

Planbeskrivelse for

112/343 m.fl. Detaljregulering for Holmestrandsvеien 72 – 98



utarbeidet av fagkyndig. Stark Rød-Knudsen arkitekter AS i samråd med Drammen kommune v/planavdelingen

Utarbeidet: 15.01.2019

Sist revidert: 19.08.2019.

Innhold

1	Hovedtrekk i planforslaget	3
1.1	Sammendrag.....	3
1.1.1	<i>Skisse eksisterende situasjon</i>	<i>4</i>
1.1.2	<i>Skisse av fremtidig byplangrep</i>	<i>5</i>
1.2	Forslagets nøkkelopplysninger	6
2	Faktadel	10
2.1	Bakgrunn.....	10
2.2	Planstatus	11
2.2.1	<i>Overordnede føringer og gjeldende planstatus (forslagsstillers tekst).....</i>	<i>11</i>
2.2.2	<i>Andre forhold.....</i>	<i>13</i>
2.2.3	<i>Mulig utnyttelse i henhold til gjeldende regulering</i>	<i>13</i>
2.3	Stedsanalyse.....	14
2.3.1	<i>Forslagsstillers stedsanalyse</i>	<i>14</i>
2.4	Forhold som sikres i plankart og reguleringsbestemmelser	17
2.4.1	<i>Forhold som sikres i kart og bestemmelser</i>	<i>17</i>
2.4.2	<i>Øvrige forhold som sikres i planforslaget.....</i>	<i>18</i>
2.4.3	<i>Illustrasjoner av planforslaget</i>	<i>24</i>
2.5	Konsekvenser av planforslaget.....	29
2.5.1	<i>Redegjørelse for konsekvenser av planforslaget.....</i>	<i>29</i>
3	Forslagsstillers argumentasjon	36
3.1	Forslagsstillers faglige begrunnelse.....	36

1 Hovedtrekk i planforslaget

1.1 Sammendrag

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en modernisering og utbygging av næringsbebyggelsen med tilhørende funksjoner innenfor planområdet samt en oppgradering av parkerings- og atkomstsituasjonen.

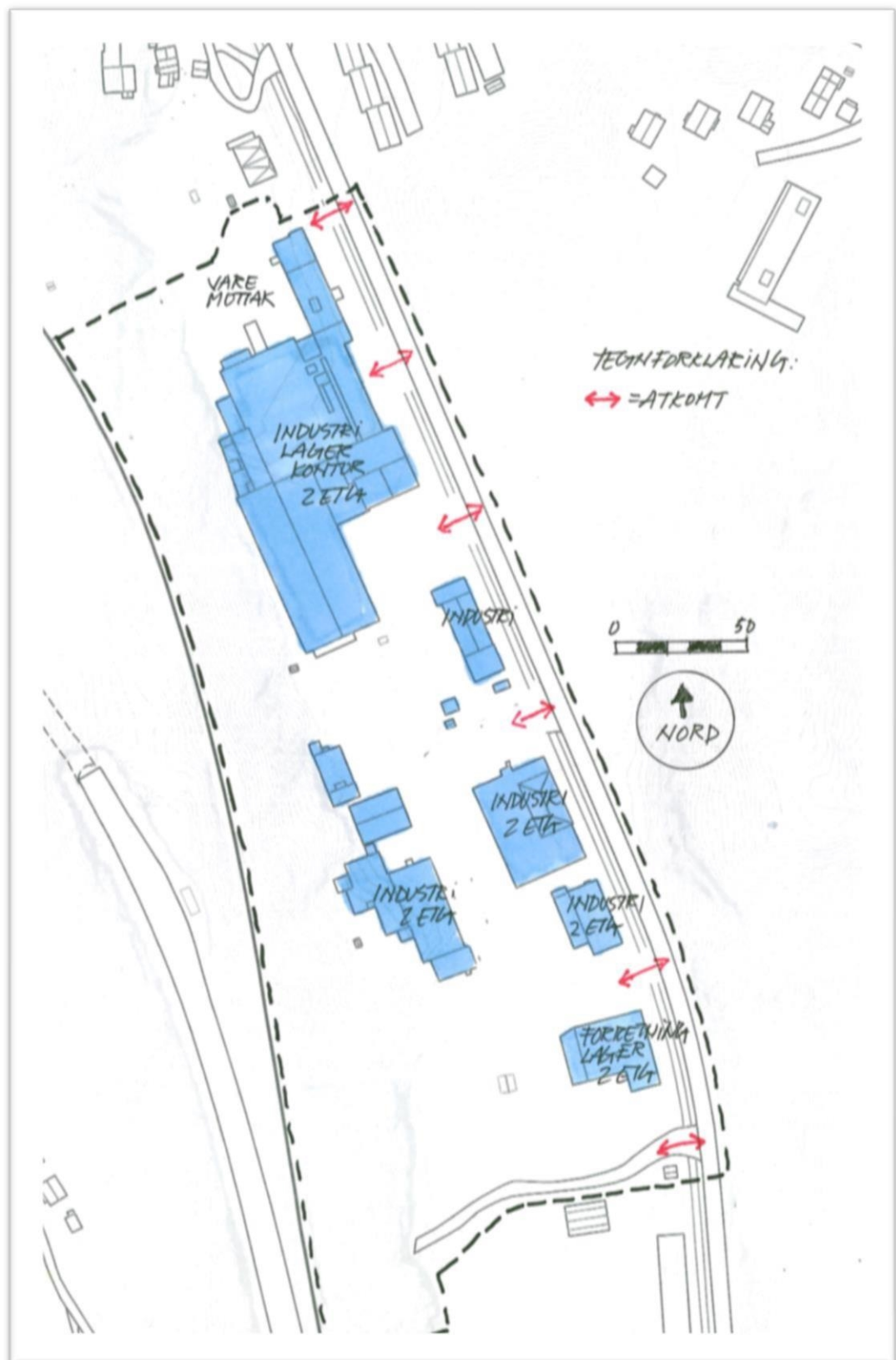
Hovedbygningen i nord beholdes. Noen mindre eldre bygninger langs Holmestrandsveien rives. Det bygges til større tilbygg for lager og produksjon mot sør. Utbyggingen deles i to etapper. Første etappe (tilbygget langs Holmestrandsveien) planlegges påbegynt høsten 2019.

Ny bebyggelse vil gjøre at fire av dagens atkomster fra Holmestrandsveien saneres. Den nordre atkomsten beholdes. Hovedatkomst for både presonsbiler og varetransport blir fra sør via eksisterende tverrveg. Dette er for å bedre både logistikken for fabrikken og trafikksikkerheten for de myke trafikanter langs Holmestrandsveien.

Planområdet foreslås regulert til kombinert industri og lager med tilhørende funksjoner i samsvar med dagens og forespeilet fremtidig bruk.

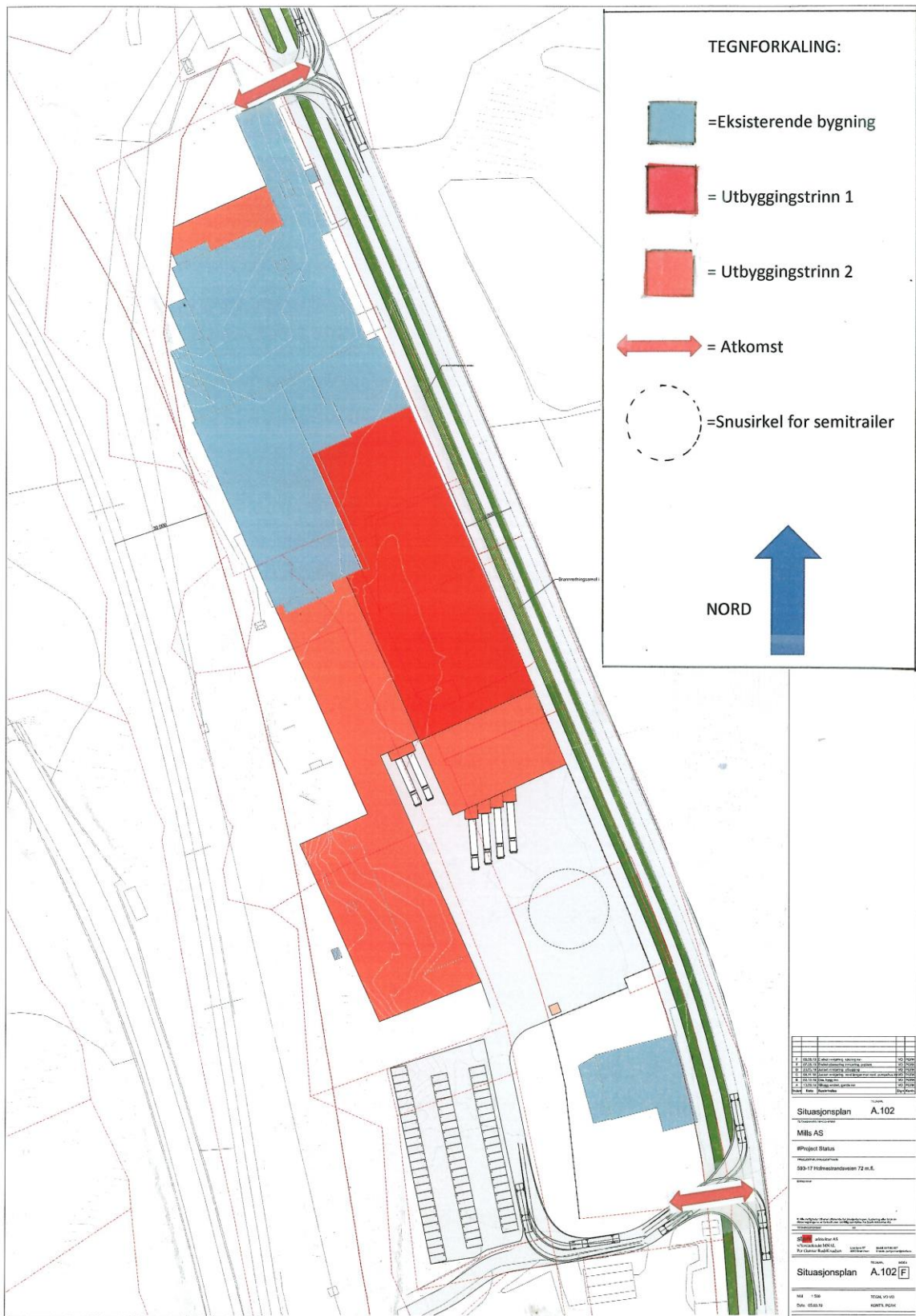
Forslaget har få konsekvenser for allmenheten, og øker ikke biltrafikken til og fra området.

