

AASS BRYGGERI

DRAMMEN KOMMUNE

PLANBESKRIVELSE MED KONSEKVENsutREDNING FOR:

”KVARTALET ERIK BØRRESENS ALLÉ, OLE STEENS GATE,
LOSJEPLASSEN og STRANDVEIEN”



Forslagsstiller: Aass Bryggeri AS

Utarbeidet av: Halvorsen & Reine AS

Utarbeidet: 29.03.2019

Sist revidert:

Innhold:

1. Hovedtrekk i planforslaget
 - 1.1. Sammendrag
 - 1.2. Eksisterende situasjon og fremtidig byggep
 - 1.3. Forslagets nøkkelopplysninger
 - 1.4. Planprosessen

2. Beskrivelse av planområdet – eksisterende situasjon
 - 2.1. Bakgrunn
 - 2.2. Stedsanalyse

3. Rammer og premisser
 - 3.1. Overordnede føringer og gjeldende planstatus

4. Planforslaget
 - 4.1. Planens formål og hovedinnhold
 - 4.2. Rekkefølge/byggetrinn
 - 4.3. Reguleringsformål
 - 4.4. Utnyttelsesgrad, høyder, struktur og utforming
 - 4.5. Bruk
 - 4.6. Uteoppholdsarealer
 - 4.7. Trafikkforhold
 - 4.8. miljøfaglig forhold

5. Konsekvensutredning
 - 5.1. Planprogram og metode
 - 5.2. Konsekvenser for Byutvikling
 - 5.3. Konsekvenser for Byform og landskap
 - 5.4. Konsekvenser for Byrom og sammenhenger
 - 5.5. Konsekvenser for Kulturminner- /miljø
 - 5.6. Konsekvenser for Lokalklima: sol, vind
 - 5.7. Konsekvenser for Transport og parkering
 - 5.8. Konsekvenser for Barn og unge
 - 5.9. Konsekvenser for Grunnforhold
 - 5.10. Konsekvenser for Miljøkvalitet
 - 5.11. Konsekvenser for Anleggsfasen og anleggsperioden
 - 5.12. Konsekvenser for risiko- og sårbarhet

6. Sammenstilling og konklusjon

1

Hovedtrekk i planforslaget

1.1 Sammendrag

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en helhetlig utvikling av kvartalet, slik at Aass bryggeri kan opprettholde og utvikle sin drift og posisjon i byen.

Området ligger sentralt til på Bragernes, på bredden av Drammenselva. Aass Bryggeri er en bedrift med historisk tilknytning til Drammen, og har blitt en identitetsskapende virksomhet for byen. Virksomheten har et sterkt ønske om å kunne videreutvikle bedriften i sentrum og fortsatt være en aktør som skaper identitet og liv i sentrumsområdet i Drammen. I senere tid har bebyggelse og anlegg som har blitt oppført innenfor området blitt bygget på dispensasjoner fra gjeldende plan. Drammen kommune har satt krav til at det utarbeides ny detaljregulering for en videre utvikling av området.

Aass Bryggeri har følgende ønsker og behov for utvikling av området basert på en målsetting om vekst og utvikling av bryggerivirksomheten:

- Det er behov for mer lager- og logistikkarealer for å kunne øke produksjonen. Dette lar seg ikke løse innenfor dagens bebyggelse og anlegg.
- Det er behov for mer parkeringsarealer for ansatte og besøkende. Det er også behov for el- bil- og sykkelparkering. Det ønskes å legge til rette for etablering av eget parkeringshus.
- Det er behov for å etablere mer kontorer og utleielokaler for å skape et større næringsgrunnlag for bryggeriet gjennom utleieinntekter.
- Det er behov for å gjennomføre en byreparasjon av kvartalet gjennom fortetting og aktivisering av gateplanet. Dette er også forenelig med ønsket om å synliggjøre driften av anlegget for forbipasserende og besøkende til bryggeriet. Aass Bryggeri har i dag rundt 12.000 besøkende årlig.

Nye planlagte tiltak vil til sammen omfatte over 25.000 m² BRA med ulik næringsvirksomhet, som i hovedsak vil være areal for utvidelse av bryggeridriften, samt parkeringsanlegg og kontorarealer.

Gjennom reguleringsplanen skal rammer for arealbruk og planlagt bebyggelse, herunder formål, byggegrenser, høyder, parkeringsareal, fortau og utearealer avklares. Videre skal hensyn som er nødvendige for en god byutvikling sikres.

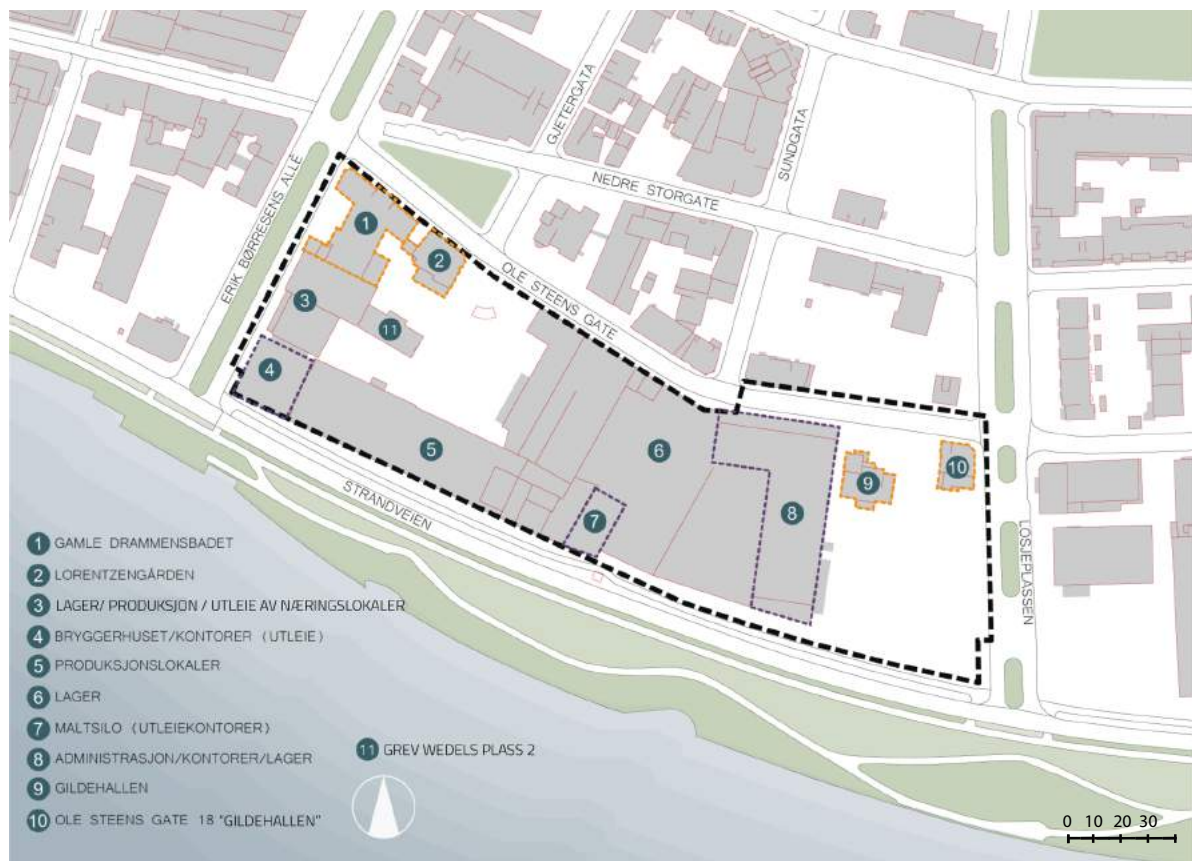
Forslaget til utviklingen vil baseres på følgende hovedmål og kriterier:

- Tiltaket skal bidra til å underbygge den historiske identiteten og tilstedeværelsen til Aass Bryggeri i bybildet.

- Tiltaket skal bidra til økt byliv med fokus på aktivisering av bakkeplanet og fokus på synliggjøring av bryggeridriften for offentligheten
- Tiltaket skal bidra til byreparasjon gjennom en komplettering av kvartalet
- Tiltaket skal søkes tilpasset eksisterende verneverdig bebyggelse og ha samklang med omgivende byform
- Tiltaket skal bidra til å sikre at en større andel av persontransport skjer ved å gå, sykle eller benytte kollektivtrafikk
- Tiltaket skal bidra til å skape flere arbeidsplasser i Drammen
- Tiltaket skal sørge for at det blir plass til miljøtiltak for å sikre en bærekraftig drift

1.2 Eksisterende situasjon og fremtidig byplangrep

1.2.1 Skisse eksisterende situasjon



Vest i planområdet finner man for det meste utleiekontorer, Gamle Drammensbadet og Lorentzen gården (pkt. 1-2) og Grev Wedel Plass 2 (pkt.11) i figuren over. I Bryggerhuset og Produksjonslokalene (Pkt 3 og 4) er det lager/produksjon og bryggerhus kombinert med utleielokaler.

Mot sør og Strandveien finner man produksjonslokaler (pkt.t 5), samt ”Maltsiloen” (pkt. 7) som også består av utleielokaler. Området i bakkant av maltsiloen brukes som lager. Mot øst, i området markert som pkt. 8 ligger administrasjonslokaler og kontorer samt lager.

1.2.2 Skisse av fremtidig byplangrep



Tiltakene som planlegges, vil utgjøre flere byggetrinn over flere år. Ny bebyggelse vil både oppføres som påbygg på eksisterende bygningsmasse og som nybygg. Tiltakene som planlegges, utgjør i hovedsak:

1. Parkeringshus, nye tanker og næring/kontorer (nybygg og påbygg mot Ole Steens gt.)
2. Kontorer (påbygg mot Strandveien)
3. Energisentral, lager, utadrettede virksomheter og kontorer (nybygg mot Losjeplassen)
4. «Tapperiet», kulturhus/aktivitetssenter/kontorer (påbygg mot Strandveien)

1.3 Forslagets nøkkelopplysninger

Forslagsstiller: AS P LTZ AASS

v/Christian Aass

Adr: Ole Steens gate 10, 3015 Drammen

e-post: christian.aass@aass.no

Fagkyndig:

Halvorsen & Reine AS

v/Birgitta Norrud

Hotvetalléen 11, 3018 Drammen

e-post: norrud@heras.no

Eieropplysninger

Det aktuelle planområdet omfatter eiendommene gbnr.

114/723, 114/719, 114/319, 114/417, 114/416, 114/390, i tillegg til deler av tilgrensende gater og fortau.

Gnr. 114 bnr. 723 – Aass Bryggeri AS

Gnr. 114 bnr. 719 – Aass Bryggeri AS

Gnr. 114 bnr. 319 – Aass Bryggeri AS

Gnr. 114 bnr. 417 – Aass Bryggeri AS

Gnr. 114 bnr. 416 – Aass Bryggeri AS

Gnr. 114 bnr. 390 – Aass Bryggeri AS

Arealstørrelse – planområde

Planområdet totalt: ca. 27 daa.

Arealstørrelse – ny bebyggelse

Over terreng: BRA= ca. 18.000 m²

Under terreng: BRA= ca. 1500 m², mulig fremtidig etablering av p-kjeller mot Losjeplassen.

Arealstørrelse – eksisterende bebyggelse som opprettholdes

Over terreng: BRA= ca. 26.000 m²

Bruksareal næring BRA, totalt etter utbygging = ca. 44.000 m².

Planlagt bruk og utnyttelse

Prosent bebygd areal % - BYA = 100 %

Bruksareal næring BRA, totalt etter utbygging = ca. 44.000 m².

Arealene reguleres til kombinert bebyggelse, som åpner for:

Industri (bryggeri), kontorer, bevertning, forretning, helse/treningssenter, kultur/aktivitetssenter, parkeringshus/parkering, energisentral, varemottak, lager, drift og avfallshåndtering.

1.4 Planprosessen

Vurdering av forskrift om konsekvensutredning

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

«Planen utløser krav om planprogram og konsekvensutredning. For reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet og det skal, som en del av planmaterialet, utarbeides en konsekvensutredning (KU). For vesentlig avvik fra kommuneplanen gjelder alltid kravet om KU.»

Kunngjøring og varsling

Igangsetting av planarbeidet med forslag til planprogram ble kunngjort 01.03.18 i Drammens Tidende og dt.no. Grunneiere og andre rettighetshavere er varslet ved brev datert 01.03.18.

Det er avholdt flere arbeidsmøter med Drammen kommune gjennom reguleringsprosessen.

2

Beskrivelse av planområdet – eksisterende situasjon

2.1 Bakgrunn

Hensikten med planarbeidet er å lage en reguleringsplan for fremtidig utvikling av Aass-kvartalet. Virksomheten er i vekst, og det foreligger planer om flere påbygg i tillegg til oppføring av ny bebyggelse. Det ønskes å stramme opp kvartalet, slik at blant annet trafikksituasjonen fremstår mer ryddig og oversiktlig.

I hovedsak skal all eksisterende bebyggelse bevares, med unntak av Grev Wedel plass 2b, og tilbygget til Ole Steens gate 18.

Planprogrammet ble fastsatt 25.09.2018

«Planprogram for detaljregulering med konsekvensutredning for kvartalet Erik Børresens allé, Ole Steens gate, Losjeplassen og Strandveien – kunngjøring av vedtak»

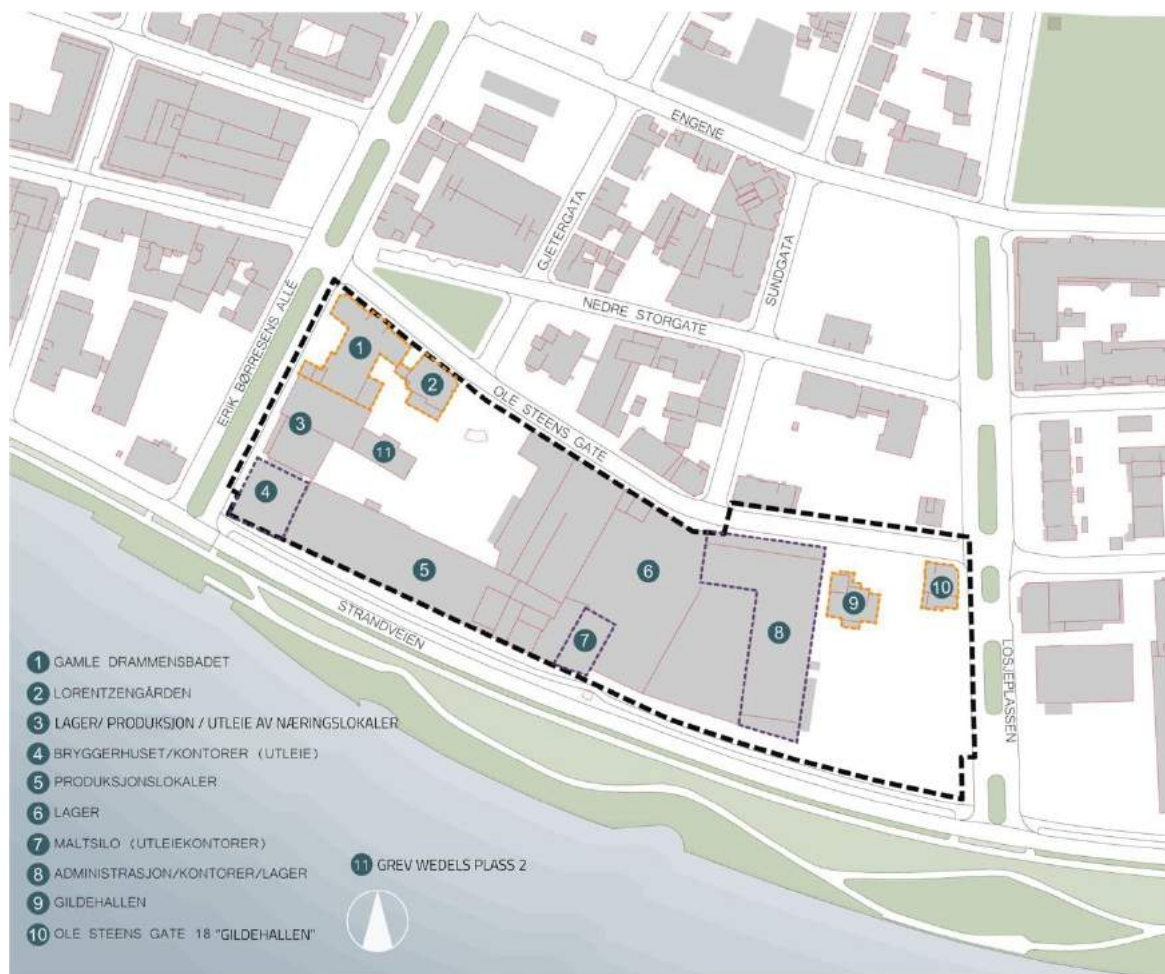
«Bystyret har i møte 25.09.2018 vedtatt planprogram for detaljreguleringen. Saksnr: PS 0134/18.»
Saken ble enstemmig vedtatt.

2.2 Stedsanalyse – eksisterende situasjon

2.2.1 Forslagsstillers stedsanalyse

Eiendomsforhold:

Det aktuelle planområdet omfatter eiendommene gbnr. 114/723, 114/719, 114/319, 114/417, 114/416, 114/390, i tillegg til deler av tilgrensende gater og fortau, på Bragernessiden i Drammen



Figur 1 Kartet over viser området som er varslet + en oversikt over hvilke funksjoner som befinner seg innenfor området i dag.

Byform:

Planområdet ligger i sentrum i et område definert av kvartalsstruktur. Kvartalene i omgivelsene rundt fremstår, som planområdet, med en blanding av ny og eldre bebyggelse av forskjellig alder og tidsepoke. Etter hvert som byen fortettes har også byreparasjon med utfylling av kvartaler, rivning og oppføring av ny tett bebyggelse blitt gjennomført. Byggehøydene i området varierer i hovedsak mellom 2 til 5 etasjer. Mot Drammenselva har bebyggelsen hovedsakelig 4 etasjer.

De omkringliggende kvartalene har en mer finmasket inndeling enn Aass-kvartalet. Aass-kvartalet består av tre opprinnelige kvartaler, og har færre brudd og siktlinjer enn man vanligvis finner i en bystruktur. Aass sin bygningsmasse har utviklet seg over lang tid, som følge av vekst og modernisering av bedriften.

Kvartalet består i dag av bygninger fra forskjellige tidsepoker, herunder gamle Drammensbadet, Lorentzengården, Gildehallen og Ole Steens gate 18, som er angitt med bevaringsverdi i kulturminneplanen for Drammen.

Bebyggelsen fremstår som et langt sammenhengende kvartal mot Strandveien. Mot Ole Steens gate er arealene mer oppbrutt og preget av grå arealer (parkeringsflater). Mot Losjeplassen er arealene utflytende og preget av parkering/varemottak.



Figur 2 Flyfoto med planens avgrensing og dagens bebyggelse. Som man kan se av flyfotoet, strekker virksomheten seg over 3 kvartaler.



Figur 3 Bildet viser Aass Bryggeri i bybildet, sett fra syd. (aass.no)

Kulturminner og kulturmiljø:

Planområdet består i dag av varierende bygningsmasse og bygningsstruktur fra ulike tidsepoker. Opplysningene under er hentet fra «Kulturminneregistrering i Drammen kommune» fra 2014.

Innenfor planområdet ligger eiendommene Grev Wedels plass 1 **(1)**, Grev Wedels plass 2 **(2)**, Ole Steensgate 16 **(3)** og Ole Steensgate 18 **(4)**, som alle er viktige kulturminner registrert med enten ”svært

høy” eller ”høy” bevaringsverdi i kulturminneregistreringen.

Alle byggene skal bevares i sin helhet, med unntak av Ole Steensgate 18 hvor tilbygget mot syd vil rives slik at bygget blir tilbakeført til opprinnelig stand.



Figur 4 Diagrammet viser oversikt over bevaringsverdige bygninger og kulturmiljø i planområdet og nærliggende områder.

Kulturminnene nevnt over er viktige elementer i bybildet som gir identitet og særegenhet til planområdet. Kulturminnene er også viktige bygningselementer i Aass Bryggeris historie. Store deler av lokalene leies ut. Ole Steens gate 18 leies ut som bolig. Hele Lorentzengården er leid ut til næringsformål. Noen lokaler brukes av bryggeriet i arrangementsøyemed, eksempelvis ”Gildehallen” (Ole Steens gate 16) der ølsmakingskurs og utleielokaler tilbys. I Gamle Drammensbadet (Grev Wedels plass 1) finner man i dag lokaler for Aass Bryggeris nye ”pilotbryggeri”, Bryggerhuset. Resterende lokaler i Gamle Drammensbadet benyttes til næring og handel, samt lager og garderober for bryggeriet.

- Gamle Drammensbadet
 - Oppført i 1902
 - Arkitekt: Jens K. Thune
 - Registrert i kategori A- Svært høy verneverdi
 - Stil: Jugend
 - Svært høy kunstnerisk/arkitektonisk verdi
 - Svært høy identitets-/symbolverdi
 - Høy historisk/pedagogisk verdi
 - Svært høy miljøverdi
 - Høy representativitet
 - Middels høy autentisitet
 - Svært høy sjeldenhet
 - Høy tilstandsverdi
 - Middels aldersverdi



Figur 5 Bildet viser fasaden på Gamle Drammensbadet mot Ole Steens gate.

- Lorentzengården
 - Oppført i 1875
 - Arkitekt: Paul Due
 - Registrert i kategori A = Svært høy bevaringsverdi
 - Stil: Historisme
 - Høy kunstnerisk/arkitektonisk verdi
 - Høy identitets-/symbolverdi
 - Middels historisk/pedagogisk verdi
 - Svært høy miljøverdi
 - Høy representativitet
 - Høy autentisitet
 - Høy sjeldenhet
 - Høy tilstandsverdi
 - Middels aldersverdi



Figur 6 Bildet viser fasaden på "Lorentzengården" mot Ole Steens gate.

- "Gildehallen"
- Oppført i 1892
- Arkitekt: Herman M Backer
- Registrert i kategori B = Høy bevaringsverdi
- Stil: Historisme
- Høy kunstnerisk/arkitektonisk verdi
- Høy identitets- /symbolverdi
- Lav historisk/pedagogisk verdi
- Middels høy miljøverdi
- Høy representativitet
- Høy autenticitet
- Høy sjeldenhet
- Høy tilstandsverdi
- Middels aldersverdi



Figur 7 Bildet viser "Gildehallen". Fasade mot dagens parkeringsarealer på Aass bryggeri.

- Ole Steens gate 18
- Oppført i 1870
- Arkitekt: Ukjent
- Registrert i kategori B = Høy bevaringsverdi
- Stil: Historisme
- Høy kunstnerisk/arkitektonisk verdi
- Middels høy identitets- /symbolverdi
- Lav historisk/pedagogisk verdi
- Middels høy miljøverdi
- Høy representativitet
- Høy autenticitet
- Høy sjeldenhet
- Høy tilstandsverdi
- Middels aldersverdi



Figur 8 Bilde viser Ole Steens gate 18.

Trafikk og logistikk:

Bryggeriet har i dag atkomst fra henholdsvis Ole Steens gate og Losjeplassen. Erik Børresens allé og Losjeplassen er registrert som *samlegater* i trafikk- og gatebruksplanen i kommunedelplanen for sentrum. Av disse to gatene har Erik Børresens allé mest trafikk, og benyttes som en viktig bilforbindelse for biler mellom Strandveien og Engene. Strandveien er også registrert som samlegate og er den mest trafikkerte gaten forbi planområdet. I de mest travle tidene på døgnet er det ofte køtilstander i Strandveien og over Holmenbrua mot Strømsø. Ole Steens gate er registrert som *atkomstgate* i trafikk- og gatebruksplanen, og er den minst trafikkerte gaten.

Alle vegene er kommunale veier og standarden er god. Planområdet har i dag to avkjørsler ut i Ole Steens gate og to ut i Losjeplassen. Det benyttes *en* avkjørsel i hver av gatene som adkomst for tunge kjøretøy i forbindelse med den daglige driften av bryggeriet. Adkomsten til og fra avkjørselene skjer i hovedsakelig via Strandveien fra øst. Strandveien er koblet sammen med Prins Oscars gate og Fv. 282 mot nord-øst for tilgang til E18 mot Oslo, eller ved å følge Fv. 282 mot syd for tilgang til E18 mot Kristiansand eller E134 mot Bergen.

Ole Steens gate er en samlegate med tosidig fortau og en total kjørebredde på ca. 7.0 meter. Fra krysset mot Erik Børresens allé og frem til avkjørselen til bryggeriet er det satt av areal til kantsteinsparkering på bekostning av kjørebaneareal. Skiltet hastighet er 30 km/t.

Erik Børresens allé er en bred allé med langsgående kantsteinsparkering og ensidig fortau i begge retninger. Kjørebanebredden er ca. 4.0 meter bred og skiltet hastighet er 30 km/t.

Strandveien er en bred samlegate med sykkelveg på sydsiden og gang- og sykkelveg på nordsiden. Total bredde på kjørebane er ca. 6.0 meter, og skiltet hastighet er 40 km/t. Kryssene Strandveien x Erik Børresens vei og Strandveien x Losjeplassen er lysregulert.

Losjeplassen er en bred allé med tosidig parkering og kjørefelt med bredde omkring 3.5-4.0 m. Skiltet hastighet er 30 km/t.

Myke trafikanter

Langs Strandveien ligger det både en gang- og sykkelveg, samt en sykkelveg og en turveg som inngår i Drammen kommunes sykkelnettverk. Et kvartal nord for planområdet, ligger Nedre Strorgate som også er åpen for sykkeltrafikk. Disse to sykkelvegene danner en øst-vest-akse parallelt med Drammenselva. Mot nord er det eget sykkelfelt langs deler av Erik Børresens Allé og Prins Oscars gate. Skal man krysse elva skjer det enten via fv. 282, som har ensidig fortau, eller Bybroa som har egne sykkelfelt. Koblingen mellom Strandveien og Bybroa skjer via Nedre Strandgate som ikke har en dedikert løsning for sykkel. Området rundt tiltaket er godt tilrettelagt for gående. Alle vegene rundt tiltaket har tosidig fortau, med god bredde og tydelig markerte gangfelt med nedsenket kantstein.

I dag skjer varelevering ved at kjøretøy svinger inn på området fra nord i Ole Steens gate. Tvers over avkjøringen er fortauet senket ned. Her kan det oppstå konflikter med myke trafikanter da store kjøretøy krysser en gangsoner selv om det pr. i dag ikke er registrert noen ulykker i dette området. Det er imidlertid behov for å øke sikkerheten for gående og syklende.

Rundt kvartalet er det en sammenhengende gangforbindelser med noen mindre avbrudd.



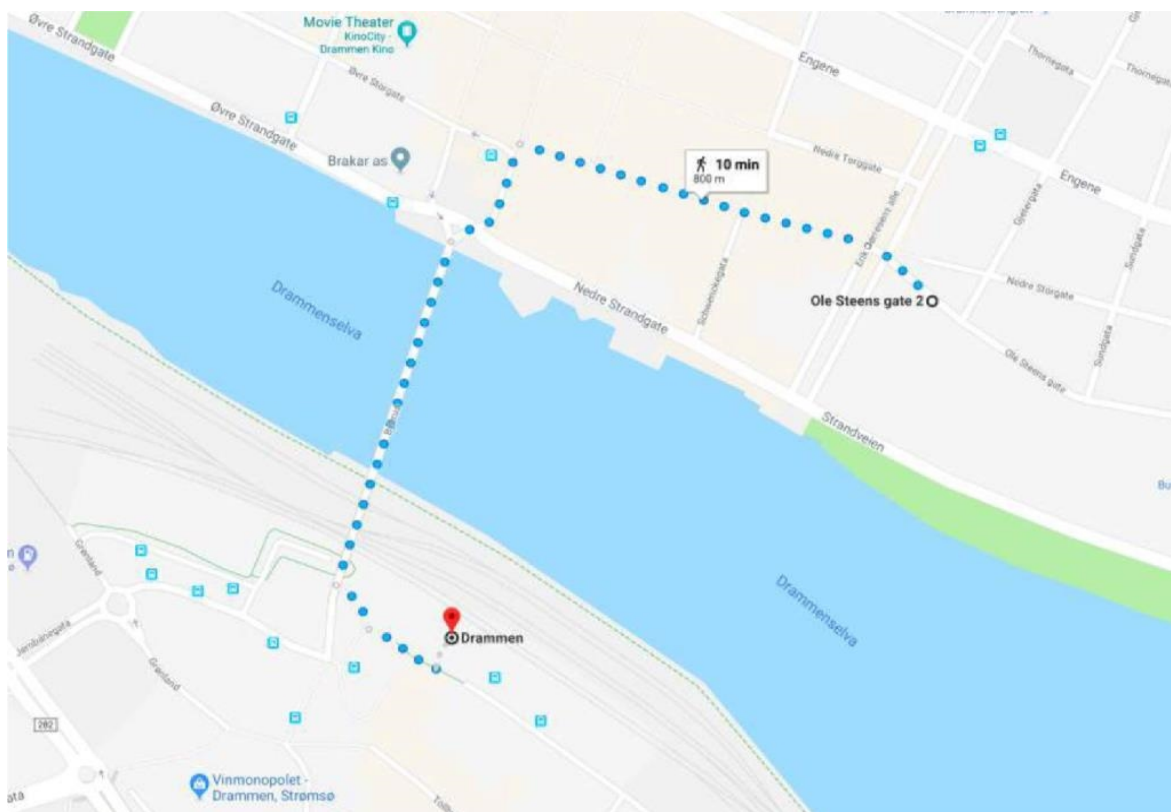
Figur 9 Figuren viser atkomsten til Bryggeriet fra Ole Steens gate.

Parkering

Ansatte og besøkende bruker som regel alle ledige arealer til parkering. Det er parkeringsplasser på terreng mot Losjeplassen. Det er også parkering i bryggeriets bakgård mot vest samt på opparbeidet plass ved Ole Steensgate 16, «Gildehallen». Det er kantparkering i Ole Steens gate og Erik Børresens allé. Pr i dag leier Aass bryggeri i tillegg parkeringsplasser andre steder i byen for å møte parkeringsbehovet for ansatte og besøkende. Parkering på bakkeplan er ikke i samsvar med parkeringsstrategien for Drammen.

Kollektivtransport

Planområdet ligger i sentrum, nært kollektivknutepunkter. Avstanden til Drammen togstasjon er ca. 800 m i relativt flatt terreng som gir en reisetid til fots på ca. 10 minutter. Fra togstasjonen er det gode forbindelser med tog og buss, både for lokale og regionale busser og tog. To kvartaler nord for tiltaket ligger Engene som er en gate med gode bussforbindelser mot øst. I vest finner man Bragernes Torg som har holdeplasser for vestgående bussruter. Gangavstanden til bussholdeplassene i Engene er omtrent 300-350 m, mens Bragernes Torg ligger 500 m unna. Det gir en gangavstand på ca. 4-5 min.



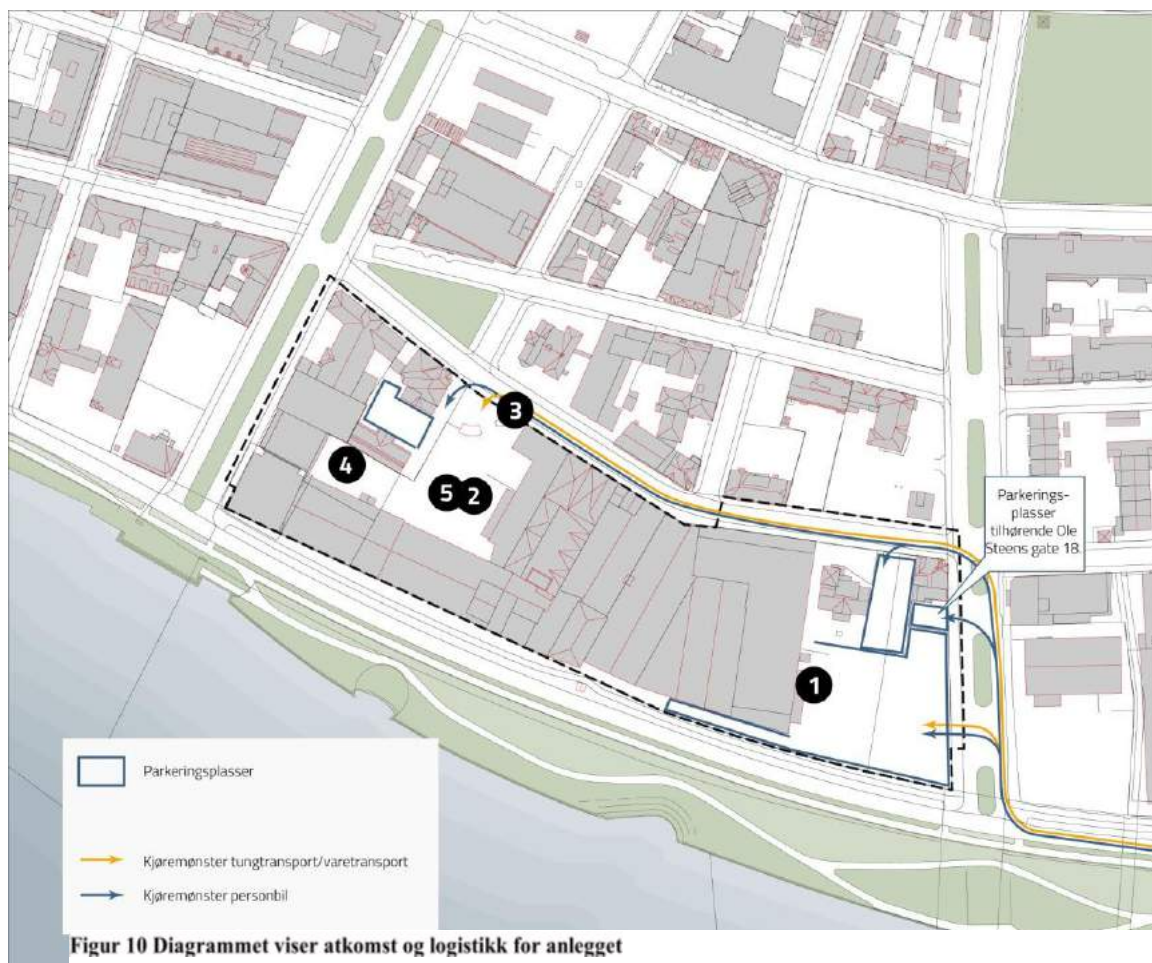
Figuren hentet fra Google map, som viser gangavstand fra stasjonen.

Logistikk og drift av anlegget

På figurhenvisningen på neste side ser man en oversikt over logistikk og drift ved Aass Bryggeri. Varemottak er på samme sted som vareutlevering, med adkomst fra Losjeplassen inn på parkeringsplass i øst **(1)**. Dette er gjort for å begrense trafikken i Ole Steens gate. Gjetergata har blitt midlertidig sperret i forbindelse med oppføring av ”Doyen- kvartalet”, rett nord for innkjøringen til mottaket. Dette gir anlegget en dårlig intern logistikk, og utløser behov for mer lagerareal for å håndtere varelogistikken på en god måte. Råvareleveringen som er flyttet består av spesialmalt, sukker, plast, papp, flasker, bokser, fat, humle, saft og drifts- og vedlikeholdsmateriell. Dette er en struktur som fungerer midlertidig med hensyn til levering, men for videreutvikling av anlegget er ikke kapasiteten god nok for håndtering av varer. Det skjer ca 250-300 leveringer per år til mottaket. Fra Losjeplassen mot øst **(1)** er det ca. 1100 trailerlass vareutleveringer per år mellom kl. 06-16.

Vareutlevering for øl som hentes av tankbil ligger i bakgården mot vest **(2)**, med atkomst fra Ole Steens gate. Varemottak for malt direkte til maltsilo **(4)** (ca 3-4 ganger per uke) og Co2 til Co2- tanker (daglig levering) skjer fortsatt med inngang fra Ole Steens gate. Co2 blir levert fra tankbil direkte i Ole Steens gate **(3)**. Denne typen levering er ikke gjennomførbart fra andre atkomster. Bryggeriet har i nyere tid endret leveringsmetode for malt fra å blåse med trykkluft (skaper støy) til å tippe slik at det ikke forstyrrer omgivelsene. Lossingen er skjermet og er ikke hørbar fra kontorlokaler tett inntil leveringsstedet.

Kjemi blir også mottatt inn i bakgården fra vest. (5) Levering ca 15 ganger per år.



Figur 10 Diagrammet viser atkomst og logistikk for anlegget

3

Rammer og premisser

3.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer / Statlige planbestemmelser og retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:

Retningslinjene legger vekt på å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskapning og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging:

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker. Støy bidrar til redusert velvære og mistriivsel, og påvirker derfor folks helsetilstand. Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging:

Hensikten med denne retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensning gjennom god planlegging.

Barn og unges interesser i planleggingen:

Viktige mål er å:

- Synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging.
- Sikre gode og trygge arealer og anlegg som skal brukes av barn. Arealene skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Tilgjengelighet for alle:

Sentralt i rundskrivet «universell utforming i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, vedtatt 2008» er prinsippet om universell utforming. Målet er at alle skal kunne bruke de samme fysiske løsningene i så stor grad som mulig, enten det er bygninger, utearealer eller transportmidler.

Andre bestemmelser/retningslinjer/lover som skal vurderes er Naturmangfoldsloven og T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging.

Gjeldende overordnede planer

Buskerudbyen

”Buskerudbyen” er et langsiktig, forpliktende samarbeid om areal-, transport- og miljø. Med mål om 40.000 nye innbyggere de nærmeste 20 årene, vil samarbeidet jobbe for å få til en

klimavennlig areal-, og transportutvikling i området fra Lier til Kongsberg.

