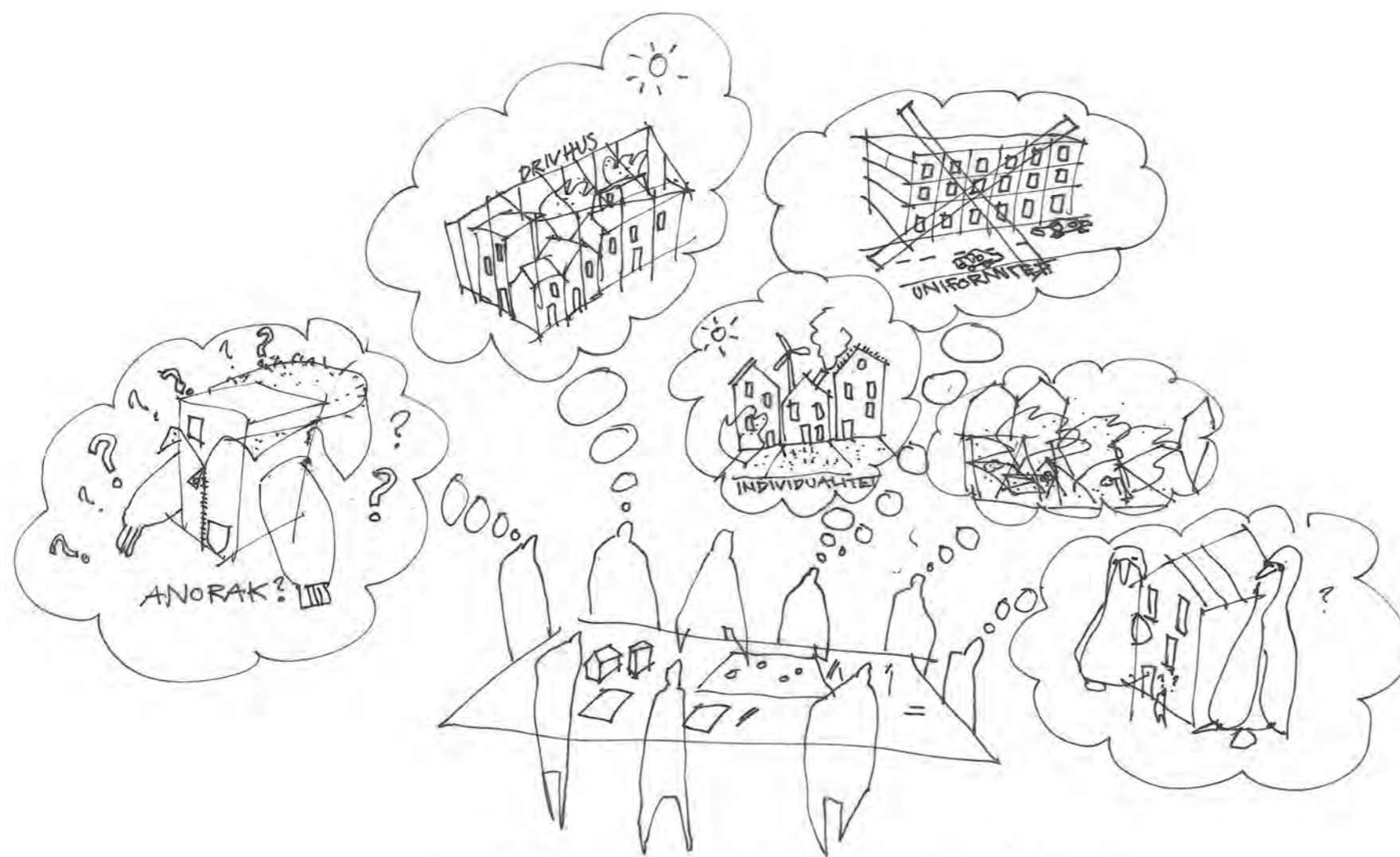


# LOOK TO STRØMSØ

A3-hefte til konkurransforslag til BEDRE BYLIV på STRØMSØ

8. februar 2010





**INNHold**

**PLANSJER**

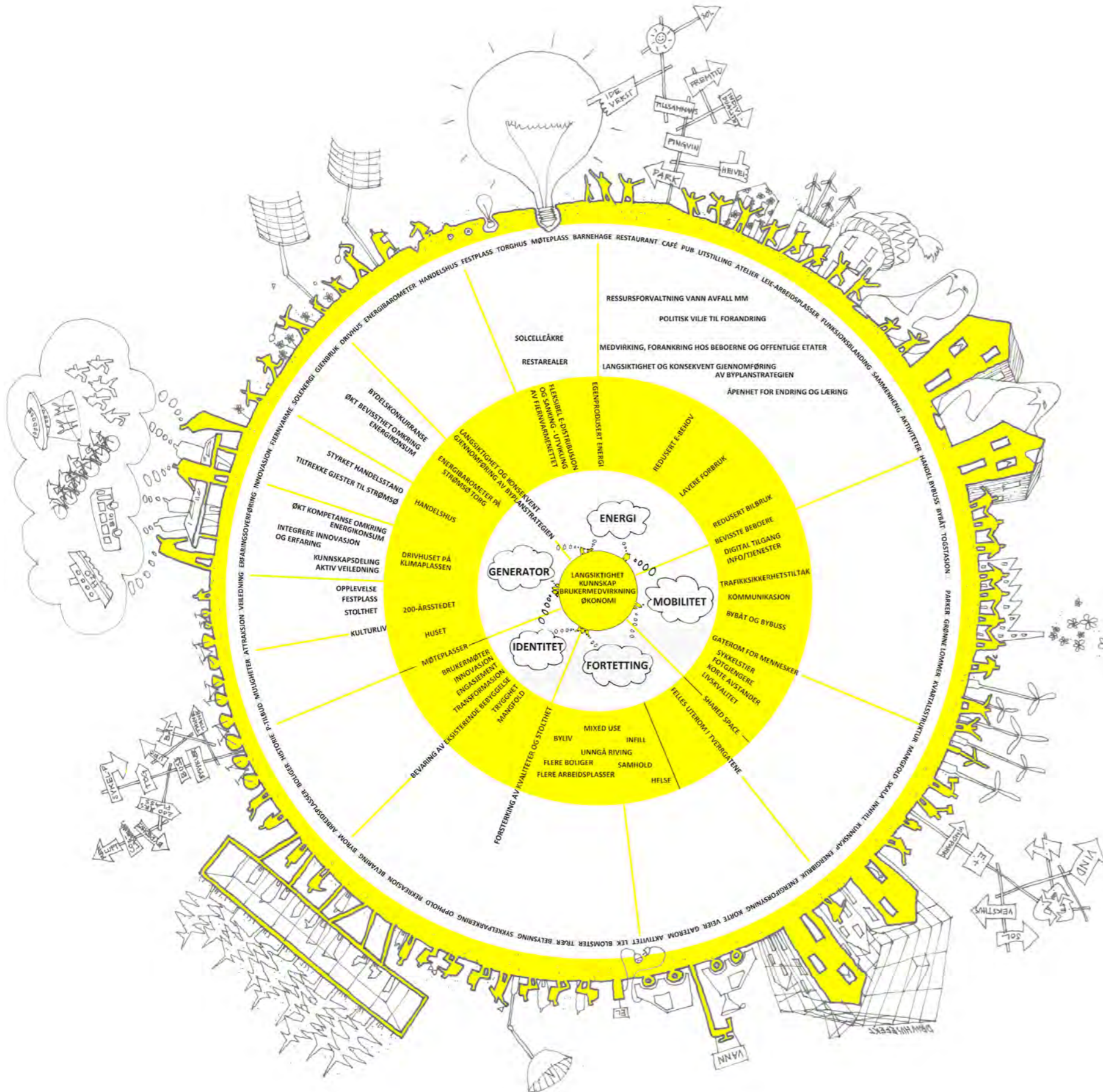
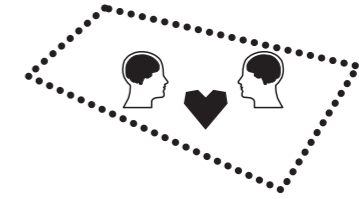
**SOLDIAGRAMMER**

**SUPPLERENDE TEKSTER:  
TRANSPORTSTRATEGI  
ENERGISTRATEGI**

# LOOK TO STRØMSØ

Strømsø skal bli en grønn bydel - Strømsø skal bli en tett bydel

## IDÉ



## STRATEGI



Laboratoriet som en del av både Strømsø og byaksen

### STRØMSØS IDENTITET OG ROLLE

#### Hva er Strømsø's identitet, kvalitet og potensial?

- Strømsø representerer mangfold, både i befolknings sammensetning, stedlige kvaliteter, arkitektonisk uttrykk og typologi.
- Strømsø har mange historiske spor som dokumenterer byens utvikling.
- Strømsø ligger svært sentralt.
- Strømsø er i Drammen, og Drammen vill

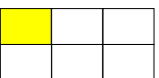
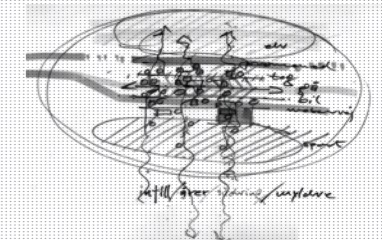
#### Hvilken Rolle har Strømsø i Drammen?

