

Forslag til planprogram for Bangeløkka

Områderegulering med konsekvensutredning



Figur 1: Dronefoto over Bangeløkka, sett fra sørøst. Kilde: EFKT Norge.

Drammen kommune

Dato: 28.10.2024

Innholdsfortegnelse

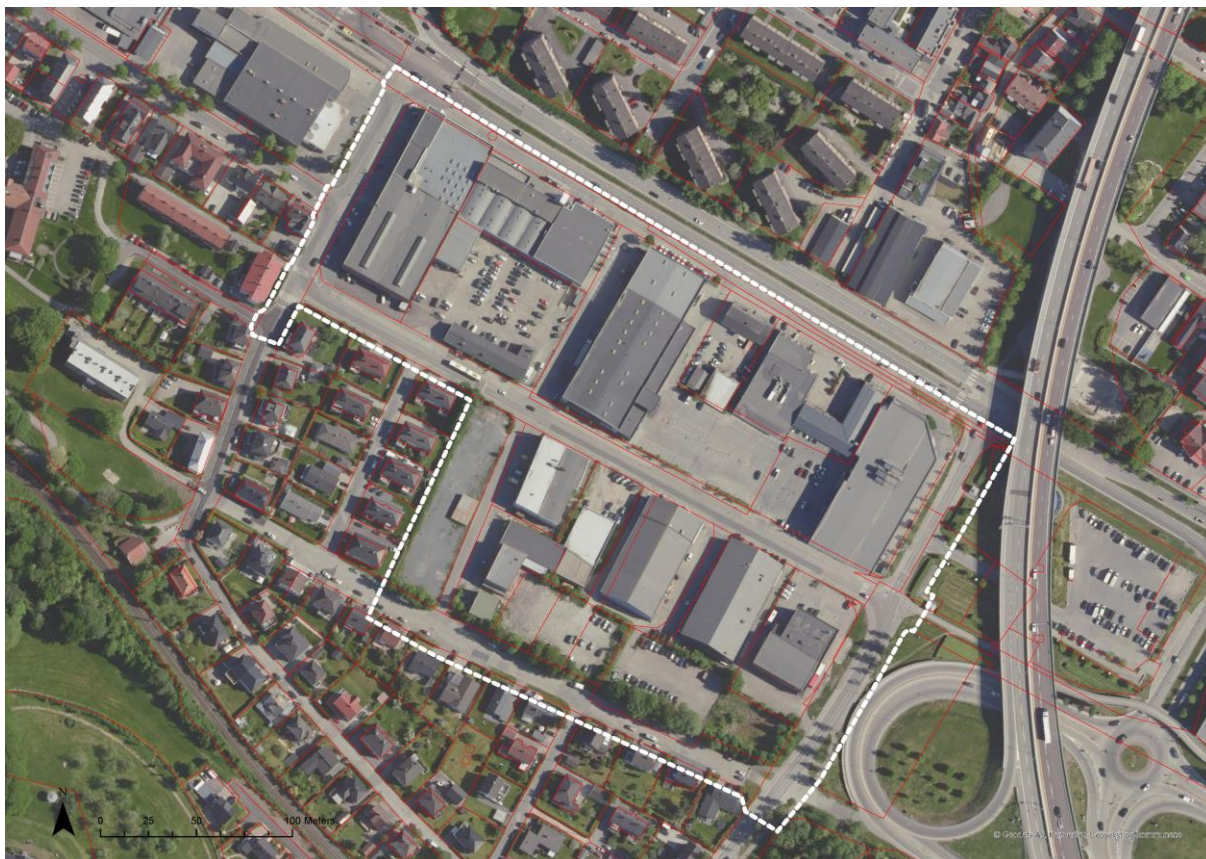
FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR BANGELØKKA	1
OMRÅDEREGULERING MED KONSEKVENSTREDNING	1
1 BAKGRUNN.....	4
1.1 HENSIKTEN MED PLANARBEIDET	4
1.2 KRAV OM KONSEKVENSTREDNING	5
2 BESKRIVELSE AV TILTAKSOMRÅDET	6
2.1 BELIGGENHET	6
2.2 AVGRENSNING AV PLANOMRÅDET	8
2.3 PLANFORSLAGET.....	10
2.4 INFLUENSOMRÅDET	11
2.5 UTBYGGINGSSALTERNATIVET	12
2.5.1 PLANLAGT BEBYGGELSE.....	18
2.5.2 UTVIKLINGSFASER	19
2.6 NULLALTERNATIVET	19
3 GJELDENE PLANER, RETNINGSLINJER OG FØRINGER	21
3.1 STATLIGE RETNINGSLINJER/RAMMER/FØRINGER	21
3.1.1 NASJONALE FORVENTNINGER TIL REGIONAL OG KOMMUNAL PLANLEGGING 2023-2027	21
3.1.2 STATLIG PLANRETNINGSLINJE FOR SAMORDNET BOLIG-, AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING (2014) 21	
3.1.3 RIKSPOLITISK RETNINGSLINJE FOR BARN OG UNGES INTERESSER I PLANLEGGING (1995).....	21
3.1.4 RETNINGSLINJER FOR BEHANDLING AV STØY I AREALPLANLEGGING (2021)	21
3.1.5 BÆREKRAFT OG LIKE MULIGHETER – ET UNIVERSELT UTFORMET NORGE 2021–2025	22
3.1.6 STATLIGE PLANRETNINGSLINJER FOR KLIMA- OG ENERGIPLANLEGGING OG KLIMATILPASSING (2018, SIST ENDRET 2021).....	22
3.2 REGIONALE PLANER	22
3.2.1 REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT FOR BUSKERUD 2018-3035	22
3.2.2 REGIONAL PLAN FOR VERDISKAPING OG NÆRINGSUTVIKLING 2015-2020.....	23
3.2.3 REGIONAL PLAN FOR KULTURMINNEVERN I BUSKERUD 2017-2027 - "KULTURMINNEKOMPASSET"	23
3.3 KOMMUNALE PLANGRUNNLAG	24
3.3.1 KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL	24

3.3.2	KOMMUNEPLANENS AREALDEL (KPA 2014-2036) OG FORSLAG TIL NY KOMMUNEPLAN (KPA 2023-35).....	25
3.3.3	KOMMUNEDELPLAN FOR SENTRUM.....	26
3.3.4	KOMMUNEDELPLAN FOR STRØMSØ, GATEBRUK	27
3.3.5	SYKKELPLAN 2021-2031 (2021).....	27
3.3.6	PARKERINGSSTRATEGI MED PARKERINGSNORM	27
3.3.7	GJELDENDE REGULERINGSPLANER INNENFOR OG TILGRESENDE	28
3.3.8	OMRÅDESATSING - STRØMSØ 2030	28
3.3.9	OMRÅDEUTVIKLINGSSTRATEGI FOR STRØMSØ (OUS)	29
4	<u>OVERSIKT OVER TEMA SOM SKAL BESKRIVES ELLER KONSEKVENSTREDES</u>	30
4.1	GENERELT	30
4.2	OPPSUMMERING AV TEMA SOM SKAL BESKRIVES ELLER KONSEKVENSTREDES.....	31
4.2.1	METODE OG FREMSTILLING.....	35
4.3	RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE.....	36
5	<u>PLANPROSESS, MEDVIRKNING OG FRAMDRIFT.....</u>	36
5.1	INFORMASJON OG MEDVIRKNING	36
5.2	TENTATIV FRAMDRIFTSPLAN	39
6	<u>VEDLEGG</u>	39

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med planarbeidet

Bangeløkka er et sammenhengende område på Strømsø med en stor andel eldre, lav næringsbebyggelse som er modent for transformasjon.



Figur 2: Ortofoto med avgrensing av planområdet vist som hvit strek.

De tre private grunneierne Coop Norge Eiendom, Front Real Estate og Anthon Eiendom har etablert et utviklingsselskap for reguleringsplanen; Strømsø Utvikling AS. Grunneierne ønsker å utvikle planområdet med urban og variert bebyggelse med blandet formål som næring, tjenesteyting og bolig, i tråd med forslag til arealdelen til kommuneplanen. De gjennomførte derfor et parallelloppdrag med inviterte arkitektkontor i 2023, for å utforske et bredt spekter av muligheter for utvikling av området over tid.

Materialet fra parallelloppdraget viser innledende ideer og konsepter for å belyse utviklingsmulighetene for området. Vinnerforslaget fra parallelloppdraget ligger til grunn for planinitiativet og oppstartsmøtet som ble avholdt 15.05.2024.

Reguleringsplanen skal gi tydelige føringer for en utvikling av Bangeløkka som skal være med på å oppfylle kommunens overordnede visjon om «byvekst med kvalitet». Planen skal legge til rette for gradvis transformasjon fra blandet næring og storhandel til

bymessig utvikling med bolig, et bredt spekter av næring og forretning. Reguleringsplanen skal gi rammer for videre planlegging, utvikling og bygging ved å fastsette overordnet fordeling av formål, hovedstrukturer og høyder. Dette planprogrammet skal avklare utredningsbehov og sentrale problemstillinger i planarbeidet. Det skal også bidra til tidlig medvirkning i planarbeidet og legge til rette for en bred medvirkningsprosess.

Arbeidet med områdereguleringen gjennomføres som et samarbeid mellom kommunen og grunneierne Strømsø Utvikling AS. Kommunen har derfor etablert et prosjekt for reguleringsplanen ledet av Utbygging og infrastruktur, prosjektutvikling, og samarbeidet er formalisert i [avtale](#) etter plan- og bygningslovens (PBL) §12.2 vedtatt i formannskapsmøte 13.03.2024, sak nr. 27/24. LINK Arkitektur AS er engasjert som plankonsulent.

Planforslaget blir fremmet som en områderegulering. Reguleringsplan skal fremmes i henhold til Plan- og bygningslovens (PBL) §§ 12-1 og 12-3, og det skal utarbeides en ROS-analyse i henhold til PBL § 4-3. Delområdet sør for C.O. Lunds gate vil detaljreguleres som del av områdeplanen.

1.2 Krav om konsekvensutredning

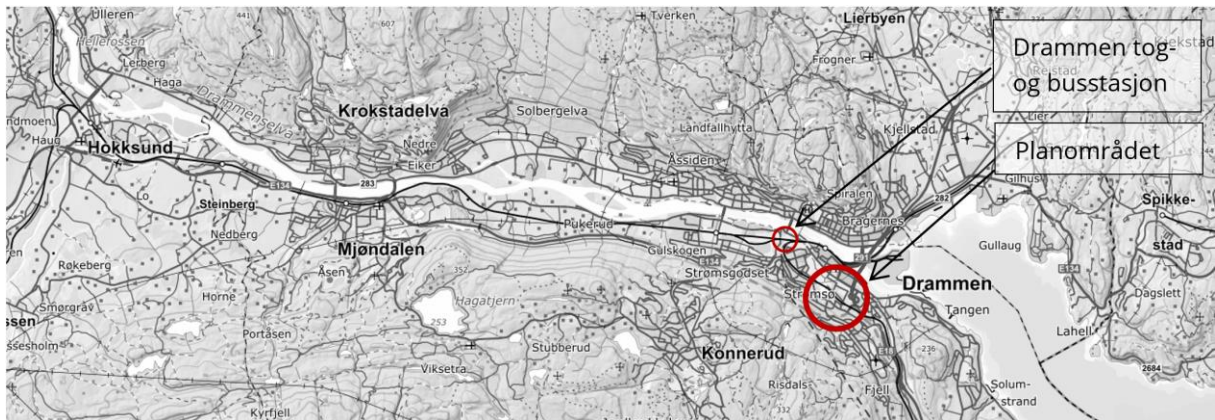
Planen er vurdert opp mot § 3 og § 4 i Forskrift om konsekvensutredning. Formålet med konsekvensutredningsforskriftene er å sikre at hensyn til miljø og samfunn blir ivaretatt ved forberedelse av planer og tiltak, og for å belyse beslutningsrelevante og premissgivende temaer for gjennomføring av gitte planer og tiltak. Planen er vurdert å utløse krav om konsekvensutredning etter Forskriftens § 6 a, vedlegg 1:

- Punkt 24: *Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m².*
- Punkt 25: *Nye bolig- og fritidsboligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan.* (Tiltaket er i tråd med forslag til ny kommuneplan – arealdel (KPA), men ikke iht. gjeldende KPA.)

