

Planinitiativ for gnr/bnr. 110/116, 110/117, del av 110/118, del av 110/531, 110/672, 110/835, 110/839

Utarbeidet av Dark Arkitekter AS på vegne av Privat Invest AS.

Utarbeidet: 16.12.19

Sist revidert: 17.12.19

Innhold

A. Formål med planen	3
B. Planområdet	5
C. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak.....	7
D. Utbyggingsvolum og byggehøyder	9
E. Funksjonelle og miljømessige kvaliteter.....	9
F. Virkning og tilpasning til landskap og omgivelser	9
G. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid.....	10
H. Berørte interesser av planinitiativet	16
I. Samfunnssikkerhet	16
J. Samarbeid og medvirkning	16
K. Vurderingen av behov for konsekvensutredninger.....	17

A. Formål med planen

Drammen kommune og Bane Nor har startet opp arbeid med å regulere gang- og sykkelveiundergang ved Ryddingen, samt regulere ytterligere areal til midlertidig rigg- og anleggsområde og adkomstvei til tekniske bygg langs jernbanen.

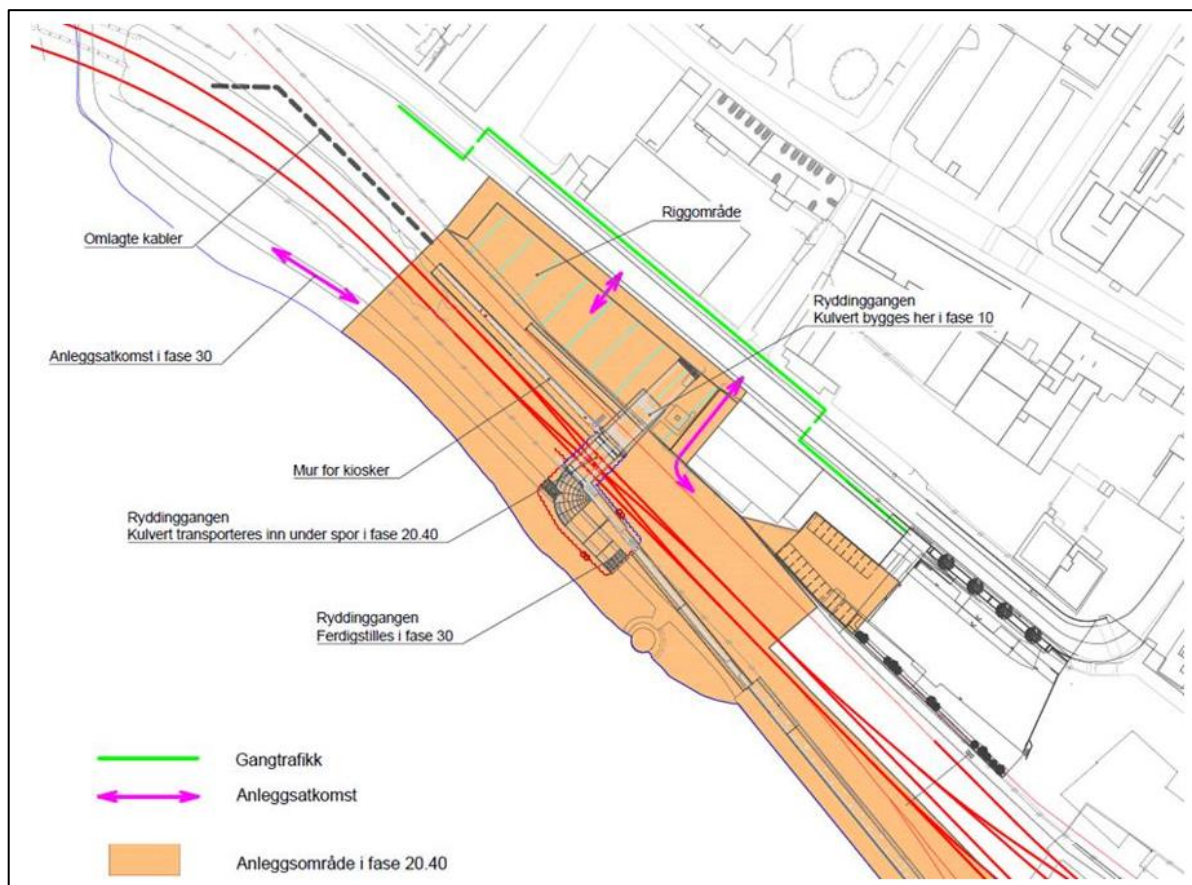
Tiltaket medfører eiendomsinngrep på Dr. hansteinsgate 21a som eies av Privat Invest AS. Det er gjennomført møte mellom grunneier, Bane Nor og Drammen kommune. Partene ser det som positivt om man igangsetter parallell planprosess for å fastlegge fremtidig arealbruk, høyder og utnyttelse for det siste utbyggingsfeltet langs nordsiden av Dr. Hansteinsgate.

Doktor Hansteinsgate 21 a og 21b var opprinnelig meldt på FutureBuilt-programmet. På grunn av innsigelse fra Jernbaneverket, stoppet prosjektet opp og har vært på vent siden. Det er fortsatt ønskelig å få til et godt forbildeprosjekt på eiendommen, som faller inn under kriteriene som har vært førende for å delta i FutureBuilt programmet.

Det foreslås regulert til kombinert bebyggelse: bolig, forretning, kontor og tjenesteyting. Det er utarbeidet ett enkelt volumstudie som viser ny bebyggelse i inntil 10 etasjer med en nedtrapping til seks etasjer mot øst. Rammer som er lagt i reguleringsplan for Drammen stasjon og Doktor Hansteinsgate, plan id 374, vil være førende for utvikling av Dr. Hansteins gate 21a, 21b og 23.



Kart som viser lokalisering av Doktor Hansteinsgate 21a, 21 b og 23.