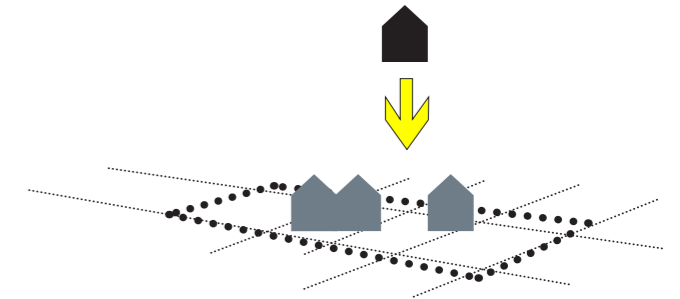
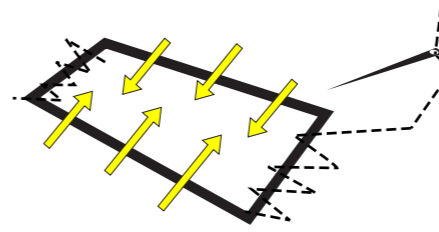
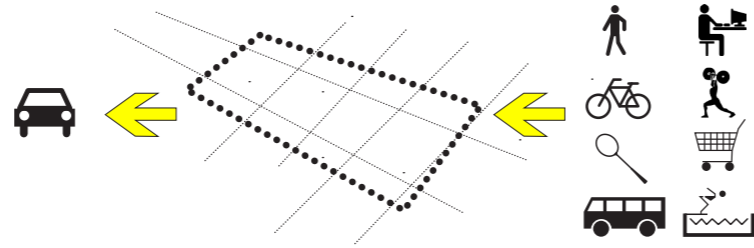
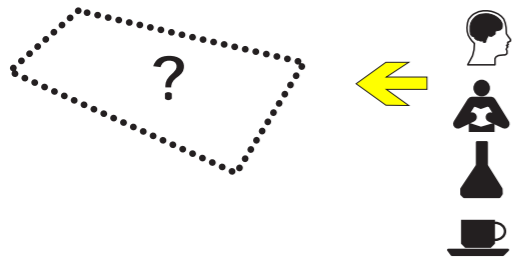
Strømsø har arealressurser like i nærheten av jernbanestasjonen. Dette gjør planområdet til byens viktigste ressurs for konsentrert byvekst.

#### Strømsø har flere roller:

- Del av Byaksen
- Sentrumsnær bydel
- Laboratorium

Strømsø's rolle i Drammen er todelt. Den nordvestre delen av Strømsø skal utvikle seg til en fullverdig del av Drammen sentrum som en del av byaksen. Byens sentrum er det urbane hjertet av Drammen med vekt på handel, kultur, arbeidsplasser, god kollektivdekning og byboliger. For å oppnå dette er det viktig å styrke handelen i området og lage en god forbindelse til Bragernes. Den sørøstre delen er den sentrumsnære delen av Strømsø som skal utvikles videre til en urban bydel med særpreg og vekt på boligfunksjon.





Planområdet har i liten grad vært del av byfornyelse. Dette har preget området. Det er ingen offentlige funksjoner i planområdet og tidligere skoler er fraflyttet. Strømsø torg, som er under oppgradering, er den eneste møteplassen i bydelen.

Generatorer er offentlige plasser tilknyttet programmer som styrker byliv og fremmer utviklingen. De har ulik karakter og utvikles over tid. De skaper aktivitet og er møteplasser som fremmer kommunikasjon, innovasjon og læring, som forutsetning for et bærekraftig samfunn.

### STRØMSØ TORG

Kollektivtorget; Strømsøs ansikt for kollektivreise. Et energibarometer som til en hver tid måler og sammenligner energikonsumet på Bragernes og Strømsø plasseres på torget. Bydelskonkurransen skal bidra til økt fokus på eget forbruk.

### MARKEDSPLASSEN

Handelstilbudet styrkes med handelshus og markeds plass. Markedsplassen blir fysisk forbundet med Strømsøs takterrasse, som gir ny tilgang til perrong via trapp og heis i perrongens østre ende.

### KLIMAPLASSEN

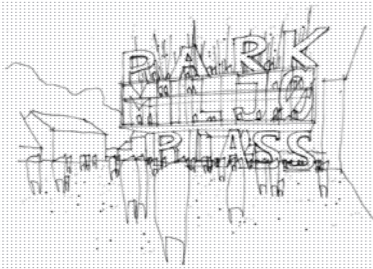
Paviljongen "Drivhuset" etableres på torget for å drive klimariktig utvikling framover med hjelp av informasjon, rådgivning, oppfølging og støtteordninger. Her dokumenteres og presenteres utviklingen av bydelen. På lang sikt supplerer et teknisk vitensenter paviljongen. Senteret blir en fast institusjon for kunnskapsformidling og videreføring av arbeidet med framtidens byer.

### 200-ÅRSSTEDET

Byrommet til 200-årsstedet knytter Strømsø kirkesammen med den historiske bebyggelsen og skolen. Torghuset etableres som møteplass for beboerne og synliggjør betydningen av deltakelse i byutviklingsprosessen. Skolen omdannes til barnehage og boliger. I den historiske bygningen etableres Hotel Gamle Rådhus med restaurant ut mot plassen.

### HUSET

I Strømsø skole etableres "Huset", et privat-offentlig samarbeid for byens kreative. Her kan du leie en symaskin for en 10-er i timen, sveise, snekre, fremkalle bilder, låne en datamaskin, søke om en mer fast atelierplass eller lydstudio. Folk i alle aldre kan bruke Huset som de vil.



Skisse: 200-årsstedet

### KORTE AVSTANDER

Funksjonsblanding og korte avstander til de daglige gjøremål muliggjør et liv uten bil

- funksjonsblandingen i bydelen dyrkes videre og handelstilbudet styrkes.
- Antall boliger og arbeidsplasser økes betydelig
- Aktiviteter og offentlige programmer utvikles
- Sammenhengen med tilgrensende områder styrkes

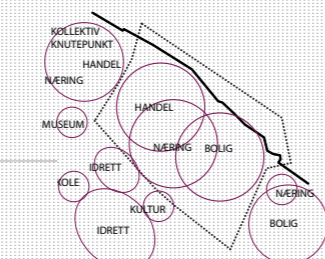


Diagram: Blandete funksjoner i planområdet

### ALTERNATIV MOBILITET FREMMES

Det å være mobil er en viktig del av dagens samfunn. Gangtrafikk og sykkeltrafikk prioriteres internt i konkurranseområdet. Tilgang til kollektivtransport og sykkelparkering blir bedre enn biltilgjengelighet

- Gratis bybuss og bybåt knytter Strømsø og Bragernes sammen.
- Adkomst til togperrongen både i øst og vest
- Høystandardholdeplass for buss i Bjørnstjerne Bjørnsons gate

- Mange gode sykkelforbindelser og flatedekkende sykkelparkering
- Bysykler

### GATEROM FOR MENNESKER

Byrommet hvor mennesker har førsteprioritet gir rom for utforming av arealer som fremmer oppholdskvalitet og byliv. Det vil oppleves positivt å gå og sykle i gatene og det vil oppstå liv mellom husene. Dette vil være viktig for utviklingen av identiteten i bydelen og samtidig fremme en bærekraftig adferd av beboerne.

- Parkeringsstilbud reduseres og konsentreres i P-hus i tilknytning til ringveien
- Flere arealer gjøres utliggende for biltrafikken som underordnes gående og syklende
- Differensiert system av gater med ulik funksjon og utforming gir gatenettet et hierarki og revitaliserer gaterommet

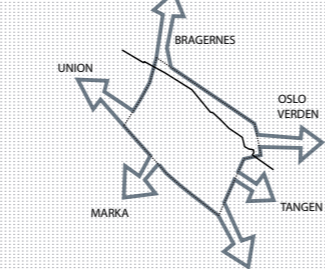


Diagram: Planområdet knytter seg til områdene omkring

### GRØNNE TVERRGATER - GATEROM FOR MENNESKER Å LEVE I

Gatene på tvers får en ny rolle som oppholdsrom og danner en ny grønn struktur i området. Arealer til rekreasjon, lek og samvær i direkte tilknytning til boligene vil prege bybildet og øke livskvaliteten.

### SØMMENE - BYROM SOM SKAPER SAMMENHENG I BYSTRUKTUREN

Strømsø torg og Gyldenløves park utformes som aktive byrom. Byliv vil sikre sammenheng mellom deler av byen.

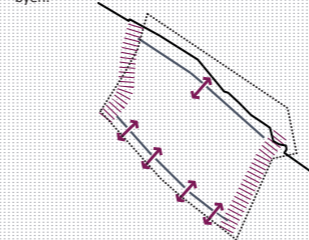


Diagram: Sømmen og konsentrerte innganger

- Strømsø torg / Tamburgata er den urbane sømmen. Første etasje i bebyggelsen fylles med publikumsrettede funksjoner.
- Gyldenløves plass og Gyldenløves park er den grønne sømmen mellom Strømsøs to deler og får stor lokal betydning. "Huset" genererer aktivitet og liv i parken. Stemningen er uformell og det er rom for det midlertidige og spontane.

### PORTALER

Togsporene i nord og den trafikkerte Bjørnstjerne Bjørnsons gate aksepteres som viktig infrastruktur i bybildet. Gjennom tydelig utforming av krysningspunkter for mange trafikkanter markeres portaler inn og ut av området.

### LANGES GATE

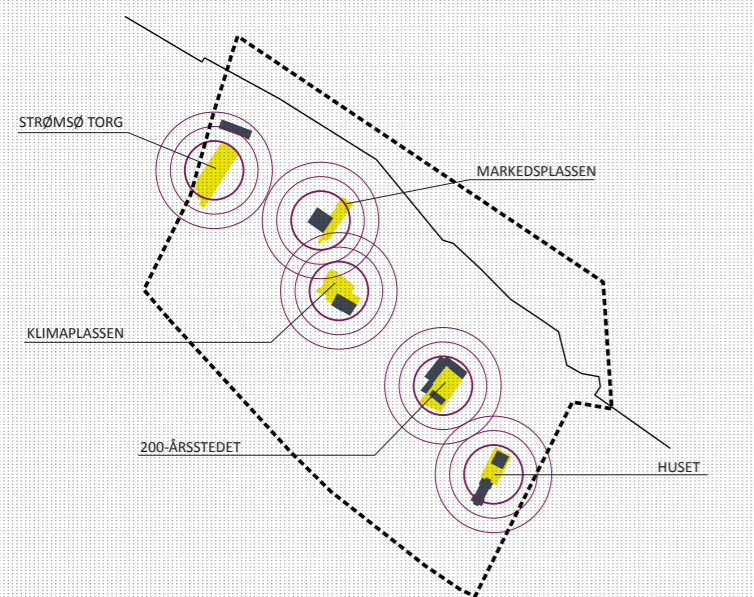
Viktig urban forbindelse mellom Marienlyst stadion, Klimaplassen, takterrassen med utsikt over hele Drammen, togperrongen, elvebad og Strømsø strand.

