

# Forslag til detaljregulering for Ringveien 25 m.fl., Hokksund – PLANBESKRIVELSE

g.nr. 77, b.nr. 102, 225, 955, 956, 957, 958 i Øvre Eiker kommune

## 1. INNLEDNING:

### **1.1 Oppdragsgiver:**

Oppdragsgiver for utarbeidelse av planen har vært grunneier, Hobbestad & Rønning AS.

### **1.2 Eiendoms- og eierforhold:**

Planområdet består hovedsakelig av tomteareal på eiendommen 77/102, 225, hvor oppdragsgiver står som hjemmelshaver på eiendommene.

Eiendommene 77/955, 956, 957, 958 er også inkludert for å sikre tilfredsstillende areal til kommunal gang- og sykkelvei.

### **1.3 Planleggere, kompetanse:**

Planen er utarbeidet av Arkitektgruppen Drammen AS. Firmaet har bred erfaring og kompetanse med utarbeidelse av regulerings- og bebyggelsesplaner.

### **1.4 Hensikten med planen:**

Hensikten med planen er å legge til rette for boligbebyggelse med tilhørende anlegg på eiendommen.

### **1.5 Gjeldende planer, juridiske forhold:**

Området er avsatt til boligformål i kommuneplanen for Øvre Eiker kommune, godkjent 2.9.2015. Området er i dag uregulert.

To tredjedeler av området ligger innenfor hva som er definert som sentrumsformål i kommuneplanen, derfor har vi i hovedsak forholdt oss til gjeldende krav til sentrumsbebyggelse.

## 2. PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD:

### **2.1 Beliggenhet og størrelse:**

Området ligger langs jernbanen og Vestre Brugate nær Hokksund sentrum. Avstand til kollektivknutepunkt/jernbanestasjon er ca. 900 m. Adkomst fra Ringveien som har avkjøring fra Skotselvveien. Planområdet utgjør 3037 m<sup>2</sup> på eiendommene 77/102, 225 og 684,5m<sup>2</sup> på de resterende, totalt 3721,5m<sup>2</sup>. I tillegg er en liten del av Ringveien, gnr/bnr 77/1, medtatt i planen for å vise løsning rundt avkjøring i svingen der også eksisterende tomannsbolig har avkjøring og gang-/sykkelveg starter.

### **2.2 Områdets bruk, innhold og forhold til omgivelsene:**

Området er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanen og ligger i utkanten av etablert boligområde, med småhusbebyggelse langs Ringveien og en blanding av småhusbebyggelse samt bo- og servicesenter og butikk/forretningsbygg langs Vestre Brugate. Tidligere bebyggelse på tomten er revet. Ny bebyggelse vil bestå av boligblokk/flerfamiliehus med tilhørende anlegg, og er planlagt utformet for å skjerme mot støy fra både jernbane og Vestre Brugate. Det legges opp til anslagsvis 35-40 boenheter fordelt hovedsakelig som 3- og 4-roms leiligheter på mellom 65-100m<sup>2</sup>. Bebyggelsen trappes ned mot småhusbebyggelsen og får en større leilighet på enden som har inn/utgang direkte fra terreng. Viser til vedlagte illustrasjoner, vedlegg 4.1-4.7.

### **2.3 Demografiske forhold:**

Nye boliger vil ventelig selges til forskjellige segmenter i boligmarkedet, uten noen spesiell tilrettelegging for enkelte grupper. Detaljutforming av boligene vil ta hensyn til slike variasjoner.

#### 2.4 **Barns interesser og sosial infrastruktur:**

Nærmeste barnehage, Saron barnehage, ligger under 200 m unna i Strømshauggata 6, Hokksund. Planområdet ligger i avstand 1 km fra Hokksund Barneskole, mens Hokksund Ungdomsskole ligger 200m unna.