Regional areal- og transportplan for Buskerudbyen

Planen skal bidra til å endre reisevaner, slik at veksten i persontrafikken i byområdene skal skje med kollektivtransport, gåing og sykling. Areal- og transportplanen ble stadfestet som regional plan i Fylkestinget i februar 2013, etter først å ha blitt vedtatt i de fem kommunene.

Kommuneplanens arealdel, 2014-2036

Kommuneplanens arealdel angir at Bragernes og Strømsø sentrum skal være hovedsenter for handel, service, kontorarbeidsplasser og kulturanlegg. Det foreslåtte planområdet er i planen definert som ”næringsvirksomhet” eller ”kombinert bebyggelse- og anleggsformål”.

Kommuneplanens arealdel er et styringsdokument for fremtidig utvikling og legger rammer for reguleringsarbeidet. Hovedmålet i kommuneplanen er å legge til rette for byvekst med kvalitet.

I planbeskrivelsen i kapittel 5.3 ”Senterstruktur” er det som eksempel definert følgende bystrategimål:

”Bragernes og Strømsø sentrum skal være hovedsenter for handel, service, kontorarbeidsplasser og kulturanlegg. Lokalt betjenende tilbud kan etableres i bydelsentraene.”

Videre kan man lese at ”Sentrums styrke er nettopp kompleksiteten som gjør at for eksempel en styrking av sentrum som arbeidssted vil ha positiv effekt på sentrum som bo- og handelssted.” Kommuneplanens arealdel fremhever at ny bebyggelse bør programmeres og innpasses i byveven på en slik måte at de genererer byliv og skaper nye, betydningsfulle plassrom.

Kommunedelplan for sentrum - sentrumsplanen, vedtatt 20.05.2006

Det foreslåtte planområdet, er i planen avsatt til ”bybebyggelse- blandet formål” og ”erverv” – kvartal **B59a-d**. Deler av kvartalet omfattes av bevaringsområde kulturminner. Det er også definert to siktlinjer på kartet, i forlengelsen av Gjetergata og Sundgata mot elven.

Tilstøtende gater er i kommunedelplan for sentrum ”Trafikk og gatebruk”, definert med Nedre Strandgate, Losjeplassen og Erik Børresens allé som samlegater. Ole Steens gate har betegnelse adkomstgate.

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer, (under arbeid)

Kommunedelplanen er delt opp i tre hoveddeler:

- Kulturminneforvaltningen som beskriver ulike aktørers rolle i forvaltning av kulturarven.
- Kulturminner og kulturmiljøer i Drammen blir satt inn i ulike sammenhenger for å belyse deres verdi og utfordringer, og hvordan de er med på å forme Drammens identitet.
- Mål og utviklingsstrategier knyttet til ulike deler av den fysiske kulturarven blir drøftet sammen med mål og strategier knyttet til de andre temaene i planprogrammet.

Gjeldende regulering

Kvartalet er ikke regulert.



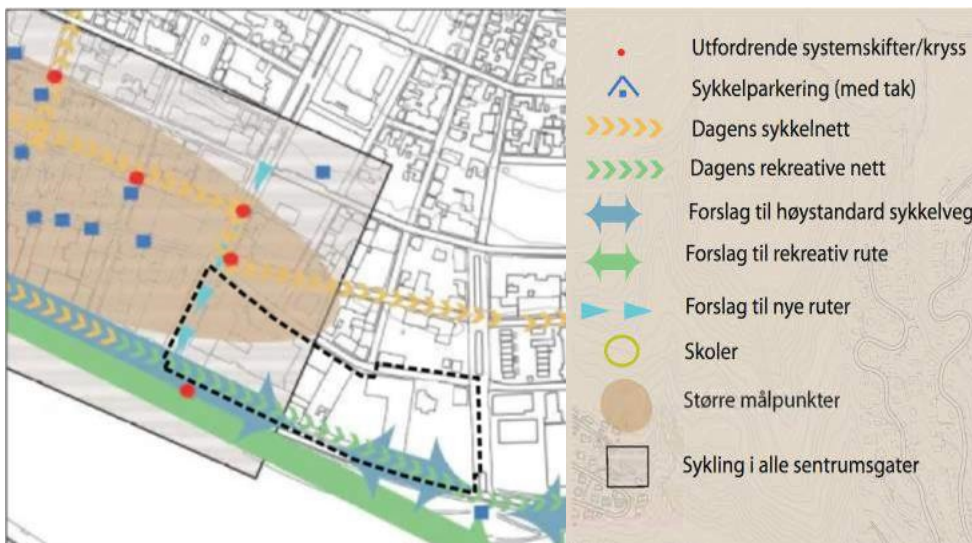
Figur 13 Utsnitt av kommunedelplan for sentrum, "Sentrumsplanen". Planen omfatter felt B59a-d.



TEGNFORKLARING

- Sentrumsgrense
- Fjernvei
- Hovedgate
- - - Hovedvei i tunnel
- Hovedgate prinsipprase
- Samlegate
- Adkomstgate
- Jernbane
- Områder for sildregater

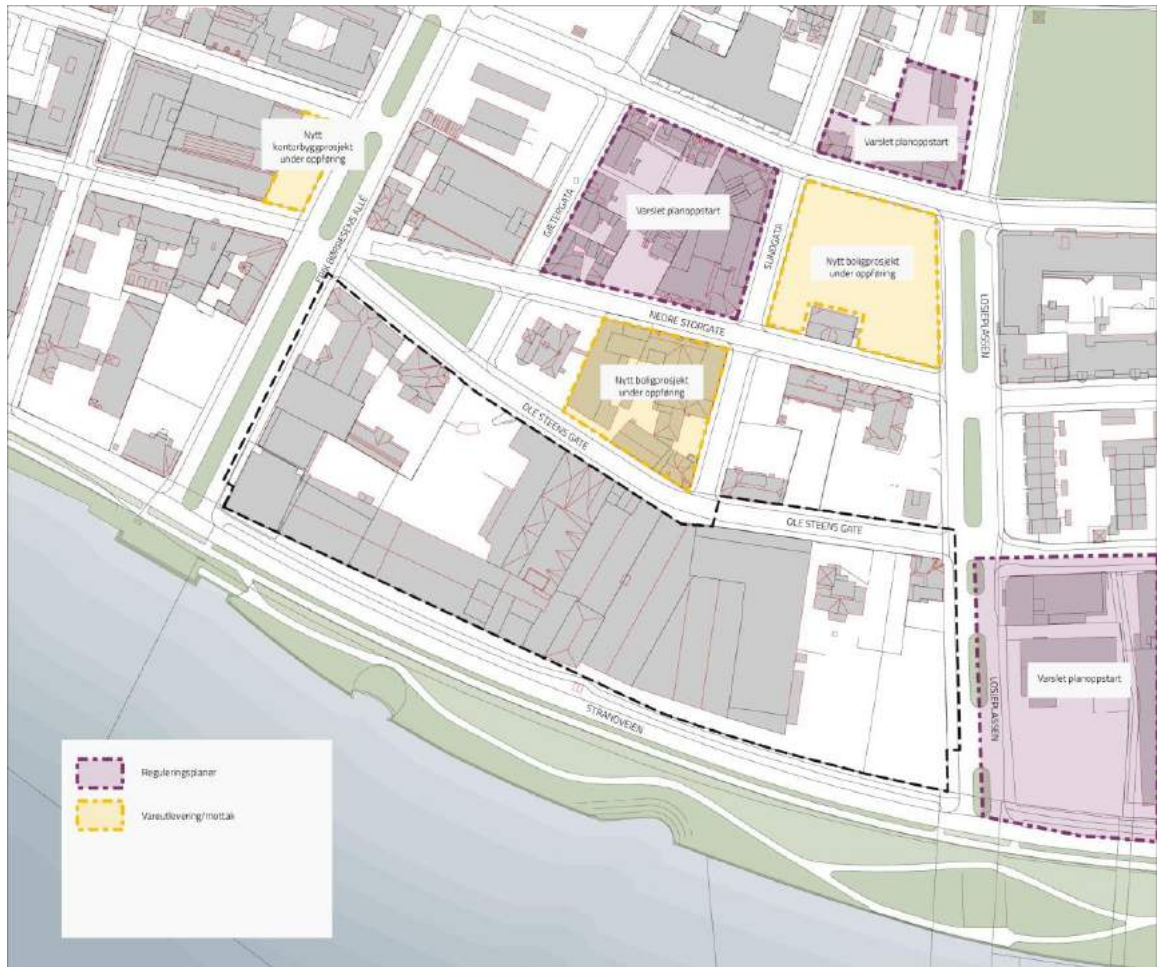
Figur 14 Utsnittet viser utsnitt av kommunedelplan for sentrum, "Trafikk og gatebruk". (Drammen kommune)



Figur 15 Figuren viser utklipp fra sykkelstrategi for Drammen kommune med tilhørende tegnforklaring.

Pågående planarbeid

Det pågår ikke annet planarbeid innenfor planområdet. Det er derimot flere nærliggende områder som omfattes av reguleringsplaner under utarbeidelse, samt igangsatte byggetiltak.



Figur 16 Figuren viser planlagte/igangsatte tiltak og igangsatt arbeid innenfor planområdet.

Rett nord for planområdet er et nytt boligprosjekt, ”Doyenkvartalet” ferdigstilt. Her er det etablert 84 leiligheter. Like nord for dette prosjektet igjen, i kvartalet Losjeplassen- Engene-Sundgata- Nedre Storgate er det oppført et boligprosjekt med 102 leiligheter, og en nylig vedtatt plan for Gjetergata 16.

I kvartalet Nedre Storgate-Sundgata- Engene- Gjetergata er det igangsatt planlegging for boligbebyggelse, og i krysset Engene- Peder Blichs gate planlegges det for boligbebyggelse i form av leilighetsbygg. Det er også igangsatt planlegging for boligbebyggelse i kvartalet Losjeplassen- Tomtegata- Søren Lemmichs gate- Strandveien.

Planforslagets forhold til overordnede retningslinjer:

De planlagte tiltakene vil i all hovedsak være i tråd med overordnede retningslinjer. Fortetting og verdiskaping med mange nye arbeidsplasser sentralt i sentrum, vil bidra til overordnede mål om å styrke sentrum og legge til rette for at flest mulig kan gå/sykle eller reise kollektivt til

arbeidsplassen. En oppstramming av kvartalet, vil rydde opp i en noe uoversiktlig trafikksituasjon, og gi bedre trafikksikkerhet i området. Det tillates ikke virksomheter som skaper støy eller forurensning, og det er stort fokus på energisparing. En utadrettet fasade mot Losjeplassen, vil sammen med planlagt prosjekt i øst, bidra til å aktivisere alléen og utvide sentrum mot øst. Dette vil danne et fint bakteppe til strandparken og elverommet.

Planforslaget utfordrer gjeldende planer hva gjelder byggehøyder. Nye høyder vil tilpasse seg omkringliggende bebyggelse og foreslåtte planer mot Losjeplassen i øst og Doyen i nord. I tillegg vil det legges til rette for etablering av parkeringshus mot gate. Siktlinjene som ligger inne i sentrumsplanen, vil ikke kunne opprettes.

Andre forhold

Drammen kommune har forkjøpsrett på eiendommen Gbnr. 114/416 med adresse: Grev Wedel plass 1, Erik Børresens allé 4, 6 og 8.

Mulig utnyttelse i henhold til gjeldende regulering

Kvartalet utgjør feltene B59 a-d i kommunedelplanen for sentrum.

Gesimshøyde for kvartalet er satt til 10-13 meter (4-5 etasjer). Om B59d står følgende: «Bebyggelse trappes ned mot gh=10m mot Losjeplassen.»

Byplans kommentarer og/eller suppleringer

4

Planforslaget

4.1 Planens formål og hovedinnhold

Forslagsstillers overordnede mål er å sikre videre drift, vekst og utvikling av Aass bryggeri sin virksomhet. Planarbeidet skal legge til rette for en helhetlig utvikling av kvartalet, slik at Aass bryggeri kan opprettholde og utvikle sin drift og posisjon i byen.

Aass Bryggeri er en bedrift med historisk tilknytning til Drammen, og har blitt en identitetsskapende virksomhet for byen. Planområdet ligger sentralt på Bragernes i Drammen, øst for torget, og danner en viktig fasade mot elven.

Virksomheten har et sterkt ønske om å kunne videreutvikle bedriften i sentrum og fortsatt være en aktør som skaper identitet og liv i sentrumsområdet i Drammen. I senere tid har bebyggelse og anlegg som har blitt oppført innenfor området blitt bygget på dispensasjoner fra gjeldende plan. Drammen kommune har satt krav til at det utarbeides ny detaljregulering for en videre utvikling av området.

Planforslagets totalløsning skal bidra til å gi rom for vekst og utvikling av bryggerivirksomheten:

- Det er behov for mer lager- og logistikkarealer for å kunne øke produksjonen. Dette lar seg ikke løse innenfor dagens bebyggelse og anlegg.
- Det er behov for mer parkeringsarealer for ansatte og besøkende. Det er også behov for el- bil- og sykkelparkering. Det ønskes å legge til rette for etablering av eget parkeringshus.
- Det er behov for å etablere mer kontorer og utleielokaler for å skape et større næringsgrunnlag for bryggeriet gjennom utleieinntekter.
- Det er behov for å gjennomføre en byreparasjon av kvartalet gjennom fortetting og aktivisering av gateplanet. Dette er også forenelig med ønsket om å synliggjøre driften av anlegget for forbipasserende og besøkende til bryggeriet. Aass Bryggeri har i dag rundt 12.000 besøkende årlig.

Gjennom planforslaget legges det til rette for en fortetting og videreutvikling av dagens arealer, både ved etablering av nybygg og ved etablering av påbygg på eksisterende bygningsmasse. Den vernede bebyggelsen innenfor planområdet skal ivaretas.

Planlagt bebyggelse består av et nytt parkeringshus, 2 kontorbygg etablert som påbygg på eksisterende bygningsmasse, ett nybygg med utadrettet virksomhet, lager, energisentral og kontorer, og ett påbygg med aktivitetssenter, tapperi og publikumsrettede aktiviteter. I tillegg skal det etableres nye tanker.

Utviklingen av Aass bryggeri planlegges gjennom 4 byggetrinn.

Nye planlagte tiltak vil til sammen omfatte over 25.000 m² BRA med ulik

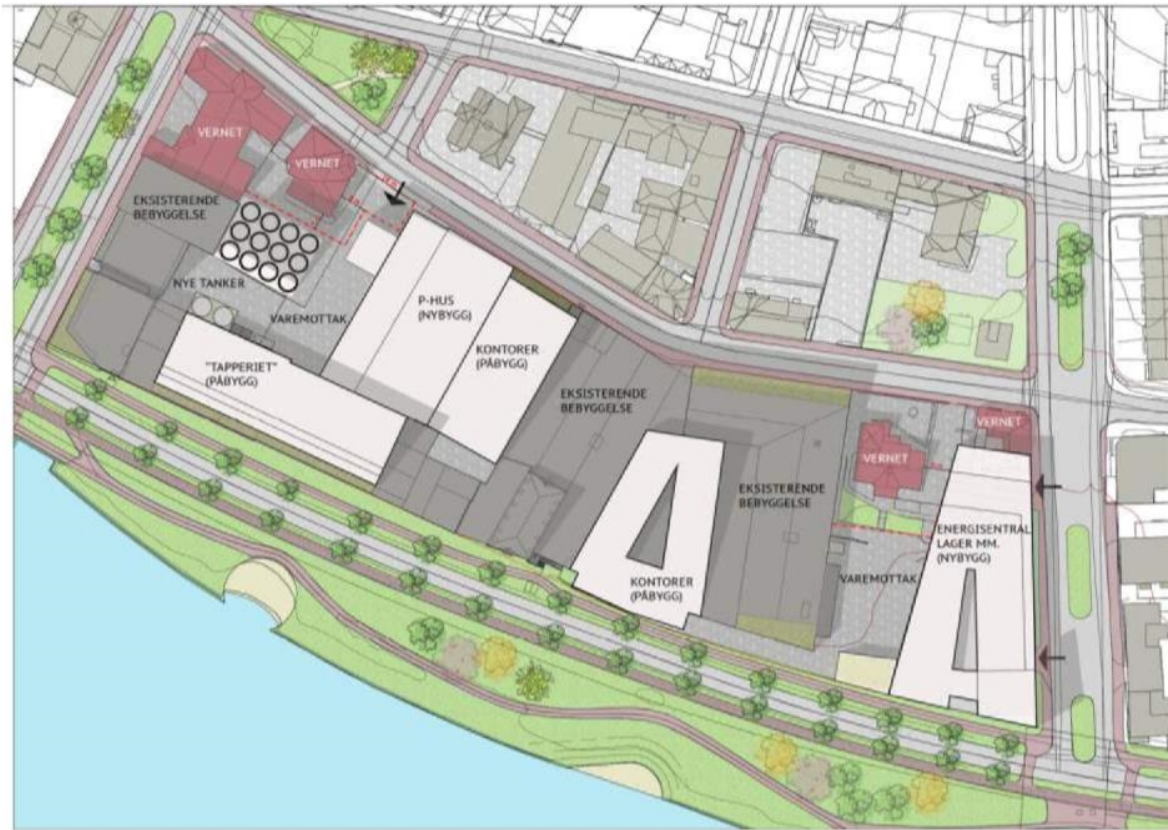
næringsvirksomhet, som i hovedsak vil være areal for utvidelse av bryggeridriften, samt parkeringsanlegg og kontorarealer.

Tiltakene utløser ingen krav til endring av tilgrensende gater, og trafikksituasjonen blir omlag uendret fra dagens situasjon.

Illustrasjonene under viser ønsket utvikling.



Planens hovedgrep: nybyggene vil bidra til å stramme opp gateløpene. De grønne forbindelsene omkranser kvartalet. Dagens adkomster opprettholdes, og eksisterende plasser i forbindelse med drift/varemottak og vernede bygg bevares. Påbyggene gir rom for ønsket vekst og videre utvikling for bryggeriet, og etableres innenfor allerede etablert struktur. Deler av fasaden mot Nedre Strandvei har en verdi som identitetsskaper i Drammen sentrum.



Illustrasjon som viser alle planlagte tiltak. Nye, planlagte bygg er markert med hvitt. Vernede bygg er markert med rødt, og øvrig, eksisterende bygg med grått.



Flyfoto hvor dagens adresser og fremtidige adresser er påsatt.

4.2 Rekkefølge/bygetrinn



Flyfoto som viser planlagte tiltak i byggetrinn 1-4.

1. byggetrinn: Nybygg og påbygg:

- Parkeringshus:

Det planlegges etablering av parkeringshus mot Ole Steens gate. Parkeringshuset planlegges i 5 parkeringsetasjer, slik at høyden på fasaden sammenfaller med eksisterende nabobebyggelse i øst.

Parkeringshuset skal ha adkomst fra Ole Steens gate, og være forbeholdt både ansatte og kunder. Det skal også avsettes sykkelparkeringsplasser i p-huset. Foreløpig skisser viser et areal med omlag 200 plasser.

Parkeringshuset vil få adresse **Ole Steens gate 6**.

- Nye tanker:

Det er behov for etablering av flere tanker (12 stk). Fremtidige tankparkareal planlegges etablert i bakgården til Grev Wedel plass 2. Som følge av dette må huset som avgrensner bakgården på eiendommen gbnr. 114/417, Grev Wedel plass 2b, rives. Tankene planlegges i omlag samme høyde som eksisterende tanker, ca. 24 meter, opp til ca. **kote + 27.5**.

- Kontorer/næring - Påbygg på Ole Steens gate 8:

Det planlegges etablering av et påbygg i 1 etasje på deler av Ole Steens gate 8, vis a vis det nye parkeringshuset. Påbygget skal være tilbaketrukket fra gaten, og vil således bli lite synlig fra gatenivå. Total høyde på bygget blir på 4 etasjer. Dette tilsvarer også de nye høydene tvers over gaten på prosjektet i nord, nye «Doyèn». Maks tillatt kotehøyde settes til **kote +21.5**. Kontorene blir en del av adressen **Ole Steens gate 8**.



Illustrasjon som viser planlagt byggetrinn 1.

2. byggetrinn: Påbygg på eksisterende lager:

- Kontorer - Påbygg på deler av Ole Steens gate 10-12, mot Strandveien:

Det planlegges etablering av et påbygg i *en* etasje på deler av Ole Steens gate 10-12, mot Strandveien. Høyden på dette bygget, blir liggende lavere enn tilgrensende bygg, og det vil således ikke stikke seg ut høydemessig.



Illustrasjon som viser planlagt byggetrinn 2.

3. trinn: Nybygg mot Losjeplassen (felt BKB2):

- Nybygg – Energisentral, lager, kontorer, utadrettede virksomheter

Det skal legges til rette for et nybygg som skal inneholde ulike virksomheter. Det vil også kunne være behov for etablering av ny parkeringskjeller under bygget.

Tiltaket vil få adresse **Losjeplassen 1**.



Illustrasjon som viser planlagt byggetrinn 3.

4. trinn: Påbygg på eksisterende produksjonslokaler (felt BKB1):

- Påbygg – «tapperi», kontorer, kulturhus og aktivitetssenter

Det planlegges etablering av et påbygg, hvor det også legges til rette for aktiviteter for besøkende, opplevelsessenter. Påbygget skal være tilbaketrukket fra Strandveien, og planlegges i 2 etasjer. Total høyde vil bli omlag 25 meter. Maks tillatt kotehøyde settes til kote +28.5. De nye høydene, vil kun få konsekvenser internt i området. Solforholdene vil bli dårligere mot syd, men dette vil kun ramme det planlagte p-huset og tankene. Gjennom kart og bestemmelser sikre krav til høyder, tilbaketrekking fra gatelivet og utforming. Tiltaket vil få adresse **Strandveien 9**.



Illustrasjon som viser planlagt byggetrinn 4.

4.3 Reguleringsformålene i planen

Planområdet ligger sentralt på Bragernes, i enden av gågata. Det er mange pågående prosjekter i nærområdet, som i hovedsak omfatter etablering av boligbebyggelse. Til sammen vil alle disse prosjektene bidra til å fortette og styrke denne delen av sentrum, øst for Bragernes torg.

Omkringliggende infrastruktur er godt opparbeidet, og det aktuelle tiltaket vil ikke medføre endringer av gatenettet eller kjøremønsteret. Det er videre godt tilrettelagt for myke trafikanter. Dagens avkjøringer og vareleveringer er etablerte, og skal opprettholdes. Dette sikres med avkjøringspiler på plankartet.

Det settes krav til at 1.etasje mot Losjeplassen skal ha utadrettet virksomhet på gatenivå. Det settes også krav til utforming av parkeringshus mot Ole Steens gate, hensyn til vernet bebyggelse, samt utforming av utearealer og takhager.

Planen åpner for følgende formål:

Bebyggelse og anlegg:

- Kombinert bebyggelse – industri (bryggeri), kontorer, bevertning, forretning, helse, treningssenter og tjenesteyting, kulturhus/aktivitetssenter og energisentral. I tillegg tillates arealer for parkering/parkeringshus, varemottak, lager, drift og avfallshåndtering.
- Forretning/kontor/tjenesteyting

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Kjøreveg
- Fortau
- Parkering

Hensynssoner:

- Ras- og skredfare
- Flomfare

Sone med angitte særlige hensyn:

- Bevaring kulturmiljø

Gjennom plankartet sikres formål og adkomster. Byggegrensene vil i hovedsak være sammenfallende med formåls grensene, og ellers sikre avstand mot vernet bebyggelse.

Plankartet viser videre regulerte høyder.

I tillegg ivaretas sikringszone for ras- og skred, og bevaringszone for kulturminnene.

Gjennom bestemmelsene sikres mer detaljert begrensnings av høyder og utnyttelse. Videre sikres krav til utforming og estetikk, tilbaketrekking/utkraging, trapping av høyder ol. Det settes krav til parkeringsplasser for bil og sykkel.

Det settes i tillegg følgende dokumentasjonskrav:

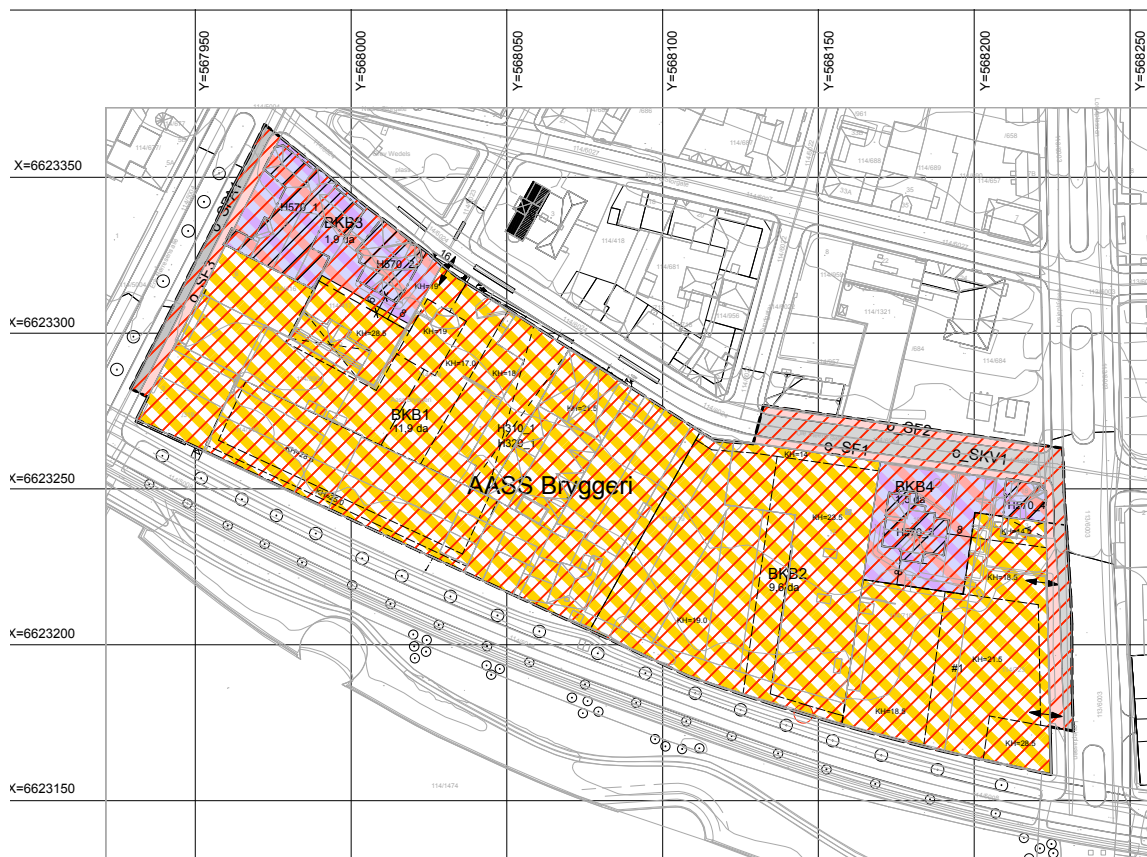
- Det stilles krav til utarbeidelse av utomhusplan
- Det skal redegjøres for håndtering av overvann, vann- og avløp samt slukkevann
- Det skal redegjøres for utearealer
- Det skal redegjøres for eventuelle støyskjermingstiltak
- Det skal utføres grunnundersøkelser
- Det skal redegjøres for parkering og varelevering

Tiltak ved eventuelle funn av automatisk fredete kulturminner sikres også gjennom bestemmelsene.

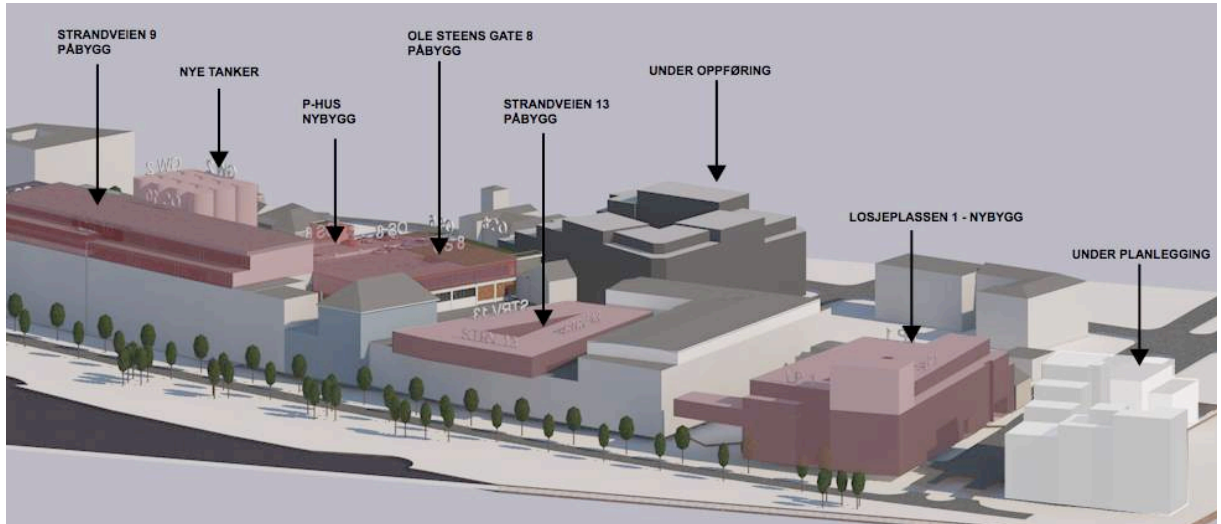
Grunnen er dårlig, og hele kvartalet sikres med sikringszone: skred og rasfare. (H_310)

Den bevaringsverdige bebyggelsen innenfor planområde, sikres med hensynssone: bevaring kulturmiljø. (H570)

Arealene ligger innenfor aktsomhetsområdet for flom og stormflo. Dette sikres med hensynssone på plankartet. (H320)



Forslag til plankart – NYTT?



Aksonometri som viser hvilke tiltak planen åpner for.

4.4 Utnyttelsesgrad, høyder, struktur og utforming

Ny bebyggelse vil delvis etableres som påbygg på eksisterende bebyggelse i 1-2 etasjer og delvis som nybygg. Nybyggene omfatter etablering av parkeringshus mot Ole Steens gate og et nybygg mot Losjeplassen.

Høyder

De største høydene planlegges mot Strandveien og på hjørnet Strandveien/Losjeplassen. Øverste etasje mot Strandveien planlegges tilbaketrukket fra fasadelivet, mens hjørnepunktet tillates opp i full høyde, tilsvarende planlagte høyder på Losjeplassen i øst. De nye tankene får også store høyder, men plasseres inne i kvartalet og blir lite synlig fra gaten.

Prinsippene for regulerte høyder er vist i illustrasjonene under. Høydene vil variere noe, for å skape variasjon samtidig som nye høyder tilpasser seg omkringliggende bebyggelse, og underordner seg viktige eksisterende fasadegrep. De foreslåtte høydene vil gli godt inn i omgivelsene, og vil bidra til fortetting uten at dette ser overdrevent eller skiller seg ut i negativ grad. Endringene av høyder vil heller ikke endre fjernvirkningen i særlig grad, og vil ikke forringe viktige silhuetter.

Fasaden mot Strandveien er den mest eksponerte fasaden, og danner en avgrensning av elveparken i nord. Denne fasaden får ingen påvirkning på omkringliggende nabobebyggelse, og kan derfor tillates med relativt store høyder.

Nærvirkningen vil endres mest mot Ole Steens gate og Losjeplassen hvor de nye byggene planlegges etablert. Fasaden mot Strandveien er et viktig landemerke i Drammen, og med utvidelse i fasadeuttrykk og høyder er det viktig å ivareta identiteten til bryggeriet.

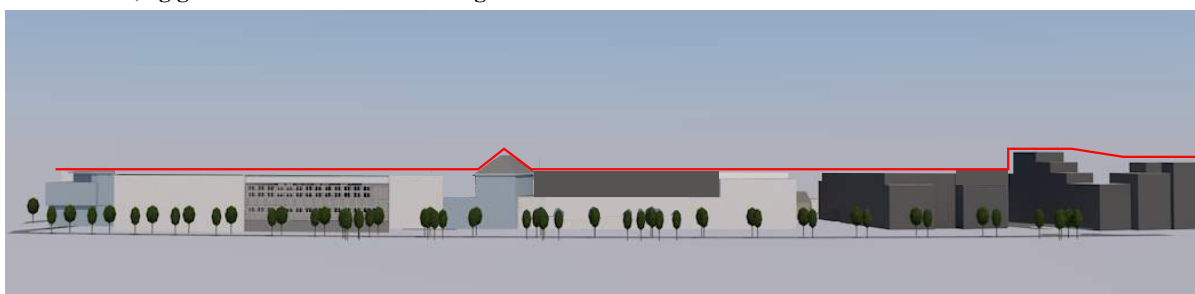
Fasader mot Strandveien:



Illustrasjon som viser valg av planlagte/regulerte høyder, sett mot Strandveien.



ALTERNATIV – bebyggelsen kunne ha blitt etablert med ulike punkter opp i full høyde. Dette fremstår noe rotete og ustrukturert, og gir ikke den ønskede utvikling av arealene.



ALTERNATIV – bebyggelsen kunne også ha blitt etablert med relativt flat høyde, med kun færre påbygg i en etasje. Dette vil kunne fremstå noe monotont, og gir ikke den ønskede utvikling av arealene.

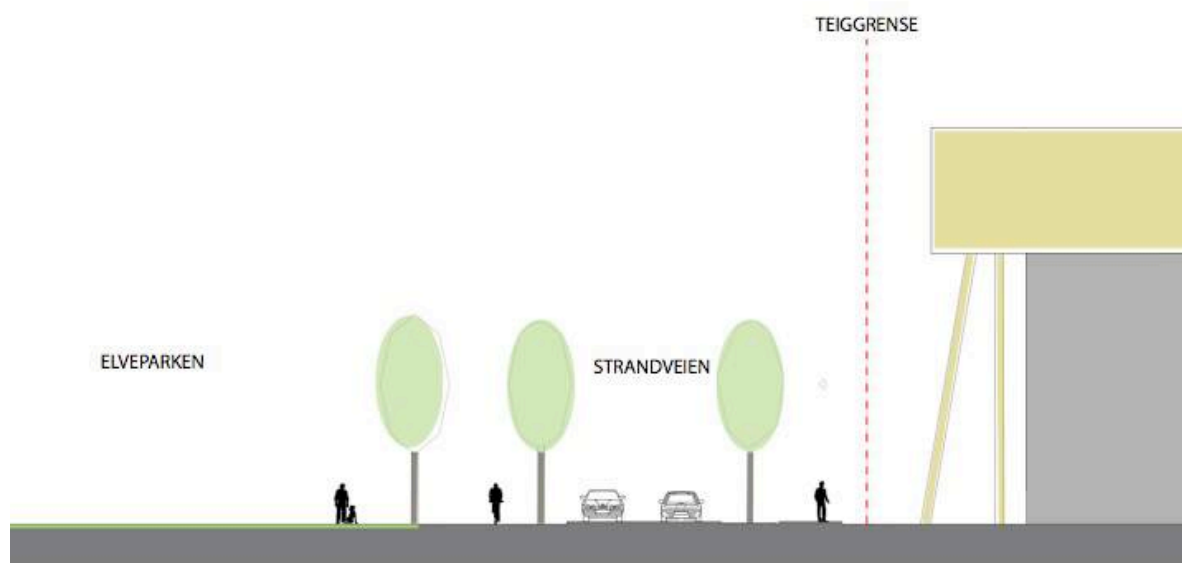
Påbygget mot Strandveien i en etasje, ligger med relativt lav høyde, og gjennom planforslaget foreslås det at dette bygget tillates kraget ut over eksisterende fasadeliv, mulig med understøttende søyler. Dette vil kunne gi et spennende element, og underbygge bryggeriets stadig vekst og modernisering.



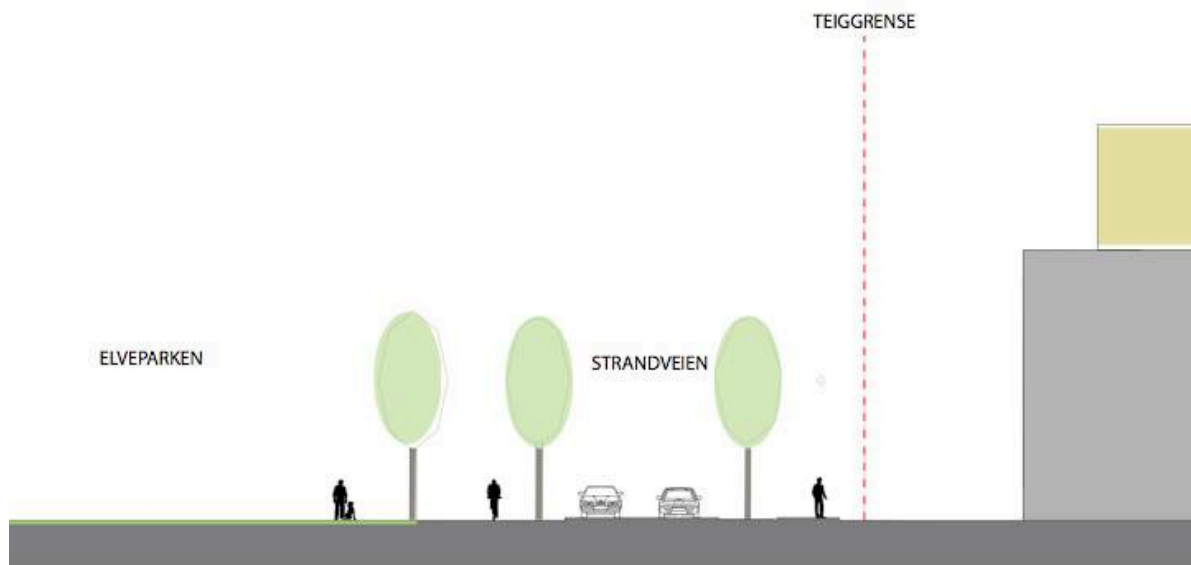
Illustrasjon som viser valgt løsning hvor det tillates at det ene påbygget tillates kraget ut over fasadelivet.