Skisse fra Bane Nor (Planinitiativ innsendt 10.12.19) som viser planlagte tiltak som skal fastlegges i reguleringsplan for Ryddinggangen.

Skissen viser planlagt rigg- og anleggsområde ved Ryddinggangen i Bane NORs fase 20.40, som er en togfri periode sommeren 2022, hvor delen av fotgjengerundergangen som bygges ved siden av sporene på nordsiden transporteres inn under banen. I denne perioden utføres også en god del andre arbeider. Bl.a. skal det bygges nye spor og sporveksler samt øvrige jernbanetekniske anlegg i området ved fotgjengerundergangen. Videre skal det bygges ny mur mellom de nye sporene og Tangensporet, slik at det blir plass til en signalkiosk og en nettstasjon samt en kjøreatkomst til disse fra p-plassen. En lav mur mot p-plassen skal ta opp høydeforskjellen mellom kiosk og nettstasjon, og p-plassen.



Illustrasjonsplan som viser ny bebyggelse på Doktor Hansteinsgate 21 a, 21b og 23, inkludert ny gang- og sykkelveiundergang til elvepromenaden. Adkomst til planområdet er foreslått i sør.

B. Planområdet

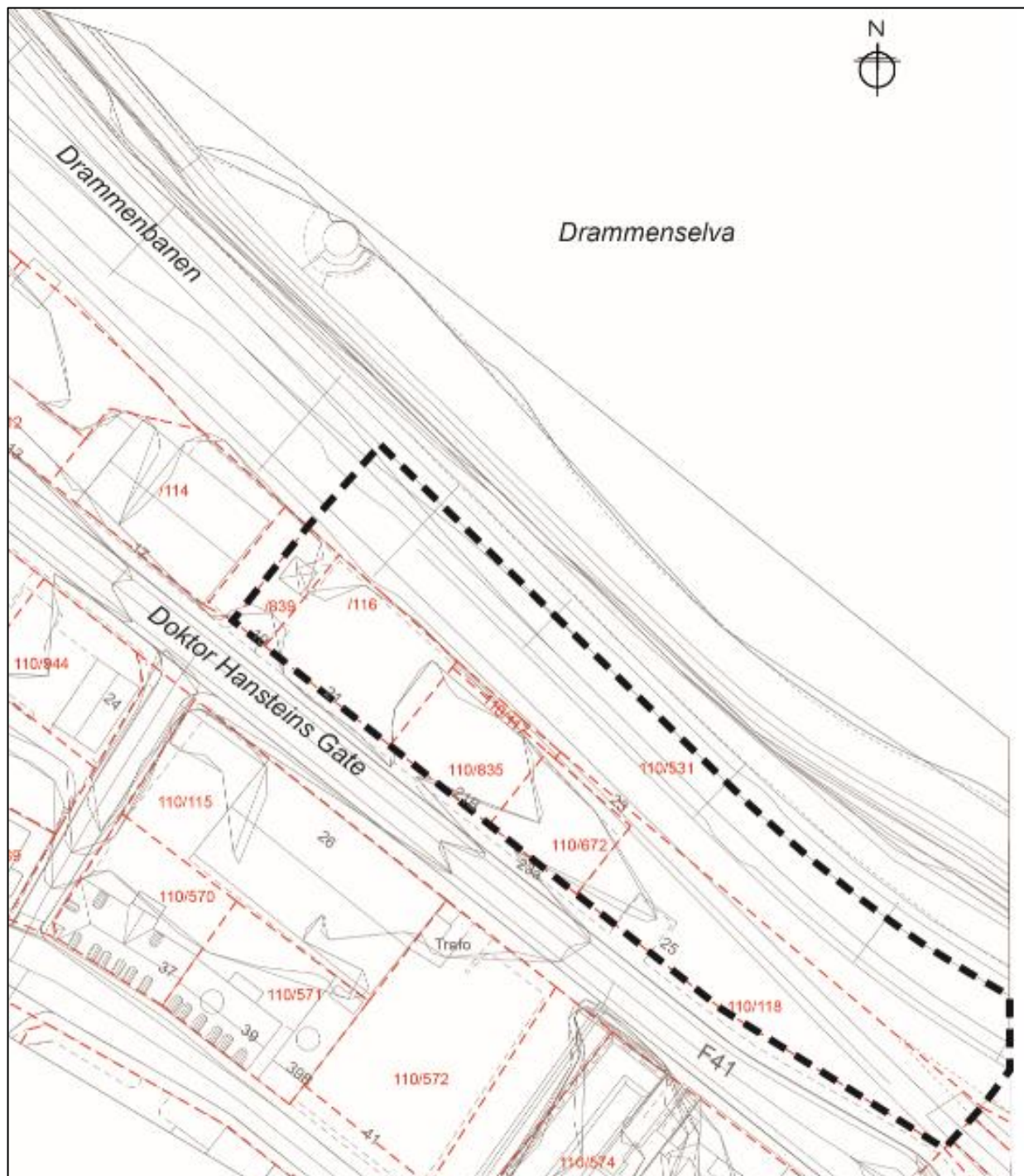
Planområdet ligger sentralt på Strømsø i Drammen, øst for Drammen stasjon, mellom Dr. Hansteinsgate og jernbanen.