Konsekvensutredningen (KU) skal belyse hvilke vesentlige konsekvenser planen vil ha på miljø, naturressurser og samfunn.

2 Beskrivelse av tiltaksområdet

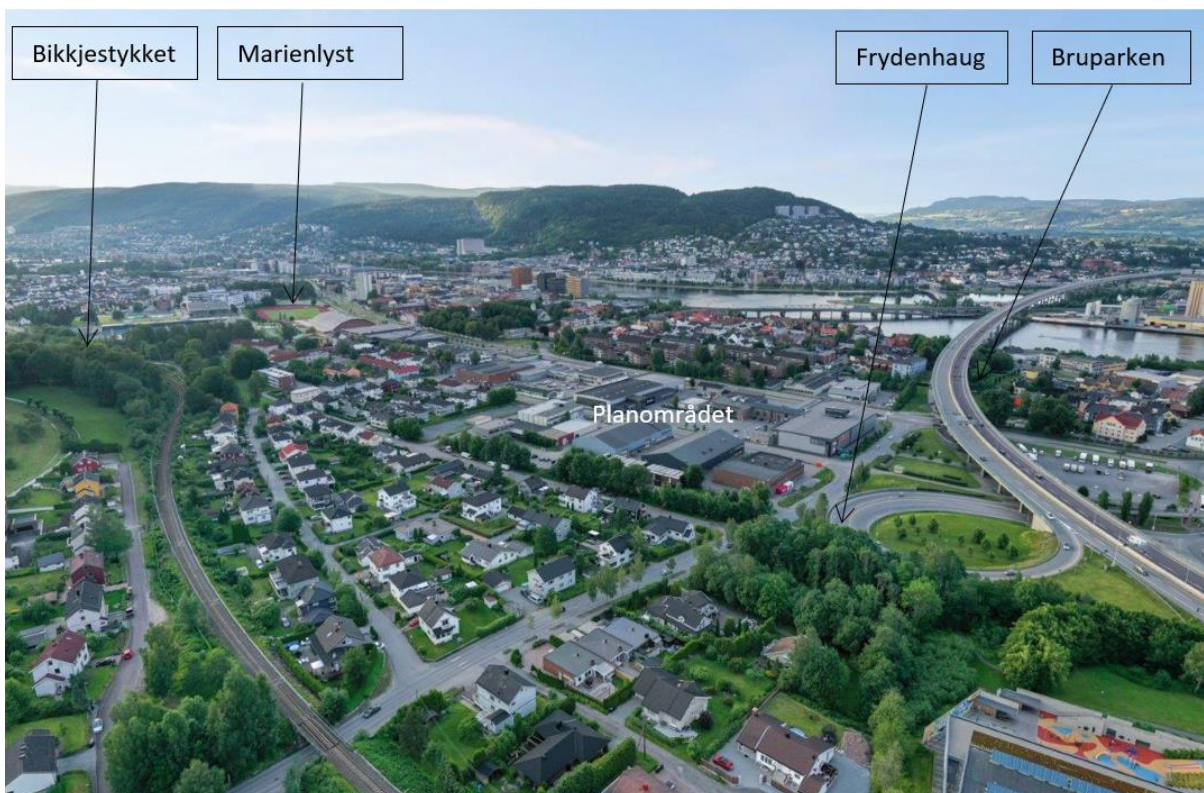
2.1 Beliggenhet



Figur 3: Planområdet ligger i Drammen kommune ved utløpet av Drammenselva.

Planområdet ligger i Drammen kommune på Strømsø-siden av Drammenselva, sørøst for Drammen sentrum og like vest for Drammensbrua (E18) i Brandengen skolekrets. Området er på ca. 55 daa.

Området ligger mellom store, viktige grøntområder som Bikkjestykket, Bruparken og Tegger'n og Marienlyst idrettspark.



Figur 4: Dronefoto som viser planområdet med grønne områder i sør og Drammenselva i nord. Kilde: EFKT Norge.

Det er 1 km til Drammen togstasjon. Området er lett tilgjengelig med gange, sykkel og buss. C O Lunds gate, som går tvers gjennom planområdet, er både en del av kollektivaksen og det overordnede hovedsykkelveinettet.



Figur 5: Skråfoto med planområdet vist med stiplet rød strek og inn- og utkjørsel vist med pil. Skråfoto: EFKT Norge.

Planområdet er knyttet til hovedveinettet med kjøreatkomst fra kryss RV291 Bjørnstjerne Bjørnsons gate x Colletts gate, og utkjørsel fra både Colletts gate og Austadgata til RV291 Bjørnstjerne Bjørnsons gate i østlig retning. Det er ikke mulig å kjøre direkte ut til hovedveinettet fra planområdet i vestlig retning.

I området er det i hovedsak bilbasert handel og industri. Innenfor planområdet ligger det ca. 39.000 m² bebyggelse for handel, helse, industri, lager og kontor. Mye av bebyggelsen er utdatert, har lukkede fasader og bidrar ikke til et godt- bo eller bymiljø for nærområdet. De største leietakerne er Elkjøp, Power, Mobile, TP-Products, SATS, Jysk og Bowling 1. Bebyggelse er i 1-2 etasjer. Det er mye trafikk og støy, særlig fra Bjørnstjerne Bjørnsons gate og E18. Området er preget av store flater til parkering og manøvrering av tungtransport, noe som kan skape utrygge situasjoner på gateplan. Dagens krav til bærekraft og miljø, mobilitet, aktivitet på gateplan, estetikk og tilpassing til øvrige omgivelser, er ikke innfridd.

Grønnstrukturen består av kantvegetasjon i eiendomsgrenser og noe mer løv-vegetasjon og gressflater på den ubebygde delen i planområdets sørligste hjørne ved krysset Colletts gate / Vestfoldveien. I Miljøatlas er det kartlagt enkelte fremmede arter i ytterkant av planområdet.

Selve planområdet er i dag preget av bebygde eller asfalterte flater. Siden det er mye harde flater og lite vegetasjon, og flom og overvann derfor infiltreres dårlig innenfor området, samler det seg en del vann ved mye nedbør. For øvrig er Colletts gate en del av det overordnede flomveisystemet.

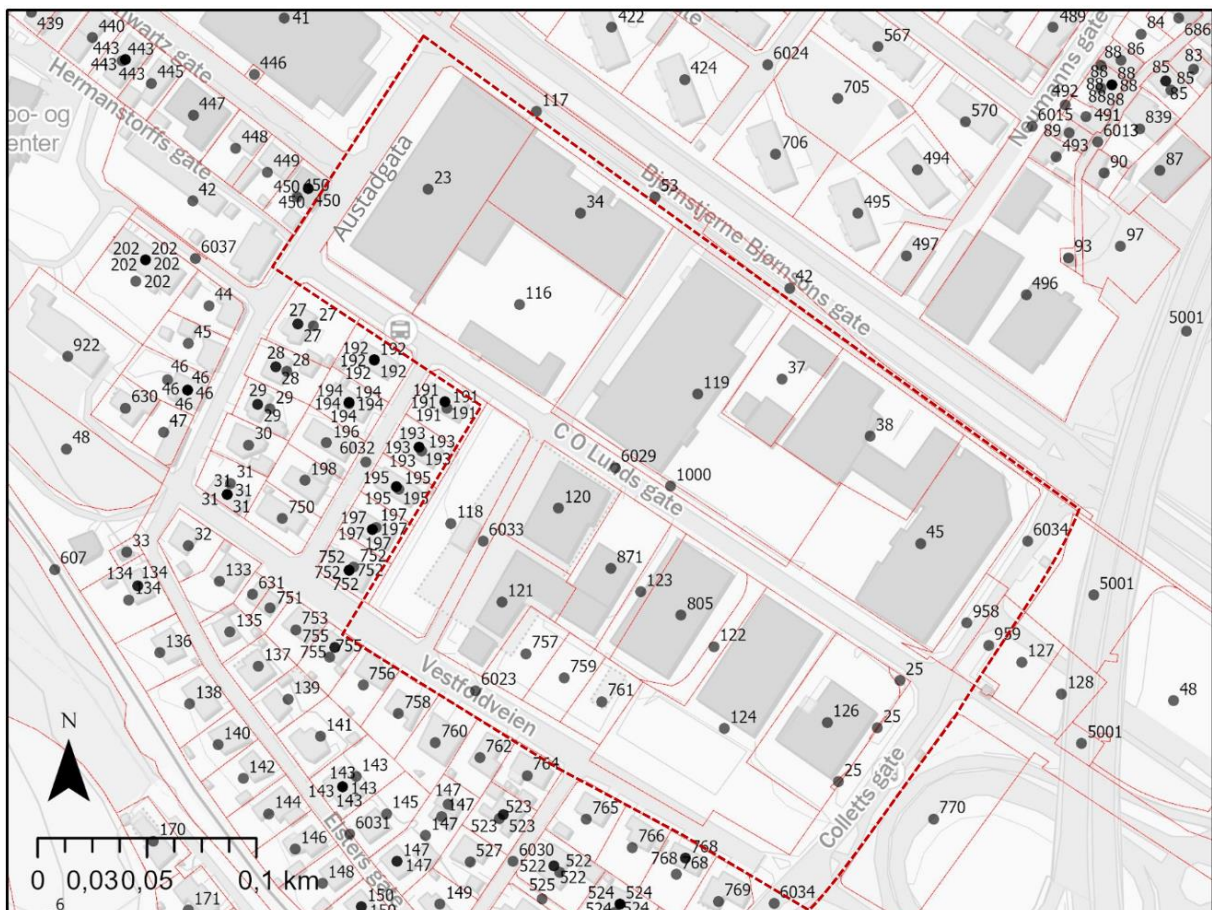
Det er ingen parker, friområder eller naturlige møtesteder innenfor planområdet.

Nærmeste skoler fra planområdet er Brandengen barneskole ca. 9. min gangavstand i retning øst, og Marienlyst ungdomsskole ca. 7 min. gangavstand mot vest.

2.2 Avgrensning av planområdet

Planområdet er på ca. 55 daa, og omfatter eksisterende næringsområde innenfor felt KBA i forslag til revidert kommuneplan, deler av Austadgata, C O Lunds gate, Vestfoldveien og Colletts gate. Området avgrenses av Bjørnstjerne Bjørnsons gate i nordøst, motorveibroen i øst og eksisterende boligområder i vest og sør.

Endelig planavgrensning avklares ved behandling av planprogrammet.



Figur 6: Eiendomsgrenser, bruksnummer og gatenavn.

Foreslått planavgrensning omfatter følgende eiendommer:

Tabell 1: Oversikt over eiendommer som ligger innenfor planområdet.