### PARKER

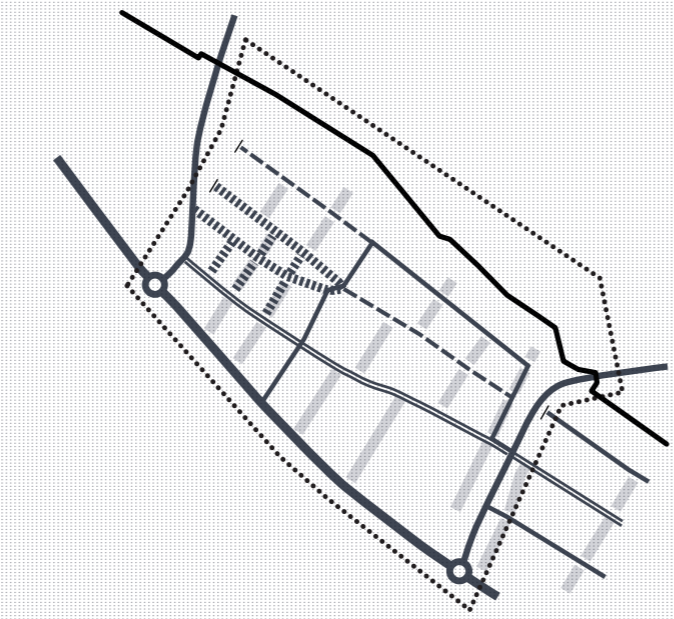
Elveparken utvikles videre ut fra Gyldenløves park. Den sterke sammenhengen vil tydeliggjøre forbindelsen mellom Strømsø og elven. Gravlunden åpnes mot tilgrensende byrom og blir i større grad en del av grøntstrukturen

### GRØNNE LOMMER

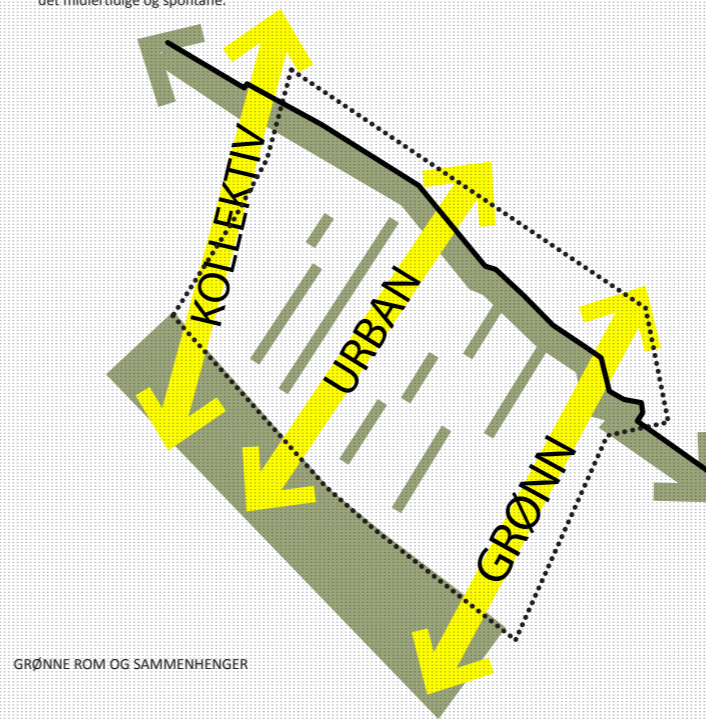
Barnehagens uteareal utformes som integrert del av det offentlige uteareal. Private uterom oppgjøres internt i kvartalene



GENERATORER



GATEPLAN



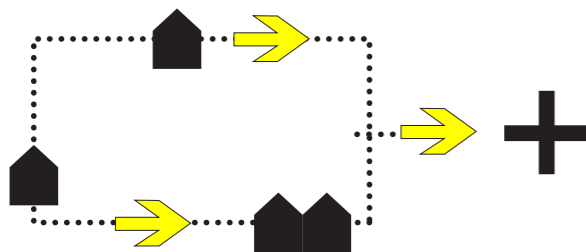
GRØNNE ROM OG SAMMENHENGER



BEBYGGELSESSTRUKTUR



# ENERGI



## BYENS KUNNSKAP

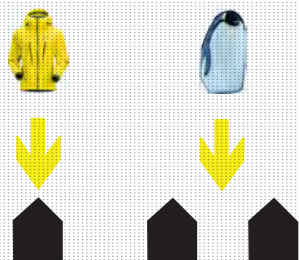
Handlekraft hos huseierne og næringsdrivende styrkes gjennom aktiv informasjon, rådgivning, oppfølging og økonomiske støtteordninger. "Drivhuset" i hjertet av Strømsø blir møteplass for kommunikasjon og læring.

Klimabarometeret på Strømsø torg og utvalgte pilotprosjekter gir klimafokus i bybildet. På sikt vil solceller og vindmøller bli karakteristisk for Strømsø.

## BYENS ENERGIBRUK

Anorakk  
Den mest klimanøytrale energien er den som ikke brukes, derfor må den byggetekniske kvaliteten bedres. Eksisterende bebyggelse tettes, isoleres og fornyes med passivhuskomponenter. Byggene og kvartalene får smartstyring og smartdrift.

Pingvin  
Prinsippet for fortetting er at nye hus bygges inntil eksisterende for å isolere gavvegger til nabobebyggelse. Ny bebyggelse har høyt ambisjonsnivå og skyver stadig grensene: fra passivhus, via nullhus til plusshus.



## Offentlige systemer

Energibruk til byens gatelys reduseres med smart styringsteknologi og ved å skifte til LED belysning. Byens pumpestasjoner gjøres mer energieffektive.

## BYENS ENERGIFORSYNING

Forsyningssystem  
Hovedstamnett for fjernvarme vil med ny varmepumpe på Brakerøya forsyne bebyggelsen med fornybar vannbåren energi. Kvartalene kobler seg på fjernvarmenettet.

## Flere små energiproducenter

Sørvendte og solutsatte fasader og tak oppgraderes med solceller og solvarme, der dette ikke kommer i konflikt med behov for utsyn og dagslys. Nye prosjekter som reduserer tiliggende bebyggelses muligheter for utnyttning av solenergi har en særlig forpliktelse til å utnytte solenergi best mulig. Varme gjenvinnes fra avløpsvann og føres tilbake i boligene eller til varmeenerginettet.

Gjennom avtaler med nettselskap og fjernvarmeleverandør får Strømsøs mange nye energiproducenter betalt for overskudd av elektrisk og termisk energi som leveres til energinettet.

Offentlige restarealer brukes til energiproduksjon, som solceller over perrongområdet.

Overskudd av varme blir strøm  
Bydelens mange små og større energiproducenter, samt den forbedrede bygningsmassen, fører til at Strømsø etter hvert blir en netto leverandør av varme inn i fjernvarmenettet som på sikt omformes til strøm og dekker inn en stadig økende andel av bydelens strømbehov.

