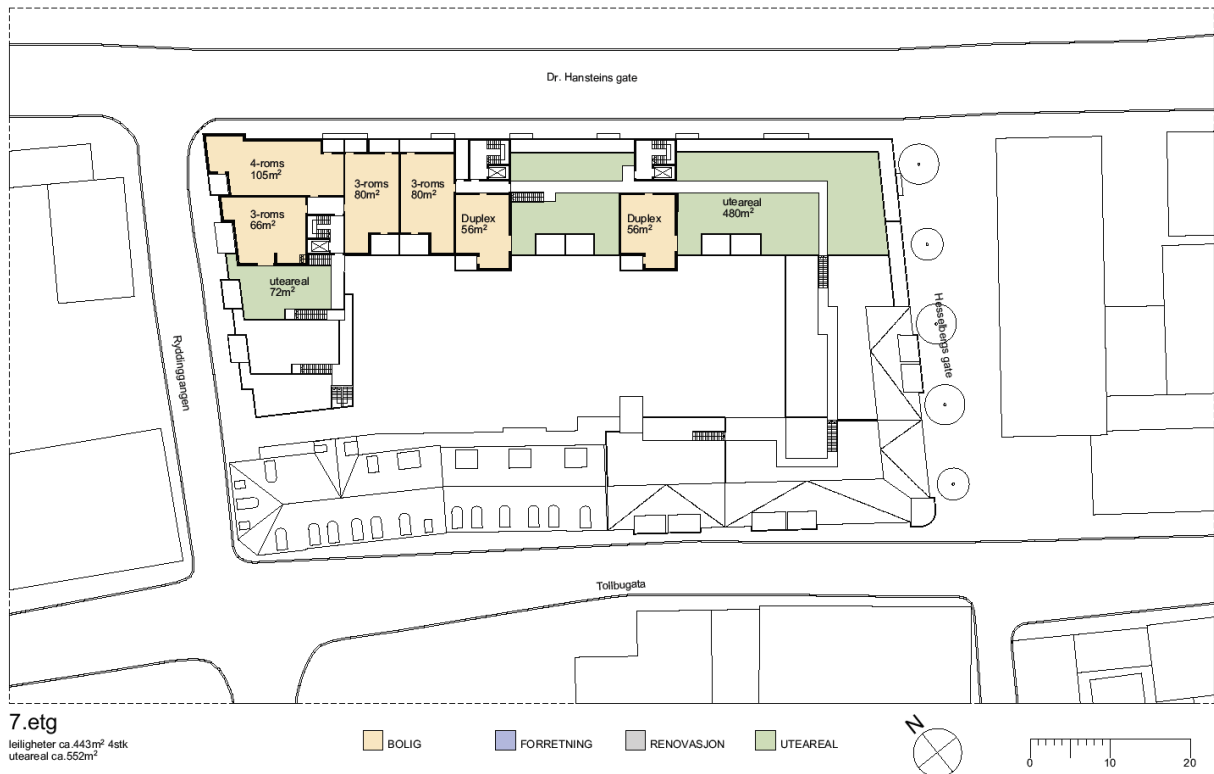
BOLIG FORRETNING RENOVASJON UTEAREAL



0 10 20







Tabell: fordeling av leilighetstyper / etasje

	2 ROMS	3 ROMS	4 ROMS	DUPLEX	TOTALT
1.ETG.	5	7	5	3	20
2.ETG.	6	17	3	-	26
3.ETG.	5	15	2	1	23
4.ETG.	3	13	2	2	20
5. ETG.	2	12	1	-	15
6.ETG	1	7	2	2	12
7.ETG	-	3	1	-	4
8.ETG.	-	-	2	-	2

Sum leiligheter = 122

2.5 Konsekvenser av planforslaget

2.5.1 Redegjørelse for konsekvenser av planforslaget (forslagsstillers tekst) *Overordnede planer og mål*

Planforslaget er i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Sentrale områder i Drammen er attraktive for utbygging til boligformål i en by med stor utbyggingspress. Statlige planretningslinjer vektlegger at i områder med stort utbyggingspress bør det vurderes arealutnyttelse utover det som er typisk, og det må stilles krav til konsentrert/ kompakt utbygging med høy arealutnyttelse i nærheten av viktige knutepunkt.

” I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stor utbyggingspress bør det legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk.”

Forslagets krav til parkeringsdekning er angitt som maks. antall plasser, og tallene tilsvarer minste krav i kommuneplanens arealdel.

