

59.7396° N  
10.2021° E



Utstillings  
plassen

DRMA°

SOLLI

.ARKITEKTER

oslo.  
works

Mulighetsstudie 220323  
**Strømsø sentrum**  
-byens knutepunkt!

En samlet vurdering av tiltak og prosjekter som kan bidra for å styrke Strømsø sentrum som en aktiv og attraktiv del av byen.





Illustrasjon, volumstudie ny bebyggelse

#### COPYRIGHT

Hel eller delvis gjengivelse av denne publikasjonen er tillatt med kildehenvisning.

#### FORSIDEFOTO

DRMA AS

#### UTGITT AV

DRMA  
Torgeir Vraas Plass 6  
3044 Drammen, Norge

#### REKVIRERES

www.drma.no

<b>Innledning</b>	<b>06</b>
-------------------	-----------

Oppdraget	07
-----------	----

<b>Planstatus</b>	<b>08</b>
-------------------	-----------

Forhold til gjeldende kommuneplan	10
-----------------------------------	----

Forhold til ny kommuneplan	11
----------------------------	----

Områdesatsing	12
---------------	----

Nasjonale forventninger	13
-------------------------	----

<b>Mulighetsstudie - Byform</b>	<b>14</b>
---------------------------------	-----------

Bygningsvern og kulturmiljø	16
-----------------------------	----

Høyder og siktlinjer	32
----------------------	----

Gatebruk og byliv	54
-------------------	----

Programmering og tetthet	74
--------------------------	----

Mobilitet	82
-----------	----

<b>Sammendrag</b>	<b>104</b>
-------------------	------------

4 Prinsipper for utvikling	106
----------------------------	-----

Knutepunktet - avvik og anbefaling	108
------------------------------------	-----

Gatebruk og programmering - avvik og anbefaling	110
---	-----

Kulturmiljø - avvik og anbefaling	112
-----------------------------------	-----

Fortetting - avvik og anbefaling	114
----------------------------------	-----

<b>Kilder og vedlegg</b>	<b>118</b>
--------------------------	------------



Strømsø - byens knutepunkt.



Mulighetsstudiet, prosjektområde

- Ambassadeurkvartalet ■
- Victoriakvartalet ■
- Torgeir Vraas Plass ■

### Oppdraget

Strømsø sentrum står midt i en prosess med viktige oppgraderinger av infrastruktur og flere store utbyggingsprosjekter. Mulighetsstudiet for Strømsø sentrum er et oppdrag nedfelt som krav i ny KDP for å se alle påbegynte prosesser i sammenheng slik at knutepunktet utvikles helhetlig.

Særlig fokus i denne sammenheng er:

1. Definere riktige høyder
2. Avklare viktige siktlinjer
3. Hensynskrav til landskap og byrom
4. Helhetlig vurdering av gatebruk og mobilitet
5. Løsning for viktige enkeltbygg og kulturmiljøet

### Visjonen

Mulighetsstudiet har som samlet målsetning å utforme en levende og attraktiv bydel hvor mobilitetsfunksjoner tilpasses kommunens ambisjon om høyere andel gang-, sykkel- og kollektivtrafikk. Et knutepunkt!



**VICTORIAKVARTALET**  
Grønland 1,3 og 9  
Status: Planinitiativ

Union Eiendomsutvikling AS  
Ark: Solli Arkitekter AS



**AMBASSADEURKVARTALET**  
Strømsø torg 7  
Status: Volumstudie

Utstillingsplassen Eiendom AS  
Ark: Oslo Works AS



**TORGEIR VRAAS PLASS**  
Torgeir Vraas Plass 1-6  
Status: Volumstudie

Strømsø United AS  
Ark: DRMA AS



STROMSØ

Visjon og mål

# Planstatus

Mulighetsstudiet sees i sammenheng med overordnet føringer og belyser tema der det er bør tenkes helhetlig.



# Planstatus

## Kommuneplanens arealdel (gjeldende)

### Planstatus

Strømsø torg ansees som Buskerudbyens viktigste kollektiv knutepunkt og inngår i flere strategiske dokumenter:

- Kommunedelplan for strømsø gatebruk, vedtatt 22. juni 2004
- Kommunedelplan for sentrum, vedtatt 30. mai 2006
- Kommuneplanens arealdel (KPA) vedtatt 5. oktober 2015
- Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer, vedtatt 25. september 2018

### Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel legger opp til et utbyggingsmønster etter prinsippet om fortetting av eksisterende tettsteder og kollektivakser framfor å bygge ut ubebygde områder. De ulike sentrenes egenart skal tas vare på, og utvikles videre med både boliger, næring og viktige møteplasser, som både tiltrekker seg nye innbyggere og beholder og sikrer et rikt næringsliv.