1.1.1 Skisse eksisterende situasjon



Figur 1, illustrasjon av eksisterende situasjon

1.1.2 Skisse av fremtidig byplangrep



Figur 2, fremtidig situasjon ved full utbygging

1.2 Forslagets nøkkelopplysninger

Forslagsstiller:

Delikat fabrikker AS, v/Torvald Eriksen, org.nr. 990630119

P.O.boks 698 Strømsø, 3003 Drammen, e-post: Torvald.Eriksen@mills.no

Fagkyndig: stark arkitekter AS v/siv.ark. MNAL Per Gunnar Rød-Knudsen, org nr. 986332065

Grønland 57, 3045 Drammen, e-post: per-gunnar@stark.no

Eieropplysninger

Matrikelnr	Navn	Adresse	Poststed
602-112/342	DRAMMEN KOMMUNE	Boks 7500	3008 DRAMMEN
602-112/343	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 698	3003 DRAMMEN
602-112/344	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 698	3003 DRAMMEN
602-112/732	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 698	3003 DRAMMEN
602-112/345	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 4644 Sofienberg	0506 OSLO
602-112/733	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 698	3003 DRAMMEN
602-112/346	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 4644 Sofienberg	0506 OSLO
602-112/739	DRAMMEN KOMMUNE	Boks 7500	3008 DRAMMEN
602-112/734	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 698	3003 DRAMMEN
602-112/731	DRAMMEN KOMMUNE	Boks 7500	3008 DRAMMEN
602-112/347	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 698	3003 DRAMMEN
602-112/348	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 698	3003 DRAMMEN
602-112/610	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 698	3003 DRAMMEN
602-112/51	BANE NOR SF	Postboks 4350	2308 HAMAR
602-112/403	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 698	3003 DRAMMEN
602-112/772	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 698	3003 DRAMMEN
602-112/763	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 698	3003 DRAMMEN
602-112/828	DELIKAT FABRIKKER AS	Postboks 4644 Sofienberg	0506 OSLO
602-112/5004	BUSKERUD FYLKESKOMMUNE	Postboks 3563	3007 DRAMMEN

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt: 38 349 m²

Areal for hvert formål:

AREALTABELL			
BETEGNELSE	FORMÅL	SOSI	AREAL M ²
Bebyggelse og anlegg			
BKB 1	Industri/lager	1826	8887 m ²
BKB 2	Industri/lager	1826	3535 m ²
BKB 3	Industri/lager	1826	9792 m ²
BKB 4	Forretning/kontor	1810	2537 m ²
BKT	Kommunalteknisk anlegg	1560	25 m ²
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			
o_SKV1-2	Kjørevei	2011	4726m ²
f_SKV	Kjørevei	2011	525 m ²
f_SPA	Parkering	2080	2700 m ²
f_SPP	Parkeringsplasser/varemottak	2082	3212 m ²
o_SBG	Annen banegrunn grøntareal	2029	8099 m ²
o_SGS1-3	Gang- sykkelvei	2015	1313 m ²
o_STJ	Trase for jernbane	2021	1190 m ²
o_SVT1-4	Annen veigrunn teknisk anlegg	2018	1553 m ²
f_SVT1-2	Annen veigrunn teknisk anlegg	2018	1001 m ²
o_SVG1-4	Annen veigrunn grøntareal	2019	2128m ²
f_SVG1	Annen veigrunn grøntareal	2019	45 m ²
Grønnstruktur			
o_G1-2	Grønnstruktur	2015	2750 m ²
Hensynssone			
H190	Annen sikringssone elvekulvert,	190	
H140 1-5	Frisiktsone	140	
H370	Faresone Høyspent	370	

Arealstørrelse – ny bebyggelse

Over terreng: BRA=30 000 m²

Arealstørrelse – eksisterende bebyggelse som opprettholdes

Over terreng: BRA = 15 000 m²

Utnyttelse

Bebygd areal totalt i BRA = 45 000 m², kombinert med grense for maksimal høyde, for kombinert industri og lager. Gesims/møne høyde: kote +27. Brutto etasjehøyde er 4,5 meter.

Parkering

Parkeringsplasser skal opparbeides iht. kommunale bestemmelser (normen) knyttet til kommuneplanens arealdel. Det legges opp til at parkeringsplasser for personbiler på ny parkeringsplass i sør, samt 8 plasser ved inngangen. Ca. 70 parkeringsplassene i sør er tenkt som

ansattparkering, mens 5 plasser i nord blir gjesteparkering og 3 blir HC-parkering. Av de 70 plassene i sør, skal 2 settes av som HC-plasser.

I tillegg er det 5 parkeringsplasser for lange kjøretøy (godstrafikk) rett nord for Drammen Liftutleie. Det er i tillegg planlagt 8 ramper/plasser for levering og henting av varer.

Det er i dag 20 parkeringsplasser for sykkel under tak, disse skal opprettholdes. I tillegg legges det opp til å etablere ca. 20 sykkelplassparkeringer i forbindelse med parkeringsplassen i sør. Det stilles også krav til det skal opparbeides sykkelparkering i tilknytting til inngangspartier til lokaler og minimum antall sykkeloppstillingsplasser sikret gjennom bestemmelsene. Imidlertid er det vurdert at siden lokalene ligger langt fra trafikknutepunkt, bør det sikres tilstrekkelig areal for bilparkering for å unngå parkering utover bedriftens areal.

Det legges opp til 5 ladeplasser for el-bil og 5 ladeplasser for elektrisk sykkel på den nye ansatteparkeringsplassen.

Det skal ifølge parkeringsnormen settes av parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelseevne. Antall plasser skal være minimum 5% for parkeringsanlegg inntil 200 plasser.

For maks utbygging av Delikat fabrikker tilsvarer dette 5 plasser.

Det planlegges ca. 70 parkeringsplasser for 100 ansatte. Skiftordningen er ikke slik at flere ansatte kan bruke samme plass. Antall parkeringsplasser anses som høyt nok da en viss andel ansatte går eller sykler, reiser kollektivt eller samkjører. Bedriften legger opp til etablering av flere sykkelplasser og stimulere sine ansatte til å bruke sykkel til og fra arbeid. Kravet om antall HC-plasser oppfylles.

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning

Tiltaket er vurdert iht. plan- og bygningsloven kapittel 4 «Generelle utredningskrav», §4-1 «Planprogram» og § 4-2 «Planbeskrivelse og konsekvensutredning», med tilhørende forskrift. Tiltaket faller inn under kategorien: «Planer og tiltak som alltid skal konsekvens utredes». «Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11).» tiltaket overskrider denne arealgrensen derfor utredes konsekvenser for dette tiltaket i tråd med godkjent utredningsprogram.

Temaer som vurderes er:

- Trafikk
- Støy
- Bebyggelse
- Miljø/sikkerhet. (grunnforhold, grunnforurensning)
- Overvannshåndtering

Kunngjøring og varsling/Varsling

DRAMMENS TIDENDE | TorSDag 27. september 2018 | ANNONSE | 49

Varsel om oppstart av planarbeid, forhandlinger om utbyggingsavtale og offentlig ettersyn av planprogram for Detaljregulering med konsekvensutredning for Holmestrandveien 72 – 98, gnbr. 112/243, 112/51 m.fl.

I medhold av Plan- og bygningslovens § 12-9 legges forslag til planprogram ut til offentlig ettersyn. Vedtak ble fattet i møte i Formannskapet 18.09.18.

I medhold av Plan- og bygningsloven § 12-8 kunngjøres med dette oppstart av arbeid detaljregulering med tilhørende konsekvensutredning for Holmestrandveien 72-98.

I medhold av Plan- og bygningslovens § 17-4 kunngjøres oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale knyttet til varslet planarbeid.

Planarbeidet utføres av Stark Rad-Kruidsen Arkitekter AS.

Hensikt med planarbeid
Hensikten med planen er å legge til rette for forutligbar og målrettet videreutvikling/modernisering av det eksisterende industri-anlegget for Delikat fabrikk, Mills AS.

Saksdokumenter kan finnes på kommunens nettsider under kunngjøring eller innspisportal sak 18/4001.

Alle innspill og uttalelser sendes til:
Drammens kommune, Byplan,
postboks 7500, 3008 Drammen
Eller E-post: kommunepost@drmk.no

Spørsmål om planarbeidet:
Vennligst merk alle skriftlige spørsmål og merknader til planforslaget med «18/4001 - Detaljregulering med konsekvensutredning for Holmestrandveien 72 - 98».

Frist for innspill til planarbeidet er satt til 12 november.



Figur 1: utsnitt viser planavgrensning.

www.drammen.kommune.no

Figur 3, kopi av annonse forvarsel om oppstart av planarbeid.

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort 27.09.2018 i Drammens tidene. Grunneiere, relevante offentlige instanser og andre rettighetshavere er varslet ved brev fra Drammen kommune. (24.09.2018)

2 Faktadel

2.1 Bakgrunn

Delikat fabrikker, Mills AS har behov for å utvide, effektivisere og modernisere sine lokaler og uteområder. I den forbindelse må det utarbeides en detaljreguleringsplan for å legge til rette for dette. Hensikten med planarbeidet er legge til rette for en helhetlig plan som gir forutsigbare utbyggingsmuligheter, en klar logistikk på området og trafikksikre atkomstforhold for bedriften i de neste årene. Dagens reguleringsplan fra slutten av 1987 er utdatert i forhold til de behov som bedriften har i dag. Tiltakshaveren ønsker en trinnvis utbygging. De ser for seg to trinn for utvikling av området. Utbyggingen kan strekke seg over en tidsperiode på ca. 10 år.

Bedriften har blant annet behov for å:

- Bygge høyere og større enn det gjeldene plan tillater
- Endre innregulert intern vei til utbyggingsformål
- Vurdere avkjørselssanering fra Holmestrandsveien.
- Oppdatere planen i forhold til infrastruktur (vei, VA og energi)

Lokaliseringen av planområdet til lettere industri/næring er gunstig og i tråd med overordnet areal- transportplan for Buskerudbyen 2013-23. Denne virksomheten inngår i det som betegne C-virksomhet (areal- og transportkrevende virksomheter). Planområdet er av de få egnede lokaliseringer for denne typen virksomheter.

Planområdets beliggenhet og omgivelser er robuste i forhold til estetiske rammebetingelser. Kommunes generelle retningslinjer legges til grunn.

Forslaget til planprogram ble vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn i formannskapsmøtet den 18.09. 2018,

Arkivsak: 18/4001

Tittel: Saksprotokoll: Detaljregulering for Holmestrandsveien 72 - 98 112/343 mf.fl.

Behandling:

Enstemmig vedtatt.

Planavdelingen varslet oppstart av planarbeid og forhandlinger om utbyggingsavtale, samt utleggelse av planprogram til offentlig ettersyn i brev av 24 september 2018 direkte til aktuelle parter, med annonse i Drammens tidene og på kommunes hjemmeside

2.2 Planstatus

2.2.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus (forslagsstillers tekst)

Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer / Statlige planbestemmelser og retningslinjer

Planen er vurder til å være i tråd med relevante rikspolitiske retningslinjer, statlige planbestemmelser og retningslinjer. Spesielt trekke fram:

T-1442/2012 Støy i arealplanlegging

Støy i arealplanlegging skal synliggjøre støynivåer på fasader og uteoppholdsarealer ved støyfølsomt bruksformål. Det skal følge en utredning som bør foreligge samtidig som planforslaget. Denne bør foreslå avbøtende tiltak og ev. endringer av bebyggelsesmønster dersom grenseverdier for støy overskrider kravene.

Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming

fastsatt av MD 25.05.2009 innebærer en inkluderende planlegging og utforming av produkter og omgivelser. Universell utforming legger til grunn mangfoldet av mennesker og tilstreber løsninger som kan brukes av alle. Retningslinjene skal legges til grunn for all planlegging etter plan- og bygningsloven.

Regionale planer.

regional plan for areal og transport.

Regional plan for verdiskaping og næringsutvikling 2015- 2020

Bygge opp under målet økt verdiskaping og produktivitet og delmål: «tiltrekke og beholde kapital, bedrifter og talenter».

Regional plan for areal og transport for Buskerud 2018 – 2035 «lokalisere arbeidsplasser etter ABC prinsippet»

Gjeldende overordnede kommunale planer

- Byvekst med kvalitet, Drammen 2036 – større, smartere og sunnere.
- Kommuneplanens arealdel 2014-2036.

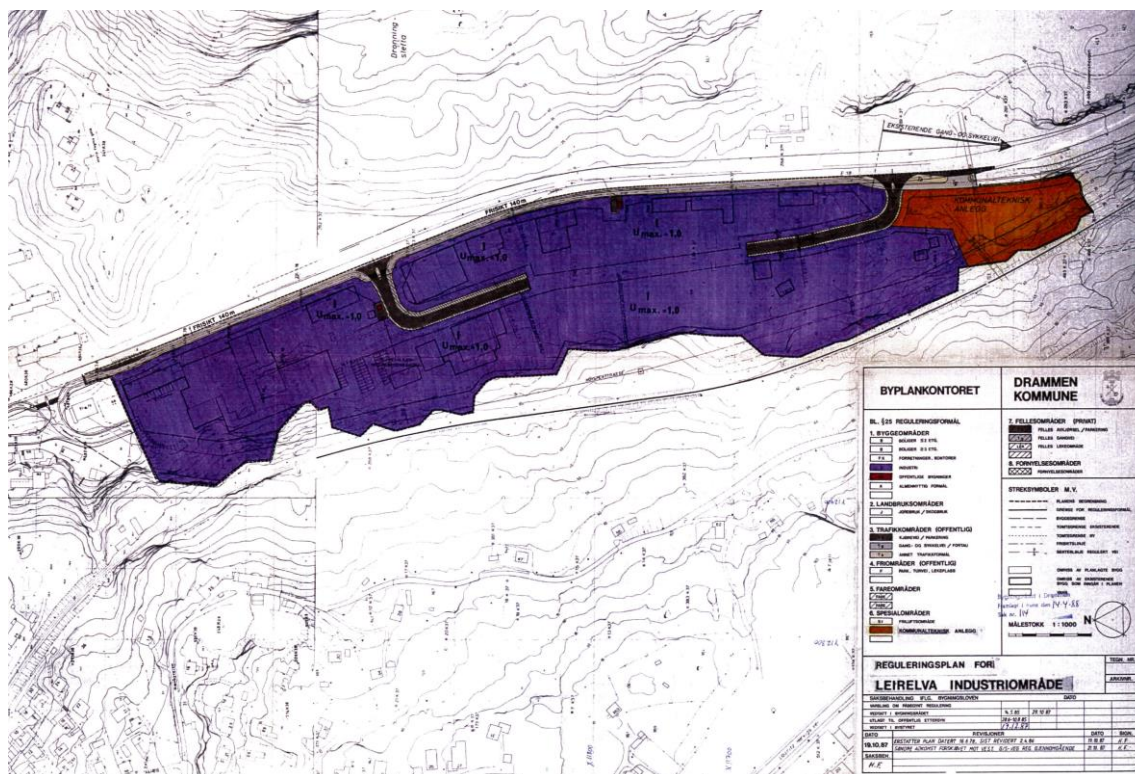
Planforslagets formål er i samsvar med planen. Det foreslås økt høyde på bebyggelsen i forhold til bestemmelsen i gjeldende kommuneplan.



Figur 4, viser arealdisponeringen (kombinasjonsområde) i kommuneplanens arealdel. Planområdet for planen er markert med rødlinje.

Gjeldende regulering

Gjeldene reguleringsplan er fra 17.12.1987 (reguleringsplan for Leirelva industriområde)



Figur 5, Kopi av gjeldende reguleringsplans kart

Planforslaget er i hovedsak i samsvar med gjeldende kommuneplan bortsett fra høydebestemmelser. I kommuneplanenes bestemmelse 2.1 Byggehøyder (pbl § 11-9 nr. 5) står det: sitat: «I øvrige næringsområder kan bebyggelse oppføres med en mønehøyde på inntil 13 meter». sitat slutt. Dette planforslaget legger opp til en møne/gesimshøyde på 19 meter.

Pågående planarbeid

Det pågår ikke annet planarbeid i området.

2.2.2 Andre forhold

Leirelva kulverten går gjennom området. Utviklingen av området må ta hensyn til denne.

2.2.3 Mulig utnyttelse i henhold til gjeldende regulering

Gjeldene plan fra 1987 har i bestemmelsene til planen satt en utnyttelsesgrad på 1,0 med en gesimshøyde på 9 meter (3 etasjer à 3 meter). I tillegg er det regulert inn en kjørevei som deler området i to. Utnyttelsesgraden er satt i forhold til eiendommer. Området er delt opp i mange eiendommer med ulik størrelse. Det gir en oppdelt og lav utnyttelse. Det er gitt mulighet i bestemmelsen for i spesielle tilfeller å etablere vaktmesterboliger.

2.3 Stedsanalyse

2.3.1 Forslagsstillers stedsanalyse

Området

Området ligger i dalbunnen i den søndre delen av bydelen Strømsø. Dalen går i nord - sør-retning. Dalen er historisk sett hoved ferdselsåren i nord- sør retning til og fra Drammen by i sør. Dalsidene er relativt bratte og for det meste skogkledde. Området har et grønt preg ved de tett bevokste dalsidene. Leirelva går i kulvert gjennom dalen. Det er begrenset med sollys grunnet det bratte åssidene. Noe sollys er det midt på dagen, midt på sommeren.

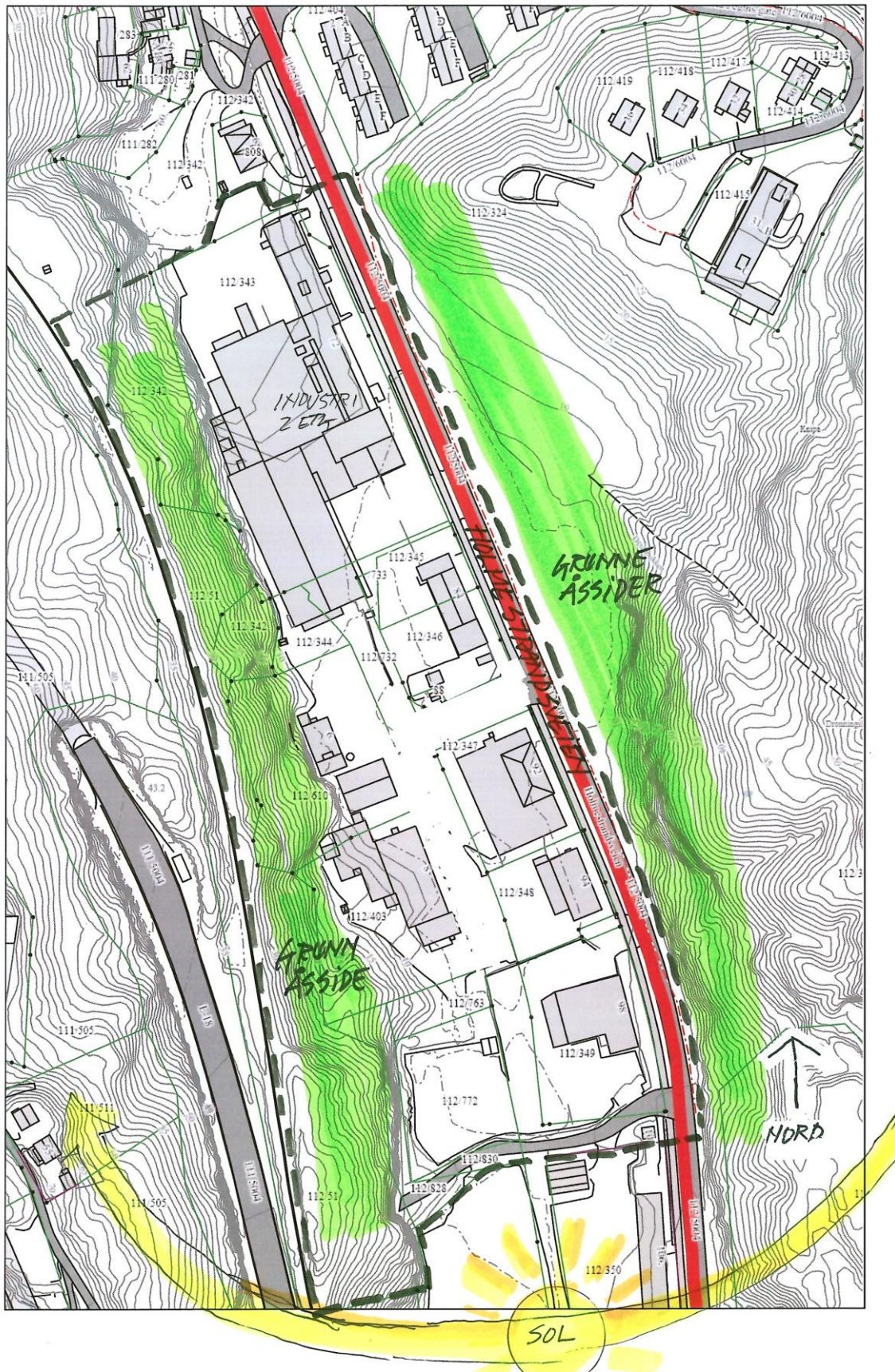
Bebyggelsen.

Området er preget av generell industribebyggelse med varierende kvalitet, alder, størrelse og funksjon. Bebyggelsen er i hovedsak lokalisert langs Holmestrandsveien. Bebyggelsen oppleves generelt som spredt og fragmentert. Det er innslag av noe kontor og litt detaljhandel. Bebyggelsen er generelt holdt i 2 etasjer. Mills AS sitt anlegg er den dominerende bedriften i området. Området er første del av det som kjennetegnes som industriområdet for Kobbervikdalen. Industriområdet har vokst seg sør over fra Mills sitt anlegg langs E18 mot Vestfold.