Det skal tilrettelegges for sandlekeplass og egnet uteoppholdsareal med tilhørende møblering innenfor planområdet. Området har god forbindelse, via sidegater, gang- og sykkelvei og merket gangfelt over Vestre Brugate, til både Hokksund ungdomsskole og Eiker videregående skole hvor det finnes idrettsbaner og lekearealer for større barn.

Hokksund barneskole med tilhørende anlegg samt Falkbanen med Hokksund Idrettslag sitt anlegg, ligger med ca 1km avstand for gående og syklende. Det er gangvei hele veien langs Rv 35 fra planområdet og frem til barneskolen og idrettsanlegget.

Bussholdeplasser ligger i Skotselvveien, der Ringveien munner ut, og i Vestre Brugate, rett på andre siden av jernbaneundergangen. Hokksund stasjon ligger med ca. 900m avstand. Se kart, vedlegg 5.1.

Nærmeste dagligvareforretning ligger i Vestre Brugate, ca. 350 m fra planområdet.

#### 2.5 **Topografi og vegetasjon:**

Planområdet ligger i skrånende terreng, med fall mot øst, ca. kote 11-17. Det skrånende terrenget gir mulighet for å gi planområdet en høyere utnyttelse og samtidig en avtrapping som tilnærmer seg bakenforliggende småhusbebyggelse.

Det er i dag litt busker og trær uten verneverdi på området.

#### 2.6 **Klimatiske forhold, sol og vind:**

Planområdet ligger så det har mulighet for leiligheter med gode solforhold. Bebyggelsen tenkes lagt i en vinkel mot jernbane i nordøst og Vestre Brugate i sørøst. Uteplasser, balkonger og lekeareal ligger i le av bygningskroppen mot sørvest. Alle leilighetene skal være gjennomgående. Der bebyggelsen tenkes trappet ned blir det store og gode takterrasser mot sør og vest. Ny bebyggelse vil ikke komme til å skygge for eksisterende. Se vedlagt sol- og skyggediagram, vedlegg 5.4.

Området er ikke mer utsatt for vind og snø enn øvrig bebyggelse i området.

#### 2.7 **Støy, vegtrafikk og andre støykilder:**

Planområdet ligger i rød og gul støysone fra både vei og bane. Støynivå skal ikke overstige grenseverdiene i Miljøverndepartementets retningslinje T-1442. I gul støysone kan boliger bygges med tilpassede støytiltak. Pga. sentrumsnært område åpnes det i T-1442 for å tillate boligbygging også i rød støysone – dersom tiltak kan utføres for å tilfredsstille grenseverdiene. Ny bebyggelse planlegges utformet for å ivareta krav mht. støy, og bruker bygningskroppen som skjerm for uterom/gårdsrom/stille side. Ny bebyggelse vil også skjerme småhusbebyggelsen mot vest for støy fra både vei og bane.

#### 2.8 **Adkomstforhold, veier/ gater innen planområdet:**

Adkomst til planområdet forutsetter egen avkjørsel fra kommunal vei, Ringveien. Ny avkjøring vil komme ved siden av der eksisterende avkjøring til eiendommene gnr/bnr 4001/18+19 og gang-/sykkelvei treffer på Ringveien. På eksisterende sosi-kart er veien inn til tomannsboligen merket som vegareal og gang-/sykkelveg starter rett etter. Det er videreført i denne planen.

Det er i dag 33 boenheter som er tilknyttet Ringveien og Villaveien, som har to avkjøringer til fv. 62, Skotselvveien. Hvis vi regner 3 bevegelser pr. dag pr. boenhet gir det ÅDT ca. 100 biler, altså ca. 50 tilknyttet hver utkjøring. Det foreslås mellom 35-40 nye boenheter. Vi har regnet med 2-3 bevegelser pr. boenhet pr. dag, som vil gi en økning i ÅDT på ca. 100 biler. Den søndre utkjøringen, som er den mest oversiktlige, og den delen av Ringveien det her er snakk om vil da få en antatt økning av ÅDT til 150 biler. Selv medregnet nytt prosjekt vil det være under en ÅDT på 200, og det vil i liten grad påvirke støyforholdene og trafikksikkerheten.