Planens avgrensning foreslås til å omfatte følgende eiendommer:

Gnr/bnr	Hjemmelshaver
110/116, 110/835	Privat Invest AS
110/117, 110/118, 110/672, 110/839	Drammen kommune
110/531	Bane Nor

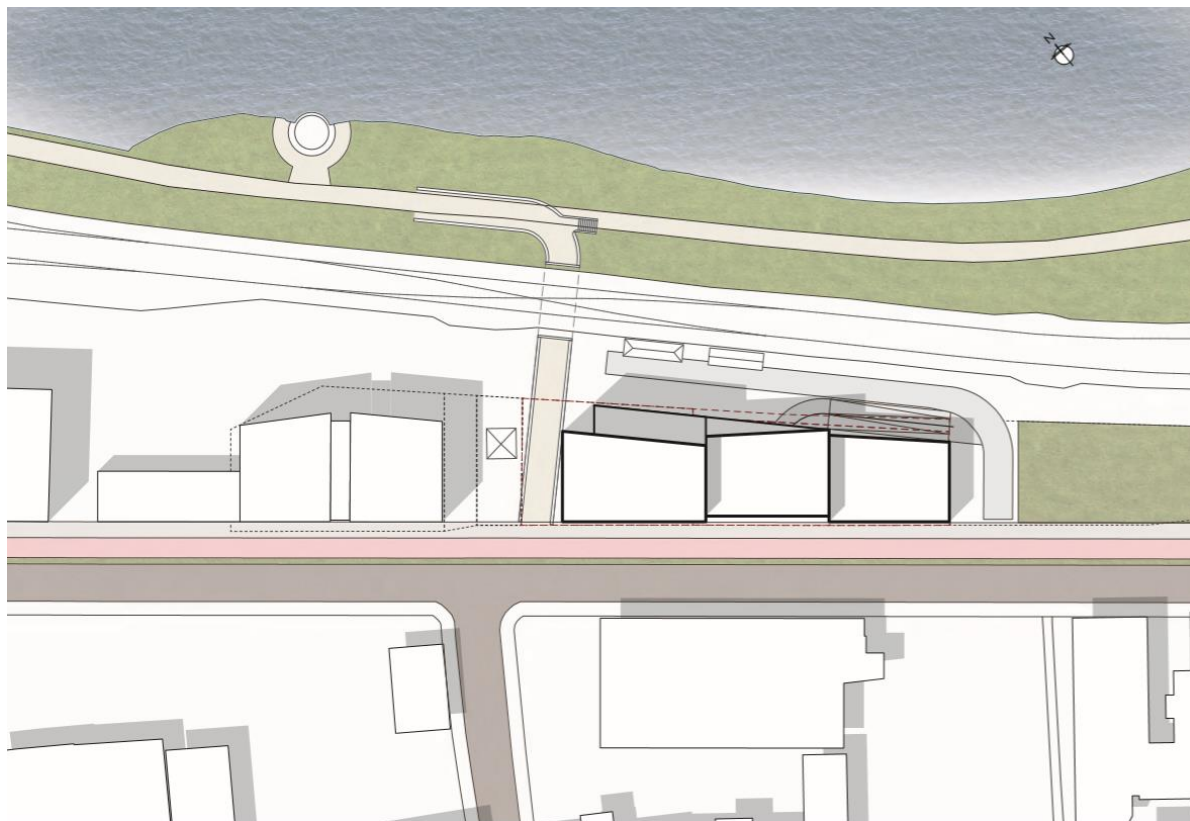
Da Bane Nor og Drammen kommune ikke har endelig fastsatt avgrensning av ny undergang, plassering av teknisk bygg eller adkomstvei til disse, innlemmes tilgrensende eiendommer i planens avgrensning. Endelig planavgrensning forutsettes fastsett i den videre planprosess.

Planområdet avgrenses i eiendomsgrenser mot Doktor Hansteinsgate. Doktor Hansteinsgate er innlemmet i reguleringsplan for kvartalet avgrenset av Doktor Hansteinsgate, Ryddinggangen, Tollbugata og Hesselbergs gate.



Forslag til planavgrensning.

C. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

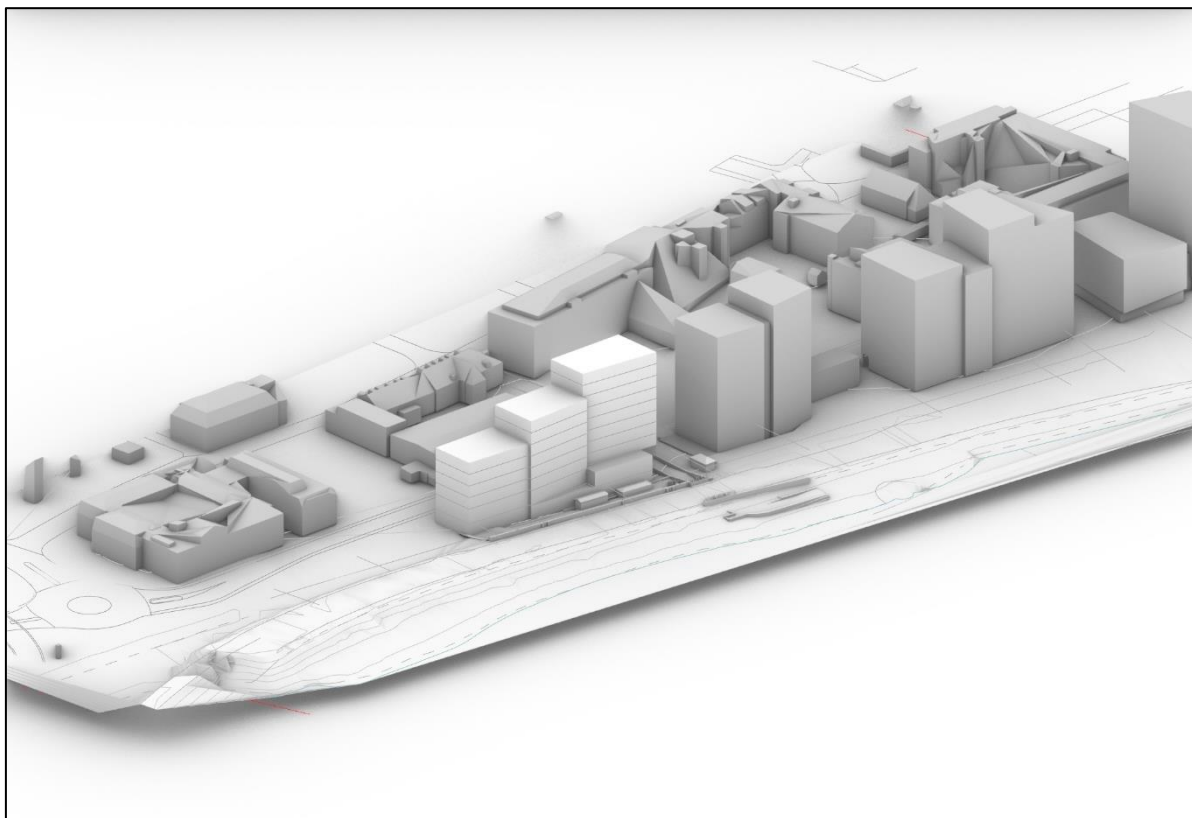


Situasjonsplan.