ALTERNATIV – bebyggelsen kunne vært tilbaketrukket i likhet med de andre påbyggene. Påbygget vil da ikke være synlig fra gatenivå.



Illustrasjon som viser valgt løsning hvor det tillates at det ene påbygget tillates kraget ut over fasadelivet. Påbygget vil da kunne oppleves fra bakkenivå, og kan bidra til å skape nysgjerrighet rundt driften og aktiviteten.



ALTERNATIV – bebyggelsen kunne vært tilbaketrukket i likhet med de andre påbyggene. Påbygget vil da ikke være synlig fra gatenivå, og man får ingen opplevelse av aktiviteten på taket.



Foto av Rockheim, Trondheim. En moderne og sprek utforming i kombinasjon med mer tradisjonell bebyggelse kan fungere for å styrke identiteten og gjenskapning.

Fasaden mot Ole Steens gate, må i større grad forholde seg til boligbebyggelsen i nord, og forholder seg i større grad til dagens høyder.

Gjennom planforslaget sikres det at ny bebyggelse tilpasses allerede etablert bebyggelse, slik at gesimslinjen holdes relativt jevn mot gaten. Det sikres videre avstand til vernet bebyggelse. De større høydene trekke tilbake fra gatelivet, og de høye tankene plasseres godt inne i kvartalet.

De foreslåtte høydene vil ivareta nabobebyggelsen i nord, slik at det ikke kastes for mye slagskygge.

Fasade mot Ole Steens gate:



Fasade mot Ole Steens gate som viser de planlagte høydene for p-huset, kontorpåbygget og tankene.

Mot Erik Børresens allé blir det ingen endringer, mens fasaden mot Losjeplassen endres totalt ved etablering av et nybygg.

Ny bebyggelse mot Losjeplassen tillates oppført i inntil ca.18 meter, og vil variere fra 3-5 etasjer. Dette tilsvarer omlag høyden på eksisterende nabobebyggelse i vest. Ett punkt i sydøst tillates opp i større høyde, tilsvarende de nye, planlagte høydene på nabobebyggelsen som planlegges på Losjeplassen i øst, «Svanegangen».

Bebyggelsen skal trappes ned mot vernet bebyggelse i nord. Videre skal 1.etasje etableres med utadrettet virksomhet mot Losjeplassen.

De foreslåtte høydene, ivaretar den vernede bebyggelsen i nord, samtidig som man tar opp høydene mot Strandveien. Punktet på hjørnet Strandveien/Losjeplassen vil ta opp høydene for planlagt bebyggelse på Losjeplassen øst, og skape en fondvegg fra Strandveien i øst.

Fasade mot Losjeplassen:



Illustrasjon som viser hvordan regulerte høyder mot gaten vil variere for å hensynta eksisterende og planlagt bebyggelse.



Illustrasjon som viser hvordan regulerte høyder mot gaten vil variere for å hensynta eksisterende og planlagt bebyggelse.

Utforming

I kommunedelplanen for Drammen sentrum, står det blant annet følgende vedr. utforming:

«Nye bygninger og anlegg, samt endring av eksisterende, skal utformes i samspill med omgivelsens karakter og form. Bebyggelsen skal ha bygningsformer, volumer og materialvalg tilpasset omgivelsene. Bebyggelsen skal fremme gode gate- og uterom, og ta vare på og utvikle eksisterende bybilde.»

«Kulturminner må ses i sammenheng med sine omgivelser, og ved nye bygninger og anlegg i kulturminnenes nærhet skal det tilstrebes en tilpasning.»

Disse forholdene skal ivaretas gjennom planarbeidet. Ny bebyggelse vil utformes med en moderne arkitektur, men tilpasse seg omkringliggende vernet bebyggelse ved bruk av høyder, avstander, eventuelt rytme og materialvalg.

Maks BYA settes til 100%.

Nybyggene og påbyggene vil i alle hovedsak bygge opp under allerede etablert struktur, og vil bidra til å stramme opp gateløpene hvor det i dag er «hull» i husrekkene. Videre vil alle påbyggene, med unntak av ett påbygg mot Strandveien, trekkes tilbake fra fasadelivet. På denne måten vil påbyggene underordne seg dagens bebyggelse, med enkelte unntak.

All ny bebyggelse planlegges etablert med flate tak. Materialbruken vil variere noe, men rytme og viktige linjer i eksisterende, tilgrensende fasader bør videreføres. Det stilles også konkrete krav til at 1.etasje på nybygg skal utformes med aktive fasader. Gjennom bestemmelsene sikres følgende:

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

En utvikling i tråd med forslaget, vil bidra til å stramme opp kvartalet, og tydeliggjøre skillet mellom

de offentlige gaterommene og den private virksomheten. Tiltakene vil videre aktivisere Losjeplassen. Oppstramming og bevisst aktivisering av alléene vil knytte kvartalet sammen med omkringliggende gater/alléer og byrom. Med flere andre pågående prosjekter i nærområdet, vil tiltakene fortette og styrke disse arealene øst for sentrum.

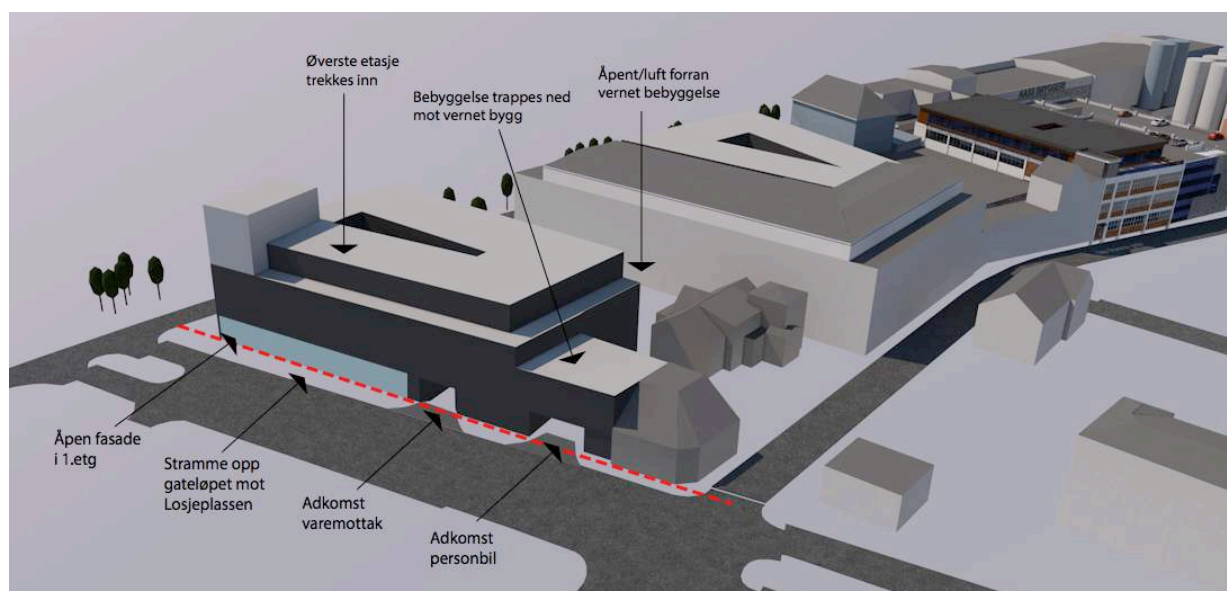
Økte tilbud innenfor kvartalet vil føre til økt bruk. Det er lett å orientere seg, og eksisterende grøntdrag (alléene) og siktlinjer opprettholdes. Det er få barrierer til tross for en god del trafikk. Det er godt tilrettelagt for gående og syklende, med fortau, gang- og sykkelveier, turveier og lysregulerte kryss.

De eldre husene er viktige for kvartalet, både for å gjenspeile den historiske utviklingen, samt estetisk for å bryte opp kvartalet og skape variasjon. De vernede bygningene gir også en god variasjon av kvartalet og de relativt lange fasadene, og bidrar til å unngå monotoni. Noe småhusskala og lavere bebyggelse blant alle de store bedriftslokalene gir også et mer innbydende og mer luftig uttrykk til kvartalet. De vernede byggene er en viktig del av kvartalet som helhet, og en godt integrert del. Dette vil forsterkes i større grad når kvartalet fortettes og utvikles videre. Ved å stramme opp utglidende og udefinerte arealer, vil de vernede byggene få en mer definert avgrensning mot gaterommene.

Nye Losjeplassen 1, er det tiltaket som vil få størst betydning for tilliggende gaterom. Her vil kvartalet få en ny og tydelig avgrensning, med offentlige tilbud i 1. etasje.

Nybygget på Losjeplassen vil bidra til å stramme opp kvartalet, både mot Strandveien og mot Losjeplassen. 1. etasje mot Losjeplassen skal være utadrettet, og planlegges med mye glass. Dette vil bidra til å gi liv til tilliggende gater.

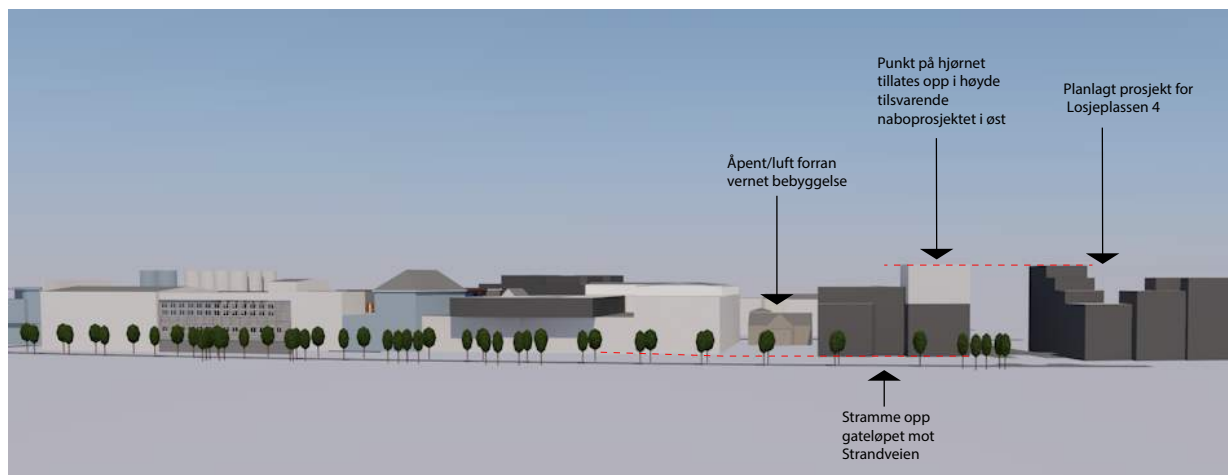
Fasade mot Losjeplassen:



Påbyggene lengst mot vest, vil trekkes noe tilbake fra fasadelivet, og vil således være lite synlig fra gatenivået. Påbygget mot Strandveien, sentralt i kvartalet tillates kraget ut, og således vil dette være godt synlig fra gatenivå. Ut over dette, vil tiltakene ikke påvirke byrommene i særlig grad. Erik Børressens allé og Elveparken (Strandgata) fungerer godt som attraktive møteplasser. Disse er

offentlig, gode møteplasser. Oppgradering av Grev Wedel plass, kan sammen med Grev Wedel plass 1, bidra til en forlengelse av gågaten, og gi en økt bruk av disse arealene.

Fasader mot Strandveien:

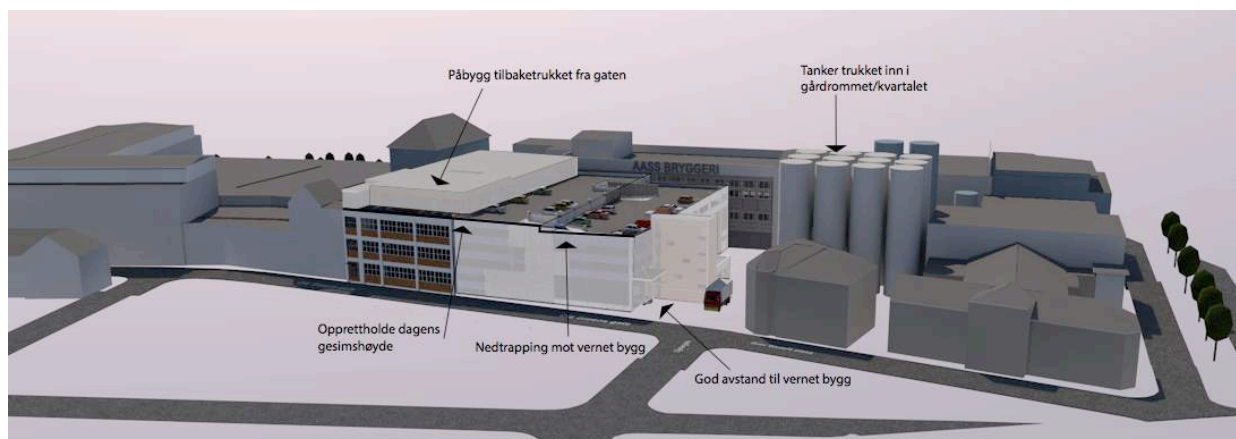


Illustrasjon som viser mulig utbygging av Strandveien 9. Bebyggelsen skal være tilbaketrukket fra fasaden. Identiteten og særpreget på den eksisterende fasaden mot Strandveien skal bevares.

Fasaden på parkeringshuset planlegges utformet med noe grønt/klatreplanter el. mot gaten. Fra det øvre parkeringsplanen blir det adkomst direkte inn i påbygget (kontorbygget) Ole Steens gate 8. Deler av det øvre parkeringsplanet skal utformes som takterrasse med beplantning, pergola, sykkelparkering mm.

Kontorbygget mot Ole Steens gate, vil tilbaketrekkes fra fasadelivet, og blir lite synlig fra gatenivå.

Fasade mot Ole Steens gate:



4.5 Bruk

Det har lenge foreligget planer om videre utvikling av Aass bryggeri.

Det har blant annet foreligget planer fra Aass sin side om å bygge på det gamle ekspedisjonsbygget fra 1956/65 med *en* etasje. Dette ble første gang tegnet ut og planlagt i 1982.

Etter å ha utviklet kvartalet fortløpende ettersom behovene har meldt seg, er det nå et ønske om en helhetlig plan som ivaretar alle de fremtidige planene. Det har vært viktig å lage en mest mulig romslig plan, da det er vanskelig å spå eksakt hvordan utviklingen vil utarte seg.

De planlagte tiltakene og utbyggingstrinnene vil hjelpe til å opprettholde driften, samtidig som det etableres nye utleielokaler og flere tilbud.

Tiltakene vil bidra til å fortette i sentrum og gi Drammen by flere nye tilbud og arbeidsplasser. Aass har en unik historie og drift, og er en viktig identitetsskaper i Drammen. Ved å gi rom for en utvidelse, kan driften opprettholde sin virksomhet sentralt på Bragernes i Drammen.

Utviklingen vil *ikke* legge begrensninger for andre planlagte tiltak i nrområdet. Aass Bryggeri vil også etter planlagte tiltak bidra sterkt til Drammens identitet.

Planlagte tiltak vil rydde opp og stramme opp kvartalet. Dette vil styrke kvartalet som helhet, øke lesbarheten og tydeliggjøre identiteten. I tillegg vil variasjon i bygningshistorikken, synliggjøre bedriftens historiske utvikling. Som følge av utviklingen i hele nrområdet, vil nye gater kunne få en ny og endret bruk, og Losjeplassen kan bli en allégate med økt urbanitet med flere tilbud for publikum og således en mer attraktiv møteplass.

Gjennom planforslaget åpnes det for etablering av mer lager- og logistikkarealer og mer kontorer og utleielokaler. Videre skal det tilrettelegges for mer ordnet parkering for ansatte og besøkende ved etablering av et parkeringshus. Det legges også til rette for mer utadrettede virksomheter og «tapperiet», et aktivitetssenter, samt en energisentral.

Tiltakene planlegges gjennom fortetting med nybygg og påbygg.

Utviklingen av arealene vil bidra til flere publikumsrettede virksomheter, utleiearealer, samt tilrettelegge for mer besøk og aktivitet.

Ved videre utvikling, vil man også få en fordobling av antall ansatte.

Tabellen under viser planlagt utvikling i areal og antall ansatte.

Aass Kvartalet						
Adresse	Gnr/Bnr	Areal	Personer i dag	Personer i fremtiden	Plan	
Ole Steensgate 10	114/719	17408	200		230	Industri og kontor
Ole Steensgate 16	114/719	400		2		2 Arrangement og kontor
Ole Steensgate 18	114/723	260		5		5 Kontor
Grev Wedels plass 1	114/416	3100		10		12 Servering og næring
Grev Wedels plass 2	114/417	990		15		15 Kontor
Grev Wedels plass 2 B	114/417	480		10		0 Tankareal
Erik Børresens alle 2	114/319	2400		75		85 Industri og kontor
Erik Børresens alle 4	114/416	Inkl i GWpl1		8		12 Servering og næring
Erik Børresens alle 6	114/416	Inkl i GW pl1		30		30 Servering og næring
Erik Børresens alle 8	114/416	Inkl i GW pl 1		5		5 Servering og næring
Strandveien 11	114/719	1560		40		45 Industri og kontor
Strandveien 13	114/719	1530		0		60 Kontor
Strandveien 9 Tapperiet	114/319 og 114/719	2000		0		80 Kontor
Ole Steensgate 6	114/719	5775		0		0 Lager, tankareal, industri, Parkering
Ole Steensgate 8	114/719	1117		0		40 Industri og kontor
Losjeplassen 1	114/723	7500		0		250 Industri , parkering og kontor
		44520		400		871

4.6 Uteoppholdsarealer

I kommunedelplanen for Drammen sentrum, står det blant annet følgende vedr. utomhus:

«Gater som er siktakser mot elva skal holdes åpne, fri for sikthindrende møblering og installasjoner. Gjenbygde gateløp i kvartalsstrukturen skal visuelt gjenåpnes ved ny bruk/nybygging.»

«Et sammenhengende bygulv med områdevis variasjoner skal være utgangspunktet for utforming av byrommene i sentrum. Formgivning og materialkvalitet skal ha et langsiktig perspektiv. Materialvalg og utforming skal hensynta alle brukergrupper.»

«Parker, torg og allégater skal utvikles med god kontakt til åsene/marka og til elva slik at elvebredder og tverraker danner en overordnet sammenhengende grønnstruktur.»

Tverraksene er Erik Børresens allé med forbindelse til Brannpostveien, Brannposten og Bragernesåsen.

Innenfor planområdet er det viktig å rydde opp i kjøremønster og bebyggelsesstruktur. I dag er

kjørearealene og parkeringsarealene svært utglidende og uoversiktlige. Ved å stramme opp bebyggelsen og kjøremønsteret, vil utearealene og mellomrommene bli bedre definert.

Kommuneplanen § 3.1.: *«Ved fortetting og utbygging av nye og eksisterende byggeområder skal den overordnede grønnstrukturen ivaretas og utvikles, herunder turveier, tråkk og andre gang- og sykkelforbindelser til marka og vassdrag, sammenhengende grøntdrag, grønne lunger og områder for lek og rekreasjon.»*

Planområdet grenser til flere viktige grøntstrukturer, Grev Wedel plass (ferdigstilles høsten 2018), Elveparken og de grønne allé-gatene.

Den overordnede grønnstrukturen ivaretas, og Losjeplassen og Erik Børressens allé holdes åpne. Sammen med elveparken, omkranses kvartalet av grønnstruktur på tre sider.

Erik Børressens allé har en del utadrettede virksomheter, og til tross for en del biltrafikk, er det mange som benytter seg av blant annet uteserveringen til bakeriet. Denne vestvendte plassen mot alléen ligger som en forlengelse av gågaten.

Gjennom planen settes det krav til etablering av utadrettet virksomhet i 1. etasje mot Losjeplassen, og ved oppføring av nybygg her, vil alléen (Losjeplassen) få en mer definert avgrensning. Det settes også krav til beplantning langs Losjeplassen. Det legges også til rette for etablering av takterrasse på flere av bygningene.

Sammen med pågående prosjekter i nabokvartalene, «Doyén» med utforming av ny park ved Grev Wedel plass og «Svanegangen», vil de to alléene få en mer definert og viktigere posisjon i bybildet.

Det vil ikke være mulig å åpne og forlenge siktaksene fra Gjetergata og Sundgata. Deler av fasaden mot Strandveien er historiske bygg med en svært sterk identitet og et viktig bymotiv i Drammen. Andre deler av fasaden mot Strandveien, er derimot av nyere tid, og har ikke like sterk identitet.

Fasaden mot Strandveien danner også en viktig avgrensning av elverommet. Det vil ikke være ønskelig eller mulig å rive disse fasadene for å skape sikt ned til elven gjennom kvartalet.

Internt inne i kvartalet, vil det være mer innadrettet virksomhet, varelevering, lager og logistikk etc.



3D-illustrasjon som viser hvor det planlegges etablering av takhager (merket med grønt). Alléene fremstår som grønne lunger i gatebildet. Sammen med elveparken, danner disse alléene en grønn avgrensning av kvartalet. I tillegg er det etablert en park på Grev Wedels plass. Siktlinjene fra Gjetergata og Sundgata er avstengt i dag, og vil også etter gjennomførte tiltak være lukket.

Hele bakgården mellom tankene og Grev Wedels plass 1 og 2, er tenkt oppgradert som en del av omvisningsrundene på Aass Bryggeri. I bakgården utenfor Pilotbryggeriet i Grev Wedels plass 1 som grenser til grev Wedel plass 2 og bakgården til tankene, er det et uteareal i form av en «Biergarten». Dette arealet skal oppgraderes, og gjøres mer attraktivt for brukerne.

Bildet under viser hvordan tanker i et bymiljø kan gjøres mer attraktivt ved at det er innsyn fra de nedre etasjene, noe som gir bedre innsyn i driften. Noe slikt kan mulig bli aktuelt ved etablering av nye tanker og oppgradering av «Biergarten».



4.7 Trafikkforhold

Adkomsten til planområdet, vil opprettholdes fra Ole Steens gate og Losjeplassen som i dag. Mest mulig tungtrafikk er planlagt lagt mot Losjeplassen i øst, for å redusere denne trafikken inn mot sentrum i vest. For å kunne opprettholde driften, er det likevel behov for å opprettholde noe varelevering fra Ole Steens gate.

Personbilene vil få innkjøring til parkeringshuset fra Ole Steens gate. På sikt planlegges etablering av parkeringskjeller under østre del, med innkjøring fra Losjeplassen.

Renovasjon blir en del av bedriftens løsning og gjeldende avtale med renovasjonsselskapet. Det kildesorteres og komprimeres avfall i dag. Containerne vil bli stående i forbindelse med nytt parkeringshus, skjult fra Ole Steens gate.

Det skal også tilrettelegges for sykkelparkeringsplasser. Disse planlegges etablert i forbindelse med parkeringshuset, parkeringskjeller og evt. i forbindelse med adkomstene.

Planområdet ligger i ny sone 1. Det er satt maks-krav for parkering, og krav til el-biler og HC-parkering.

Det skal avsettes tilstrekkelig med sykkelparkeringsplasser for både kunder og ansatte.

Gjennom bestemmelsene sikres krav til parkering og avkjøringer. Avkjøringene markeres med avkjøringspil på plankartet, og sikrer antall og fra hvilken gate avkjøringene skal være.

4.8 Miljøfaglige forhold

Fjernvarme: Planen ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Dagens bebyggelse er tilkoblet fjernvarme, og ny bebyggelse vil også tilkobles dette. Fjernvarmen er lagt inn i kvartalet på 2 steder. Bedriften er i hovedsak selvforsynt ved bruk av restenergi fra produksjonen.

Per i dag har Aass 11 MW innlegg totalt, og benytter i snitt 3 MW ved produksjon. Selv ved økt produksjon de siste 5 årene, har energiforbruket blitt redusert fra 16.8 GWH til 12.8 GWH. Arbeidet med å redusere energibehovet skal fortsette ved videre utvikling.

Eksisterende VA-situasjon: Kommunalt ledningsnett i form av vann- og avløpsledninger ligger i gatenettet rundt kvartalet. For Ole Steens gate brukes dagens inntak fra nord. For Strandveien 13 og Losjeplassen 1, brukes dagens inntak fra Sundgata og Ole Steens gate.

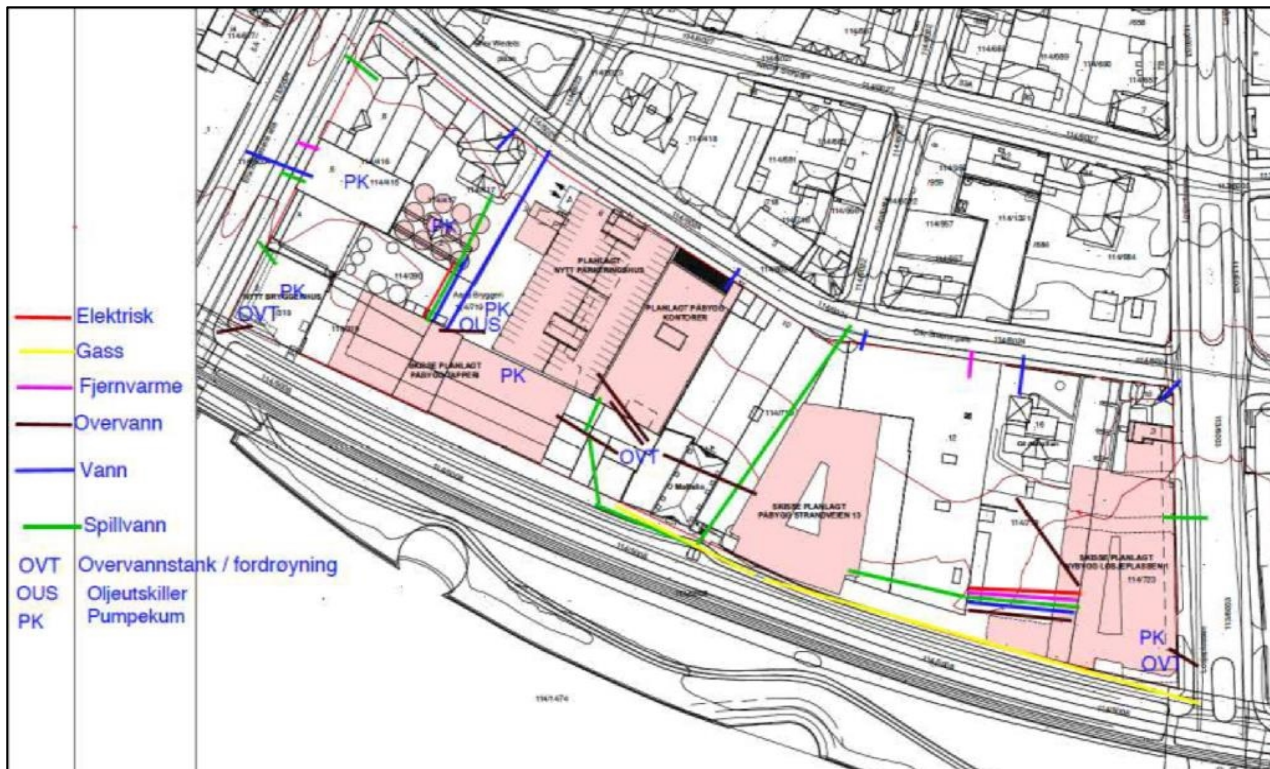
Til avløp benyttes for Losjeplassen 1 og Strandveien 13 stikkledning retning øst. For Ole Steens gate 8 benyttes dagens stikkledning retning nord mot Ole Steens gate. **Kommer mer på VA/overvann**

Overvannshåndtering: For å sikre at det kommunale systemet ikke belastes mer enn dagens situasjon, benyttes LOD-prinsippet.

LOD-prinsippet: Lokal overvannsdisponering/håndtering er en samlebetegnelse på teknikker som hindrer overvannet i å renne raskt og direkte til avløpsledninger eller vassdrag. Dette kan gjøre ved forskjellige alternative tiltak, som f.eks. å infiltrere overvann til grunn, fordrøye i basseng (fordrøyningsmagasin, dammer, våtmark eller regnbed) eller å forsinke avrenning på andre måter.

Det planlegges for at alt overvann fra takflater infiltreres på egen grunn og ledes til fordrøyningsstanker, slik at alt overvannet fordrøyes før overvannet slippes på kommunalt nett.

Det er satt krav til videre prosjektering av VA ved byggesak.



Figur som viser eksisterende ledninger (teknisk infrastruktur), samt viser hvordan nye tiltak kan tilknyttes eksisterende anlegg.

Støy: Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet en støyrapport av Asplan Viak. Rapporten konkluderer med at trafikkøkningen som følge av utbyggingen ved Aass bryggeri medfører en liten økning i støynivået, men dette vil *ikke* utløse krav til vurdering av støytiltak for nærliggende bebyggelse. Det reguleres ikke for støvfølsom bebyggelse innenfor planområdet.

Miljøoppfølgingsprogram (MOP): Det stilles krav til miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen. Dette sikres gjennom bestemmelsene.

5

Konsekvensutredning

5.1 Planprogram og metode

Hensikten med en konsekvensutredning er å få oversikt over hvilke vesentlige konsekvenser en utvikling i tråd med planforslaget kan føre med seg, som grunnlag for det videre planarbeidet samt når det skal fattes vedtak om planen.

Planprogram for konsekvensutredningen ble fastsatt av Drammen kommune 25.09.18. Planbeskrivelsen gir en beskrivelse av de forhold som anses som vesentlige i plansaken, og som skal 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. Det skal redegjøres for hva som kan gjøres for å tilpasse tiltaket til omgivelsene, og for å hindre eller avbøte skader og ulemper.

Konsekvensutredningen skal redegjøre for drøftinger og avveiiinger som begrunner valgt løsning. Utredningen skal belyse planens konsekvenser for relevante influensområder for de ulike temaene.

Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive virkninger av tiltaket for miljø og samfunn. For detaljplan skal virkningene av planen som helhet inngå ved vurderingen av konsekvensene. Beskrivelse av aktuell metode og tema er synliggjort under hvert enkelt tema.

5.1.1 Alternativer

Alternativ 1 omfatter forslagsstillers planforslag som er beskrevet i kap.4. Planforslaget skal tilrettelegge for fortetting av eksisterende arealer med en kombinasjon av påbygg og nybygg.

Konsekvensene av prosjektet måles ved å sammenlikne forventet tilstand etter at prosjektet er gjennomført (omfang) mot forventet tilstand uten gjennomføring av prosjektet (verdi). Alternativet måles i forhold til "alternativ 0".

Planforslaget skal vurderes opp mot 0-alternativet.

For kvartal B59a-d er det kommunedelplan for sentrum, vedtatt 20.05.2006, som vil gi føringer for videre utvikling av kvartalet ved et 0-alternativ.

Det foreslåtte planområdet er avsatt til erverv og bebyggelse med bevaringsområde.

Sentrumsplanen angir maksimal gesims- og mønehøyde og etasjetall mot gate tilpasset ulike områder. Kvartalet skal i hovedsak ha gesimshøyde = 13 meter. Dette tilsvarer 3 etasjer med tilbaketrunket 4.etasje. For B59d står følgende: Bebyggelsen skal trappes ned mot gh=10 meter mot Losjeplassen.

For 0-alternativet er det satt følgende føringer gjennom kommunedelplanen for sentrum:

- I gatekryss i kvartalsstrukturen skal bygningene ha avskårne hjørner. Hoveddelen skal ligge i gatelinjen.
- Gjenbygde gateløp med siktakser mot elva, skal visuelt gjenåpnes ved ny bruk.
- Minimum 5.0 meter/80% av 1.etasjes fasade skal for publikumsrettet virksomhet, være vindu eller inngang.
- Rytme, skala, vinduer etc., skal tilpasses eksisterende bebyggelse.

0-alternativet vil være et alternativ ikke ulik dagens situasjon. Kvartalet er utviklet over lang tid, og med flere dispensasjoner.

Det er derfor valgt å benyttes dagens situasjon som 0-alternativ.

5.2 Konsekvenser for Byutvikling

Innledning

Planforslaget vil legge til rette for en ny og mer konsentrert utnyttelse av det eksisterende kvartalet. Utvidelse av virksomheten vil skape flere arbeidsplasser i bykjernen, nært kollektivknutepunkter og kultur- og handelstilbud. Hensikten er å sikre et helhetlig grep i området, der identiteten til kvartalet bevares og styrkes. Forslaget vil også ha som hensikt å styrke bylivet og tilføre aktivitet.

Utredningstema i henhold til planprogrammet

1. *Hvordan tomten kan utvikles i henhold til virksomhetens behov, og samtidig ta hensyn til omkringliggende verneverdig bebyggelse. Videre skal det redegjøres for hvordan funksjoner i bebyggelsen og utforming av fremtidig anlegg kan bidra positivt til utvikling av stedet.*
2. *Tiltakets innvirkninger på byliv og nærmiljø.*
3. *Hvorvidt tiltaket bidrar til måloppnåelse for visjoner for utvikling av Drammen sentrum i forhold til overordnet planverk.*
4. *Hvordan tiltaket kan bidra til å sikre byvekst med kvalitet.*

Dagens situasjon/0-alternativet

Dagens bryggerianlegg har behov for å utvide kapasiteten ved anlegget. Aass Bryggeri har en sentral og synlig plassering på Bragernes, med fasade mot Drammenselven og togstasjonen på sørsiden av elven. Anlegget er ellers relativt innadvendt.

Stadig fortetting og oppføring av nye anlegg i umiddelbar nærhet til området går i en retning av byreparasjon, forskjønning og fortetting. Kvartalet har per i dag større åpne plasser i form av parkerings- og manøvreringsarealer for varemottak- og utlevering. I disse arealene ligger det et fortettings- og utviklingspotensiale som vil være i tråd med utviklingen i sentrumsområdet som helhet.

Selve bryggeribygget har en sterk stedsforankring i Drammen, og har vært en del av bymotivet siden dets oppføring. Reisende til og fra Drammen togstasjon ser rett over på bryggeriets sørfasade ved ankomst til togstasjonen. Kvartalets beliggenhet rett ved elven gir også nærhet til gangforbindelser og grøntområder langs elveleiet.



Flyfoto som viser Drammen før 1940 (Drammen byarkiv). Aass bryggeri lå lenge helt i vannkanten. Gjetergata og Sundgata gikk helt ned til vannet.



Flyfoto som viser Drammen i 1968 (Drammen byarkiv). Aass bryggeri ligger fortsatt helt ut i vannkanten. Deler av fasaden mot elva kjenner vi igjen i dag.



Deler av fasaden mot Strandveien i dag er et viktig bymotiv.

Kvartalet ligger svært sentralt på Bragernes med kort avstand til alle viktige funksjoner, og til tog og busstasjon. Til tross for at det er mange harde, asfalterte flater innenfor kvartalet, fremstår området som relativt grønt på grunn av elveparken i front, og de to allé-gatene. Det er lagt godt til rette for myke trafikanter langs området. Kvartalet er relativt lukket mot Ole Steens gate, selv om det er her inngangene er plassert.

Aass bryggeri, som landets eldste bryggeri, er en viktig aktør i Drammen med mange arbeidsplasser. Bebyggelsen innenfor kvartalet, består av bygg fra ulike tidsepoker, og gjenspeiler bedriftens utvikling. Kvartalet er utviklet over lang tid, men det er aldri laget en helhetlig plan for området, og byggene har blitt litt til underveis. Det er fire vernede bygg mot Ole Steens gate, som alle er i relativt godt stand.

Utvikling i tråd med detaljplanen – alternativ 1

Det planlegges en etappevis utbygging av kvartalet, som på sikt vil gi området og virksomheten en utvidelse i tråd med økt etterspørsel og modernisering av driften. Hver etappe kan gjennomføres slik at området som helhet, blir ivaretatt ved alle byggetrinn.

1. Byggetrinn – etablering av parkeringshus og lager/tankareal + kontorer (påbygg) (2019)
2. Byggetrinn – etablering av kontorer (påbygg) (2020)
3. Byggetrinn – etablering av energisentral, lager, kontorer, utadrettede virksomheter (nybygg) (2020)
4. Byggetrinn – etablering av «tapperi» kontorer, kultur- og aktivitetssenter (2030)



Illustrasjon som viser planlagte utbyggingstrinn.