Det er en forutsetning å utnytte eksisterende og planlagt infrastruktur samt tilrettelegge for økt bruk av miljøvennlige transportformer som gange, sykkel og kollektivtransport.

Fokusområder i arealdelen:

1. Boligvekst og boligmangfold i bybåndet og bydelene
2. Tilrettelegging for et bymiljøvennlig transportmønster
3. Knutepunktutvikling i kollektivknutepunktet
4. Videreutvikle systemet av felles møteplasser og uterom
5. Plangrep for en by mer robust mot ekstremvær og flom
6. Forutsigbart kulturminneforvaltning

### Kommuneplanens samfunnsdel

Drammen ønsker flere innbyggere og flere som bruker byen. Veksten, og dynamikken som denne skaper, skal benyttes til å gjøre Drammen til en bedre by. Drammen skal ha en stor variasjon av boliger av god kvalitet, innenfor ulike prisnivåer, med ulik utforming og i ulike deler av byen. Drammen skal tilby attraktive arealer for næringsvirksomhet. Drammen skal tilby et effektivt, helhetlig og miljøvennlig transportsystem.

Langsiktige mål:

7. Drammen skal være en vakker, ren og trygg by.
8. Det skal være et mangfold av boliger i Drammen og Drammensregionen når det gjelder pris, størrelse, beliggenhet og utforming. Nye boliger skal være energieffektive.
9. Brageres og Strømsø sentrum skal være hovedsenter for handel, service, kontorarbeidsplasser og kulturenlegg. Lokalt betjenende tilbud kan etableres i bydelssentrene.
10. Drammen skal ha et enkelt, trygt, raskt og miljøvennlig transportsystem som er tilpasset alle innbyggernes og næringslivets behov for mobilitet.



Gjeldende bystrategi for Drammen

# Planstatus

## Kommuneplanens arealdel (Utkast til ny)

### Status ny kommuneplan

Utkast til ny kommuneplan er presentert formannskapet og skal opp til førstegangsbehandling i kommunestyret februar 2023.

Mulighetsstudiet er gjennomført med tanke på å vurdere avvik og potensielle innspill til denne.

### Overordnet

Kommuneplanens samfunnsdel legger opp til et utbyggingsmønster etter prinsippet om fortetting av eksisterende tettsteder og kollektivakser framfor å bygge ut ubebygde områder. De ulike sentrenes egenart skal tas vare på, og utvikles videre med både boliger, næring og viktige møteplasser, som både tiltrekker seg nye innbyggere og beholder og sikrer et rikt næringsliv. Det er en forutsetning å utnytte eksisterende og planlagt infrastruktur samt tilrettelegge for økt bruk av miljøvennlige transportformer som gange, sykkel og kollektivtransport.

### Urbanitet

Om det skal oppnås urbane kvaliteter som er attraktive for innbyggere og besøkende er tetthet nødvendig men ikke i seg selv tilstrekkelig. Levende bysamfunn krever mangfold av virksomheter, tjenester, mennesker og byrom.

### Variert boligtilbud i sentrumskjernen

Variert boligtilbud rettet mot (ungdom, familier, nyetablerere mm) i sentrum for å ivareta sosial bærekraft.

### Høyhus

Veileder utarbeidet i 2018 er videreført gjennom bestemmellesområde i ny KPA. Strømsø torg har krav om gjennomført mulighetsstudie for å belyse høyder/volum.



Ny kommuneplan for Drammen (Avventer vedtak - Nov 22)



# Planstatus

## Områdesatsing



Strømsø 2030, programbeskrivelse

### Hovedmål

Hovedmålet til Strømsø 2030 er at flere beboere i området får styrket sine levekår gjennom en varig bedring av tjenester og nærmiljøkvaliteter. Satsingen tar utgangspunkt i de fire velferdspilarene, med innsatsområdene sysselsetting, utdanning og oppvekst, bo- og nærmiljøkvaliteter og helse.

