

# Planprogram for Tomtegata 36

## Detaljregulering med konsekvensutredning



**PLANPROGRAM FOR TOMTEGATA 36**  
Fastsatt i formannskapet 06.02.2024

**DRAMMEN KOMMUNE**  
PlanID 20230007

Plannavn	Detaljregulering for Tomtegata 36
Saksnummer	21/43210
Plan ID	20230007
Forslagsstiller	Scala CC Drammen AS
Fagkyndig plankonsulent	LPO arkitekter AS
Siste revisjon:	03.05.2024

## 0. Behandling og fastsetting av planprogrammet

Planprogrammet for Tomtegata har ligget til offentlig ettersyn med forslag om å utrede to høyde-alternativer (K+28 og K+40) som tilsvarer henholdsvis 6 og 9 etasjers høyde, samt med og uten gatestruktur. Det kom inn 20 uttalelser i varslingsperioden, og det ble ikke varslet innsigelser.

Planprogrammet ble i etterkant av offentlig ettersyn fremmet for formannskapet 06.02.2024, der kommunedirektørens forslag til vedtak var som følger:

*«Forslag til planprogram for Tomtegata 36, datert 18.12.2023, med tilhørende forslag til utredninger for konsekvensutredning, fastsettes i medhold av plan- og bygningsloven § 4-1.»*

Formannskapet fulgte ikke kommunedirektørens forslag, og fattet følgende vedtak:

*«Forslag til planprogram for Tomtegata 36, datert 18.12.2023, med tilhørende forslag til utredninger for konsekvensutredning, fastsettes i medhold av plan- og bygningsloven § 4-1 på følgende vilkår:*

- 1. Utredningsalternativ 1a og b og 2a tas ut.*
- 2. Utredningsalternativ 2b reduseres til kvote +24.»*

### 0.1 Forslagsstillers vurdering av utredningsalternativ

Vedtaket virker å være referert feil da forslagsstiller opplever at man ønsket å beholde gatestruktur. Derfor legges gatestruktur til grunn for utredningsalternativene i fortsettelsen.

På bakgrunn av vedtaket i formannskapet er de opprinnelige alternativene i planprogrammet tatt ut. Det nye hovedalternativet forholder seg til vilkårene i vedtaket, med ny bebyggelse med høyder på K+24 og videreføring av gatestruktur slik sentrumsplanen legger opp til.

### 0.2 Endringer i planprogrammet etter politisk behandling

- Punkt 0 Behandling og fastsetting av planprogram er lagt til i begynnelsen av dokumentet for å beskrive historikken og bakgrunnen for endringene som er utført.
- Punkt 4.1 Beskrivelse og forslagsstillers visjon er endret slik at plassering av bebyggelse og høyder beskriver det aktuelle hovedalternativet. Beskrivelse av en eventuell sammenkobling av bebyggelsen er fjernet.
- Figur 30 Foreløpig skisse av illustrasjonsplan er oppdatert slik at den kun viser alternativet med gatestruktur.
- Punkt 4.2 Alternativer for konsekvensutredningen er justert slik at det forholder seg til vedtaket i formannskapet.
- Punkt 4.2.1 Alternativ 0 (sammenligningsgrunnlaget) er justert iht. gatestruktur.
- Punkt 4.2.2 Alternativ 1 (hovedalternativet) er justert slik at alternativet og beskrivelsen forholder seg til vedtaket i formannskapet.
- Figur 34 Foreløpig 3D- illustrasjon av alternativ 1 er oppdatert iht. alternativet.
- Figur 35 Prinsippnitt av tilrettelagt programmering av etasjer i hovedalternativet er oppdatert iht. alternativet.
- Punkt 6.1 Oppstartsmøte, varslings og planprogram er justert med sakens gang og fastsettelse av planprogrammet.

## INNHALDSFORTEGNELSE

1	Innledning .....	4
1.1	Bakgrunn og hensikt med planarbeidet .....	4
2	Beskrivelse av planområdet.....	4
2.1	Beliggenhet .....	4
2.2	Planavgrensning.....	6
2.3	Eierforhold .....	6
2.4	Dagens situasjon.....	7
3	Rammer og premisser for planarbeidet.....	8
3.1	Aktuelt lovgrunnlag og statlige retningslinjer .....	8
3.2	Regionale rammer og føringer.....	9
3.3	Buskerudbyen areal og transportplan .....	10
3.4	Kommunale planer og føringer.....	11
3.5	Pågående planarbeid og relevante planer.....	18
3.6	Eksisterende forhold og registreringer.....	20
4	Beskrivelse av foreslått tiltak.....	26
4.1	Beskrivelse og forslagsstillers visjon .....	26
4.2	Alternativer for konsekvensutredningen.....	28
5	Utredningsbehov i planprosessen og viktige problemstillinger .....	30
5.1	Krav til innhold i KU og metode .....	30
5.2	Krav til planbeskrivelsen - utredningstema.....	30
5.3	Oppsummering av tema som skal konsekvensutredes og redegjøres for i planbeskrivelsen .....	31
6	Planprosess og medvirkning.....	36
6.1	Oppstartsmøte, varsling og planprogram .....	36
6.2	Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning.....	36
6.3	Medvirkning.....	36
6.4	Utbyggingsavtale.....	37
6.5	Fremdrift.....	37

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn og hensikt med planarbeidet

På vegne av forslagsstiller, Scala CC Drammen AS, har LPO arkitekter AS utarbeidet forslag til planprogram for Tomtegata 36 på Brakerøya i Drammen kommune. Planprogrammet er fremmet på bakgrunn av oppstartsmøtet som ble avholdt 15.03.2023.

Bakgrunnen for planarbeidet er basert på forslagsstillers visjon om å «utvide og komplettere destinasjonen CC Drammen på eiendommens østside. Tanken er et flerfunksjonsbygg over flere etasjer; handel i bunn og helse/kontor oppover. Dette må gjøres samtidig som man bevarer CC Drammen som et konkurransekraftig handels- og servicepunkt som er lett og tilgjengelig for kunden.»

Som et resultat av detaljreguleringen for det nye sykehuset vil det bli behov for en ny adkomst fra Tomtegata til eiendommen. Kommunen har besluttet at den nye avkjøringen fra eksisterende rundkjøring øst for planområdet skal gå over eiendommens nordøstlige hjørne, og dermed også over dagens nordlige adkomst. Planområdet er i dag ikke regulert, og en viktig del av planarbeidet vil derfor være å utarbeide bestemmelser som sikrer en bærekraftig utvikling basert på lokale premisser og identitet. Planrådets adkomst vil også bli en viktig del av planarbeidet.

Hensikten med planarbeidet er å utvikle eiendommen for CC Drammen ved å tilrettelegge for attraktive næringslokaler nær knutepunktet på Brakerøya, styrke bylivet i lokalmiljøet og stimulere til et grønt, bærekraftig og innovativt næringsliv tett på kollektivknutepunkt og eksisterende infrastruktur. Etablering av en slik bebyggelse vil kunne generere opp mot 1000 nye arbeidsplasser i Drammen kommune og bidra til å koble området opp mot det nye sykehuset som er under oppføring.

## 2 Beskrivelse av planområdet

### 2.1 Beliggenhet

Planområdet har en sentral beliggenhet på nedre Bragernes i bydelen Brakerøya, og omfatter det moderne kjøpesenteret CC Drammen. CC Drammen har et areal på ca. 19.500 m<sup>2</sup> med et bredt tilbud innen bl.a. handel, helse, trening, frisør, dagligvare og servering. Senteret huser i dag 37 butikker med god bredde innen kjede og nisjekonsepter, samt et eget helsehus som ble etablert i 2020. Området er et naturlig knutepunkt i bydelen.



Figur 1: Planrådets beliggenhet. Kilde: kart.finn.no

Planområdet har adkomst fra Tomtegata, nær avkjøringen fra E18 i sørgående retning og tilkomst fra Drammen sentrum. I øst ligger Drammensbrua (E18) og det nye sykehuset som er under oppføring. Eiendommen ligger i gangavstand (ca. 500 m) fra Brakerøya stasjon og øvrig kollektivtilbud, samt til Fjordparken og Drammenselva. I planområdets nordlige del ligger CC Drammen bussholdeplass som har hyppige avganger mellom Drammen sentrum, Lierbyen og Sætre.



Figur 2: Illustrasjon som viser 500 meters radius fra Brakerøya stasjon med markering av den aktuelle tomten.

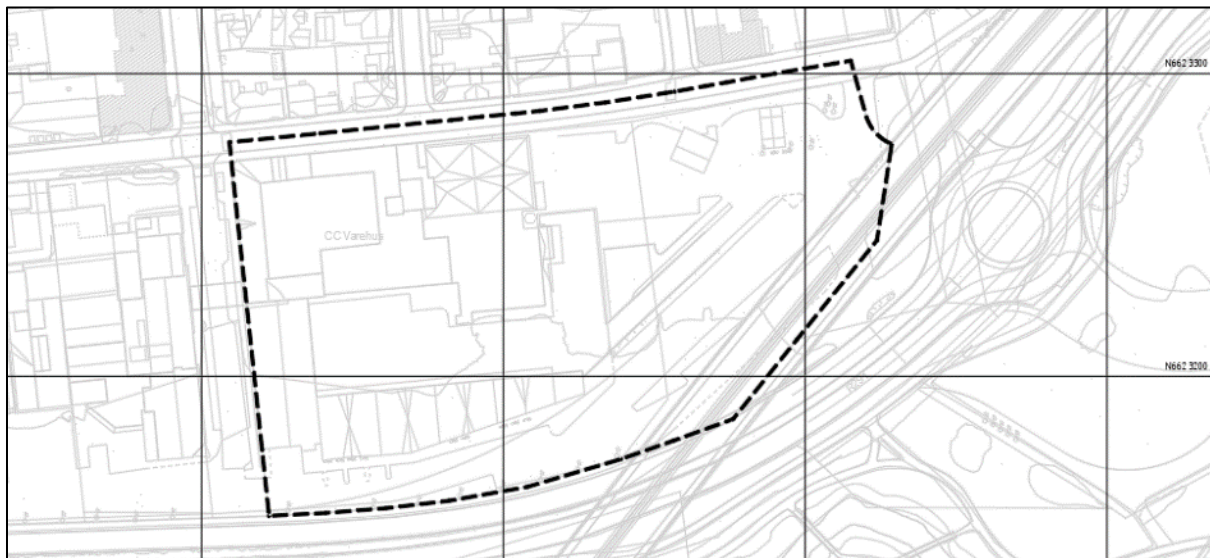
Planområdet ligger i et viktig utviklingsområde i kommunen med god variasjon av funksjoner. Vest for planområdet er det blant annet dagligvare, apotek, treningssenter og butikker, samt en Kiwi dagligvarebutikk nord for eiendommen. Området grenser til en firefelts vei, Nedre Strandgate, i sør. Mellom Nedre Strandgate og Drammenselva ligger Fjordparken, som strekker seg fra Holmenbrua og østover til Lier. Parken inneholder blant annet turveier, sitteplasser, treningsanlegg, grønstruktur, toalett og badestrand.



Figur 3: Planområdets beliggenhet med funksjoner.

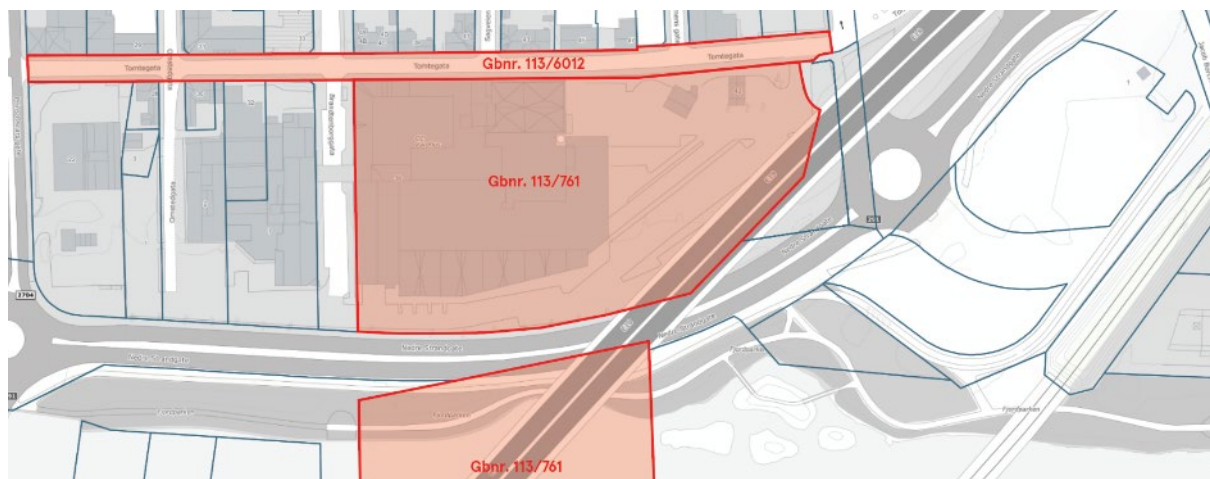
Den aktuelle tomten ligger innenfor en 500 meter radius fra Brakerøya stasjon. Stasjonen vil få økt betydning ved etableringen av det nye sykehuset tett inntil kollektivknutepunktet. Prosjektets nærhet til stasjonen og det nye sykehuset tilsier et utviklingspotensial som gir mulighet til å nå viktige miljømål ved fortetting i områdene tilknyttet knutepunktet.

## 2.2 Planavgrensning



Figur 4: Foreslått planavgrensning.

Den foreslåtte planavgrensningen følger gjeldende grenser for eiendommen med gårds- og bruksnummer 113/761, og omfatter deler av tilgrensende vegareal i nord (gbnr. 113/6012). Planområdet omfatter et areal på ca. 24 daa. Gjeldende eiendom for planinitiativet er markert med rødt i figuren under. Forslagsstiller er hjemmelshaver for eiendommen gbnr. 113/761.



Figur 5: Eiendommer som delvis omfattes av planområdet.

## 2.3 Eierforhold

Planområdet omfatter deler av følgende eiendommer:

Gnr./bnr.	Adresse	Hjemmelshaver
113/761	Tomtegate 36	Scala CC Drammen AS
113/6012	Eiendommen har ingen adresse	Drammen kommune

## 2.4 Dagens situasjon

Bebyggelsen innenfor planområdet består av et kjøpesenter på ca. 19 500 m<sup>2</sup> BRA med tilhørende parkeringsareal, en hall for bilvask og en selvbetjent drivstoffstasjon. Store deler av bebyggelsen på tomten har vokst frem omkring eldre bebyggelse etablert i forbindelse med trikotasjeindustri på tidlig 1900-tall, og er i dag kjent som CC Drammen. Gamle CC Drammen ble åpnet allerede i 1967 og ble i 2017 re-åpnet med 8000 m<sup>2</sup> nybygg og 7000 m<sup>2</sup> rehabilitert bygningsmasse. Som en del av rehabiliteringen ble bl.a. hjørnebygget brakt tilbake til sitt originale uttrykk ved å fjerne platekledningen.