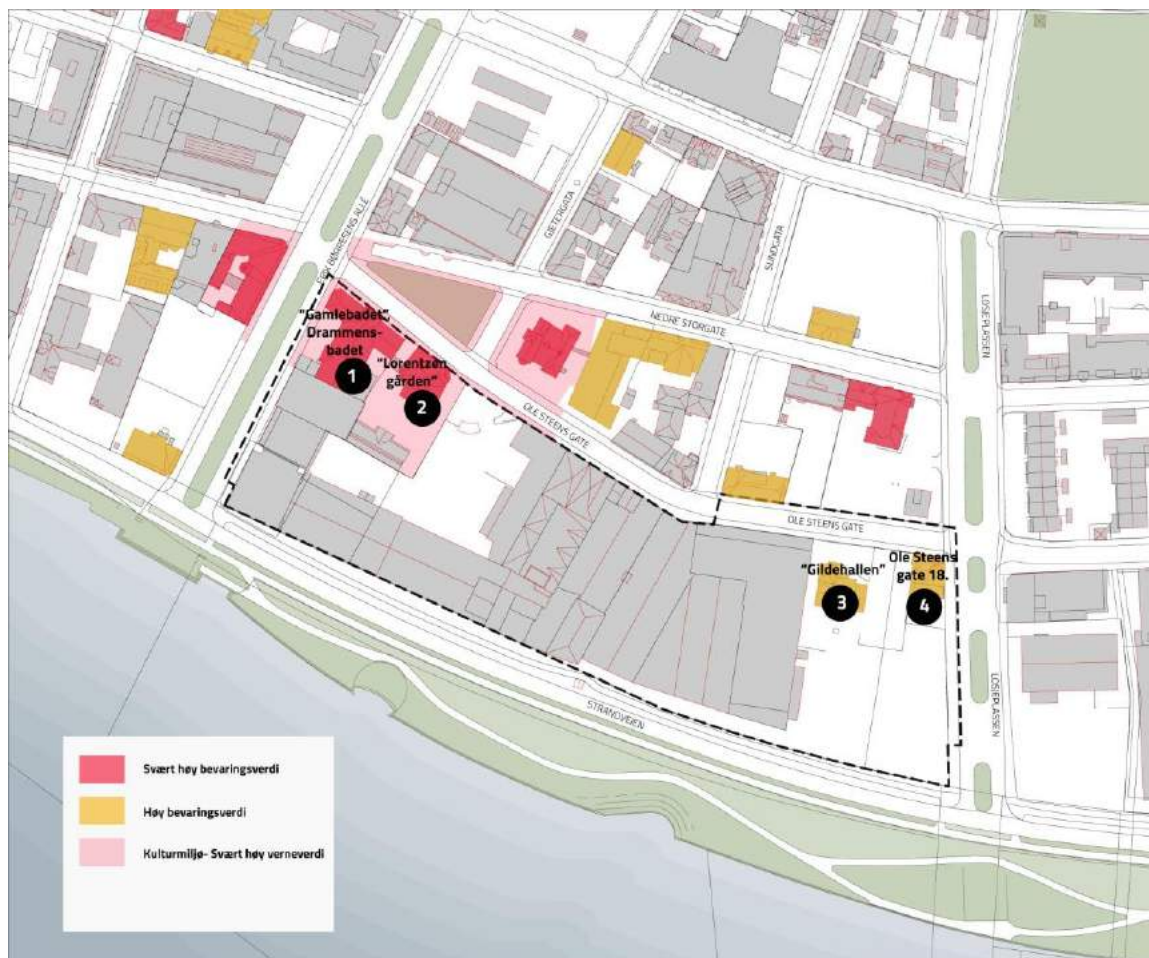
Flere av kontorbyggene vil leies ut, mens de andre tiltakene vil tilhøre driften og virksomheten hos Aass bryggeri. Påbyggene og nybyggene vil utføres med et moderne uttrykk, men vil tilpasses eksisterende bebyggelse hva gjelder i skala, høyder, fasadebånd, materialer eller farger. Ny bebyggelse skal videre tilpasse seg den vernede bebyggelsen mot Ole Steens gate, og ellers åpnes det for nye høyder tilsvarende det som planlegges i nabokvartalene. Det settes krav til utforming og estetikk gjennom bestemmelsene. Utbyggingen vil foregå gjennom flere byggetrinn og over flere år.

Drøfting av utredningstema i planprogrammet

1. *Hvordan tomten kan utvikles i henhold til virksomhetens behov, og samtidig ta hensyn til omkringliggende verneverdig bebyggelse. Hvordan kan funksjoner i bebyggelsen og utforming av fremtidig anlegg bidra positivt til utvikling av stedet.*

Innenfor planområdet ligger eiendommene Grev Wedels plass 1 (1), Grev Wedels plass 2 (2), Ole Steensgate 16 (3) og Ole Steensgate 18 (4), som alle er viktige kulturminner registrert med enten "svært høy" eller "høy" bevaringsverdi i kulturminneregistreringen. Byggene merket med bevaring skal bevares i sin helhet med unntak av Ole Steensgate 18 (4), hvor tilbygg mot syd på sikt vil rives slik at det blir en tilbakeføring av denne del av bygget. I

t tillegg vil det lave påbygget til lageret fra 1987 rives. Bygget er ikke fundamentert skikkelig, og det er store setninger i bygget. I tillegg må Grev Wedel plass nr. 2b rives. Det lille bygget fra 1984 fungerer greit i dag, men dette må rives for å få plass til gjæringstankene.



Diagrammet viser oversikt over bevaringsverdige bygninger og kulturmiljø i planområdet og nærliggende områder.

Ved videreutvikling av området, er det lagt stor vekt på å ivareta de vernete byggene og integrere disse i størst mulig grad.

Parkeringshuset vil bidra til å stramme opp dagens innkjøring fra Ole Steens gate. Det nye bygget blir liggende med god avstand til Grev Wedel plass 2, slik at det vernete bygget får godt med luft rundt. Dette sikres med byggegrensar på plankartet.

For Grev Wedel plass 1, vil situasjonen bli uendret. Det er planlagt port ved Grev Wedel plass 2. Aass trenger tilgang med råvarer til selve bryggingen og mineralvannsproduksjon, malt/korn, co2, tankbil, henting av mask og gjær. Det er behov for en innkjøring som fungerer bedre enn dagens løsning.

Fasader mot Ole Steens gate – 0-alternativ:



Foto som viser dagens innkjøring mellom Grev Wedel plass 1 og 2. Denne situasjonen forblir uendret.



Foto som viser dagens utflytende innkjøring ved Grev Wedel plass 2.

Gildehallen ligger litt tilbaketrukket fra Ole Steens gate, med en liten forplass/hage mot gaten. Denne fasaden vil også fremstå uendret etter planlagte tiltak.

Nybygget som planlegges på Losjeplassen, vil ligge bak Ole Steens gate 18, og lenger tilbaketrukket enn Gildehallen. Det planlegges med store høyder inne i kvartalet og mot Engene, og bebyggelsen skal trappes ned mot den vernete bebyggelsen. Det vil også være nok luft rundt de vernede byggene, slik at disse fortsetter å fremstå som de ærverdige byggene de er.

Gildehallen vil, også etter planlagte tiltak, fremstå med mye luft rundt.



Foto som viser Gildehallen med forplassen, mot Ole Steens gate. Denne fasaden forblir uendret.

Fasader mot Ole Steens gate – 1-alternativ (planforslaget):



Illustrasjoner som viser fremtidig fasade mot Ole Steens gate. Etablering av parkeringshus og påbygg av kontorer på Ole Steens gate 8 og Strandveien 9 + plassering av nye tanker.

Etter etablering av nytt parkeringshus, vil adkomsten fra Ole Steens gate bli mer definert. Det skal etableres god avstand til vernet bebyggelse, Grev Wedel plass 2. Tankene plasseres godt inne i kvartalet, og vil ikke komme i konflikt med de vernede byggene på Grev Wedels plass.

Fasader mot Losjeplassen – 0-alternativ:

Det planlegges etablering av et nybygg på Losjeplassen 1. I dag er arealene preget av bakkeparkering og varelevering.



Foto som viser dagens parkeringsplass som skal bebygges. Gildehallen og Ole Steens gate 18, ligger i bakgrunnen, mot nord.



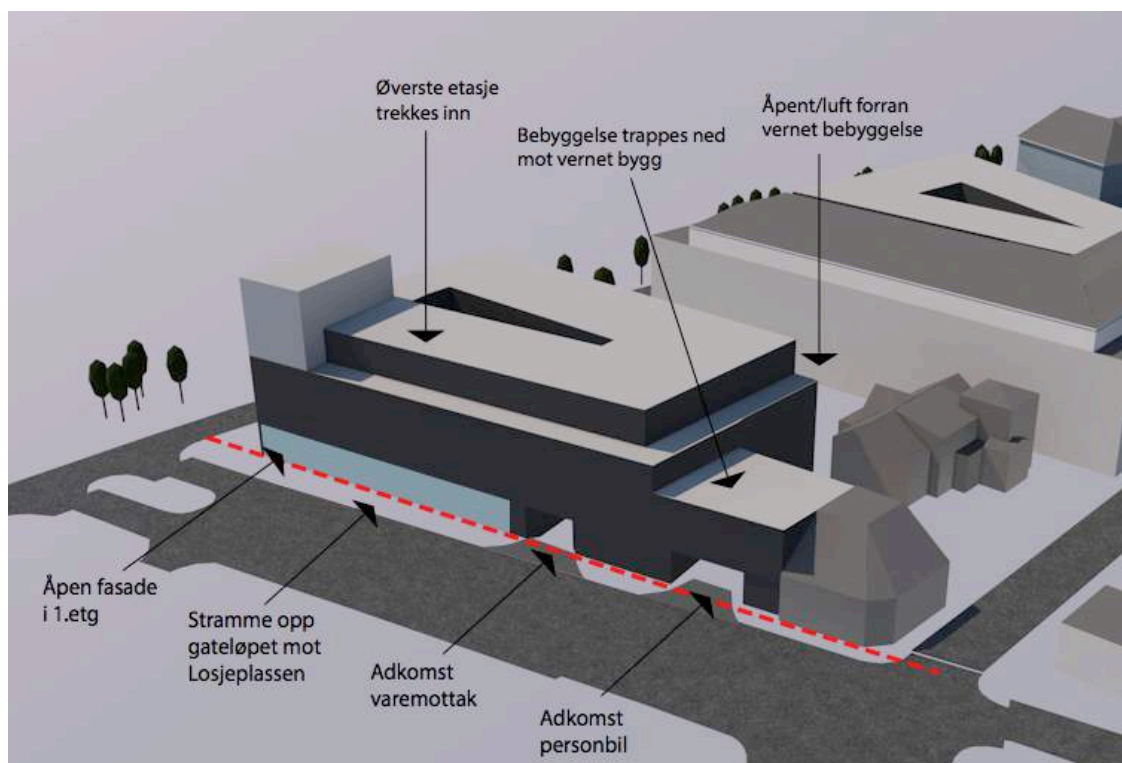
Foto som viser Ole Steens gate 18. Tilbygget mot syd, planlegges revet.

Fasader mot Losjeplassen – 1-alternativ (planforslaget):

Ved etablering av nybygg øst på eiendommen, må det tas hensyn til Gildehallen og Ole Steens gate 18. Det er spesielt sistnevnte som blir direkte berørt.

Ole Steens gate 18 har sine hovedfasader mot Ole Steens gate og Losjeplassen. Disse fasadene vil fortsatt fremstå uendret etter planlagte tiltak, med unntak av tilbygget som skal rives. Ved å rive tilbygget, vil bygget tilbakeføres til original stil, og således komme bedre frem.

De planlagte tiltakene vil bidra til å stramme opp kvartalet mot Losjeplassen og rydde opp i dagens trafikksituasjon som er svært utflytende. Det er ingen god organisering mellom personbiler og varelevering i dag, og dette vil bli vesentlig forbedret etter gjennomførte tiltak. Det stilles krav til at lokalene i 1.etasje mot Losjeplassen skal være utadrettet. Nytt bygg vil trappes i høyde ned mot den verneverdige bebyggelsen i nord, slik at høyden på nytt bygg samsvarer med mønehøyden på vernet bygg.



Illustrasjon som viser mulig utbygging av Losjeplassen 1, sett fra hjørnet Strandveien/Losjeplassen.

Etter at planlagte tiltak er gjennomført, vil arealene fremstå som ett stort samlet kvartal med bedre henvendelse til gateløpene. De nye byggene skal bygges i et moderne uttrykk, slik at kvartalet også gjenspeiler den historiske utviklingen, fra de små gamle byggene i Ole Steens gate, til de store bryggerilokalene, og med flere nye, mer kunderettete virksomheter.

For å få en tilpasning og en helhet, settes det krav til utforming, plassering og høyder.

Dette sikres gjennom bestemmelsene, og vil bidra til å binde byggene sammen. Det skal også legges vekt på å følge gesimslinjer og andre viktige fasadelinjer, slik at det dannes en helhet.

Gjennom utviklingen, åpnes det for mange nye funksjoner og en dobling av antall arbeidsplasser. Mot Strandveien vil den ikoniske fasaden bevares, samtidig som det stedvis tillates utkragede elementer som gjenspeiler en virksomhet i stadig drift og utvikling og som endrer seg i takt med tiden.

Grev Wedel plass 1 og 2 og Gildehallen vil fremstå som i dag, også etter planlagte tiltak. Ole Steens gate 18, vil endre karakter ved at tilbygget rives, og ved oppføring av ny nabobebyggelse. Innkjøringen for personbilene vil opprettholdes fra Ole Steens gate, vis a vis grev Wedel plass 2, og utformes mer som en gate, slik at «hjørnebygget» vil komme bedre til sin rett. Fasadens henvendelse mot gateløpet vil være uendret.

Ved å stramme opp kvartalet mot Losjeplassen, vil også Ole Steens gate 18 tre tydeligere frem. Nytt bygg vil danne en kontrast til det gamle bygget. Samtidig skal ny bebyggelse trappes i høyden for å tilpasse seg det vernede bygget, og det skal skapes nok avstand, slik at vernet bygg fortsatt blir lett lesbart.

2. Tiltakets innvirkninger på byliv og nærmiljø.

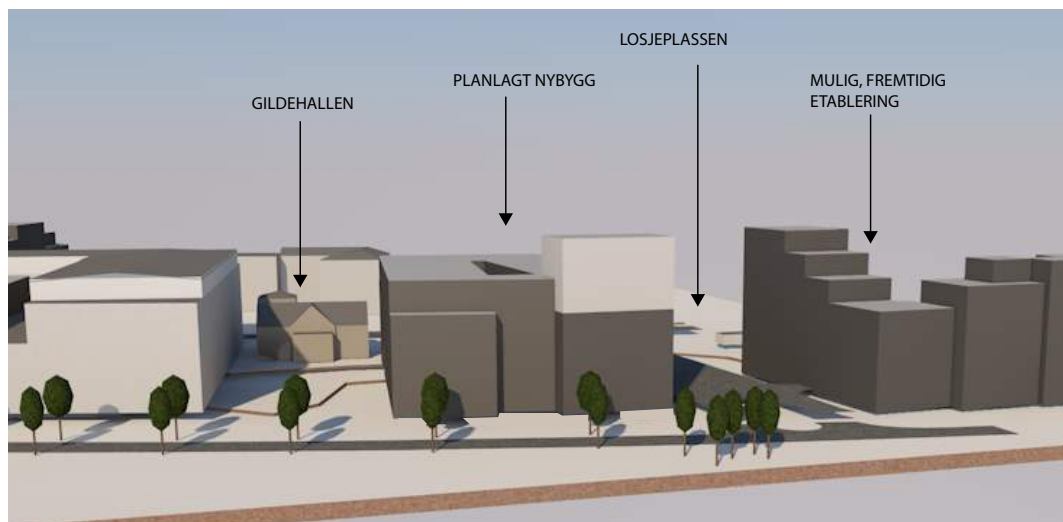
Virksomheten inne på området vil utvides med både flere kunderettede tilbud og flere leietakere. Dette vil bidra til å gi flere tilbud til Drammen, og flere nye, sentrale arbeidsplasser. Ny bebyggelse mot Losjeplassen skal være utadrettet i 1. etasje. Arealet mot Losjeplassen er i dag preget av mye bakkeparkering, mens det ved etablering av ny bebyggelse med fasade langs gateløpet, vil gi en strammere og mer bymessig gate. Sammen med planlagt prosjekt på Losjeplassen i øst, vil alléen på sikt fremstå mer som en urban bygate. Det vil skapes flere utadrettede fasader, slik at forbigående og besøkende kan få et større innblikk i produksjonen.

Fasader mot Losjeplassen – 0-alternativ:



Foto fra Losjeplassen. Ved å bygge ut til gatelivet, vil alléen fremstå som mer bymessig, og det vil bli mer attraktivt å bevege seg i denne gaten. I dag domineres alléen i hovedsak av biler.

Fasader mot Losjeplassen – 1-alternativ (planforslaget):



Illustrasjon som viser planlagt ny situasjon ved Losjeplassen.

Aass bryggeri er en viktig og sentral del av Drammens utvikling. Det er ikke mange slike virksomheter igjen i sentrale byområder. Det pågår flere planarbeid i nærområde, med mye boligbebyggelse. Den videre utviklingen av Aass sammen med tilgrensende kvartaler, vil bidra til en foretting, strukturering og byreparasjon av kvartalene øst for torget, og således bidra til å forlenge byen østover. Tiltakene vil også bidra til å skape større mangfold i sentrum med nye aktiviteter og flere arbeidsplasser.

Tidligere har sentrumsaktiviteten «stoppet» ved Erik Børressens allé, men ved å gi en variasjon av tilbud og fortette kvartalene mot Losjeplassen, vil dette gjøre områdene mer

attraktive. Ved at flere beboere flytter inn i sentrum og i kvartalene rundt Aass, vil også gatene bli tatt mer i bruk for fotgjengere og syklister. Fasadene mot gatene vil således på sikt bli viktigere, og en god variasjon i opplevelsene langs fasadene, som man får ved å bevege seg langs Aass bryggeri, bidrar til å gi fotgjengere og passerende positive opplevelser.

Tiltakene som planlegges vil bidra til økt byliv, og et godt og variert nærmiljø.

3. *Hvordan bidrar tiltaket til måloppnåelse for visjoner for utvikling av Drammen sentrum i forhold til overordnet planverk.*

I kommuneplanen står blant annet følgende målsettinger:

«Bevare byggegrenser mot marka og kulturlandskapet, satsing på å utvikle en mangfoldig, urban og tett by der det tilrettelegges for at mye av forventet vekst vil skje i bykjernen.»

«Å ta vare på og videreutvikle Drammens verdier og særpreg. Urbant mangfold, naturnærhet og kvalitet i de fysiske omgivelsene som et kjennetegn på Drammen.»

«Drammen og regionen skal ha en vekst i antall arbeidsplasser som over tid tilsvarer en arbeidsplass per to nye innbyggere. Flere lønnsomme bedrifter og flere arbeidsplasser. Utdanningstilbud og forskningsaktivitet på universitetsnivå.»

Disse visjonene for utvikling av Drammen sentrum, blir ivaretatt gjennom planforslaget. Videreutvikling av Aass vil bidra til vekst og variasjon av tilbud og arbeidsplasser sentralt i Drammen, og bidrar til vekst i bykjernen. Den planlagte utbyggingen vil tilpasse seg en mer urban situasjon ved fortetting og oppstramming av kvartalet. Beliggenheten er svært sentral, med kort vei for besøkende og ansatte som ønsker å gå/sykle eller reise kollektivt.

For å få en god byromsstruktur, er det spesielt utformingen av 1.etasje som vil være viktig å fokusere på. Utviklingen av planområdet vil kunne påvirke omkringliggende områder positivt ved å danne mer aktive, åpne og offentlige tilgjengelige virksomheter.

Ny bebyggelse vil bli høyere enn dagens bygg, og vil tilpasse seg høydene i nabokvartalet i nord samt planlagt bebyggelse på Losjeplassen øst. De nye høydene vil således sammenfalle med høydene i de tilgrensende kvartaler, og tilsammen vil det dannes en helhetlig utvikling av området.

De planlagte tiltakene vil *ikke* legge begrensninger for utvikling av andre omkringliggende arealer, men vil sammen med de pågående planene i området, bidra til en fortetting og økt utnyttelse med varierte tilbud slik at «sentrum» styrkes. Tiltaket vil således bidra til måloppnåelse for Drammen kommune.

4. *Hvordan tiltaket kan bidra til å sikre byvekst med kvalitet.*

Aass bryggeri har en viktig posisjon i Drammen, og er et viktig blikkfang, i det man

ankommer Drammen med tog, eller man kommer gående over bybroa fra Strømsø. Aass bryggeri har en lang historie, og en videre utvikling som sikrer bevaring av det gamle, men samtidig legger til rette for vekst og fremtidsrettet utvikling, bidrar til å styrke og bygge videre på historien til både Aass og Drammen. Utvikling av Aass vil bidra til en positiv byvekst, hvor kvaliteter i forhold til estetikk og historikk er ivaretatt. For å sikre en byvekst med kvalitetene som skissert, må dette sikres gjennom plankart og bestemmelser.

Gjennom planforslaget settes krav til høyder, byggegrenser, nedtrapping, tilbaketrekking og utkraging og estetikk. Vernet bebyggelse sikres med hensynssone på plankartet, og med tilhørende bestemmelser.

En byvekst som fortetter kvartalene innenfra, og etableres utadrettete fasader mot omkringliggende gater, vil bidra til å sikre en byvekst med kvaliteter, både for kvartalet internt og også for byen. Mer utadrettet virksomhet vil også bidra til å skape byliv og attraktive gateløp.

Avbøtende tiltak

Gjennom bestemmelsene er det valgt å konkretisere og begrense hvilke funksjoner som skal tillates. De planlagte tiltakene støtter opp om intensjonene i planmaterialet.

I tillegg er det satt krav i bestemmelsene til utforming, høyder og byggegrenser. Vernet bebyggelse sikres med hensynssone på plankartet og med tilhørende bestemmelser.

Konklusjon

Tiltaket vil bidra til å fortette i sentrum og gi Drammen by flere nye tilbud og arbeidsplasser. Aass har en unik historie og drift, og er en viktig identitetskaper i Drammen. Ved å gi rom for en utvidelse, kan driften opprettholde sin virksomhet sentralt på Bragernes i Drammen.

Planlagte tiltak vil ikke legge begrensninger for andre planlagte tiltak i nærområdet. Også etter planlagte tiltak vil Aass bidra sterkt til Drammens identitet. Den vernede bebyggelsen innenfor området hensyntas i den videre utviklingen.

5.3 Konsekvenser for Byform og Landskap

Innledning

Kvartalet er i kommuneplanen avsatt til erverv og bebyggelse (blandet formål) og som bevaringsområde. Arealene ligger på flaten ned mot elva, med åsen opp i bakkant mot nord. Bragernes torg med tilhørende gågater og handlegater ligger vest for kvartalet. Mot Brakerøya, øst for Holmenbrua, preges arealene mer av biltrafikk og industribebyggelse.

Kommunedelplan for sentrum er en plan for fortetting, utvikling og bevaring av omgivelseskvaliteter innenfor området som ble bygget ut etter 1800-tallets kvartalsplaner. Drammens kvartalsplaner følger

samme prinsipper som andre norske og svenske kvartalsplaner fra siste halvdel av 1800-tallet (byggehøyder var bestemt for å sikre tilstrekkelig dagslys i byrom, gårdsrom og bebyggelsen). Sentrumsplanen legger rammene for høyder i planområdet. Gjennom planarbeidet er det vurdert en stedvis høyere bebyggelse enn det som ligger som rammer i overordnet planverk, noe som vil innebære en utfordring av overordnede retningslinjer. Kvaliteter som ligger til grunn i Sentrumsplanen skal fortsatt sikres.

I kommuneplanens arealdel § 2.2. står følgende:

«Nye bygninger og anlegg samt endringer av eksisterende, skal utformes i samspill med omgivelsenes karakter og form. Bebyggelsen skal ha bygningsformer, volumer og materialvalg tilpasset omgivelsene, skal fremme gode gate og uterom, og ta vare på og utvikle eksisterende vegetasjon og landskapsbilde. Kulturverdier i bebyggelsen skal ivaretas, både ved ombygginger og nybygging. I alle plan- og byggesaker skal det inngå en redegjørelse for og vurdering av tiltakets estetiske sider, både i forhold til seg selv, til omgivelsene og til fjernvirkning.»

Ny planlagt bebyggelse, vil forholde seg til retningslinjene i bestemmelsen, og det sees på en helhetlig utvikling av kvartalet hvor nytt og gammelt integreres på en best mulig måte, og hvor hensynet til aktivisering av gaterommene ivaretas.

Utredningstema i henhold til planprogrammet

1. *Bylandskapet (lesbarhet, identitet)*
2. *Hvordan planforslaget påvirker og endrer bybildet, med nær og fjernvirkning*
3. *Byreparasjon og fortetting, hvordan er byrommets brukskvaliteter i dag og potensialet i forhold til fremtidig utvikling, behov for nytenking angående henvendelse mot omgivende gater og byrom.*
4. *Hvordan planforslaget ivaretar områdets estetikk og samspiller med omgivelsene i karakter og form, samtidig som det sikres variasjon i høyder og volumutforming.*

Dagens situasjon/0-alternativet

Kvartalet ligger i flatt terreng, med Bragernesåsen i bakkant. Sentrumsområdet på Bragernes er preget av relativt tett organisert kvartalsstruktur, der bebyggelsen i gjennomsnitt er 4 etasjer. Nærområdet er preget av kvartalsstruktur i en fortettings- og utviklingsprosess, med grønne/lunger parker stedvis i kvartalsstrukturen. Typologien er som hovedregel kvartalsbebyggelse, med næringsarealer i første etasje, og kontor/næring/boliger oppover i etasjene. Øverste etasje er gjerne tilbaketrasket fra hovedfasadelivet.

Byggene innenfor Aass-kvartalet varierer i høyder og uttrykk. De høyeste bygningselementene er "Det gamle bryggerhuset", samt flere gesimselementer langs sørfasaden, som stikker noe høyere en fasadens hovedgesims. Bebyggelsen innenfor planområdet varierer fra 2 til 5 etasjer. Området har et fortettingspotensiale som kan realiseres ved omorganisering av parkeringsarealer

og utvidelse/påbygg av eksisterende bebyggelse.

Kvartalet ligger på flaten, litt tilbaketrukket fra elven. Det er lite direkte kontakt mot Drammenselva, men fasaden mot Strandgaten danner en fin avgrensning og definisjon av elverommet. Fasaden er svært synlig i bybildet, og et viktig historisk bygg.

Utvikling i tråd med detaljplanen – alternativ 1

Planforslaget åpner for en fortetting innenfor eksisterende arealer. Det åpnes for nye høyder og utbygging av arealer som i dag preges av bakkeparkering og varelevering. Ved å fortette kvartalet, vil kvartalet bli bedre definert og mer enhetlig. Videre vil en utvikling som planlagt, bidra til å stramme opp tilliggende gaterom, slik at disse blir mer definerte. Det er mye grønt i området med elveparken og elva i syd, alléene i øst/vest og Grev Wedel plass i nord.

Drøfting av utredningstema i planprogrammet

1. Bylandskapet (lesbarhet, identitet)

Mange av kvartalene på Bragernes er tydelig markerte, og fremstår som enhetlige kvartaler, mens andre kvartaler er mer utglidende og udefinerte. Aass-kvartalet er av varierende karakter og lesbarhet. Aass-kvartalet favner i prinsippet 3 kvartaler, som bindes sammen med en tydelig identitet og funksjon.



Flyfoto som viser kvartaler som oppleves som enhetlige, og kvartaler som oppleves mer utglidende. Aass Bryggeri strekker seg over 3 kvartaler.

0-alternativet:

Aass har en sentral plassering og deler av fasaden mot Strandgate er et viktig landemerke i Drammen med en tydelig identitet. Fasaden danner et fint bakteppe for elverommet.

Mot Erik Børressens allé er det hjørnebygget mot Strandveien og Gamle Drammensbadet som er mest fremtredende. Grev Wedel plass nr.1 har en café med gårdsrom som henvender seg mot den grønne alléen.

Mot Ole Steens gate og Losjeplassen, er bebyggelsen og driften mindre tydelig og enhetlig, mye på grunn av udefinerte arealer som benyttes til trafikk og logistikk.



Foto – fasade mot Strandveien. Fasaden mot elva er et viktig element i bybilde, og er godt synlig. Fasaden er relativt lukket, men mot syd ligger den åpne Elveparken, noe som totalt sett gir et godt samspill og et attraktivt byrom. Fasaden er godt opplyst på kveldstid, noe som bidrar til å gi byrommet fine kvaliteter gjennom hele døgnet.



Foto fra Erik Børressens allé hvor det er flere, utadrettete virksomheter. Uteserveringen bidrar til byliv i gaten.



Foto fra Losjeplassen. Den åpne parkeringsplassen planlegges bebygd. I dag er denne delen av kvartalet litt udefinert og utglidende.



Foto fra Ole Steens gate. Fasaden langs denne gaten varierer i høyde og alder. Det er lite utadrettet virksomhet mot gaten. Det pågår en stor utbygging vis a vis Aass- kvartalet, Doyèn.

1-alternativet (planforslaget):



Illustrasjon som viser tiltak som vil bidra til å stramme opp kvartalet, og gjøre det mer lesbart.

De planlagte tiltakene vil bidra til at lesbarheten av kvartalet forsterkes. Identiteten og særpreget vil bevares, og de nye tiltakene vil bidra til å forsterkes bebyggelsen slik at det dannes et mer helhetlig kvartal.

Fasadene mot Erik Børressens allé bidrar allerede i dag til å aktivere gaterommet. Mot Strandveien gir dagens fasade en fin avgrensning av Elveparken.

Mot Losjeplassen og mot Ole Steens gate, vil de nye tiltakene bidra til å strukturere og rydde opp. I dag er det ingen fasader som henvender seg aktivt mot disse gaterommene, med unntak av inngangspartiene. Ole Steens gate vil, også etter planlagte tiltak, fremstå som en litt lukket fasade. Fasaden langs gaten varierer derimot i uttrykk med bebyggelse fra ulike tidsepoker, og er således en hyggelig fasade å bevege seg langs. I tillegg vil det planlagte parkeringshuset utformes med mye grønt.

Identiteten til Aass Bryggeri er i all vesentlighet tydelig, og deler av bebyggelsen, spesielt fasaden mot Strandveien, har svært høy lesbarhet. De planlagte tiltakene vil bidra til å gjøre hele kvartalet som helhet mer lesbart og mer enhetlig.

2. Hvordan planforslaget påvirker og endrer bybildet, med nær og fjernvirkning

Nærvirkningen vil endres ved flere av tiltakene. Enkelte av dagens bygg vil bli høyere, men det er nok i hovedsak nybyggene som vil endre nærvirkningen. Parkeringshuset mot Ole Steens gate og nybygget på Losjeplassen vil bli svært godt synlig, og endre kvartalet i stor grad. Påbygget som tillates kraget ut mot Strandgaten vil også bli godt synlig, spesielt dersom dette understøttes med søyler eller liknende. Tiltakene inne i kvartalet, som blant annet de nye tankene, vil ikke bli like synlige, og således ikke endre nærvirkningen i særlig grad.

Påbyggende mot Ole Steens gate og på Strandveien 9, skal være tilbaketrukket fra fasadelivet. Disse påbyggene vil i tillegg bli liggende høyt og ikke være synlige fra bakkenivå.

Fjernvirkningen vil ikke endres i særlig grad som følge av de planlagte tiltakene. Det bygges høyt og tett i flere av kvartalene rundt. De nye høydene vil derfor ikke stikke seg ut i området. Terrenget stiger mot nord, slik at den bakenforliggende bebyggelsen vil være synlig, også etter at planlagte tiltak er gjennomført.

Dersom man ser eiendommen fra Strømsø-siden, vil man i hovedsak se de nye høydene, men dette vil ikke ta silhuetten med marka i bakkant. Det vil være det planlagte bygget mot Losjeplassen, som også vil bli mest fremtredende for fjernvirkningen.

Fasader mot Strandveien – 0-alternativet:



Foto – fasade mot Strandveien.



Foto Aass Bryggeri sett fra Stasjonen.

Fasade mot Strandveien – 1-alternativet:



Foto Aass Bryggeri sett fra sydvest. De planlagte påbyggene vil bli synlige fra avstand, men fordi påbygget Strandveien 9 vil ligge tilbaketrasket, vil den særpregede fasaden som kjennetegner bedriften i dag, fortsatt være dominerende.



Foto Aass Bryggeri sett fra Stasjonen. De planlagte påbyggene vil bli synlige fra avstand, men fordi påbygget Strandveien 9 vil ligge tilbaketrukket, vil påbyggene ikke bli synlige fra bakkeplan. Den særpregede fasaden som kjenner tegner bedriften i dag, fortsatt være dominerende. De planlagte tankene inne i kvartalet blir lite synlige.

Fasader mot Strandveien – 0-alternativet:



Foto Aass Bryggeri sett fra Danvik på Strømsø. Fasaden mot Strandveien er relativt godt synlig. Planlagte påbygg, vil ikke gi merkbar endring av fjernvirkningen. Bakenforliggende bebyggelse ligger en gode del høyere, og økte høyder innenfor kvartalet vil ikke ta noen silhuett eller endre bybilde.



Foto Aass Bryggeri sett fra Drafnkollen på Strømsø. Fasaden mot Strandveien er relativt godt synlig. Planlagte påbygg, vil ikke gi merkbar endring av fjernvirkningen. Bakenforliggende bebyggelse ligger en gode del høyere, og økte høyder innenfor kvartalet vil ikke ta noen silhuett eller endre bybilde.

De planlagte tiltakene vil gi endret nærvirkning ved nyetableringer. Dette vil være positivt for å fortette arealer som i dag benyttes til trafikkarealer. Påbyggene vil i mindre grad endre nærvirkningen da de vil være lite synlig fra gatenivå. Påbyggene mot Strandveien vil være synlig på litt avstand som fra stasjonen og bybroa mm. Endringene vil ikke endre byggets karakter i vesentlig grad, og vil ikke endre bryggeriets fremtoning i bybildet. De nye høydene vil tilpasse seg høydene som planlegges i nabokvartalene, og vil ikke stikke seg ut i bybildet. Bryggeriet ligger på flaten, og med et terreng som stiger mot nord, vil de nye høyende ikke fjerne silhuetter eller endre bybildet sett på lang avstand. Det settes krav til utforming gjennom bestemmelsene. Det er viktig at ny bebyggelse tar opp noe av rytmen og inndelingen av fasadene, slik at påbyggene tilpasser seg de eksisterende byggene.

3. *Byreparasjon og fortetting, hvordan er byrommets brukskvaliteter i dag og potensialet i forhold til fremtidig utvikling, behov for nytenking angående henvendelse mot omgivende gater og byrom.*

Det er i dag i hovedsak Erik Børressens allé som benyttes av myke trafikanter. Langs Ole Steens gate er det lite gang- og sykkeltrafikk, og langs Engene beveger flesteparten seg langs Elveparken fremfor fortauet langs Aass bryggeri sin fasade. Losjeplassen er i hovedsak preget av biler.

Fasadene mot Erik Børressens allé er åpne og publikumsrettede, og bidrar positivt til å skape liv langs alléen. Alléen ligger i enden av gågaten/handlegaten i sentrum, og det er kort avstand til andre funksjoner.

Den planlagte utviklingen, vil bidra til en mer bymessig situasjon også mot Losjeplassen. Her vil ny bebyggelse bidra til å gi liv til gaterommet, ved å etablere åpne vindusrekker i 1.etasje. På sikt med planlagt boligutvikling på Losjeplassen i øst, vil denne alléen kunne bli en mer attraktiv allé, med nærhet til elveparken.

Langs Ole Steens gate er det i dag relativt få som går/sykler. Dette blir en mer nordvendt «bakside» til den solfylte Elveparken hvor mange foretrekker å bevege seg langs. Langs

Ole Steens gate vil det, også etter planlagte utbygging, bli en del trafikk. Det er ikke planlagt utadrettet virksomhet langs denne fasaden, men det skal sikres god adkomst for ansatte, syklende og gående, så vel som kjørende. Hovedatkomstene til anlegget er etablert mot Ole Steens gate, og vil opprettholdes etter utbyggingen.

Ved etablering av flere arbeidsplasser, vil det også være aktuelt å etablere uteterrasser og benytte takene som en del av virksomheten og oppholdssoner for ansatte.

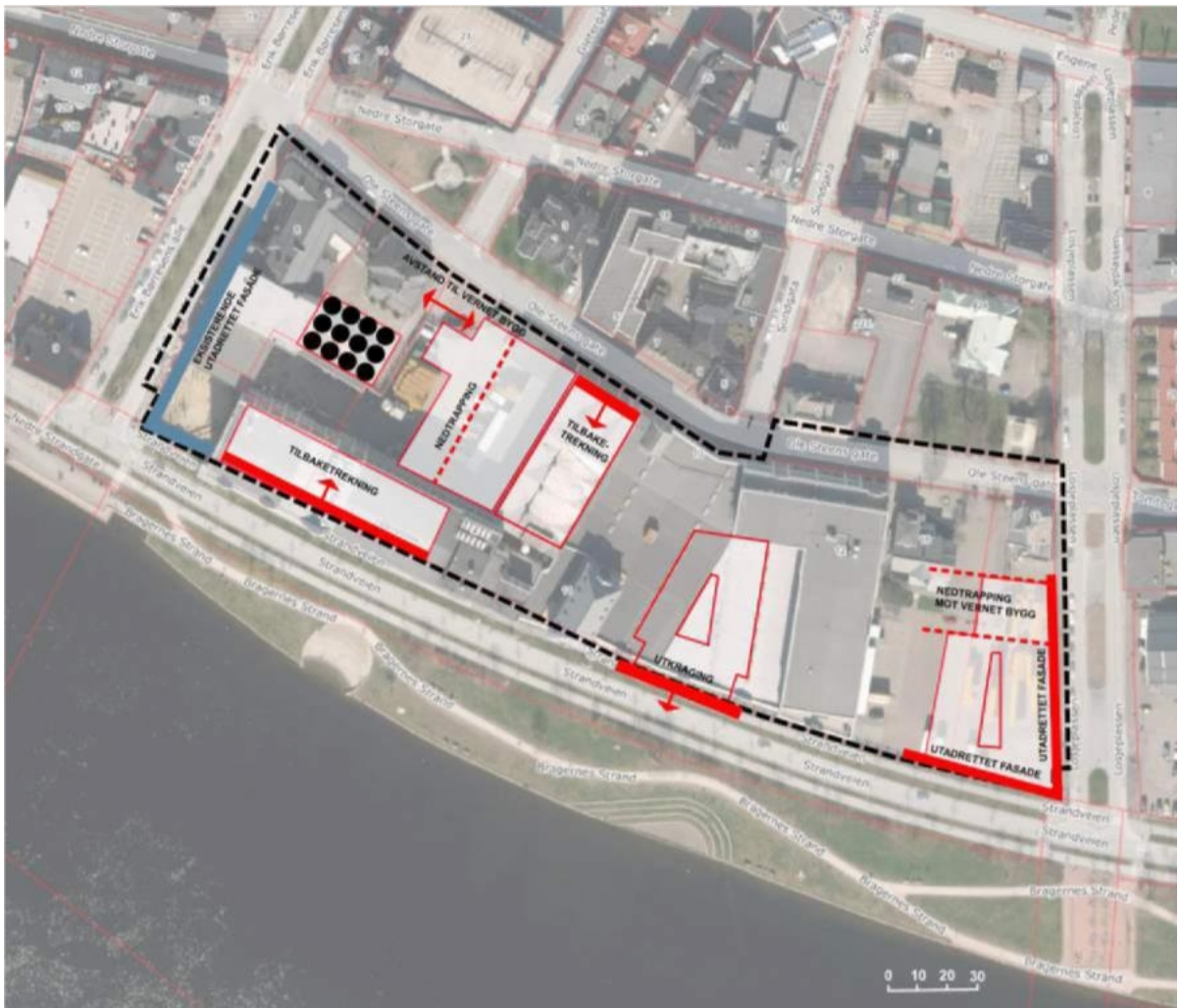
Det vil komme flere beboere i nabokvartalene, noe som kan bidra til økt liv i gaten. Nytt hovedsykkelnett er planlagt i parallellgaten, Nedre Storgate, og mye av sykkeltrafikken vil nok på sikt gå her, i tillegg til langs Elveparken. Utforming av nye Grev Wedel plass, vil kunne føre til en mer aktivisering av Ole Steens gate. På sikt kan man tenke seg at det blir mulig å etablere en mer åpen fasade på gateplan også her. Det foreligger også mulige planer for etablering av en heis/sklie på fasaden langs Strandveien. Dette kan bli en attraksjon, sammen med ny bebyggelse på hjørnet Strandveien/Losjeplassen, hvor det også blir gode muligheter for aktivisering.