Kommuneplanen (KP) ”Bystrategien: Drammen 2036”

Planforslaget samsvarer i hovedsak med kommuneplanens arealdel med bestemmelser. Mindre avvik fra kommuneplanen, som gjelder høyder er utredet i forbindelse med planarbeidet og anses ikke å være vesentlige.

Planforslaget avviker fra KDP for Drammen Sentrum hva angår maksimale byggehøyder på 4+1 etasje, gesimshøyde 10m og mønehøyde 13m over gatenivå (Gh10 for kvartal S47).

Fastsatte høyder i planforslaget er angitt i m.o.h. og tilsvarer største bygningshøyde. Dette er:

- I Tollbugate, 3+1 etasje, c+17,5
- I Hesselbergsgate, fra 3+1, c+17,5 i kryss med Tollbugate til 5+1, c+22,5 i kryss med Dr. Hansteins gate

- I Dr. Hansteins gate, fra 5+1, c+22,5 i kryss med Hesselbergsgate til 7+1, c+29,5 mot hjørnet ved Ryddinggangen.
- I Ryddinggangen, fra 4 etasjer, c+ 16,2 i møte med eks. bebyggelse til 7+1, c+29,5.

Gjennomsnittlig byggehøyde = c+23,5.

Planforslaget bidrar til å oppnå Drammen kommunes overordnede mål om boligbygging generelt og grønn mobilitet.

a) Stedsutvikling

Planområdet er godt egnet til bærekraftig byutvikling grunnet sentral beliggenhet i et område med høy tetthet av bolig- og kontorbebyggelse, og i kort gangavstand til kollektivknutepunktene Drammen stasjon på Strømsø Torg og bussterminalen i Jernbanegata. Ved å øke antallet leiligheter i området parallelt med pågående byutvikling i bydelen, og i særdeleshet Dr.Hansteinsgate, vil kundegrunnlag for lokalt næringslivet forbedres. Planforslaget tilrettelegger for en variert leilighetssammensetning og bidra til en variert boligsammensetning på Strømsø og i byen.

Det tilrettelegges for en urban og tett bebyggelse med tilgang til gode uterom.

b) Barn og unges interesser

Planforslaget ivaretar barn- og unges interesser ved å fastsette krav til opparbeidelse av leke- og oppholdsarealer, herunder krav til kvaliteter og utstyr for disse. I tillegg til areal innenfor planområdet finnes det offentlig lekearealer i Elveparken/ Bragernes Stranda, Marienlyst Idrettspark i avstand 400m. I tillegg er det etablert leke-/skatepark under motorveibrua med avstand ca 500m. Nærmeste barnehage er Rudolf Steiners Barnehage i Tordenskioldsgate og er åpen for bruk på ettermiddag og helger.

Det er trafikksikker adkomst til lekeplasser innenfor planområdet og til lekeplassene utenfor planområdet via fortau og gangarealer.

c) Landskap

Topografi

Planforslaget endrer ikke i vesentlig grad områdets topografi. Der det er høydeforskjeller mellom gårdsrom og omkringliggende gater håndteres dette med trapper og ramper. Disse leder naturlig til gang-, sykkelveger og fortau rundt kvartalet.

Vegetasjon/grønnstruktur

Planforslaget stiller krav til beplantning i gårdsrommet og på sikt skal beplantningen danne sammenhengende grøntkorridorer og soner gjennom kvartalet fra Dr. Hansteinsgate til Tollbugata og fra Hesselberggata til Ryddinggangen. Elveparken og gangarealer ute langs Drammenselva som ligger like ved planområdets grense i nord, er et stort friområde med tur- og friluftsmuligheter. Ved fremtidig realisering av undergang i forlengelse av Ryddinggangen under jernbanespor til elven, vil disse attraktive områdene få økt tilgjengelighet.

d) Trafikkforhold

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse av Cowi AS – vedlagt.

Konsekvenser for overordnet trafikkplan

Planforslaget er i tråd med Drammen kommunes gathierarki, der Dr.Hansteinsgate har status som samlegate er i tråd med kommunens sykkelstrategi. Biladkomst til planområdet legges fra Ryddinggangen.

Gang- og sykkelveg skal opparbeides på nordsiden av Dr.Hansteinsgate og blir regulert med bredde på 3,5m i sammenhengende trasé til Drammen Jerbanestasjon. Fotausbredder reguleres til 2,5m på begge sider av gaten.

Konsekvenser for biltrafikk

Det er nå rundt 100 biler parkert på eiendommen med adkomst fra Dr. Hansteins gate og Ryddinggangen.