Ringveien er nå istandsatt, og ifølge planavdelingen er den tilstrekkelig dimensjonert til å betjene foreslåtte prosjekt. Behovet for fortau er vurdert til ikke nødvendig, og er derfor ikke ønskelig.

## 2.9 Grunnforhold:

Det er ikke kjent at det skal forefinnes problematiske grunnforhold i området. I henhold til kartmateriale fra NVE ligger arealet utenfor risikosoner for kvikkleireskred - se vedlegg 5.5 og 5.6. Vurdering av grunnforholdene er utført av Rambøll, og ligger vedlagt, se vedlegg 5.7. Grunnundersøkelser er bestilt og rapport blir ettersendt innen utløp av høringsperioden.

## 2.10 Vann, avløp, el- kabler og teleanlegg:

Det er eksisterende kommunalt vann- og avløpsanlegg i Ringveien. Fra Ringveien er det avsatt vanninnlegg som er tilstrekkelig dimensjonert for prosjektet.

Det forutsettes etablering av ny trafo i området. Plasseringen er avklart med Øvre Eiker Nett, og er vist på plankartet. Det vil være nødvendig å anlegge en trasé fra punkt foreslått av Øvre Eiker Nett, og inn mot område for ny nettstasjon. Kabelgrøft planlegges kombinert med gangsti eller friområde.

## 2.11 Risiko og sårbarhet:

Viser til vedlagt risiko og sårbarhetsanalyse, vedlegg 5.8.

# 3. PLANPROSESSEN:

## 3.1 Deltagere i planprosessen:

Sentrale aktører i planprosessen har vært Hobbestad & Rønning AS og Arkitektgruppen Drammen AS. Planavdelingen i Øvre Eiker Kommune har vært konsultert underveis.

## 3.2 Kunngjøring av igangsatt planarbeid:

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i Bygdeposten lørdag 28. februar 2015, og på Øvre Eiker kommunes nettsider. I tillegg er naboer, gjenboere, offentlige etater og organisasjoner blitt varslet i eget brev fra Arkitektgruppen Drammen AS datert 24. februar 2015.

## 3.3 Innspill til planarbeidet:

Det har kommet noen innspill og merknader til planarbeidet.

Innen fristen er følgende mottatt og vurdert:

a) Brev fra Statens Vegvesen av 19. mars 2015:

- viktig at områder for ny utbygging blir vurdert i en større sammenheng med hensyn på samordnet areal- og transportplanlegging
- forutsetter at adkomst til planområdet skjer til Ringveien og at avkjørsel mot rv.35 stenges.
- byggegrensen for rv.35 for Hokksund sentrum er fastsatt til 15m.
- for regulering av støyfømfintlig formål nær riks- eller fylkesveg kreves støyforholdene dokumentert og nødvendige tiltak innarbeidet i planen.

*Kommentar: Adkomst er forutsatt til Ringveien, og avkjørsel mot rv.35 stenges. Byggegrense til rv.35 er satt til 15m. Støyforholdene er vurdert og dokumentert i støyrapport, og tiltak som beskrevet der forutsettes.*

b) Brev fra Øvre Eiker Nett AS av 10. mars 2015:

- ønsker medvirkning i planarbeidet.
- krever ny nettstasjon i området.

*Kommentar: Det har vært og vil være løpende dialog med ØEN omkring plassering av ny nettstasjon mm.*

c) Brev fra Buskerud Fylkeskommune av 13. mars 2015:

- anbefaler bestemmelser som hensyntar kulturminnelovens bestemmelser

*Kommentar: Bestemmelse som hensyntar kulturminnelovens bestemmelser er medtatt.*

- d) Brev fra naboer av 10. mars 2015
- blokkbebyggelse er ikke ønskelig, ønsker mer konsentrert småhusbebyggelse
  - ved tilføring av mer trafikk må Ringveiens beskaffenhet vurderes i planen
  - gangveien fra Ringveien til Vestre Brugate som er innenfor planområdet er mye brukt og må tas hensyn til i planleggingen.