GNR	BNR	Adresse	Grunneier / fester
110	67	Bjørnstjerne Bjørnsons gate 60	Strømsø senter AS
110	442	Schwartz gate 31	Glitre nett AS
110	41	Austadgata 18	OK Property AS
111	23	C O Lunds gate 3 / Austadgata 21	Bjørnstjerne Bjørnsonsgate AS
111	34	Bjørnstjerne Bjørnsons gate 78	Bjørnstjerne Bjørnsonsgate AS
111	116	C O Lunds gate 5	Bjørnstjerne Bjørnsonsgate AS
111	45	C O Lunds gate 25	Bjørnstjerne Bjørnsonsgate 86-92 AS
111	119	C O Lunds gate 15	Bjørnstjerne eiendom AS
111	6029	C O Lunds gate - veiareal	Drammen kommune
111	37	Bjørnstjerne Bjørnsons gate 84	Bj. Bjørnsonsgate 84 AS
111	38	Bjørnstjerne Bjørnsons gate 86	Bjørnstjerne Bjørnsonsgate 86-92 AS
111	6034	Colletts gate - veiareal	Drammen kommune
111	958	Colletts gate - veiareal	Drammen kommune
111	118	Linneverstredet	Drammen handelspark AS
111	6033	Linneverstredet - veiareal	Drammen kommune
111	6023	Vestfoldveien - veiareal	Drammen kommune
111	120	C O Lunds gate 18	Drammen handelspark AS
111	871	C O Lunds gate 20	Drammen handelspark AS
111	805	C O Lunds gate 22	Drammen handelspark AS
111	123	C O Lunds gate - atkomst	Drammen handelspark AS
111	122	C O Lunds gate - atkomst	Drammen handelspark AS
111	124	C O Lunds gate 24 / Vestfoldveien 93 og 99	Drammen handelspark AS
111	126	C O Lunds gate 26	C O Lunds gate 26 AS
111	121	Vestfoldveien / Linneverstredet	Drammen handelspark AS
111	757	Vestfoldveien	Drammen handelspark AS
111	759	Vestfoldveien	Drammen handelspark AS
111	761	Vestfoldveien 91	Drammen handelspark AS
111	124	C O Lunds gate 24 / Vestfoldveien 93-99	Drammen handelspark AS
111	53	Bjørnstjerne Bjørnsons gate - vei	Drammen kommune
111	42	Bjørnstjerne Bjørnsons gate - vei	Drammen kommune
0	0	Austadgata - veiareal	Drammen kommune

2.3 Planforslaget

Planforslaget skal bidra til en utvikling av en attraktiv og flerfunksjonell bydel som legger til rette for:

- sammenhengende og variert struktur av byrom / offentlige rom for opphold, som skaper møteplasser og bidrar til å binde eksisterende funksjoner tettere sammen
- utvikling av et styrket service- og handelstilbud, slik at daglige gjøremål kan utføres i nærmiljøet. Det vil også tilrettelegges for handel og næring med et regionalt preg. I planarbeidet skal disse ambisjonene konkretiseres gjennom å fastlegge hovedstrukturer og lokalisering knyttet til grønn/blå, teknisk og sosial infrastruktur, samt definere de viktigste offentlige rommene og deres rolle og funksjon.
- at flere kan reise kollektivt, gå eller sykle i hverdagen.
- At det tilføres arbeidsplasser
- At det tilføres boliger med godt bomiljø
- At området utvikles med en bymessig kvalitet som legger grunnlaget for positiv aktivitet og tilstedeværelse til alle tider gjennom døgnet og ukedagene.

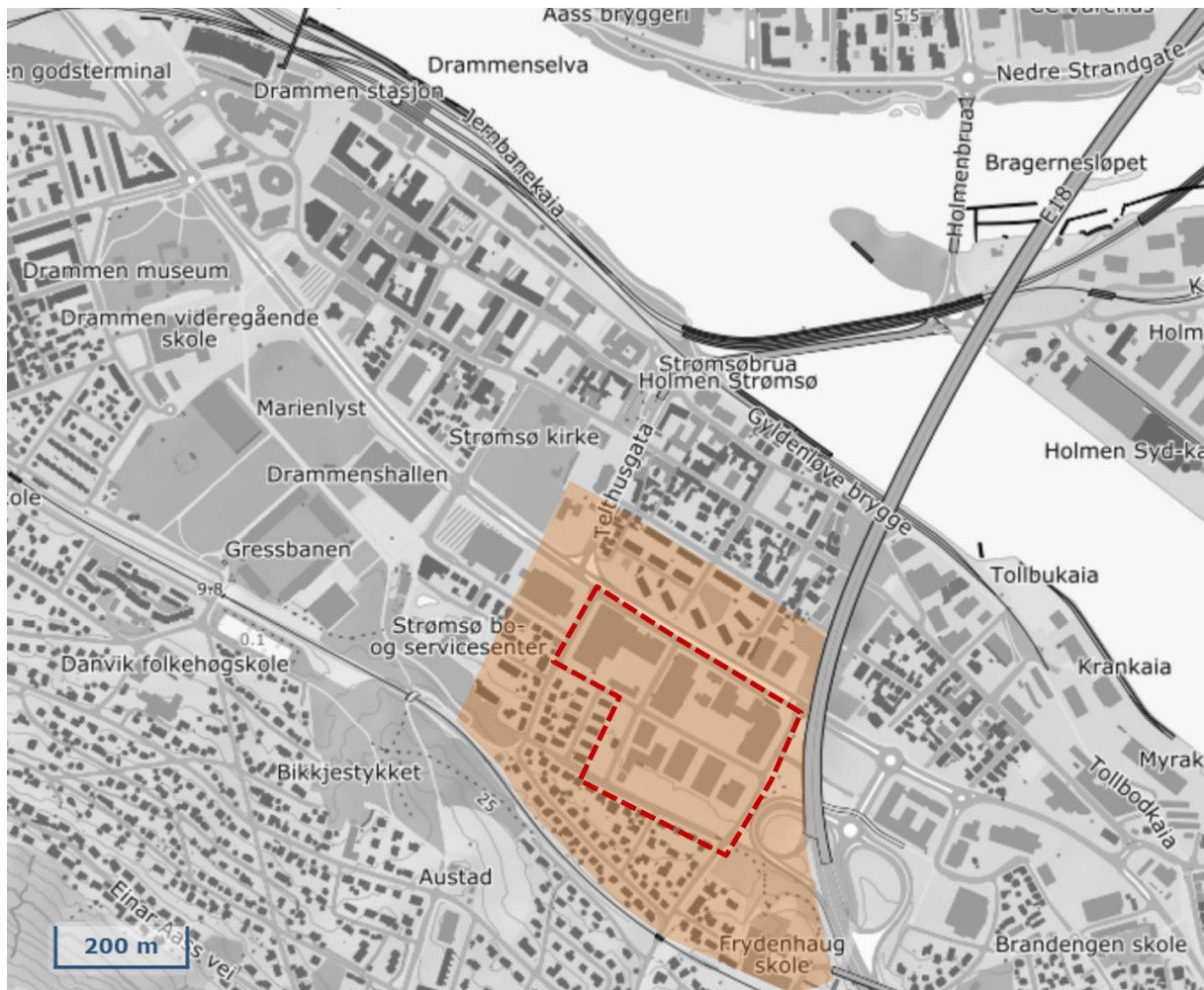
Videre skal planen definere utbyggingsområder og hvilke hovedformål disse kan ha. Innenfor utbyggingsområdene skal planen:

- gi føringer for bebyggelsesstruktur, tetthet og høyder
- legge til rette for en variert boligtypesammensetning som sikrer at området har et boligtilbud for mennesker i alle livsfaser
- legge til rette for felles aktiviteter for alle aldre og samfunnslag

Dette kan også utformes i samarbeid mellom næringslivet i området og beboerne for å oppnå sambruk og synergier. Det planlegges for fellesrom og aktiviteter i de ulike boligområdene.

Områdets tilknytning og forbindelser til øvrig bebyggelse og overordnet grønnstruktur skal også håndteres i planarbeidet. Dette innebærer blant annet å legge til rette for trygge og funksjonelle forbindelser til kollektivaksen (C O Lunds gate), gang- og sykkeltraséer, de planlagte tverrforbindelsene gjennom Strømsø mot Drammenselva, Bruparken og Bikkjestykket, og den nye gang- og sykkelveien langs det nedlagte jernbanespetet i sør. Slik skal Bangeløkka veves sammen med nære boligområder, skole, idrettspark og friområdene rundt, og blir en levende og grønn bydel.

2.4 Influensområdet



Figur 7 Forslag til planavgrensning og påvirknings-/influensområdet.

Planforslaget vil i hovedsak få virkninger for boligområdene vest og sør for planområdet, da disse har samme atkomst fra hovedveinettet, og vil ligge tett på ny bebyggelse. Områdene nord for Bjørnstjerne Bjørnsons gate er inkludert i influensområdet, da de må inkluderes ved vurdering av flom, overvann, støy og mobilitet.

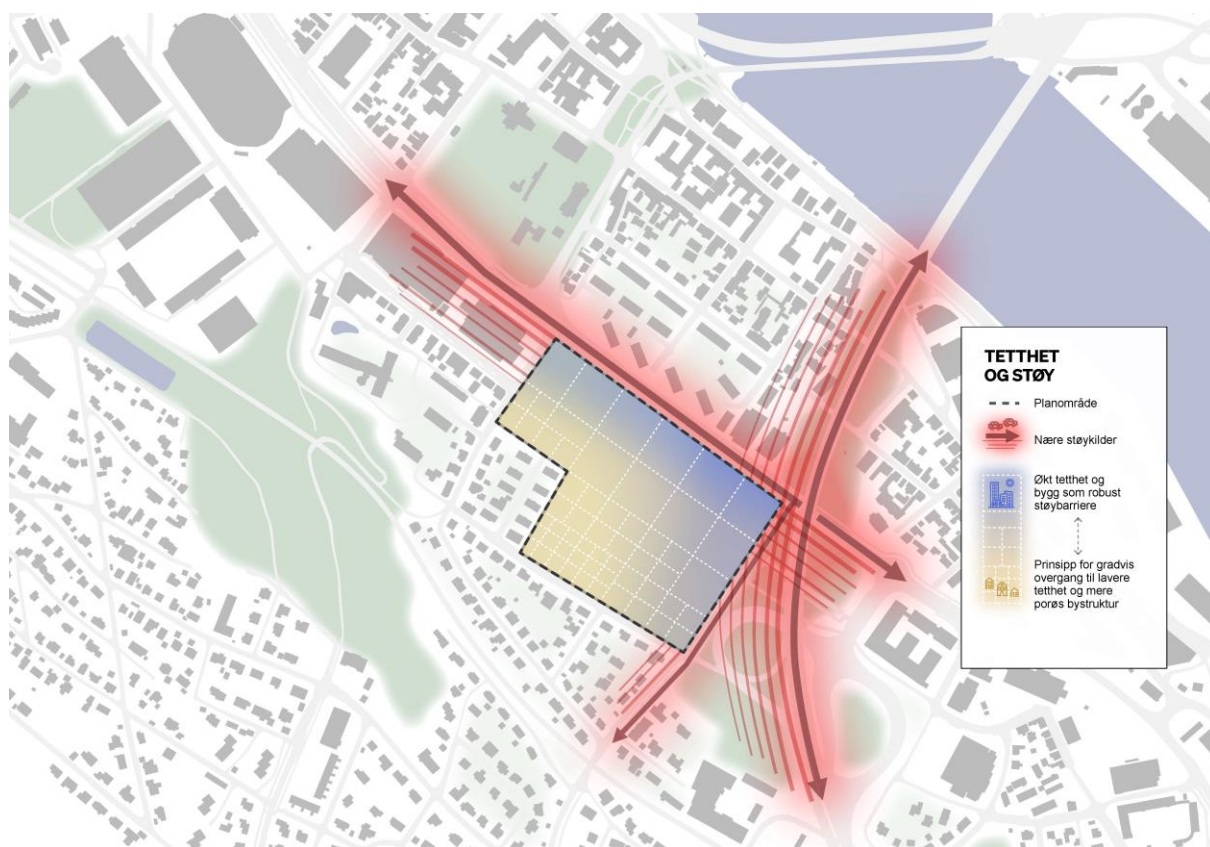
2.5 Utbyggingsalternativet

Utbyggingsalternativet skal legge til rette for fortetting og transformasjon av planområdet i henhold til rammene i forslag til kommuneplanens arealdel. Hovedformålene for byggeområdene vil være kontor, forretning og bolig. Andre formål vil bli vurdert.

Planområdet har noen ytre hovedutfordringer som gir føringer for utforming av planforslaget:

Støy og støv fra E18 og Bjørnstjerne Bjørnsons gate

Området er sterkt preget at støy og støv fra E18 og Bjørnstjerne Bjørnsons gate. I utbyggingsalternativet er dette løst ved at bebyggelsen mot nord og øst fungerer som en støyskjerm for resten av planområdet. Bebyggelsen får derfor størst høyde i dette området, og det foreslås formål som fungerer i disse omgivelsene. Det vurderes konkret hvor boliger kan plasseres for å oppnå gode boforhold og uteoppholdsareal. Det vil derfor være en overvekt av boligformål mot eksisterende boligområder i sør og vest.