Det er utarbeidet ett enkelt volumstudie som innebærer etablering av ny bebyggelse inntil 10 etasjer, avtrappet til seks etasjer mot øst. Det foreslås etablert bolig, forretning, kontor, bevertning, offentlig og privat tjenesteyting innenfor planområdet. Adkomst til eiendommen reguleres i tråd med kommunedelplan for sentrum, i forlengelse av Hesselbergs gate. Adkomstvei reguleres til offentlig vegformål. Areal avsatt til offentlig grønnstruktur innenfor Doktor Hansteinsgate 25 i kommuneplanens arealdel, foreslås innlemmet i planens avgrensning og regulert til offentlig friområde/park.

Ut mot Doktor Hansteinsgate foreslås anlagt utadrettet virksomhet som forretning, bevertning, offentlig og privat tjenesteyting for å skape mer aktivitet i gateløpet. I de øvrige etasjene foreslås bolig og kontor. Adkomst til parkeringskjeller foreslås lagt fra ny adkomstvei som Bane Nor planlegger til sine tekniske bygg langs jernbanen. Avkjørsel til parkeringskjeller foreslås fra krysset Doktor Hansteinsgate/Hesselbergs, slik det er avsatt i kommunedelplan for sentrum.

Ny bebyggelse foreslås oppført henholdsvis 20 meter og 15 meter fra senterlinje nytt spor. Jernbaneloven har et generelt avstandskrav på 30 m. Men, i bynære strøk og særlig der trasé for dobbeltspor mv. er avklart, innvilges vanligvis dispensasjon på 15 m for næringsbygg og 20 m for bolig. Nabobebyggelsen/ (Dr. hansteinsgate 13 og 17), har regulert en byggegrense på 10 meter fra Tangensporet.

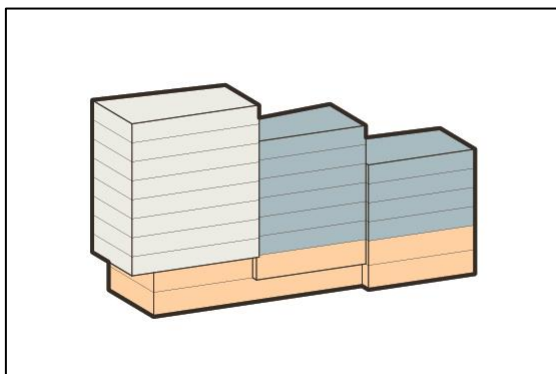


3D- illustrasjon sett fra nord øst.

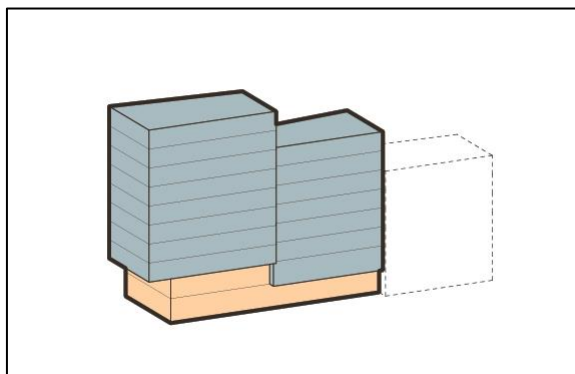
Utviklingsfaser

Området kan først utbygges når Bane Nor har ferdigstilt arbeidet med ombyggingen av Drammen stasjon, og det ikke lenger er behov for å benytte arealene til midlertidig rigg- og anleggsareal. I sitt planinitiativ til Drammen kommune opplyser Bane Nor at anlegget forventes ferdigstilt i 2024.

Mulighetsstudie viser en helhetlig utvikling av kvartalet som omfatter eiendommene gbnr. 110/116, 110/835 (Privat Invest AS) og den kommunalt eide gbnr. 110/672. Tomtene kan også utbygges trinnvis som vist nedenfor.



Alternativ 1: Full utbygging hele kvartalet

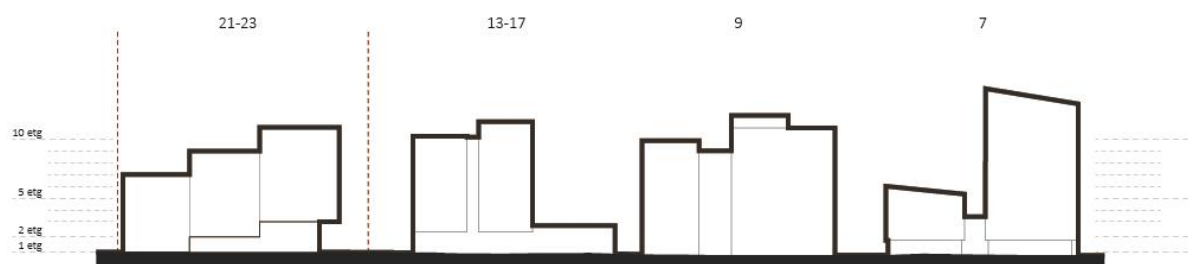


Alternativ 2: Trinnvis utbygging

D. Utbyggingsvolum og byggehøyder

Det foreslås oppført bebyggelse i tre volumer med varierende byggehøyder og med et tydelig vertikalt uttrykk. Byggehøyder avtrappes fra 10 etasje nærmest stasjonen i vest og inntil 6 etasjer i øst. De to nederste etasjer er noe inntrukket fra de øvrige etasjer.