*Kommentar: Området er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanen som da åpner muligheten for høyere utnyttelse. Det er tilstrebet å trappe ned bebyggelsen tilstrekkelig mot eksisterende småhusbebyggelse for at prosjektet skal virke minst mulig ruvende. Terrengefallet på tomte er utnyttet slik at sett fra småhusbebyggelsen i Ringveien vil prosjektet få 5 etasjer, hvor øverste etasjen er tilbaketrukket og kun er lengst mot jernbanen, vekk fra Ringveien. Beskaffenhet av Ringveien er vurdert. Gang- og sykkelveien er medtatt i planen og hensyntatt.*

- e) Brev fra Jernbaneverket av 27. februar 2015:
- ber om at det vektlegges gode gang- og sykkelforbindelser mellom planområdet og Hokksund kollektivknutepunkt samt inne på planområdet.
  - Området er støyutsatt siden det ligger nært avgreiningen fra Hokksund til Sørlandsbanen og Randsfjordbanen. Det ligger sporsløyfer over brua i Vestre Brugate som genererer noe støy utover normal togpassering.
  - viktig at byggegrensene tegnes tydelig inn i videre arbeid, og at avstanden til jernbanens infrastruktur ivaretas jfr. Jernbanelovens § 10.
  - ber om at det ikke utføres tiltak som vanskeliggjør fremtidig kapasitetsutvidelser der Sørlandsbanen møter avgreiningen mot Randsfjordbanen vest for Hokksund stasjon.
- Kommentar: God gang- og sykkelforbindelse innenfor planområdet er vektlagt og tatt med i planen. Støyforholdene er vurdert i støyrapport, og tiltak som beskrevet der forutsettes. Byggegrense mot jernbanen er tegnet inn i planen. Det er valgt å legge byggegrensene 25m fra senter nærmeste spor. Dette fordi omkringliggende bygninger på samme og motsatt side ligger med en avstand på 20m, og fordi vi antar at det er lite sannsynlig fremtidige kapasitetsutvidelser kommer til å kreve mer plass så nære jernbanebrua over Vestre Brugate.*

### 3.4 Samarbeid:

I forbindelse med fremstilling av planforslaget har det i prosessen vært god dialog med planavdelingen i Øvre Eiker kommune.

## 4. PLANFORSLAGET:

### 4.1 Formålene i planen:

- Bebyggelse og anlegg (§12-5 nr. 1):  
 Boligbebyggelse- blokkbebyggelse (BBB)  
 Energianlegg (o\_BE)
- Samferdsel og teknisk infrastruktur (§12-5 nr. 2):  
 Veg (SV)  
 Gang-/sykkelveg (o\_SGS)  
 Annen veggrunn - tekniske anlegg (SVT)  
 Annen veggrunn - grøntareal (o\_SVG)

### 4.2 Arealoppgave:

Byggeområde	BBB	=	2934,4 m <sup>2</sup>
Energianlegg	BE	=	31,9 m <sup>2</sup>
Veg	SV	=	72,9 m <sup>2</sup>
Gang-/sykkelveg	SGS	=	536,4 m <sup>2</sup>
Annen veggrunn - grøntareal	SVG/SGV	=	102,0 m <sup>2</sup>
Annen veggrunn - teknisk anlegg	SVT	=	70,2 m <sup>2</sup>
Sum regulerte områder		=	<u>3747,8 m<sup>2</sup></u>

#### 4.3 **Utnyttelsesgrad, høyder, struktur og mengder:**

Byggeområdet er i planforslaget regulert til boligformål innenfor kategoriene «boligbebyggelse-blokkbebyggelse».