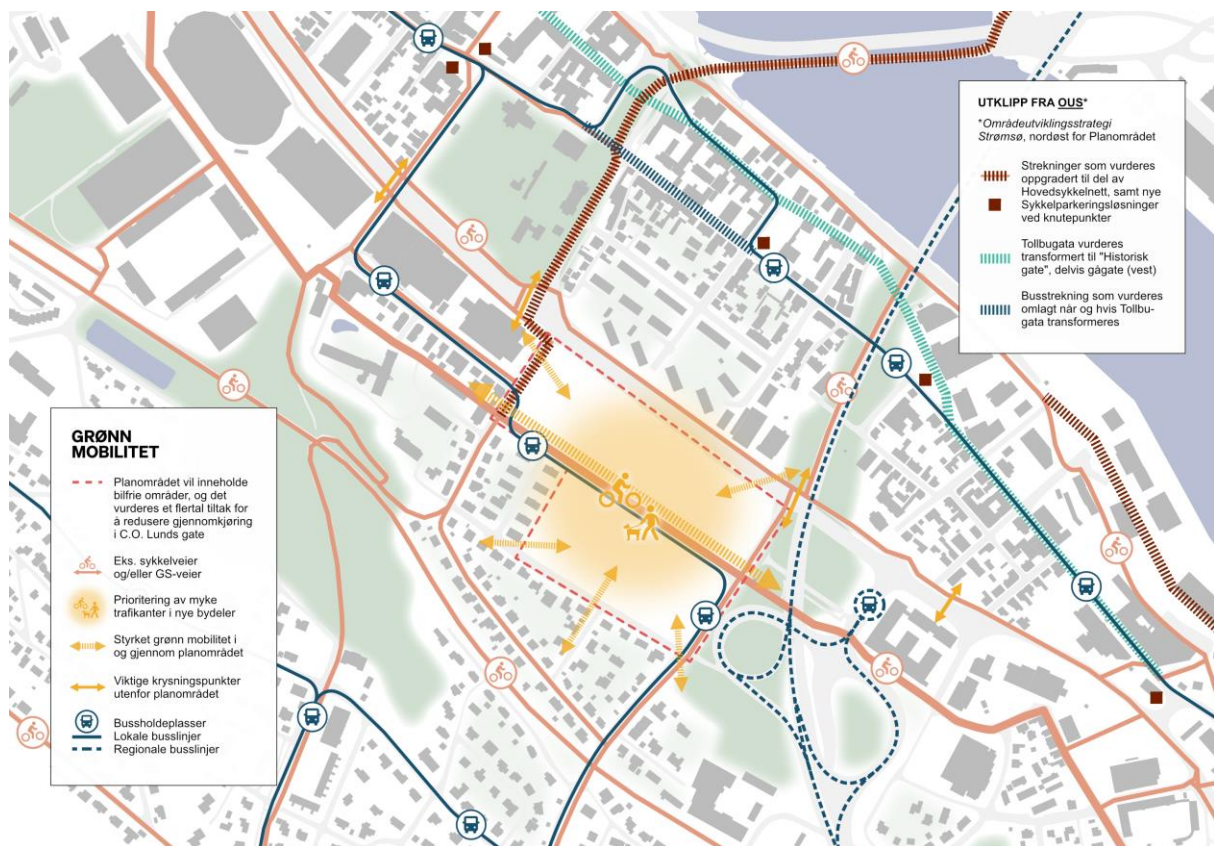


Figur 8: Illustrasjonen viser gateløp med særskilt høy støybelastning (rød markering) og en avtrapping av bebyggelse fra høyere mot nordøst til lavere mot sørvest.

Barriere mellom Bangeløkka og Strømsø nord

Bjørnstjerne Bjørnsons gate ligger mellom Strømsøs nordre og søndre del (Bangeløkka), og har fire felt. Gatens bredde, trafikkmengde og utforming med midtdeler og lyskryss, gjør den til en fysisk barriere mellom de to områdene, der bilene har fortrinnsrett.

I områdeutviklingsstrategien for Strømsø er det lagt vekt på gode gang- og sykkelforbindelser i grønne, sammenhengende korridorer. I utbyggingsalternativet foreslås det å videreføre disse grønne korridorene fra nordøst til sørvest på tvers av Bjørnstjerne Bjørnsons gate, for å knytte de to områdene tettere sammen og å gjøre kryssing av barrieren tydeligere og mer attraktiv. Det legges spesielt vekt på å styrke den østre forbindelsen under motorveibroen.



Figur 9: Illustrasjonen viser grøntdrag og grønn mobilitet i området, fra nordre Strømsø nordøst for Bjørnstjerne Bjørnsons gate til Bangeløkka sørvest for Bjørnstjerne Bjørnsons gate.

Håndtering av overvann

Klimaendringer gjør at vi kan forvente økt nedbør og mer styrtregn i fremtiden. Allerede i dag er det utfordringer med flom og overvann fra Austadmarka som samler seg i planområdet. Dette må løses i utbyggingsalternativet ved å etablere sterke, blågrønne forbindelser, der mest mulig av vannet fordrøyes lokalt ved bruk av vegetasjon, mens noe ledes videre til hovedresipienten som er Drammenselva - om mulig- på overflaten.



Figur 10: Illustrasjonen viser nærliggende grøntdrag, og ambisjonen om å knytte disse sammen gjennom nye grøntdrag i planområdet. Overvann fordrøyes i naturbaserte områder, og ledes til flomveier i gatene.

Klimautfordringer og FNs bærekraftsmål

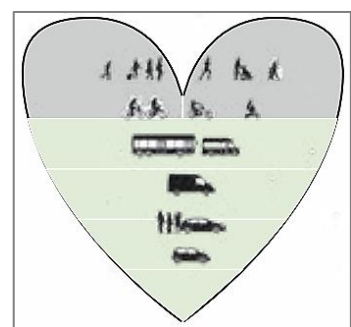
Dersom planforslaget skal kunne bidra til at Drammen kommune blir *et godt sted å leve - nær, inkluderende og nytenkende*¹, må prosjektet bidra til at området er lett å nå med grønn mobilitet, og at de fleste hverdagsaktiviteter kan løses i de nære områdene. Det vil legges vekt på å koble området til eksisterende gang- og sykkelforbindelser og kollektivaksen i nærområdet.



Figur 11: Illustrasjonen viser mobilitet i området og friområder som ligger i gangavstand fra planområdet.

Utbyggingsalternativet vil legge til rette for variert servicetilbud, nye møteplasser og variert programmering av bebyggelsen. Det gir økt tilstedeværelse av mennesker gjennom døgnet og økt liv i gatene. Uformell sosial kontroll i form av menneskelig tilstedeværelse bidrar til trygghet og skaper trivsel.

Kommunens «omvendte» mobilitetspyramide er et hovedprinsipp i planen: Prosjektet kobler seg på etablerte hovedakser for gange og sykkel mot sentrum, og turruter fra Austadmarka i sørvest mot Drammenselva følger ytterkant av planområdet. Gang- og sykkelveinettet binder også prosjektet



Figur 12: Kommunens "omvendte" mobilitetspyramide.

¹ Kommuneplanens samfunnsdel

sammen med skoler, friområder og grønnstruktur, og mot kollektivakser.

Det vil være behov for å kunne kjøre inn i området, men det vil bli vurdert hvordan den interne biltrafikken kan begrenses ved bruk av mobilitetspunkt og strategisk plassering av parkeringsareal.

Med bakgrunn i disse hovedutfordringene, ble det utarbeidet en masterplan som grunnlag for innspill til kommuneplanens arealdel. Deretter ble det organisert et parallelloppdrag for utvikling av området, med fire inviterte arkitektfirmaer. Prinsipper fra vinnerprosjektet har fungert som inspirasjon for planinitiativet og planprogrammet. Vinnerforslaget la vekt på gode møter mellom bygg og byrom for å skape et attraktivt gateplan, der handel og bomiljø gis prioritet i ulike soner. Det ble foreslått å etablere nye, offentlige byrom langs gang- og sykkelaksene, for å gi en tryggere og bedre trafikksituasjon for myke trafikanter som ferdes i og gjennom planområdet. For god bokvalitet legges det til rette for gode møteplasser og fellesarealer både utendørs og innendørs. Fellesareal aktiviseres og tilgjengeliggjøres for ulike bruk. Fellesfunksjoner og deleløsninger aktualiserer også sambruk med næringsaktører som vil øke aktiviteten gjennom døgnet.

Området grenser i dag til etablert bolig- og næringsbebyggelse, og prosjektet bygger videre på dette. Mot boligbebyggelsen i sør planlegges det derfor et mer rendyrket boligområde, mens næring og handel i større grad konsentreres i nordre del mellom Bjørnstjerne Bjørnsonsgate og C.O. Lunds gate. Målet er å utvikle Bangeløkka til et attraktivt bo-område med gode bokvaliteter og naturlige møteplasser, samtidig som handel og næringsaktivitet videreføres i området.

Planområdet vil inneholde bilfrie områder, og det vurderes ulike tiltak for å redusere gjennomkjøring i C.O. Lunds gate.

Historiske planer, omkringliggende bebyggelse, gater og forbindelseslinjer, og ønskede byggetrinn, legger føringer for en ny inndeling av felt og gater innenfor prosjektområdet.

Prosjektet er derfor utformet etter følgende prinsipp:

Strukturerende linjer: Eksisterende veier danner utgangspunkt for kobling mellom prosjektet og omkringliggende områder og strukturer.

Dannelse av plasser: I krysningspunkter mellom de strukturerende linjene, etableres attraktive møteplasser. Det planlegges for to større, offentlig tilgjengelige torg / parker og en rekke mindre lekeplasser og møteplasser ved inn mellom bebyggelsen. Disse byrommene

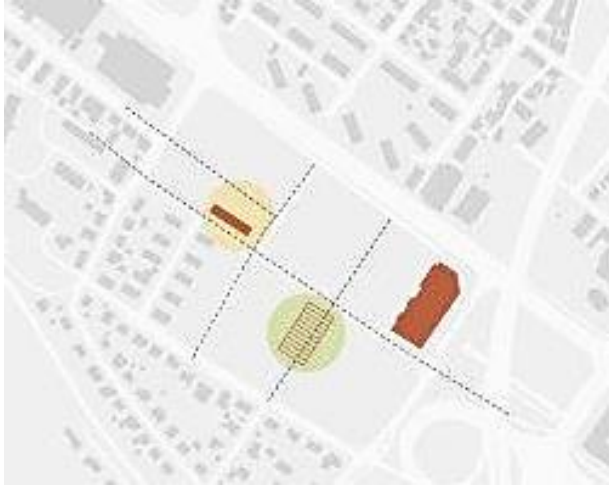


Figur 13: Strukturerende linjer.

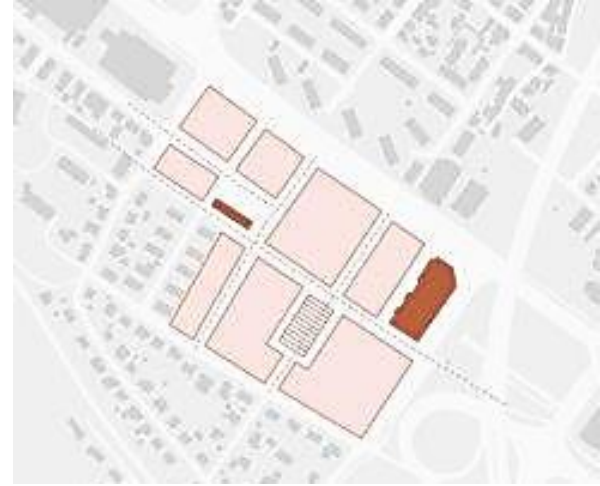
programmeres med forskjellige aktiviteter.

Enkelte bygg eller elementer fra bygg, som har gjenbruksverdi eller som kan bidra til å fortelle stedets historie, bevares som identitetsskapende elementer, og transformeres.

Inndeling i byggefelt: Mellom de strukturerende linjene etableres utbyggingsfelt.



Figur 14: Dannelse av plasser.



Figur 15: Inndeling i byggefelt.