## STRATEGI FOR ENERGIFORSYNING: 3 FASER

### Fase 0

- Bestående nett enkeltvis koblet på

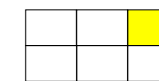
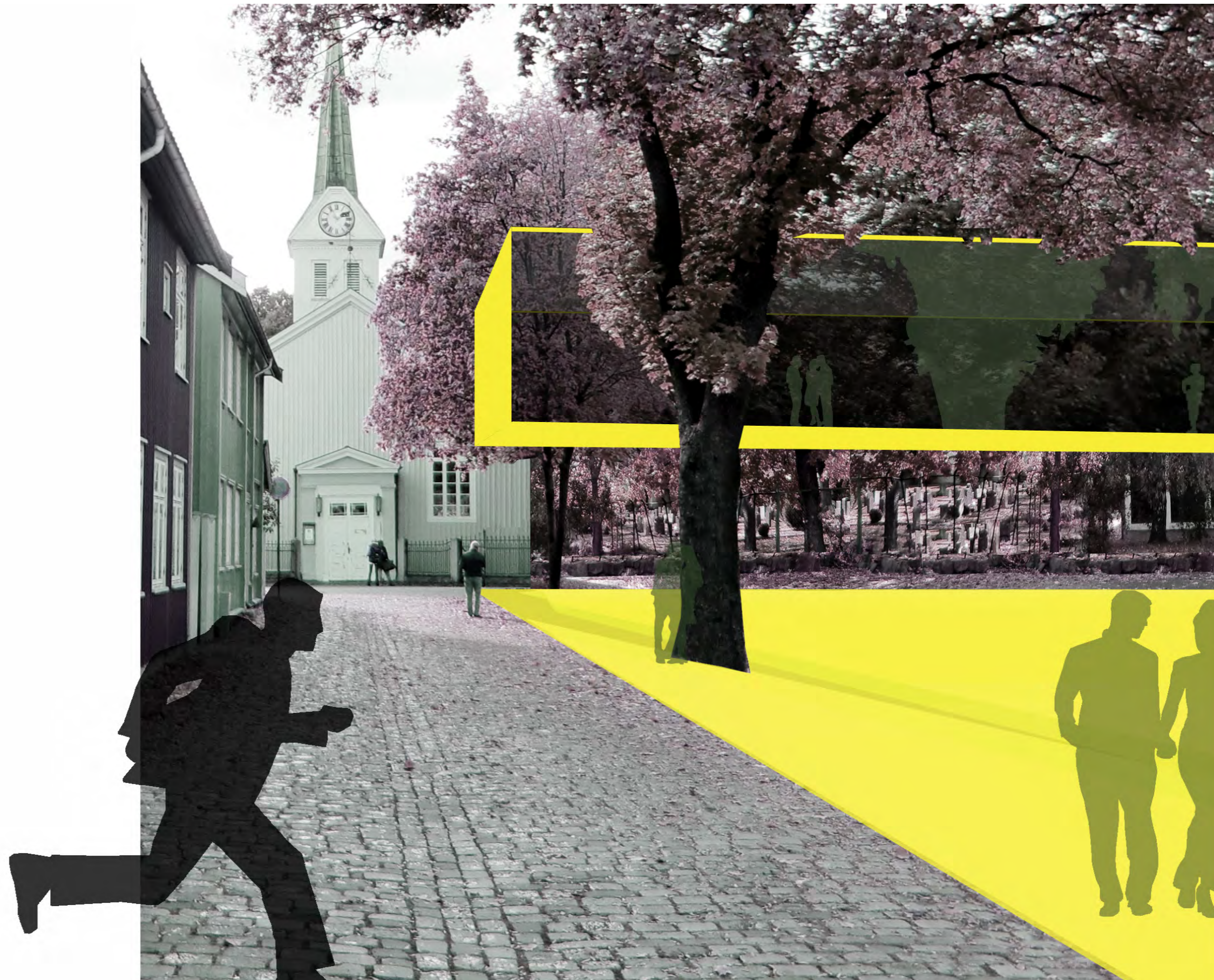
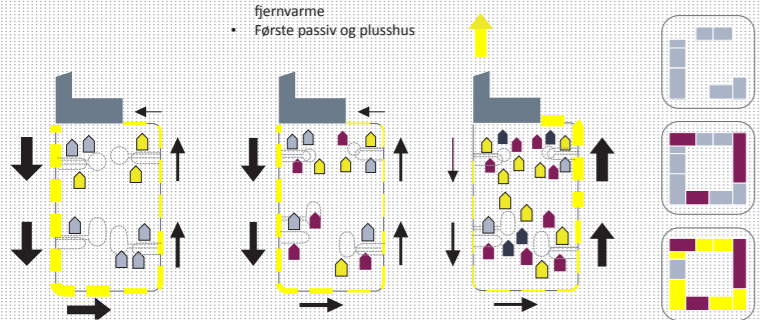
### Fase 1

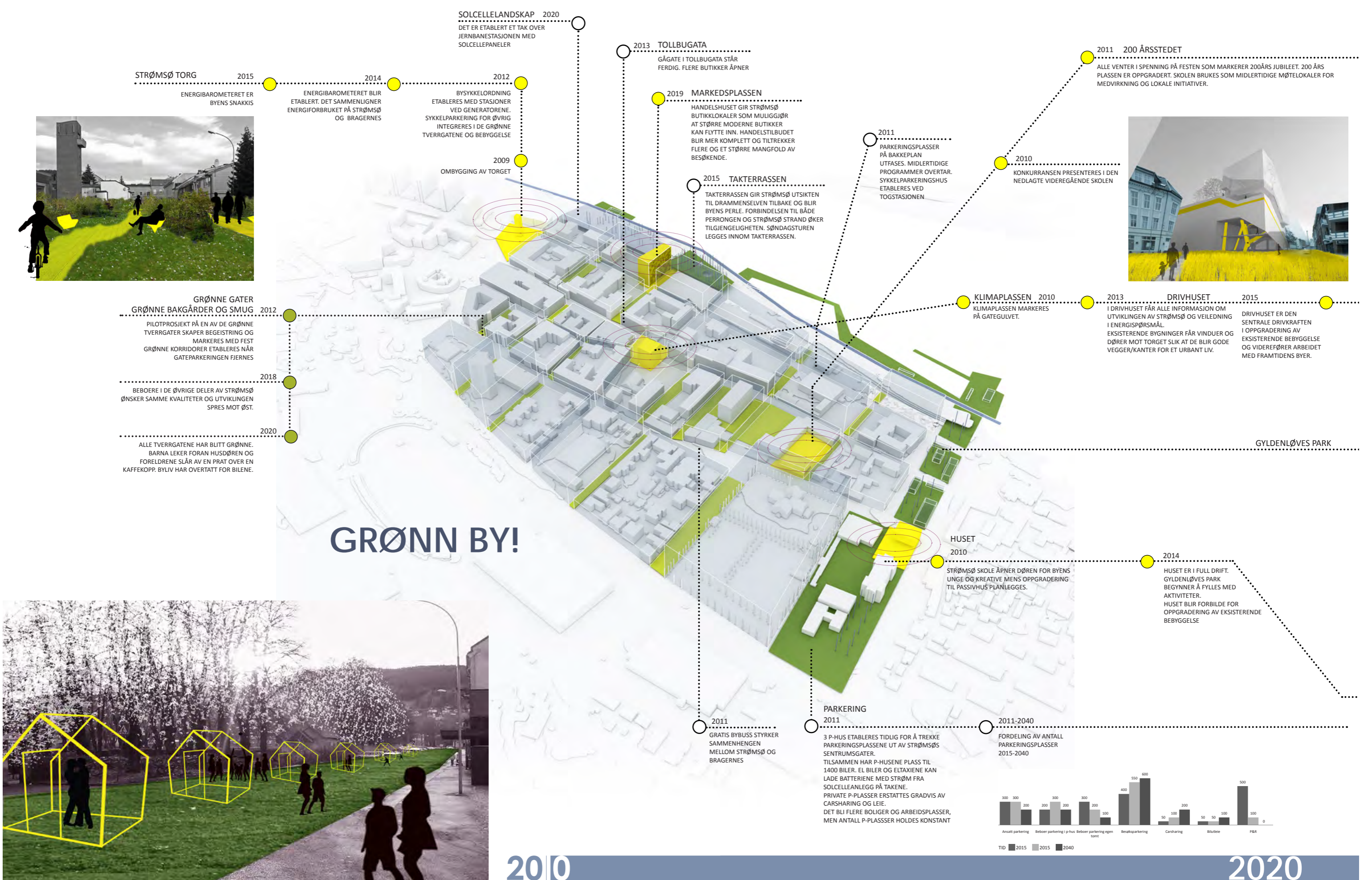
- Kvartalene kobler seg på
- Husene er koblet på kvartalsløyfene
- Lokal energiforvaltning i tilskudd, topplast fjernvarme
- Første passiv og plusshus

### Fase 2

- Kvartalene er selvforsynte
- Overskuddsenergi går tilbake til nett

Eksempel på kvartalsfortetting hvor infill-pingviner varmer eksisterende bebyggelse





**STRØMSØ TORG** 2015  
ENERGIBAROMETERET ER BYENS SNAKKIS



2014  
ENERGIBAROMETERET BLIR ETABLERT. DET SAMMENLIGNER ENERGIFORBRUKET PÅ STRØMSØ OG BRAGERNES

2012  
BYSYKKELORDNING ETABLERES MED STASJONER VED GENERATORENE. SYKKELPARKERING FOR ØVRIG INTEGRERES I DE GRØNNE TVERRGATENE OG BEBYGGELSE

2009  
OMBYGGING AV TORGET

**SOLCELLELANDSKAP** 2020  
DET ER ETABLERT ET TAK OVER JERNBANESTASJONEN MED SOLCELLEPANELER

2013 **TOLLBUGATA**  
GÅGATE I TOLLBUGATA STÅR FERDIG. FLERE BUTIKKER ÅPNER

2019 **MARKEDSPLASSEN**  
HANDELHUSET GIR STRØMSØ BUTIKKLOKALER SOM MULIGGJØR AT STØRRE MODERNE BUTIKKER KAN FLYTTE INN. HANDELSTILBUDET BLIR MER KOMPLETT OG TILTREKKER FLERE OG ET STØRRE MANGFOLD AV BESØKENDE.

2015 **TAKTERRASSEN**  
TAKTERRASSEN GIR STRØMSØ UTSIKTEN TIL DRAMMENSELVEN TILBAKE OG BLIR BYENS PERLE. FORBINDELSEN TIL BÅDE PERRONGEN OG STRØMSØ STRAND ØKER TILGJENGELIGHETEN. SØNDAGSTUREN LEGGES INNMOM TAKTERRASSEN.

2011  
PARKERINGSPLASSER PÅ BAKKEPLAN UTFASES. MIDLERTIDIGE PROGRAMMER OVERTAR. SYKKELPARKERINGSHUS ETABLERES VED TOGSTASJONEN

2010  
KONKURRANSEN PRESENTERES I DEN NEDLAGTE VIDERE GÅENDE SKOLEN

2011 **200 ÅRSSTEDET**  
ALLE VENTER I SPENNING PÅ FESTEN SOM MARKERER 200ÅRS JUBILEET. 200 ÅRS Plassen er oppgradert. Skolen brukes som midlertidige møtelokaler for medvirkning og lokale initiativer.



**GRØNNE GATER GRØNNE BAKGÅRDER OG SMUG** 2012  
PILOTPROSJEKT PÅ EN AV DE GRØNNE TVERRGATER SKAPER BEGEISTRING OG MARKERES MED FEST GRØNNE KORRIDORER ETABLERES NÅR GATEPARKERINGEN FJERNES

2018  
BEOBØERE I DE ØVRIGE DELER AV STRØMSØ ØNSKER SAMME KVALITETER OG UTVIKLINGEN SPRES MOT ØST.

2020  
ALLE TVERRGATENE HAR BLITT GRØNNE. BARNA LEKER FORAN HUSDØREN OG FORELDRENE SLÅR AV EN PRAT OVER EN KAFFEKOPP. BYLIV HAR OVERTATT FOR BILENE.