ÅDT for området er hentet fra Nasjonal Vegdatabank: for Dr. Hansteins gate 5 750, Tollbugate 1 550, og Ryddinggangen 100 bilturer daglig.

Det er planlagt mellom 101 og 131 parkeringsplasser i egen p-kjeller, og 252 oppstillingsplasser for sykkel. Atkomst til parkeringskjeller vil være fra Ryddinggangen. Renovasjon, varelevering til forretningene er planlagt via Tollbugate, Ryddinggangen og Hesselbergs gate.

Det er beregnet at planforslaget skal totalt tilføre området en trafikkøkning på ca. 200 kjøretøy per døgn. Dette fordeles jevnt ut på veinettet fra utkjøringen i Ryddinggangen. I tillegg kommer generell trafikkvekst på eksisterende trafikkmengder.

Sammenlignet med dagens situasjon vil ikke utbyggingen av prosjektet gi nevneverdige endringer i trafikksituasjonen i området. Det er ikke utført kapasitetsberegninger for nærliggende kryss, men det vurderes at kapasiteten ikke vil bli merkbart forverret sammenlignet med dagens situasjon.

Trafikksikkerhet

Planforslaget fastsetter innkjøring til planområdet fra Hesselbergsgate. Konflikt med gående og syklende kan oppstå, men avkjørselen er planlagt med god oversikt. Veiutformingen er planlagt ihht. gjeldende gatenorm og friskt er sikret.

Tollbugata har relativt liten trafikk og er blindvei mot Strømsø Torg.

Det smale tverrsnittet i Ryddinggangen krever at det velges gode løsninger for å sikre god fremkommelighet for øvrige trafikanter ved varelevering og avfallshenting. Løsninger som legger opp til at større kjøretøy må snu bør unngås.

Det er forventet økt andel gående og syklende i området som følge av boligutbyggingen.

Atkomst til boligene og bakgården vil være fra Ryddinggangen, Tollbugata, Hesselbergs gate og Dr. hansteins gate. Atkomst til forretningene vil være fra Dr. Hansteins gate.

Ryddinggangen kan bli et konfliktområde ettersom nedkjøring til parkeringskjeller, og varelevering og renovasjon, også befinner seg her. I tillegg er gatetverrsnittet ganske smalt ved det vernede bygget i enden mot Tollbugata, med kun ca. 8 m bredde.

Interne gangveier tilrettelegger for trygg ferdsel gjennom kvartalet for gående og syklende.

Planforslaget generelt sikrer god sikt i kryss og ved avkjørsler. Hensynssone sikt er dimensjonert i hht. Drammens kommune gatenorm.

e) Estetikk og byggeskikk

Dr.Hansteinsgate blir gjennom pågående byutvikling, realisering av nye prosjekter og nytt gateløp en viktig by- og adkomstakse inn til kollektivknutepunktet og Strømsø Torg.

Idekonkurransen og etterfølgende planprosesser om fremtidig utvikling av bydelen har resultert i

planer om en vesentlig og markant og gradvis høyere bebyggelse i gateløpets nord-østside, fra Hesselberggate til jernbanestasjonen. Østre del ved stasjonen er allerede under realisering. Bysiluetten vil gjennom denne transformasjonen gjennomgå en markant endring og vil samtidig gi føringer for diskusjonen og standpunkt til byggehøyder for ny bebyggelse i gaten. Planområdets omkringliggende struktur, høyder og bygningskarakteristikker er uensartet og representerer arkitektur fra mange tidsepoker. Planforslaget foreslår og er organisert som delvis lukket kvartalsbebyggelse i motsetning til omkringliggende bystruktur med til dels åpne kvartaler og lamellbebyggelse i varierende høyder. Forslaget er i Tollbugata i samsvar med etasjeantall i Sentrumsplanen, men øker i samspill med bebyggelse på nordsiden av Dr. Hansteinsgate gradvis i høyde mot hjørnet ved Ryddinggangen. Kvartalet er foreslått med åpne gjennomganger inn fra 3 gatesider og sikrer offentlig ferdsel i samspill med indre del av kvartal og gårdsrom. Planforslagets byggehøyder mot nord-øst vil skjerme gårdsrom mot støy uten at gode solforhold reduseres på bakkeplan og samtidig gi planlagte boliger gode lysforhold og attraktivt utsyn. Kvartalets lange gateløp forutsetter oppdelte fasadeformater og lengder med variert og tilpasset material- og fargebruk i samspill med omkringliggende ny og bevaringsverdig bebyggelse.