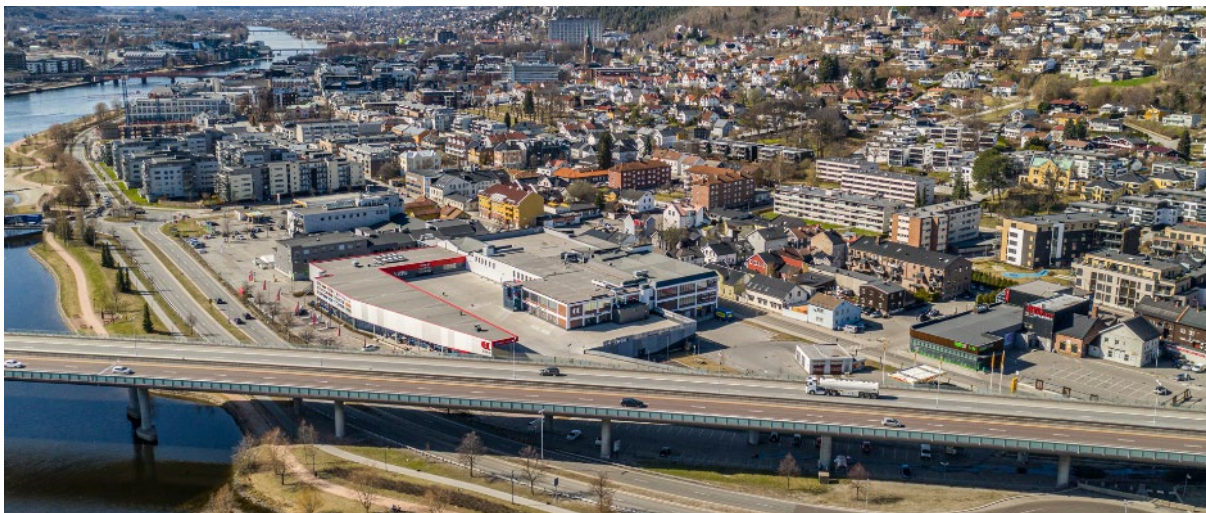
Figur 6: Dronebilde av eksisterende bebyggelse sett mot sør-vest.

Den ubebygde delen av eiendommen omfatter hovedsakelig areal avsatt til parkering, og omfatter ca. 211 parkeringsplasser på bakkeplan. Det er i tillegg 90 parkeringsplasser på taket (plan 2) av eksisterende kjøpesenter. I forhold til gjeldende parkeringsnorm for bil (Parkeringsstrategi med parkeringsveileder, vedtatt 14.06.2023) ligger dagens parkeringsdekning over norm (jf. norm for parkeringssone 1):

Dagens situasjon		Gjeldende parkeringsnorm for bil	
Formål	Areal	Formål	Beregningsgrunnlag
Kontor	ca. 793 m <sup>2</sup>	Kontor	Maks 0,5 / 100 m <sup>2</sup> BRA
Forretning/kjøpesenter	ca. 18 707 m <sup>2</sup>	Forretning/kjøpesenter	Maks 1 / 100 m <sup>2</sup> BRA
Antall p-plasser	301 p-plasser	Krav	191 p-plasser

I forhold til gjeldende parkeringsnorm for sykkel ligger dagens parkeringsdekning under norm (jf. norm for parkeringssone 1):

Dagens situasjon		Gjeldende parkeringsnorm for sykkel	
Formål	Areal	Formål	Beregningsgrunnlag
Kontor	ca. 793 m <sup>2</sup>	Kontor	Minimum 2 / 100 m <sup>2</sup> BRA
Forretning/kjøpesenter	ca. 18 707 m <sup>2</sup>	Forretning/kjøpesenter	Minimum 2 / 100 m <sup>2</sup> BRA
Antall p-plasser (sykkel)	50 p-plasser	Krav	390 p-plasser



Figur 7: Dronebilde av omkringliggende bebyggelse.

Området rundt planområdet består i all hovedsak av et bebygd miljø, med bebyggelse fra flere epoker og i ulike byggestil. Langs Tomtegata er det en stor andel småhusbebyggelse over 2-3 etasjer, samt en nyere Kiwi-butikk som ble utvidet i 2018.

### 3 Rammer og premisser for planarbeidet

Planarbeidet skal sikre at statlige, regionale og kommunale lover, planer og retningslinjer blir ivarettatt. Følgende rammer og premisser ligger til grunn for planarbeidet:

#### 3.1 Aktuelt lovgrunnlag og statlige retningslinjer

Statlige og fylkeskommunale føringer som ligger til grunn:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 (14.05.2019)
- Plan- og bygningsloven (27.06.2008)
- Forskrift om konsekvensutredning (21.06.2017)
- Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven (feb. 2020)
- Forurensningsloven (13.03.1981)
- Naturmangfoldloven (19.06.2009)
- Kulturminneloven (09.06.1978)
- Veglova (21.06.1963)

##### 3.1.1 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planlegging har som mål å ivareta barn og unges interesser i planleggingen. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot støy, trafikkfare og annen helsefare. Ved omdisponering av areal brukt eller egnet for lek skal det skaffes fullverdig erstatning.

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

Hensikten med retningslinjene er å oppnå bedre samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Planlegging skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.



### 3.1.3 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagasser, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).

### 3.1.4 Andre aktuelle retningslinjer og veiledere

- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- Flaum- og skredfare i arealplaner (NVE, retningslinje nr. 2/2011)

## 3.2 Regionale rammer og føringer

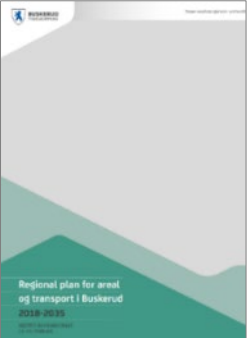
### 3.2.1 Regional plan for areal og transport for Buskerud 2018–2035

Vedtatt 15. februar 2018.

Regional plan for areal og transport har til hensikt å fremme bærekraftig utvikling og vekst i Buskerud, med mål om levende byer og tettsteder. Planen skal blant annet tilrettelegge for:

- Gode boligområder
- Arbeidsplasser
- Tjenester
- Opplevelser

I planen defineres det tre felles mål med tilhørende innsatsområder som har til hensikt å legge føringer for hvordan man skal møte utfordringene i fylkeskommunen:



HOVEDMÅL			
Et sterkt og bærekraftig Buskerud med <ul style="list-style-type: none"><li>• byer og tettsteder med gode levekår</li><li>• reduserte klimagassutslipp</li><li>• mindre transportbehov</li></ul>			
INNSATSONOMRÅDER MED DELMÅL			
<b>By- og stedsutvikling</b> Attraktive, levende, miljøvennlige og kompakte byer og tettsteder der mennesker trives	<b>Arealbruk</b> Arealbruk som reduserer transportbehovet og styrker byer og tettsteder.	<b>Transport</b> Et trafiksikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem.  I byområdene skal veksten i persontransport tas med gange, sykkel og kollektiv.	<b>Arealvern</b> Areal-, natur- og kulturressurser forvaltet i et langsiktig bærekraftig perspektiv.

Figur 8: Mål og innsatsområder i Regional plan for areal og transport for Buskerud 2018–2035. Kilde: Viken Fylkeskommune.

By- og tettstedsstrukturen bygger på Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen. Den har som utgangspunkt at en flerkjernet utvikling kan styrke Osloregionens internasjonale konkurransekraft, og samtidig være en nødvendig del av den kursendring som må til for å nå nasjonale og regionale klimamål. En flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Det utvider arbeidsmarkedet, styrker bosettingen utenfor Oslo, og bedrifter i hele regionen får større tilgang på kompetanse.

Kommunene må legge til rette for næringsutvikling ved å sikre tilstrekkelig med egnede arealer, variasjon av typer og beliggenhet for å dekke både næringslivets og det offentliges arealbehov. ABC-prinsippet for arbeidsplasslokalisering skal legges til grunn. Virksomheter som tiltrekker mange mennesker ønskes lokalisert i A-områder. Eksempler på virksomhet som bør lokaliseres i A-områdene er kontorbedrifter som har mange ansatte og/eller besøkende, samt besøksintensive tjenester som handel, sykehus og kommunehus. Områdene har høy arealutnyttelse.

### 3.2.2 Regional planstrategi 2020–2024 – Veien til et bærekraftig Viken

Vedtatt 18. desember 2020.



Den regionale planstrategien har som formål å være en veiviser for hvordan Viken skal utvikles til å bli et mer bærekraftig samfunn. Planstrategien er basert på FNs bærekraftsmål og fremmer langsiktige utviklingsmål for Viken. Det er definert seks ulike innsatsområder:

1. Livskvalitet, velferd og like muligheter
2. Bærekraftig og rettferdig økonomisk system
3. Bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring
4. Redusert klimagassutslipp og energiomlegging
5. Helhetlig by- og stedsutvikling
6. Miljø, økosystem og biologisk mangfold

### 3.2.3 Regional plan for kulturminnevern i Buskerud 2017–2027 – «Kulturminnekompasset»

Vedtatt 27. april 2017.

Regional plan for kulturminnevern i Buskerud 2017–2027 skal være et samhandlingsverktøy for hele kulturarvsektoren i Buskerud. Den regionale planen skal sikre godt vern og bærekraftig bruk av fylkets kulturminner og kulturmiljøer.

Planen har et hovedmål: «bruk av kulturarven som en ressurs i en bærekraftig samfunnsutvikling». Videre har planen tre delmål som vil oppnås ved at flere aktører samarbeider innenfor de valgte satsningsområdene. Samarbeid mellom den offentlige forvaltningen, museene, frivillige og private vil bidra til at kulturarven blir en ressurs i samfunnsutviklingen på en bærekraftig og forsvarlig måte.

1. Bred formidling av Buskeruds kulturarv.
2. Vern og bærekraftig bruk av Buskeruds kulturarv.
3. Helhetlig kunnskapsgrunnlag, høy kompetanse og styrket samhandling om kulturminnevern i Buskerud.

### 3.2.4 Regional plan for verdiskaping og næringsutvikling 2015–2020

Vedtatt 10. desember 2014.

Regional plan for verdiskaping og næringsutvikling skal legge til rette for en fremtidsrettet og bærekraftig næringsutvikling i Buskerud. Planens visjon er nyskaping, samspill og globale vinnere, og har som mål å få økt verdiskaping og produktivitet.

Planen har fem temaområder:

- Vertskapsattraktivitet- tiltrekke og beholde kapital, bedrifter og talenter.
- Kompetanse- relevant kompetanse for fremtidens arbeidsliv.
- Klynger og nettverk- flere sterke klunger og nettverk med verdiskaping som hovedmål.
- Entreprenør- fremme flere vekstetablerere med innovasjonshøyde.
- FoU og innovasjon- flere innovative virksomheter, i nasjonal og global konkurranse.
- Samferdsel- påvirke for å sikre mer effektiv transport av personer og gods for næringslivet.

### 3.3 Buskerudbyen areal og transportplan

I Nasjonal Transportplan er Buskerudbyen definert som en av de ni største byområdene i landet. Partnerne i Buskerudbyen har laget en felles areal- og transportplan. Den skal bidra til å utvikle attraktive byer og tettsteder, og få flere til å reise kollektivt, sykle og gå.

Hovedstrategien er at flest mulig nye boliger og arbeidsplasser skal etableres innenfor fem regionale utviklingsområder. De skal utvikles som knutepunkt for kollektivtrafikk. Det sentrale Drammen er den største bykjernen som omfattes av strategien.

I planen er det definert fire hovedmål:

- Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig.
- Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere.
- Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner.
- Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner.

Samarbeidet ble inngått i januar 2010. Til sammen har partnerne ansvaret for all offentlig utvikling innen transport, miljø og arealutvikling i Buskerudbyen. Felleskapet planlegger og koordinerer tiltak for hvordan befolknings- og trafikkveksten kan møtes på best mulig måte. Gjeldende avtale kalles Buskerudbypakke 1, og varer ut 2025.

### 3.4 Kommunale planer og føringer

#### 3.4.1 Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2040

Visjonen «Et godt sted å leve» omfatter alle livets faser, sett fra innbyggernes ståsted. Et godt sted å leve er et sted hvor innbyggerne er inkludert og finner sin plass i storsamfunnet og har gode opplæringstilbud, boliger tilpasset livets ulike faser, attraktive arbeidsplasser, et variert handels- og servicetilbud, stor bredde i både organiserte og uorganiserte aktivitets- og fritidstilbud, mulighet til å utøve sin tro, godt utbygd infrastruktur og et trygt omsorgstilbud.

Samfunnsdelen har et hovedmål om at Drammen skal bli Norges grønneste kommune – et sirkulært og klimarobust lavutslippssamfunn der det er naturlig å velge miljøvennlig.

Samfunnsdelen har også et mål om at Drammen er et næringsssentrum. Et nytenkende, mangfoldig og innovativt næringsliv er viktig for å sikre fremtidens sysselsetting og legge grunnlaget for vekst i folketallet, større skatteinntekter og god velferd. Drammen har et geografisk fortrinn som knutepunkt vest for Oslo, og kommunen har alle forutsetninger for å være en nytenkende og imøtekommende vertskommune for næringslivet med en mangfoldig og miljøvennlig næringsprofil. Et godt samspill mellom næringslivet og utdanningsinstitusjonene er avgjørende for å tiltrekke seg studenter og viktig kompetanse.

Arealstrategien legger vekt på samordnet areal- og transportplanlegging. For næringsutvikling og næringsarealer legges følgende prinsipper til grunn:

- Sikre tilstrekkelige og egnede arealer til eksisterende næring og nyetableringer.
- Legge til rette for et variert næringsliv i kommunen ved å vektlegge sammenheng mellom næring og det enkelte steds potensiale.
- Legge til rette for næringsutvikling som spiller på og styrker regionen som helhet.
- Legge til rette for arealformål som gir fleksibilitet til å møte strukturelle forandringer i arbeids- og næringslivet.