Mulighetsstudie viser en samlet BRA på ca. 7300 m². Hvorav ca. 2600 m² boligformål og ca. 4700 m² næring.



Oppriss av bebyggelsen sett fra Drammenselva. Byggehøyden avtrappes fra 10 etg. til 6 etg. mot øst

E. Funksjonelle og miljømessige kvaliteter

Planområdet er det siste delfelt i utbyggingsrekken langs Doktor Hansteinsgate, og vil følge opp knutepunktstrategien som ble fastsatt gjennom planprosessen for knutepunktutviklingen rundt Strømsø torg og Høyskolen/Papirbredden og i konkurransematerialet i FutureBuilt. Planområdet vil legge opp til en fortetting med økt andel arbeidsplasser og boliger, utadrettede funksjoner på gateplan som gir økt aktivitet og personflyt gjennom området. Utearealer oppgraderes og forskjønnes. Med den nye undergangen vil forbindelseslinjer for de gående og syklende fra bystrukturen og til elvepromenaden bedres.

F. Virkning og tilpasning til landskap og omgivelser

Utbyggingsvolum og byggehøyder vil i hovedsak være i tråd med føringer og rammer gitt i reguleringsplan for Drammen stasjon/Dr. Hansteinsgate, og markere avslutningen på utbyggingsrekken langs Doktor Hansteinsgate.

Reguleringsplanen vil tilpasse seg tverrsnittet som er planlagt for Doktor Hansteinsgate, og Bane Nor sin planlagte undergang til elvepromenaden.

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

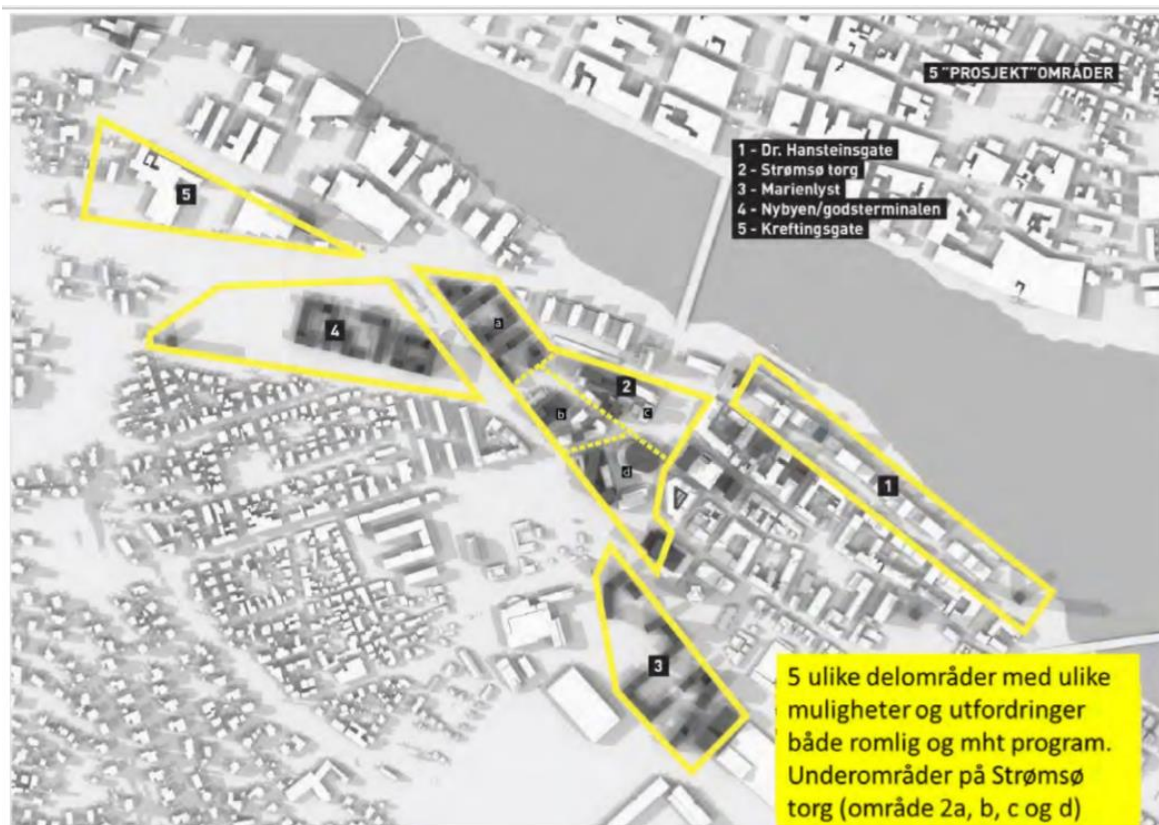
Kommuneplanens arealdel 2014- 2036



Planområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til Kombinert formål bybebyggelse, grønnstruktur og en mindre del avsatt til jernbaneformål.

Kommuneplanen legger opp til at området skal utvikles etter prinsippene som ble fastsatt gjennom planprosessen for knutepunktutviklingen rundt Strømsø torg og Høyskolen/Papirbredden og i konkurransematerialet i FutureBuilt. Området ligger innenfor delfelt 1, Dr. Hansteinsgate, hvor det kan vurderes byggehøyder opp mot 32- 37 meter, og totalt inntil ett eller to høyhus over 37 meter, etter nærmere rammer og kriterier i planbeskrivelse.

Planlagt arealbruk er i hovedsak i tråd med føringer og bestemmelser i kommuneplanens arealdel



De ulike delområdene på Strømsø

Kommunedelplan for sentrum, vedtatt 30.05.16.



Planområdet er avsatt til byggeområde for blandet formål, offentlig veiareal, jernbane grønnstruktur. Undergang for gang- og sykkelvei fra Doktor Hansteinsgate til elvepromenaden, er vist som en prinsipptasé for gangveier i forlengelse av Hesselbergs gate.