Kvartalet ligger i en del av sentrum hvor det pågår store endringer og hvor bruksmønsteret kan komme til å endres fra det vi ser i dag. Spesielt vil mange nye beboere i sentrum kunne føre til en endret bruk av gaterommene. Flere arbeidsplasser, og på sikt flere som velger å gå/sykle, kan bidra til å aktivisere gater som ligger mer øde i dag. Til tross for store endringer i byutviklingen vil nok fortsatt de solrike plassene og gatene, som Elveparken, være de som er mest attraktive å bevege seg langs.

4. Hvordan planforslaget ivaretar områdets estetikk og samspiller med omgivelsene i karakter og form, samtidig som det sikres variasjon i høyder og volumutforming.

Innenfor kvartalet, er det en blanding av ulike bebyggelse, både i størrelse, tidsepoke, estetikk, stil og materialbruk. Det er viktig at ny bebyggelse hensyntar eksisterende bebyggelse, samtidig som det ikke skal være kopi av de gamle husene. Gjennom planforslaget sikres det at det opprettholdes variasjon i høyder, volumer, uttrykk og tidsalder. Fasaden mot Ole Steens gate er en lang fasade å bevege seg langs, og variasjon mellom gammel og ny bebyggelse, ulike høyder og uttrykk, bidrar til å gjøre dette gaterommet mer spennende å bevege seg langs.

Mot alléene blir henvendelsen mer utadrettet. De nye høydene og de planlagte nybyggene tilpasser seg omkringliggende planer og eksisterende bebyggelse internt i planområdet. Enkelte bygningselementer får lov å skille seg ut, mens andre elementer skal underordne seg eksisterende bebyggelse.



Illustrasjon som viser tiltak som sikres gjennom planforslaget. De nye tiltakene skal hensynta eksisterende bebyggelse innenfor kvartalet.



Aksonometri som viser hvilke tiltak planen åpner for og hvordan volumene vil tilpasse seg både eksisterende bygg, nye planlagte tiltak og vernet bebyggelse. Påbygget i Strandveien 13 og hjørnepunktet i krysset Strandveien x Losjeplassen, får lov å stikke seg frem, mens den øvrige bebyggelsen underordner seg eksisterende bebyggelse.

Avbøtende tiltak

Det settes krav til utforming av ny bebyggelse, slik at denne tilpasser seg den allerede etablerte bebyggelsen. Det stilles også krav til nye høyder, byggegrenser, tilbaketrekking og utkraging. Ny bebyggelse mot Losjeplassen skal være utadrettet i 1.etasje.

Det settes krav til utforming, og krav for å hensynta vernet bebyggelse. Med disse tiltakene sikrer man at kvartalet utvikles helhetlig og med tanke på byen og omkringliggende gaterom.

Konklusjon

Nærvirkningen vil endres mest mot Ole Steens gate og Losjeplassen hvor de nye byggene planlegges etablert. Påbyggene vil ligge relativt høyt, og er mindre synlige fra omkringliggende gater. Påbyggene vil likevel være synlige fra relativt nær avstand, som sett fra bybroa og stasjonen.

Til tross for økte høyder, vil ikke fjernvirkningen endres i vesentlig grad. Deler av ny bebyggelse mot Strandveien får lov til å krage ut, og vil således bli mer synlig enn påbyggene som skal tilbaketrekkes fra gatelivene. På grunn av topografien i Drammen, vil påbyggene gli inn i omgivelsene, og ikke skille seg ut i vesentlig grad. Silhuetten vil ikke endres som følge av planlagte tiltak.

Planlagte tiltak vil rydde opp og stramme opp kvartalet. Dette kan bidra til å styrke kvartalet som helhet, øke lesbarheten og tydeliggjøre identiteten. I tillegg vil variasjon i bygningshistorikken, synliggjøre bedriftens historiske utvikling. Som følge av utviklingen i hele området, vil nye gater kunne få en ny og endret bruk, og Losjeplassen kan bli en allégate med økt urbanitet med flere tilbud for publikum og således en mer attraktiv møteplass.

En utvikling i tråd med forslaget vil sikre at kvartalet markeres tydeligere, og fremstår enda mer helhetlig enn i dag. Fasaden mot Strandveien er svært godt synlig, og med utvidelse i høyden, er det viktig ikke å endre/ødelegge identiteten til bryggeriet.

Bygget mot Losjeplassen skal være relativt åpent i 1.etasje, som kan bidra å gi et løft til alléen og dette byrommet. Ved å stramme opp, fortette og rydde opp i hele kvartalet, vil dette kvartalet, sammen med flere tilgrensende kvartaler, kunne bidra til å utvide sentrum østover.

5.4 Konsekvenser for Byrom og Sammenhenger

Innledning

Med en ønsket utvikling av kvartalet som beskrevet, er det viktig at planforslaget sikrer god sammenheng med omgivelsene, ivaretar de trygge gangforbindelsene, og forholder seg til etablerte sikt- og forbindelseslinjer.

I kommuneplanens bestemmelser § 3.1 står følgende: «Ved fortetting og utbygging av nye og eksisterende byggeområder skal den overordnede grønnstrukturen ivaretas og utvikles,

herunder turveier, tråkk og andre gang- og sykkelforbindelser til marka og vassdrag, sammenhengende grøntdrag, grønne lunger og områder for lek og rekreasjon.»

Planområdet grenser til flere viktige grøntstrukturer, Grev Wedel plass (som er under arbeid, og skal ferdigstilles høsten 2018), Elveparken og de grønne allé-gatene; Losjeplassen og Erik Børresens allé.

Utredningstema i henhold til planprogrammet

- 1. Opplevelseskvaliteter byrom (brukskvaliteter, attraktivitet tilgrensende byrom, barrierevirkninger, tilretteleggelse av byrom for mer intensiv bruk).*
- 2. Funksjonelle og visuelle forbindelser / sammenhenger. Hvordan innvirker tiltaket på og i hvilken grad videreføres gang- sykkel, sikt og grøntakser i området?*
- 3. Hvordan ny bebyggelse kan skape liv i omkringliggende gatenett*
- 4. Hvordan sikre at det er naturlige overganger mellom arealer med ulik grad av privathet/offentlighet.*

Dagens situasjon/0-alternativet

Dagens bebyggelse viderefører ikke siktlinjene/gatene Gjetergata og Sundgata mot elven, som i tidligere tid var viktige og tydelige akser. Kvartalet og bebyggelsen har utvidet seg gjennom tiårene som følge av virksomhetens vekst og utvikling. Bebyggelsen har lange sammenhengende fasader i øst-vest retning sammenliknet med de fleste andre kvartalene på Bragernes, og har ingen interne krysningsmuligheter eller tverrforbindelser for gående.

Losjeplassen mot øst er en grønn bygata som danner en tydelig akse ned mot elven. I temakart for Kommunedelplan for sentrum er Losjeplassen pekt på som en viktig akse mellom park og elv. Parkeringsarealet tilliggende denne aksen gjør at det potensielt stramme gateløpet mister noe "effekt" når den når planområdet. Området er preget av å være noe utflytende og ustrukturert.

Langs Ole Steens gate og Losjeplassen ligger bebyggelsen tett på gateløpet, unntatt ved innkjøringen til bryggerianlegget. Åpningen inn til bryggeriet fungerer som en bakside, og blir et opphold i det ellers stramme gateløpet.

Erik Børresens allé fremstår også som en tydelig akse med mot elven med en del grønt og bakkeparering.

Elverommet er ellers en viktig rekreasjonsarena, grønn, frodig og solfylt. Aass-Kvartalene omkranses således av tre grønne akser.

Utvikling i tråd med detaljplanen – alternativ 1

Planforslaget viderefører utvikling og henvendelse mot alléene hvor det er aktive 1.etasjer.

Losjeplassen har et stort potensiale, og vil fremstå som en mer definert og attraktiv allé ved å erstatte deler av dagens trafikkareal med en utadrettet fasade. Det vil ikke legges opp til mye grønt innenfor

planområdet, men unntak av enkelte takterrasser.

Drøfting av utredningstema i planprogrammet

1. *Opplevelseskvaliteter i byrom (brukskvaliteter, attraktivitet tilgrensende byrom, barrierevirkninger, tilretteleggelse av byrom for mer intensiv bruk).*

Av tilgrensende byrom som benyttes til opphold, er det i hovedsak Elveparken og Erik Børressens allé som benyttes i dag. På hjørnet Erik Børressens allé og Ole Steens gate, i enden av gågata, er det et bakeri med uteservering og flere publikumsrettede virksomheter som bidrar til å gi liv til allé-gaten.

Det pågår arbeider med opparbeidelse av Grev Wedel plass. Opparbeidelse av denne plassen kan bidra til å aktivisere deler av Ole Steens gate i større grad. Sammen med flere nye beboere i Doyèn, vil opparbeidelse av denne plassen, kunne gi mer liv til gatene og skape et mer attraktivt uterom for opphold og lek.

Fasadene mot Strandveien og Ole Steens gate er lukkede, og Ole Steens gate ligger også i skyggen. Dette bidrar til at det er lite attraktivt å benytte denne gaten til opphold. Kvartalet er langt, uten siktlinjer ned til elven, og blir mer en ferdselsåre enn et oppholdssted. Denne gaten vil forbli en «bakside» også etter planlagte tiltak.

Bebyggelsen som hindrer siktlinje i gatene Gjetergata og Sundgata, lukker og stenger inne kvartalet, og gir Ole Steens gate et litt mørkere og mer lukket preg enn dersom siktlinjene hadde vært opprettholdt ned til elva.

På den andre siden har den lange fasaden mot Strandveien i syd blitt et viktig landemerke /fondmotiv i Drammen, og ønskes derfor opprettholdt. Fasaden er en viktig avgrensning og omkransning av elverommet.



Foto som viser uteservering mot Erik Børressens allé.



Illustrasjon som viser hvordan Grev Wedel plass planlegges anlagt (ferdigstilles høsten 2018). Dette kan bli et nytt møtepunkt.



Foto som viser elveparken forbi planområdet.

Det er enkelt å krysse ned til elven ved begge alléene, og Strandveien oppleves ikke som noen stor barriere, selv om man kan måtte stå å vente litt på grønt lys. Det er oversiktlig i begge kryssene og lett å orientere seg. Alléene er videre godt opplyste, og det oppleves trygt å ferdes i området.

For å tilrettelegge for byrom med mer intensiv bruk, vil det være viktig å skape gode og varierte byrom og samlingssteder og tilbud. Nye Grev Wedel plass sammen med det allerede etablerte bakeriet på hjørnet av Erik Børressens allé, vil kunne bli en enda mer attraktiv møteplass, og en forlengelse av gågaten.

Langs Losjeplassen, vil tiltaket bidra positivt ved at bakkeparkeringen fjernes, og ved at det etableres bebyggelse med vindusfasader i 1. etasje. Dette alene vil ikke være nok til at alléen blir et samlingspunkt og nytt møtested, men det kan bidra til å øke bruken av alléen, og gi de gående/syklende en mer spennende akse å bevege seg langs. Sammen med tiltakene som planlegges ved Losjeplassen i øst, hvor det åpnes for boliger og et

serveringssted, kan denne aksen og hjørnene ned mot Strandgata også på sikt bli et sted for opphold.

Kvartalet vil etter planlagte tiltak og i sammenheng med pågående planer i nabokvartalene, bidra til å aktivisere tilgrensede akser, plasser og gater i større grad. Kvartalet gir en variasjon av opplevelser med ulik grad av offentlige og private arealer, åpne og lukkede fasader og volumer og uttrykk. Totalt vil de planlagte og pågående prosjektene i nærområdet, bidra til å styrke denne delen av sentrum.

2. *Funksjonelle og visuelle forbindelser / sammenhenger. Hvordan innvirker tiltaket på og i hvilken grad videreføres gang- sykkel, sikt og grøntakser i området?*

Siktaksene mellom kvartalene som er gjeldende for de fleste kvartalene på Bragernes er ikke eksisterende ved Aass-kvartalet. Dette som følge av bryggeriets vekst og utvikling over tid. Dette vil heller ikke endres som følge av planforslaget, og forblir dermed en barriere som lukker kvartalet mer inne.



Foto av Drammen 1968, som viser de tidligere aksene ned til elven. (Drammen byarkiv)

0-alternativet:

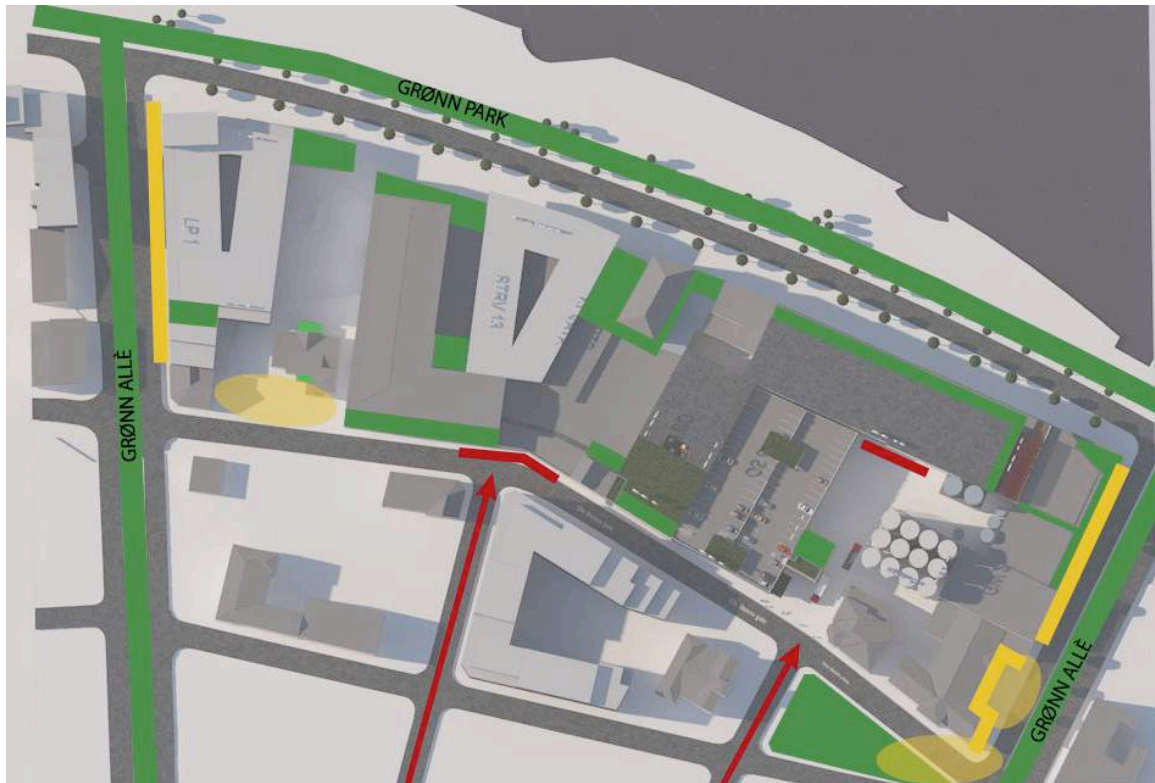


Diagram som viser hvordan kvartalet stenges mot Gjetergata og Sundgata. Allé-gatene opprettholdes som viktige, grønne forbindelser.

De grønne alléene som binder sammen åsen og elva, skal bevares. Nedre Storgate forbi Grev Wedel plass, er fremtidig hovedsykkelvei.

Tiltaket bidrar til å rydde opp i en rotete trafikksituasjon, slik at forholdene for gående og syklende blir bedre og mer oversiktlig etter at planlagte tiltak er gjennomført. Det er ikke planlagt tverrforbindelser gjennom planområdet. Dette da eksisterende bebyggelse ligger i omlag hele kvartalets lengde langs Strandveien. Det er derfor ikke mulig å etablere gode snarveier ned til elven. Internt i kvartalet vil det også etter gjennomførte tiltak være en del logistikk og trafikk, slik at en eventuell tverrforbindelse vil komme i konflikt med tungtrafikken/varelevering og virksomhetens aktivitets forøvrig, og er således ikke aktuelt.

1-alternativet (planforslaget):



Illustrasjon som viser de grønne forbindelsene som omkranser kvartalet. Eksisterende bebyggelsen skaper barrierer, så man ikke får siktlinjer og forbindelser ned til elva. Aktive fasader og plasser vil i hovedsak være rettet mot de to alléene.

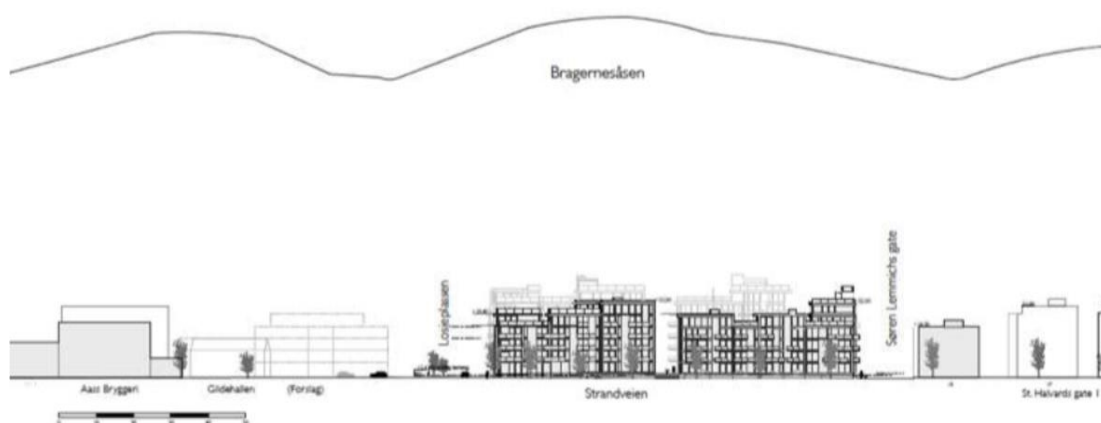


Diagram som viser viktige forbindelser til torget. Planforslaget endringer ikke dagens forbindelser.

3. Hvordan ny bebyggelse kan skape liv i omkringliggende gatenett

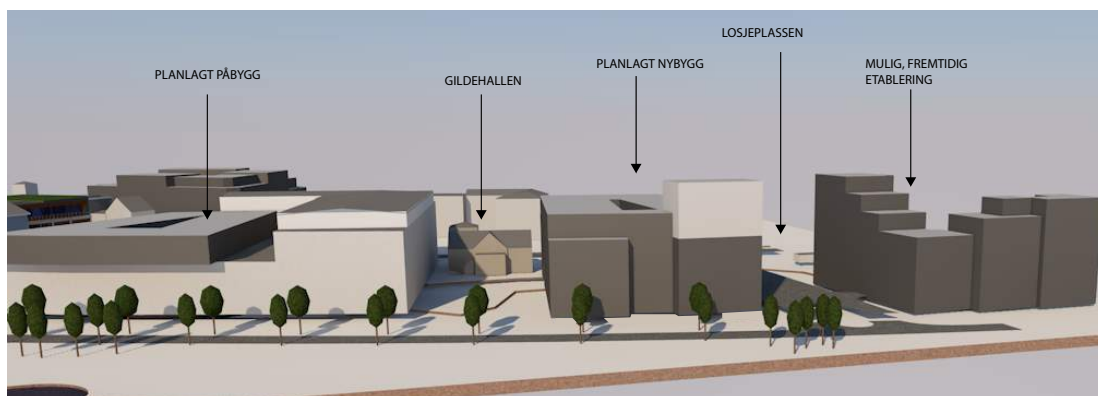
Det er i hovedsak ny bebyggelse på hjørnet Losjeplassen/Strandveien som vil bidra til å skape mer liv i omkringliggende gatenett. Alléen vil endre karakter også etter planlagte tiltak på Losjeplassen øst.

De andre, planlagte tiltakene vil i mindre grad bidra til å aktivisere uterommene, men vil bidra til å strukturere og tydeliggjøre kvartalets avgrensning, og lage en mer oversiktlig trafikksituasjon.



Illustrasjon som viser planlagt utvikling på Losjeplassen Øst, LOF arkitekter AS.

1-alternativet (planforslaget):



Illustrasjon som viser mulig utvikling på Losjeplassen 1.

4. *Hvordan sikre at det er naturlige overganger mellom arealer med ulik grad av privathet/offentlighet.*

Arealene rundt driften er i hovedsak private og lukkede. Ved etablering av flere utleiearealer og flere kontorer, vil dette endres.

Mot Erik Børresens allé, trekkes den offentlige gaten delvis inn i kvartalet (uteserveringen). 1. etasje mot alléen fremstår også offentlig på grunn av virksomhetene som er etablert her. Hjørnelokalet mot Strandgaten er bevisst åpnet med store glassfelt for at forbigående skal kunne få et innblikk i driften. Dette bidrar også til å offentliggjøre bryggeriet, og gir et fint innslag i gaten.

Internt i kvartalet, fremstår arealene private, og det er ikke naturlig å bevege seg inn dit i dag. Arealene er også lukkede på grunn av sikkerhetsmessige hensyn.

Planforslaget åpner for utvidelse av store kontorarealer, utadrettede virksomheter, aktivitetssenter, i tillegg til tiltak som vil tilknyttes driften direkte.

Mot Losjeplassen, planlegges virksomheten helt ut i gatelivet, men ved å etablere publikumsrettet virksomheter i 1. etasje, vil også denne alléen oppleves mer tilgjengelig og offentlig.

Ved etablering av nye arbeidsplasser og utadrettede virksomheter, vil dette tiltrekke seg både mange besøkende og flere ansatte. Nye virksomhetene vil kunne gi økt liv og bruksverdi til kvartalet. Det vil være viktig at kontorer med kunderettet virksomhet for en tydelig annonsering på bakkeplan, slik at det blir enkelt å orientere seg. Adkomstene kan enten markeres i fasaden ved å skille seg ut/stikke seg noe frem, eller ved å åpne opp med glass.

Hovedadkomsten for ansatte er i dag fra Ole Steens gate. Dette vil opprettholdes også etter planlagte tiltak. For publikum, vil det bli adkomster fra alle gatene, så nær som Strandgata, men den publikumsrettede virksomheten vil i all hovedsak knyttes opp mot 1. etasjene i allé-gatene. Grepene som skal tas for å stramme opp trafikksituasjonen, vil også bidra til å skape et tydeligere skille mellom private og offentlige arealer.

Tydeliggjøring av publikumsadkomster sikres gjennom bestemmelsene. Det skal også sikres åpne fasader i 1. etasje mot Losjeplassen.

0-alternativet:



Markering av adkomst ved bruk av farge. Det er et klart skille mellom offentlig og privat. Dette forblir uendret ved nye tiltak.



Markering av adkomst ved bruk av mye glass og aktivisering av 1.etasje mot Erik Børresens allé. Det offentlige rommet trekkes delvis inn i kvartalet. Denne situasjonen blir uendret som følge av planforslaget.



Store glassfelt bidrar til å offentliggjøre driften som foregår på innsiden, og gir et fint liv til gaterommet. Det offentlige får på denne måten delvis ta del i virksomhetens drift.



Mot Strandveien ligger en lukket bebyggelsen ut i gatelivet og ellers markere et gjerde ved parkeringen mot Strandveien og Losjeplassen overgangen mellom offentlige og private arealer.



Mot Losjeplassen er arealene utglidende og mindre definerte. Her er det i hovedsak portene og gjerdene som skiller offentlige og private arealer, uten at dette er helt avklart i dag.



Diagram som viser de offentlige gatene som omkranser kvartalet. Internt i kvartalet fremstår arealene private. Mot Ole Steens gate er arealene noe utglidende, og overgangen mellom offentlig og privat noe mindre definert.

Ved oppstramming av kvartalet, vil i all hovedsak ny bygningsmasse skille mellom private og offentlige arealer, og fortauet vil danne den naturlige avgrensningen. Av de virksomhetene som skal være offentlige, må dette markeres ved bruk av mye glass og tydelig annonsering, slik at dette blir lett lesbart. Det er ikke planlagt etablering av flere nye, offentlige plasser annet enn den som allerede er etablert i Erik Børresens alle og nye Grev Wedel plass.

1-alternativet (planforslaget):



Diagram som viser hvordan planlagte tiltak vil stramme opp deler av gateløpet mot Ole Steens gate og mot Losjeplassen. Aktive fasader mot alléene, vil gi mindre privatisering av arealene. De grønne aksene beholdes, og bidrar til å avgrense kvartalet på en fin måte.

Avbøtende tiltak

Mot Losjeplassen, vil ny bebyggelse utformes med åpne glassfelt i 1.etasje, noe som vil bidra til økt aktivisering av gaterommet. Dette sikres gjennom bestemmelsene. Nye avkjøringer og byggegrenser ut i gatelivet sikres også gjennom kart og bestemmelser. I tillegg settes det krav til estetikk og utforming, samt markering av adkomster for publikum.

Konklusjon

En utvikling i tråd med forslaget, vil bidra til å stramme opp kvartalet, og tydeliggjøre skillet mellom de offentlige gaterommene og den private virksomheten. Tiltakene vil videre bidra til å aktivisere Losjeplassen. Oppstramming og bevisst aktivisering av alléene vil knytte kvartalet sammen med omkringliggende gater/alléer og byrom. Med flere andre pågående prosjekter i nærområdet, vil tiltakene fortette og styrke denne delen av sentrum.

Nye Losjeplassen 1, er det tiltaket som vil få størst betydning for tilliggende gaterom. Her vil kvartalet få en ny og tydelig avgrensning, med offentlige tilbud i 1.etasje.

Ut over dette, vil tiltakene ikke påvirke byrommene i særlig grad. Erik Børressens allé og Elveparken (Strandgata) fungerer godt som attraktive møteplasser. Disse er offentlig, gode møteplasser. Oppgradering av Grev Wedel plass, kan sammen med Grev Wedel plass 1, bidra til en forlengelse av gågaten, og gi en økt bruk av disse arealene.

Økte tilbud innenfor kvartalet vil føre til økt bruk. Det er lett å orientere seg, og eksisterende grøntdrag (alléene) og siktlinjer opprettholdes. Siktlinjene fra Gjetergata og Sundgata sperres av eksisterende bebyggelse. Dette vil ikke endres som følge av planene.

Det er ellers få barrierer til tross for en god del trafikk. Det er godt tilrettelagt for gående og syklende, med fortau, gang- og sykkelveier, turveier og lysregulerte kryss.

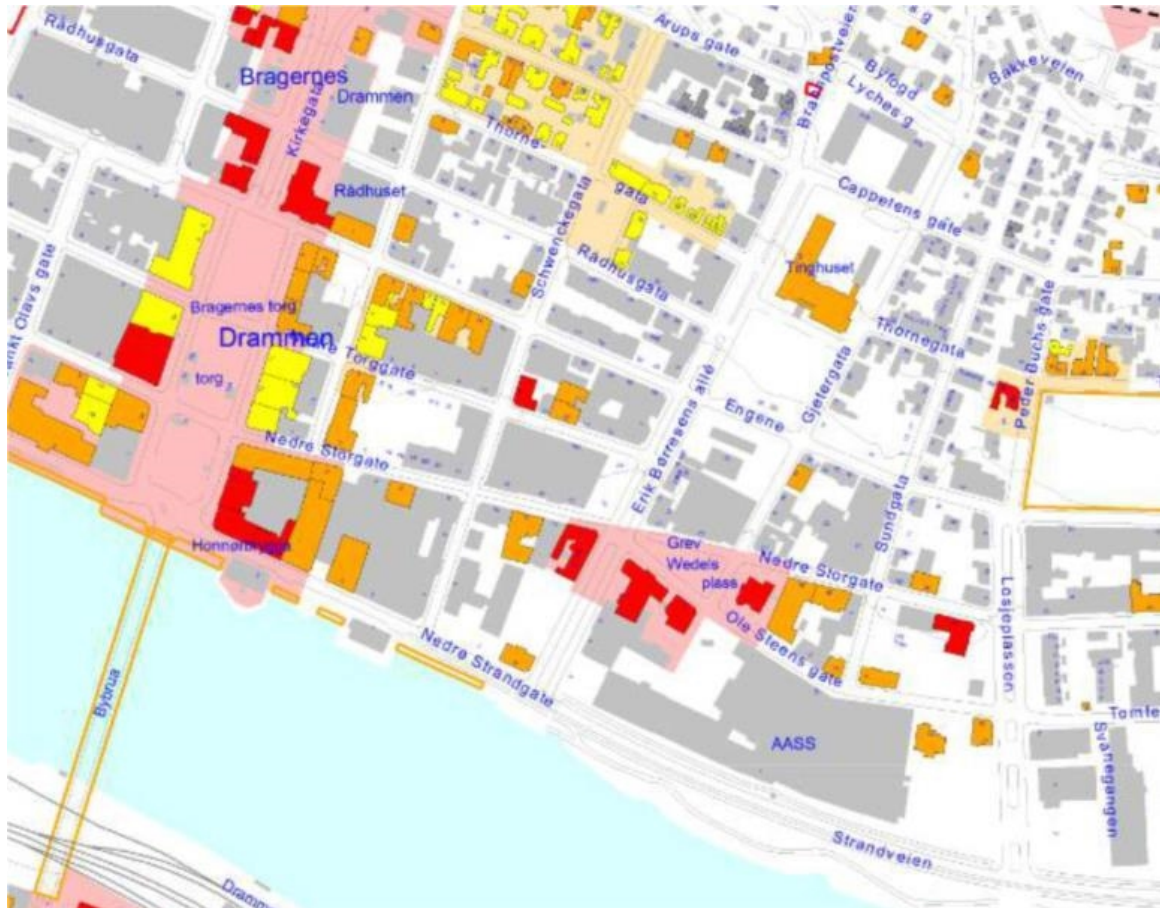
5.5 Konsekvenser for kulturminner-/miljø

Innledning

Deler av det foreslåtte planområdet omfattes i Sentrumsplanen av «bevaringsområde».

Bevaringsområdene skal videreføres som hensynssone «kulturminner» i reguleringsplanen. De aktuelle byggene sikres med hensynssone på plankartet og med tilhørende bestemmelser.

Kulturminnene innenfor kvartalet utgjør del av Grev Wedel plass og Ole Steens gate.



Kulturminneregistrering fra Drammen kommune. Rosa felt viser kulturmiljø med svært høy verneverdi. Rødt viser bygg med svært høy bevaringsverdi – A, orange viser bygg med høy bevaringsverdi – klasse B.

Utredningstema i henhold til planprogrammet

1. *Hvordan tiltaket tilpasser seg eksisterende bebyggelse hva gjelder form, høyder og utnyttelse*
2. *Hvordan tiltaket bidrar til å gi tilstrekkelig med lys og luft til eksisterende kulturminner.*
3. *Hvordan tiltaket bidrar til å opprettholde viktige rom/mellomrom til de bevaringsverdige bygningene.*
4. *Hvordan eksisterende, bevaringsverdig bebyggelse kan inkluderes i ny transformasjon og utvikling.*

Dagens situasjon/0-alternativet

Det er laget en kulturminneregistrering for alle kulturminnene i kommunen.

I kvartalets nordvestre hjørne ligger "Gamlebadet" og "Lorentzengården". Disse er avmerket i

kommunens kulturminneplan med svært høy verneverdi, og har en sterk identitet på Bragernes. Byggene ligger tilgrensende Grev Wedels plass med lite parkanlegg og "Onsagergården". De bevaringsverdige byggene kjennetegnes av høy arkitektonisk kvalitet, og er en viktig historisk bygningskonsentrasjon på Bragernes.

"Gamle Drammensbadet" er et av de mest typiske jugendstilbygningene i Drammen, og har en sterk identitet på Bragernes. Bygget har i hovedsak henvendelse mot Grev Wedels plass, og har utadrettet virksomhet i form av servering i første etasje mot gate på hjørnet Grev Wedels plass/Erik Børresens allé.

"Lorentzengården" ligger også mot Grev Wedels plass i tilnærmet samme fasadeliv som "Gamle Drammensbadet".

Langs Erik Børresens allé er det senere oppført nyere bygg av varierende dato og karakter. Det er dannet et åpent rom i tilknytning til "Gamle Drammensbadet" mot vest, som danner et lite byrom.

I tilknytning til dagens store parkeringsplass i øst ligger to eldre bygninger, "Gildehallen" med adresse Ole Steensgate 16 og hjørnebygget Ole Steens gate 18. Disse er merket med høy verneverdi. Det er ingen offentlige henvendelser ut mot gaten i denne delen av planområdet.

Utvikling i tråd med detaljplanen – alternativ 1

Planforslaget viderefører vern av de avmerkede bygningene i kulturminneplanen. Videre planlegges ny bebyggelse, slik at ikke den vernede bebyggelsen forringes.

Grev Wedel plass 1:



Historisk bilde av Grev Wedel plass 1, med N. Storgt. 16/EBB. allé 5 i bakgrunnen. (Drammen byarkiv)



Foto Grev Wedel plass 1, Gamle Drammensbadet, med N. Storgt. 16/E.B. allé 5 i bakgrunnen, dagens situasjon.

Grev Wedel plass 2:



Foto av Grev Wedel plass 2, Lorentzengården. Bygget er utformet som en hjørnebygning, fra den gangen bygningen avsluttet kvartalet og Gjetergata fortsatte ned til elven.

Ole Steens gate 18:



Foto av Ole Steens gate 18, med henvendelse mot Ole Steens gate og Losjeplassen.

Ole Steens gate 16:



Foto av Gildehallen, Ole Steens gate 16.

Drøfting av utredningstema i planprogrammet

1. *Hvordan tiltaket tilpasser seg eksisterende bebyggelse hva gjelder form, høyder og utnyttelse*

Grev Wedels plass 1 og 2 blir liggende som i dag. Nytt parkeringshus med henvendelse mot Ole Steens gate, skal etableres i god avstand fra de vernede bygningene. Dette vil sikre at den vernede bebyggelse får tilstrekkelig med luft rundt.

Aass bryggeri kjøpte eiendommen Grev Wedel plass 2 i 2014. Siden den gang har 2 leietakere gått konkurs og 1 leietaker har flyttet på grunn av for lite parkering. Eiendommen er vernet med klasse A. Aass ønsker å beholde denne eiendommen og investere i en oppgradering. Det er planlagt en omfattende renovering av alle fasader som dessverre er malt med diffusjonstett maling som gjør at bygget ikke lenger puster. Et stort problem er å få tak i leietakere uten å kunne tilby skikkelig parkering. Dette stopper også renoveringen av bygget, da økonomien må henge sammen. Ved etablering av parkeringshus, vil dette kunne løses.

Nytt parkeringshus vil ta opp høyden på eksisterende bebyggelse i øst, og vil bli en del høyere enn Gamle Drammensbadet og Lorentzengården. Til tross for økte høyder, vil avstanden til bebyggelsen og gjenskapelsen av en mer definert avkjørsel/gate, bidra til Lorentzengården kommer tydeligere frem, og blir bedre definert. Det planlegges etablering av ny innkjøring med ny port vis a vis Grev Wedel plass 2.