Det er svært få boliger i området (noen enkelte leiligheter (6 stk.) i gamle næringsbygg, Alle næringsbyggene med leiligheter rives ved full utbygging. Det opprettes ikke nye boliger i denne planen) slik at sosial infrastruktur, idrett, skole og rekreasjon er lite relevante for dette området.



Figur 6, bilde av Holmestrandsveien sett sørover.



Figur 7, skisse som viser hovedvei (rød strek), Bratte åssider (grønn) og Solens gang (gul)



Figur 8, flyfoto av området.

2.4 Forhold som sikres i plankart og reguleringsbestemmelser

2.4.1 Forhold som sikres i kart og bestemmelser

Planforslaget legger opp til en utvidelse og modernisering av fabrikkkanlegget med tilhørende funksjoner. Det skal sikre fortsatt drift og utvikling i en 10 årsperiode.

Planen skal sikre et forsvarlig utbyggingsvolum med trafikk sikker og effektiv logistikk.

Planens avgrensning følger Holmestrandsveien i øst, tar med seg tverrveien /atkomstveien i sør, følger midtlinjen i jernbanetraseen i vest og avgrenser seg mot trafostasjonen i nord. Planens avgrensning er noe utvidet i forhold til kunngjort avgrensning i annonsert oppstart 27.sept.2018. Utvidelsen er gjort for å inkludere nødvendig manøvreringsareal og siktlinjer i Holmestrandsveien.

Bygningene i planområdet, med unntak av eksisterende fabrikkbygg i nord (Holmestrandsveien 72) og bygningen i Holmestrandsveien 98, forutsettes ved full utbygging i stor grad revet for å kunne gjennomføre en utbygging som gir et helhetlig og framtidsrettet fabrikkbygg.

Planområdets bebyggelse reguleres i hovedsak til formålet industri og lager i tråd med kommuneplanen. Utnyttelse i BRA = 45 000 m², gesims/mønehøyde foreslås til kote +27 (19 meter) (Den foreslåtte høyden er høyere enn den som er bestemt i kommuneplanen.)

En mindre del i sør reguleres til kombinert forretning og lager (Holmestrandsveien 98, Drammen Liftutleie AS), utnyttelse BRA = 2250 m², gesimshøyde til kote +17 (13 meter). denne eiendommen har i dag atkomst både fra Holmestrandsveien og fra «Tverrveien». Grunnet vegvesenets krav til avkjørselssanering langs Holmestrandsveien vil dagens atkomst direkte fra Holmestrandsveien fjernes. Atkomsten fra «Tverrveien» opprettholdes i prinsippet, men justeres noe mot vest for å bedre trafikk sikkerheten (avstanden til Holmestrandsveien økes). Eier og driver av denne eiendommen (Drammen Liftutleie AS) er sterkt imot dette kravet fra vegvesenet.

Parkeringsplass for ansatte og ny atkomstvei i sør for disse reguleres inn for å sikre bedriftens parkeringsbehov for ansatte.

Tilstøtende infrastrukturanlegg (jernbane og Fylkesvei) reguleres i samsvar med dagens bruk.

- Jernbane: jernbanesporanlegg og sideareal til jernbane (grøntanlegg)
- Fylkesvei: Kjørevei, gang/sykkelvei, sideareal til vei (teknisk og grønt)



Figur 9, illustrerer første utbyggingstrinn av området sett fra sørøst.

2.4.2 Øvrige forhold som sikres i planforslaget

Bruk:

Planen legger til rette for utvidelse av bygninger og oppgradering av arealet til industri og lagervirksomhet med tilhørende funksjoner. I tillegg omhandler planen i hovedsak infrastruktur som er nødvendig for hovedformålet.

Utforming;

Planen skal sikre at utbygningen kan gjennomføres med volum og utforming som tilfredsstiller bedriftens behov og gir en rimelig stedstilpassing.

Planen sikrer at bygninger utformes som rektangulære bygningsvolum med klar og enkel form.

Planen sikrer at industriområdet gjerdes inn med nettinggjerder med tilhørende porter.

Landskap:

Det store overordnede landskapet med tydelige bratte grønne åssider og trekke langs hovedveien sikrer at dette ikke endres. De grønne åssidene forblir slik de er og trekken langs hovedveien beholdes slik den er.

Trafikkforhold:

Bedriften har atkomster fra Holmestrandsveien. I planen justeres disse og oppgraderes til en framtidsrettet bruk.

Holmestrandsveien ble oppgradert til miljøgate for noen år siden. Den har klart adskilte kjørebane mot langsgående gang/sykkelvei. Planen viderefører denne bruken.

I planen gjennomføres det en betydelig avkjørselssanering. De fleste av dagens atkomster stenges mot Holmestrandsveien. Det blir kun atkomst til bedriften i Nord og Sør.

Hovedatkomsten til bedriften for varetransport og for ansatte blir i fra sør. Det blir utvidet bruk av eksisterende «tverrvei» til bruk for ut og innkjøring. Det sikrer atkomst til både bedriftens varemottak og parkeringsplasser for ansatte. I utbyggingsfasen er det viktig at denne hovedatkomsten opparbeides tidlig slik at det sikres trygg og veldimensjonert hovedatkomst for bedriften.

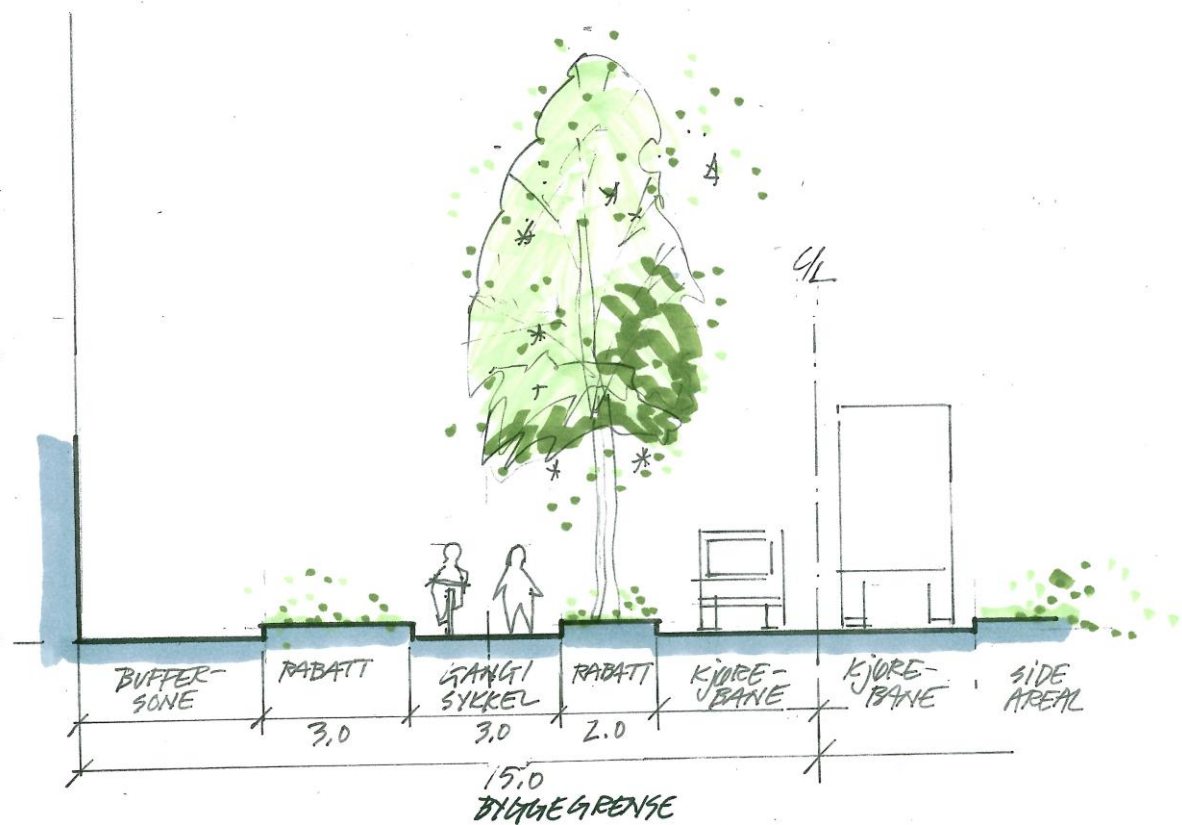
I nord opprettholdes dagens atkomst fra Holmestrandsvæien. Denne sikrer atkomst til dagens varemottak i nord samt besøkende parkering.

Det opprettes parkeringsplass for ansattes privatbiler og sykler mot sør. Det sikrer tilstrekkelig og trafikksikker atkomst for ansatte.

Adkomst og avkjørsler

Området har per i dag seks avkjøringer til og fra Holmestrandsvæien. Disse planlegges redusert. Varemottaket blir større og får ny atkomst fra sør. Ut og innkjøring av tungtransport konsentreres i hovedsak om atkomsten i sør. Konsekvensen vil være en bedre logistikk for bedriften og en bedring av trafikksikkerhet.

Det reguleres siktlinjer for både mot Holmestrandsvæien, sykkelvei og fortau som tilfredsstilt i henhold til krav fra Statens Vegvesen.



Figur 21 viser prinsippsnitt for gateprofil. Sideareal inn mot bebyggelsen blir areal for snøopplag.

Hensynssoner:

I planområdet er det flere hensynssoner. Det gjelder høyspent linje i vest og frisiktsoner til avkjørsler fra Holmestrandsveien. I tillegg kommer hensynssone for Leirelvakulverten. Det inntas bestemmelser som sikrer at dette hensyn tas i byggesaken.



Figur 10, Illustrasjonen viser hensynsone for elektrisk luftspenn.

Miljøfaglige forhold

Overvannshåndtering og fordroyning sikres i tiltak på egen tomt.

Tiltak i forhold til begrensning av generende støy sikres i planen via anbefalinger i en støyutredning som er utarbeidet av Rambøll AS.

Alle elektriske kabler er sikret i bestemmelsene. De skal legges i grunnen.

For å sikre seg mot setninger i bygningsmasse og utearealer er det utarbeidet geotekniske rapporter av Multiconsult for tiltaket. Anbefalinger i rapportene medtas i bestemmelser og i byggesaken. Det legges inn en generell bestemmelse i reguleringsbestemmelsene om tilstrekkelig sikkerhet for fundamenteringsløsninger.

Avfallshåndtering er sikret via varemottak, der det er enklest med hensyn til av- og pålessing.

Området ligger utenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Bedriften avslutter bruken av oljefyring og satser for fullt på elektrisitet som energikilde. Bedriften gjennomfører i tillegg et kontinuerlig arbeide med energieffektivisering.

Ved sanering av gammel bygningsmasse og etablering av nybygg vil Olje som energikilde fases helt ut.