Det følger av de utfyllende bestemmelsene i kommunedelplanen følgende for blandet formål:

3.7 BYBEBYGGELSE / BLANDET FORMÅL

Bestemmelse

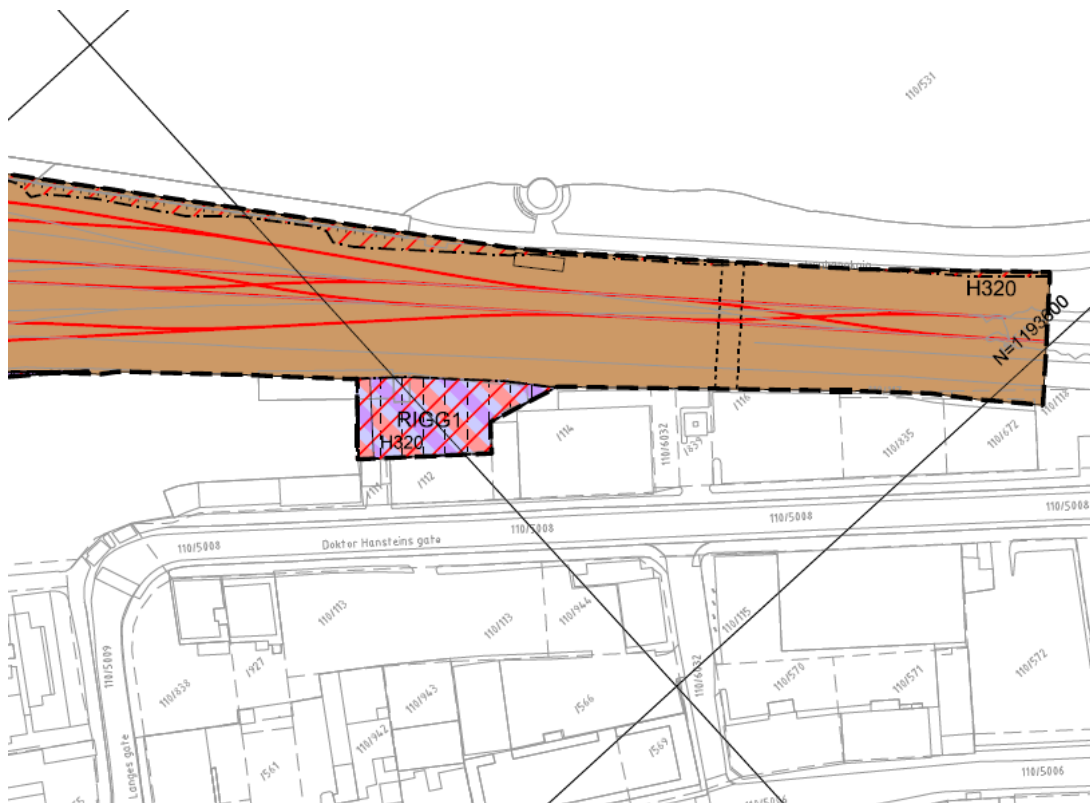
- Innenfor områdene tillates boliger med tilhørende anlegg, næringsvirksomhet begrenset til forretning, kontor, service, og allmennnyttige formål.
- Forretningsvirksomhet tillates når forretningen er under 3000 m² BTA. Bebyggelsen må forholde seg til gate og kvartalsstrukturen. Lukkede fasader mot tiliggende 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.

Kommuneplanens bestemmelser knyttet til byggehøyder gjelder foran kommunedelplan for sentrum, jf. § 9.5 bokstav b.

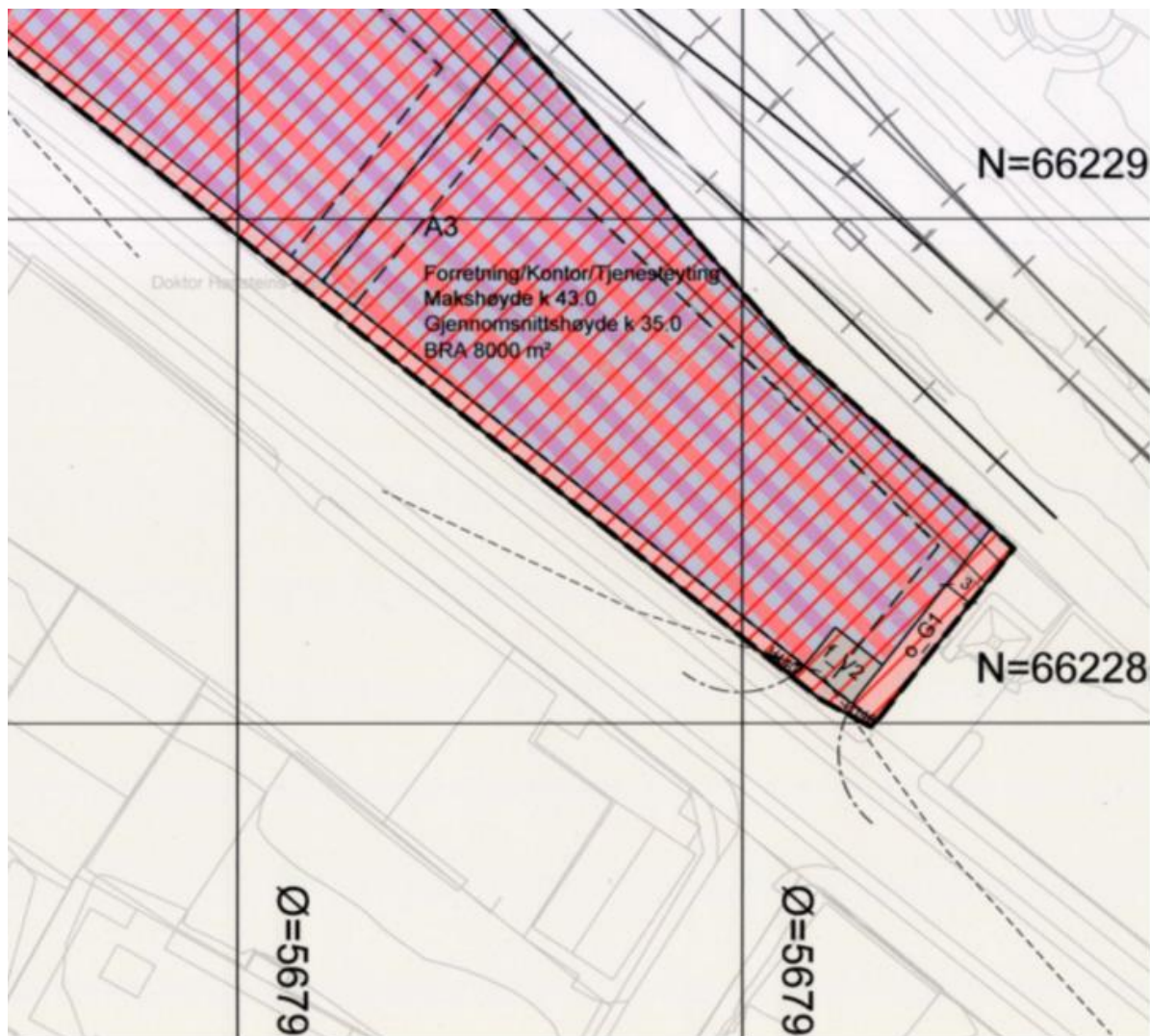
Detaljreguleringsplan for InterCity Vestfoldbanen – Kobbervikdalen, vedtatt 24.04.18