Økt arbeidsdeltakelse ønskes oppnådd ved hjelp av samarbeid med privat næringsliv, sosialt entreprenørskap og yrkesrettede kvalifiseringstiltak.

Oppvekstvilkår utvikles slik at barn, unge, og deres familier opplever økt samspill mellom tjenester, frivillige aktører og innbyggere. Utdanning fremmes ved helhetlige kvalifiseringsløp for unge og voksne slik at flere kvalifiseres til arbeid.

Beboernes trivsel og livskvalitet styrkes med områdeutvikling med fokus på fysiske og sosiale nærmiljøkvaliteter. Strømsø har et særlig behov for grønne områder for friluftsliv og rekreasjon.

Målene utdypes i **seks politikkområder**:



Strømsø 2030, programbeskrivelse

# Planstatus

## Nasjonale forventninger

### FNs bærekraftsmål

I 2015 vedtok FNs generalforsamling 2030-agendaen for bærekraftig utvikling. Agendaen har 17 utviklingsmål for å fremme sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft. FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan, blant annet for å sikre sosial rettferdighet og god helse og stanse tap av naturmangfold og klimaendringer.

Målene skal vise veg mot en bærekraftig utvikling på kort og lang sikt, og være grunnlag for all samfunns- og arealplanlegging.

Dokumentet "Nasjonale forventninger for regional og kommunal planlegging 2019-2023" redegjør for regjeringens strategi for hvordan bærekraftsmålene skal oppnås.

For Strømsø sentrum er særlig ambisjoner knyttet til knutepunktsutvikling og grønn omstilling innenfor transportsektoren særlig aktuell.







Byform

# Kulturmiljø og bevaring

Mulighetsstudiet illustrerer samlet løsning for kulturmiljø og enkeltbygg angitt i kommunens plan for kulturminner.



1939

1977

2023 - 2035



### Torget

Historisk var Strømsø et klassisk torg avsluttet med tydelig bebyggelse på alle sider. Minimalt areal var avsatt til infrastruktur, men buss og tog hadde tilsvarende plassering som vi ser idag.

Hotellhagen var bydelens grønne lunge, men har siden måtte vike. Gater var i hovedsak tilpasset annen trafikk, men privatbiler tar stadig større plass.

### Infrastrukturen

Strømsø torg har blitt oppgradert til en mer effektiv infrastruktur for bil. Norge første rundkjøring er etablert midt på torget og overflateparkering opptar arealet foran jernbanebygningen. Hotellhagen er fjernet og erstattet av bebyggelse.

Globusgården er fullført som form. Torgeir Vraas plass har gjennomkjøring til Konnerudgata og sydsiden av Globus opp-tas av overflateparkering. Rutebilstasjonen er løst med kombinasjon av bussterminal og parkeringshus for personbiler. Byrommet er åpnet og byaksen har ingen klar avslutning.

### Fremtiden

Flere folk, færre biler. Grønt og aktivt!

### Byaksen

Siden etableringen av bruforbindelsen mellom Strømsø og Bragernes i 1813 har Strømsø sentrum vært en viktig del av byaksen som forbinder de to tette bykjernene på hver sin side av elva. Bevissthet og romlig avgrensning av byaksen har endret seg over tid, men området er idag etablert som et kulturmiljø i kommunens kulturminneplan.

### Knutepunktet

Fra 1890, da jernbanen fikk stasjon i Drammen, har Strømsø vært byens knutepunkt for persontransport. Gradvis har fokus på knutepunktsfunksjonen blitt styrket, og vurderinger av hvilke tiltak som er hensiktsmessige har endret seg.

### Utvikling

Senere utviklingstrinn har endret bruken og bebyggelsen etter ulike tidsmessige behov.

Dagens torg oppsto som følge av en større satsning i Drammen sentrum og byaksen. Som en del av kommunens gatebruksplan ble torget i 2009 ombygget til et moderne og åpent byrom - tilpasset et nytt trafikkmønster med fokus på shared space og universell utforming.