Bebyggelse utformes med avtrapping ned mot småhusbebyggelse mot nordvest og bo- og service senter mot sørvest, og får høyest utnyttelse mot øst der naboskapet består av gang- og sykkelvei, jernbanen og Vestre Brugate. Maksimale gesimshøyder er angitt som kotehøyder på plankartet med målsatt maksimal utstrekning. Den delen av planområdet som er utenfor sentrumsformål i kommuneplanen vil trappes ned til kun 1 etasje mot området med frittliggende småhusbebyggelse. Viser til plankartet og vedlagte illustrasjoner, vedlegg 4.1-4.7. Bebyggelsen forutsetter i hovedsak biloppstillingsplasser i p-kjeller.

Den delen av eiendommen som ligger innenfor sentrumsformål er på ca. 2000m<sup>2</sup>, her er det antatt en mulig utnyttelsesgrad på 100%. Videre er den delen som ligger utenfor sentrumsformål på ca. 1000m<sup>2</sup>, her har vi antatt en mulig utnyttelsesgrad på 40%. Matematisk beregnet gir det en samlet utnyttelse på 80%. Derfor er maks. tillatt bebygget areal (BYA) satt til 80%.

#### 4.4 **Adkomst, veier/gater innenfor planens begrensning:**

Adkomst til planområdet forutsetter egen avkjørsel fra kommunal vei, Ringveien. Ny avkjøring vil komme ved siden av der eksisterende avkjøring til eiendommene gnr/bnr 4001/18, 4001/19 og gang-/sykkelvei treffer på Ringveien. På eksisterende sosi-kart er veien inn til tomannsboligen merket som vegareal og gang-/sykkelveg starter rett etter. For å sikre adkomsten til eksisterende tomanns bolig er dette videreført i denne planen.

Nedkjøring til felles p-kjeller samt evt. noen gjesteplasser vil skje på nordsiden av planlagt bebyggelse. Den vil ta hensyn til eksisterende terreng og gang-/sykkelveg.

Gang- og sykkelveg planlegges opprettholdt og den er tegnet inn på plankartet og illustrasjonsplanen slik den er i dag. Det legges til rette for å tilfredsstille kommunens normal for vei- og gateutforming, og det er regulert en bredde på gang- og sykkelvei på 7m der det er praktisk mulig. Der det ikke er mulig med 7m bredde er formålsgrensen lik eiendomsgrensen.

Stigningen på gang-/sykkelveg må forholde seg til dagens terrengsituasjon. Det er ca. 100m fra Vestre Brugate og opp til Ringveien, og veien må forholde seg til kotehøyde på fortau langs Vestre Brugate og kjørebane i Ringveien. Total høydeforskjell er på ca. 7,5m. Det vil si at stigningen nesten er innenfor kravet på 7,0% som er beskrevet i ØEK normal for vei og gateutforming.

Eksisterende avkjørsel fra Vestre Brugate legges ned.

Viser til plankart samt vedlagt illustrasjonsplan og profil av gang- og sykkelvei, vedlegg 4.1 og 5.9.

#### 4.5 **Byggegrenser:**

Byggegrenser er vist og målsatt på plankart.

Til tross for innspill fra jernbaneverket om anbefalt byggegrenser på 30m fra senter nærmeste jernbanespor jf. Jernbanelovens § 10, er det valgt å legge byggegrenser 25m fra senter nærmeste spor. Dette fordi omkringliggende bygninger på samme og motsatt side ligger med en avstand på 20m, og fordi vi antar at det er lite sannsynlig fremtidige kapasitetsutvidelser kommer til å kreve mer plass så nære jernbanebrau over Vestre Brugate.

Byggegrenser mot Vestre Brugate følger byggegrenser mot rv.35 Hokksund, som er fastsatt til 15m i «Fylkesdelplan for avkjørsler og byggegrenser langs riksvegnettet i Buskerud».