Utsnitt av detaljregulering for InterCity Vestfoldbanen – Kobbervikdalen

Planområdet grenser til og overlapper delvis areal avsatt til trase for jernbane o_STJ1 som omfatter jernbaneareal fra og med Drammen stasjon, forbi Sundland til og med Gulskogen stasjon. Reguleringsplanen medfører at Tangensporet som i dag er nærmest planområdet fjernes og man får økt avstand til senterlinje jernbanespor.

Detaljregulering for Drammen stasjon/Doktor Hansteins gate, vedtatt 20.06.2017.



Planområdet grenser inntil denne planen mot vest. Formålet med denne planen er å legge til rette for en konsentrert bymessig utvikling med høy utnyttelse og et innhold som støtter opp under knutepunktet Drammen stasjon, utvikling av Doktor Hansteinsgate som en bygate, og videreutvikle byveven på Strømsø.

Føring som er lagt i denne plan vedrørende byggehøyder, krav til utforming med mer vil bli lagt til grunn i den videre planprosess.

Pågående planarbeid:

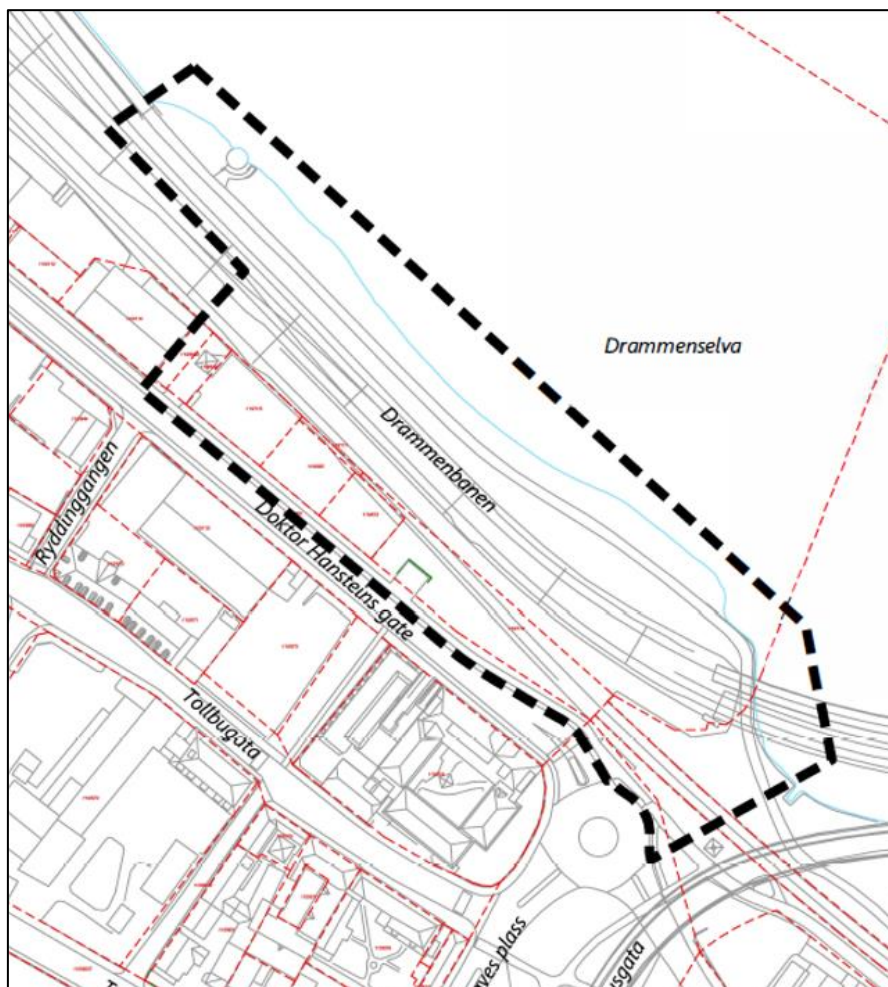
Detaljregulering for kvartalet avgrenset av Doktor Hansteinsgate, Ryddinggangen, Tollbugata og Hesselbergs gate.