**KLIMAPLASSEN** 2010  
KLIMAPLASSEN MARKERES PÅ GATEGULVET.

2013 **DRIVHUSET**  
I DRIVHUSET FÅR ALLE INFORMASJON OM UTVIKLINGEN AV STRØMSØ OG VEILEDNING I ENERGISPØRSMÅL. EKISTERENDE BYGNINGER FÅR VINDUER OG DØRER MOT TORGET SLIK AT DE BLIR GODE VEGGER/KANTER FOR ET URBANT LIV.

2015  
DRIVHUSET ER DEN SENTRALE DRIVKRAFTEN I OPPGRADERING AV EKISTERENDE BEBYGGELSE OG VIDEREFORER ARBEIDET MED FRAMTIDENS BYER.

# GRØNN BY!



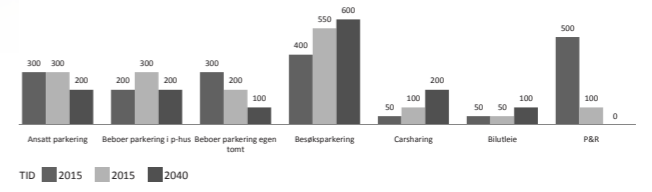
**HUSET** 2010  
STRØMSØ SKOLE ÅPNER DØREN FOR BYENS UNGE OG KREATIVE MENS OPPGRADERING TIL PASSIVHUS PLANLEGGES.

2014  
HUSET ER I FULL DRIFT. GYLDENLØVES PARK BEGYNNER Å FYLLES MED AKTIVITETER. HUSET BLIR FORBLIDE FOR OPPGRADERING AV EKISTERENDE BEBYGGELSE

2011  
GRATIS BYBUSS STYRKER SAMMENHENGEN MELLOM STRØMSØ OG BRAGERNES

**PARKERING** 2011  
3 P-HUS ETABLERES TIDLIG FOR Å TREKKE PARKERINGSPLASSENE UT AV STRØMSØS SENTRUMSGATER. TILSAMMEN HAR P-HUSENE Plass til 1400 BILER. EL BILER OG ELTAXIENE KAN LADE BATTERIENE MED STRØM FRA SOLCELLEANLEGG PÅ TAKENE. PRIVATE P-PLASSER ERSTATTES GRADVIS AV CARSHARING OG LEIE. DET BLI FLERE BOLIGER OG ARBEIDSPASSER, MEN ANTALL P-PLASSER HOLDES KONSTANT

2011-2040  
FORDELING AV ANTALL PARKERINGSPLASSER 2015-2040



2010

2020

2011  
HOTELL GAMLE RÅDHUS ÅPNES MED RESTAURANT OG UTESERVERING.

2015  
BYDELSHUSET  
BYDELSHUSET ÅPNES OG BLIR ET FAST MØTESTED FOR MEDVIRKNING. SKOLEN ER BYGGT OM TIL BARNEHAGE OG BOLIGER. PÅ KVELDSTID BRUKES LOKALENE SOM FLERKULTURELL MØTEPLASS.

2030  
KLIMAPLASSEN  
TEKNISK VITENSENTER SUPPLERER DRIVHUSET OG BEKREFTER STRØMSØS LEDENDE ROLLE I KLIMARIKTIG BYPLANLEGGING. KLIMAPLASSEN HAR FÅTT NASJONAL BETYDNING.

2020  
MOBILITY SENTRALEN SOM ORGANISERER TRANSPORT FOR BYDELEN ER I DRIFT OG HAR KONTORER I DRIVHUSET

2015  
PARKEN OPPGRADERES OG REETABLERER ET SENTRALT BYROM PÅ STRØMSØ. OMRÅDET BEPLANTES MED FURUTRÆR FOR Å OPPRETTOLDE OG STIMULERE DET URBANE, BIOLOGISKE MANGFOLDET. GYLDELØVES PLOSS AKTIVISERES AV MILJØET PÅ HUSET.

2016  
HUSET  
HUSET TILTREKKER DE KREATIVE FRA HELE DRAMMEN. HER KAN DU LEIE EN SYMASKIN FOR EN TIER I TIMEN ELLER LEIE LYDSTUDIO. KANSJIE ER DU KUNSTNER OG SÅ HELDIG AT DU HAR FÅTT EN ATELIERPLOSS I DEN LITT MER ETABLERT DELEN. OM SOMMEREN GLEDER ALLE SEG TIL UTEKINO OG KONSERTER. HUSET ER ET PRIVAT/OFFENTLIG SAMARBEID.

2025  
STRØMSØ STRAND  
STRØMSØ STRAND ER ET POPULÆRT TURSTED. STRØMSØ STRAND ER FERDIGUTVIKLET MED SMÅBÅTHAVN OG ELVEBADET, DRAMMENS ELVEPARK ER KOMPLETT.

2015  
BYBÅT TIL BRAGERNES ER I DRIFT

2025  
HANDELSHUSET  
STRØMSØ GIR SAMMEN MED BRAGERNES ET KOMPLETT MANGFOLDIG HANDELSTILBUD SOM STYRKER DRAMMENS STILLING SOM REGIONALT SENTER

2020  
DR. HANSTEINS GATE



# TETT BY!

2025  
STUDENTHUSET  
INDUSTRIJERNBANESPORET ER BORTE, OG ET STUDENTHUS ER KOMMET I STEDET. STUDENTHUSET LIGGER STRATEGISK TIL MED UTSIKT MOT PARKEN OG ELVEN. SOLENERGI OG VINDENERGI HAR BLITT SYNLIG DEL AV ARKITEKTUREN OG MARKERER INNKJØRING FRA STRØMSØ FRA NORDØST.

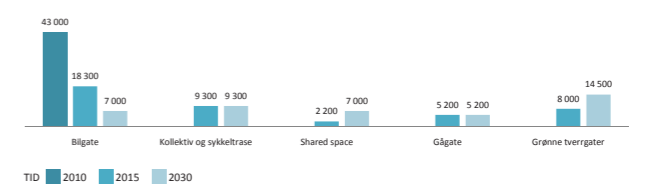
2025  
GYLDENLØVES PARK  
FERDIGI HUSET OG GYLDELØVES PLOSS INNGÅR I GYLDELØVES PARK, SOM LEDER HELT NED TIL ELVA. RUNDKJØRING FJERNET, SIKRER GOD SIKT OG FORBINDELSE TIL STRØMSØ STRAND  
SØNDAGSTUREN LEGGES TIL GYLDELØVES PARK.

2020  
VEISYSTEM  
HOVEDVEISYSTEMET ER FERDIG UTBYGGET. FORBINDELSEN MELLOM STRØMSØS TO DELER ER REHABILITERT OG DEN GRATIS BYBUSSEN STYRKER SAMMENHENGEN. BYSTRANDA BLIR IGJEN EN DEL AV STRØMSØ. GATENETTET ER FERDIG UTBYGGET. KUN NOEN FÅ HC-PARKERINGSPLASSER PÅ BAKKEPLAN MINNER OM DET BILBASERTE STRØMSØ. P&R PLASSER FASES UT TIL ALTERNATIV PLOSSERING.

2020  
PARKERING  
PARKERINGSETASJENE I FØRSTE ETASJE ERSTATTES MED PUBLIKUMSRETTEDE AKTIVITETER.

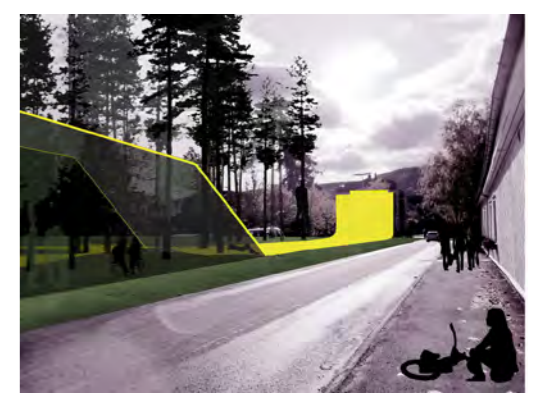
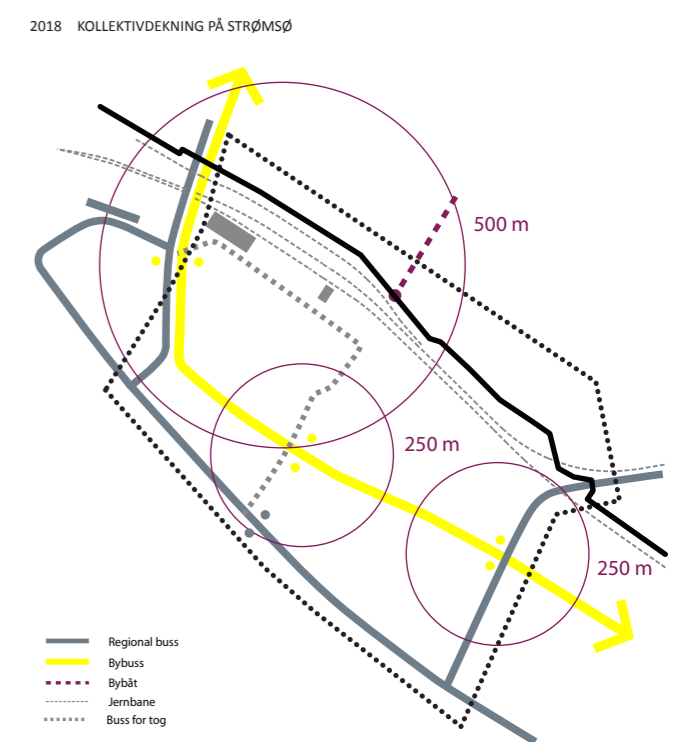
2050  
DET ETABLERES KONTORER I DET TIDLIGERE PARKERINGSHUSET VED STRØMSØ TORG