Grev Wedel plass 1 & 2:

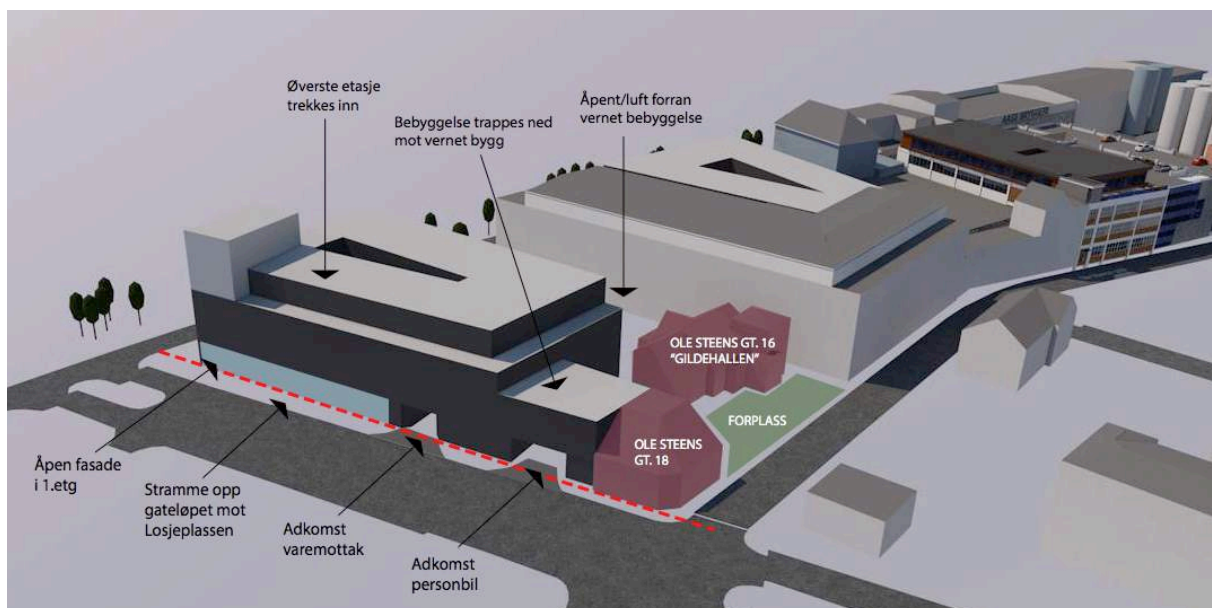


Illustrasjoner som viser mulig etablering av et p-hus og ny inn/utkjøring. Hjørnebygget, Lorentzengården, (Grev Wedel plass 2) kan kunne få en tydeligere og mer definert posisjon som følge av at det ryddes opp i de utglidende trafikkarealene.

Ole Steens gate 16-18:

Når det gjelder Gildehallen (Ole Steens gate 16), blir dette bygget også liggende relativt uberørt med sin henvendelse og forplass mot Ole Steens gate. Den nye bebyggelsen som planlegges i hjørnet mot Losjeplassen/Strandveien, blir i tillegg liggende med noe avstand fra Gildehallen.

Det er Ole Steens gate 18 som blir mest berørt av den nye utbyggingen. Tilbygget på Ole Steens gate 18 planlegges revet. Den nye bebyggelsen, skal trappes ned mot nord, slik at det ikke fremstår for ruvende i forhold til vernet bebyggelse. Det skal også sikres tilstrekkelig med luft rundt bygget.



Illustrasjoner som viser mulig etablering av nybygg på Losjeplassen. Ny bebyggelse vil hensynta de vernede byggene.

Den nye bebyggelsen planlegges med relativt store volumer og store høyder. Ved å sikre trapping av bebyggelse slik at ny høyde sammenfaller med høyde på vernet bygg, samt sikre nok luft rundt eksisterende bygg, og ved å stramme opp kvartalet og etableres tydeligere «gater», vil ikke tiltakene komme i konflikt med vernet bygg eller forringe byggenes verdi.

En variasjon av gammelt og nytt, volumer og høyder, kan bidra til å skape spennende kvartaler dersom det utføres på en bevisst og hensynsfull måte. Mot Erik Børresens allé har man lyktes i å kombinere gammelt og nytt på en god måte, til tross for variasjon i volum, høyder og fargebruk.



Foto som viser dagens situasjon mot Erik Børresens allé med en miks av gammelt og nytt.

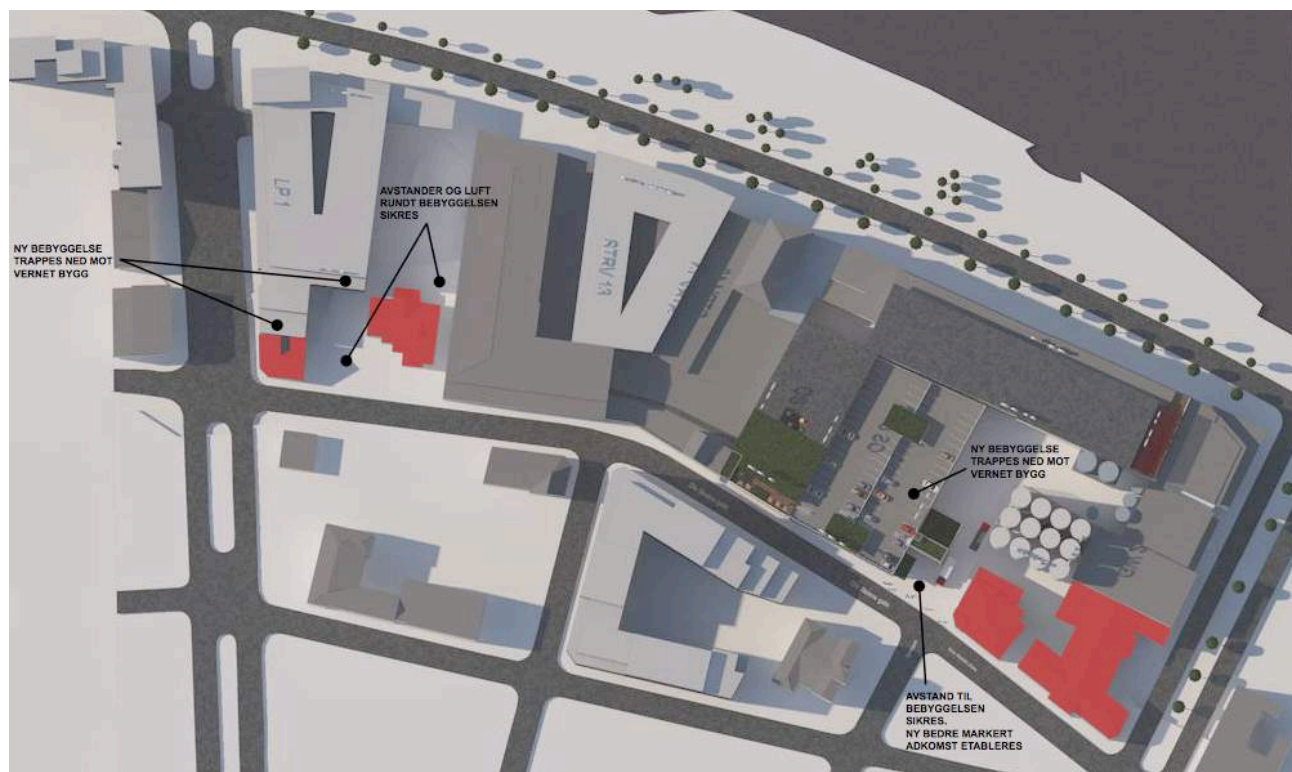
2. *Hvordan tiltaket bidrar til å gi tilstrekkelig med lys og luft til eksisterende kulturminner.*

Lorentzengården får en avstand på hhv. 8 og 18 meter fra nytt p-hus. Dette sikres gjennom kart og bestemmelser, og vil gi tilstrekkelig rom og luft for Grev Wedel plass 2. Tiltaket vil også bidra til å stramme opp situasjonen rundt «hjørnebygget». Ved å etablere ny bebyggelse i gatelivet mot Ole Steens gate, og definere avkjøringen i større grad, vil bygget få en mer definert plassering. Lorentzengården vil også få en flott ny forplass ved opparbeidelse av nye Grev Wedel plass.

Gildehallen har en etablert forhage mot nord. Mot syd, vil det også etter planlagte tiltak, være relativt åpent. Ny bebyggelse på Losjeplassen 1, vil få større høyder og volum enn både «Gildehallen» og Ole Steens gate 18. For Ole Steens gate 18, vil nytt bygg komme relativt tett inntil i syd. De tre andre fasadene ligger åpent, og hovedfasadene mot Ole Steens gate og Losjeplassen bevares uberørt.

Gjennom plankartet og bestemmelsene sikres det at det skapes tilstrekkelig avstand til de eksisterende byggene. De vernede byggene sikres med hensynssone på kartet og med egne bestemmelser knyttet til hensynssonen.

Alle hovedfasadene ligger mot tilliggende gater, og vil ikke forringes som følge av de planlagte tiltakene.



Illustrasjon som viser hvilke tiltak som er planlagt for å tilpasse ny bebyggelse til de vernede byggene. Gjennom bestemmelsene sikres også krav til utforming/tilpasning til eksisterende bygg.

3. *Hvordan tiltaket bidrar til å opprettholde viktige rom/mellomrom til de bevaringsverdige bygningene.*

Grev Wedel plass 1, har sin forplass mot alléen. Denne situasjonen forblir uendret som

følge av tiltakene.

Portalen/innkjøringen som ligger mellom Gamle Drammensbadet og Lorentzengården forblir også uberørt.

I bakkant av Lorentzengården vil det rives et bygg, Grev Wedel plass 2b, og nye tanker skal oppføres. Tankene blir relativt høye, men vil være lite synlige fra gaten. «Bakgården» til Lorentzengården vil likevel bortfalle. Situasjonen mot gaten vil derimot bli bedre ved at det etableres ny bebyggelse i gatelivet mot øst og ved at det dannes en mer definert «gate». På denne måten trer hjørnebygget «Drammshjørnet» bedre frem.

Grev Wedel plass 1 & 2:



Foto som viser Lorentzengården mot Ole Steensgate. (og Gjetergata) Ved å lage en ny portal/gatesituasjon her, kan dette bygget komme bedre til si rett, og hjørnebygningen kan fremstå tydeligere.

Forrommet/forhagen til Gildehallen mot Ole Steens gate forblir uendret. Gildehallen ligger på et platå litt høyere oppe, og vil således bli liggende omlag som i dag, til tross for at deler av parkeringsplassen planlegges bebygget.

For Ole Steens gate 18 vil situasjonen endres ganske kraftig. Tilbygget rives, og parkeringsplassen bebygges. Dette vil medføre en mer definert avgrensning av dette gateløpet. Mer definerte gaterom og definerte adkomster, kan bidra til at de vernede byggene fremstår tydeligere. Ole Steens gate 18 har ingen forplass eller uteplass i dag.

Ole Steens gate 16 & 18:

Da terrenget faller noe mot syd, vil ny bebyggelse bli liggende litt lavere enn Ole Steens gate 16 og 18. Dette bidrar til i bedre grad å skille vernet bebyggelse fra eksisterende bygg, og således skape luft og avstand. Gildehallen vil bli noe mer bortgjemt og lite synlig fra Losjeplassen, ved oppføring av ny bebyggelse på parkeringsplassen. Fasaden og forplassen mot Ole Steens gate vil derimot forbli uendret.



Foto som viser Ole Steens gate 16, Gildehallen, som ligger på en liten høyde. Gildehallen har sin forplass mot Ole Steens gate. Bebyggelsen vil bli mindre synlig fra Losjeplassen som følge av at parkeringsplassen bygges ut.

4. *Hvordan eksisterende, bevaringsverdig bebyggelse kan inkluderes i ny transformasjon og utvikling.*

Gamle Drammensbadet og Lorentzengården er allerede godt etablerte utleielokaler. Gildehallen benyttes til selskap og tilstelninger. Ole Steens gate 18, har vært leid ut til kontorer og bolig. Ole Steens gate 18 planlegges på sikt benyttet til utleiekontorer.

De vernede byggene bidrar til å gi kvartalet en historisk tyngde, og gir et innblikk i den historisk utviklingen til både bryggeriet og til byen. Byggene ligger alle med sine hovedfasader mot omkransende gater, og preger gaterommene i stor grad.

De eldre bygningene gir også en god variasjon av kvartalet og de relativt lange fasadene, og bidrar til å unngå monotoni. Noe småhuskala og lavere bebyggelse blant alle de store bedriftslokalene gir også et mer innbydende og mer luftig uttrykk til kvartalet. De vernede byggene er en viktig del av kvartalet som helhet, og en godt integrert del. Dette vil forsterkes i større grad når kvartalet fortettes og utvikles videre. Ved å stramme opp utglidende og udefinerte arealer, vil de vernede byggene få en mer definert avgrensning mot gaterommene.

Avbøtende tiltak

Det bør monteres målere/rystelsessensor som registrerer rystelser i grunnen å sørge for at ingen grenseverdier overskrides. Det må videre følges godt med på den vernede bebyggelsen i anleggsperioden, slik at evt. setningsskader kan fanges opp.

Konklusjon

De eldre husene er viktige for kvartalet, både for å gjenspeile den historiske utviklingen, samt estetisk for å bryte opp kvartalet og skape variasjon.

Gamle Drammensbadet vil fremstå uforandret som følge av utbyggingen. Lorentzengården vil kunne komme bedre frem, som følge av ny nabobebyggelsen og en strammere situasjon.

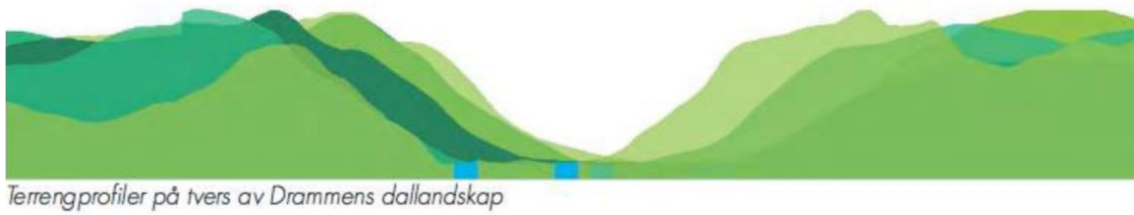
Gildehallen og Ole Steens gate 18 bevarer sine hovedfasader, men parkeringsplassen i bakkant bebygges. Dette vil gi mindre luft og rom rundt, og vil gi noe mer skygge til uteplassene mot syd. Byggene vil likevel få en tydeligere fremtoning mot gaterommene, og bli en del av en mer urban situasjon. Det settes krav i bestemmelsene som sikrer en god sammenheng mellom ny og gammel bebyggelse.

5.6 Konsekvenser for lokalklima

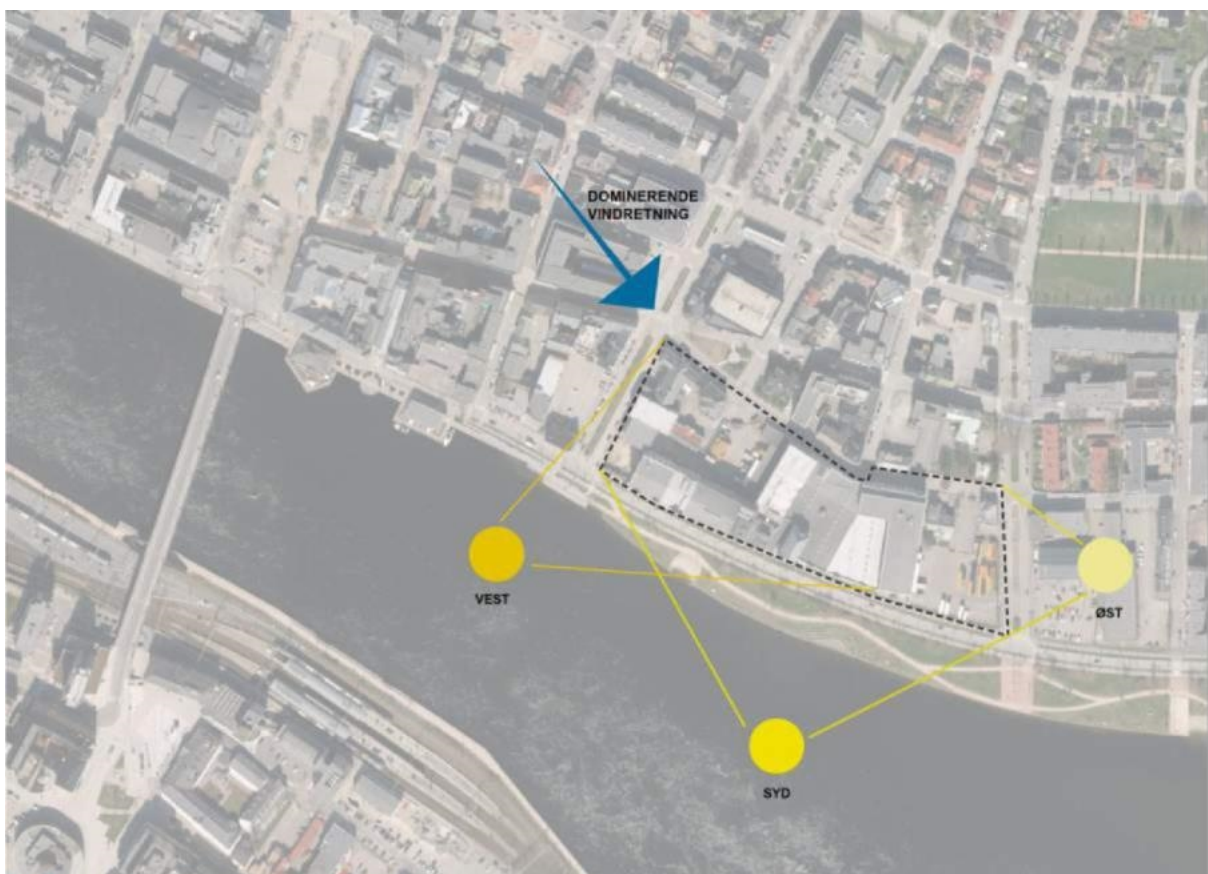
Innledning

Kvartalet ligger på Bragernes-siden i Drammen med gode solforhold. Arealene ligger åpent og solfylt til, og er ikke spesielt vindutsatte.

Drammen har innlandsklima, med relativt varme somre og kalde, tørre vintre. Det er noe vegetasjon i omkringliggende arealer. Bykvartalet ligger på "flata" med åsen i bakkant mot nord. Områdene rundt Aass er bebygd med kvartalsbebyggelse. I syd er det åpent ned mot elva.



Prinsippsnitt av Drammens dallandskap. Aass-kvartalet ligger på flaten med Bragernesåsen i nord,
Kilde: Drammen kommune.



Illustrasjon som viser solgangen og dominerende vindretning.

Vind: Arealene som ligger langs Drammenselven er mer vindutsatte enn arealene lenger opp i dalsidene, og det kommer tidvis et kaldt guff fra elven. Dette er spesielt merkbart når man beveger seg over bybroa. Aass-Kvartalet ligger noe tilbaketrukket fra elva, og får derfor ikke like mye «trekk».

Dominerende vindretning gjennom året er nordvest.

Sommerstid er dominerende vindretning fra vest/nordvest, vinterstid er dominerende vindretning fra øst/sørøst.

Det viser at vindretningene for en stor del følger dalføret.

Vindrose, frekvensfordeling av vind

Vindretning deles i sektorer på 30°

Frekvensfordeling av vindhastighet i prosent %

Vindhastighet (m/s)

- > 20.2
- 15.3-20.2
- 10.3-15.2
- 5.3-10.2
- 0.3-5.2

Stille (%)

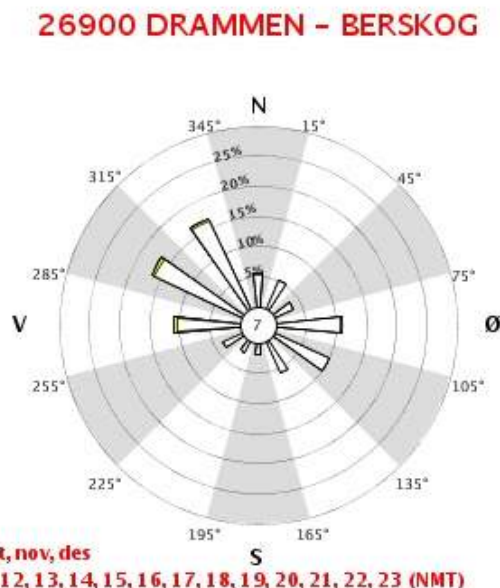
7



År: 2004 - 2015

jan, feb, mar, apr, mai, jun, jul, aug, sep, okt, nov, des

Tidspunkt: 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 (NMT)



Vindrose fra Berskog, som viser dominerende vindretning de siste årene.

Utredningstema i henhold til planprogrammet

1. *Hvordan vil en utbygging av kvartalet påvirke kvaliteten i omkringliggende uterom med hensyn til sol- og skyggevirkninger samt vindforhold, herunder både eksisterende og eventuelle nye byrom.*

Dagens situasjon og 0-alternativet

Kvartalet ligger nær Drammenselva, hvor det tidvis kan være et kaldt vinddrag langs elven. Kvartalet ligger på nordsiden av Drammenselven og har meget gode solforhold, da det er helt åpent mot syd. Det er gode solforhold spesielt mot Strandveien og Erik Børresens allé, men også intern i kvartalet, spesielt mot øst hvor det er store, åpne arealer.

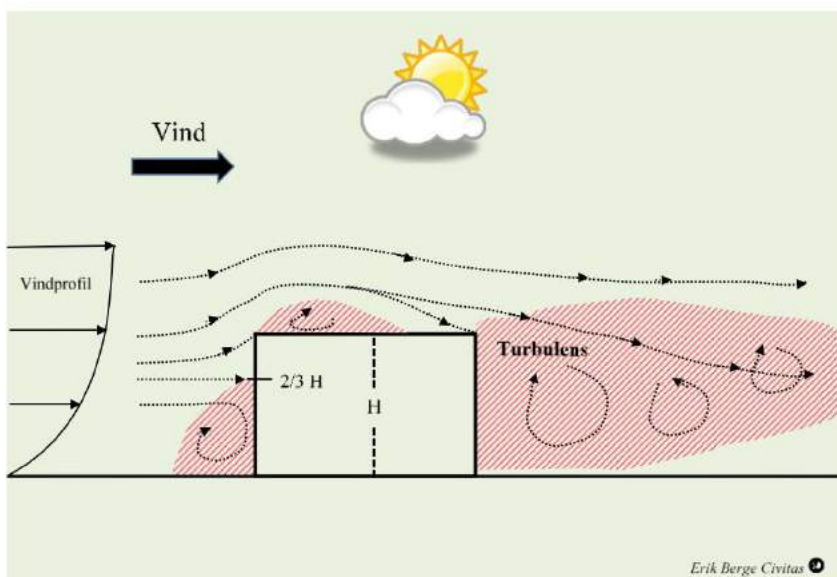
Utvikling i tråd med detaljplanen – alternativ 1

Etablering av tettere og høyere bebyggelse vil kunne medføre endring av vindklimaet på gateplanet. Jo høyere bygningen er, jo mer ekstremt vindklima i forhold til den opprinnelige situasjon kan forventes. Temperatur og fuktighetsforhold vil også bli påvirket av tett og høy bebyggelse da overflatens egenskaper endres dersom de blir liggende skyggefullt.

Drøfting av utredningstema i planprogrammet

1. *Hvordan vil en utbygging av kvartalet påvirke kvaliteten i omkringliggende uterom med hensyn til sol- og skyggevirksomheter samt vindforhold, herunder både eksisterende og eventuelle nye byrom.*

Bygninger vil kunne styre vinden og gi vindforsterkning lokalt. Jo større bygningene er, jo større effekt vil de kunne ha på vinden nær bakken. Illustrasjonen under viser en skisse av vindforholdene rundt en bygning:



Vindhastigheten øker med høyden over bakken. Når vinden strømmer mot en bygning vil retningen på luftstrømmen endres, og vinden vil akselerere over toppen eller rundt hjørnene på huset. Vind vinkelrett mot en fasade vil presses ned mot bakken fra ca. $2/3$ høyde og nedenfor. Vind som treffer over denne høyden vil akselerere over hustaket. Vind som trekkes ned langs en fasade vil ha høyere hastighet enn vinden ved bakken, siden vindhastigheten øker med høyden.

Vegetasjon virker bremsende på vind og beplantning er og viktig for å skape god vindkomfort. Plassering og orientering av bygninger, rekker av bygninger og vegetasjon er derfor av stor betydning for hvordan vindkomforten vil bli innenfor et område.

Bebyggelsen innenfor kvartalet og i tilgrensende kvartalet, planlegges med omlag samme høyder på bebyggelsen. Det vil således ikke bli enkeltpunkter «høyhus» som skiller seg ut og skaper turbulens på gatenivå.

Fremherskende vindretning er fra nordvest. Det vil si vinden kommer i hovedsak inn på hjørnet ved Erik Børressens allé/Ole Steens gate. Det er relativt åpent her med Grev Wedel plass som nærmeste nabo. Det vil derfor kunne komme en del vind på fasaden til Gamle

Drammensbadet.

De planlagte tiltakene vil ikke endre vindforholdene i særlig grad, og hjørnet mot nordvest forblir uendret. Området er ikke spesielt vindutsatt, og arealene som er avsatt til uteopphold, ligger godt skjernet fra vinden. På de planlagte takterrassene vil det tidvis kunne oppleves noe vindfullt, men det er generelt relativt beskjedent med vind innenfor kvartalet.

Det er i forbindelse med skisseprosjektet utført sol/skygge-studier.

Fortetting med mer bebyggelse og økte høyder, vil kaste mer skygge, både internt i kvartalet og på tilliggende gater. Det vil kastes mer skygge mot Ole Steens gate og Grev Wedel plass 3/Doyén som følge av nytt p-hus og påbygg med kontorer.

Mot Losjeplassen vil ny bebyggelse kaste mer skygge ut i allé-gaten på ettermiddagen. Den planlagte bebyggelsen vil ikke være av så store høyder at den kaste skygge over på nabobebyggelsen i øst, men Ole Steens gate 18 vil få dårligere solforhold.

Påbyggene mot Strandveien og de nye tankene vil kaste skygge internt i området, men vil ikke forringe arealer som er avsatt til opphold.

De planlagte tiltakene med en fortetting og økte høyder vil føre til dårligere solforhold internt i planområdet og for tilliggende gater i nord og øst. Det er kun nabokvartalet i nord, som blir berørt med tanke på sol/skygge. Ny bebyggelse på Losjeplassen i øst vil ikke bli berørt.

Arealer som benyttes til opphold, henvender seg i dag mot Erik Børresens allé. Her vil forholdene bli uendret. Ved evt etablering av nye oppholdssoner på Losjeplassen, bør disse ligge mot Nedre Strandvei for å få best mulig solforhold.

Dominerende vindretning gjennom året er fra nordvest. Her vil det ikke bli noen endringer fra dagens situasjon. Det vil generelt bli en økning av høydene i nærområdet, noe som ikke vil gi store endringer i vindforholdene. Det skal ikke etableres punkthus som skiller seg vesentlig ut i høyde, og således vil det ikke dannes mye turbulens på gatenivå.

De beste arealene for opphold, vil også etter planlagte tiltak, ligge mot syd og vest. Her er det relativt åpent og gode solforhold. Vinden vil også være mindre her, selv om det i perioder kan være et kaldt drag langs elva.



Solstudier som viser hvordan situasjonen vil bli ved vår/høstjevndøgn kl.12.00. Det er gode solforhold i området. Den planlagte bebyggelsen vil ikke kaste noe skygge på omkringliggende bebyggelse.



Solstudier som viser hvordan situasjonen vil bli ved vår/høstjevndøgn kl.15.00. Den planlagte bebyggelsen

vil kaste noe slagskygge på ettermiddagen mot bebyggelsen i nord og mot Losjeplassen, men det er få enheter som blir berørt.



Solstudier som viser hvordan situasjonen vil bli ved vår/høstjevndøgn kl.18.00. På ettermiddagen er det generelt lite sol i området. Det er i hovedsak fasaden langs Strandgata som har sol.

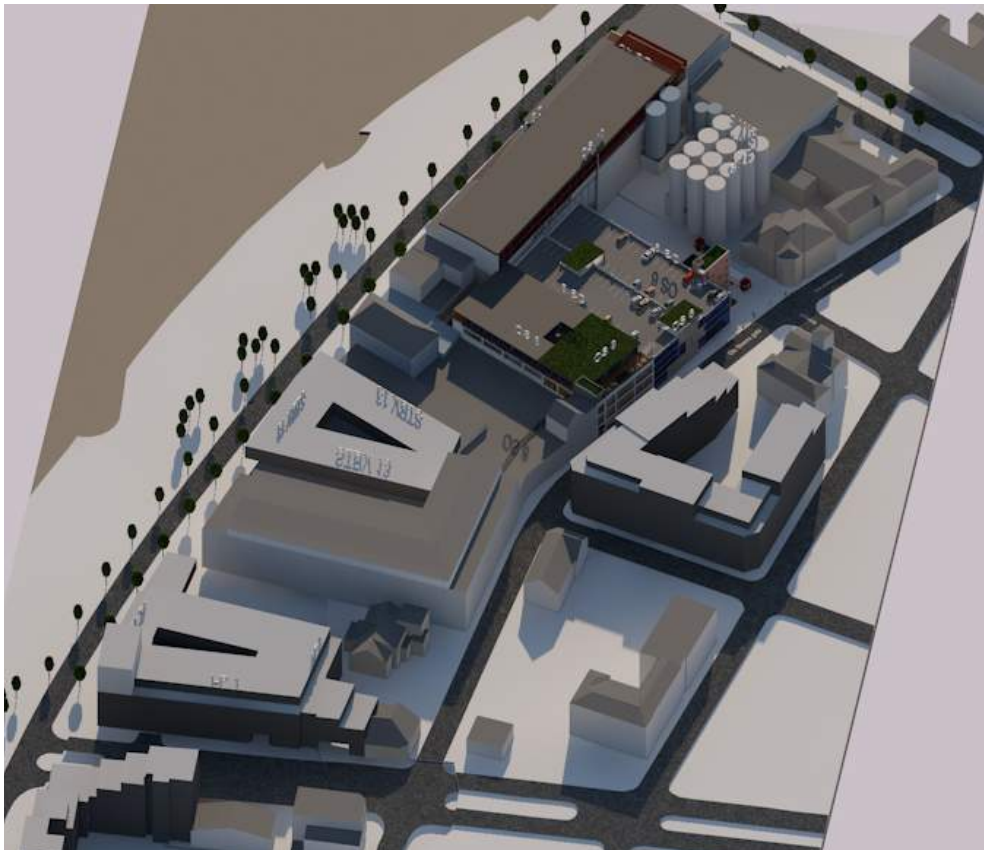


Solstudier som viser hvordan situasjonen vil bli ved midtsommer kl.12.00. Det er svært gode solforhold

i området sommerstid.



Solstudier som viser hvordan situasjonen vil bli ved midtsommer kl.15.00. Det kastes noe slagskygge mot nord og mot Losjeplassen.



Solstudier som viser hvordan situasjonen vil bli ved midtsommer kl.18.00. Den planlagte bebyggelsen kaster lite skygge på omkringliggende nabobebyggelse, det er i hovedsak internt i området og på Losjeplassen

det kastes skygge.

Avbøtende tiltak

Vegetasjonen i alléene skal bevares. Dette vil bidra til å redusere vinden. Ved å gi ny bebyggelse relativt lik høyde, slik at høyden i kvartalet blir jevn, vil det ikke bli fare for vind-dannelser som kan oppstå ved utforming av høyhus. Høydene sikres gjennom bestemmelser og plankart. Ved etablering av nye uterom, oppholdssoner og takterrasser, bør disse legges mot vest eller syd, for å få best mulig sol- og vindforhold.

Konklusjon

Tiltakene vil føre til noe dårligere solforhold, hovedsakelig internt i området og for tilliggende gatenett. Utbyggingen vil også kaste mer skygge mot naboprojektet i nord, Doyèn. Tiltakene vil derimot ikke komme i konflikt mer arealer som benyttes til opphold, som Grev Wedel plass og uteserveringen mot Erik Børresens allé.

Vindforholdene vil ikke endres i særlig grad som følge av den planlagte utbyggingen. Jevn høyde på bebyggelsen i nærområdet, kan bidra til å redusere vinden på gatenivå.

5.7 Konsekvenser for trafikk og parkering

Innledning

Planområdet befinner seg sentralt ved bredden av Drammenselva, med kort avstand til Bragernes torg og togstasjonen. På planområdet i dag benyttes mye av arealene som produksjonslokaler for bryggeriet, men det finnes også noe handel i form av service- og serveringslokaler.

Kvartalet ligger mellom Ole Steens gate i nord, Strandveien i syd, Erik Børresens allé i vest og Losjeplassen i øst. Alle vegene er kommunale veger og standarden er god. Det er kort avstand både til bussholdeplasser og togstasjon. Gang- og sykkelvegnettet er godt utbygd. Planområdet har i dag to avkjørsler ut i Ole Steens gate og to ut i Losjeplassen. En av adkomstene i hver av gatene benyttes som adkomst for tunge kjøretøy i forbindelse med den daglige driften av bryggeriet. Adkomsten til og fra avkjørslene skjer hovedsakelig via Strandveien fra øst, som er koblet sammen med Prins Oscars gate og fv. 282 i en rundkjøring om lag 300 m øst for planområdet. Herfra kan man enten følge fv. 282 mot nordøst for tilgang til E18 mot Oslo, eller følge fv. 282 mot syd for tilgang til E18 mot Kristiansand eller E134 mot Bergen.

Utredningstema i henhold til planprogrammet

Kollektivtrafikk

1. Hvordan det kan legges til rette for minst mulig bilbruk for ansatte og besøkende.

Adkomst for bil/parkering/varelevering

2. Dimensjonering og plassering av tilkomster til varelevering, parkering og service tilknyttet planlagt bebyggelse samt eksisterende bebyggelse.
3. Hvordan konfliktnivået til andre trafikanter kan reduseres.
4. Forholdet til gjeldende parkeringsnormer i kommuneplanens arealdel.
5. Hvordan logistikkemønstre med varelevering og transport kan løses innenfor dagens arealer.

Gående og syklende

6. Adkomst for gående og syklende til planområdet, samt hvordan disse knytter seg til eksisterende og planlagte anlegg for gående og syklende.
7. Parkeringsmuligheter for sykkel, basert på planlagt arealbruk samt Drammen kommunes føringer for antall parkeringsplasser.
8. Hvordan tiltaket vil påvirke trafiksikkerheten.
9. Forhold og kvaliteter for gående (opplevelse, trivsel, sikkerhet).

Trafiksikkerhet

10. Redegjørelse av dagens og fremtidig trafiksituasjon som følge av utbygging i planområdet

Dagens situasjon/0-alternativet

Kvartalet ligger svært sentralt på Bragernes, med kort vei til togstasjon og kollektivpunkt.

Hovedadkomst til bryggeriet er fra Ole Steens gate/Grev Wedels plass, og fra Losjeplassen inn på nåværende asfalterte parkeringsplass. Varehenting/utlevering og store deler av varemottak har blitt endret de siste to årene, og skjer nå fra Losjeplassen. Dette er endret som et ledd i å begrense trafikken i rundt Grev Wedel plass og starten av gågaten.

Det er store, åpne arealer ved Losjeplassen som benyttes til bakkeparkering for ansatte og til varelevering. Arealene er avgrenset av et gjerde. Innkjøringen ved Ole Steens gate er mer utflytende og udefinert. Fra Ole Steens gate er det også varemottak i forbindelse med lageret. Ansatte har i hovedsak adkomst fra Ole Steens gate. Strandveien og Erik Børresens allé er relativt trafikkerte, mens Losjeplassen og Ole Steens gate har lite trafikk.

Det er sammenhengende gangforbindelser for gående og syklende rundt hele kvartalet. Ved varemottaksinngang mot Ole Steens gate, kjører tungtrafikk over arealer der det er fare for passering av fotgjengere. Det er ikke registrert noen konflikter/hendelser i dette punktet.

Utvikling i tråd med detaljplanen – alternativ 1

Detaljreguleringen foreslår utbygging av ca. 18.000 m² BRA. Det skal opprettholdes om lag 26.000 m² BRA av eksisterende bebyggelse.

Tiltaket er planlagt i fire byggetrinn.

Tilsammen utgjør de nye tiltakene en utbygging på ca. 18.000 m² BRA, fordelt på industri, kontorer og parkering. Dersom alle trinn blir utbygd i sin helhet vil totalt BRA innenfor planområdet bli ca. 44.000 m² og være tilrettelagt for opp mot 900 ansatte. Av dette utgjør ca.

36.000 m2 næring og kontor.

Det er i prosessen lagt stor vekt på å få en god løsning for tilkomster, varelevering og parkering. Det skal være trygt å ankomme for myke trafikanter, så vel som for personbiler og tungtrafikk.

Det vil ikke bli mulig med gjennomkjøring, så trafikken vil enten gå inn/ut ved Losjeplassen eller ved Ole Steens gate.

Drøfting av utredningstema i planprogrammet

1. *Kollektivtrafikk - Hvordan det kan legges til rette for minst mulig bilbruk for ansatte og besøkende.*

Tiltaket befinner seg sentralt i Drammen sentrum med gode muligheter for å benytte gang/syssel- og kollektivtrafikk. Eksisterende infrastruktur for myke trafikanter blir ikke berørt av tiltaket, og er allerede i god stand.

Ved etablering av parkeringshus blir det også etablert anlegg for sykkelparkering som sees på som positivt for gang- og sykkeltrafikk. For kollektivtrafikken vil tiltaket ikke få noen direkte konsekvens, ettersom eksisterende system ikke blir berørt av tiltaket i noen grad. Økningen i personturer blir relativt liten sett i et større bilde.

Det settes strenge krav til parkering, i tråd med Drammen kommunes nye retningslinjer. Tiltaket ligger i ny sone 1, og det settes maks-krav til bilparkering.

Det skal videre avsette gode sykkelparkeringsplasser og ladestasjon for el-sykler. Godt tilgjengelige sykkelparkeringsplasser vil kunne bidra til at flere ønsker å sykle. I rushtiden, vil det også være tidsbesparende å sykle fremfor å kjøre bil. For ansatte vil det også være garderobes med mulighet for å dusje.

Det er gode forbindelser for gående og syklende med turveier, gågater og fortau i alle omkringliggende kvartaler og langs elven. Nærmeste bussholdeplass ligger i Engene, ca. 200 meter fra planområdet. I tillegg går det mange bussavganger fra Bragernes torg, ca. 400 meter fra området. Drammen stasjon ligger ca. 800 meter gange fra Aass bryggeri.

Krav til maksimalt antall bilparkeringsplasser og krav til utforming av sykkelparkeringsplasser sikres gjennom bestemmelsene.