For utvikling av bysentrum, tettsteder og kommunedeler legges følgende prinsipper til grunn:

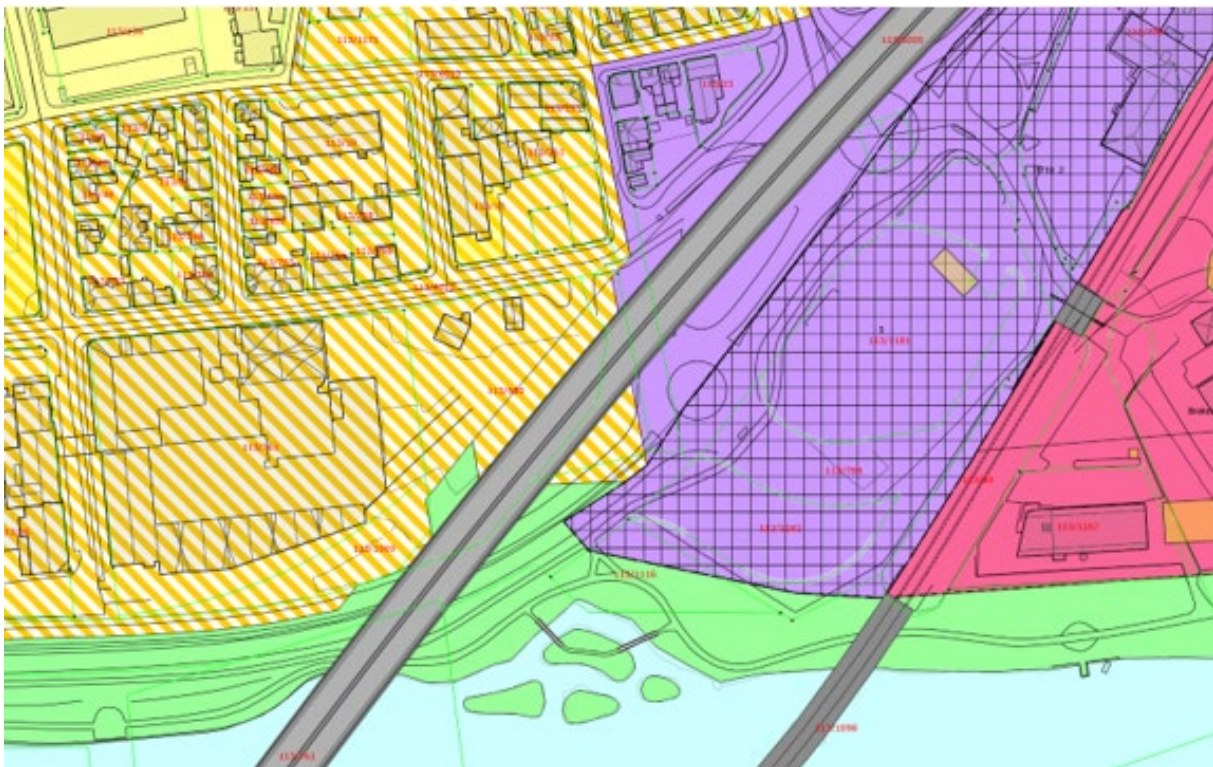


Figur 9: Politiske satsningsområder.

- Prioritere utvikling av Drammen som regionhovedstad og sikre utvikling i Mjøndalen/Krokstadelva og Svelvik som mindre by- og sentrumsområder.
- Sikre utvikling i eksisterende tettsteds- og senterstruktur i kommunedelene, basert på det enkelte steds kvaliteter.
- Sikre tilgang til arenaer for idrett, kultur og aktivitet.
- Utviklingen skal bygge på eksisterende stedsidentitet og særpreg og sikre vern av kulturmiljøer og kulturminner.
- Legge til rette for arealformål som gir fleksibilitet til å møte strukturelle forandringer i arbeids- og næringslivet.

### 3.4.2 Kommuneplanens arealdel 2014 – 2025

I kommuneplanens arealdel 2014–2025 er planområdet avsatt til kombinert bebyggelse- og anleggsformål. En liten del av området mot E18 er avsatt til grønnstruktur i forbindelse med Fjordparken.



Figur 10: Utsnitt av plankartet for gjeldene kommuneplan. Kilde: Drammenskart.

Høydene innenfor det aktuelle planområdet skal følge sentrumsplanen som angir en maksimal gesimshøyde på 10 meter. Gjennom planprosess for knutepunktutvikling rundt Strømsø torg og Høgskolen/Papirbredden er det konkludert med at byggehøyder opp mot 32–37 m kan vurderes for enkeltbygg. I tillegg åpnes det for å vurdere totalt inntil 1 til 2 høyhus over 37 m.

Planområdet for Tomtegata 36 er ikke pekt ut som strategisk punkt for høy bebyggelse i gjeldende kommuneplan. Planen ble vedtatt før vedtaket om lokalisering av nytt sykehus på Brakerøya. Det nye sykehuset introduserer nye høyder og tyngre utnyttelse og vil sannsynligvis medføre en transformasjon av østre del av sentrum. I ettertid har detaljregulering for nytt sykehus i Drammen (planID O602409) blitt vedtatt med høyder inntil K+55 mot E18, noe som tilsvarer omtrent 12 næringsetasjer.

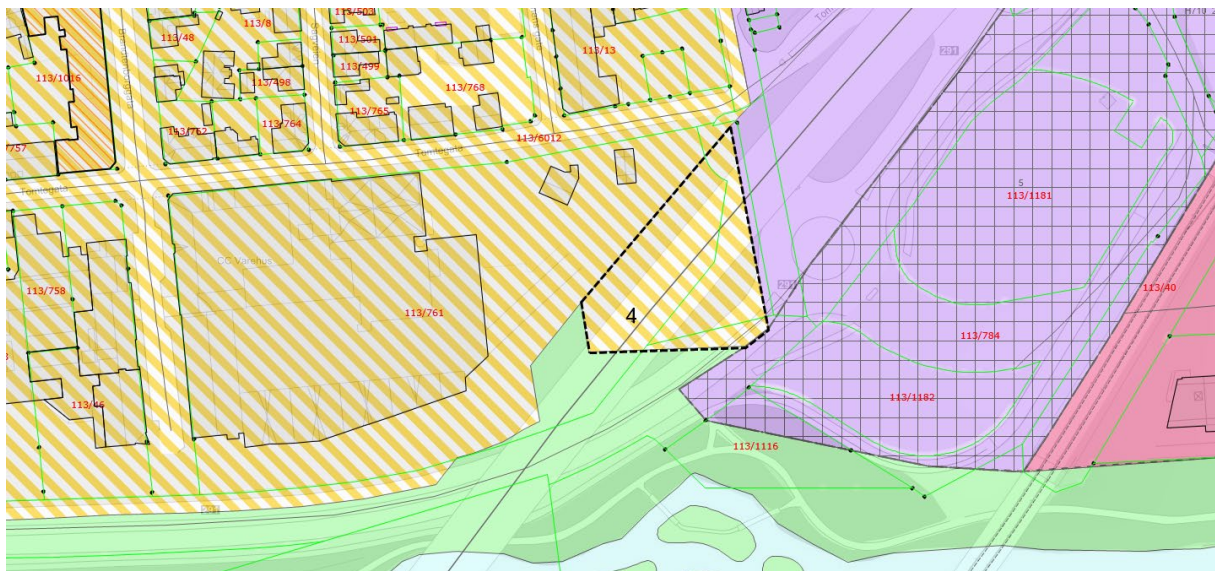
I alle plan- og byggesaker skal det inngå en redegjørelse for og vurdering av tiltakets estetiske sider, både i forhold til seg selv, til omgivelsene og til fjernvirkning. I forhold til estetiske krav til bebyggelsen, og hensyn til landskap og kulturminner nevnes blant annet:

- 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.
- Kulturverdier i bebyggelsen skal ivaretas, både ved ombygginger og nybygging.

Deler av planområdet i øst ligger innenfor område 4 i kommuneplanens arealdel som omfattes av følgende rekkefølgekrav:

### **1.2 Rekkefølgekrav (pbl § 11-9 nr.4)**

*For område 4 (kombinert formål bebyggelse i enden av motorvegbrua på Brakerøya) må samferdselstiltak være sikret gjennomført før det tillates utbygging i området. Hensyn til veien, byggegrenser og støyforhold skal ivaretas ved planlegging og utbygging.*



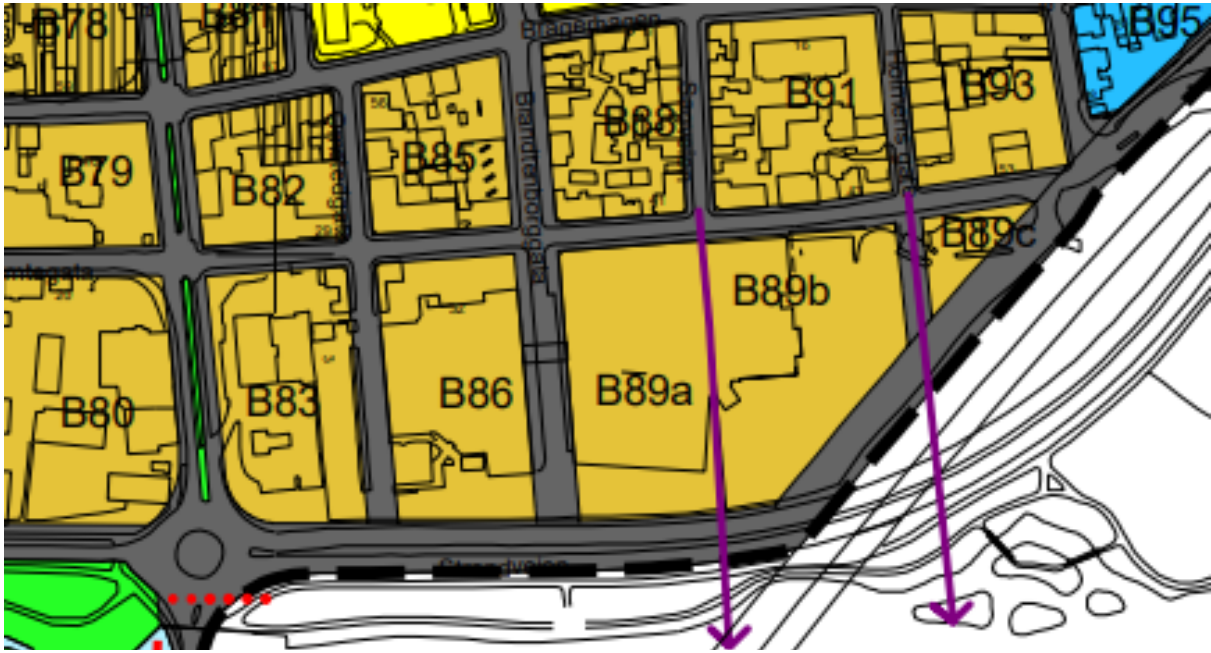
Figur 11: Utsnitt av område 4 (vist med sort stiplede linje). Kilde: Drammenskart.

Alle søknadspliktige tiltak etter § 20-1 skal ta hensyn til tilgjengelighet for gående, syklende og reisende med kollektivtransport, trafiksikkerhet og framkommelighet på berørt veinett. Kommunens veileder for parkering skal legges til grunn ved utformingen. Plassering og fordeling mellom plasser for biler og sykler skal vises på egen parkeringsplan.

På areal avsatt til næringsformål øst for det aktuelle planområdet (mellom E18 og Bragernesløpet) på Brakerøya (lilla markering i kommuneplanen) tillates kun nyetablering av næringsvirksomhet som etter kommunens skjønns tilfredsstillende kravet til høy arbeidsplassintensivitet, og utnytter Brakerøyas tilknytning til jernbanen. Etableringen av nytt sykehus ligger i deler av disse arealene.

### **3.4.3 Sentrumsplanen**

Kommunedelplan sentrum, vedtatt av Drammen Bystyre 30. mai 2006 gjelder sammen med gjeldende kommuneplan. Eksisterende bebyggelse ligger innenfor kvartal B89a og delvis B89b. Den nye bebyggelsen er planlagt etablert innenfor felt B89b og B89c.



Figur 12: Utsnitt av sentrumsplanens plankart. Kilde: Drammenskart.

Utdrag av bestemmelser som har betydning for planlegging av bebyggelse innenfor det aktuelle planområdet:

### Friområder/byrom, torg og plasser

Plankartet viser to siktakser (lilla piler) gjennom det aktuelle planområdet som forlengelse av den bakenforliggende kvartalsstrukturen. Hensikten er å sikre siktaksene ved endret utnyttelse av området.

#### Bestemmelser

- I parker og ved turveier tillates det ikke oppført bygg eller anlegg som er til hinder for områdenes bruk som rekreasjonsområde og friluftslivsområde. Det skal tilrettelegges slik at friområder blir tilgjengelig for alle brukergrupper.
- Et sammenhengende bygulv med områdevis variasjoner skal være utgangspunktet for utforming av byrommene i sentrum. Formgivning og materialkvalitet skal ha et langsiktig perspektiv. Materialvalg og utforming skal hensynta alle brukergrupper.
- Gater som er siktakser mot elva skal holdes åpne, fri for sikthindrende møblering og installasjoner. Gjenbygde gateløp i kvartalsstrukturen skal visuelt gjenåpnes ved ny bruk/nybygging.

### Krav til utforming og omgivelseskvalitet

#### Bestemmelser

- Det stilles høye krav til estetikk, utforming og materialkvalitet innenfor hele planområdet.
- Nye bygninger og anlegg, samt endring av eksisterende, skal utformes i samspill med omgivelsens karakter og form. Bebyggelsen skal ha bygningsformer, volumer og materialvalg tilpasset omgivelsene. Bebyggelsen skal fremme gode gate- og uterom, og ta vare på og utvikle eksisterende bybilde.
- Minimum 5 m eller 80% (største faktor gjelder) av førsteetasjes fasade skal for publikumsrettet virksomhet være vindu eller inngang. Tildekking av vinduer tillates ikke.
- Nye fasader skal respektere det eksisterende gaterom med hensyn til rytme, skala, vinduer og fargesetting.

- Atkomst til publikumsrettet virksomhet som ligger til offentlig gate skal være fra gaten.
- Sikkerhetsgitre skal være innvendig montert.
- I alle større plan- og byggesaker skal inngå en redegjørelse for, og vurdering av, tiltakets estetiske sider, både i forhold til seg selv, til omgivelsene, til gaterom og fjernvirkning. Det kan i den enkelte byggesak gis spesielle krav til dokumentasjon.