Effektiviseringsprosessene omfatter også vannforbruk og avfallsproblematikk, og det er et spesielt fokus på matsvinn. Bedriften legger opp til bruk av overkuddsvarme fra produksjonen til bruk for oppvarming av lokalene.

Tabellen viser en produksjonsvolums økning på 40% ved full utbygging. Forbrukstallene viser en økning på ca. 20%.

	2018			Ved fullt utbygget plan	
Vannforbruk	45000	m3		54000	m3
Avløp	36000	m3		43200	m3
Sortert avfall	770000	kg		924000	kg
Usortert avfall	171000	kg		205200	kg
Olje	6000	L		0	L
Strømforbruk	9616000	kwh		11539200	kwh

Tilgjengelighet for brannvesenet

Planen sikrer at brannvesenets biler har tilgang til bygningene fra utsiden på lik linje med andre nyttekjøretøy. Brannbilene kan plasseres langs hele byggets langside som vender mot Holmestrandsvæien. Det vises til vedlagte illustrasjonsplan hvor dette er illustrert

Kulturminner

Det er ikke registrert verneverdige bygg eller anlegg i området. Det foreslås å sette inn i bestemmelsen at mulige funn av fornminner i grunnen sikres.

Risiko og sårbarhet

For å sikre seg mot uheldige hendelser er det utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse. De viktigste forholdene som utgjør risiko er geotekniske forhold og forhold knyttet til ulykker i forbindelse med avkjøring til og fra planområdet. Disse forholdene foreslås forebygget gjennom bestemmelser i planen.

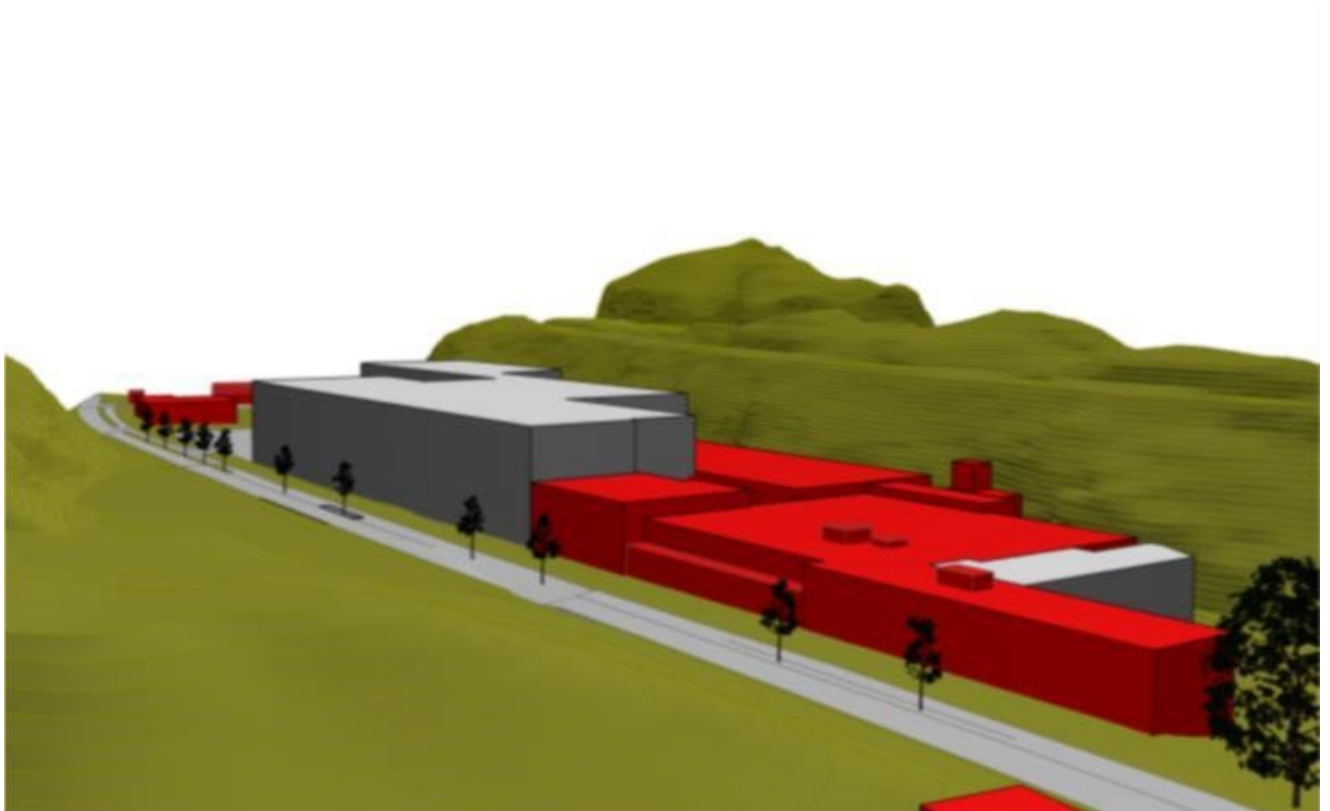
Det vises til eget vedlegg for ROS analyse.

Juridiske forhold

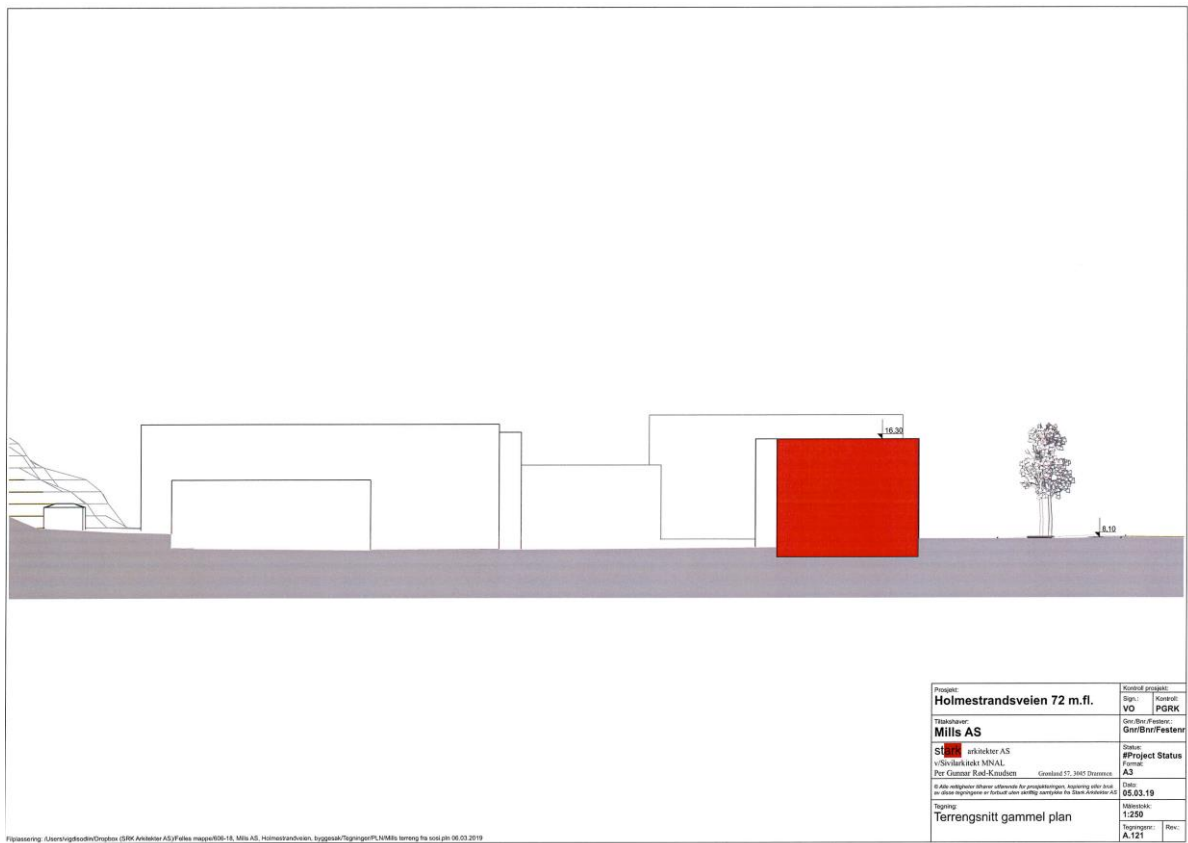
Behov for å sikre bygging over og ved siden av Leirelva kulverten, opparbeidelse av fortau, stenging av avkjørsler, opparbeidelse av ny varemottaks atkomst, flytting av pumpestasjon og kobling til VA/makeskifte foreslås det å opprette en utbyggingsavtale med Drammen kommune.

2.4.3 Illustrasjoner av planforslaget

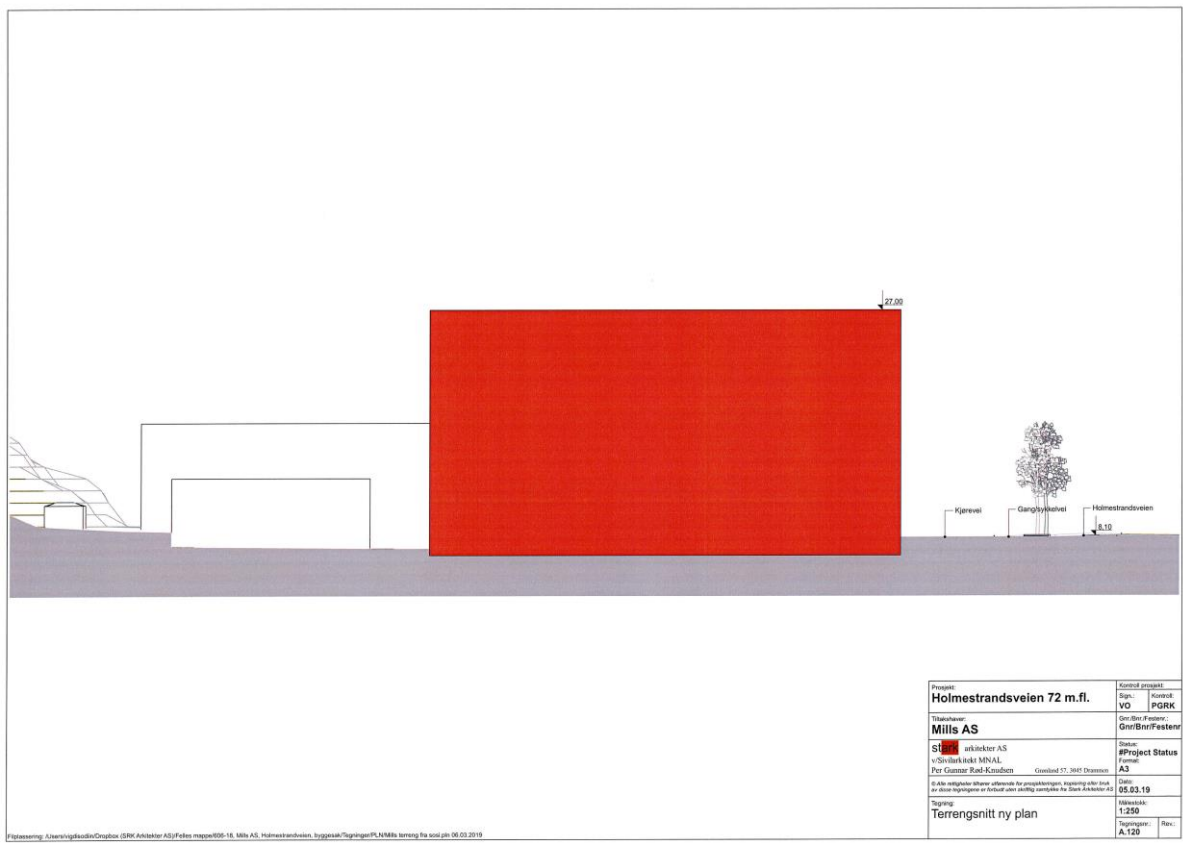
Illustrasjonene viser forslaget til tilnærmet maksimale utbygging (De er ikke juridisk bindende).