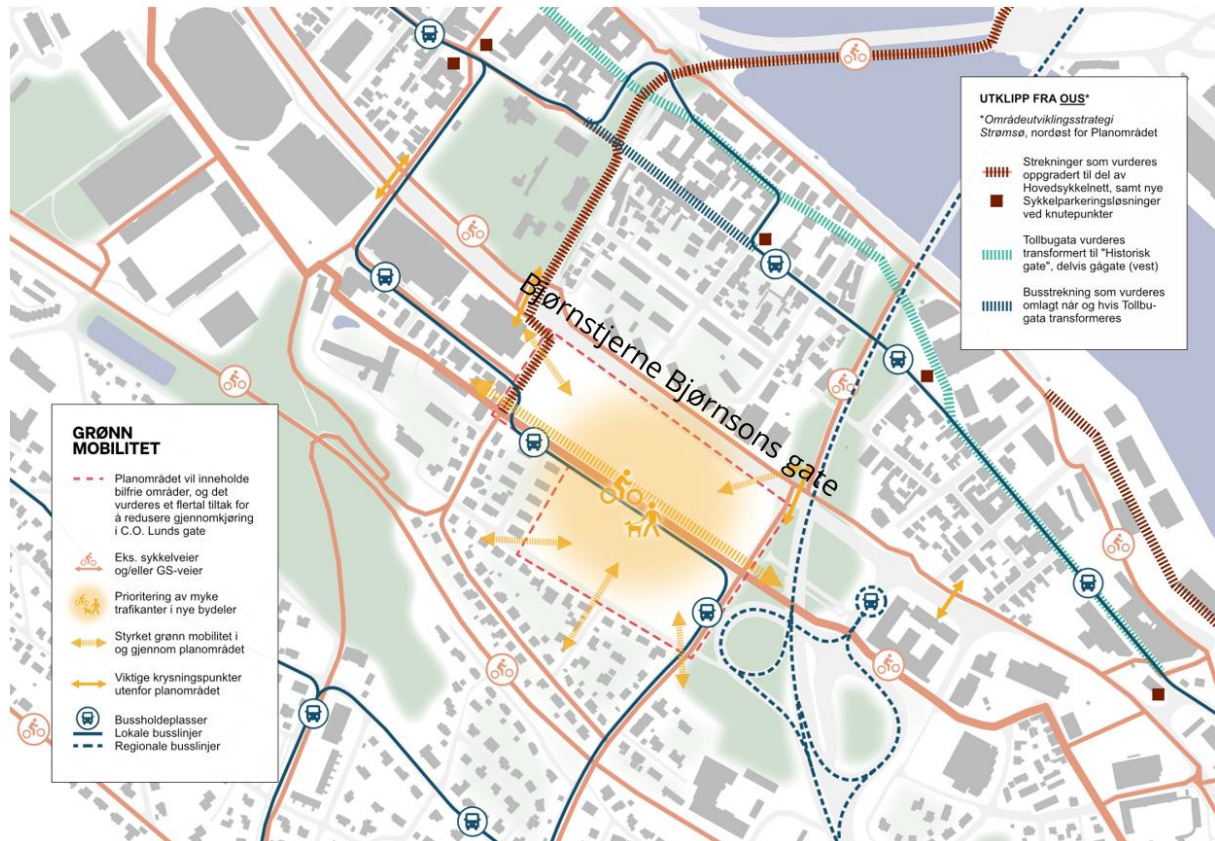
Handel og næring: Næringslokalene lokaliseres i hovedsak nord for C. O. Lunds gate, i de mest støyutsatte områdene, for å skjerme området mot støy. Det etableres en ny gate i forlengelsen av Schwartz gate. Gaten etableres som gågate. Adkomst med bil til parkering for handelslokalene, rutes primært til planområdets randsoner.



Figur 16: Illustrerer en gradvis overgang på gateplan fra sentrumsfunksjoner og torg i nordre del av planområdet til nabolagsgater og grønne uterom i søndre del av planområdet.

Grønn mobilitet og nabolagsgater: C O Lunds gate transformeres gradvis til en grønn og trivelig nabolagsgate. Her beholdes sykkeltraseen, slik den er i dag, og det etableres fortau med næringsarealer og handelsarealer som henvender seg mot gaten. Det settes av tilstrekkelig plass til beplantning mellom fortau og bebyggelse.

Plasser og grønne områder kobles sammen. Nabolag med hovedvekt av bolig lokaliseres primært i den sydlige delen, syd for C. O. Lundsgate.



Figur 17: Illustrasjonen viser prinsipp for grønn mobilitet.

2.5.1 Planlagt bebyggelse

Bangeløkka skal utvikles som et attraktivt byområde med tetthet og mangfold av funksjoner og møtesteder som skaper byliv og gjør området attraktivt. Området skal ha en blanding av funksjoner med en gradvis overgang fra lavere bebyggelse mot eksisterende boligområde i sør, til høyere bebyggelse i nord, som skjermer mot støy- og luftforurensning fra Bjørnstjerne Bjørnsons gate og E18. I sonen mellom disse blir det lagt til rette for handel, service og fellesfunksjoner på gateplan. Næringsareal planlegges økt i forhold til dagens situasjon. Dermed økes også antall arbeidsplasser.

Det skal vurderes om enkelte bygg og elementer innenfor planområdet kan gjenbrukes.

Avkjørsler vurderes i det videre planarbeidet.

2.5.2 Utviklingsfaser

Området er godt tilrettelagt for en trinnvis utbygging, med en markedstilpasset fremdrift. Det legges derfor til rette for en fleksibel løsning som kan ivareta endringer og nye løsninger i fremtiden. Hvert trinn må kunne stå godt alene, til øvrige deler av området er utviklet.

Det forberedes for raskere oppstart i søndre del, syd for C.O. Lunds gate, ved at denne delen detaljeres på nivå med detaljplan for senere å kunne gå direkte til byggesøknad.

2.6 Nullalternativet

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

Sammenlikningsalternativet tar utgangspunkt i dagens situasjon og legger til grunnen utvikling basert på gjeldende regulering.

Gjeldende reguleringsplaner legger til rette for forretning, kontor og industri med en samlet utnyttelse på ca. 110.000 BTA. Byggegrenser åpner for tre bygningsvolum med stort fotavtrykk og relativt lave høyder på fra 10 til 14 m. Dette tilsier to næringsetasjer og eventuelt en kontoretasje.

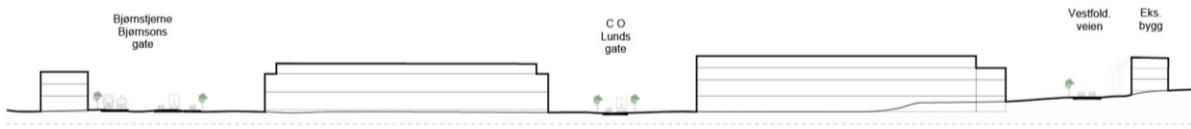
Tabell 2: Oversikt over rammer i gjeldende reguleringsplaner.

Område i KDP (vedtatt 30.05.06)	Reguleringsplan	Gesimshøyde	Utnyttelse
S60	PlanID 3005 060259-9 Vedtatt 23.09.03 Formål: Lett industri / kontor / forretning	Sentrumsplanen: Henviser til reguleringsplan. Reguleringsplan: Mønehøyde 15 moh Gesimshøyde 13 moh	75 % BYA
S65	PlanID 3005 060259-9 Vedtatt 23.09.03 Formål: Lett industri / kontor / forretning	Sentrumsplanen: Henviser til reguleringsplan. Reguleringsplan: Mønehøyde 15 moh Gesimshøyde 13 moh	75 % BYA
S66	PlanID 3005 0602315 Vedtatt 23.10.12 Formål: Forretning / kontor / industri	Sentrumsplanen: 10 m Reguleringsplan:	Ikke angitt

		<p>Mønehøyde F/K/I 1 - 1+3: 13 m over gj. planert terr. / maks. kote +17.</p> <p>Mønehøyde F/K/I 1 - 2 og F/K/I 2: 10 m over gj. planert terr. / maks. kote +14.</p>	
--	--	--	--



Figur 18: Illustrasjonen viser rammer i gjeldende planer som volumer, med snittlinje (oransje stiplet linje).



Figur 19: Snitt gjennom volumene som gjeldende planer legger til rette for. Sett mot øst.

3 Gjeldende planer, retningslinjer og føringer

3.1 Statlige retningslinjer/rammer/føringer

3.1.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

De nasjonale forventningene skal legges til grunn for kommunestyrets arbeid med kommunale planstrategier og planer. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging ble sist vedtatt ved kongelig resolusjon 20.06.2023. Regjeringen legger vekt på:

- sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft,
- samfunnssikkerhet og beredskap og
- samarbeid for å nå målene

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

3.1.2 Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Målsetting er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanlegging, og bidra til mer effektive planprosesser. Areal og transportsystem skal planlegges slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. 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. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene, skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

3.1.3 Rikspolitisk retningslinje for barn og unges interesser i planlegging (1995)

Retningslinjene har som mål å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger. Det skal sikres at oppvekstmiljøet har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid samsvarer med eksisterende kunnskap om barn og unge sine behov., Retningslinjene stiller krav til erstatningsareal dersom areal egnet brukt til lek blir fjernet.

3.1.4 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (2021)

Retningslinjene skal legges til grunn ved planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene anbefaler at anleggseier beregner to støysoner rundt

viktige støykilder, en rød og en gul sone. I rød sone skal en unngå støyutsatte bygg. I gul sone skal det vurderes hvor nye bygg skal oppføres og avbøtende støytiltak skal sikres.

3.1.5 Bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge 2021–2025

Regjeringens handlingsplan for universell utforming 2021–2025 skal bidra til et bærekraftig og likestilt samfunn gjennom utforming av fysiske og tekniske omgivelser. Handlingsplanen omfatter blant annet tiltak innen arealplanlegging, infrastruktur, bygg, transport og digitalisering i tillegg til utvikling av universelle løsninger på nye områder.

Universell utforming defineres slik: Universell utforming er utforming av produkt og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og spesiell utforming.

3.1.6 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing (2018, sist endret 2021)

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

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

3.2 Regionale planer

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

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

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

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

3.2.2 Regional plan for verdiskaping og næringsutvikling 2015-2020

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

3.2.3 Regional plan for kulturminnevern i Buskerud 2017-2027 - "Kulturminnekompasset"

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

3.3 Kommunale plangrunnlag

3.3.1 Kommuneplanens samfunnsdel

Planens forhold til kommuneplanens overordnede arealpolitiske strategier og prinsipper, er oppsummert i tabellform:

Tabell 3: Oversikt over relevante føringer i kommuneplanens samfunnsdel, og hvordan dette er tenkt videreført og tatt hensyn til i planarbeidet.

Føringer i samfunnsdelen	Vurderinger av foreslått arealbruk ift. føringer
<p>Samordnet areal- og transportplanlegging</p> <p>Øke utnyttelsen av eksisterende og planlagt infrastruktur ved lokalisering av næring og bolig.</p> <p>Tilrettelegge for økt bruk av miljøvennlige transportformer som sykkel, gåing og kollektivtransport.</p> <p>Hensynta bruk av nødvendige transportformer for å sikre fremkommelighet i sentrumsområdene. Dette inkluderer å sikre god fremkommelighet for personer med funksjonsnedsettelse.</p> <p>Legge til rette for bærekraftig bolig-, nærings- og transportutvikling som bidrar til reduksjon av klimagassutslippene.</p>	<p>Planområdet ligger i gangavstand fra Drammen stasjon og langs en kollektivtrase. Prosjektet innebærer transformering av et nedbygget område.</p> <p>Området ligger i gang- og sykkelavstand fra sentrum langs en etablert sykkelvei. Det er liten høydeforskjell mellom Strømsø og Drammen sentrum. Det ligger også langs kollektivakse for buss.</p> <p>Det er liten høydeforskjell innenfor planområdet. Området kan derfor forholdsvis enkelt tilrettelegges for personer med funksjonsnedsettelse.</p> <p>Området har gode solforhold, og det vil være mulig å legge til rette for ulike energikilder som bidrar til å redusere klimagassutslippene.</p>
<p>Bolig og boligbygging</p> <p>Målsetting om fortetting av boligbyggingen i sentrumsområder og langs kollektivtraseer.</p> <p>Unngå større utbygginger i områder uten etablert infrastruktur.</p> <p>Sikre lokal variert boligsammensetning.</p> <p>Legge til rette for boligbygging som sikrer sosial bærekraft i boområder og nærmiljøer.</p>	<p>Området ligger i gangavstand fra sentrum og langs en kollektivtrase.</p> <p>Området har etablert infrastruktur.</p> <p>Det legges til rette for variert boligsammensetning, både mht. størrelse og boligtype.</p> <p>Det legges vekt på fellesarealer og -funksjoner med en rekke tilbud som ikke krever betaling.</p>
<p>Næringsutvikling og næringsarealer</p> <p>Sikre tilstrekkelige og egnede arealer til eksisterende næring og nyetableringer.</p> <p>Legge til rette for et variert næringsliv i kommunen ved å vektlegge sammenhengen mellom næring og det enkelte steds potensiale.</p> <p>Legge til rette for arealformål som gir fleksibilitet til å møte strukturelle forandringer i arbeids- og næringslivet.</p>	<p>Området er i dag næringsområde med volumhandel. I prosjektet planlegges det for sammensatt næring som supplerer omkringliggende området. Størrelsen på næringsarealene øker med mer enn 30% i forhold til dagens situasjon.</p> <p>Prosjektet har som mål å gi fleksibilitet til å møte fremtidige endringer. Variasjon i næringsstyper kan skape arbeidsplasser og dermed øke sysselsetting i nærområdet.</p>
<p>Grøntareal og natur</p> <p>Sikre sammenhengende grønntarealer og natur for ivaretagelse av naturkvaliteter, naturmangfold på</p>	<p>Det er ikke eksisterende grønnstruktur innenfor området med unntak av restareal og kantsoner mellom grus- og asfalterte flater og bebyggelse.</p>