#### Retningslinjer

- Tilpasninger til eksisterende bysituasjon og eksisterende bebyggelse bør skje på en slik måte at det gis rom for ny tidsmessig arkitektur av høy kvalitet, der ikke vernehensyn krever sterk formstyring.

#### Byggehøyder

Der det ikke er angitt andre høyder i gjeldende reguleringsplan gjelder følgende maksimale gesimshøyder/høydekategorier for ny bebyggelse:

<b>G+</b>	Gesimshøyder over 16 meter tillates kun i medhold av reguleringsplan		
<b>Gh16</b>	=	16 meter	(6 etasjer med øverste etasje tilbaketrukket)
<b>Gh13</b>	=	13 meter	(5 etasjer med øverste etasje tilbaketrukket)
<b>Gh10</b>	=	10 meter	(4 etasjer med øverste etasje tilbaketrukket)
<b>Gh7</b>	=	7 meter	(3 etasjer med øverste etasje tilbaketrukket)

- Mønehøyden kan være maksimalt 3 meter høyere enn gesimshøyden
- Der det ikke benyttes skråtak skal øverste etasje være tilbaketrukket minimum 3 meter fra fasadelivet mot gate. · Skråtak mot gata skal maksimalt ha 45 graders helling.
- Ved fastsettelse av byggehøyder skal det i tillegg tas hensyn til nærliggende eksisterende bebyggelse, spesielt verneverdig bebyggelse, og gaterommet. Byggehøyder skal alltid vurderes nærmere i det enkelte prosjekt. Lavere byggehøyder kan derfor fastsettes i den enkelte byggesak eller reguleringsplan. Takformen skal vurderes i hver enkelt sak.
- Gesimshøyder er ikke angitt for:  
Offentlige områder og områder som anses ferdig utbygd, her fastlegges høyde i forhold til eksisterende bebyggelse og omgivelsene. Områder som er regulert og hvor reguleringsplanen skal beholdes, her henvises det til reguleringsplanen. Verneområder, her gjelder bestemmelsene i pkt. 2.5, og byggehøyder fastsettes gjennom reguleringsplan eller i den enkelte sak.

#### Kulturminner

Planen stiller krav til kulturminner. Det er i planen ikke avsatt bevaringsområder i eller rundt det aktuelle planområdet.

#### Bybebyggelse/blandet formål

##### Bestemmelser

- Innenfor områdene tillates boliger med tilhørende anlegg, næringsvirksomhet begrenset til forretning, kontor, service, og allmennyttige formål.
- Forretningsvirksomhet tillates når forretningen er under 3000 m<sup>2</sup> BTA. Bebyggelsen må forholde seg til gate- og kvartalsstrukturen. Lukkede fasader mot tilliggende gater er ikke tillatt og atkomst til hver enkelt forretning (som ligger mot gate) skal sikres direkte fra offentlig gate.
- Det er ikke tillatt med virksomhet som medfører vesentlige trafikk- eller miljømessige ulemper eller fare for omgivelsene. Områdene skal betjenes fra gater på en slik måte at det ikke er til sjenanse for omkringliggende boligbebyggelse.

### Retningslinjer

- Bar- og restaurantvirksomhet tillates unntaksvis, og kun etter nærmere vurdering av eventuelle ulemper for boliger i nærområdet.

#### 3.4.4 Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø i Drammen (2018)

Hovedprinsippet bak planen er å sikre en byutvikling på byhistoriens premisser, basert på at Drammen fortsatt skal kunne vokse og utvikle seg som en moderne by. I planen er det lagt vekt på å finne balansen mellom bevaring og utvikling, og foreslå tiltak som sikrer at utviklingen skjer med et bevisst forhold til de verdiene og historiene kulturminnene representerer.

Planen har tre hovedmål for kulturforvaltningen i Drammen kommune:

- Sikre en kunnskapsbasert byutvikling på byhistoriens premisser.
- Sikre en langsiktig, bærekraftig tidshorisont for kulturminnearven, der hensynet til fellesskapets interesser blir ivaretatt framfor et kortsiktig perspektiv.
- Sikre at kulturarven blir premissgiver for utviklingen på steder der viktige kulturminner og kulturmiljøer berøres.

#### 3.4.5 Parkeringsstrategi med parkeringsnorm (2023)

Ny parkeringsstrategi med parkeringsnorm ble vedtatt 14.06.2023 og består av to deler:

- parkeringsstrategien
- parkeringsnormen

Parkeringsstrategien beskriver hvordan Drammen kommune ønsker å bruke parkering til å videreutvikle kommunen.

Dette innebærer blant annet overordnede mål for parkering, tidsbegrensning for parkering, prinsipper for parkeringsavgifter, parkering for elbiler og hydrogenbiler, tilrettelegging for bildeling, parkering for sykler, parkering for mikromobilitet, samt boligsone- og beboerparkering.

Parkeringsnormen gir konkrete bestemmelser og retningslinjer om parkering ved nybygging og omregulering. I dette inngår blant annet en inndeling av kommunen i tre ulike soner med ulike parkeringskrav, krav til antall parkeringsplasser både for bil og sykkel ut fra type arealbruk og sone, krav til antall parkeringsplasser for forflytningshemmede, frikjøpsordning fra parkeringskrav, samt krav til lokalisering, utforming og kvalitet for parkeringsplassene både for sykkel og bil.

Planområdet omfattes av parkeringszone 1 og omfattes av følgende parkeringskrav for bil:

Arealformål	Beregningsgrunnlag	Krav til antall parkeringsplasser for bil		
		Sone 1	Sone 2	Sone 3
<b>Bolig</b>	I sone 1 og 2 boenhet eller 70 m <sup>2</sup> BRA I sone 3 boenhet	Min 0,2 Maks 0,6	Min 0,5	Min 2 for første boenhet, deretter min 1 for hver neste boenhet
<b>Kontor</b>	100 m <sup>2</sup> BRA	Maks 0,5	Maks 0,7	Maks 1,0
<b>Forretning/kjøpesenter</b>	100 m <sup>2</sup> BRA	Maks 1,0	Min 0,5 Maks 2,0	Min 1,0 Maks 3,0
<b>Offentlig og privat tjenesteyting</b>	100 m <sup>2</sup> BRA	Maks 1,0	Maks 2,0	Min 1,0 Maks 3,0
<b>Servering</b>	100 m <sup>2</sup> BRA	Maks 1,0	Maks 2,0	Min 1,0 Maks 3,0



Det skal settes av parkeringsplasser for bil for forflytningshemmede etter følgende regler:

- Minimum 5 prosent av plassene i parkeringsanlegg inntil 200 plasser
- Minimum 2 prosent av plassene i parkeringsanlegg med over 200 plasser
- Prosentandelen skal regnes av antallet parkeringsplasser som bygges.

Vanlige avrundingsregler benyttes. For parkeringsanlegg med færre enn 10 plasser, skal det imidlertid alltid være minst én parkeringsplass tilrettelagt for forflytningshemmede.

Reduksjon i kravene til antall parkeringsplasser for bil kan vurderes der det legges opp til sambruk. Det skal utarbeides mobilitetsplan som grunnlag for vurdering av eventuell reduksjon av kravene.

Parkeringskrav for sykkel innenfor sone 1:

Arealformål	Beregningsgrunnlag	Krav til antall parkeringsplasser for sykkel		
		Sone 1	Sone 2	Sone 3
Bolig	I sone 1 og 2 boenhet eller 70 m <sup>2</sup> BRA I sone 3 boenhet	Min 2,0	Min 2,0	Min 2,0
Kontor	100 m <sup>2</sup> BRA	Min 2,0	Min 2,0	Min 2,0
Forretning/kjøpesenter	100 m <sup>2</sup> BRA	Min 2,0	Min 2,0	Min 2,0
Offentlig og privat tjenesteyting	100 m <sup>2</sup> BRA	Min 2,0	Min 2,0	Min 2,0
Servering	100 m <sup>2</sup> BRA	Min 2,0	Min 2,0	Min 2,0

Både sykkelparkeringsplasser for ansatte og besøkende inngår i kravene.

### 3.4.6 Sykkelplan 2021–2031

Sykkelplanen består av en spesifisering av Drammen kommunes mål og angir satsningsområder for sykkelstrategien for kommunen. Planen skal være et verktøy for videre planlegging og utbygging av sykkelnettet.

Drammen kommunes visjon for sykkelsatsningen frem mot 2031 er at «*Drammen skal være Norges beste sykkelkommune, med god tilrettelegging for sykling i og mellom alle kommunedelene*». Ut ifra visjonen er det et hovedmål og to delmål som skal være førende for sykkelstrategien.

- Hovedmål: flere sykler og alle sykler mer.
- Delmål 1: Sykkelandelen i sentrumsområdene i Drammen og Mjøndalen skal være 20% i 2031. Sykkelandelen i de øvrige områdene av kommunen skal være minst 8% i 2031.
- Delmål 2: minst 20% av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

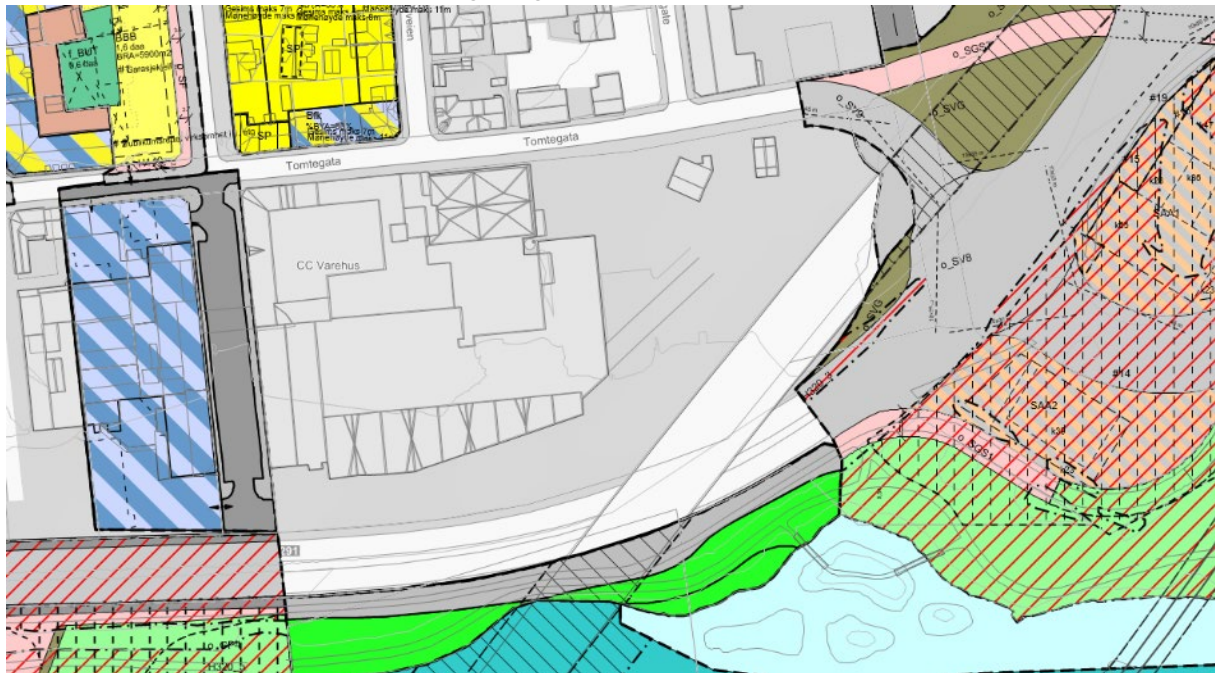
Drammen kommunes parkeringsstrategi med parkeringsveileder angir kravene som stilles til utbyggere med tanke på antall sykkelparkeringsplasser og utforming.

Formål	Beregningsgrunnlag	Krav til antall sykkel-parkeringsplasser
Bolig	Bruksenhet eller 70 m <sup>2</sup> BRA	Minimum 2,0
Kontor	100 m <sup>2</sup> BRA	Minimum 2,0
Forretning/service	100 m <sup>2</sup> BRA	Minimum 2,0

Figur 13: Parkeringsnorm for sykkel ved bolig, kontor og forretning/service i Drammens kommunes parkeringsstrategi med pareringsveileder (2018).

### 3.4.7 Gjeldende regulering

Det aktuelle planområdet er per i dag uregulert.



Figur 14: Utsnitt fra gjeldende regulering. Kilde: Drammenskart.

### 3.5 Pågående planarbeid og relevante planer

#### Rullering av kommuneplanens arealdel

Den 12. desember 2022 vedtok kommunestyret å legge forslaget til ny kommuneplanens arealdel for Drammen 2023–2035 ut til høring og offentlig ettersyn.

Høringsperioden var fra 19.01.23– 15.03.23.

Forslaget til ny arealdel viderefører mange av bestemmelsene og retningslinjene fra gjeldende kommuneplan og sentrumsplanen når det gjelder høyder og struktur i Drammen sentrum. Hele planområdet er avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg i høringsversjonen av plankartet. De to kvartalene nord for det aktuelle planområdet er foreslått avsatt til hensynsone for bevaring kulturmiljø.



Figur 15: Utsnitt av kommuneplanens arealdel på høring. Kilde: Drammenskart.

Det aktuelle planområdet ligger i skjæringspunktet mellom eksisterende sentrum og det nye sykehuset. Høydebestemmelsene i planen er foreslått videreført fra gjeldende sentrumsplan. Forslagsstiller har i sin kommentar til forslag til ny arealdel etterlyst klarere holdning til ringvirkninger av sykehusetableringen i de østre deler av sentrum, samt vurdering av konsekvenser rundt høydebegrensningene sett i lys av etableringen av det nye sykehuset.

### Nytt sykehus i Drammen

Helse Sør-Øst RHF og Vestre Viken HF er i gang med å bygge nytt sykehus i Drammen i direkte tilknytning til planområdet for Tomtegate 36. Sykehuset skal etter planen stå klart i 2025. Det nye sykehuset har til hensikt å transformere hele området tett på Brakerøya stasjon til et nytt byutviklingsområde, samt erstatte det eksisterende sykehuset.

Det nye sykehuset vil bestå av ulike bygg som vil danne en helt ny bydel på Brakerøya. I området rundt det nye sykehuset skal det blant annet etableres helserelaterte tjenester, en egen helsepark og sikres gang- og sykkelstier.