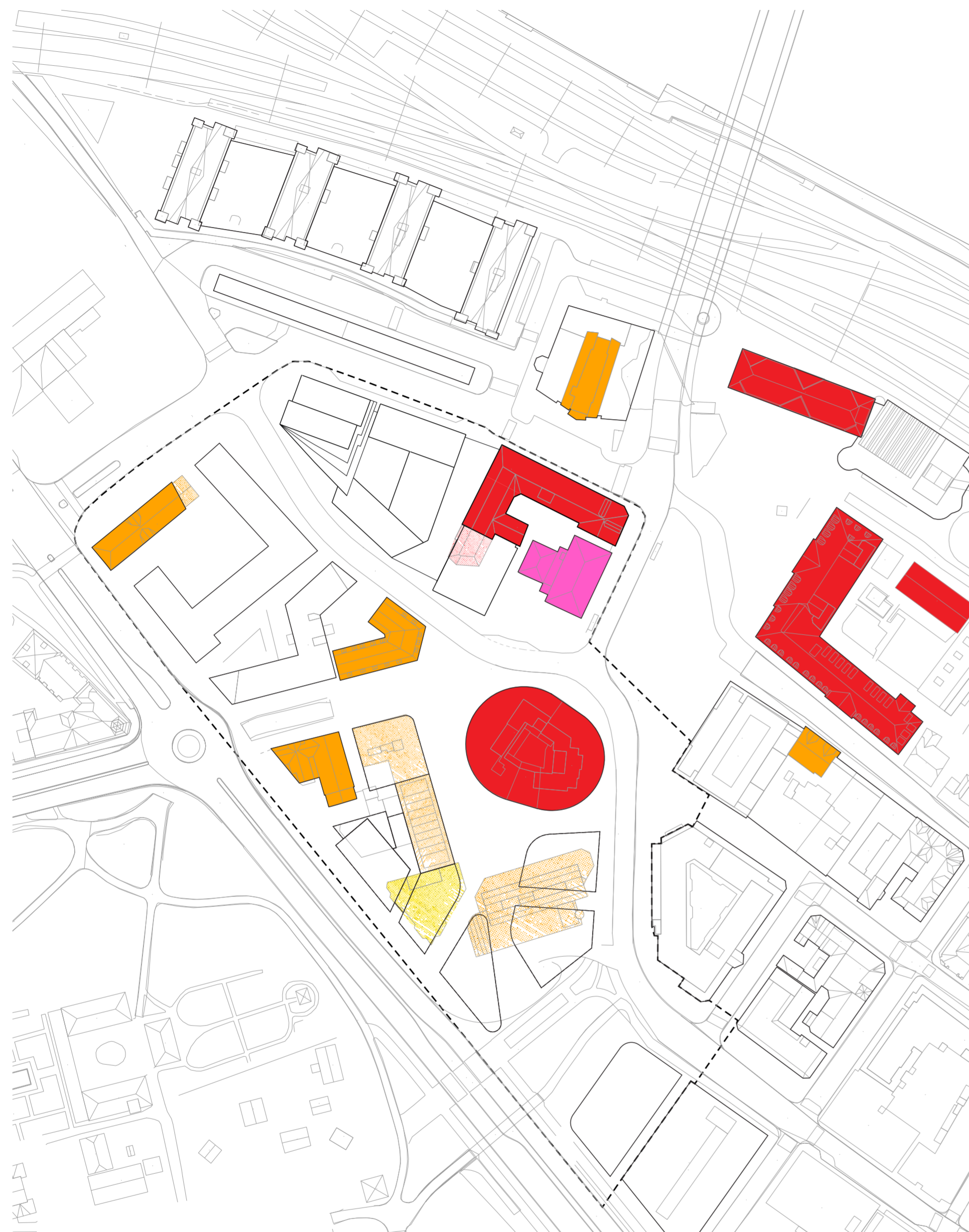
1860 - TALLET (BYBRU OG JERNBANE)