f) Kulturminner

Planforslaget berører Tollbugata 37 og 39 og er vurdert som viktige kulturminner. Forslaget forutsetter at bygningene bevares og rehabiliteres, at ny bebyggelse i gateløpet utformes nåtidsrelatert, men at ny bebyggelse tilpasser seg og samtidig ivaretar gateløpets historiske karakter gjennom volumoppbygging og fasadeutforming.

g) Sosial infrastruktur

Det bor cirka 68 900 innbyggere i Drammen kommune (ssb desember 2017). Hovedtendensen i de senere år har vært at det er godt voksne boligkjøpere som etablerer seg sentralt, og relativt få barnefamilier som bosetter seg i sentrum. Dette stemmer med analysen utarbeidet av Norconsult i 2010, ”Barnehage- og skolebehovsanalyse for Drammen kommune 2010-2026”, som konkluderte med at det forventes få nye barnefamilier i bydelens inntaksområde til tross for at det er planlagt relativt mye boligbygging i området. Skolene i inntaksområdet har antatt tilstrekkelig kapasitet både på barnetrinnet og ungdomstrinnet til å ta den elevveksten som forventes i årene fremover.

Gjennomføringen av planforslaget antas å medføre begrenset behov for flere barnehage- og skoleplasser. Dette er avhengig av prosjektets endelige leilighetssammensetning og attraktivitet for barnefamilier.

Det tilrettelegges for å bygge i overkant 120 leiligheter. Med bakgrunn i antatte leilighetsstørrelser vurderes det at det vil bo ca. 160 -280 personer innenfor planområdet. Behovet for barnehageplasser vil utgjøre inntil 7 plasser og for skoleplasser ca. 7 plasser. Det er tilstrekkelig kapasitet på barnehage- og skole i området til å kunne dekke dette behovet.

Planforslaget medfører et begrenset servicetilbud innenfor planområdet (forretningsarealer).

h) Teknisk infrastruktur

I forbindelse med planarbeidet har COWI AS utarbeidet en vurdering av vann og avløp, herunder vann, brannslukking, spillvann, overvannshåndtering. Se vedlegg.....

Utviklingstomten er sentralt plassert i Drammen og kommunal infrastruktur finnes i omliggende veier. Over selve tomten (gnr/brn 110/572) går en kommunal VAledning. Ledning kategorisert som avløp felles, dvs. den er både tilknyttet overvann og spillvann. Med gjeldene planer for nye bygg er det behov for å legge om ledningen. Det er beskrevet 3 alternative løsninger som skal vurderes av kommunen. Det er mulig å se på «no-digg» løsninger for gjennomføring av to av alternativene.

Tilknytning av vann fra nytt leilighetskompleks anbefales til vannledning i Ryddingganga, det vil si til vannkum 11188 i krysset mellom Ryddinggata og Dr. Hansteins gate.

Tilknytning for overvann anbefales også her. Eksisterende vannkum (11188) kan være nødvendig å skifte ut.

Kommunal avløpsledninger for spillvann er i område stort sett kategorisert som avløp felles, det vil si at både spillvann og overvann er tilknyttet. Samtlige avløp felles (AF)-ledninger føres til pumpestasjon nord av utbyggingsområdet. Fra pumpestasjonen føres spillvannet i pumpeledning i Dr. Hansteinsgate mot sørøst og retning renseanlegg.

I krysset mellom Dr. Hansteins gate og Ryddingsgang finnes en kommunal overvannsledning OV315 som kommer fra nordvest og går over i en OVO1200 i retning nord med utløp i Drammenselva. Utløpsledningen mottar også eventuelt overløp fra pumpestasjonen. Kapasiteten til resipient (Drammenselva) ansees som normalt svært god. Ledig kapasitet på overvannsledning er ikke kjent.

Det anbefales å legge til rette for å fordøye overvann under fortau i Dr. Hansteins gate.

j) Universell utforming

Planforslaget sikrer god tilgjengelighet for bevegelseshemmede og orienteringshemmede til alle arealer og bygg innenfor planområdet. Det skal etableres universelle utformede gangforbindelser gjennom planområdet til omkringliggende gater og fortau. Dermed vil forslaget bidra til å bedre tilgjengeligheten også for gående uten tilknytting til området.

j) Naturmangfold

Naturmangfoldloven har bestemmelser om at offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal bygge på vitenskapelig kunnskap om artenes bestandssituasjon, naturtyper utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlag skal stå i rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Det finnes ikke registreringer i Naturbase som tilsier at man bør gjøre grundigere utredninger for dette i området.