#### 4.6 **Parkering:**

Parkeringsdekning følger kommuneplanen til Øvre Eiker kommune. Da hovedvekten av området ligger innenfor sentrumsformål er det valgt parkeringsdekning i tråd med krav til sentrumsområdene. Det forutsettes i hovedsak biloppstilling i p-kjeller og alle boenheter vil få sin egen plass her.

#### 4.7 **Vegetasjon:**

Området er ubebygget og inneholder gang- og sykkelveg mellom Ringveien og Vestre Brugate. Området fremstår åpent og overgrodd av lave viltvoksende planter. Det er ikke registrert eksisterende, verdifull vegetasjon i form av spesielle arter og lignende.

#### 4.8 **Klima/flom:**

En utbygging etter foreliggende plan, antas ikke å ha noen innvirkning på lokalklimatiske forhold i området. Området er ikke flomutsatt. Se eget kartbilag, vedlegg 5.6.

#### 4.9 Solforhold:

Alle boenhetene er gjennomgående og har privat balkong/terrasse mot sør-vest. Felles utearealer og lekearealer ligger mot vest og er skjermet fra vei og bane av bebyggelsen. Ute- og lekearealene har sol mer eller mindre fra kl.12.00 og utover, fra april-august måned. Det er lagt opp til en felles takterrasse beliggende på 4.etg langsmed Vestre Brugate. Takterrassen har tilkomst med heis og trapp og vil ha sol hele dagen. Bebyggelsens plassering og orientering vil ikke kaste skygge til omkringliggende boligbebyggelse. Se vedlagt sol- og skyggediagram, vedlegg 5.4.

#### 4.10 Støy, forurensning:

Planområdet ligger i rød og gul støysone fra både vei og bane. Se også punkt 2.7. I gul støysone kan boliger bygges med tilpassede støytiltak. Pga. sentrumsnært område åpnes det i T-1442 for å tillate boligbygging også i rød støysone – dersom tiltak kan utføres for å tilfredsstillende grenseverdiene. Ny bebyggelse planlegges utformet for å ivareta krav mht. støy, og bruker bygningskroppen som skjerm for uterom/gårdsrom/stille side. Det forutsettes at alle leiligheter har tilgang på stille side.

Følgende forutsettes:

- Støyforholdene innendørs og utendørs skal være dokumentert gjennom en støyfaglig utredning, for å sikre at kravene til innendørs støynivå i teknisk forskrift ikke overskrides.
- Det skal legges vekt på at alle boenheter får en stille side, og tilgang til egnet uteareal med tilfredsstillende støyforhold.
- Hovedvekt av soverom i hver boenhet skal ha luftevindu utenfor gul og rød støysone. Dersom en ikke har mulighet til en slik plassering av soverom, kan lufting mot skjermet/innglasset balkong tillates. Balkongen skal da være skjermet slik at den ligger utenfor gul støysone, dvs. stille side.
- Alle boenheter bør ha en balkong utenfor gul støysone. Balkonger i rød og gul støysone må støyskjermes. Balkonger med støynivå  $L_{den} > 60\text{dB}$  skal ha full innglassing, og balkonger med støynivå  $L_{den} 55\text{-}60\text{dB}$  skal skjermes med tett gelender med høyde 1,2-1,5m.
- Samlet støymessig godkjent uteareal (utenfor gul støysone) på bakken må være stort nok i forhold til antall boenheter.
- Balansert mekanisk ventilasjonsanlegg forutsettes.

– se vedlagt notat fra Akustikk-konsult AS v/Ånund Skomedal, vedlegg 5.3.