1960 - TALLET, FUNKSJONALISME BILROM - RUNDKJØRING, SKOGERBYGGET OG GLOBUS






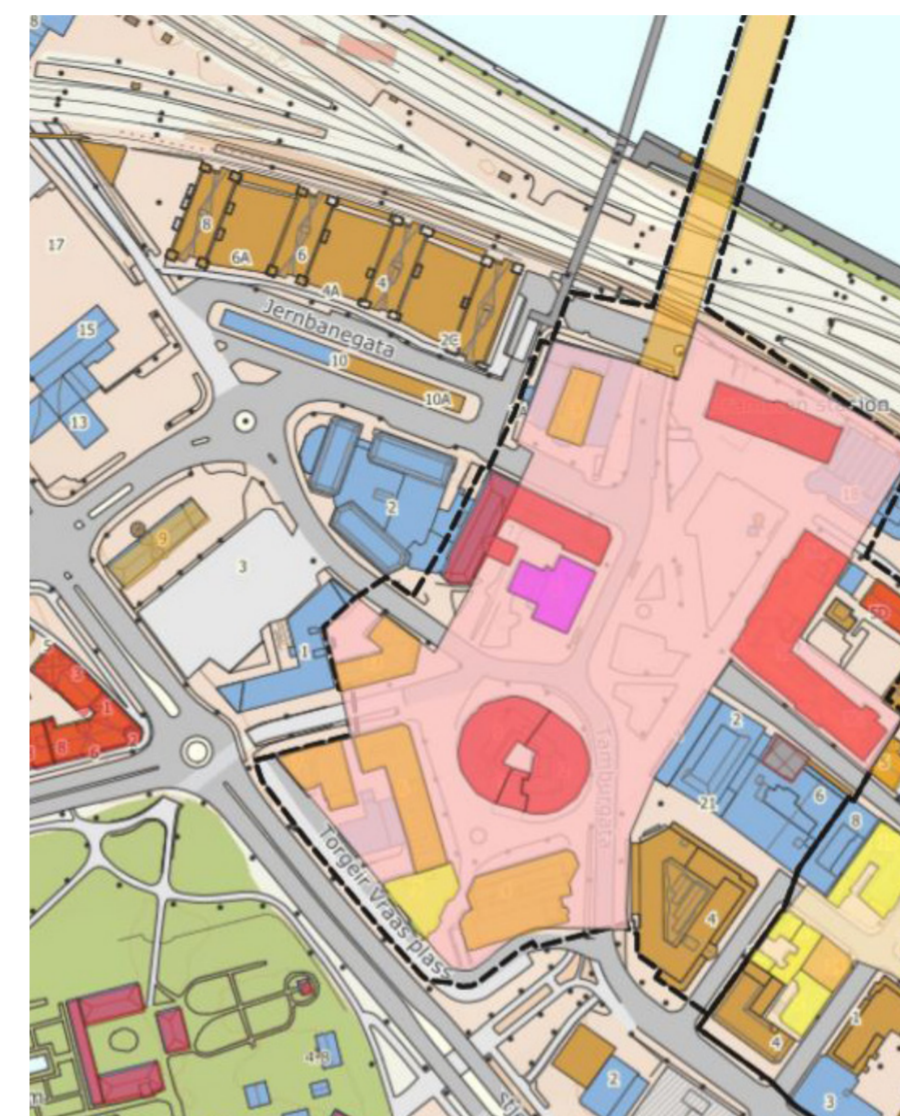
# Kulturmiljø og bevaring

## Status innenfor prosjektområde



### Verneverdi:

- |   |                              |   |                                |
|---|------------------------------|---|--------------------------------|
|  | Fredet                       |  | Bygningsdel (A) foreslås revet |
|  | Svært høy bevaringsverdi (A) |  | Bygning (B) foreslås revet     |
|  | Høy bevaringsverdi (B)       |  | Bygning (C) foreslås revet     |
|  | Middels bevaringsverdi (C)   |  |                                |
|  | Kulturmiljø                  |   |                                |



Gjeldende og utkast til ny kommuneplan for Drammen  
Tema: kulturminner

### Kulturmiljø

Bevaring av eldre bygningsmasse er det naturlige utgangspunkt for utviklingen av en klimavennlig by. Kulturminner gir den nødvendige karakter og attraktivitet som midtpunkt i en region vest for Oslo.

For deler av arealet innenfor kulturmiljøet rundt torget er det i dette mulighetsstudiet gjort vurderinger av enkeltbyggenes fleksibilitet og langsiktige verdi som knutepunktsfunksjoner, opp mot kulturminneverdiene.

Mulighetsstudiet anbefaler en delvis endring og en tydeliggjøring av fokuspunkt for det mest sentrale byrommet.