<p>land, i vassdrag og sjø, landbruksarealer og kulturlandskap.</p> <p>Sikre tilgang til og å tilføre friluftsområder og nærliggende grøntarealer.</p> <p>Bevare dyrka og dyrkbar jord og hindre nedbygging.</p>	<p>Området utvikles med nye grøntområder som knyttes sammen med grønnstruktur utenfor planområdet.</p> <p>Det er ikke dyrket eller dyrkbar jord innenfor planområdet.</p>
<p>Utvikling av bysentrum</p> <p>Prioritere utvikling av Drammen som regionhovedstad og sikre utvikling i Mjøndalen/Krokstadelva og Svelvik som mindre by- og sentrumsområder.</p> <p>Sikre utvikling i eksisterende tettsteds- og senterstruktur i kommunedelene, basert på det enkelte steds kvaliteter.</p> <p>Sikre tilgang til arenaer for idrett, kultur og aktivitet.</p> <p>Utviklingen skal bygge på eksisterende stedsidentitet og særpreg og sikre vern av kulturmiljøer og kulturminner.</p> <p>Legge til rette for arealformål som gir fleksibilitet til å møte strukturelle forandringer i arbeids- og næringslivet.</p>	<p>Prosjektet bygger opp under Drammen som regionhovedstad og som sentrum.</p> <p>Området får god gang- og sykkelatkomst (med tilnærmet ingen stigning), til Marienlyst idrettspark og kulturarenaene i Drammen sentrum.</p> <p>Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet. Enkelte spor fra historien foreslås videreføres ved å ta vare på et av byggene og bruke eldre stedsnavn.</p> <p>Det foreslås kombinert formål som gjør det mulig å møte fremtidige strukturelle endringer.</p>

3.3.2 Kommuneplanens arealdel (KPA 2014-2036) og forslag til ny kommuneplan (KPA 2023-35)

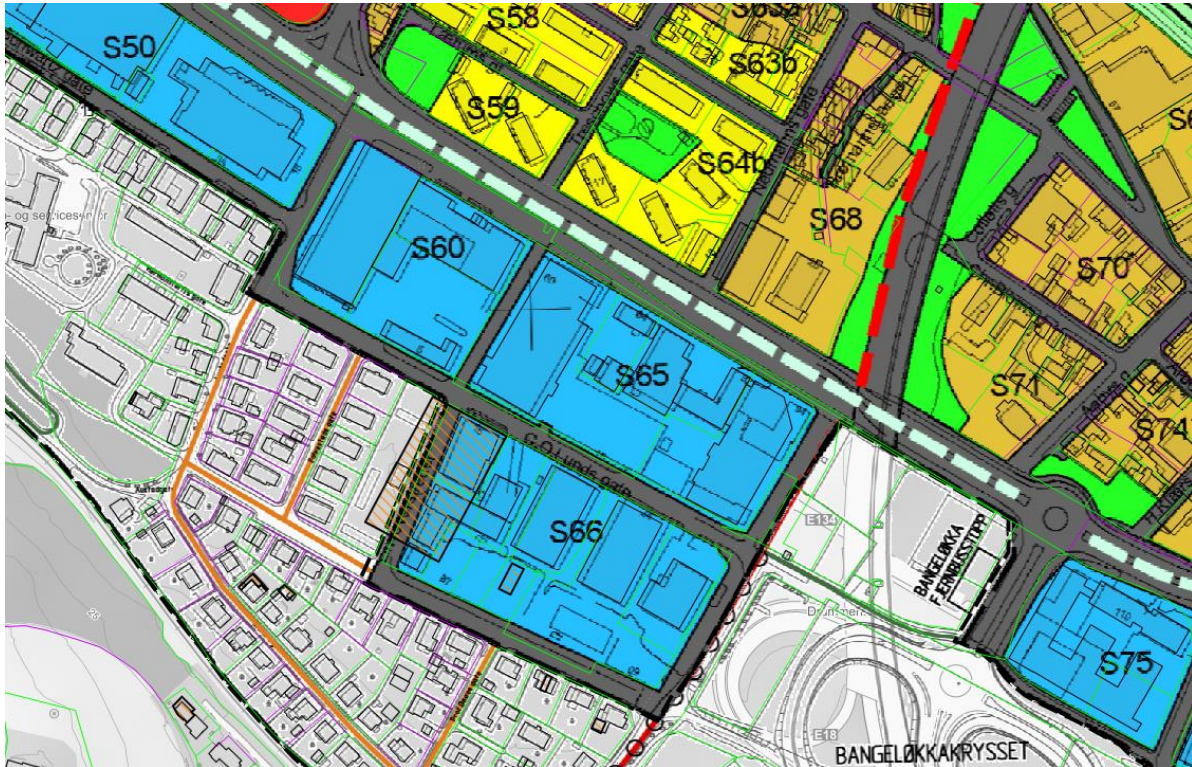


Figur 20: Gjeldende kommuneplan – arealdelen (KPA) til venstre og forslag til ny KPA til høyre.

I gjeldende kommuneplan – arealdelen (KPA) 2014-2036 er området avsatt til eksisterende erverv/næring. I forslag til ny KPA er planområdet avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg. Iht. forslag til bestemmelsene (§ 14.5) skal det utvikles en urban og variert bebyggelse med blandet formål som næring, tjenesteyting og bolig. Endelig

fordeling av næring, tjenesteyting og bolig fastsettes gjennom regulering. Innenfor formålet bør det avsettes en vesentlig andel arealer til næringsvirksomheter og arbeidsplasser.

3.3.3 Kommunedelplan for sentrum



Figur 21: Kommunedelplan for sentrum. Planområdet omfatter område S60, S65, S66 og omkringliggende veier.

Området inngår i kommunedelplan for sentrum i tidligere Drammen kommune, planID 3005 0602503.52 vedtatt 30.05.2006. Veiene er regulert til offentlig veiformål, og kvartalene er regulert til næringsområde S60, S65 og S66.

Følgende bestemmelser gjelder for S60, S65 og S66:

I arealene syd for Bjørnstjerne Bjørnsons gate, kvartalene S50, S60, S65, S66, S75, S81a, S82 og S84 tillates oppført bygninger for kontor, lett industrivirksomhet og håndverksvirksomhet med tilhørende anlegg, dvs. lager og kontor til egen administrasjon. Det kan, der forholdene ligger til rette for det tillates forretningsvirksomhet som har tilknytning til produksjonen til den enkelte bedrift i området. Forretningsvirksomhet for plasskrevende varer, dvs. biler og motorkjøretøyer, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer samt planteskole/hagesenter og forretningsvirksomhet for arealkrevende varer, dvs. møbler, hvite- og brunevarer samt interiørvarer kan etableres.

For kvartal S66 gjelder: Før det åpnes for handel med plasskrevende varer og arealkrevende varer skal en forlengelse av Colletts gate mellom C. O. Lunds gate og

Bjørnstjerne Bjørnsons gate være åpnet for trafikk. (Tilsvarende bestemmelse vedtatt i reguleringsplan for nabokvartal).

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.

Det skal ved nybygging etableres nødvendig skjermingsone mot omkringliggende boligbebyggelse, ved bebyggelse, murer eller vegetasjon.

Utendørs lagring tillates kun dersom det er skjermet mot omgivelsene med bebyggelse eller tett skjermvegg.

3.3.4 Kommunedelplan for Strømsø, gatebruk

Området inngår i kommunedelplan for Strømsø, gatebruk, vedtatt av Drammen bystyre 22. juni 2004. Planen fastsetter hovedinndelingen i gate- og veistrukturen, fastsetter hovedsykkelårer og viktige ledd i gangforbindelser i området, og krav til utforming og utførelse som de enkelte gater skal ha. C O Lunds gate og deler av Colletts gate er definert som samlegater (rød tykk strek) med kollektivtrafikk (svarte rundinger), og øvrige gater er definert som adkomstgater (oransje strek). C O Lunds gate er vist som del av hovedsykkelveinettet (grønn strek).



Figur 22: Utklipp fra plankartet til kommunedelplan for Strømsø, gatebruk.

3.3.5 Sykkelplan 2021-2031 (2021)

Formålet med sykkelplanen er å angi satsingsområder som må til for å nå den politisk vedtatte visjonen om at Drammen skal være «Norges beste sykkelkommune» og ambisjonen om 20 % sykkelandel. Planen skal være førende for plan- og byggesaker og utbyggingsprosjekter som berører det definerte sykkelnettet. Kartet til høyre viser sykkelnettet for Bangeløkka. C O Lunds gate er del av hovedsykkelveinettet.

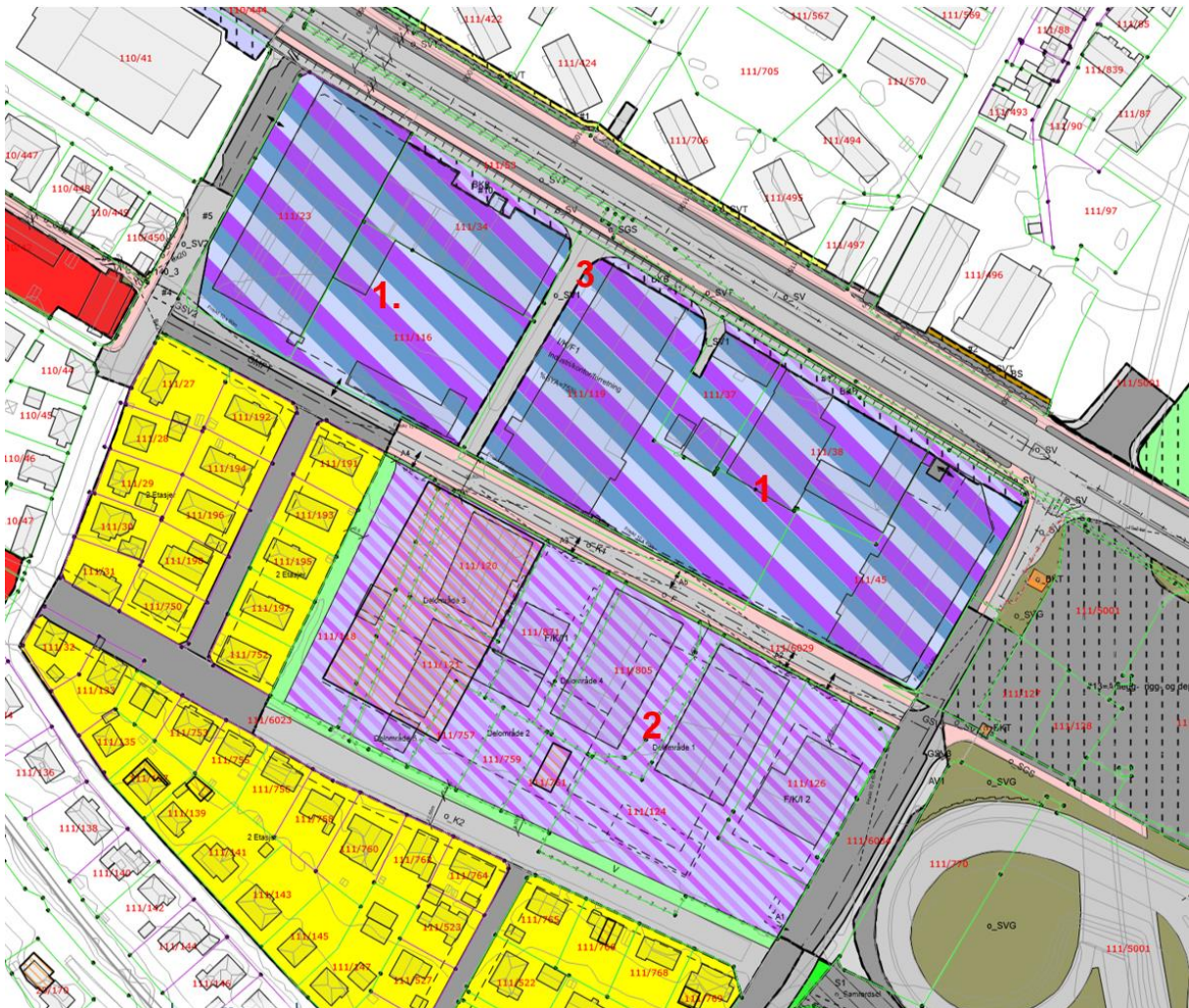


Figur 23: Utklipp fra Drammenskart som viser sykkelnettet.