Figur 11 viser full utbygging



Figur 16, Illustrasjonen over viser utnyttelse (prinsipp snitt) i forhold til den gamle planen



Figur 17, Illustrasjonen over viser utnyttelse (prinsipp snitt) i forhold til den nye foreslåtte planen

2.5 Konsekvenser av planforslaget

2.5.1 Redegjørelse for konsekvenser av planforslaget

Planforslaget medfører at det kan gjennomføres en større utbygging av bygninger og endring av kjøremønster.

Planforslaget sikrer drift og utvidelse av fabrikk, sett i et 10 års perspektiv.

Planen sikrer grunnlag for bedriftens behov for å samle produksjon og lager. Målet er å effektivisere, utvikle og modernisere driften. Bedring av logistikk og økt sikkerhet i bruk både inne og ute er et mål.

I planarbeidet er det gjort utredninger som danner grunnlag for planen og konsekvensutredningen. Disse utredningene er:

- Trafikkanalyse (Rambøll AS). Denne konkluderer med: *Framtidig trafikk fra planområdet blir lavere enn dagens trafikk. Trafikken reduseres fra omlag 380 turer pr døgn til omlag 240 turer pr døgn på hverdagene ved maks utbygging. Dette er positivt med tanke på framkommeligheten og sikkerheten til de myke trafikantene. Oppsummert vurderer vi trafikksikkerheten å bli bedre som følge av ombyggingen av Delikat fabrikk. Den planlagte ombyggingen av Delikat fabrikk antas å ha liten eller ingen innvirkning på kollektivtrafikken i området.*
- Støyutredning (Rambøll AS). Denne konkluderer med: *Nåværende fabrikk, og planlagt utvidelse av denne, er virksomhet som ikke bidrar til utendørsstøy. Det vil dermed heller ikke bidra til endrede støyforhold ved nærliggende bebyggelse. For kontorer gjelder lydkrav gitt i NS 8175:2012, både for utendørs og innendørs støy. Kontorene er ikke planlagt plassert mot fasader, det betyr at lydkrav fra utendørs støykilder vil overholdes. Når det kommer til støy fra innendørs tekniske installasjoner er det viktig å vite hvor lite/mye installasjonen støyer og sørge for at kontorveggene isolerer godt nok til at krav overholdes. Dette gjøres i bygningsakustisk prosjektering.*
- Håndtering av overvann (Alfa- VVS AS). Denne konkluderer med: *I uttalelse for tiltaket fra kommunen er det angitt at overvannet håndteres lokalt på eiendommen og ikke tilføres offentlig ledningsnett. Det ligger ikke til rette for komplett lokal håndtering av overvann innenfor eiendommen i forbindelse med dette tiltaket. Det foreslås at overvann førdroyes lokalt innenfor eiendommen på taket på de nye byggene samt at det førdroyes overvann fra asfaltert område som blir tilhørende ny parkeringsplass som opparbeides med drencasfalt.*
- Datarapport – Geotekniske grunnundersøkelser (Multiconsult AS): *Det er utført grunnboringene for 1. byggetrinn. For resten av arealet er det gitt generell beskrivelse av grunnforholdene i området. Løsmassene består av opp mot 2 m med fyllmasser. Videre er det siltig leire med enkelte sand/gruslag ned til morene over berg. Dybden til berg varierer mellom 20-35 m i utførte borpunkter.*
- Notat angående bæresystem og last på fundamenter (Multiconsult AS): *Notatet gir en vurdering av aktuelle bæresystemer, spennvidder og last på fundamenter og peler for*

disse. Skisseprosjektet danner grunnlag for estimat av fundamentering og vurdering av omfang for dette.

- Utredning av forurensingssituasjonen (mistanke om lokal forurensning) ved det gamle bilverkstedet gjøres ved innsending av søknad om rivetillatelse for denne bygningen

Overordnede planer og mål:

Planforslaget er vurdert opp mot:

- Byvekst med kvalitet, Drammen 2036 – større, smartere og sunnere.
- Kommuneplanens arealdel 2014-2036.
- Aktuelle regionale planer, regional plan for areal og transport 2018 - 2035

Lokaliseringen av planområdet til lettere industri/næring er gunstig og i tråd med overordnet areal- transportplan for Buskerudbyen 2018-35. Denne virksomheten inngår i det som betegnes C-virksomhet (areal- og transportkrevende virksomheter). Planområdet er av de få egnede lokaliseringer for denne typen virksomheter. Planområdets beliggenhet og omgivelser er robuste i forhold til estetiske rammebetingelser. Planforslagets formål er i samsvar med overordnede planer når det gjelder formål. Det avviker i forhold til økt høyde på bebyggelsen.

Stedsutvikling

Området som omfattes av planen endrer noe karakter ved at gamle utdaterte mindre bygninger rives og nye store moderne bygninger etableres. blir strammet opp og fornyes med hensiktsmessig bebyggelse og utearealer. Det blir en klarere estetikk og en tydeligere logistisk organisering i området. Området blir, slik kommuneplanen legger opp til, formålsmessig mer homogent med dagens bruk til næring. I så måte vil planforslaget være både en befestning av næring og et positivt bidrag til næringsutviklingen i kommunen.

Barn og unges interesser

Det er ikke spesielt tilrettelagt for barn og unges interesser i planområdet i dag. Blant annet er ikke skolevei forbi anlegget. Det er langt til nærmeste bolig. Planforslaget legger ikke opp til å endre den situasjonen. Eksisterende gang og sykkelvei er eneste gang og sykkelveiforbindelse mellom Kobbervikdalen og sentrum. Planforslaget legger opp til at denne gjøres mer trafiksikker ved at det gjennomføres en avkjørselssanering. Generelt opprettholdes den slik den er. Det legges vekt på at den er åpne og trafiksikker i anleggsperioden

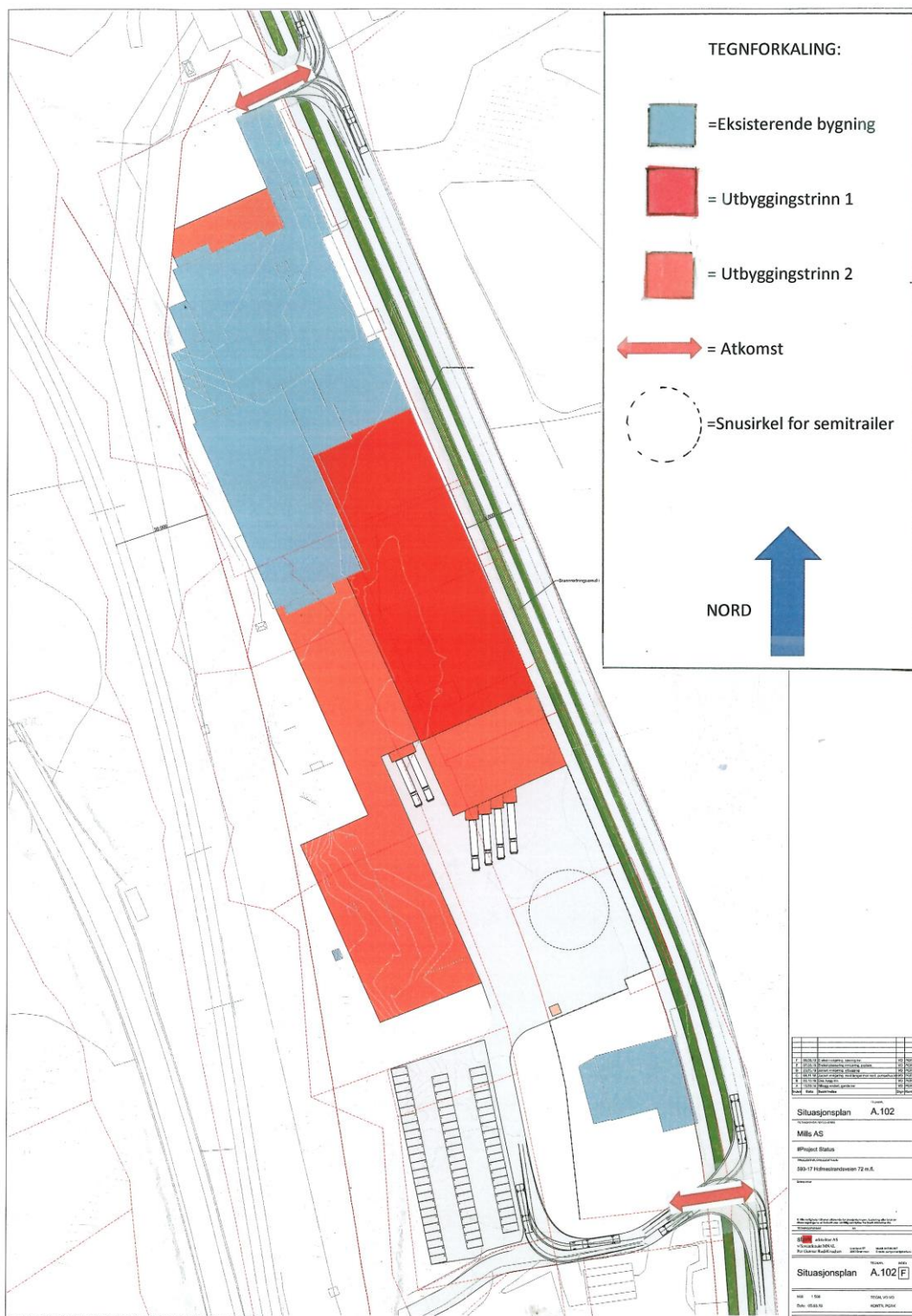
Landskap

Den delen av planområdet som foreslås til utbygging er i dag tilnærmet flatt, og er enten bebygd eller asfaltert, og har ingen grønne flater eller vegetasjon av betydning. Ut over det er det bratte åssider som ikke tenkes utbygget. Hverken topografi, vegetasjon, grønnstruktur, naturtype eller naturelementer påvirkes av planen.