### Enkeltbygg

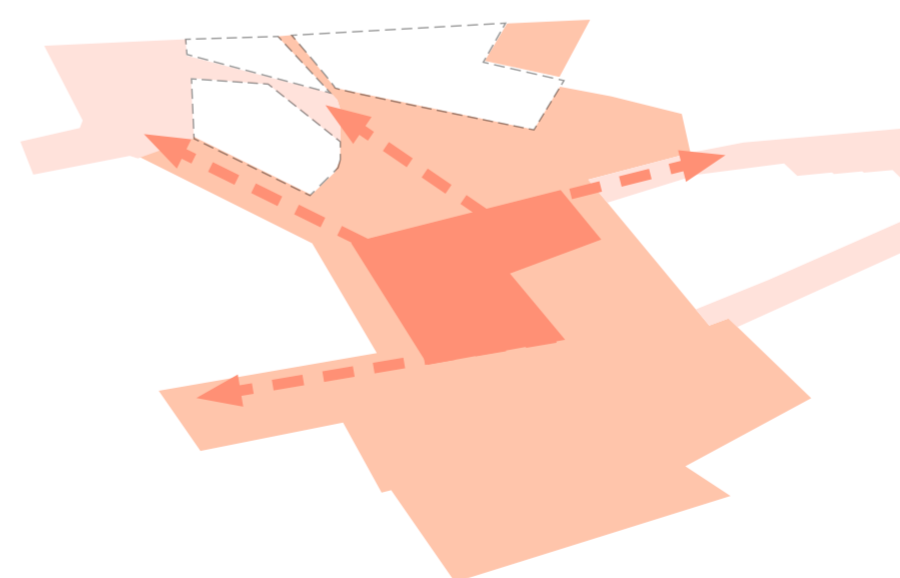
Det er gjort vurderinger for å hensynta enkeltbygg slik at kulturmiljøet på Strømsø speiler alle epoker, samtidig som det gir plass til ny byutvikling.

Vurderinger tar utgangspunkt i DIVE analyse gjort for Strømsø (Asplan Viak 2020) og kulturminneregistrering gjort av Jo Sellæg for Drammen Kommune (2020).

Detaljvurderinger for de enkelte byggene baseres både på historisk verdi, miljømessig verdi og brukbarhet på langsikt. Ulike bygg har dermed også ulik tilnærming og anbefalt løsning.

Bygg av særlig viktighet er:

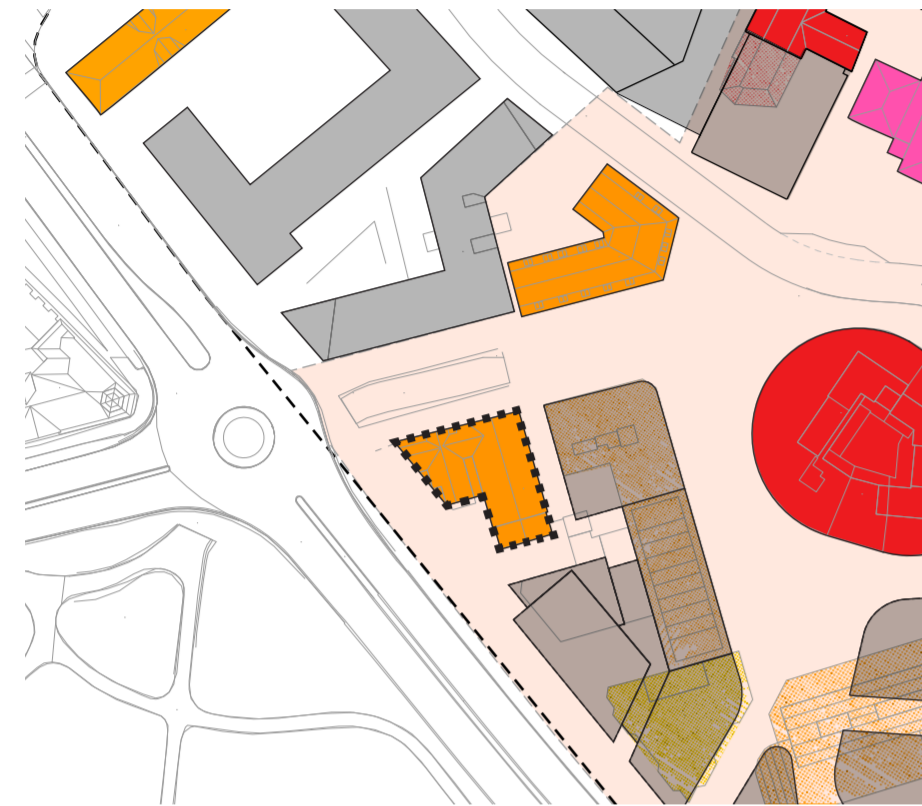
- Norges bank
- Central Hotell
- Globus
- Victoriagården
- KEFAS
- Baptistkirken



Kulturmiljø Strømsø Torg (omriss) med fokuspunkt og utviklingsmuligheter.