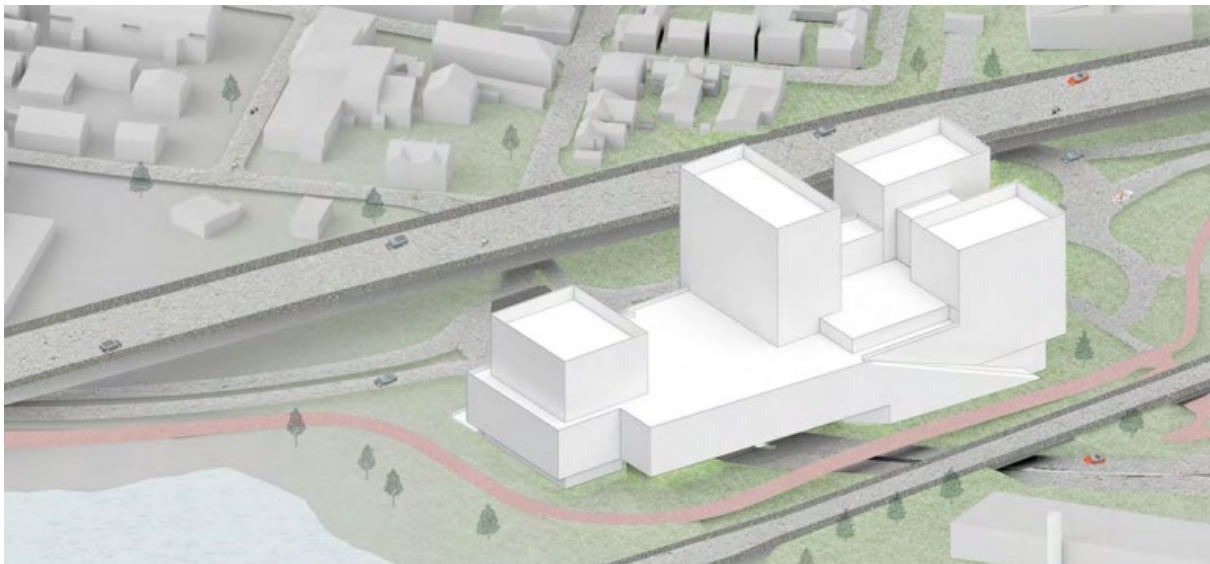


Figur 16: Illustrasjon av planen for det nye sykehuset. Illustrasjon: DARK Design Group.

### Nedre Strandgate 64 (tidligere Tomtegate 64)

Den 14.02.2023 vedtok kommunestyret Endring av detaljregulering for nytt sykehus i Drammen – med Drammen Helsepark. Hovedformålet med planen var «å endre gjeldende regulering for å legge til rette for økte byggehøyder og høyere utnyttelse med økt andel flerfunksjonell næringsbebyggelse på Tomtegate 64».

Prosjektet er basert på, og har tatt utgangspunkt i, hovedtrekkene i detaljreguleringen for det nye sykehuset. Planen åpner for næringsbebyggelse på opptil 12 etasjer (K+55), noe som samsvarer med flere av feltene i sykehusplanen. Planen foreslår en ny næringsbebyggelse på totalt ca. 46.500 m<sup>2</sup>, og er planlagt ferdigstilt i overgangen 2024/2025.



Figur 17: Aksonometri av planendringen for Nedre Strandgate 64. Deler av planområdet for Tomtegate 36 er synlig til venstre i illustrasjonen. Kilde: Oslo Works.

### 3.6 Eksisterende forhold og registreringer

#### 3.6.1 Landskap

Terrenget i planområdet er tilnærmet flatt, med en svak helning mot sør. Dagens bebyggelse ligger på terreng mellom 2,5 og 2,8 meter over havet.

#### 3.6.2 Infrastruktur

Planområdet har god tilknytning til overordnet veinett med nærhet til E18 og riksvei 291 (Nedre Strandgate), som begge er trafikkerte med en ÅDT på henholdsvis 45800 (E18) og 27800 (riksvei 291). Nord for planområdet går Tomtegata som er en kommunal vei med lavere trafikkmengde



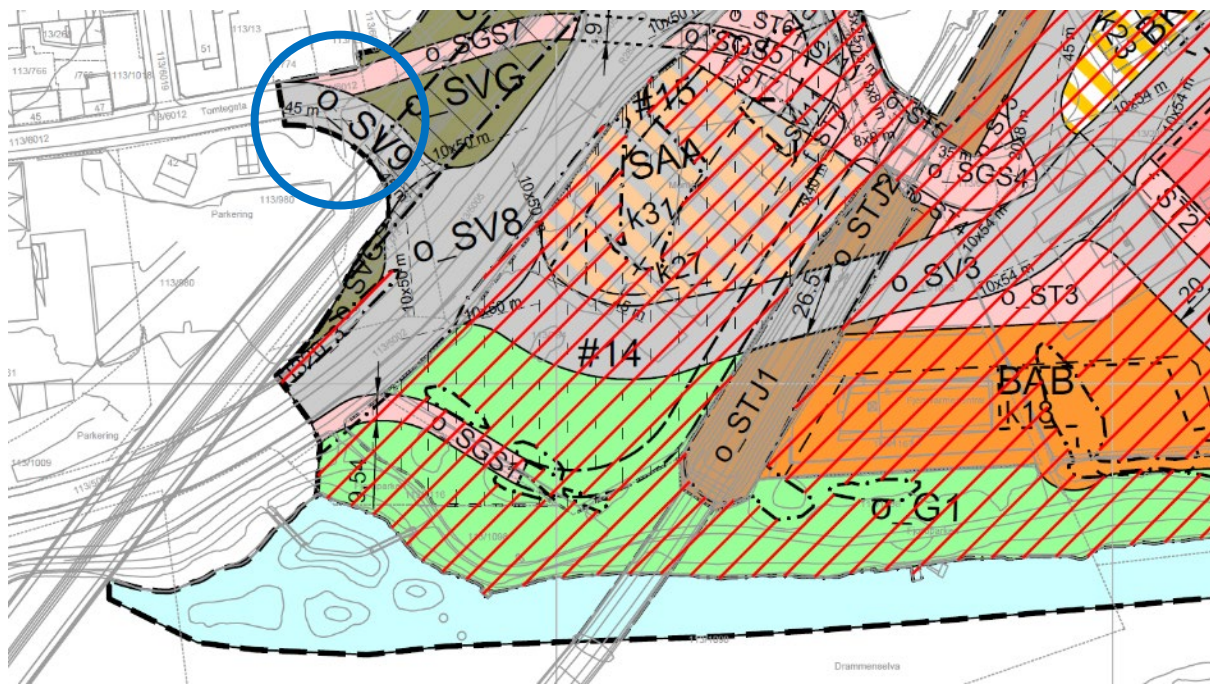
Figur 18: Eksisterende veier.

Det er gode gang- og sykkelforbindelser til og fra planområdet i dag. Hovedtraséen for sykkel er etablert i nærheten av planområdet langs Nedre Strandgate og Nedre Storgate, og er en av de viktigste forbindelsene inn mot sentrumsområdene, kollektivknutepunkt og mellom kommunedelene. Langs planområdet i nord er det etablert et sammenhengende fortau på begge sider av Tomtegata.



Figur 19: Hovedtraséer for sykkel. Kilde: Drammenskart.

I forbindelse med utviklingen av det nye sykehuset i Drammen er det planlagt store endringer av eksisterende infrastruktur i området som vil knyttes opp mot planområdet for Tomtegata 36. Det skal etableres en ny adkomst til eiendommen i forbindelse med ny avkjøring fra eksisterende rundkjøring i øst. Den nye avkjøringen vil gå over eiendommens nordøstlige hjørne (der dagens adkomst er lokalisert) og knyttes til eksisterende trase for Tomtegata.



Figur 20: Utsnitt av vedtatt plankart for Nytt sykehus i Drammen. Ny avkjøring fra rundkjøringen er markert med blå sirkel.

Gate- og byromsforløpet i planområdet for det nye sykehuset tilrettelegger for forbindelser mot Fjordbyen og legger premisser for den videre byutviklingen i området. Gjennom planen er det også sikret planskilt kryssing under Strandveien for gående og syklende i forlengelsen av Tomtegata, samt bro for gående og syklende over Sykehusveien, som del av den regionale gang- og sykkelveien langs Strandveien. Denne utviklingen bygger opp under målene i sykkelplanen og tilrettelegger for et sammenhengende gang- og sykkelveinett.

Helsegata er planlagt som en fremtidig hovedtrasé for kollektivtrafikk med forbindelse mot sentrum i egne kollektivfelt i Sykehusveien fram til rundkjøringen i Strandveien, før den ledes inn i Tomtegata nord for det aktuelle planområdet. Tomtegata 36 ligger i gangavstand fra Brakerøya stasjon (ca. 500 m) og sentrale bussforbindelser, og vil være et viktig område i forlengelsen av sykehusområdet. Utviklingen av et sammenhengende gang- og sykkelveinett i forbindelse med kollektivtraseer i disse områdene vil være viktig i utviklingen av Tomtegata 36.

### 3.6.3 Kulturminner og kulturmiljø

En liten del av den eksisterende bebyggelsen langs Tomtegata er registrert som lokalt kulturminne i kommunens kartdatabase og har høy verneverdi (markert i oransje i figuren under). Registreringen «gjelder midtre del av byggets fasade mot Tomtegata (pusset)».

I de to kvartalene nord for planområdet er deler av bebyggelsen markert som bevaringsverdige. I forslag til ny kommuneplan foreslås begge kvartalene regulert til område med hensyn kulturmiljø.



Figur 21: Nasjonale og lokale kulturminner. Kilde: Drammenskart.

Nord-vest for planområdet er flere kvartaler regulert til område med hensyn kulturmiljø der enkelte bygninger er regulert til bevaring.

### 3.6.4 Grunnforhold

Planområdet ligger under marin grense. Løsmassene på eiendommen består hovedsakelig av fyllmasse.

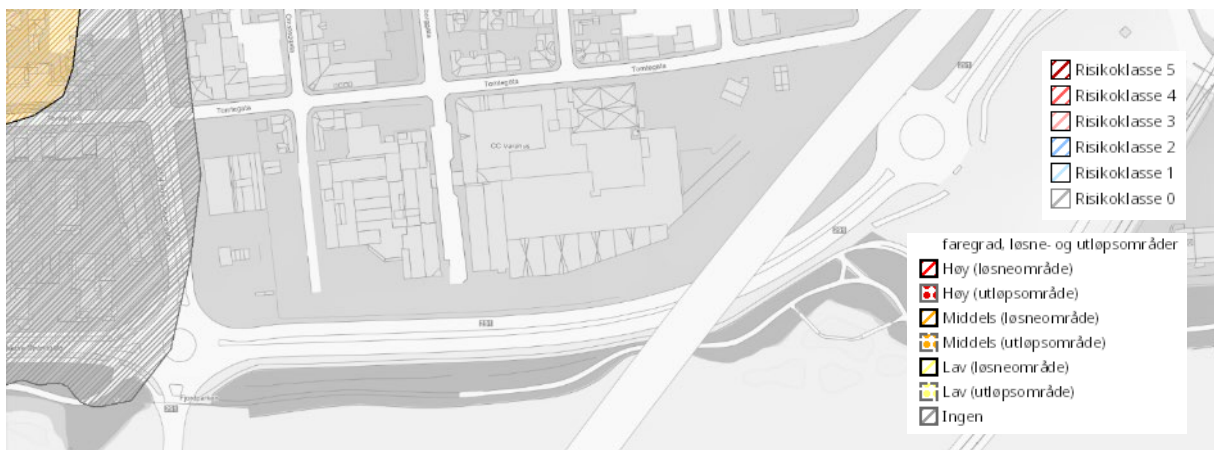
Det er registrert forurenset grunn under eksisterende bebyggelse, der påvirkningsgraden er registrert som «akseptabel tilstand med dagens arealbruk».



Figur 22: Registrert forurenset grunn innenfor planområdet. Kilde: Drammenskart.

### 3.6.5 Fareområder

Planområdet ligger utenfor registrert område for kvikkleire. I vest er det registrert område som er registrert med risikoklasse 3.



Figur 23: Kvikkleire faregrad og risikoklasse. Kilde: Drammenskart.

### 3.6.6 Flom og overvann

Søndre del av planområdet ligger innenfor flomsone for 1000-årsflom.

Planområdet er kartlagt som et område med mye tilsig og svært høy avrenning.



Figur 24: Flomsone 1000-årsflom. Kilde: Drammenskart.

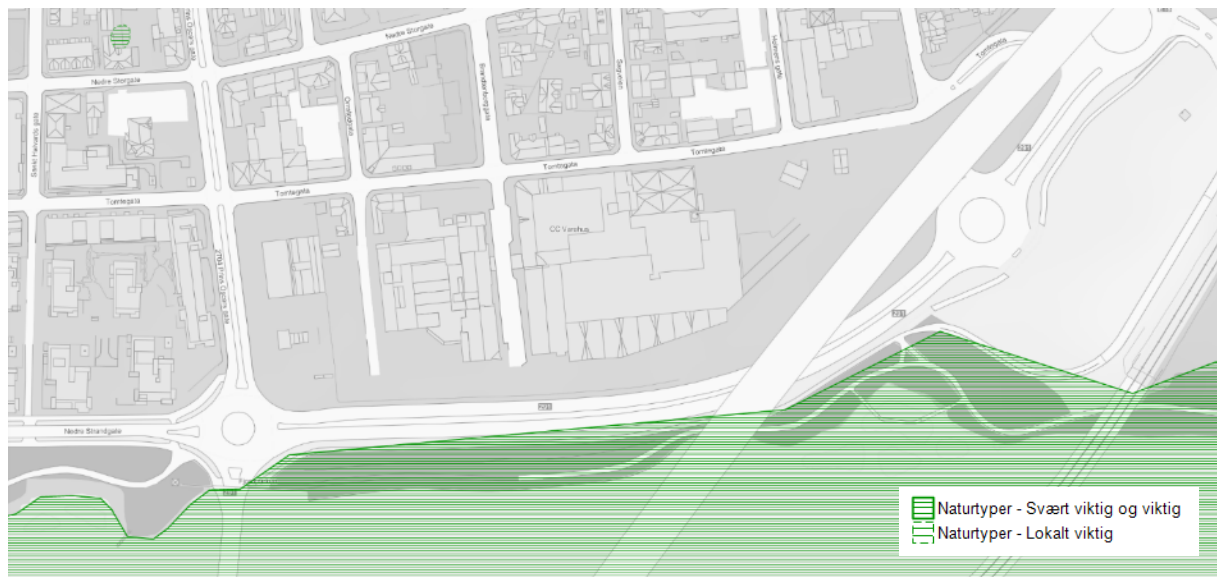


Figur 25: Risiko for overvann (sammenhengen mellom tilsig og avrenning). Kilde: Drammenskart

### 3.6.7 Radon

Det er ikke registrert forekomster av radon i området.