2030  
PARKERING  
TIDLIGERE PARKERINGSKJELLERE BRUKES TIL SYKKELPARKERING OG BODER.



# 2030





**2040**

# SOLDIAGRAMMER



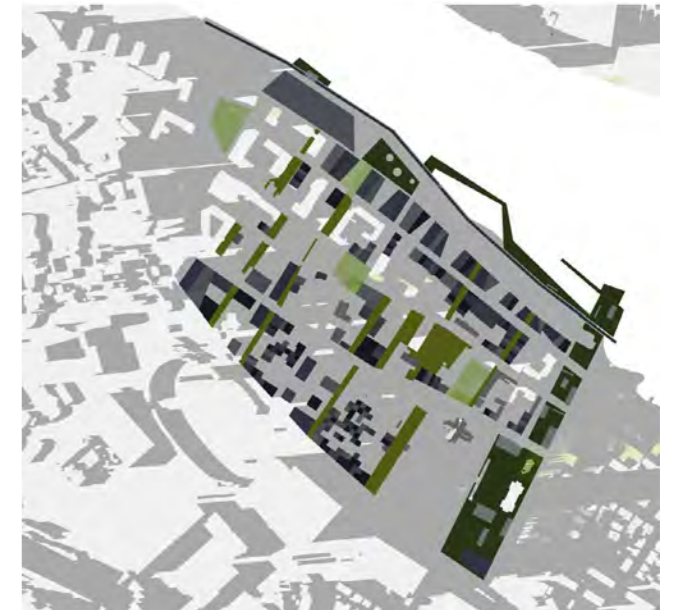
21 MARS, 20 SEPT KL 07:00



21 MARS, 20 SEPT KL 12:00



21 MARS, 20 SEPT KL 15:00



21 MARS, 20 SEPT KL 19:00



21 JUNI KL 07:00



21 JUNI KL 12:00



21 JUNI KL 15:00



21 JUNI KL 19:00

# TRANSPORTSTRATEGI

Visjonen er at klimagassutslipp fra transport internt i området og daglig transport til og fra området reduseres til et minimum. Målet på kort sikt er at bilbruken skal reduseres med minimum 50% i forhold til i dag..

Krav om reduksjon av bilbruken med minimum 50% er svært ambisiøst når den generelle trafikkveksten og fortettingen i området tilsier trafikkøkning. Transportstrategien svarer på denne utfordringen.

## KORT ANALYSE AV DAGENS SITUASJON

### Ringveien skal avlaste sentrumsområder

Bjørnstjerne Bjørnsons gate og Telthusgata er del av en ringvei som er komplett når ny bro over Drammenselva nord for planområdet ferdigstilles. Ringveien skal håndtere hovedtrafikken gjennom og til/fra Drammen sentrum uten å belaste sentrumsområder. Kapasitetsgrensen på ringveien i planområdet er nådd i rushtiden. Dagens utforming av veier og kryss er preget av optimalisering for bilframkommelighet.

### Fremmed biltrafikk belaster planområdet

Med bakgrunn i trafiksaneringen, har Strømsø øst fått en dårligere tilknytning til hovedveinettet enn planområdet. En konsekvens er at trafikk mellom Strømsø øst og hovedveinett belaster planområdet med gjennomgangstrafikk. Den utflytende kryssløsning ved Gyldenløves plass skal sikre best mulig trafikkavvikling på hovedveinettet. Det store antallet parkeringsplasser i området, særlig i tilknytning til Jernbanestasjonen, skaper mye biltrafikk i planområdet. Bebyggelsen i planområdet er av relativ liten skala og gatene har smale tverrsnitt. Området tåler derfor den høye trafikkbelastningen dårlig.

### Balansert utvikling - riktig prioritering på riktig sted

Byvekst og dermed trafikkvekst vil tvinge fram at man ikke kan regne med en vesentlig reduksjon av biltrafikken på hovedveinettet. En optimalisering av trafikkavvikling vil aldri kunne løse trafikkproblemene på lang sikt. Derfor bør det fremmes en mer balansert utvikling der byens samlede behov styrer utviklingen videre.

Følgende hovedgrep er sentrale i transportstrategien:

## 1 - KORTE VEIER

Funksjonsblanding og korte avstander til de daglige gjøremål muliggjør et liv uten å eie bil. Dette er derfor en viktig grunnforutsetning for å øke andel bilfrie husholdinger. På grunn av den sentrale beliggenheten har bydelen svært gode forutsetninger for å oppnå dette.

- Antall boliger og arbeidsplasser økes betydelig
- Handelstilbudet styrkes:
  - Handelstilbud utvides med moderne og større sammenhengende lokaler mellom jernbanestasjon og gågaten (handels hus)
  - Gågatenettet utvides og det stilles krav til etablering av publikumsrettede aktiviteter i første etasje
  - Sammenhengen mellom Strømsø og Bragernes styrkes med bybuss og bybåt.
  - Det legges tilrette for et midlertidig supplement (ukemarked) til handelstilbudet
- Det legges til rette for funksjonsblanding i hele planområdet, med unntak av handel som konsentreres til den vestre delen av Strømsø.
- Kontorhoteller etableres (leie av arbeidsplasser)
- Sammenhengen med tilgrensende områder styrkes

## 2 – GATEROM FOR MENNESEKER

Byrommet hvor bilen ikke har første prioritet gir rom for utforming av arealer som fremmer byliv og oppholdskvalitet. Den kvaliteten som byrom gir i form av frihet, sikkerhet og opplevelse kan oppveie ulempen med mindre god biltilgjengelighet. Det vil oppleves positivt å gå og å sykle i gatene og det vil oppstå liv mellom husene. Dette vil være viktig for utviklingen av identiteten av bydelen og samtidig fremme en bærekraftig adferd av beboerne.

- Differensiert system av gater som styrker oppholdsfunksjon og avviser unødvendig trafikk.
- Gaterom i planområdet utformes på menneskers premisser og med kvaliteter som fremmer liv mellom husene.
- Gjennomgangstrafikk avvises
  - Overføring av gjennomgangstrafikk til hovedveinettet
  - Utforming av et gatenett som avviser unødvendig trafikk
  - Restriksjoner for biltrafikk i gatenettet
  - Reduksjon i parkeringstilbud, parkeringsplasser på bakkeplan avvikles (med unntak av HC-parkering)
- Parkeringsplasser konsentreres i p-hus langs ringveien
- Gjennomført universell utforming

## 3 - ALTERNATIV MOBILITET FREMMES

Det å være mobil er en viktig del av dagens samfunn. Gangtrafikk, sykkeltrafikk og kollektivtrafikk prioriteres og styrkes. Tilgang til kollektivtransport og sykkelparkering skal være bedre en biltilgjengelighet.

Bruk av sykkel fremmes:

- Sykkeltrafikk benytter gatenettet. Sykkel prioriteres i Tordenskiolds gate og i kryss med Telthusgate. I tillegg etableres g/s- vei langs elvepromenaden og langs Bjørnstjerne Bjørnsons gate.
- Sykkelparkering i gaterom etableres.
- Bysykelordning etableres og bysykelstativer settes opp ved generatorene. Bruksendring av p-kjellere i området til sykkelparkering fremmes på lang sikt.
- Sykkelparkeringshus etableres ved jernbanestasjonen.
- Låsbare sykkelboder i tilknytning til boliger

Kollektivtilbud til planområdet styrkes:

- Gratis pendelbussrute; bybuss (en mindre buss som bymiljøet tåler bedre) med høy frekvens som knytter Bragernes og Strømsø sammen. Pendelbussruten kan gradvis utvides.
- Gratis bybåt på Drammenselven
- Økt tilgjengelighet til jernbanestasjonen: Eksisterende adkomst til perrongene forlenges mot elveparken. Ny adkomst til jernbanestasjon etableres fra øst.
- Ny høystandardholdeplass på hovedveinettet.
- Mulighet for buss for tog i Doktor Hansteinsgate og/eller Langesgate

### Konsept:

Gjennomgangstrafikk overføres til hovedveinettet, forbindelser til omkringliggende områder styrkes Bjørnstjerne Bjørnsons gate bygges ut til 4-felts allégate med midtrabatt, kollektivfelt og hastighetsbegrensning på 40km/t. Kryss mellom Bjørnstjerne Bjørnsonsgate og Telthusgate bygges om til rundkjøring. Ophøyd gangfelt markerer de viktigste gangforbindelsene ut av planområdet. Signalregulerte gangfelt ved parkeringshusene langs hovedgaten supplerer tilbud av krysningspunkter og vil ytterlig redusere barrierevirkningen av gaten. Brannstasjonen foreslås flyttet ut av området før utbygging av allégate.

Når antall parkeringsplasser internt i planområdet er vesentlig redusert, ombygges krysset Tordenskioldsagte x Telthusgate til et bykryss. Bybussen i Tordenskioldsgate prioriteres med signalregulering. Det legges til rette for sykkelsluser.