## Kulturmiljø og bevaring Baptistkirken



Baptistkirken Eben Ezer  
Torgeir Vraas Plass 9  
(1907)

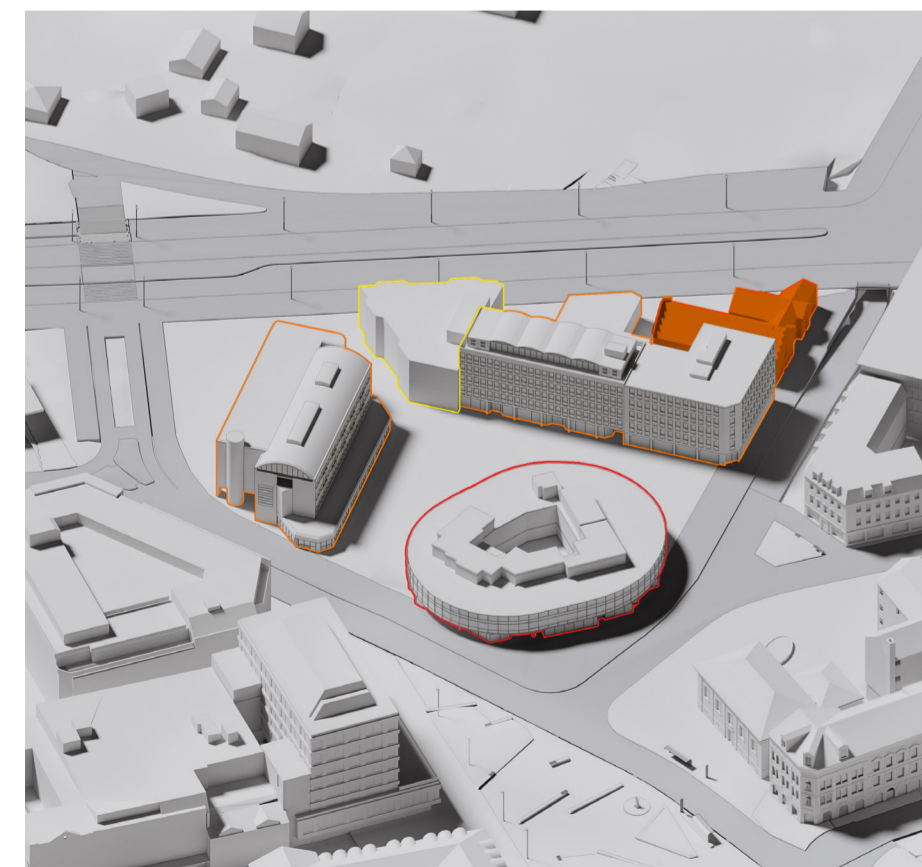
Arkitekt: Nilsen og Grenager  
Vernestatus: B  
Vernestatus Miljø: A

Torgeir Vraas Plass 9 er bygget i Art Nouveau/Biedermaier og bestod opprinnelig av kirkebygget, samt et sidebygg med en menighetssal. Begge bygningene ble murt opp av rød teglstein. Sidebygning ble revet og erstattet i 1940 og har senere blitt oppgradert. Senest i 1986 ved arkitekt Trond Fossen.

Bygningen er fortsatt i bruk som kirke og er en viktig samlingsplass for baptistmenigheten. I tillegg benyttes kirken til sermionelle tilstedninger for andre menigheter og kulturelle arrangementer.

Kirkebygget henvender seg mot Konnerudgata med en liten adkomstplass og representerer en svært annen skala enn omkringliggende bygninger. Den er likevel svært synlig på hjørnet mot Bjørnstjerne Bjørnsonsgate.

Bygningen anbefales videreført som volum med dagens utstrekning og funksjon.