### 3.6.8 Naturmiljø og naturressurser

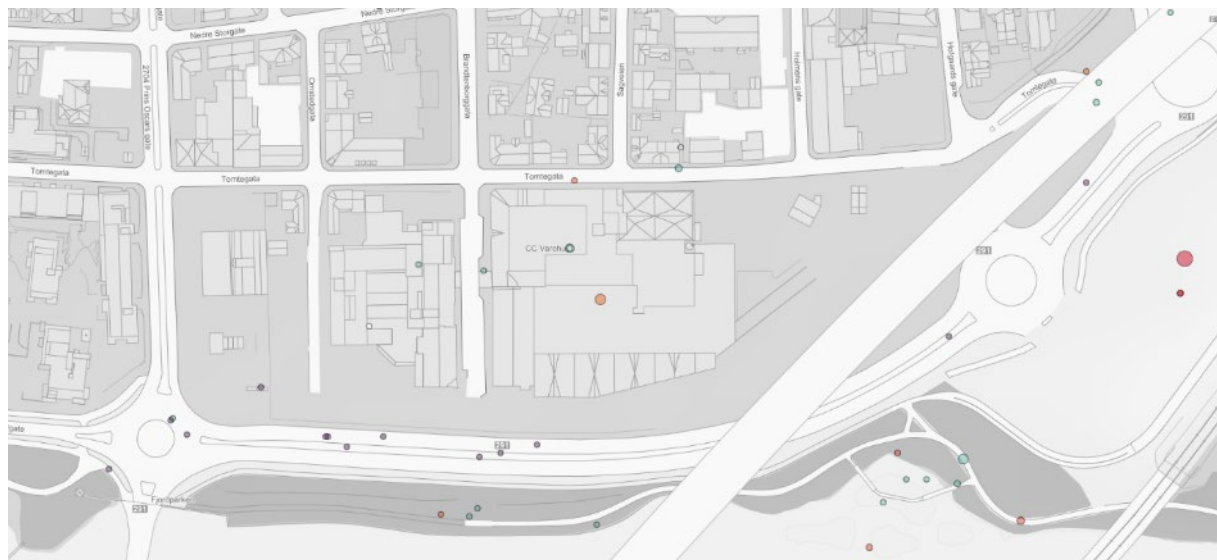


Figur 26: Viktige naturtyper. Kilde: Drammenskart.

I 2018 ble det registrert en observasjon av en sommerfugl (Pileordensbånd) i den nordligste delen av planområdet. Arten er vurdert som «sårbar» i norsk rødliste for arter.

Registrerte fremmedarter:

- Hvitsteinkløver (2015, «Svært høy risiko»)
- Klustersvineblom (2015, «Svært høy risiko»)
- Vinterkarse (2015, «Svært høy risiko»)

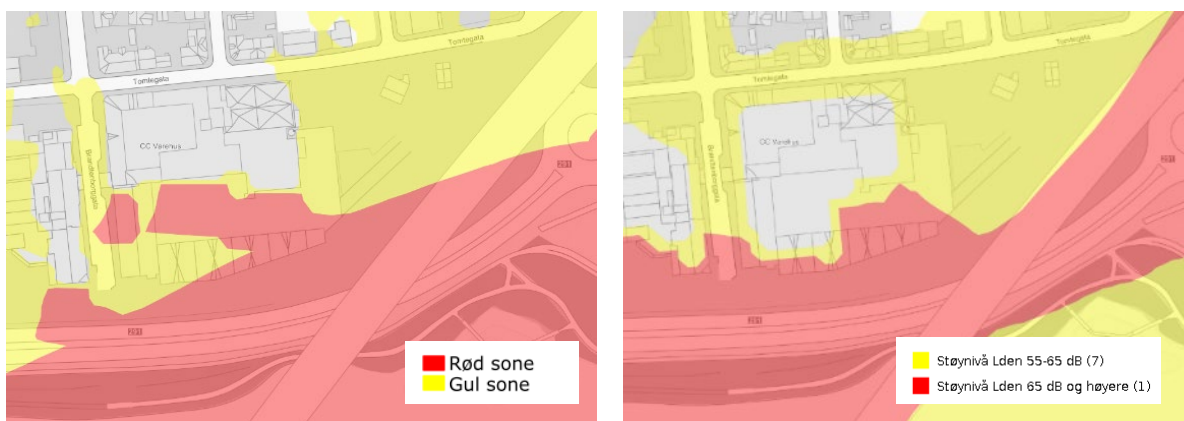


Figur 27: Registrerte arter. Kilde: Artsdatabanken, Artskart.

### 3.6.9 Forurensning og støy

Store deler av planområdet omfattes av rød støysone, med en gjennomsnittlig støybelastning på mellom 62–90 desibel. Denne støysonen omfatter også deler av boligbebyggelsen i nord.

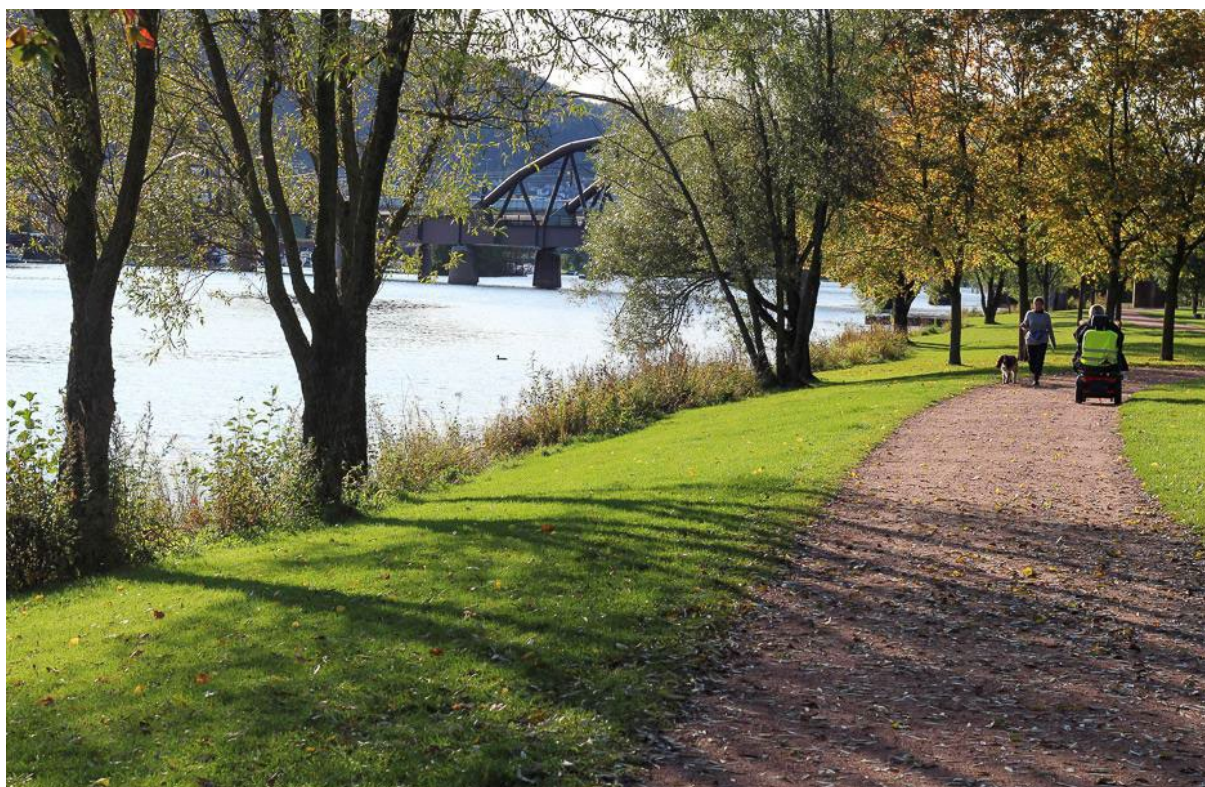




Figur 28: Støysone Bane NOR (t.v.) og Støyvarselkart vegtrafikk (t.h.). Kilde: Drammenskart.

### 3.6.10 Friluftsliv og barn og unges interesser

Fjordparken er et viktig tur- og rekreasjonsområde. Parken ligger mellom riksveien og Drammenselva sør for planområdet, og strekker seg vestover mot Drammen sentrum og østover mot Lier. Fjordparken er mye brukt av folk i alle aldre og består blant annet av en opparbeidet badestrand, tuftepark, etablerte gang- og sykkelstier, sitteplasser og toalett.



Figur 29: Fjordparken. Kilde: Syklistforeningen.

Gjennom fjordparken er det sykkelstier som strekker seg helt fra Gulskogen, igjennom Drammen og ut til Lier.

## 4 Beskrivelse av foreslått tiltak

### 4.1 Beskrivelse og forslagsstillers visjon

Planforslaget omfatter nybygg i den østlige delen av planområdet som i dag består av parkering, drivstoffstasjon og vaskehall. Det foreslås at området reguleres med formålene kontor, forretning og tjenesteyting for å sikre en bærekraftig, fremtidsrettet og fleksibel bruk. Nybygget er tiltenkt som et frittliggende tilbygg i direkte tilknytning til det eksisterende kjøpesenteret. Det er ikke planlagt noen utvidelse av eksisterende kjøpesenter, men dagens tillatte kjøpesenterareal er planlagt videreført i reguleringsforslaget. Eventuelle sammenkoblinger i plan 2 og 3 vil tilrettelegge for areal til parkering og kontor- og helsevirksomhet. Det planlegges etablert utadrettet virksomhet på bakkeplan i den nye bebyggelsen i tråd med føringene i sentrumsplanen.

Forslagstiller har som visjon å tilføre nye attraktive byrom med mulighet for opparbeidede sitteplasser og grønne områder, samt et tydeligere inngangsparti med fasader som henvender seg til gatenivå. Dagens kjøreadkomst i nord-øst er tenkt flyttet til midten av den nye bebyggelsen mot Tomtegata, med bakgrunn i den nye avkjøringen fra rundkjøringen som skal etableres øst for planområdet. Adkomsten i sør-vest beholdes slik den fremstår i dag.

### Vurdering av behov for KU med planprogram

Bebyggelsen er foreslått plassert som en fullføring av kvartalet og for å videreføre gateløpet i Holmens gate. Den eksisterende bakkeparkeringen er tenkt videreført. Planlagt ny bebyggelse har et areal på rundt 15.000 m<sup>2</sup> og det utløses derfor krav til planprogram og konsekvensutredning. Den foreslåtte utviklingen av planområdet har til hensikt å tilpasse seg det eksisterende miljøet ved å gi gateløpet i Tomtegata bymessige fasader med utadrettet virksomhet på bakkeplan.

### Plassering av bebyggelse

Nybygget er foreslått plassert som en videreføring av kvartalet langs Tomtegata, og er plassert parallelt med E18 i øst som en forlengelse av eksisterende bebyggelse og parkeringsrampe. For å sikre en helhetlig utvikling av eiendommen som følger eksisterende bebyggelsesstruktur er derfor deler av bebyggelsen plassert nærmere enn 50 meter fra europavegen. Bebyggelsens plassering med hensyn til veien, byggegrenser og støyforhold skal konsekvensutredes.

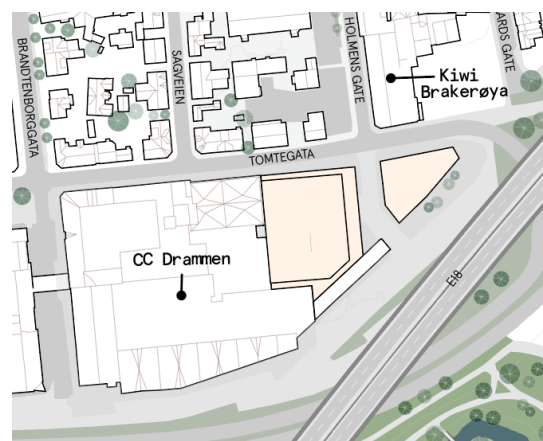
### Bystruktur

Planområdet er i dag ikke utviklet som en del av gatestrukturen i området. Konsekvensutredningen skal vurdere muligheten for å føre gaten fra den bakenforliggende gatestrukturen gjennom planområdet i øst slik at det opprettes sikt mot elva. Et slikt grep vil dele opp arealet for ny bebyggelse til to bygg med mindre fotavtrykk.

### Høyder

Planlagt ny bebyggelse innenfor det aktuelle planområdet ligger tett på knutepunktet rundt Brakerøya stasjon og det nye sykehuset.

Alternativene for den foreslåtte bebyggelsen er illustrert inntil 5-6 næringsetasjer. Planlagt tomteutnyttelse ligger på mellom 135-160% BRA, men vil være avhengig av bebyggelsens utforming. Høyden på den eksisterende bebyggelsen videreføres slik den er i dag (3 etasjer).



Figur 30: Foreløpige skisser av illustrasjonsplan som viser plassering av ny bebyggelse.

Det er ønskelig med god utnyttelse av tomten, både for å få et mer samfunnsnyttig prosjekt, øke antall nye arbeidsplasser og markere den sentrale plasseringen ved E18 og kollektivknutepunktet. Vurdering av høy(ere) hus som ledd i knutepunktutvikling gir muligheter for å:

- Gi plass til mer arbeidsplasser, gulvkvadratmeter, folk og aktivitet nær stasjonen
- Markere/profilere knutepunktområdet i bylandskapet
- Mindre fotavtrykk, større utnyttelse gir mulighet for å skape nye typer opplevelsestilbud/byrom tilrettelagt for mer intens bruk
- Utnytte et ellers støyutsatt område for å gi tilbake til bydelen

### Næringsutvikling

Attraktive arbeidsplasser og lokaler er viktig for næringslivet. Planen skal tilrettelegge for arbeidsplasser i en hurtigvoksende bydel, med en bebyggelse som også tilfører noe på bakkeplan. Politisk styring og vilje til å opprettholde kontorarbeidsplasser i sentrum i kombinasjon med eksisterende boliger blir avgjørende for hvordan bysentrum blir i fremtiden.

Det bygges stadig flere leiligheter i sentrum, der kontorbygg har blitt trukket mer og mer ut av byene. Det er derfor viktig å regulere områder i sentrum til næring alene slik at det ikke skjer en omfordeling fra næring til bolig i sentrum. Planen skal sikre kontorlokaler av høy kvalitet tett på det kollektive knutepunktet rundt Brakerøya Stasjon. En viktig del av planarbeidet vil være å vurdere om dagens etablerte parkeringsløsning kan gi muligheter for sambruk med ønsket næringsutvikling.