Adkomst for bil/parkering/varelevering:

2. *Dimensjonering og plassering av tilkomster til varelevering, parkering og service tilknyttet planlagt bebyggelse samt eksisterende bebyggelse.*

Parkeringshuset planlegges med ca.200 parkeringsplasser og arealer til sykkelparkering. Ved oppbygging av parkeringshuset vil fasaden og adkomsten mot Ole Steens gate opprustes.

Det planlagte parkeringshuset etableres for å samle og stramme opp dagens parkeringsmønster. På denne måten blir man kvitt mye av bakkeparkeringen mot Losjeplassen. I tillegg leier Aass Bryggeri parkeringsplasser rundt omkring i byen. Parkeringshuset får adkomst fra Ole Steens gate.

Ved senere utbyggingstrinn, vil det mulig være behov for etablering av flere parkeringsplasser. Dette planlegges etablert som parkeringskjeller under ny bebyggelse mot Losjeplassen. Utbygging mot Losjeplassen blir på bekostning av dagens parkeringsareal, og det er ønskelig å etablere underjordisk parkeringsanlegg i dette bygget. I tillegg til å fjerne dagens parkering vil en av adkomstene til bryggeriet fra Losjeplassen flyttes, mens den andre rustes opp.

Parkering

Parkering skal være i henhold til parkeringsnormen som gjelder for Drammen kommune. Etter gjeldende norm innebærer dette anslagsvis for **soner 1**:

Bilparkering:

Kontor: maks 0.6 plass per 100 m² BRA.

For forretning/service: maks 1.0 plass per 100 m² BRA

For industri/næring foreslås vi en parkeringsdekning på: maks 0.6 plass per 100 m² BRA, tilsvarende parkeringsdekningen for kontor.

Ved full utbygging, vil bebyggelsen innenfor området utgjøre totalt ca. 44.000 m² og **900** ansatte. Av dette utgjør ca. 36 000 m² næring/industri og kontor.

Dette gir et parkeringskrav på maksimalt tillatt 250-300 plasser avhengig av fordelingen mellom kontorarealer og forretning/service. I tillegg vil det være behov for plasser til arealer for lager.

Planlagt parkeringshus mot Ole Steens gate vil ha ca. 200 plasser.

Utbyggingen på Losjeplassen blir på bekostning av dagens parkeringsareal, og det er ønskelig å etablere underjordisk parkeringsanlegg i dette bygget. I tillegg til å fjerne dagens parkering vil en av adkomstene til bryggeriet fra Losjeplassen flyttes, mens den andre rustes opp.

Sykkelparkering:

Kontor: min. 2 per 100 m².

Forretning/service: min. 2 per 100 m².

For industri/næring foreslås vi en parkeringsdekning på: min. 1.0 plass per 100 m² BRA.

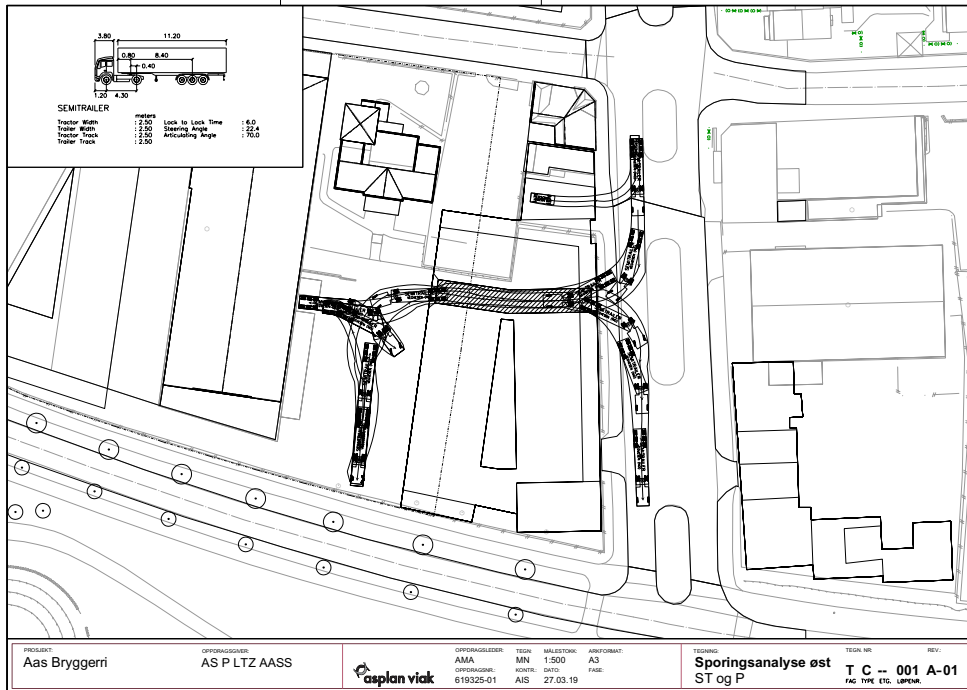
Dette gir et behov for omlag 500-700 sykkelparkeringsplasser.

Ihht. nye retningslinjer skal alle sykkelparkeringsplassene ha overbygg med tak. Det skal være mulighet til å lase sykkelen til en fast installasjon.

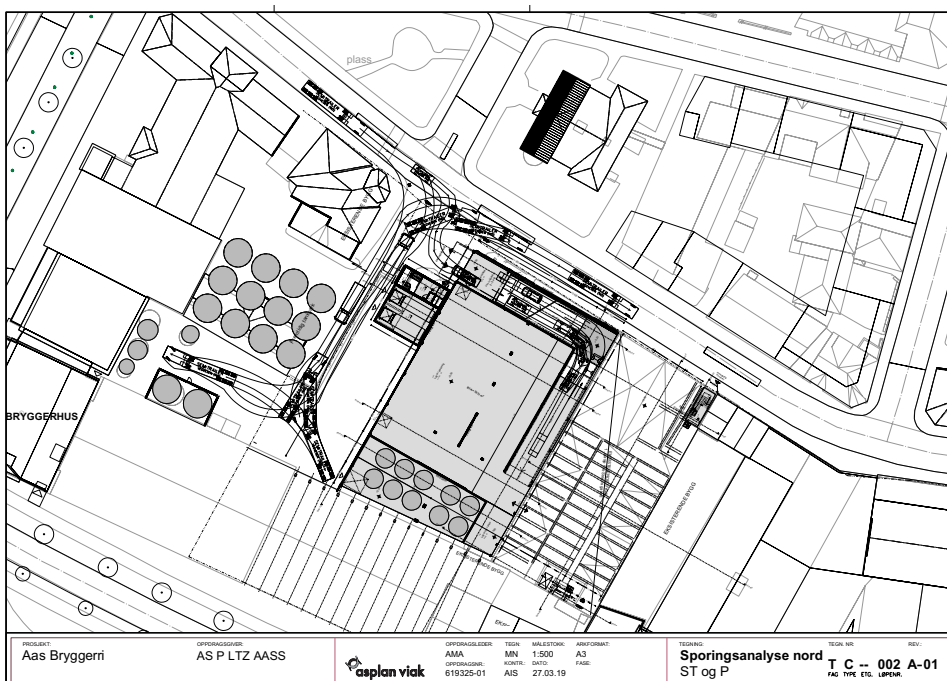
Varelevering:

Varemottakene skal opprettholdes fra Ole Steens gate og Losjeplassen. All manøvrering skal anlegges på egen eiendom. Aass bryggeri trenger tilgang med råvarer til selve bryggingen og mineralvannsproduksjonen, malt, korn og Co2 og tankbiler til henting av malt og gjær.

I 1. byggetrinn planlegges etablering av parkeringshus med inn/utkjøring fra Ole Steens gate. Etablering av et parkeringshus her vil bidra til å strukturere inn-ut-kjøringen mot gaten, ved at dette partiet strammes opp. Dette vil gjøre situasjonen mer lesbar og oversiktlig, spesielt for myke trafikanter som passerer på fortauet.



Illustrasjon som viser planlagt inn/utkjøringer og varelvering fra Losjeplassen.



Illustrasjon som viser planlagt inn/utkjøringer og varelvering fra Ole Steens gate.

Det vil bli en blandet trafikk inn/ut Ole Steens gate. Vareleveringen vil først og fremst være i forbindelse med de nye tankene.

Sykkelparkeringsplasser for ansatte skal også etableres i parkeringshuset. Disse vil også få adkomst fra Ole Steens gate, og det vil således være viktig å sikre en trygg og oversiktlig adkomst, slik at det ikke blir konflikter her.

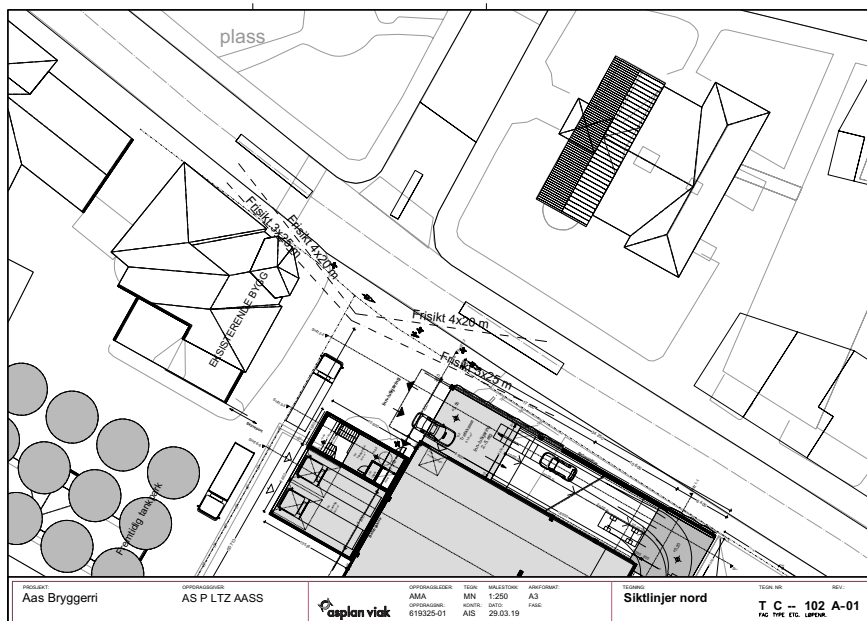
Vareleveringen fra Losjeplassen vil opprettholdes som i dag, frem til nytt bygg etableres. Nytt bygg på Losjeplassen vil være en tid frem i tid. I forbindelse med etablering av nybygg her, planlegges også etablering av parkeringskjeller for ansatte.

Det vil i tillegg være behov for å opprettholde dagens varemottak ved lageret.

Varemottaket vil ha innkjøring fra Losjeplassen. Det er viktig også her å sikre god sikt i inn/utkjøringen, og god tilkomst for de ulike trafikantene fra gående og syklende til personbiler og tungtrafikk.



Illustrasjon som viser siktlinjer ved planlagt inn/utkjøringer og varelevering fra Losjeplassen.



Illustrasjon som viser siktlinjer ved planlagt inn/utkjøringer og varelevering fra Ole Steens gate.

Som del av tiltaket er det også ønskelig å forskyve deler av tungtrafikken vekk fra avkjørselen ved Ole Steens gate og over til adkomsten som munner ut i Losjeplassen. Etersom de planlagte tiltakene fører til økt produksjon ved bryggeriet er det også naturlig å anta en økning i varelevering og vareutlevering.

All manøvrering foregår i dag på egne arealer. Dette skal opprettholdes også etter planlagte utbygging. Det skal ikke foregå rygging eller manøvrering ut i gatene.

- Vareutlevering (tankbil) (antall ikke oppgitt)
- Malt (fire ganger per uke)
- CO₂ (daglig)
- Kjemiske leveranser (15 ganger per år)



Figur som viser dagens kjøremønsteret. Gule linjer viser vareleveringen. Vareleveringen vil bli omtrent som i dag, med en enda større andel av varelevering mot Losjeplassen.

	ÅDT-T i forbindelse med daglig drift av planområdet		
	Lav	Høy	Benyttet
Dagens drift			
Losjeplassen	6	7	7
Ole Steens Gate	1	7	4

Tabell som viser estimert tungtrafikk til og fra planområdet i dag.

Det er beregnet en årlig vekst i tungtrafikken til anlegget på ca. 3.5%, samt noe forskyvning vekk fra Ole Steens gate. Resultatet er vist i tabellen under:

	ÅDT-T i forbindelse med daglig drift av planområdet		
	Lav	Høy	Benyttet
Etter utbygging (2035)			
Losjeplassen	9	27	18
Ole Steens Gate	2	8	5

Tabell som viser estimert tungtrafikk til og fra planområdet i 2035

3. Hvordan konfliktnivået til andre trafikanter kan reduseres.

Trafikksikkerheten er gjerne sett i sammenheng med trafikkmengde og tiltak for blant annet myke trafikanter. Økt trafikk vil kunne påvirke trafikksikkerheten negativt.

Tiltaksområdet er ikke spesielt utsatt for trafikkulykker i dag, og de tiltak som skal gjennomføres vil trolig ikke forverre situasjonen. Eksisterende situasjon for myke trafikanter er godt oppbygd.

Det er bygget infrastruktur for myke trafikanter rundt kvartalet som er i god stad, og dette blir ikke berørt av tiltaket.

Varelevering/-utkjøring skjer ved at kjøretøy svinger inn/ut av området fra nord i Ole Steens gate og fra øst ved Losjeplassen.

Det bør være gjennomgående fortau både mot Ole Steens gate og Losjegata med nedsenket kantstein ved avkjørslene, slik at det er tydelig for de kjørende at de krysser et fortau og har vikeplikt for de som ferdes her.

Det som blir viktig er å ivareta sikt fra kjøretøy som kommer ut fra avkjørsel både til trafikanter på fortauet og i kjørebanelen. Enten bør det være en avstand mellom bygning og gangarealet slik at tilstrekkelig sikt oppnås til fortauene. Dersom fortausarealet går helt inntil fasaden, og dette er tilstrekkelig bredt, kan det vurderes om en ved bruk av belegning eller på annet vis kan lede de myke trafikantene litt ut fra fasadene, slik at det er mindre fare for at kjørende på vei ut ikke ser de som ferdes på fortauet.

Dersom Erik Børresens allé skal tilrettelegges for å være sykkelrute slik det er foreslått i Drammen kommune sin sykkelstrategi, bør det vurderes om det kan skal være sykkelfelt i **begge retninger eller ikke**. Det vil være tryggere å sykle i gaten uten gateparkering. Gateparkering må imidlertid sees i sammenheng med virksomhetene i gaten og løsninger for parkering og varelevering i nærområdet. Per i dag har blant annet **Trimmen og andre aktører en del kunder og pasienter som har behov for parkering i umiddelbar nærhet?**

Fartsgrensen er 30 km/t i alle gatene rundt kvartalet unntatt Strandveien. For å unngå at det kjøres i høyere hastighet enn 30 km/t i disse gatene kan det vurderes fartsdempende tiltak.

4. *Forholdet til gjeldende parkeringsnormer i kommuneplanens arealdel.*

Det pågår arbeid med revidering av kommunens parkeringsnorm. Gjennom planen sikres det at tiltakene skal være i tråd med ny parkeringsnorm, hvor tiltaket blir liggende i sone 1.

For industri/næring foreslås vi en parkeringsdekning på: maks 0.6 plass per 100 m² BRA, tilsvarende parkeringsdekningen for kontor, se punkt 2 over.

5. *Hvordan logistikkemønstre med varelevering og transport kan løses innenfor dagens arealer.*

Se punkt 2 over.

Gående og syklende:

6. *Adkomst for gående og syklende til planområdet, samt hvordan disse knytter seg til eksisterende og planlagte anlegg for gående og syklende.*

Tiltaket befinner seg sentralt i Drammen sentrum med gode muligheter for gang/syssel- og kollektivtrafikk.

I Drammen kommunes sykkelstrategi er Strandveien vist som foreslått trasé for høystandard sykkelveg, mens det er foreslått en ny sykkelrute i Erik Børresens allé. Denne er definert som en del av lokalnettet. De andre gatene rundt kvartalet er ikke avmerket som sykkelruter, men syklende vil kunne benytte alle gater som andre kjørende.

Det er ikke nødvendig å foreta endringer eller supplering av gatenettet for myke trafikanter. Hovedadkomst for gående/syklende vil være fra Ole Steens gt. Det er fortau langs gaten, og forholdsvis lite trafikk. Tungtrafikken vil i størst mulig grad ledes til Losjeplassen.

7. *Parkeringsmuligheter for sykkel, basert på planlagt arealbruk samt Drammen kommunes føringer for antall parkeringsplasser.*

Antall sykkelparkeringsplasser skal etableres i tråd med Drammen kommune sin parkeringsnorm. Sykkelparkeringsplassene skal etableres nær innganger, og en del av sykkelparkeringsplassene planlegges etablert i nytt p-hus.

8. *Hvordan tiltaket vil påvirke trafikksikkerheten.*

Økt trafikk vil potensielt kunne påvirke trafikksikkerheten negativt og spesielt for myke trafikanter. Det vil være flere kjøretøy man potensielt kan komme i konflikt med i krysningpunkter og antall kjøretøy som vil krysse fortau/ganglinjene i forbindelse med avkjørslene vil øke noe. I tilknytning til avkjørslene vil farten være lav slik at det er lite sannsynlig med alvorlig ulykke, men med store kjøretøy er sannsynligheten for alvorlig skade større.

Potensialet for ulykker er størst i tilknytning til avkjørslene mot Losjeplassen og Ole Steens gate, og det vil derfor være en fordel om gang- og sykkeltrafikken i liten grad benytter fortauene inn mot kvartalet i disse gatene. Fortauet inn mot kvartalet i Ole Steens gate er nordvendt og uten utadrettet virksomhet, slik at det er mer attraktivt å velge en gangrute langs Strandveien/Elveparken eller evt. på nordsiden av Ole Steens gate.

Nærmeste skole til planområdet er Bragernes skole. Det er ingen boliger som ligger slik til at det er naturlig å gå langs planområdet for å komme til skole.

Oppgradering og oppstramming av avkjørslene vil kunne forbedre situasjonen sammenliknet med dagens løsninger forutsatt at sikt til trafikanter på fortauene ivaretas.

9. *Forhold og kvaliteter for gående (opplevelse, trivsel, sikkerhet).*

Trafikksikkerhet: Det er lysregulering i alle tilgrensende kryss, og infrastrukturnettet er godt utbygd for myke trafikanter. Ved etablering av nye inn- utkjøringer vil det være viktig å passe på at det blir god sikt, slik at det ikke oppstår farlige situasjoner mellom myke trafikanter og spesielt tungtrafikk. I tillegg vil det være viktig med tilstrekkelig belysning, slik at det oppleves trygt å ferdes i gateløpene rundt bebyggelsen.

Fasadene varierer relativt mye langs kvartalene, og de er således hyggelig å bevege seg langs. De mest attraktive fasade å gå langs, er Erik Børresens alle, samt Elveparken (Strandveien). Her er det som regel mer folkeliv enn i de andre gatene. Ved nyetablering på begge sider av Losjeplassen og ved etablering av Doyèn med mange boenheter, vil denne situasjonen kunne endres.

10. *Redegjørelse av dagens og fremtidig trafikksituasjon som følge av utbygging i planområdet*

Turproduksjon er et mål på hvor mye trafikk ulike virksomheter genererer, og omfatter alle turer med alle typer transportmiddel. Selv innenfor like typer virksomheter vil det være stor variasjon i turproduksjonen, så hvert tiltak må sees på individuelt for å danne et bilde av situasjonen.

Det vil være flere faktorer som spiller inn på turproduksjonen, både antall turer som genereres og hvilke transportmidler som blir benyttet. For å belyse hvilke effekter plantiltaket har på trafikkavviklingen i det nærliggende trafikksystemet er det primært bilturer som blir belyst i denne planen.

Tiltaket består i dag av hovedsakelig industri og kontorer, med noe handel i form av frisør, kafé og noen klinikker for helse. Utbyggingen vil i størst grad konsentrere seg om industri og kontorer, som har relativt lik turproduksjon per ansatt.

Antall bilturer øker i takt med tilgjengelig, gratis parkeringsplasser ved kontorstedet. Det er også studert tall fra reisevaneundersøkelsen (RVU) 2013/14.

Det antas en lav turproduksjon av personbilturer per ansatt for kontor og industri.

For handel, servering og næring antas det at ny virksomhet blir tilsvarende det som finnes innenfor planområdet i dag, altså kafé, helseklinikk og frisør. Det foreligger lite data på hvor stor turgenerering slike virksomheter genererer. Frisør og helseklinikk har gjerne dedikert kundebase som i mange tilfeller kan antas at benytter bil i forbindelse med besøket. Kafé-virksomheten har nærhet til gågaten «Nedre Storgate», og mange vil komme med andre transportmidler enn bil.

Det antas en middels turproduksjon av personbilturer per ansatt for disse virksomhetene.

På bakgrunn av tiltakets økte BRA og nesten en dobling av antall ansatte, estimeres den nyskapte personbiltrafikken til ca. 490 kjøretøy per døgn.

Tabell 6 - Personbiltrafikk etter tiltaket

Personbiltrafikk etter utbygging (2035)	Nye arbeidsplasser	Variasjonsområde, turproduksjon per ansatt			Personbilturer		
		Lav	Høy	Benyttet	Lav	Høy	Benyttet
Handel, servering og næring	6	10	30	20	60	180	120
Kontor og industri	228	1.4	2	1.6	320	456	365
Sum, nyskapt personbiltrafikk etter utbygging							485

Tungtrafikk:

Som del av tiltaket er det ønskelig å forskyve deler av tungtrafikken vekk fra avkjørselen ved Ole Steens gate og over til adkomsten som munn ut i Losjeplassen. Ettersom tiltaket fører til økt produksjon ved bryggeriet er det også naturlig å anta en økning i varelevering og vareutlevering. Det er beregnet med en årlig vekst i tungtrafikk til anlegget på ca. 3.5%, samt noe forskyvning vekk fra Ole Steens gate. Totalt sett blir det en liten økning i Ole Steens gate, mens Losjeplassen øst får størst økning.

Tabell 8 - Estimert tungtrafikk til og fra planområdet i 2035

Etter utbygging (2035)	ÅDT-T i forbindelse med daglig drift av planområdet		
	Lav	Høy	Benyttet
Losjeplassen	9	27	18
Ole Steens Gate	2	8	5

Total trafikk:

I tillegg til den beregnede veksten, vil det skje en forskyvning av bil- og tungtrafikken. Noe av personbiltrafikken vil bli ledet fra andre parkeringsplasser i nærliggende områder til det nye parkeringshuset, mens mye av den nye tungtrafikken blir ledet bort fra Ole Steens gate. Samlet sett betyr dette at det trolig blir en økning både i Ole Steens gate og Losjeplassen. I tillegg er det antatt at noe av økningen inn mot Ole Steens gate kommer via Erik Børresens allé.

Tabell 9 - Beregnet trafikkmengder

	Trafikk-mengde før tiltak	Endring på grunn av tiltak	Generell trafikkvekst	Trafikk-mengde etter tiltak	Prosentvis økning på grunn av tiltak	Prosentvis økning, totalt
Ole Steens Gate	1 000	291	100	1 391	20.9 %	39.1 %
Losjeplassen	3 300	331	330	3 961	8.4 %	20.0 %
Erik Børresens Alle	3 200	137	320	3 657	3.7 %	14.3 %
Strandveien	9 200	47	920	10 167	0.5 %	10.5 %
Strandveien øst	9 600	312	960	10 872	2.9 %	13.3 %
Strandveien vest	11 000	157	1 100	12 257	1.3 %	11.4 %

Ole Steens gate ser ut til å oppleve størst vekst i trafikkmengden. Det er estimert at tiltaket står for ca. 21% av trafikkøkningen, hovedsakelig personbiler. Losjeplassen opplever omtrent like mye vekst på grunn av tiltaket som den generelle veksten, ca. 10%. Erik Børresens allé vil få en økning på ca. 14%, der 4% antas å komme fra tiltaket. For Strandveien syd er det ikke estimert at tiltaket fører til noen endring. Det antas at trafikkøkningen som følge av tiltaket for Strandveien øst vil være lik økningen for Losjeplassen. Samme forhold er antatt for Strandveien vest og Erik Børresens allé. Det utgjør henholdsvis 3% og 1% av trafikkveksten.

Erik Børresens allé, Ole Steens gate og Losjeplassen har relativt lav trafikkmengde. Strandveien er eneste sted hvor man ser de store trafikkmengdene, men basert på tilgjengelige bredder og skiltet hastighet er tilgjengelig trafikkareal og antall kjørefelt tilstrekkelig.

Basert på den beregnede trafikkmengden, er det lite som tyder på at det vil oppstå problemer med kapasiteten i kryssene Erik Børresens allé x Ole Steens gate og Losjeplassen x Ole Steens gate. Et lyskryss med to faser har som en enkel tommelfingerregel kapasitet til omtrent 1600 kjøretøy i timen, og kapasiteten ansees derfor som tilstrekkelig.

Avbøtende tiltak

For å hindre en kraftig økning i personbiltrafikken, er det satt svært strenge krav til parkering. På sikt vil all bakkeparkeringen fjernes. Det er i tillegg lagt til rette for attraktive parkeringsplasser for sykler.

Gjennom plankart og bestemmelser sikre videre krav til varelevering, innkjøringer og siktlinjer.

Konklusjon

Tiltaket ser ut til å skape økt trafikk uten at det utløser de store trafikale konsekvensene. Økt trafikk vil i hovedsak komme fra økt produksjon og flere arbeidsplasser. Trafikkveksten som skyldes tiltaket utløser ingen behov for oppgraderinger på vegnett, hverken for gang- og sykkeltrafikk eller biltrafikken.

Det er lyskryssene i Strandveien mot øst og vest som er de mest trafikkerte områdene i dag, og slik vil det trolig være etter at utbyggingen på planområdet er gjennomført også. Den teoretiske kapasiteten i kryssene ser ut til å være tilstrekkelig til å håndtere både den generelle trafikkveksten og trafikkøkningen på grunn av utbygging på planområdet. Det er ikke gjort en vurdering av kapasiteten til kollektivsystemet, men det antas at den er mer en tilstrekkelig for å dekke etterspørselen for kollektivtransport som tiltaket utløser. Det er heller ikke identifisert noen kritiske punkter ved tiltaket som fører til en reduksjon i trafiksikkerheten.

Tiltaket legger videre godt til rette for at både ansatte og gjester kan velge alternative transportmidler

5.8 Konsekvenser for barn og unge

Innledning

Det er i dag ingen arealer innenfor planområdet som er tilrettelagt for barns lek og utfoldelse. Arealene er delvis bebygd og benyttes ellers til parkering og logistikk, og er ikke egnet til lek.

Det er flere lekeplasser i nærområdet, og det er gode og trygge gang- og sykkelforbindelser. Det er fortau og lysregulerte kryss i kryssene, turveger og gågater.

Nærmeste barneskole er Bragernes skole. Det er ingen boliger som ligger slik at det er naturlig å gå langs planområdet for å komme til skolen.

Utredningstema i henhold til planprogrammet

- 1. Planforslagets påvirkning på forbindelser og/eller plasser der barn og unge oppholder seg.*
- 2. Hvordan kan kvartalet og bryggeriet tilrettelegge for en større interesse for virksomheten blant barn og unge.*
- 3. Vurdere om barn og unges interesser kommer i konflikt med utviklingsinteresser og drift.*

Dagens situasjon/0-alternativet

Det er i dag ingen arealer for lek eller opphold for barn og unge innenfor planområdet. Bedriftslokalene er forbeholdt ansatte og voksne besøkende. I tillegg er det store arealer til parkering og manøvrering.

Det er flere lekeplasser i nærheten, og trygge gang- og sykkelforbindelser. Aass bryggeri arrangerer omvisning og besøksdager for skoleklasser. I tillegg til bursdagsfeiringen ol.



Illustrasjon som viser lekeplasser i området. Det er flere gågater/sykkelveier og turvei langs elva.

Utvikling i tråd med detaljplanen – alternativ 1

Bebyggelsen fortettes, og det vil samtidig foretas en opprydding og strukturering av utearealene. Dette vil gi en tydeligere og mer oversiktlig trafikkssituasjon. Det vil ikke legges til rette for utearealer beregnet for lek. Gode og trygge gang- og sykkelforbindelser skal opprettholdes.

Drøfting av utredningstema i planprogrammet

1. Planforslagets påvirkning på forbindelser og/eller plasser der barn og unge oppholder seg

De planlagte tiltakene innenfor kvartalet vil ikke få innvirkning på arealer eller plasser som benyttes av barn og unge i dag. Utbyggingen vil kun skje internt i kvartalet, og vil ikke komme i konflikt med tilliggende fortau. For de tiltakene som planlegges er det ikke naturlig med store arealer til uteopphold eller lekeplasser.

Det blir viktig å ivareta gode og trygge forbindelser, både i anleggsperioden og etter at gjennomførte tiltak er ferdigstilt. Nye avkjøringer må ha gode siktlinjer og god lesbarhet.

Det er mange barn og unge som benytter arealene langs strandparken. Ved etablering av nye «Grev Wedel plass», kan dette også bli en attraktivt møteplass. Tiltakene vil ikke kaste skygge mot

Strandveien eller Grev Wedel plass, og vil således ikke forringe disse populære møteplassene.

2. *Hvordan kan kvartalet og bryggeriet tilrettelegge for en større interesse for virksomheten blant barn og unge.*

For å tiltrekke seg yngre målgrupper er en annen retning innenfor mineralvannsproduksjon under planlegging. Barn og unge vil da kunne komme på omvisninger, samt at det kan etableres arealer der det er mulighet for bursdagsfeiring, omvisninger for klasser etc.

Ved å la ny bebyggelse være mer utadrettet, kan dette bidra til å gjøre bedriften mer tilgjengelig, slik at barn og unge blir nysgjerrige på virksomheten.

3. *Vurdere om barn og unges interesser kommer i konflikt med utviklingsinteresser og drift.*

Vi kan ikke se at planlagte tiltak vil komme i konflikt med barn og unges interesser. Det er ingen arealer innenfor kvartalet i dag som benyttes av barn og unge. Tiltakene som planlegges vil ikke forringe arealer som benyttes til lek og opphold i dag.

Ved å legge til rette for ny type produksjon, og evt. lage nye tilbud for barn, kan dette bidra med å gjøre bedriften kjent også hos barn og unge. De nye tiltakene vil generere noe mer trafikk, men nettet av gang- og sykkelveier for myke trafikanter er godt utbygd i området. Det er ingen farlige kryss i området.

Avbøtende tiltak

Det må vurderes hvorvidt naboene i området bør varsles om byggearbeidene, slik at det ikke oppstår ulykker i forbindelse med byggearbeidene.

Konklusjon

Tiltaket vil ikke endre premissene for barn i særlig grad. Det planlegges ingen tilbud spesielt rettet mot barn og unge. Utearealene vil først og fremst utformes som en del av næringsarealenes funksjoner. Trafikksikkerheten er god, og tilgangen til friområder er god.

De planlagte tiltakene vil ikke tilføre nye kvaliteter eller tilbud til barn eller unge i nærmiljøet. Tiltaket vil heller ikke berøre områder som benyttes til lek i dag, eller på annen måte forringe kvaliteter som finnes i nærheten.

Det er god trafikksikkerhet i nærområdet, med godt utbygd gang- og sykkelveier. Det blir videre viktig å sikre god sikt og oversiktlige situasjoner i forbindelse med inn/utkjøring.

5.9 Konsekvenser for grunnforhold

Innledning

Arealene innenfor planområdet består av bebyggelse og asfalterte flater. Berggrunnen består av basalt, mens løsmassene er fyllmasser. Tidligere lå Aass bryggeri helt i vannkanten, og Strandveien og Strandparken er fylt ut i nyere tid. Det er utfordrende grunnforhold i området.



Foto som viser Aass sin plassering ved elvebredden, Drammen 1968. (Drammen Byarkiv)

Utredningstema i henhold til planprogrammet

1. *I planarbeidet skal det grundig redegjøres for grunnforhold, vurdering av fundamenteringsmetode og konsekvensene av foreslåtte utbygging, ihht. bl.a. Norges vassdrags- og energidirektorats krav.*
2. *Videre må det undersøkes hvorvidt planområdet ligger innenfor fareområder for flom eller skred.*

Dagens situasjon/ 0-alternativet

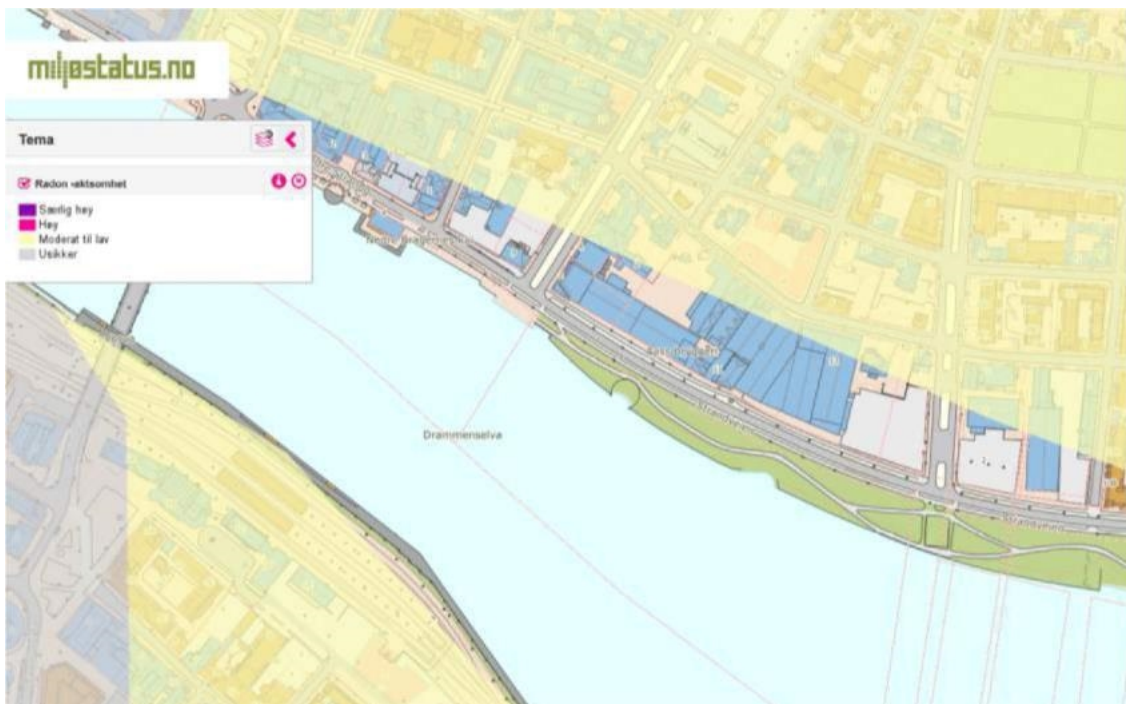
Drammen sentrum har svært utfordrende grunnforhold med store forekomster av kvikkleire. Ny bebyggelse medfører behov for å utrede grunnforholdene innenfor planområdet. Berggrunnen består av basalt mens løsmassene av fyllmasse.



Kart som viser at det er middels fare for kvikkleireskred i området. (Miljøstatus.no).



Kart som viser at området ligger innenfor aktsomhetssonen for flom. (Miljøstatus.no).



Det er registrert moderat til lav forekomst av radon for deler av kvartalet. (Miljøstatus.no).

Det er foretatt mange undersøkelser av grunnforholdene innenfor planområdet, og grunnen er således godt dokumentert. En del av rapportene er gamle, mens den siste rapporten innenfor området er fra 2014. Gjennom bestemmelsene sikres det ytterligere krav til geotekniske undersøkelser for de ulike byggetiltakene, men generelt har tiltakshaver god oversikt over grunnen, og er således kjent med at det er utfordrende grunn (kvikkleire) innenfor planområdet.

KOMMER NYTT NOTAT!

Utvikling i tråd med detaljplanen – alternativ 1

Ved utvikling av nye tiltak innenfor planområdet, må det påregnes at all ny bebyggelse bygges på betongpeler til berg. Videre må det påregnes spunting av byggegrop og mulig kalksementstabilisering.

Drøfting av utredningstema i planprogrammet

1. I planarbeidet skal det grundig redegjøres for grunnforhold, vurdering av fundamenteringsmetode og konsekvensene av foreslåtte utbygging, ihht. bl.a. Norges vassdrags- og energidirektorats krav.

Tidligere utført rapporter konkluderer med at det ca. 0.5-1.0 meter fyllmasse og videre ca. 4-6 m dybde med sand. Videre er det bløt, senestiv (siltig) leire med ukjent mektighet. Utførte CPTU-sonderinger indikerer at leiren blir meget sensitiv- /kvikkleire fra omlag 12-14 meter dybde. Ut i fra sonderingene kan det for øvrig ikke utelukkes at leiren er sensitiv/kvikk over 12 m dybde.

Kvikkleiresonen – er dokumentert/kartlagt, og det er god erfaring med grunnen i området. Ny bebyggelse planlegges bygget på peler. Byggegroper må sikres med spunt. Utgravinger må videre skje seksjonsvis, hvor utgraving og støping av armert magerbetongplate utføres på samme dag for hver seksjon.

Det er i hovedsak ny bebyggelse på Losjeplassen som medfører graving. Nytt parkeringshus mot Ole Steens gate vil plasseres på terreng, og det vil ikke bli store grunnarbeidene her. I tillegg ligger terrenget litt høyere i Ole Steens gate enn på Losjeplassen. Det må likevel påregnes peling av parkeringshuset.

Det bør velges spuntutstyr som gir minst mulig rystelser og skade på nabogrunn og nabobygninger, f.eks. resonansfritt høyfrekvent vibrolodd. Entreprenør må om nødvendig etablere pumpeuger i byggegropa for å muliggjøre graving under grunnvannsnivå.

Begge nybyggene bør bygges med radonsperre.