Sør for planområdet er det igangsatt arbeid med detaljregulering for kvartalet avgrenset av Doktor Hansteins gate, Ryddinggangen, Tollbugata og Hesselbergs gate. Planområdet inkluderer Doktor Hansteins gate fra Langes gate i vest til rundkjøringen med Tollbugata i øst. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utvikling av bolig, kontor og næring med tilhørende parkering.

Planinitiativ for undergang Ryddinggangen, planinitiativ innsendt 10.12.19.

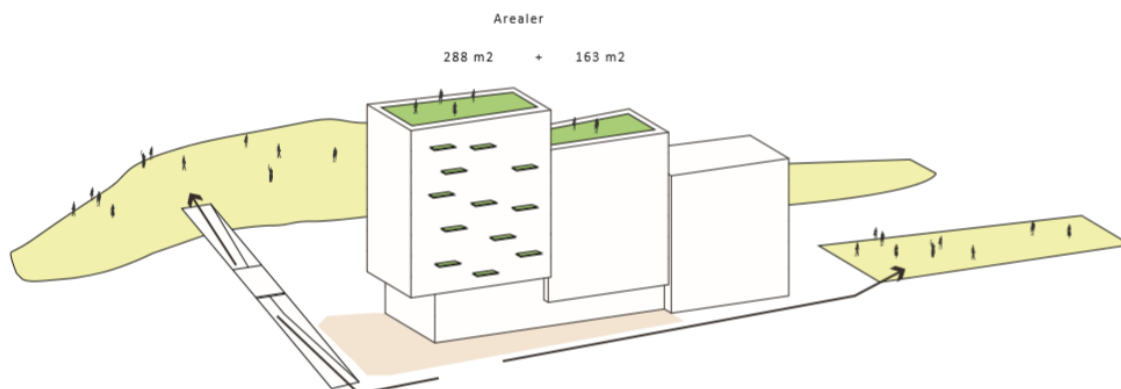
Drammen kommune ved virksomhet for Utbygging og infrastruktur og Bane Nord utarbeider reguleringsplan for undergang for gang- og sykkelvei fra Doktor Hansteinsgate til elvepromenaden og midlertidig rigg og anleggsområde med mer. Det henvises til planinitiativ innsendt til Drammen kommune 10.12.19



Forslag til planavgrensning for ovenfornevnte plan.

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

Krav til leke- og uteoppholdsarealer for boligandelen, foreslås dekket gjennom felles uteoppholdsareal på tak, private balkonger og eventuelt tilgrensende offentlige parker og byrom.



Dokumentasjon og oppfyllelse av parkering (pkt. 4.4)

I mulighetsstudiet legges det opp til å etablere en parkeringskjeller med plass til ca. 25 biloppstillingsplasser og ca. 90 sykkelplasser i tråd med ny parkeringsstrategi for Drammen vedtatt 01.02.19.

Adkomst/nedkjøringsrampe foreslås anlagt fra adkomstvei i nord. Adkomstveien er foreslått av Bane Nor i planinitiativ innsendt i desember 2019. Adkomstveien har som formål å sikre tilkomstvei for planlagte tekniske bygg for Bane Nor og foreslås også å kunne benyttes til adkomst til parkeringskjeller for nybygg innenfor Doktor Hansteinsgate 21 a, 21b og 23.

Krav til parkering:

Planområdet ligger innenfor sone 1 i parkeringsstrategien vedtatt 18.12.18.

Bil:

Tabell 4: Parkeringsnormer for bil

Formål	Beregningsgrunnlag	Sone 1	Sone 2	Sone 3
Bolig	Bruksenhet eller 70 m ² BRA	Min 0,4	Min 0,7	Minimum 2 for første bruksenhet, deretter minimum 1 for hver neste bruksenhet
Kontor	100 m ² BRA	Maks 0,6	Min 0,2 Maks 0,9	Min 0,6 Maks 1,4
Forretning og service	100 m ² BRA	Maks 1,0	Min 0,7 Maks 2,5	Min 1,2 Maks 3,5

Sykkel

Bolig: min 0,4 for pr. boenhet/pr. 70 m² BRA.

Kontor: maks. 0,6 pr. 100m² BRA

Forretning/servise: maks 1.0 pr. 100 m² BRA.

H. Berørte interesser av planinitiativet

Drammen kommune som grunneier av Doktor Hansteinsgate 23 og 25 og gbnr. 110/839 vil bli berørt. I tillegg vil Bane Nor som eier arealer innenfor planens avgrensning, og er i gang med å regulere eiendommene, bli berørt.

I. Samfunnssikkerhet

Støy fra biltrafikk og togtrafikk må dokumenteres i planprosessen, samt geotekniske forhold, forurensning i grunnen og flomsikring i forbindelse med nærhet til Drammenselva.

J. Samarbeid og medvirkning

Drammen kommuner ved virksomhet Utbygging og infrastruktur, avdeling for prosjektutvikling og Bane Nor er viktige samarbeidspartnere i den videre planprosess. Det er allerede avholdt et møte mellom partene. I den videre prosess legges det opp til videre dialog og samarbeid.

Andre tilgrensende naboer, grunneiere, velforening med mer vil bli varslet i forbindelse med kunngjøring om oppstart av planarbeidet.

K. Vurderingen av behov for konsekvensutredninger

I henhold til Plan- og bygningslovens § 4-2 skal det utføres konsekvensutredning for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Formålet med bestemmelsene er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av tiltaket eller planen.

Behov for konsekvensutredning er vurdert ut fra «Forskrift om konsekvensutredning»: § 6. Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding
b) reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen

§8 Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

Følgende planer og tiltak skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram eller melding:

b) reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen

Det vurderes at denne reguleringsplanen ikke faller inn under tiltak i vedlegg I.

Planforslaget er vurdert til å falle inn under vedlegg II, punkt 10b) Utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg, samt 11j) Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting til allmennyttige formål. Men, etter en vurdering av kriteriene i §10 er vil ikke planforslaget medføre vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og skal derfor ikke konsekvensutredes.