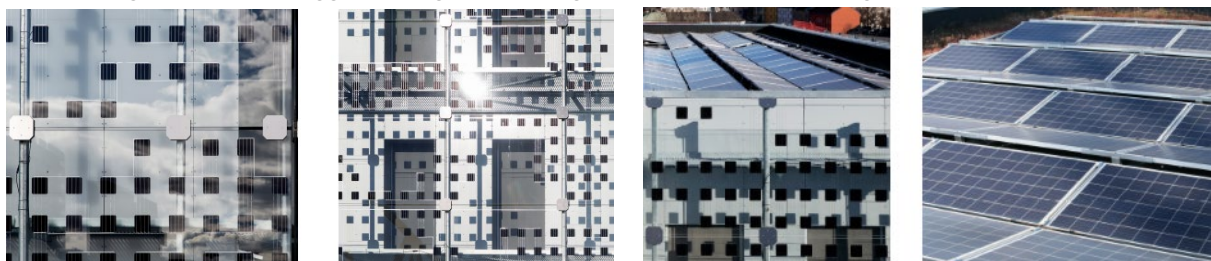
### Miljøambisjon

Det er en ambisjon om at eiendommen skal utvikles til å bli et godt sted, et sted der mennesker kan leve, jobbe og handle lokalt. Utviklingen av området skal særlig hensynta bærekraftsmål nummer 7, 9, 11, 12, 13 og 17, samt legge bærekraftsmålene til grunn i alle forhåndsanalyser ved nybygg, tilbygg eller rehabilitering. God stedsutvikling er bra for miljøet, og skal fremme aktiv bruk av et lite tilgjengelig område for fotgjengere i dag.



Figur 31: Bærekraftsmålene, Scala Eiendom AS.

For det aktuelle planområdet legges det opp til å utrede miljøtiltak som BREEAM, solceller på tak og i fasade, massivtre og bærekraftige materialer. Bebyggelsens arkitektur er utformet med bakgrunn i energioptimalisering, med en ambisjon om at byggets vinkler skal fange mest mulig energi. Utformingen av bebyggelsen skal hensynta lokalklima og solinnfall slik at prosjektets innvirkning på nabobebyggelsen og området generelt blir minst mulig.



Figur 32: Eksempler på solceller på tak og fasade.

## 4.2 Alternativer for konsekvensutredningen

Gjennom kommunens behandling av planinitiativet og planprogrammet er det vurdert ulike alternativer. Tiltaket utløser både en diskusjon om høyder, siktakser(gatestruktur) og hvordan nybygg vil påvirke den eksisterende bebyggelsen, både i og utenfor planområdet. Det vil være viktig å utrede hva som er viktig for å ivareta god tilpasning.

På bakgrunn av vedtaket i Formannskapet 06.02.2024 er de opprinnelige alternativene i planprogrammet tatt ut. Det nye hovedalternativet forholder seg til vedtaket i formannskapet, med ny bebyggelse med høyder på K+24. Hovedalternativet skal i konsekvensutredningen vurderes opp imot et 0-alternativ (sammenligningsgrunnlaget).

Alternativene er bygningsmessig utformet på samme måte, men belyser høydediskusjonen gjennom ulike høyder.

### 0-alternativet (sammenligningsgrunnlaget):

Bebyggelse som følger de gjeldende føringene i sentrumsplanen.

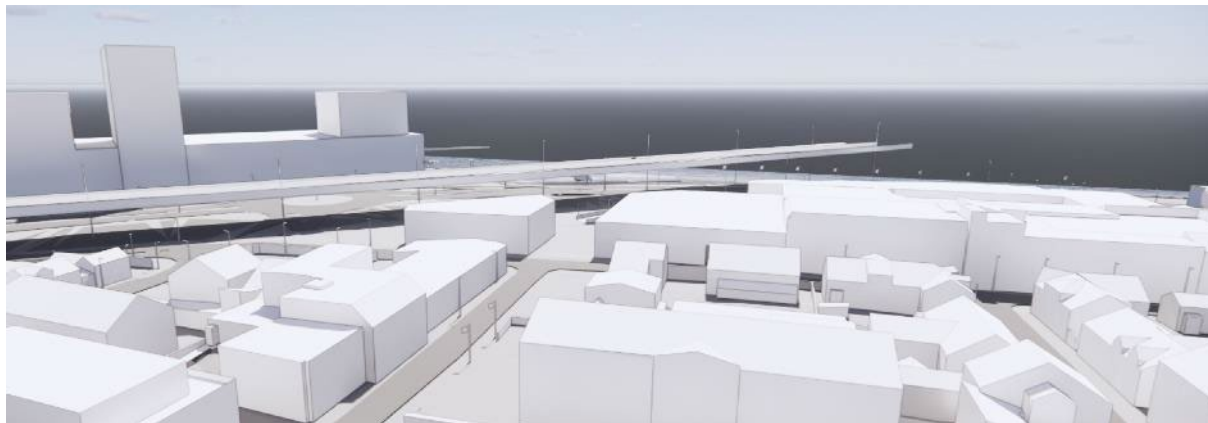


### Alternativ 1 (hovedalternativet)

Bebyggelse med byggehøyder opptil K+24.



#### 4.2.1 Alternativ 0 (sammenligningsgrunnlaget)



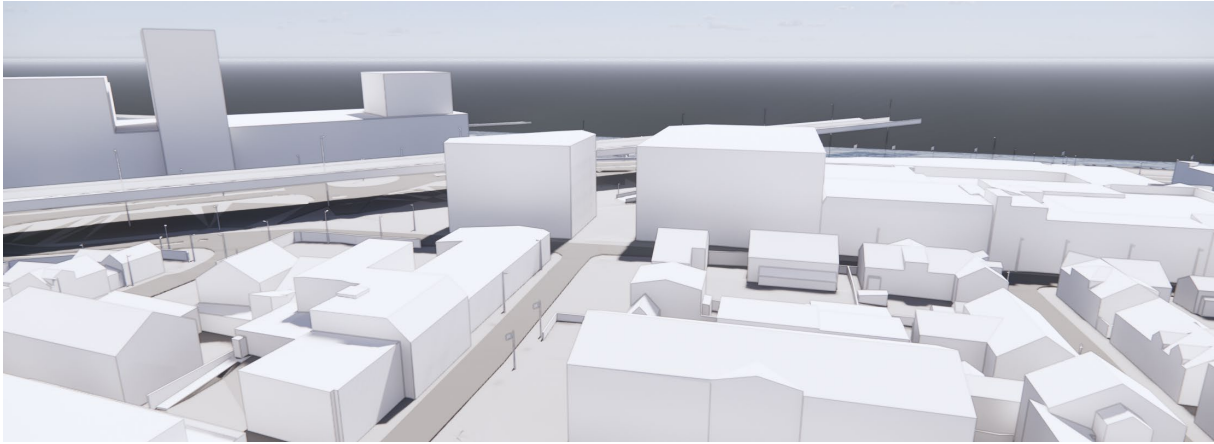
Figur 33: 3D-illustrasjon av alternativ 0 (sammenligningsgrunnlaget).

Alternativ 0 tar utgangspunkt i gjeldende sentrumsplan med en høydebegrensning på 10 meter gesimshøyde for planområdet. Dette tilsvarer 2 næringsetasjer (lavere enn dagens CC Drammen) og vil gi et totalt areal for ny bebyggelse på ca. 4.000-5.000 m<sup>2</sup> BRA. Alternativet sikrer en gjennomføring av gatestrukturen avsatt i gjeldende sentrumsplan.

Alternativ 0 er et tenkt alternativ som beskriver utvikling i forhold til overordnet plan, og har til hensikt å fungere som et sammenligningsgrunnlag for alternativene i konsekvensutredningen.

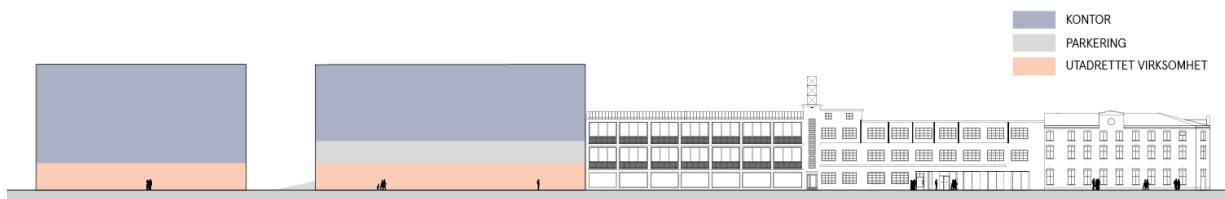
#### 4.2.2 Alternativ 1 (hovedalternativet)

Alternativ 1 viser en bebyggelse på kote +24. Dette tilsvarer 5-6 næringsetasjer og vil gi et totalt areal for ny bebyggelse på ca. 11.000-15.000 m<sup>2</sup> BRA. Næringsetasjer har behov en høyere bruttohøyde, og planarbeidet skal sikre at den maksimale kotehøyden tilrettelegger for bærekraftige løsninger, kvalitet og en god og hensiktsmessig utnyttelse av eiendommen.



Figur 34: Enkel 3D-illustrasjon av alternativ 1.

Den foreslåtte bebyggelsen har en sentral beliggenhet med gode forbindelser til omkringliggende funksjoner og knutepunkt. Næringslokalene lokaliseres i de mest støyutsatte områdene og skal tilrettelegges for et fasadeliv på bakkeplan.



Figur 35: Prinsipsnitt av tilrettelagt programmering av etasjer i hovedalternativet.

Bebyggelsen er utformet på en måte som bevisst forholder seg til solinnstråling og som har store sammenhengende takflater og fasader mot syd som muliggjør en betydelig produksjon av solenergi lokalt på tomten. Prosjektet vil fremstå som et landemerke ved innkjøringen til Drammen og trappes ned mot den eksisterende bebyggelsen og omkringliggende boliger.

Planarbeidet vil vurdere mulighetene for å etablere en utvidelse av den eksisterende parkeringen i 2. etasje videre inn i den nye bebyggelsen. På grunn av usikkerhet rundt grunnforholdene innenfor planområdet kan det være utfordrende å etablere en parkeringskjeller. Alternativet fremmer derfor et forslag som viderefører deler av parkeringen på bakkeplan, samt eksisterende parkeringsareal som i dag tilhører kjøpesenteret. Den sammenhengende bebyggelsen muliggjør sambruk av parkering for handel og kontor.

## 5 Utredningsbehov i planprosessen og viktige problemstillinger

### 5.1 Krav til innhold i KU 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.

#### 5.1.1 Konsekvensutredningstema

Planbeskrivelsen skal beskrive de faktorer som kan bli påvirket av tiltaket, samt vurdere vesentlige virkninger for miljø og samfunn, herunder:

- By/stedsutvikling
- Programmering/valg av arealformål
- Byform og landskap
- Kulturminner og kulturmiljø
- Mobilitet
- Byggegrenser mot europavei
- Lokalklima
- Miljøtekniske forhold og klimatilpasning

Konsekvenser for hvert utredningstema vurderes opp mot alternativene beskrevet i planprogrammet og redegjøres for. Metodikken tilpasses formålet, og skal oppfylle kravene der det er påkrevd.

### 5.2 Krav til planbeskrivelsen - utredningstema

Planbeskrivelsen skal utarbeides etter kommunens mal og planforslaget skal begrunnes og belyses med følgende illustrasjoner og utredninger i tillegg til konsekvensutredningen:

- Overordnede planer og mål
- Eiendomsstruktur og eksisterende bebyggelse
- Teknisk infrastruktur
- Miljøtekniske forhold
- Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Gjennomføring av planen

### 5.3 Oppsummering av tema som skal konsekvensutredes og redegjøres for i planbeskrivelsen

Planfaglige temaer	Tema som skal konsekvensutredes	Tema som skal redegjøres for
By/stedsutvikling	X	
Programmering/valg av arealformål	X	
Byform og landskap	X	
Kulturminner og kulturmiljø	X	
Mobilitet	X	
Byggegrenser mot europavei	X	
Lokalklima	X	
Miljøtekniske forhold og klimatilpasning	X	
Overordnede planer og mål		X
Eiendomsstruktur og eksisterende bebyggelse		X
Teknisk infrastruktur		X
Miljøtekniske forhold		X
Risiko- og sårbarhetsanalyse		X
Gjennomføring av planen		X

I tabellen under er hvert tema listet opp med tilhørende utfordringer, mål, metode og utredningsnivå.

BY- OG STEDSUTVIKLING	
<b>Utfordringer</b>	Hvordan utvikling av området innen de ulike alternativene vil påvirke omkringliggende områder mtp. byliv og aktivitet.
<b>Mål og metoder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternativenes innvirkning på byliv og aktiviteter i området og byen generelt.</li> <li>- Konsekvenser for nærområdet</li> <li>- Byrom og oppholdskvaliteter – Hva gir prosjektet «tilbake til byen» av uterom/opphold/møteplasser o.l., inkludert barn og unges interesser</li> <li>- Grønnstruktur</li> </ul>
<b>Nivå</b>	Konsekvensutredes.

PROGRAMMERING/VALG AV AREALFORMÅL	
<b>Utfordringer</b>	Hvordan utvikling av området vil påvirke eksisterende handel- og næringsstruktur, samt omkringliggende områder.
<b>Mål og metoder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Handel-, tjenesteyting og næringsanalyse</li> <li>- Forhold til Brakerøya som knutepunkt, nytt sykehus og handel og næring sett opp mot senterstruktur og sentrumshandel</li> </ul>
<b>Nivå</b>	Konsekvensutredes.

BYFORM OG LANDSKAP	
<b>Utfordringer</b>	<p>Hvordan utvikling av området påvirker nærområdet med tanke på bystruktur, forbindelser og barrierer.</p> <p>Estetiske nær- og fjernvirkninger av de ulike alternativene fra gateplan.</p> <p>Hvordan de ulike alternativene påvirker de visuelle forbindelsene på tvers av elvedalen, samt eksisterende bebyggelse og nærliggende kvartaler/gater.</p>
<b>Mål og metoder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- By- og gatestruktur, forbindelser og barrierer</li> <li>- Nær- og fjernvirkning (3D-illustrasjoner)</li> <li>- Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet</li> </ul>
<b>Nivå</b>	Konsekvensutredes.

KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	
<b>Utfordringer</b>	<p>Konsekvenser av alternativene for registrerte kulturminner og kulturmiljø skal dokumenteres; dokumentasjon skal utføres av en kvalifisert fagperson innen feltet; sentrale konklusjoner og konsekvenser skal gjenfinnes i planbeskrivelsen.</p> <p>Dokumentasjonskrav for plan- og byggesaker som berører kulturminner og kulturmiljøer er førende for planarbeidet.</p>
<b>Mål og metoder</b>	<p>Det skal lages en kulturminneanalyse / DIVE-analyse for kulturminnemiljøet som grenser opp mot planområdet.</p> <p>Det skal utarbeides en faglig redegjørelse for hvordan tiltaket/forslaget påvirker og tilpasses kulturminnene, og beskrivelse av hvilke konsekvenser alternativene har for kulturminner, kulturmiljøet og området rundt. Det skal beskrives hvordan kulturminner og området eventuelt vil endres som følge av tiltaket. Både fordeler og ulemper med tiltaket skal beskrives.</p>
<b>Nivå</b>	Konsekvensutredes.

MOBILITET	
<b>Utfordringer</b>	<p>Hvordan utvikling av området påvirker transportbehovet (kollektivtilbud, gange, sykkel, bilbetjening) og trafikkbelastning innen hvert alternativ.</p> <p>Trafikksikkerhet lokalt og regionalt.</p> <p>Adkomst/tilkobling til offentlig vei, plassering og utforming av avkjørsel, trafiksikkerhet internt i planområdet og for adkomst til planområdet for myke trafikanter, tilgjengelighet til kollektivtrafikk, tilgjengelighet og plass for nød- og nyttekjøretøy. Utforming av avkjørsler og offentlige veier skal dokumenteres i forhold til veinorm/gatenorm/SVVs håndbøker.</p>
<b>Mål og metoder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Forbindelser for gående og syklende</li> <li>- Tilgjengelighet og attraktive, trygge og kapasitetssterke forbindelser for gående og syklende til/fra sentrale målpunkt, også utenfor planområdet</li> <li>- Transportbehov og konsekvenser for personbiltrafikk og kollektivtransport</li> </ul>



<b>Nivå</b>	Konsekvensutredes.
-------------	--------------------

#### BYGGEGRENSER MOT EUROPAVEI

<b>Utfordringer</b>	Den skisserte bebyggelsen ligger delvis innenfor byggegrensen på 50 meter mot E18. Hvordan bebyggelsens plassering hensyntar en eventuell utvidelse av E18 og behov for vedlikeholdsareal langs motorveibrua skal utredes.
<b>Mål og metoder</b>	Målet for utredningen er å vise hvordan en eventuell utvidelse av E18 og vedlikeholdsareal hensyntas innenfor den byggegrensen som foreslås.
<b>Nivå</b>	Konsekvensutredes.

#### LOKALKLIMA

<b>Utfordringer</b>	Lokalklima i form av sol-/skyggestudier, vind og luftstrømmer skal utredes for å kartlegge forholdene internt i planområdet og eventuell påvirkning på tilgrensende arealer/boliger for alle alternativene.  Det skal vurderes hvordan ny bebyggelse i de ulike alternativene kan føre til endringer av den samlede støyen for området, ikke bare for ny bebyggelse. Lyd-refleksjon mot nye sykehuset må utredes nærmere.
<b>Mål og metoder</b>	Målet for utredningen er at bebyggelse og uterom plasseres på en måte som oppnår gode lysforhold og at det utredes hvordan et eventuelt høyhus påvirker kvaliteten på bakkeplan rundt bebyggelsens eksisterende byrom og virkningen i nye byrom.  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sol/skygge</li> <li>- Vind</li> <li>- Støy</li> <li>- Luftforurensning</li> </ul>
<b>Nivå</b>	Konsekvensutredes.

#### MILJØTEKNISKE FORHOLD OG KLIMATILPASNING

<b>Utfordringer</b>	Hvordan de ulike alternativene forholder seg til nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål.  Hvordan innføring/fjerning av harde flater påvirker planområdet og omkringliggende områder. Planområdet består i dag av harde flater med lite vegetasjon.  Det går en flomvei for overvann i Holmens gate. Dette kan påvirke setninger i området.  Ny næringsbebyggelse krever bærekraftige, fremtidsrettede og miljøvennlige løsninger som også tar høyde for endringer i klima og teknologi.
<b>Mål og metoder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flom og overvann</li> <li>- Forurensning og klimagassutslipp</li> <li>- Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål</li> </ul>

	- Energiforbruk
<b>Nivå</b>	Konsekvensutredes.

#### OVERORDNEDE PLANER OG MÅL

<b>Utfordringer</b>	Hvordan planen forholder seg til overordnede planer og mål.
<b>Mål og metoder</b>	Planbeskrivelsen skal redegjøre for forholdet til kommunale, fylkeskommunale og andre regionale og nasjonale planer som er relevante i forhold til planen.
<b>Nivå</b>	Redegjøres for.

#### EIENDOMSSTRUKTUR OG EKSISTERENDE BEBYGGELSE

<b>Utfordringer</b>	Eventuelle endringer av eiendomsgrenser, nye eiendomsgrenser, makeskifte, bruk av offentlig areal over/under bakken.  Riving av eksisterende bebyggelse og redegjørelse for konsekvensene inkludert vurdering av bevaring og/eller gjenbruk av hele og/eller deler av bebyggelsen i et bærekrafts-/sirkulærøkonomisk perspektiv.
<b>Mål og metoder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eiendomsforhold</li> <li>- Riving av eksisterende bebyggelse</li> </ul>
<b>Nivå</b>	Redegjøres for.

#### TEKNISK INFRASTRUKTUR

<b>Utfordringer</b>	Planlagt teknisk infrastruktur ifm. planen.  Det må redegjøres for kapasitet og tilkoblinger, nytt anlegg. Det er en del ledninger i området, det må tidlig lages en plan for omlegging av dette. Det gjøres oppmerksom på at det lite fall i området kan gjøre det utfordrende.
<b>Mål og metoder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vann og avløp</li> <li>- Renovasjon og varelevering</li> <li>- Parkering</li> <li>- Vei (utforming, avkjørsler, friskt etc.)</li> <li>- E18 (byggegrense, forhold til drift og vedlikehold)</li> <li>- Grunnforhold/geoteknisk vurdering</li> <li>- Energiforsyning</li> </ul>
<b>Nivå</b>	Redegjøres for.

#### MILJØTEKNISKE FORHOLD

<b>Utfordringer</b>	Hvordan planen forholder seg til miljøtekniske forhold.
---------------------	---

	<p>Planen omfatter tiltak i nærheten av Drammenselva/Drammensfjorden, som er registrert som viktig naturtype.</p> <p>Det er registrert fremmedarter innenfor planområdet.</p> <p>Det er registrert forurenset grunn under eksisterende bebyggelse innenfor planområdet.</p> <p>Grunnforholdene i området er krevende.</p> <p>Planområdet ligger under marin grense, det må derfor gjøres en geoteknisk vurdering av området i samsvar med NVEs veileder «Sikkerhet mot kvikkleireskred (NVE-veileder 1/2019, tabell 3.4 og vedlegg 1)». Denne utredning skal gjøres av en kvalifisert fagperson innen geoteknikk. I områder med antatt fare for kvikkleire/ras/skred er hovedregelen at det skal gjøres grunnundersøkelser som del av planarbeidet.</p>
<b>Mål og metoder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vannmiljø</li> <li>- Naturmangfold</li> <li>- Grunnforurensning</li> </ul>
<b>Nivå</b>	Redegjøres for.

#### RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

<b>Utfordringer</b>	Rekkefølgekrav, avhengigheter, kjøp av grunn, rettigheter til bruk av privat areal og/eller offentlig areal, anleggsfasen.
<b>Mål og metoder</b>	<p>Planforslaget utløser krav til risiko- og sårbarhetsanalyse jf. § 4-3 i plan- og bygningsloven. Deler av planområdet er også omfattet av flom- og skredfare.</p> <p>Analysen har som mål å «vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging» (pbl. §4-3).</p> <p>Risiko- og sårbarhetsanalysen vil bli utarbeidet i henhold til DSBs veileder for ROS-analyse i planleggingen (2017). Dette gjøres tidlig i planarbeidet og vil danne grunnlaget for valg av løsninger i planforslaget.</p> <p>Dokumentasjon skal utføres av en kvalifisert fagperson innen feltet; sentrale konklusjoner og konsekvenser skal gjenfinnes i planbeskrivelsen.</p>
<b>Nivå</b>	Redegjøres for.

#### GJENNOMFØRING AV PLANEN

<b>Utfordringer</b>	Rekkefølgekrav, avhengigheter, kjøp av grunn, rettigheter til bruk av privat areal og/eller offentlig areal, anleggsfasen.
<b>Mål og metoder</b>	Sikres gjennom planbestemmelser og plankart.
<b>Nivå</b>	Redegjøres for.

## 6 Planprosess og medvirkning

### 6.1 Oppstartsmøte, varsling og planprogram

På bakgrunn av innsendt planinitiativ datert 21.12.2022 ble det avholdt oppstartsmøte med Drammen kommune den 15.03.2023. Planinitiativet var basert på en innledende mulighetsstudie over området. Planprogrammet har til hensikt å redegjøre for formålet med planarbeidet, samt belyse hvilke problemstillinger som anses som viktige å undersøke i forbindelse med miljø og samfunn.

Planprogrammet for Tomtegata 36 lå til offentlig ettersyn med forslag om å utrede to høydealternativer (K+40 og K+28) som tilsvarer henholdsvis 6 og 9 etasjers høyde. Samtidig som planprogrammet ble lagt ut på høring ble det varslet oppstart av planarbeidet gjennom en kunngjøringsannonse i Drammens tidende, og via brev til naboer og offentlige instanser. Kunngjøringen ble også publisert på kommunens hjemmesider. Etter høringsperioden ble alle innspill oppsummert og kommentert, og tilpasninger i planprogrammet ble utført.

Planprogrammet ble fremmet for Formannskapet 06.02.2024 og fastsatt med et nytt hovedalternativ med bebyggelse på kote +24 og et sammenligningsgrunnlag. Tilpasningene av planprogrammet etter høringen er beskrevet i kapittel 0.

### 6.2 Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning

I henhold til plan- og bygningsloven §4-2 og §4-1, samt Forskrift om konsekvensutredning §8, stilles det krav til konsekvensutredning for forhold som kan få vesentlig virkning for miljø og samfunn. Tiltaket er vurdert til å kunne få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn fordi det tilrettelegges for ny næringsbebyggelse over 15.000 m<sup>2</sup> som utløser krav til planprogram og konsekvensutredning jf. § 8 Forskrift om konsekvensutredninger, Vedlegg I, pkt. 24. Alternativene er også delvis i strid med gjeldende sentrumsplan. Konsekvensutredningen har til hensikt å vurdere hvilke konsekvenser planen eller tiltaket kan få for omgivelsene.

### 6.3 Medvirkning

Medvirkningsprosessen skal igangsettes så tidlig som mulig i planarbeidet. Varsel om planoppstart og høring av planprogram ble sendt ut til naboer, offentlige instanser og interessenter i september 2023 i form av brev og e-post. Det ble også varslet på kommunens nettsider under kunngjøringer og høringer, samt i kommunens innsynsportal. Kunngjøringsannonse for oppstart av planarbeidet ble publisert i Drammens Tidene 29.09.2023.

Planprogrammet ble presentert for naboer og interessenter i informasjonsmøtet (23.10.2023) og for Nærutvalget Bragernes/Øren (01.11.2023).

Standard varsling etter plan- og bygningsloven §5-1 og §5-2 legges til grunn for videre planarbeid, med ytterligere medvirkning for relevante brukergrupper i området. Målet med medvirkningen er å sikre at sentrale problemstillinger i planen blir tilstrekkelig belyst fra ulike perspektiv, og at det innhentes innsikt og innspill fra ulike aktører og berørte innbyggere/brukere av området.

Kjøpesenteret CC Drammen er en bred møteplass for brukere av området og vil bli brukt aktivt som en utstillingsarena hvor man kan følge med på hva som skjer i prosessen og hvilke aktiviteter som planlegges. Det legges opp til egne medvirkningsaktiviteter med:

- Innbyggere i kommunedelen og brukere av området som kan ha interesse av framtidig tilbud og funksjoner i området.
- Nærutvalget, lokalt næringsliv
- Berørte statlige og regionale myndigheter

- Rådene i kommunen

Informasjonsmøte/åpent møte skal avholdes:

- Minimum 1 gang tidlig i prosessen (avholdt 23.10.2023).
- 1 gang under offentlig ettersyn.

## 6.4 Utbyggingsavtale

Ved varsel av planoppstart skal det også varsles oppstart av forhandling om utbyggingsavtale. Utbyggingsavtale utarbeides samtidig som planarbeidet, og utkast skal være ferdig før førstegangsbehandling av planforslaget. Utbyggingsavtale inngås og sendes på høring før planen og avtalene sluttbehandles i kommunestyret.

## 6.5 Fremdrift

Tabellen under viser estimert fremdrift og viktige milepæler i planprosessen.

Planprosess	Faser i planarbeidet	Ansvar	Estimert fremdrift
Planprogram/ oppstart av planarbeid	Utarbeide forslag til planprogram	LPO arkitekter AS	April – juni 2023
	Høring av forslag til planprogram/ varsling oppstart planarbeid (6 uker)	Drammen kommune (formannskapet) og LPO arkitekter AS	September – oktober 2023
	Medvirkning – Informasjonsmøte	LPO arkitekter AS/ Scala CC Drammen AS	September 2023
	Bearbeiding etter høring og oppsummering av innkomne merknader	LPO arkitekter AS/ Scala CC Drammen AS	Oktober – november 2023
	Fastsetting av planprogram	Drammen kommune	Februar 2024
Utarbeiding av planforslag med konsekvensutredning	Utarbeiding planforslag med konsekvensutredning	LPO arkitekter AS/ Scala CC Drammen AS	Februar 2024 – mai 2024
	Utredninger / stedsanalyse	LPO arkitekter AS og ekstern konsulent	Desember 2023 – februar 2024
	1.gangsbehandling planforslag	Drammen kommune	Mai 2024
Offentlig ettersyn/ høring	Offentlig ettersyn/ høring	Drammen kommune og LPO arkitekter AS	Mai – september 2024
	Bearbeiding planforslag	LPO arkitekter AS	September – oktober 2024
	2.gangsbehandling	Drammen kommune	Oktober 2024
2. gangs behandling/ Vedtak		Formannskapet	Desember 2024/ januar 2025
		Kommunestyret	Januar/februar 2025