#### 4.11 Trafikk:

Bebyggelsen vil generere noe trafikk i Ringveien og øke belastningen i avkjøringen fra Skotselvsveien. Det foreslås mellom 35-40 nye boenheter. Vi har regnet med 2-3 bevegelser pr. boenhet pr. dag, som vil gi en økning i ÅDT på ca. 100 biler. Planlagt prosjekt vil i hovedsak benytte søndre utkjøringen til fv. 62, Skotselvsveien, som er den mest oversiktlige. Utkjøringen til fv. 62 og den delen av Ringveien det her er snakk om vil da få en antatt økning av ÅDT fra 50 til 150 biler. Selv medregnet nytt prosjekt vil det være under en ÅDT på 200, og det vil i liten grad påvirke støyforholdene og trafikksikkerheten. Det anses ikke som aktuelt at dette utløser behov for oppgradering av Ringveien eller krysset mellom Skotselvsveien og Ringveien. Se for øvrig punkt 2.8.

Trafikksikkerhet for myke trafikanter ivaretas ved lav hastighet og gang- og sykkelveg som er adskilt fra adkomstveg. Det er viktig at planlagt adkomstveg ikke krysser gang- og sykkelveg. Viser til plankartet og vedlagt illustrasjonsplan, vedlegg 4.1.

#### 4.12 Utvendig oppholds-/ aktivitetsareal, lekeplasser:

Innenfor planområdet skal det etableres sandlekeplass/småbarns lekeplass i nær tilknytning til boligene. Det skal avsettes et brukbart uteoppholdsareal på minst 20m<sup>2</sup> pr. boenhet. Private balkonger, terrasser og lignende kan medregnes, men kravene til lekeareal må oppfylles uavhengig av slike på bakkeplan. Uteoppholdsareal skal ha gode lysforhold og skjermet mot støy. Felles uteoppholdsareal og lekeareal på bakkeplan er lagt mot vest, skjermet fra vei og bane av bygningskroppen. Utearealene er lagt til to nivåer for å ta opp tomtas skrånede terreng. Bakken mellom kan utnyttes til akebakke og sklie for barn. Det øvre nivået har tilkomst direkte fra Ringveien og gang-/sykkelveg i toppen. Det nedre nivået har tilkomst til/fra alle trapperommene med heis. Trapperommet langs Vestre Brugate gir adkomst til felles takterrasse på 4.etg, med sol hele dagen. Utearealene er prøvd lagt til rette for ulike brukergrupper, fra barnefamilier til førstegangskjøpere, enslige og eldre. Det er fokusert på lune og gode sittegrupper, lekeplass for småbarn med god tilkomst fra de nedre leilighetene og endeleilighetene



samt store felles og private takterrasser med mulighet for å spise og samles utendørs. Nærheten til Ringveien og gang-/sykkelveg gir eldre barn mulighet for områder til sykling ol. Viser til punkt 2.4 for beskrivelse av leke- og aktivitetsarealer for større barn. Det er lagt vekt på at alle leilighetene skal ha store private balkonger eller takterrasser, ikke under 12m<sup>2</sup>, mot stille side og da med god kveldssol. Nytt felles uteareal med lekeplass vil være offentlig tilgjengelig og vil derfor også komme nabolaget til gode. Viser til illustrasjonsplan, vedlegg 4.1.

#### **4.13 Universell utforming:**

Alle felles utearealer og adkomsten til bygget skal oppfylle krav til universell utforming slik som beskrevet i Tek 10 § 8-2, 8-6 og 8-7.

De øvre utearealene har trinnfri adkomst fra Ringveien, gang-/sykkelveg og boenhetene på enden i vest. Det nedre utearealet har trinnfri adkomst fra alle trapperommene med heis. Bakken mellom det øvre og nedre utearealet er i første omgang prioritert brukt til leke- og oppholdsareal istedenfor en lang rampe for å gi adkomst imellom med stigning tilpasset rullestol. Adkomst til bygget vil i de fleste tilfeller skje med bil som parkeres i p-kjeller og videre via trapp eller heis inn til boenhet. For øvrig vil gangveg på nordsiden måtte forholde seg til eksisterende terreng, hvor det kan være mulig å klare en stigning på 1:13, som er tett opp mot kravet til atkomstvei til bolig på 1:15. Alle boenhetene, med unntak av evt. 2 på enden, hvor det blir trapp i en etasje, vil ha trinnfri adkomst fra terreng eller via heis og vil måtte oppfylle krav til tilgjengelig boenhet. Trapperommet langs Vestre Brugate har heis som gir trinnfri adkomst til felles takterrasse på 4.etg, med sol hele dagen.