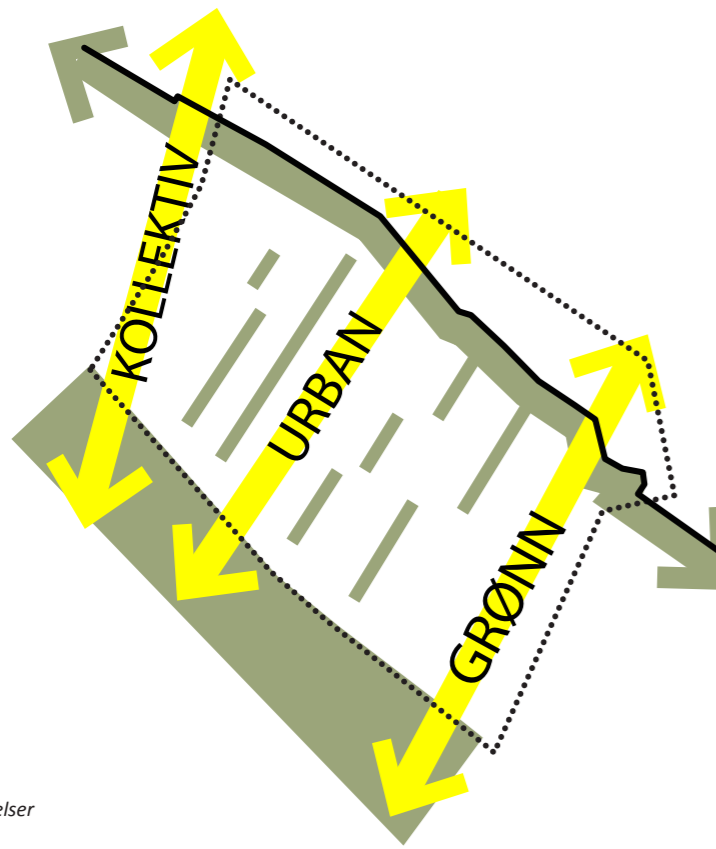


fig. Forbindelser

#### Bilparkeringsplasser i tilknytning til hovedveinettet:

Det etableres parkeringshus i direkte tilknytning til ringveien. Antall parkeringsplasser per bolig/arbeidsplass reduseres gradvis. Parkeringsplasser på bakkeplan avvikles. Private parkeringsplasser i eksisterende parkeringskjellere aksepteres i området. På sikt vil det være ønskelig med alternativ bruk av parkeringskjellere, som for eksempel til boder, sykkelparkering og lignende. Parkeringsanlegg med fasaden ut mot gaterommet er negativ for bylivet og det bør legges til rette for en bruksendring tidlig i prosessen.

Målet er at færrest mulig av beboerne i området skal eie egen bil. Tilgang til bil sikres gjennom carsharing og bilutleie som etableres i parkeringshus ved hovedveien. En mobilitetssentral som organiserer behov for transport, som for eksempel transport av varer til døren supplerer tilbudet.

Parkeringsdekning for ulike formål vil endre seg over tid. Behov for antall parkeringsplasser per bolig/arbeidsplass vil avta slik at parkeringsbehov i følge fortetting kan dekkes i de etablerte p-husene langs ringveien.

Reduksjon av parkeringsplasser vil gi mindre trafikkvekst på hovedveien. Parkeringshus utformes med mulighet for senere bruksendring til næringsareal.

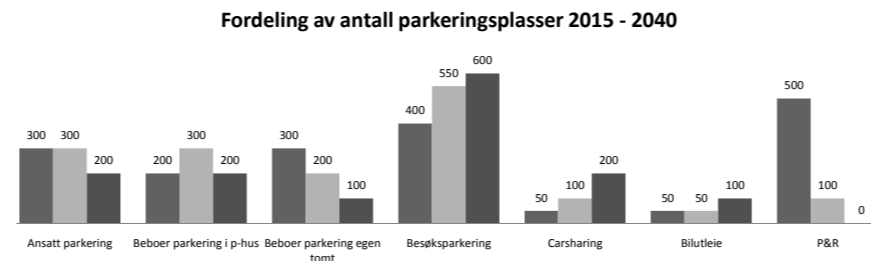


fig. Fordeling av antall parkeringsplasser

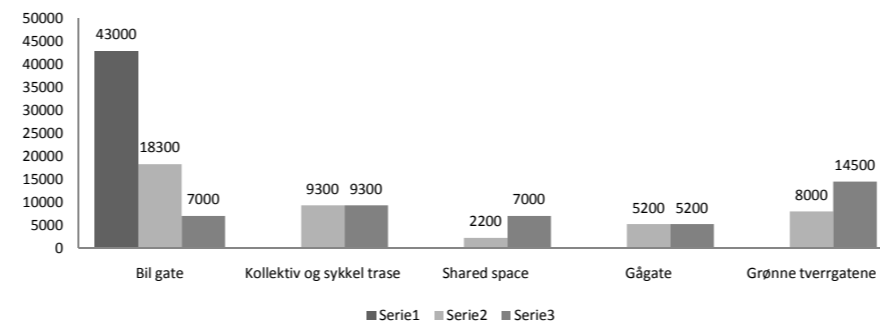
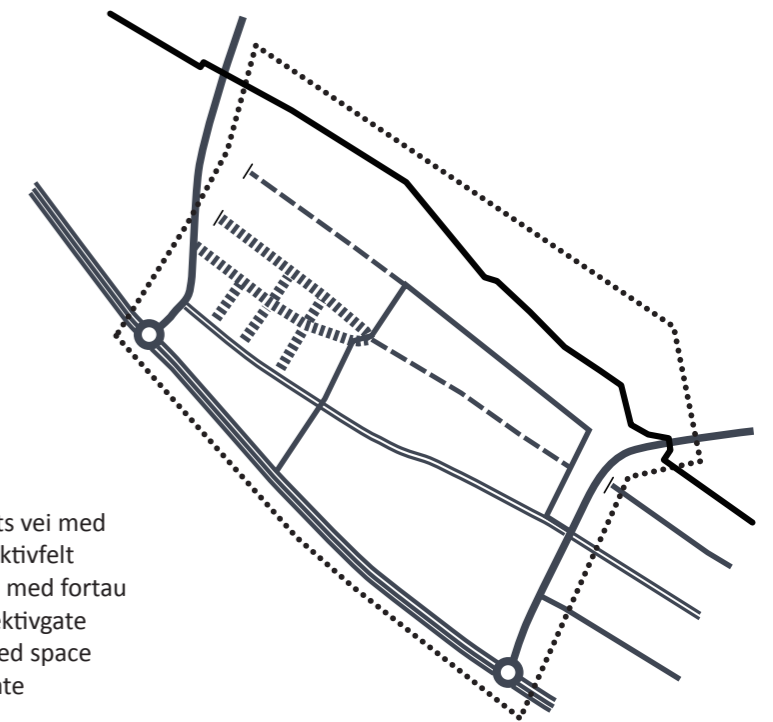


fig. Endring av gatearealer 2015-2040

#### Kun nødvendig biltrafikk inn i planområdet - utforming av gatenett

Utforming av gatenettet internt i planområdet gjøres på premisser av menneskene som beveger seg i gatene. Flere arealer gjøres utilgjengelig for biltrafikken. Bilen må underordne seg de gående og syklende. Ulike funksjon og utforming av gatene gir gatenettet et hierarki:

- De grønne veitene på tvers av planområdet: Hovedfunksjon er opphold og rekreasjon. Kun kjøring på gangareal til eiendom er tillatt.
- Gågatene: varelevering tillatt.
- Shared space på langs av planområdet: alle trafikanter kan bruke områder på de gåendes premisser.
- Kollektiv- og sykkelgate: Gate prioriteres til bybuss og sykkel. Bilkjøring til eiendom tillatt.
- Gate med fortau på begge sider. Utforming markerer tydelig hvor bilene skal kjøre gjennom området. Gaten underordner seg de andre gatene i kryss.



- 4 felts vei med kollektivfelt
- Gate med fortau
- Kollektivgate
- Shared space
- Gågate

fig. Gatebruksplan



- Hovedsykkelveinett
- Sykkelparkering
- Bysykler

fig. Sykkelveinett

### Tilrettelegging for kollektivtrafikk

I den urbane aksen på tvers av området (Langes gate) plasseres både høystandard holdeplass for regionalbusser i Bjørnstjerne Bjørnsonsgate og holdeplass for bybussen i Tordenskiolds gate. Aksene gir direkte forbindelse til jernbanestasjonen via ny adkomst fra øst.

Bybussen stopper i tillegg ved Huset.

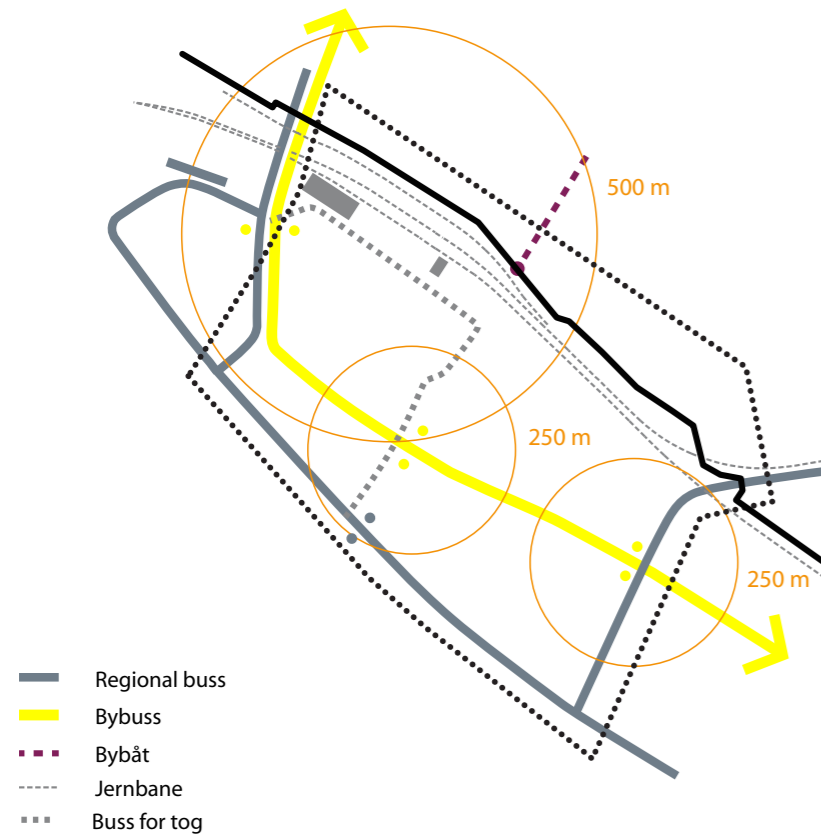


fig. Kollektiv trafikk

Tilgang til kollektivtilbud i planområdet er svært bra med under 500 m til jernbane og under 250 m til bybuss. Bussholdeplassen i Bjørnstjerne Bjørnsonsgate forbedrer tilbudet ytterligere.