Det er ingen eksisterende vegetasjon som utmerker seg som verneverdig innenfor planområdet. Ny vegetasjon vil bli tilpasset boligformål. Ved beplantning skal det kun benyttes vekster med lite allergifremkallende pollenutslipp.

Eksisterende vegetasjon og trær i Heselbergsgate skal ivaretas ved utbygging av kvartalet.

k) Miljøfaglige forhold

Gjennomføringen av planforslaget innebærer ikke endringer av mikroklima i området.

Det er utarbeidet sol- og skyggediagrammer for planforslaget for ulike årstider og tidspunkter på dagen som viser tilfredsstillende solforhold. Planforslaget tilrettelegger for energieffektive løsninger for oppvarming og belysning.

Ved gjennomføring av planforslaget vil klimagassutslippene reduseres. Det tilrettelegges ikke for noen forurensende virksomhet innenfor planområdet.

Drammen kommunes veileder for overvann påpeker at nedre deler av Strømsø sentrum vil kunne berøres av avrenning fra dalsidene. I eksisterende kart over flomveier vises ingen flomvei over utbyggingsområde og det forutsettes da at vann ledes i vei/gate ved flom.

Grunnvannstanden er ikke målt, men det antas å være høy grunnavstand. Det er ifølge retningslinjer i Flaum- og skredfare i arealplaner NVE 2/2011 [2] tilstrekkelig å ta utgangspunkt i 200 års flom. Dagens 200 års flomnivå ligger på kote +1,67 (NN2000) mens framtidig flomnivå for 2100 er estimert å være kote +2,19 med referanse til NVEs flomsonekart ved Drammenselven [3]. Tomten ligger i kote mellom +2 og +3 og er således på grensen til flomnivået framover.

Erfaringer fra andre prosjekter i området med tilsvarende grunnforhold tilsier at det i liten grad trenger inn vann i byggegrop. Det er planlagt med tett spunt rundt byggegropen, og spunten skal bli stående etter endt byggefase. Noe lokal grunnvannssenkning kan ikke utelukkes, men grunnvannstanden vil ta seg opp igjen eller stabilisere seg etter at betongkonstruksjonen under bakken er ferdig bygget.

l) Risiko- og sårbarhet

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse, viser til vedlegg. I ROS analysen er det utført en vurdering, der de overordnede farer/ tema først er gjennomgått basert på relevant sjekkliste. Basert på farekartleggingen ble det identifisert 12 uønskede hendelser som ble videre medtatt i risikovurderingen. Alle de uønskede hendelsene er vurdert til grønn, gul og oransje sone i risikomatriksen. ”Gule og Oransje hendelser” er akseptable, men må følges opp i form av tiltak. Risikoreduserende tiltak som må følges opp i den videre planleggingen og prosjekteringen er identifisert.

m) Økonomiske konsekvenser

Planforslaget får ingen økonomiske konsekvenser for Drammen kommune utover det som blir avtalt i en utbyggingsavtale. Det ble varslet oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale samtidig med varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet.

n) Juridiske forhold

Planforslaget fastsetter at før det kan gis ferdigattest skal de tilhørende krav være oppfylt. Dette gjelder ferdigstilling i henhold til godkjent utomhusplan av tilstøtende samferdselsarealer og tilhørende utomhusområder, samt ferdigstilling av nødvendige støyskjermingstiltak.

Byplans kommentarer og/eller suppleringer

Byplans kommentarer og/eller suppleringer

3 Forslagsstillers argumentasjon

3.1 Forslagsstillers faglige begrunnelse

<tekst>

Dette avsnittet utarbeides senere og etter at første møte og gjennomgang med Drammen kommune er foretatt.

Gi en faglig begrunnelse for planforslaget. Begrunn byplangrep, herunder valg av formål, disponering av tomta, etc. Dersom resultatet fra analyser og utredninger danner grunnlag for valg av løsning, skal dette redegjøres for. Vis eventuelt til aktuell analyse (f.eks sol/skyggeanalyse). Argumentasjonen kan illustreres, for eksempel med konseptskisse og prinsippsnitt. Skriv kort og konsist, i vanlige saker skal dette kapittelet ikke være mer enn 1-3 sider.

- **Bebyggelsesstruktur**
- **Høyder**
- **Topografi/ Terrengtilpasning**
- **Gangveier/ ganglinjer**
- **Uteoppholdsarealer**
- **Trafikk / adkomst/ parkering.**
- **Grøntstruktur**
- **Leilighetssammensetning og boligkvaliteter**
- **Muligheter for utbygging av øvrige arealer i kvartalet**