Planforslaget legger ikke opp til en økning av grøntarealer og oppholdsarealer. Ellers påvirker planforslaget ikke landskapet utover at de nye bygningsvolumene etableres, og således forsterker industri preget og gateløpet.

Trafikkforhold

Vegstandarden for hovedveien endres ikke. Det er utført en trafikkanalyse som beregner at trafikkmengdene på veinettet rundt planområdet vil bli omtrent på samme nivå som i dag, når dagens trafikk til og fra området er trukket fra, og ny trafikk i forbindelse med utvidelsen av fabrikkanlegget er lagt til. Ansattes parkering lokaliseres til egen ny parkeringsplass i sør. Denne får stor kapasitet. Det etableres en sikker gangvei fra parkering og inn til arbeidsplassen.



Figur 19 viser gangatkomst for ansatte fra parkeringsplass til arbeidsplass

Renovasjon

Renovasjonsløsning skjer ved laste og losse rampene tilknyttet fabrikkanleggets varemottak. Forholdene for plassering av renovasjonsløsning endres ikke ved dette planforslaget. Det vil fremdeles være ved varemottaket. Volumet vil endres på sikt og graden av sortering vil forbedres.

Tilgjengelighet for brannvesenet

Bygningene forutsettes i hovedsak å kunne rømmes uten tilgang med stigebil i gårdsrommet/varemottaket. Bedriften utstyres med fullverdig sprinkleranlegg. Brannvesnets biler har tilgang til fabrikken utvendig langs Holmestrandsveien (trase for brannbil er vist på illustrasjonsplanen). Atkomst til planområdet dimensjoneres for tung trafikk og dermed er generell tilgjengelighet for brannbiler sikret. Illustrasjonsplanen viser nødvendig svingradius for større kjøretøyer/stigebil inn og ut av området.



Figur 22, illustrasjon av oppstillingsplass for brannbiler

Kulturminner

Det er ikke registrert verneverdige bygg eller anlegg i området.

Estetikk og byggeskikk (byggehøyder)

Dagens bebyggelse er fragmentert på alle måter, både i volum, materialer, og plassering. Området får i ny situasjon et mer helhetlig uttrykk, med forlengelse av fasade langs veien og fjerning av mindre eldre bebyggelse. De nye volumene bidrar til å stramme opp gaterommet og visuelt organisere fabrikkområdet.

Høydene på nybyggene vil bli høyere enn de bygningene som er bygd. Volumet på det nye bygget mot veien og volumet inn mot skrenten får lik høyde Kote +27 (foreslått gesimshøyde 19 meter) uten at dette får noen vesentlige konsekvenser for fjernvirkningen grunnet at bebyggelsen ligger i en dal med relativt høye åssider. De bratte åssidene gjør at bygningene som plasseres inn mot dem tåler den ekstra høyden uten at det virker utilpasset.

Fjernvirkningen endres ikke av betydning. Bebyggelsesmønsteret følges slik det har vært med langsgående bygningskropper etter veien. Uterommene blir klarere og mer definert i forhold til volum og funksjon. Formspråket følger moderne industribygg med klare sluttede former og tydelighet i fasader i forhold til funksjon. De nye bygningsvolumene foreslås kledd med metall overflater og en del vinduer. Farger velges for å harmonere og dempe virkningen av store bygg. Bygningsvolumene er større enn de eldre omkringliggende bygningene. Men er sammenlignbart med nybygget til ABB noe lenger sør i dalen. Landskapet som bedriften er plassert i er av en slik art at det kan visuelt tåle større bygningsvolumer enn det som er der i dag. Grunnet bedriftens behov for stor takhøyde i både lager og produksjonslokale settes beregnet brutto etasjehøyde for hver etasje til 4,5 meter.

Det foreslås bebyggelse innenfor en høyde som kan sikre en økt og bærekraftig tetthet og utnyttelse.



Figur 23 Illustrasjon av første byggetrinn

Sosial infrastruktur

Offentlige servicetilbud, behov for skole, barnehage og andre servicetilbud endres ikke med dette planforslaget.

Teknisk infrastruktur

Når fabrikken utvides er det behov for utvidet bruk av kommunalt VA anlegg. Kapasiteten for dette er god i området. Planforslaget medfører flytting av kommunal pumpestasjon.

Utbyggingen kan bidra til å få etablert flere harde overflater. Det gjør at regnvann renner fortere og belaster kommunalt overvannssystem. Overvann vil derfor i hovedsak bli håndtert ved fordrøynings løsninger på egen grunn. Det vises til eget notat som er vedlagt denne beskrivelsen.

Planen vil ikke få vesentlige konsekvenser for elektrisitetsforsyningen til planområdet (EB- nett). På kort sikt får planarbeidet ingen konsekvenser for dette temaet, men nye anlegg vil kunne kreve kapasitetsvurderinger av eksisterende energi/strømforsyning.

Universell utforming

Planforslaget legger til grunn byggeforskriftenes (TEK17) krav til tilgjengelighet både for ute- og innomhus, og tilgjengelighet er ikke spesielt behandlet i bestemmelsene. Forholdene forbedres for bevegelses- og orienteringshemmede.

Naturmangfold

Naturmangfoldslovens §§ 8 -12 er vurdert. Det finnes ikke forekomster av naturtyper eller arter som krever vern i planområdet. Ut fra en samlet vurdering vil en utbygging på dette grunnlag ikke innebære noen risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet.

Natur- og ressursgrunnlaget

Det er ingen jordbruksinteresser, skogbruksinteresser, friluftinteresser, fiskeriinteresser, eller viltinteresser i planområdet, og planforslaget har derfor ingen konsekvenser for dette.

Miljøfaglige forhold

Planforslaget har ingen klimatiske konsekvenser.

Det er utarbeidet sol/skygge vurderinger ved full utbygging. Dalen har generelt lite direkte sollys. Sol og skyggestudie viser at det blir noe mer slagskygge med økt høyde og areal på nye bygg. Dette har imidlertid ingen innvirkning på boliger eller uteoppholdsarealer.

Det gjort en støyutredning som er utarbeidet av Rambøll AS. Denne er vedlagt denne beskrivelsen. Støykilder ved området er i dag trafikk på vei og jernbane. Nåværende fabrikk, og planlagt utvidelse av denne, er virksomhet som ikke bidrar til utendørsstøy. Det vil dermed heller ikke bidra til endrede støyforhold ved nærliggende bebyggelse.

Det er sannsynlig at det er lokal forurensing ved en av byggene som planlegges revet. Fjerning av forurenset masse håndteres i byggesaken.

Bygningsmasser fra bygg som planlegges revet er lite egnet som gjenbruksmateriale for de planlagte nye bygningene.

Det er utarbeidet geotekniske rapporter av Multiconsult for tiltaket. Det er siltig leire med enkelte sand/gruslag ned til morene over berg i området.

Dybden til berg varierer mellom 20-35 m i utførte borepunkter. (Multiconsult geotekniske rapport) Det er behov for supplerende grunnundersøkelser ved søknad om byggetillatelse.

Rapportene følger vedlagt denne beskrivelsen. anbefalinger i rapportene medtas i byggesaken. Det legges inn en generell bestemmelse i reguleringsbestemmelsene om tilstrekkelig sikkerhet for fundamenteringsløsninger.

Økonomiske konsekvenser

Delikat fabrikk, Mills AS er et kommersielt selskap. Utviklingen av anlegget i Holmestrandsveien er svært viktig for bedriftens videre utvikling. Det er derfor av avgjørende betydning for bedriftens videre vekst og utvikling, at det legges til rette for en videre utvikling av virksomheten i tråd med det dette planforslaget. Planforslaget vil ikke medføre nye kommunale/offentlige driftskostnader.

Juridiske forhold

Det må etableres en utbyggingsavtale med både Statens vegvesen og Drammen kommune. Det gjelder temaer som flytting av pumpestasjon, erverv av grunn, VA og avkjørsler.

Bygging over og ved siden av Leirelva kulverten avklares gjennom utbyggingsavtalen. Det er ikke kjent at det foreligger spesielle andre rettigheter som har betydning for reguleringsarbeidet innenfor planområdet.

3 Forslagsstillers argumentasjon

3.1 Forslagsstillers faglige begrunnelse

3.1 Generelt

Delikat fabrikk, Mills AS er en etablert institusjon i Drammen kommune og et anerkjent varemerke for byen. Anlegget har vært i drift på dette stedet i flere tiår, og er et kjent objekt i landskapet og området rundt. Med hensyn til etablert arealutnyttelse og bruk, vil det være lite hensiktsmessig å starte tilsvarende virksomhet av denne typen andre steder. Å legge til rette for at Delikat fabrikk, Mills AS kan fortsette og videreutvikle driften på dagens område, er god disponering av areal. Stedet er velegnet til denne typen drift. Det er avgjørende for videre drift på Delikat fabrikk, Mills AS at fabrikken får utvikle anlegget og får økt sin kapasitet. Det ville vært svært uheldig om anlegget må deles opp i flere lokasjoner da det ikke lenger er kapasitet innenfor gjeldende plan i forhold til utvidelse av anlegget. Dette vil være svært uheldig for stedsutviklingen, vanskeliggjøre drift, medføre transportkostnader og økte utslipp, samt beslaglegge annet potensielt areal med nytteverdi til andre formål.

Når man kommer nordfra er overgangen fra boligområdet til industriområdet tydelig. Industriområdet har en helt annen karakter, hvor både struktur og topografi endres. Sett fra Drammen by er Holmestranderveien er en kommunikasjonsakse inn mot sentrum og ut mot Vestfold og hovedveisystemet i sør.

Kommuneplanens arealdels disponering og gjeldende reguleringsplan er lagt til grunn for planforslaget når det gjelder formålet. Grunnet bedriftens behov og stedet egnethet foreslås det å øke både volum på utbygging og høyder.

Hovedgrepet i planen er å utvide eksisterende fabrikkanlegg langs veien sørover slik at varemottaket flyttes og at fabrikkanlegget blir sammenhengende. Det gjør at funksjoner og bygninger samles slik at anlegget framstår mer helhetlig. Det oppgraderes atkomst mot sør fra varemottaket og mot tverrveien. Tverrveien får da en utvidet bruk i forhold atkomst for varetransport og ansatteparkering (privatbiler) som alle får inn og utkjøring fra tverrveien. Eksisterende atkomst i nord opprettholdes. Eksisterende mindre atkomster fra fabrikkanlegget til og fra Holmestranderveien saneres bort under utbyggingen.

Forslaget legger til rette for etablering av de høyst nødvendige funksjoner og prosesser som skal komme på anlegget. Det er lagt opp til en endring i makshøyde på ny bebyggelse på opp til k+27 (gesims/mønehøyde på 19 meter) Det er utarbeidet terrengsnitt og perspektivskisser som viser ny situasjon. Forslagsstillers oppfatning er at endringene ved utbygging i fjernvirkning er liten. Området er et industriområde som er i utvikling med større høyder og tettere utbygging. Forslaget til plan følger etter det nylig ferdigbyggede anlegget til ABB like i nærheten mot sørøst.