3.3.6 Parkeringsstrategi med parkeringsnorm

Parkeringsstrategien er en beskrivelse på overordnet nivå av hvordan Drammen kommune ønsker å benytte parkering som virkemiddel for å bygge opp om mål for areal- og transportutviklingen. Bangeløkka ligger i parkeringssone 2.

3.3.7 Gjeldende reguleringsplaner innenfor og tilgrensende



Figur 24: Gjeldende reguleringsplan. Kilde: Drammenskart.

Gjeldende reguleringsplan gir i dag rammer for utbygging til forretning, kontor og industri. Samlet utnyttelse er på ca. 110.000 BTA:

Området inngår i tre reguleringsplaner:

- 1. Nordlige del: Reguleringsplan for Collets gates forlengelse, Bj. Bjørnsonsgate fra Anchersbakken til Telthusgata, C.O. Lunds gate vedtatt 23.09.2003, planID 060259-9.
- 2. Sørliche del: Detaljert regulering av del av C. O. Lunds gate, del av Vestfoldveien og Linveverstredet vedtatt 23.10.2012, planID 0602315.
- 3. Kjørvevei mellom Bj. Bjørnsonsgate og C.O. Lunds gate: Detaljregulering for FV/RV 282, Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Parsell Telthusgata - Holmestrandsveien/Rundtom, vedtatt 05.04.2016, planID 0602325.

3.3.8 Områdesatsing - Strømsø 2030

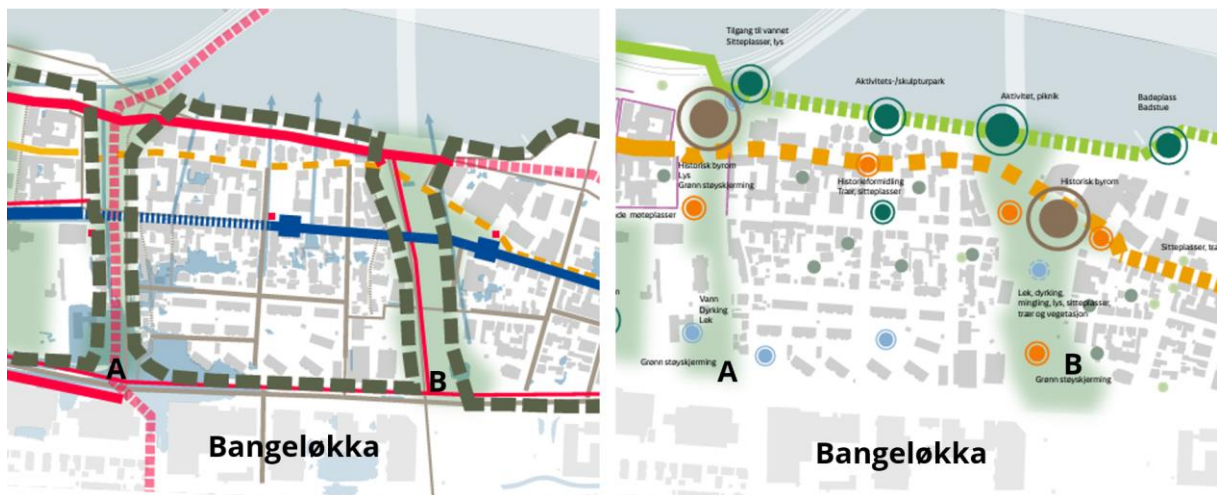
Drammen kommune og Kommunal- og distriktsdepartementet har gått sammen om en ti-årig områdesatsing på Strømsø – Strømsø 2030. Målet med satsingen er at flere

beboere i området skal få styrket sine levekår gjennom en varig bedring av tjenester og nærmiljøkvaliteter.

3.3.9 Områdeutviklingsstrategi for Strømsø (OUS)

Strategien definerer overordnede prinsipper for utforming og plassering av torg og møteplasser, gater og forbindelser, og sier noe om hvordan bylivet skal utvikles og styrkes, og hvordan man kan skape nye opplevelser med utgangspunkt i områdets eksisterende kvaliteter, identitet og potensial.

Planområdet grenser til områdestrategien. De to tverrforbindelsene vist på kartene under og merket med A og B, bør videreføres til Bangeløkka som grønne byrom, der de myke trafikantene prioriteres. Planen definerer disse to tverraksene som *viktige, større grønne byrom hvor det er godt å oppholde seg og være i aktivitet hele året. Trær, planter, blomster, møbler, belysning, vann, kunstverk og utforming gir kvaliteter for et bredt spekter av folk og gjøremål.* Overvann skal håndteres i tverrforbindelsene.



Figur 25: Utklipp fra områdestrategi for Strømsø.

Ellers gir planen føringer for aksene merket A: Området skal tilrettelegges for aktiv lek og utfoldelse. Det skal vurderes om tverrforbindelsen skal utvikles som del av hovedsykkelveinettet.

Planen gir også føringer for aksene merket B: Det skal etableres urbane møteplasser med åpne og inviterende torg og plasser for marked, mingling og aktivitet. Tverrforbindelsen skal være en del av hovedsykkelveinettet.

4 Oversikt over tema som skal beskrives eller konsekvensutredes

4.1 Generelt

Hensikten med en konsekvensutredning er å få oversikt over hvilke vesentlige konsekvenser en utvikling i tråd med planforslaget, kan føre med seg.

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

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

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

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

Utredningen skal belyse planens konsekvenser for relevante influensområder for de ulike temaene, særlig gjelder dette forhold til trafikk.

Metodene som skal benyttes er:

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

Metodikken er i henhold til nasjonale veiledere for konsekvensutredning, veileder M-1941 eller håndbok V712. Grunnlag / kilder for utredningene kan være:

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

Planprogrammet fastsettes av Drammen kommune etter at høringsuttalelsene er mottatt og vurdert.

4.2 Oppsummering av tema som skal beskrives eller konsekvensutredes

Under følger en oversikt over forholdene som etter kapittel 5 skal utredes, og hvilke metoder som er tenkt benyttet for å skaffe nødvendig kunnskap, jf. KU-forskriften § 14, punkt b.

Det understrekes at temaene som er beskrevet under, er de som vurderes som beslutningsrelevante iht. til forskrift om konsekvensutredninger. Andre tema og konsekvenser av planforslaget vil belyses på vanlig måte gjennom planbeskrivelsen som følger planforslaget.

Tabell 4: Oversikt over Utredningstema i forskrift om konsekvensutredninger.

KU-tema Deltema	KU	Plan- beskrivelse	Metode for utredning	Begrunnelse/kommentar
1. Naturmangfold	Nei	Ja	Vurdering av prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 - 12.	Området består i hovedsak av bebygd areal og harde flater. Det er ikke naturpreget, ikke i nærheten av vannbetinget natur og inneholder ikke geologisk mangfold. Det er potensiale for å tilføre nye naturverdier og leveområder, (pollinerende insekter, fugler mm), og for ny grøntkorridor mellom naturområder i sør og Drammenselva som bedrer naturmangfold utenfor planområdet.
2. Økosystemtjenester	Nei	Ja		Området består i hovedsak av bebygd areal og harde flater. Potensial for bedre økosystemtjenester.
3. Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	Nei	Ja		FNs bærekraftsmål og kommuneplanens samfunnsdel
• Klimagassregnskap			Klimagassregnskap basert på veileder for energi- og klimavurderinger i plansaker i Drammen kommune	Det planlegges utbygging som kan gi økt transport, og det blir utslipp fra materialbruk og anleggsarbeid (massetransport, produksjon og transport av materialer). Hvordan kan Bangeløkka utvikles med lavest mulig klimagassutslipp? Lokalisering av ulike funksjoner og arealbruk, transport av personer og varer, tomteopparbeidelse og massehåndtering, gjenbrukspotensial av bygg og materialer, materialbruk for bygg og infrastruktur, energibruk- og forsyning og VA basert på lavest mulig klimagassutslipp.
• Energiforsyning og energibruk			Rapport basert på Drammen kommunes veileder for energi og	Området ligger innenfor konsesjonsområde for Drammen Fjernvarme.

			klimavurderinger i plansaker	Hvordan kan området få lavest mulig energibruk? Hva er optimal lokalisering av bygg for solenergiproduksjon? Hvilke energikilder, både termisk og elektrisk, vil være best egnet for å betjene planområdet?
4. Kulturminner og kulturmiljø	Nei	Ja		Det er ikke kjente kulturminner innenfor området i SEFRAK eller www.kulturminnesok.no og stor avstand til kulturminner utenfor planområdet.
5. Friluftsliv	Nei	Ja		Det er ikke friområder eller turruter innenfor området. Det ligger turruter og friområder i gangavstand fra planområdet. Forbindelser til disse inngår her i vurdering av tema <i>Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett.</i>
6. Landskap	Nei	Ja		Området ligger i et etablert, utbygget område uten særlige landskapsverdier. Utbyggingen vil ikke få vesentlige virkninger for landskapets karakter. Eventuell påvirkning på området rundt omtales i planbeskrivelsen.
7. Forurensning (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensning av vann og grunn, samt støy)	Ja	Ja	Veileder M-1941	
• Grunnforurensning			Opprydding av forurenset grunn er dekket av forurensningsforskriften kapittel 2, og håndteres i forbindelse med / samtidig med byggesaken. Miljøteknisk grunnundersøkelse	Det kan være forurenset grunn etter tidligere industri, spesielt der det har vært skrothogger/ bilopp hoggeri. Nærheten til Bangeløkkakrysset med tunnelutløp og trafikkerte veier gir også økt risiko for mulig grunnforurensning fra veitrafikk og drift av veier og tunneler.
• Støy			Støyutredning iht retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/21. Støysonekart i 4 m for dagens situasjon og fremtidig situasjon for alternativene. Beregning av fasadenivå på nye bygg.	Det planlegges det planlegges støyfølsom bebyggelse innenfor gul- og rød støysone fra motorveibrua E18, Bangeløkkakrysset med E134 og Rv 291 Bjørnstjerne Bjørnsons gate.
• Luftforurensning			Luftsonekart iht. retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 for alternativene.	det planlegges utbygging i områder innenfor gul- og rød luftforurensningssone fra motorveibrua E18, Bangeløkkakrysset med E134 og Rv 291 Bjørnstjerne Bjørnsons gate.