#### **4.14 Landskapsvirkning:**

Det er planlagt å utnytte tomtas skrånende terreng og trappe bebyggelsen ned mot småhusbebyggelsen i Ringveien slik at høyeste utnyttelse blir mot øst. Nærmeste naboskap mot øst består av jernbanen og Vestre Brugate. Skrått over på andre siden av jernbanen er Hokksund ungdomsskole.

Sett fra boligene i Ringveien vil planlagt bebyggelse kunne ha 5 etasjer, hvor 5.etasje er tilbaketrasket og maksimal utstrekning av de forskjellige etasjene er angitt på plankartet. Nærmest småhusbebyggelsen vil nedtrappingen gå ned til kun 1 etasje.

Prosjektet vil bli et betydelig nytt element ved innkjøringen til Hokksund langs Vestre Brugate. Området er tatt med i kommuneplanen som sentrumsområde, og det er tilstrebet at prosjektet vil gi en indikasjon på at man er ved å kjøre inn mot sentrum av en by. Nedtrappingen av planlagte bygg tilpasser seg lavere bebyggelse langs Vestre Brugate og fortettes opp mot jernbanen og inn mot sentrum. Det er lagt vekt på å gi bygget noen horisontale linjer for å dempe høydevirkningen og store takterrasser hvor grønn beplantning vil være et naturlig element. Utkragingen av takterrassene sammen med båndene av vindusglass bidrar til å lette uttrykket. Tomta er støyutsatt, på lik linje med mange andre sentrumsnære tomter som ligger nære kollektivknutepunkt. Bebyggelsen er derfor planlagt i en skjermende vinkel, trukket nærmest mulig jernbanen og Vestre Brugate, for å få mest mulig egnet uteoppholdsareal. Bakkenforliggende småhusbebyggelse vil også bli skjermet for støy fra vei og jernbane av planlagt prosjekt. Viser til vedlagte illustrasjoner, vedlegg 4.2-4.7.

#### **4.15 Overvann:**

Overvann fra nye harde overflater fordrøyes på egen tomt av grønne utearealer.

#### **4.16 Innspill til planarbeidet / merknader til plan:**

Innkommne kommentarer og merknader i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet, er implementert i planen i den grad man har funnet det relevant. Se for øvrig punkt 3.3.

## 5. ANDRE TILTAK I FORBINDELSE MED PLANEN:

### **5.1 Konsekvenser for trafikkforhold i tilgrensende områder:**

Ut over avkjørsel fra Ringveien antas ikke detaljreguleringen å ha noen konsekvenser for trafikale forhold langs rv.35, Skotselvveien eller Ringveien.

### **5.2 Konsekvenser for annen infrastruktur i tilgrensende områder:**

Gjennomføring av detaljreguleringen vil ikke generere behov for andre tiltak ut over det som måtte være av andre offentlige infrastrukturelle behov.

### **5.3 Økonomiske konsekvenser for Øvre Eiker kommune:**

Gjennomføring av planen forventes ikke å få økonomiske konsekvenser for Øvre Eiker kommune utover generell drift og vedlikehold av offentlige kommunaltekniske anlegg.

### **5.4 Kulturminner:**

Gjennomføring av tiltak vil være regulert av lov om automatisk fredede kulturminner med de rutiner og aksjoner som evt. følger av denne

Arkitektgruppen Drammen AS,  
30. mai 2016,  
Carl Erik Utengen  
Stine Ramberg Andersen