- Losjeplassen 1 (nybygg): er planlagt fundamentert på spissbærende peler over hele tomten, og deler av tomten spuntes. Hele området graves ut og lettes, som følge av planlagt parkeringskjeller.
- Grev Wedel plass 2b (tanker): er planlagt fundamentert på spissbærende peler over hele området.
- Strandveien 13 (påbygg): er planlagt fundamentert på dagens konstruksjon og ekstra spissbærende peler.
- Ole Steens gate 6 (p-hus): er planlagt på spissbærende peler over hele avtrykket. Deler av området graves ut og lettes.
- Ole Steens gate 8 (påbygg): er planlagt fundamentert på dagens konstruksjon.
- Strandveien 9 (påbygg): er planlagt fundamentert på dagens konstruksjon.



Grunnvannsstanden antas å variere med vannstanden i Drammenselva, og forutsettes å ligge på kote 0 ± 1 .

Parkeringshuset blir liggende over grunnvannsnivå, mens planlagt parkeringskjeller på Losjeplassen blir liggende under grunnvannsnivået. Kjelleren må følgelig etableres vanntett og råbygget sikres mot oppdrift i anleggsfasen.

2. Videre må det undersøkes hvorvidt planområdet ligger innenfor fareområder for flom eller skred.

Kvartalet ligger på kote 2-4. Terrenget faller slakt mot sydøst. Ny planlagt bebyggelse mot Losjeplassen vil ligge på kote 2. Parkeringshuset mot Ole Steens gate vil ligge på ca. kote 3.5.

Gjennom bestemmelsene sikres det at nye byggverk og tiltak under flomkote 2.4 må kunne tåle å bli utsatt for flom og stormflo. All ny bebyggelse innenfor flomsonen skal bygges for å tåle belastninger fra 200-årsflom. Anlegg og konstruksjoner som plasseres i flomsonen skal enten konstrueres og bygges for å tåle vannbelastningene eller de skal kunne fjernes ved. Varsling av flom.

Det vil si at ved etablering av parkeringshus på kote + 3.5, vil det ikke være nødvendig for tiltak mot flom. For nyetablering på Losjeplassen, må det derimot tas høyde for flom. Kjelleren må være vanntett, og 1. etasje må etableres på kote + 2.4 eller høyere.



Arealene ligger innenfor aktsomhetssone for flom, kilde Miljøstatus.no

Det er forventet 20% økning i nedbør og avrenning fra dalsidene. Nedbøren vil først og fremst komme som kraftig økning i regnintensitet (kortvarig intense regnbyger). Drammenselva vil bare i mindre grad påvirkes av økt nedbørmengde og intensitet.

Gjennom bestemmelsene sikres følgende:

«Før det gis tillatelse til tiltak i områder som er vist med hensynssone for flom på plankartet, skal det dokumenteres at hensynet til flomfare er ivaretatt.»

«Nye byggverk og tiltak under kote 2.4 må kunne tåle å bli utsatt for flom og stormflo.»

MER VEDR. VA/FLOM

Avbøtende tiltak

Gjennom bestemmelsene sikres krav til ytterligere dokumentasjon og beskrivelse av konkrete tiltak for å sikre byggene, både i forhold til utfordrende grunn og flom.

Konklusjon

Det er dårlige grunnforhold nær elva i Drammen, men både utbygger og konsulenter er godt kjent med forholdene. Det er gjennom utvikling av Bryggeriet, foretatt omfattende og grundige undersøkelser som er benyttet. Det er således mye erfaring fra tidligere byggearbeider, og oppføringen av Erik Børresens allé 2, for kun få år siden.

Ny bebyggelse på Losjeplassen kan få en utfordring i forhold til flom, og i byggesaken må det sees på løsninger for hvordan dette kan håndteres best mulig. Dette vil i hovedsak være en utfordring ved bygging av parkeringskjeller.

Dersom man ønsker en åpen og utadrettet fasade mot allégaten, kan det være motstridende med høy sokkel, men en løsning for å havne over kote 2.4 bør være fullt løsbart.

5.10 Konsekvenser for miljøkvalitet

Innledning

Arealene ligger svært sentralt på Bragernes i Drammen. I likhet med mange andre sentrumskvartaler, er det en del forhold som påvirker miljøkvaliteten i området. Det er en god del biltrafikk, i hovedsak personbiler. Den mest trafikkerte gaten er Strandveien. Det er ellers nærhet til jernbanen, motorveibrua og Holmenbrua, hvor det er en del støy og trafikk.

Utredningstema i henhold til planprogrammet

1. *Eventuell forurensing i grunnen.*
2. *Endring av støysituasjonen.*

3. *Støyømfintlig bebyggelse i nærområdet som berøres av endrede trafikkforhold skal vurderes.*
4. *Eventuelle avbøtende tiltak eller restriksjoner*
5. *Støy og forurensning i bygge- og anleggsperioden. Det skal utarbeides et opplegg som ivaretar oppfølging av dette.*
6. *Muligheter for tilknytning til/tilrettelegging for alternative energikilder må utredes.*
7. *Planforslagets konsekvenser for utslipp av klimagasser utredes og vurderes opp i mot blant annet valg av energiløsninger.*

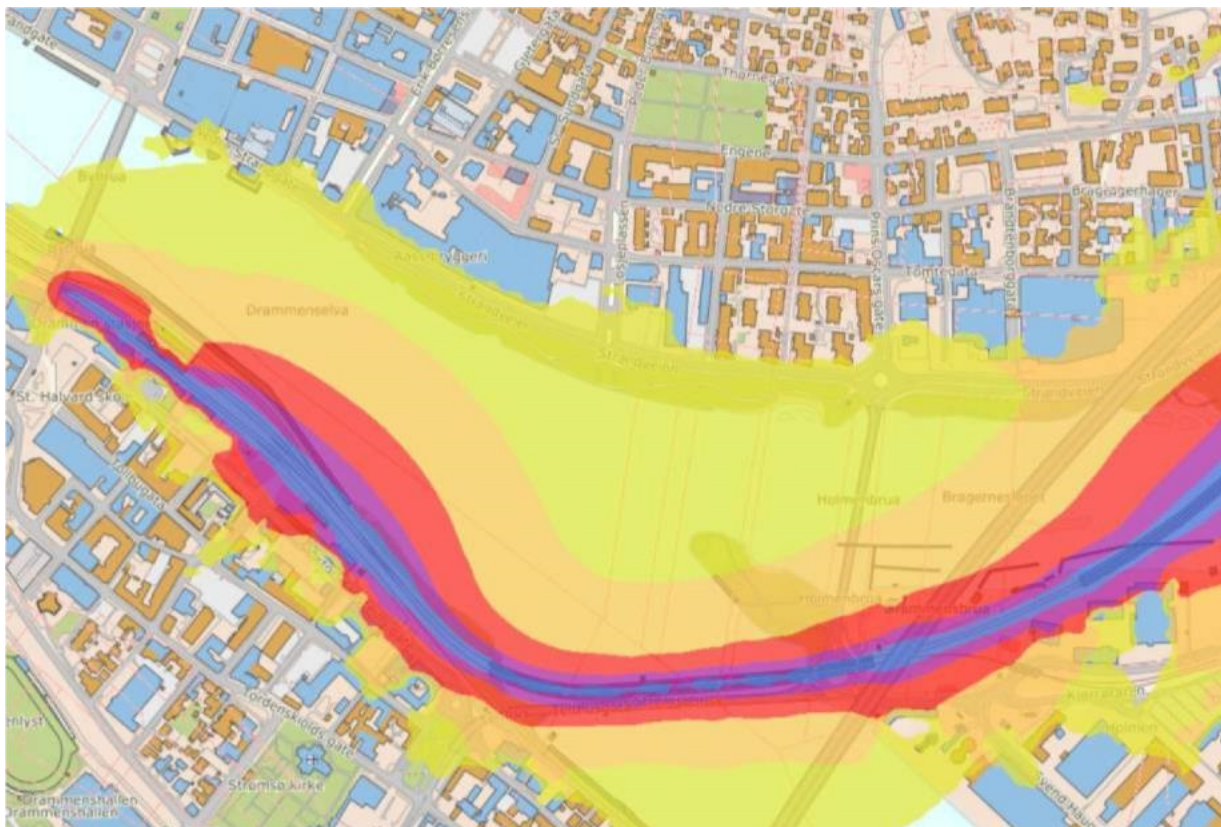
Dagens situasjon/0-alternativet

Støy: Området ligger innenfor gul, og delvis rød støysone, basert på Drammen kommunes kartdata. Det er i hovedsak trafikkstøy fra omkringliggende gatenett og motorveibrua (E18) som er gjeldende. Mest trafikk er det i Strandveien.



Kvartalet grenser mot flere trafikkerte veier, og ligger således delvis i gul og rød støysone, kilde Drammen kommune.

Det er også noe trafikk fra jernbanen som berører fasadene mot Strandveien.



Støy fra jernbanen, kilde Miljøstatus.no

Luftforurensning: Området er ikke spesielt belastet hva gjelder luftforurensning, men det er en god del trafikk i nærområdene, og kvartalene kan være utsatt i perioden. Nærmeste målestasjon er Nedre Storgate. Det er lav hastighet på tiliggende gater, med unntak av motorveibrua som ligger relativt nært området, men en god del høyere.

Sommerstid er det ingen problem med luftforurensning i sentrum, men vinterstid på kalde, klare dager med inversjon, kan luftkvaliteten bli dårligere enn hva helsemyndighetene anbefaler.

Radon: Det er usikkert om det er forekomster av radon i grunnen, i henhold til miljøstatus.no.

Utvikling i tråd med detaljplanen – alternativ 1

En utbygging og utvikling av sentrale arealer, er i tråd med overordnede retningslinjer, og er positivt for å på sikt få en økt miljøkvalitet. Ved å legge til rette for at flere kan gå, sykle eller reise kollektivt, kan man redusere biltrafikken, som er en stor kilde til utslipp av forurensning. Det legges også opp til en relativt lav parkeringsdekning, i tråd med Drammen kommune sine retningslinjer. Gjennom bestemmelsene sikres også tilrettelegging for sykkelparkeringsplasser under tak.

Alle tiltak som reduserer trafikk vil derfor bedre lokal luftkvaliteten, reduserer støy og skape trygge omgivelser for innbyggerne. Det er ulike tiltak som kan bidra til å redusere trafikken, både langsiktige tiltak og tiltak som kan justeres over kortere perioder.

Dette kan blant annet være:

- Arealplanlegging
- Bygging av gang- og sykkelveier
- Kollektivsatsing
- Lavutslippsone
- Miljøfartsgrense
- Parkeringsrestriksjoner
- Piggfrie vinterdekk

Drøfting av utredningstema i planprogrammet

1. *Eventuell forurensing i grunnen.*

Ingen av de etablerte virksomhetene innenfor planområdet driver med aktiviteter som kan anses som særskilt forurensende. Under Erik Børresens allé 2 ble det gjort funn av forurensning i grunnen. Dette ble fjernet ved nyetablering her. Av tiltakene som nå planlegges, er det i hovedsak ved Losjeplassen 1 hvor det skal graves ut mye. På denne delen av eiendommen ble det byttet masser for en del år tilbake. Før dette igjen, var arealene benyttet som hage. Det er derfor ikke grunnlag for å anta at det vil være forurensning i grunnen for denne delen av eiendommen.

Videre ble alle oljetankene fjernet for flere år siden, så det skal ikke være lekkasje fra oljesøl innenfor planområdet. De eneste tankene som nå er igjen, er øltankene. Disse gir ikke noe utslipp fra seg.

Videre undersøkelser av forurensning i grunnen, sikres gjennom bestemmelsene.

2. *Endring av støysituasjonen.*

Trafikkøkningen som følge av utbyggingen ved Aass bryggeri medfører generelt en liten økning sammenliknet med dagens støynivå, og vil ikke utløse krav til vurdering av støytiltak for nærliggende bebyggelse. Økning av vegtrafikkstøy som følge av trafikkøkning vil være høyest i Ole Steens gate, men økningen vil være mindre enn 1.5 dB. For at økning av støy skal utløse krav til vurdering av støytiltak for berørte boliger, må økningen være over 3 dB.

Det er ikke krav til utendørs støynivå fra vegtrafikk for kontorer, kun innendørs krav til støynivå i kontorer og møterom iht. NS 8175. Innendørs støy kan vurderes nærmere i mer detaljert fase der planløsningen er kjent for de nye kontorene.

Bedriften og de planlagte tiltakene vil ikke skape støy.

Tiltakene med sentrale arbeidsplasser vil forhåpentligvis kunne bidra til at flere velger å gå, sykle eller ta buss til jobben. Sammen med begrensninger i antall parkeringsplasser for bil, kan man håpe på en endring i tiden fremover. Det bygges også mange boliger i sentrum, noe som bidrar til å gi innbyggerne kort avstand fra bolig, arbeidsplass og andre tilbud. Dette kan bidra til å redusere biltrafikken, og igjen bidra til en reduksjon av støyforholdene i sentrum.

3. *Støyømfintlig bebyggelse i nærområdet som berøres av endrede trafikkforhold skal vurderes.*

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet en støyrapport av Asplan Viak AS. Rapporten viser at med en så liten økning i trafikken som trafikkrapporten tilsier, vil dette ikke gi merkbar endring av støyforholdene i tilliggende gater.

Eksisterende støyfølsom bebyggelse som ligger i en støysone har kun krav på videre vurdering av støytiltak som følge av planen dersom en eller begge kriterier nedenfor er oppfylt:

- Etablering av en ny støykilde (f.eks etablering av ny vei)
- Utvidelse eller oppgradering av eksisterende virksomhet, forutsatt at endringene er så vesentlige at det kreves ny plan (større endringer av kryss etc.). Vesentlig endring av driftstid av en eksisterende støykilde gjelder også. Med vesentlig endring menes det en økning i driftstid som medfører at støynivået øker med 3 dB eller mer.

Nytt, planlagt tiltak medfører ikke nytt vegnett eller vesentlige endringer av eksisterende vegnett som krever ny plan. Basert på disse forutsetningene vil ikke utbyggingen av bryggeriet medføre behov for vurdering av støytiltak på eksisterende støyfølsom bebyggelse.

Endringen i trafikken på veiene rundt kvartalet som følge av utbyggingsplanene utløser følgende ikke krav om vurdering av støytiltak for nærliggende bebyggelse.

Det vil være viktig at man i bygningsperioden forholder seg til overordnede retningslinjer for støy og forurensning. Dette vil være spesielt viktig ved grunnarbeider. Dette er arbeider som fort kan oppleves bråkete for naboene.

Både større og mindre bygg- og anleggsarbeider bør varslers til naboer m.fl som er utsatt for vesentlig støybelastning. Det er i støyrapporten satt opp premisser for behandling av bygg- og anleggsstøy med aktuelle grenseverdier iht. T-1442 og plan for varsling. En detaljering av støyberegninger i denne forbindelse er noe som typisk utføres etter entreprenør er valgt, og hvor arbeidstider og maskinparken er kjent.

4. *Eventuelle avbøtende tiltak eller restriksjoner*

Restriksjonene som sikres gjennom planen, omfatter i hovedsak strenge krav til parkering, i tråd med kommuneplanen.

Avbøtende tiltak, vil være god tilrettelegging for syklende ved attraktive sykkel-parkeringplasser. I tillegg vil tiltakene i seg selv være avbøtende, ved å fortette og legge til rette for flere arbeidsplasser i sentrum.

5. *Støy og forurensning i bygge- og anleggsperioden. Det skal utarbeides et opplegg som ivaretar oppfølging av dette.*

Det settes krav til utarbeidelse av miljøoppfølgingsplan i anleggsfasen. Dette sikres gjennom bestemmelsene:

«Før det kan gis tillatelse til tiltak skal det foreligge en miljøoppfølgingsplan som redegjør for aktuelle løsninger for energi, massehåndtering, sikringstiltak og transport i anleggsfasen, avfallshåndtering og materialbruk.»

Videre sikres det gjennom bestemmelsene at overordnede retningslinjer for miljøkvalitet legges til grunn:

Forurensning i grunnen

«Dersom det under anleggsarbeidet blir avdekket forurenset grunn, skal ansvarlig myndighet varsles, jf. Forurensningsloven §7.»

Støy

«Nasjonale retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, skal ligge til grunn for vurdering av skjermingstiltak og støy i anleggsperioden.»

Både større og mindre bygg- og anleggsarbeider bør varsles til naboer m.fl som er utsatt for vesentlig støybelastning. Det er i støyrapporten satt opp premisser for behandling av bygg- og anleggsstøy med aktuelle grenseverdier iht. T-1442 og plan for varsling. En detaljering av støyberegninger i denne forbindelse er noe som typisk utføres etter entreprenør er valgt, og hvor arbeidstider og maskinparken er kjent.

Luftforurensning

«Nasjonale retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520, skal ligge til grunn ved planlegging av ny virksomhet og bebyggelse.»

Myndighetene har angitt grenseverdier, mål og luftkvalitetskriterier for konsentrasjoner av bla. NO₂ og støv (PM₁₀) i uteluft. Ut fra hensynet til helse og miljø for bybefolkningen er det satt opp nasjonale mål for lokale luftforurensningskonsentrasjoner. De anbefalte luftkvalitetskriteriene gitt av KLIF og Folkehelsa angir eksponeringsnivåer som man ut fra nåværende viten antar at befolkningen kan utsettes for uten at alvorlige helsevirkninger oppstår. Tabellen under viser grenseverdier, nasjonale mål og luftkvalitetskriterier for NO₂:

Tabell 3 Grenseverdier og luftkvalitetskriterier for NO₂ og svevestøv, PM₁₀

	Parameter	Enhet	Midlingstid		
			1 time	24 timer	1 år (6 mnd)
Forurensningsforskriften kap. 7	NO ₂	µg/m ³	200 ¹⁾		40
	Svevestøv, PM ₁₀	µg/m ³		50 ²⁾	40
Anbefalte luftkval.kriterier (KLIF/Folkehelsa)	NO ₂	µg/m ³	100	75	50 (6 mnd)
	Svevestøv, PM ₁₀	µg/m ³		35	

Luftens stabilitetsforhold og vindhastighet har betydning for hvordan utslippene spres. Svak vind og ustabil atmosfære gir normalt maksimalkonsentrasjoner nær utslippet. Slike forhold vil det typisk være når det er sol om sommeren. Er atmosfæreforholdene nøytrale vil maksimalkonsentrasjonene forekomme lengre fra utslippet. Svak til moderat vind og stabil atmosfære (om vinteren og om natten på sommeren) gir normalt maksimalkonsentrasjon langt fra utslippsstedet.

Den hyppigste forekommende vindretningen er fra vest, vest/sydvest og vest/nordvest. Det viser at vindretningene for en stor del følger dalføret.

Norsk Energi utarbeidet en rapport hvor de undersøkte spredningsberegninger i forbindelse med ombygging av kjel i 2012, fra olje til gass.

Resultatene av maksimalt timemiddelbidrag er vist i tabellen under:

Skorsteinshøyde		24,4 m	
Utslippskonsentrasjon	mg/Nm ³	170	110
Utslipp	g/s	0,35	0,2
Røykgasshastighet	m/s	9	9
Skorsteinsdiameter	m	0,7	0,7
Maks bakkekonsentrasjonsbidrag, timemiddel	µg/m ³	51	29

Oppsummeringen lav Norsk Energi sin rapport lyder som følger:

«Garantiverdier for anlegget, samt målte verdier ved testkjøring, ligger betydelig lavere enn forskriftens grenseverdier. Ved å benytte 110 µg/Nm³ som utslippsverdi i modellering, dvs. noe over målt verdi på anlegget, blir maksimalt timemiddelbidrag ca. 29 µg/Nm³, og dette er innenfor tillatt maksimalt tilleggsbidrag.»

6. *Muligheter for tilknytning til/tilrettelegging for alternative energikilder må utredes.*

Planen ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Aass bryggeri er i dag tilknyttet fjernvarmeanlegget til Drammen kommune. Det er 2

fjernvarmeanlegg som begge har overkapasitet. Disse er lagt opp slik at de kan kobles til nye prosjekter, men bedriften er i hovedsak selvforsynt basert på restenergi fra produksjonen.

Bryggeriet veksler ellers mellom elkjel og naturgass. Oljekjelen ble skiftet ut og erstattet i 2012. Gjennom nytt planforslag legges det til rette for etablering av en energisentral. Det foreligger et ønske om en utvidet energisentral både med fyring av biomasse og varmepumper knyttet til spillvann.

Bedriften har løpende prosjekter innen ENØK, og har klart å redusere forbruket fra 16.8 GWH til 12.8 GWH de siste 5 årene, samtidig som produksjonen av øl har økt fra 21 millioner liter til 29 millioner liter. Det er videre et mål at innen 2025 skal 25% av energiforbruket gå over til varmtvann som erstatning for damp.

Bedriften er i hovedsak selvforsynt basert på restenergi fra produksjonen. Det jobbes kontinuerlig med å redusere energiforbruket, samt finne gode løsninger for energikilder, se beskrivelse under dagens situasjon.

7. *Planforslagets konsekvenser for utslipp av klimagasser utredes og vurderes opp i mot blant annet valg av energiløsninger.*

Aass bryggeri ønsker å redusere energiforbruk og miljøbelastningen. Det er sannsynligvis flere steder det man kan redusere energiforbruket, derfor er det iverksatt en gjennomgang av hele fabrikken for å kartlegge energiforbruket og hvor mye energi de ulike prosessene forbraker.

All informasjon dokumenteres i energiledelsessystemet og analyseres, og skal deretter munne ut i realistiske tiltakslistene. Det skal installeres flere nye målere som måler strøm-, vann- og dampforbruk der målerverdiene integreres i et nytt energioppfølgingssystem, og som vil gi svært god oversikt over hvor energien forbrukes, og til hvilke tider.

Målet er at bedriften innen 2025 har konvertert 25% av energiforbruk over til varmtvann som erstatning for damp.

Energibruk- og kilder fordelt på formål

Energiforbruk Aass Bryggeri AS

Termisk Energi totalt 2017	7063919
Brygghus	4238351,4
Vaskeanlegg CIP	490000
Bygningsvarme	706391,9
Oppvarming av varmtvann Brygghus	326666,667
Oppvarming av varmtvann	182933,333
Pasteurer	353195,95
Annet	766379,75
<hr/> Sum	<hr/> 7063919
Fastkraft Strøm 2017	5905027
7 Kjølemaskiner	2362010,8
Pumper	1476256,75
Luftkompressorer	590502,7
Lys	350000
Oppvarming	295251,35
Oppvarming av varmtvann	177150,81
Annet	653854,59
<hr/> Sum	<hr/> 5905027

Bedriften veksler mellom elkjel og naturgass. Gjennom planforslaget åpnes det for etablering av ny energisentral. Det er ønske om en utvidet energisentral både med fyring av biomasse og varmepumper knyttet til spillvann.

Avbøtende tiltak

Fokus på å tilrettelegge for syklistere og myke trafikanter ved å begrense antall parkeringsplasser for ansatte og kunder.

Tilkobling til fjernvarmeanlegget, også for nye tiltak. Opprettholde fokuset på å redusere energibruken.

Konklusjon

Planlagte tiltak vil generere en liten økning i trafikken. Dette er ikke av en slik størrelse at det gir merkbar økning i støyforholdene.

Tiltaket i seg selv vil ikke generere noe støy, men det vil være viktig å hindre at anleggsarbeidene overskrider anbefalte grenseverdier for støy, spesielt i forbindelse med grunnarbeidene.

Aass bryggeri har et bevisst forhold til både energiforbruk, forurensning og utslipp, og jobber stadig med å oppgradere bedriften, slik at disse forholdene blir forbedret.

5.11 Konsekvenser for Anleggsfasen og anleggsperioden

Innledning

Anleggsarbeidet vil berøre en svært sentral del av byen, og vil medføre støy, trafikk og arealbeslag over en viss periode. Det vil være de første arbeidene i grunnen, sprengning, graving, spunting og bortkjøring av masser som vil medføre mest støy og støv, og også mest tungtrafikk.

Utredningstema i henhold til planprogrammet

1. *Hovedtrekk i anleggsgjennomføringen og virkninger av denne.*
2. *Konsekvenser som følge av støy, støv, luftforurensning og anleggstrafikk samt hvordan de uheldige virkningene kan minimeres i gjennomføringen.*
3. *Sikring av trygge gangforbindelser og fremkommelighet i anleggsperioden.*

Dagens situasjon/0-alternativet

Dagens bebyggelse er bygget ut over mange år, og med ulike metoder for fundamentering og konstruksjoner. Det er dårlige grunnforhold, men den vernede bebyggelsen er godt bevart. Det er beskjedne setningsskader med unntak av den lave lagerdelen ved Ole Steens gate 6 som er for dårlig fundamentert. Bedriften har løpende kontroller, og fokus på vedlikehold, hvor kontroll av setningsskader er en del av dette arbeidet.

Dagens bebyggelse er i hovedsak oppført i mur, puss og tegl.

Drøfting av utredningstema i planprogrammet

1. *Hovedtrekk i anleggsgjennomføringen og virkninger av denne.*

Første fase av anleggsgjennomføringen, vil omfatte grunnarbeider, graving og peling.

Det aktuelle området bør da bli gjerdet inn, slik at byggeplassen blir godt sikret. Videre må det sikres god adkomst for både byggeplass-trafikken, ansatte og gjester. Hele driften skal opprettholdes gjennom hele byggeperioden, så langt det er mulig. Det må ses på plassering av eventuelle brakker og parkeringsplass for tungtrafikk, slik at dette ikke kommer i konflikt med besøkende og ansatte.

Neste fase vil bestå av fundamenter inkludert ringmur, konstruktiv bunnplate samt utvendige VA-arbeider/fjernvarme. Etter dette vil man starte å støpe fundamenter, dekker og vegger, før resterende arbeider, tømmer, ventilasjon, brann, elektro, løfteinnretninger og fasade mm. igangsettes. Til slutt vil utendørs-anleggene ferdigstilles.

2. *Konsekvenser som følge av støy, støv, luftforurensning og anleggstrafikk samt hvordan de uheldige virkningene kan minimeres i gjennomføringen.*

Støy vil i hovedsak oppstå som følge av grunnarbeidene og anleggstrafikken. Spunting er arbeid som skaper en del støy. Støv og luftforurensning vil først og fremst oppstå som følge av tungtrafikken og biler som drar med seg bøss, jord og leire.

Konsekvenser som følge av støy, støv, luftforurensning og anleggstrafikk, vil først og fremst omfatte ulemper for beboere i området. Trafikksikkerheten i området er god, men eventuell støy og støv vil forringe bokvalitetene i periodene dette pågår.

For å redusere uheldige virkninger, kan man sørge for å spyle biler som skal forlate anleggsplassen. I tillegg kan det være aktuelt å montere målere, slik at man sørger for at rystelser og støy, ikke overskrider anbefalte grenseverdier. Mye støy og store rystelser vil være plagsomt for naboene, så vel som for ansatte ved bedriften. I tillegg vil dette kunne medføre setningskader på eksisterende bebyggelse.

Det må også sikres at rystelsene ikke medfører skade på vernet bebyggelse.

3. *Sikring av trygge gangforbindelser og fremkommelighet i anleggsperioden.*

Ved bygging av nytt parkeringshus og påbygg mot Ole Steens gate, kan det i perioder bli behov for å stenge av deler av gaten. For gående/syklende må dette skiltes godt, slik at de myke trafikantene kan gå over på andre siden av gaten. Det samme gjelder for tiltak mot Losjeplassen. Her kan også myke trafikanter ledes til motsatt side av alléen, dersom det blir behov for å stenge deler av fortauet langs Losjeplassen.

Det er viktig at det sikres en trygg adkomst i anleggsperioden. Dersom sikten blir dårlig, er det viktig med gode rutiner for inn/utkjøring, manøvrering og rygging, slik at man unngår ulykker.

Avbøtende tiltak

Byggeplassen må gjerdes inn, slik at denne blir trygg. Videre bør det vurderes om anleggsbiler som kjører inn og ut av byggeplassen skal spyles, slik at man ikke drar støv utover. Det må også vurderes om hvorvidt det er mulig å sikre at sprengningsarbeid og peling, foregår innenfor bestemte tidsrom.

Det bør videre monteres målere, slik at ikke støy og rystelser overskrider anbefalte grenseverdier.

Det vil være en del høye konstruksjoner i forbindelse med planarbeidet som må sikres.

Konklusjon

En anleggsplass vil alltid medføre ulemper i form av støy, støv og trafikk. Den planlagte utbyggingen vil bestå av flere byggetrinn, og vil således pågå over flere år. Det er først og fremst tidlig fase som medfører mye støy. Det vil være viktig å sikre byggeplassen på en god måte og skilte eventuell endringer i gå- og kjøremønsteret og parkering.

5.12 Konsekvenser for Risiko- og sårbarhet

ROS-analyse og sjekklister er vedlagt som egne dokumenter. Under følger kun en oppsummering:

Naturrisiko:

Det er dårlige grunnforhold med fare for kvikkleireskred. Hele kvartalet omfattes av sikringszone for ras og skred. Det settes krav til ytterligere geotekniske detaljering i den videre prosessen. Arealene ligger også innenfor aktsomhetszone for flom. Dette må hensyntas ved etablering av ny bebyggelse og eventuelt parkeringskjeller.

Sårbare naturområder og kulturmiljø:

Det er ingen sårbar vegetasjon, naturområder eller arter innenfor kvartalet.

Teknisk og sosial infrastruktur:

Hovedatkomsten for kjørende vil være fra Losjeplassen og Ole Steens gate, som i dag. For gående/syklende blir det adkomst fra Ole Steens gate i tillegg til adkomst fra de to alléene. Personbilene vil kjøre inn i parkeringshuset fra Ole Steens gate. Fra Losjeplassen blir det adkomst inn til dagens bakkeparkering, og mulig fremtidig parkeringskjeller. Vareleveringen vil i hovedsak foregå fra Losjeplassen. Det vil fortsatt være noe varelevering ved de nye tankene, med adkomst fra Ole Steens gate. Det vil være viktig å sikre god sikt i inn/utkjøringene.

Overvannet fordrøyes med tank.

Detaljer knyttet til VA, vil fremkomme ved byggesak for det aktuelle tiltaket.

Det er etablert 2 fjernvarmeanlegg inne på eiendommene, og begge anleggene har overkapasitet, slik at disse kan kobles til nye prosjekter. For det meste er tiltaket selvforsynt med energi.

Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520, skal legges til grunn.

Kulturminner- og kulturmiljø:

Tiltak ved eventuelle funn av automatisk, fredete kulturminner, sikres gjennom bestemmelsene.

De vernede byggene, sikres med hensynssone på plankartet og med egne bestemmelser. Det settes også krav i bestemmelsene til hvordan ny bebyggelse skal forholde seg til de vernede bygningene.

Virksomhet og drift:

Det vil være noe tungtrafikk i forbindelse med produksjonslokalene og tankene. Det skal sikres gode og oversiktlige inn/utkjøringer. All manøvrering foregår på egen eiendom, og bilene skal ikke rygge/manøvrere ut i gatene.

Det vil til tider være anleggstrafikk til planområdet, sammen med en byggeplass som vil ha noe høye konstruksjoner og liknende frem til byggetiltakene er ferdigstilt. Det bør, før bygging igangsettes, sendes brev til naboer angående anleggstiden, slik at man i størst mulig grad forbereder nærområdet på hva som skal skje. Det må også vurderes hvorvidt det er nødvendig å gjerde inn områder som er under oppføring.

6

Sammenstilling og konklusjon

TEMA	ALTERNATIV 1 (PLANFORSLAG)	0-ALTERNATIV
BYUTVIKLING	Tiltaket vil bidra til å fortette i sentrum og gi Drammen by flere nye tilbud og arbeidsplasser. Aass har en unik historie og drift, og er en viktig identitetsskaper i Drammen. Ved å gi rom for en utvidelse, kan driften opprettholde sin virksomhet sentralt på Bragernes i Drammen.	Det vil tillates etablering av nybygg innenfor dagens sentrumsplan, men ikke påbygg i de høydene som nå ønskes. Videre vil det ikke være rom for etablering av parkeringshus mot gaten.
BYFORM OG LANDSKAP	De nye høydene vil skape variasjon, men vil samtidig hensynta vernet bebyggelse og tiliggende boliger. Høydene vil ikke endre silhuetten med Bragernesåsen i bakkant. Planlagte tiltak vil rydde opp og stramme opp kvartalet. Dette kan bidra til å styrke kvartalet som helhet, øke lesbarheten og tydeliggjøre identiteten.	0-alternativet vil kunne bidra til å stramme opp kvartalet, men vil gi en homogen høyde, uten noe variasjon, og vil ikke gi rom for nok areal i forhold til det som det er forventet at virksomheten trenger fremover.
BYROM OG SAMMENHENGER	En utvikling i tråd med forslaget, vil bidra til å stramme opp kvartalet, og tydeliggjøre skillet mellom de offentlige gaterommene og den private virksomheten. Tiltakene vil videre bidra til å aktivisere Losjeplassen.	Siktlinjene fra Gjetergata og Sundgata sperres av eksisterende bebyggelse.

	<p>Økte tilbud innenfor kvartalet vil føre til økt bruk. Det er lett å orientere seg, og eksisterende grøntdrag (alléene) og siktlinjer opprettholdes. Siktlinjene fra Gjøtergata og Sundgata sperres av eksisterende bebyggelse. Dette vil ikke endres som følge av planene.</p>	
KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	<p>De eldre husene er viktige for kvartalet, både for å gjenspeile den historiske utviklingen, samt estetisk for å bryte opp kvartalet og skape variasjon.</p> <p>Gamle Drammensbadet vil fremstå uforandret som følge av utbyggingen. Lorentzen-gården vil kunne komme bedre frem, som følge av ny nabo-bebyggelsen og en strammere situasjon.</p> <p>Gildehallen og Ole Steens gate 18 bevarer sine hovedfasader, men parkeringsplassen i bakkant bebygges. Dette vil gi mindre luft og rom rundt, og vil gi noe mer skygge til uteplassene mot syd. Byggene vil likevel få en tydeligere fremtoning mot gaterommene, og bli en del av en mer urban situasjon. Det settes krav i bestemmelsene som sikrer en god sammenheng mellom ny og gammel bebyggelse.</p>	<p>De vernede byggene er en viktig del av kvartalet, men det er potensiale for å få fasadene tydeligere frem ved en foretting og oppstramming av kvartalene enn hva som er tilfelle i dag.</p>
LOKALKLIMA	<p>Tiltakene vil føre til noe dårligere solforhold, hovedsakelig internt i området og for tilliggende gatenett. Utbyggingen vil også kaste mer skygge mot nabo-prosjektet i nord, Doyèn. Tiltakene vil derimot ikke komme i konflikt mer arealer som benyttes til opphold, som Grev Wedel plass og ute-serveringen mot Erik Børresens allé.</p> <p>Vindforholdene vil ikke endres i særlig grad som følge av den planlagte utbyggingen.</p>	<p>Det er gode solforhold på området i dag.</p>
TRANSPORT OG PARKERING	<p>Tiltaket ser ut til å skape økt trafikk uten at det utløser de store trafikale konsekvensene. Økt trafikk vil i hovedsak komme fra økt</p>	<p>Det er et godt opparbeidet gatenett rundt planområdet i dag. Inn/utkjøringene er derimot utglidene og lite oversiktlige.</p>

	<p>produksjon og flere arbeidsplasser.</p> <p>Den teoretiske kapasiteten i kryssene ser ut til å være tilstrekkelig til å håndtere både den generelle trafikkveksten og trafikkøkningen på grunn av utbygging på planområdet.</p> <p>Tiltaket legger videre godt til rette for at både ansatte og gjester kan velge alternative transportmidler</p>	
BARN & UNGE	<p>De planlagte tiltakene vil ikke tilføre nye kvaliteter eller tilbud til barn eller unge i nærmiljøet. Tiltaket vil heller ikke berøre områder som benyttes til lek i dag, eller på annen måte forringe kvaliteter som finnes i nærheten.</p> <p>Det er god trafiksikkerhet i nærområdet, med godt utbygd gang- og sykkelveier. Det blir videre viktig å sikre god sikt og oversiktlige situasjoner i forbindelse med inn/utkjøring.</p>	<p>Det er ingen arealer innenfor planområdet som benyttes til lek eller opphold for barn og unge i dag.</p>
GRUNNFORHOLD	<p>Det er dårlige grunnforhold nær elva i Drammen.</p> <p>Ny bebyggelse på Losjeplassen kan få en utfordring i forhold til flom, og i byggesaken må det sees på løsninger for hvordan dette kan håndteres best mulig. Dette vil i hovedsak være en utfordring ved bygging av parkeringskjeller.</p> <p>Dersom man ønsker en åpen og utadrettet fasade mot allégaten, kan det være motstridende med høy sokkel, men en løsning for å havne over kote 2.4 bør være fullt løsbart.</p>	<p>Det er dårlige grunnforhold nær elva i Drammen.</p> <p>Dagens bebyggelse er godt fundamentert.</p>
MILJØKVALITET	<p>Planlagte tiltak vil generere en liten økning i trafikken. Dette er ikke av en slik størrelse at det gir merkbar økning i støyforholdene.</p>	<p>Arealene ligger innenfor støyutsatte områder.</p> <p>Aass bryggeri har et bevisst forhold til både energiforbruk, forurensning og utslipp, og jobber</p>

	Aass bryggeri har et bevisst forhold til både energiforbruk, forurensning og utslipp, og jobber stadig med å oppgradere bedriften, slik at disse forholdene blir forbedret.	stadig med å oppgradere bedriften, slik at disse forholdene blir forbedret.
ANLEGGSSFASEN	En anleggsplass vil alltid medføre ulemper i form av støy, støv og trafikk. Den planlagte utbyggingen vil bestå av flere byggetrinn, og vil således pågå over flere år. Det er først og fremst tidlig fase som medfører mye støy. Det vil være viktig å sikre byggeplassen på en god måte og skilte eventuell endringer i gå- og kjøremønsteret og parkering.	