			Vurdere overordnede skjermingstiltak.	
8. Vannmiljø, jf. vannmiljøforskriften	Nei	Ja		Ikke åpne vassdrag innenfor planområdet. Omtales under tema <i>Flom og overvann</i> . Potensiale for å tilrettelegges for åpne vannsystemer med rent vannmiljø.
9. Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser	Nei	Nei		Området er nedbygd, og det er ikke kjente materialressurser der.
10. Samisk natur- og kulturgrunnlag	Nei	Nei		Ikke innenfor samiske områder.
11. Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger	Ja	Ja	Håndbok V712	
<ul style="list-style-type: none"> Trafikk (lokale og regionale virkninger) 			<p>Trafikkutredning med utgangspunkt i hovedmål KPs samfunnsdel 2021-2040 om å gjøre Drammen til et sirkulært og klimarobust lavutslippssamfunn og ikke legge til rette for økt biltrafikk.</p> <p>Krysset Colletts gate x CO Lunds gate må utredes særskilt for ny løsning som ivaretar alle trafikanttyper.</p>	<p>Området er sterkt belastet med trafikk. Utbygging vil kunne generere ytterligere trafikk.</p> <p>Området ligger sentralt med nærhet til Drammen sentrum, direkte tilknyttet riksveinett og hovedtraseer for kollektiv, sykkel og gange.</p> <p>Bjørnstjerne Bjørnsons gate utgjør en barriere for myke trafikanter.</p> <p>Utrede varelevering, utrykning, annen nyttetraffikk og renovasjon.</p>
12. Beredskap og ulykkesrisiko	Nei	Ja		Inngår i ROS-analysen
13. Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred	Ja	Ja	Veileder M-1941	
<ul style="list-style-type: none"> Grunnforhold 			Utredning i samsvar med NVEs veileder «Sikkerhet mot kvikkleireskred (NVE-veileder 1/2019, tabell 3.4 og vedlegg 1)	I områder med antatt fare for kvikkleire/ras/skred er hovedregelen at det skal gjøres grunnundersøkelser som del av planarbeidet. Planområdet ligger under marin grense, består av løsmasser (http://insar.ngu.no), og har setninger opp mot 1 cm per år, (satellittdata fra NGU).
<ul style="list-style-type: none"> Flom og overvann 			Overvannsrapport i tråd med NVEs veileder nr. 4/2022 «Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar». Det skal redegjøres for maksimalverdier for dybde og hastighet for overvann (DV-verder) iht. tabell 4-1 i veilederen. For beregning av DV-verdier skal det legges til	<p>Colletts gate er flomvei for et stort nedbørsfelt. Vannet ledes videre vestover gjennom Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Dette utgjør per nå ikke en trygg flomvei mot elva.</p> <p>Lokalt lavpunkt som er sårbart for vannansamling.</p>

			grunn en klimajustert 100-års nedbørhendelse og klimapåslag for nedbørhendelsen iht anbefalingene fra Norsk klimaservicesenter.	
14. Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	Nei	Ja		Kan utvikling av området bidra til å bedre befolkningens helse? Omtales under tema <i>Forurensing (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensning av vann og grunn, samt støy)</i> .
15. Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	Ja	Ja	Håndbok V712 Mobilitetsplan	Bjørnstjerne Bjørnsons gate utgjør en barriere for myke trafikanter. I hvilken grad kan planforslaget bidra til å ivareta overordnede målsettinger hvor gående, syklende og kollektivtrafikk prioriteres fremfor privatbilisme?
16. Barn og unges oppvekstvilkår	Nei	Ja		Uteoppholdsareal og avstand til disse følger kommunens norm. Forbindelser til området utenfor planområdet inngår her i vurdering av tilgjengelighet, pkt. 15. I hvilken grad kan planforslaget bidra til å ivareta og forbedre nærmiljøkvaliteter?
17. Kriminalitetsforebygging	Nei	Ja		Inngår i planbeskrivelsen.
18. Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	Nei	Ja		
• Byform og bebyggelsesstruktur			Illustrasjonsprosjekt	Plan- og influensområdets tåleevne for tetthet, utnyttelse og høyder. Hvordan kan ny bebyggelse programmeres på en slik måte at de skaper byliv og nye, betydningsfulle plassrom? Hvordan koplinger til eksisterende blå og grønne strukturer styrkes, etableres og integreres. Vurdering av nær- og fjernvirkning Sol- og skyggeanalyser. Simulering av vindhastigheter.
• Offentlig og sosial infrastruktur			Skole- og barnehagebehovsanalyse	Hvordan kan videre utvikling av offentlig sosial infrastruktur i bydelen og byen ivaretas gjennom planarbeidet? Hvordan tilrettelegge for optimale solforhold innenfor rammene av forespeilet utbygging?

• Boligtilbud				<p>Hvordan kan planen imøtekommet boligsosialt arbeid i tråd med boligsosialt handlingsprogram?</p> <p>Hvilke boligtyper det er behov for/ønskelig å tilrettelegge for.</p> <p>Hvordan sikre vanskeligstilte på boligmarkedet og innbyggere som har behov for tilrettelagt bolig, en trygg boligsituasjon.</p>
• Utvikling over tid			<p>Illustrasjonsprosjekt, tekstlige vurderinger, beskrivelser og diagram.</p>	<p>Planområdet er stort og vil bli bygget ut over en lenger tidsperiode. Reguleringsplanen må derfor ta stilling til hvordan området kan utvikles i etapper samtidig som det er funksjonelt og kan tilby gode bykvaliteter i hele utbyggingsperioden.</p> <p>Tema vil være midlertidige, tidsavgrensede og varige løsninger for</p> <ul style="list-style-type: none"> - bærekraftig mobilitet for alle trafikanter - trafikk, adkomst(er) og parkering - støy - sikkerhet knyttet til anleggstrafikk og -områder - bebyggelsesstruktur, byromsammenhenger, lekeplasser og bokvalitet - flom
19. Teknisk infrastruktur	Nei	Ja	VAO rammeplan	<p>Planområdet er en del av et saneringsplantiltak for saneringsplanen til Solumstrand renseanlegg.</p> <p>Undersøke VA-kapasitet og slokkevann.</p> <p>Behov for utbedring og/eller etablering av ny teknisk infrastruktur.</p>
20. Næring og handel (lokale og regionale virkninger)	Nei	Ja	Handels- og næringsanalyse	<p>Hvordan vil en potensiell utvikling påvirke eksisterende og fremtidig handel i andre deler av kommunen?</p> <p>Hvilken type næring har området behov for?</p>

4.2.1 Metode og fremstilling

Konsekvensutredningen skal inneholde en beskrivelse av de metodene som er brukt for å kartlegge virkningene for miljø og samfunn. Beskrivelsen skal omfatte utfordringer, tekniske mangler og kunnskapsmangler som har påvirket sammenstillingen av informasjonen og de viktigste usikkerhetsfaktorene ved utredningen. Den skal også omfatte positive, negative, direkte, indirekte, midlertidige, varige, kortsiktige og langsiktige virkninger.

Utredningen skal inneholde en liste med opplysninger om de kildene som er brukt i beskrivelser og vurderinger i rapporten.

Samlede virkninger av planen eller tiltaket sett i lys av allerede gjennomførte, vedtatte eller godkjente planer eller tiltak i influensområdet, skal også vurderes. Virkninger over landegrensene skal også beskrives.

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

Konsekvensutredningene skal fremstilles som egne rapporter. Hovedpunktene fra konsekvensutredningen tas inn i planbeskrivelsen. Temaer som ikke skal konsekvensutredes, skal redegjøres for i planbeskrivelsen.

4.3 Risiko- og sårbarhetsanalyse

I henhold til § 4-3 i Plan- og bygningsloven skal det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsvurdering i henhold til Direktoratet for samfunnssikkerhets veileder for Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Vurderingen tar sikte på å avdekke mulige uønskede hendelser, vurderer sannsynlighet og konsekvens av hendelsen med forslag om tiltak for å forebygge hendelse og redusere konsekvensene.

5 Planprosess, medvirkning og framdrift

5.1 Informasjon og medvirkning

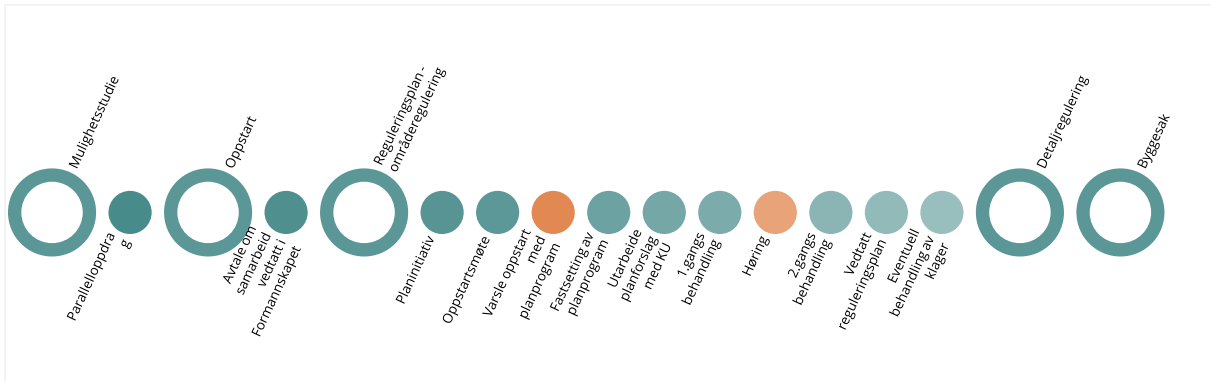
Planen skal utarbeides som områderegulering med konsekvensutredning, men deler av området kan reguleres med tilstrekkelig detaljering til at det ikke stilles ytterligere plankrav. Planprosess for en områdereguleringsplan med konsekvensutredning er beskrevet i plan- og bygningsloven § 4-1 og i Forskrift om konsekvensutredninger.

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

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

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

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



Figur 26: Oversikt over prosess for planarbeidet. Formelle høringsrunder etter Plan- og bygningslovens minstekrav er markert med oransje.

Forslag til planprogram skal behandles politisk og legges ut til offentlig ettersyn, slik at berørte og interesserte kan vurdere programmet og komme med forslag til hvilke temaer som skal utredes i planarbeidet og hvordan utredningen bør skje. Innkomne uttalelser kan medføre at planprogrammet må revideres før det kan fastsettes av kommunestyret som ansvarlig myndighet.

En god medvirkningsprosess krever ofte at man går ut over plan- og bygningslovens minstekrav, og at det legges til rette for en mer åpen og transparent prosess, der metoder og resultater dokumenteres godt. Det er spesielt viktig å rette medvirkningen mot grupper som det vanligvis er vanskelig å nå. Dette kan f.eks. være barn og unge.



Figur 27: Ulike fasene for medvirkning i utarbeidelse av planforslaget

I dette planarbeidet legges det opp til utvidet medvirkning, og det planlegges informasjonsmøter og aktiviteter for

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

I september 2024 ble det gjennomført spørreundersøkelse og samlet inn innspill i en kartportal. Disse medvirkningsportalene vil bli brukt videre både ved varsel om oppstart av planarbeid, høring av planprogrammet og ved utarbeidelse og høring av planforslaget. Medvirkning som er gjennomført før endelig fastsetting av planprogrammet, blir oppsummert i vedlegg til planprogrammet.

5.2 Tentativ framdriftsplan

Tabell 5: Tentativ framdriftsplan.

Aktivitet	Antatt tidsrom
Planprogram førstegangsbehandling	November 2024
Varsel om oppstart av planarbeid Høring og offentlig ettersyn av planprogram med utredningsprogram	Desember/januar 2024/2025
Fastsetting av planprogram	Mars 2025
Utarbeide planforslag med konsekvensutredning, utredninger og analyser	
Medvirkning og informasjonsmøte	Del 1a (ifm. utforming planprogram) september 2024, del 1b (ifm. høring planprogram) desember/januar 2024/2025, del 2a (ifm. utarbeidelse plangrunnlag områdeplan) Q2 2025, del 2b (ifm. høring av områdeplanforslaget) Q4 2025
Planforslag med plankart, bestemmelser, retningslinjer, kvalitetsprogram, planbeskrivelse med KU, ROS-analyse sendes til kommunen	Q4 2025
Politisk førstegangsbehandling	Q1 2026
Høring og offentlig ettersyn av planforslag med konsekvensutredning	Q1/Q2 2026
Politisk sluttbehandling	Q3 2026

6 Vedlegg

Oppsummering av spørreundersøkelse og kartinnspill.