### Park and ride (P&R) - by eller land

P&R parkeringsplasser plasseres i det nye parkeringshuset tilknyttet Strømsø torg og langs hovedveinettet. I tillegg etableres sykkelparkingshus i umiddelbar nærhet til stasjonen, samt tilfredsstillende antall hc-parkering.

Avstanden til nærmeste bilparkering fra jernbanestasjonen er under 250m. Sykkelparkering og hc-parkering ligger i umiddelbar nærhet til stasjonen.

fig. Parkering



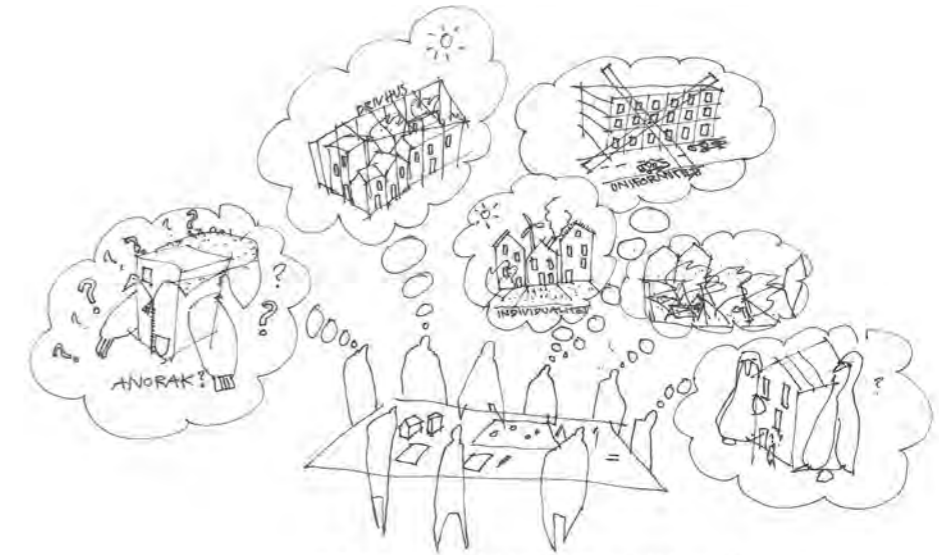
Park&Ride (P&R) parkeringsplasser i bysentrum er en motsetning til tradisjonell P&R. P&R er som regel et tilbud til bilister som skal parkere utenfor sentrum for å komme seg inn til sentrum ved å reise kollektivt. Drammen er med ca. 100 000 innbyggere det 5. største tettstedet i Norge. Per i dag er Strømsø preget av en relativt lav utnyttelse, god parkeringsdekning og relativt lite aktivitet. Drammen kan forvente en sterk byvekst de neste årene, noe som vil bidra vesentlig til å endre dagens forhold.

Byplankonseptet legger opp til en bymessig fortetting der sentrumsarealene blir for verdifulle for parkerte biler som ikke bidrar positivt til bylivet. På sikt foreslår vi derfor å flytte hoveddelen av P&R funksjonen ut av byens sentrum. Et mulig alternativ kan være å etablere en gratis P&R- plass/hus ved Brakerøy stasjon som ligger ca. to kilometer nordøst for Drammen stasjon, en avstand som tilsvarer Oslo S til Nationaltheatret. På lang sikt vil dermed parkeringskapasiteten kunne frigis til besøkparkering som kreves på grunn av byveksten.

### Medvirkning, informasjon og kommunikasjon

## MEDVIRKNING

Medvirkning er en viktig forutsetning for å få den nødvendige forståelse og forankring hos befolkningen. Pilotprosjekter realiseres tidlig i utbyggingsprosessen for å demonstrere de positive effektene som omforming av gaterommet vil ha for nærmiljøet.



# ENERGISTRATEGI

## BYENS KUNNSKAP

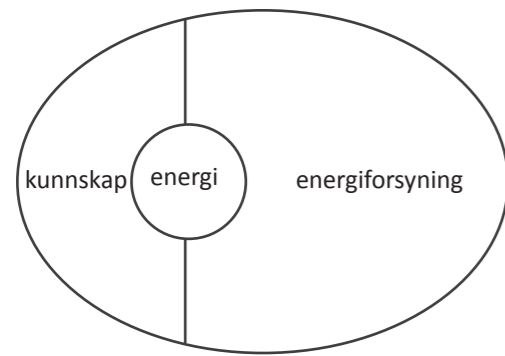


Fig. Strømsø's energisirkel

## BYENS KUNNSKAP

Involvert befolkning og næringsliv

Eksisterende bebyggelse med mange eiere må nås for å gjennomføre en ambisiøs energistrategi i planområdet. Kunnskapsnivået og handlekraften i befolkningen og hos byggeiere skal økes gjennom aktiv informasjon, rådgivning, oppfølging og økonomiske støtteordninger. Det etableres et lokalt fond for å støtte opp om konkrete tiltak.

Ved at det umiddelbart etableres "drivhuset" i hjertet av Strømsø skal befolkningen, næringsliv og huseiere bli inspirert og få de verktøyene de trenger for å bidra til en nytt klimanøytralt Strømsø og samtidig oppnå tilleggsgevinster som skaper økt trivsel og livskvalitet i byen.

Strømsø's energisirkel

### Synliggjøring i bybildet

Bragernes' og Strømsø's energiforbruk er synlig på klimabarometeret på Strømsø torg og skal bidra til synliggjøring, bevissthet og motivasjon til forbedring.

Drivhuset og på sikt Vitensenteret er den fysiske møteplassen til kommunikasjon og læring. Utviklingen av bydelen dokumenteres og presenteres for befolkningen.

Pilotprosjekter med private utbyggere både for eksisterende og ny bebyggelse initieres tidlig i prosessen. Sammen med alle offentlige bygg vil disse ha ekstra ansvar for å være forbildeprosjekter og å kommunisere erfaringer.

## BYENS ENERGIBRUK

### Anorakk

Eksisterende bebyggelse er historisk viktig for Strømsø og står som viktige grunnpilarer i planen. Den mest klimanøytrale energien er den vi ikke bruker, derfor må den byggetekniske kvaliteten på sikt bedres slik at energibruken mer enn halveres. Bebyggelsen tettes, isoleres og fornyes med passivhuskomponenter der dette lar seg gjøre. Byggene og kvartalene får smart styring og smart drift.

### Pingvin

Den nye bebyggelsen som tilføres kvartalene bidrar på sikt både til å etablere lune uterom og til å isolere gavlvegger på bestående nabobygg. Slik oppgraderes bestående hus gjennom nye bygg. Ny bebyggelse har høyt ambisjonsnivå og skyver stadig grensene for hva en kan oppnå – fra passivhus, via nullhus til pluss hus. Byggene benytter både passive og aktive integrerte energiløsninger og med fornybare energikilder som sol og vind.

### Offentlige systemer

Energibruk til byens gatelys reduseres med smart styringsteknologi og ved å skifte til LED belysning. Byens pumpestasjoner gjøres mer energieffektive. Reduksjon av vannforbruk samt økt lokal direkte bruk av avløpsvann (gråvann) reduserer belastning på infrastrukturen.

## BYENS ENERGIFORSYNING

### Forsyningssystem

Hovedstamnett for fjernvarme vil med ny planlagt varmepumpe på Brakerøya forsyne bebyggelsen med fornybar vannbåren energi.

Kvartalene kobler seg på fjernvarmenettet. Nye bygg tilknyttes automatisk, mens gamle bygg tilknyttes etter hvert som de oppgraderes eller dersom de allerede har compatible systemer. Fortettingen gir økonomisk bærekraft til systemutviklingen.



Fig. anorakk



Fig. pingvin

### Flere små energiproducenter

Sørvendte og solutsatte fasader og tak oppgraderes med solceller og solvarme, gjerne i forbindelse med nødvendig rehabilitering, eller ved nybygg, der dette ikke kommer i konflikt med behov for utsyn og dagslys.

Ressursene for solenergi i planområdet forvaltes helhetlig. I den tette kvartalsstrukturen vil fortetting påvirke solforhold. Utbygging og utnyttning av solenergi er både avhengig av den fysiske egnethet og av handlingskraft og –vilje fra grunneier/utbygger. Nye prosjekter som påvirker mulighet for utnyttning av solenergi for tilliggende bebyggelse vil ha en særlig forpliktelse for utnyttelse av potensialet de genererer.

Varme gjenvinnes fra avløpsvann og føres tilbake i boligene eller til varmeenerginettet.

Gjennom avtaler med nettselskap og fjernvarmeleverandør får Strømsø's mange nye energiproducenter betalt for overskudd av elektrisk og termisk energi som leveres til energinettet.

### Bruk av offentlige restarealer til energiproduksjon

En stor solcelleåker overdekker perrongområdet på jernbanestasjonen og forsyner ladestasjon for elbiler, områdebelysning med mer med lavspent strøm. Små vindkraftgeneratorer med vertikal akse kan bli visuelle elementer i det offentlige rom.

### Overskudd av varme blir strøm

Bydelens mange små og større energiproducenter, samt den forbedrede bygningsmassen, fører til at Strømsø etter hvert blir en netto leverandør av varme inn i fjernvarmenettet. Det etableres en stasjon for omforming av varmeenergi til strøm ved Brakerøya. Fornybar strøm fra dette anlegget dekker inn en stadig økende andel av bydelens og byens strømbehov. Etter hvert som andre bydeler bygger opp samme system, øker antallet strømgeneratorer.