Nærvirkningen dempes ved hjelp av eksisterende trekke langs veien og bevisst bruk av farger og vinduer i de nye bygningene. Opprettelsen av bygget vil tydeliggjøre overgangen fra boligbebyggelse til et mer kompakt industriområde. Det ansees som positivt at denne overgangen blir tydeligere. På den andre siden av veien mot øst er det åpent grønt område. Dette området forblir slik og bidrar til åpenhet og mulighet for å bygge høyere på motsatt side. Åpenheten i landskapet mot østsiden gir en større romfølelse i gatebildet og bidrar til å dempe inntrykket av et stort utbyggingsvolum mot vest. Det er forslagsstillers oppfatning at det åpne grøntområdet

bidrar til at bebyggelsen ikke får så dominerende virkning som den kunne ha hatt hvis det var tilsvarende høy bebyggelse på denne siden av veien.

Ved rivning av noen eldre eksisterende bebyggelse mot Holmestrandsvæien og etablering av nytt tilbygg mot sør langs veien sikres det at gaterommet får en definert side og tydeligere atkomster både for personbiler og for nyttekjøretøy.

Det er akseptert høyere utnyttelse i umiddelbar nærhet på andre siden av veien (ABB utbyggingen i det nedlagte pukkverket.) Denne utbyggingen er veldimensjonert og stedstilpasset og danner grunnlag og forbilde for nye utbygginger i området.

Utbyggingen legger i dalbunnen og hindrer ikke utsikt eller forstyrrer silhuetter. Det er langt til boliger. Derfor vil ikke utbyggingen innvirker negativt på boligkvaliteter.

Sett i et helhetsperspektiv ser forslagsstiller det som fornuftig å tillate en økning av bygningsvolumet i forhold til ulempene det vil medføre og etablere et nytt industrianlegg et annet sted.

Avkjørselssaneringen og kanaliseringen av tungtrafikk til en atkomst gjør at forholdene for gående og syklende langs veien blir tryggere.

Bygningenes utforming

Bygninger skal utformes i hovedsak med sandwichelementer i klare volumer som understreker funksjon og stedstilhørighet. Utformingen gjøres for å skape nødvendig interne sammenkoblinger i fabrikklokalene og legge til rette for en god logistikk i varemottaket utendørs. Fasadene deles opp med vinduer og fargenyanser som bryter ned inntrykket av et stort volum. Utformingen er vurdert i 3D modell med tilhørende terreng.

Utbyggingstrinn:

Det ene volumet (hovedvolumet som også i stor grad er første byggetrinn) følger Holmestrandsvæien i nord/sør retning, det andre legges lenger mot vest og sør, inn mot åssiden i vest. Dette volumet vil på sikt erstatte «Posteibyggget» (del av byggetrinn 2) som ligger der i dag. Dette betraktes som andre byggetrinn.

Atkomster og parkering:

En vesentlig del av varemottaksrommet (gårdsplassen) reguleres til parkeringsareal/varelevering. Gårdsplassen skal være fri for bygninger. Atkomstene både i nord og sør får blandet inn og utkjøring av både privat biler og nyttekjøretøy. Hovedtyngden av nyttekjøretøy (tungtransport) skjer via nytt veldimensjonert varemottaks atkomst i sør. Tungtransport (semitrailer) vil kunne snu inne på gårdsplassen. Varelevering og henting skjer ved hjelp av dokkingstasjoner (lastehus) mot fabrikanlegget.

Fabrikkområdet forutsettes inngjerdet og sikret med kjøreporter og porter for gangtrafikk. Atkomster er markert på plankartet med piler. I atkomst fra Holmestrandsvæien er det lagt sikringsone for friskt. Frisiktsoner skal sikre at avkjørslene er dimensjonert etter overordnede krav/håndbøker, og er tegnet etter Statens vegvesens håndbok. Gjennomføringen av dette vil sikre trafikksikkerheten i området.

Det er satt krav til 1 parkeringsplass per 50 m² kontorarbeidsplass i bestemmelser. Sykkelparkeringsplasser skal være etter kommuneplanens norm for sone 4.

Sammendrag av konsekvensutredningen - Vurdering av alternativer

Konsekvensvurdering- 0-alternativet

Null – alternativet defineres som dagens situasjon og legger til grunnen utvikling basert på gjeldende regulering.

Det er to gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet:

- Reguleringsplan for Leirelva, tilrettelegger for industribebyggelse med tilhørende funksjoner og bebyggelse inntil 3 etasjer, det tillattes etablering av vaktmester boliger.
- Reguleringsplan for Holmestrandveien med gang- og sykkelvei på strekningen fra pukkverket til Iver Holters gate. I planen er det regulert gang- og sykkelvei og avkjørsel til tilstøtende areal. For det aktuelle planen er det regulert 5 avkjørsel til planområdet.

Det er vurdert et utbygningsalternativ til utforming som er full utnyttelse av planområdet som er tiltatt i gjeldende reguleringsplan. Illustrasjon nedenfor viser det alternativet.



- Figur 22 viser 0 alternativet.

Trafikk

I dag benytter bedriften 6 avkjørsel til sin planområdet, disse generer 381 kjt/ døgn på hverdagen. Planforslaget løser trafikk ved å separere tung og personbil trafikk, samt at antall kjøreturer til og fra området reduseres siden man optimerer driften. Dette gir mindre belastning for miljøet. Konsekvensen for trafikken vurderes som positivt i forhold til 0-alt.

Bebyggelse

Utbygging i tråd med 0-alternativet, vil gi mindre og mer oppdelt bebyggelse. Dagens bebyggelse, som i 0-alternativ ikke vil rives, har ulik utforming og skaper noe kaotisk fjernvirkning. Dagens byggehøyder anses likevel å være mer tilpasset landskapsbildet generelt. Ny utbygging i tråd med planforslaget, vil visuelt sett fremstå mer sammenhengende. Det stilles krav til at utforming, slik at monoton virkning unngås. Ny bebyggelse vil likevel fremstå som mer dominerende i landskapsbilde.

Siden området er allerede utbygd med industribebbyggelse og har lite verdi når det gjelder landskapsbilde, vurderes virkning av planen som nøytral sammenlignet med null-alternativet.

Miljø og sikkerhet

Grunnforhold

Grunnen karakteriseres som relativt god byggegrunn. Områdestabilitet er tilfredsstillende i dag. Pelearbeider kan svekke stabiliteten, men topografien tilsier at områdestabilitet ikke påvirkes hverken i anleggsfasen eller permanent. Det skal ikke utføres store utgravinger for kjelleretasje og lokalstabilitet vurderes uendret.

Det er i SVV sin registrering registrert et mindre kvikkleireområde (ref. F110A). Dette ligger imidlertid for det meste under eksisterende vei, utenfor bygeområde. Geotekniske konsulent vurderer likevel områdestabiliteten til å være tilfredsstillende.

Det skal ikke gjøres store inngrep i skråningen mot vest. Det skal utføres vurdering av grunnforholdene med redegjørelse for fundamenteringsløsning og sikringstiltak, som dokumenterer at byggegrunnen vil bli midlertidig og varig sikret mot ras/utglidning i planområdet.

Konsekvens for grunnforhold anses som nøytral.

Forurenset grunn

Arealbruken av området gir i utgangspunktet generell mistanke om forurenset grunn. Det må derfor påregnes at planlagt terrenginngrep vil være underlagt krav i forurensningsskriften kap. 2. Det må da utføres supplerende miljøtekniske grunnundersøkelser som grunnlag for utarbeidelse av en tiltaksplan for graving i forurenset grunn. Grunnforurensningen er knyttet til et enkelt bygg. Forurensningen må fjernes uansett valg av utbyggingsalternativ. Dette ansees som nøytralt i forhold til null-alternativet. Nye tiltak ikke anses å påføre ny grunnforurensning, dette er vurdert i ROS analysen.

Overvannshåndtering

Overvannshåndtering må løses for utbyggingen. Gjeldene plan legger opp til flere mindre utbygginger. Det gjør at det må etableres flere mindre tiltak for overvannshåndtering. Det ansees som negativt.

Grunnforurensingen er knyttet til et enkelt bygg. Forurensingen må fjernes uansett valg av utbyggingsalternativ. Dette ansees som nøytralt i forhold til valg av utbyggingsalternativ.

Overvanns håndtering må løses før utbygging. Planforslaget legger opp til en større utbygging i etapper. Det gjør at det etableres et større anlegg som kan håndtere denne utbyggingen. Det ansees som positivt.

- **Beskrivelse av miljøtilstanden**

Konsekvensutredningen skal inneholde en beskrivelse av den nåværende miljøtilstanden og en oversikt over hvordan miljøet antas å utvikle seg hvis planen eller tiltaket ikke gjennomføres

Nye tiltak anses ikke å påføre ny grunnforurensning, dette er vurdert i ROS analysen.

Anbefaling av alternativ

Det anbefales at utbyggings alternativet legges til grunn for ny plan for området. Begrunnelse for vurderingen:

- Utbyggingsalternativet vil gi en bedring av trafikkforholdene. Det blir bedre på grunn av mindre trafikk, oversiktlige parkerings- og mottaksforhold samt tryggere og mer veldimensjonerte atkomster i motsetning til 0-alternativet som opprettholder flere mindre atkomster med økt trafikk
- Støyplagene fra vegtrafikken blir ikke så fremtredende ved at det ikke etableres støyømfintlige funksjoner i området (boliger). I 0 alternativet er det mulig med opprettelse av boliger. Området er lite egnet for boliger.
- Lokaliseringen av planområdet til lettere industri/næring er gunstig og i tråd med overordnet areal- transportplan for Buskerudbyen 2018-35. Denne virksomheten inngår i det som betegnes C-virksomhet (areal- og transportkrevende virksomheter). Planområdet er av de få egnede lokaliseringer for denne typen virksomheter.
- Bebyggelsen vil bli moderne og framtidsrettet med et volum og funksjon som er nødvendig for bedriftens videre drift og utvikling. Det er i kontrast til 0 alternativet hvor bebyggelsen blir oppdelt og liten.
- Grunnforholdene og fundamenterings metode blir sannsynligvis noe enklere ved 0 alternativet, men utbyggingsalternativet gjør at større areal fundamenteres og at dette stabiliserer grunnen bedre enn ved flere mindre tiltak.
- Grunnforurensning endres ved at de forurensede massene fjernes og erstattes av rene masser
- Overvannshåndteringen gjøres ved en større utbygging som gir god gevinst ved fordrøyning.

Det er også viktig å fram at utbyggingsalternativet gir bedriften den utbyggingspotensialet som bedriften er avhengig av for å videreutvikle og befeste sin posisjon.