Eksisterende 3D, Foto: DRMA



Baptistkirken, Foto: DRMA



Avd. Buskerud og Nordre Vestfold.  
Strømsø torg 6  
(1842)

Arkitekt: Christian H. Malling  
Vernestatus: F  
Vernestatus Miljø: A

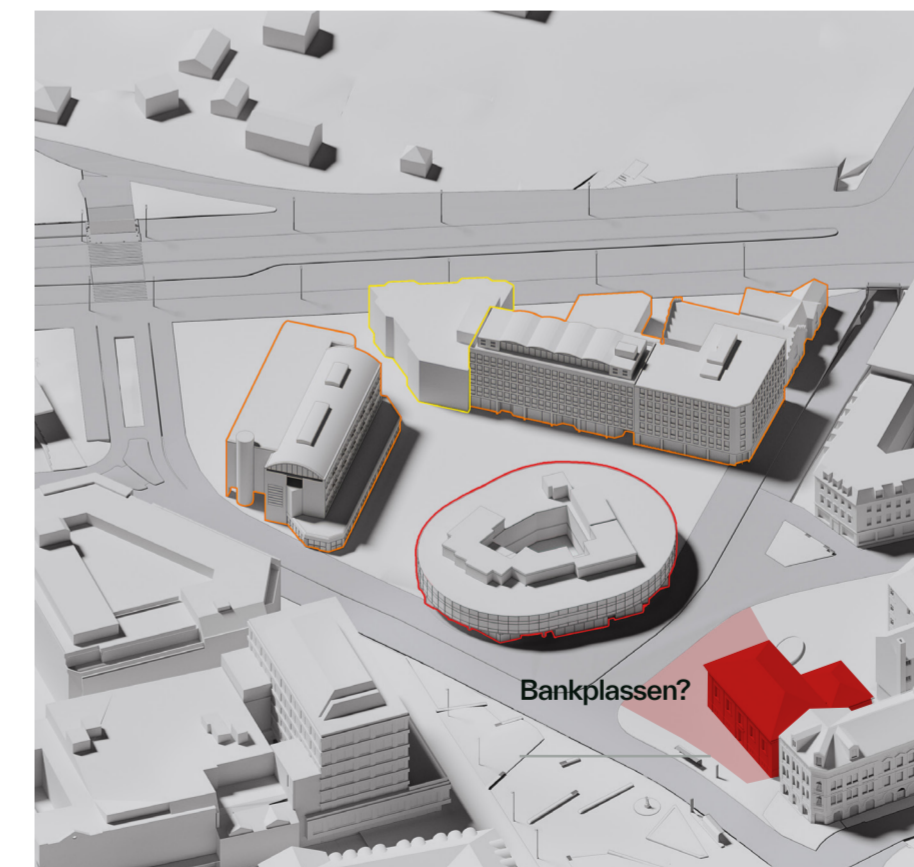
Norges Banks bygning ble reist i 1840-1842, i senempirestil. Byggmestere var Christian Hermann Malling og Jens Conrad Seidelin. Treetasjes pusset teglsteinsbygning, bygd sammen med sidebygningen av en ny glassvestibyle. Bankbygningen er reist på en grunnmur av rød granitt, som så vidt er synlig over bakkenivå. Over dette består veggene av tykke og kompakte teglsteinsmurer, som er pusset både innvendig og utvendig.

Det er benyttet materialer fra hele distriktet, i form av teglstein, kalk, granitt og gråstein. Bygningen var opprinnelig grå og umalt, mens taket hadde blå, glassert takstein. Den ble malt for første gang på 1850-tallet, og fikk da om lag samme farge som i dag. Senere har den også hatt andre farger. Det er gjort noen endringer i senere år, særlig i forbindelse med istandsettingen i 2003-2004 da Sparebanken Øst tok over.

Fasaden mot Strømsø Torg har en symmetrisk fremtoning, og er delt inn i fem røde felt av fire flate pilastre i tillegg til de hvite kvaderindelte hjørnene. Tofløyet hoveddør i kopi av den originale (som er bevart på loftet), men omrammingen med innskriften "Norges Bank" er trolig original. Baksiden ligner frontfasaden, men her har det skjedd en del endringer. I tillegg til det nye glassbygget er det tatt ut hull i veggen til dører, heis og minibank.

Bygningen benyttes idag fortsatt som bank, av Sparebanken Øst, men det planlegges for ny bruk til kunst- og kulturfunksjoner.

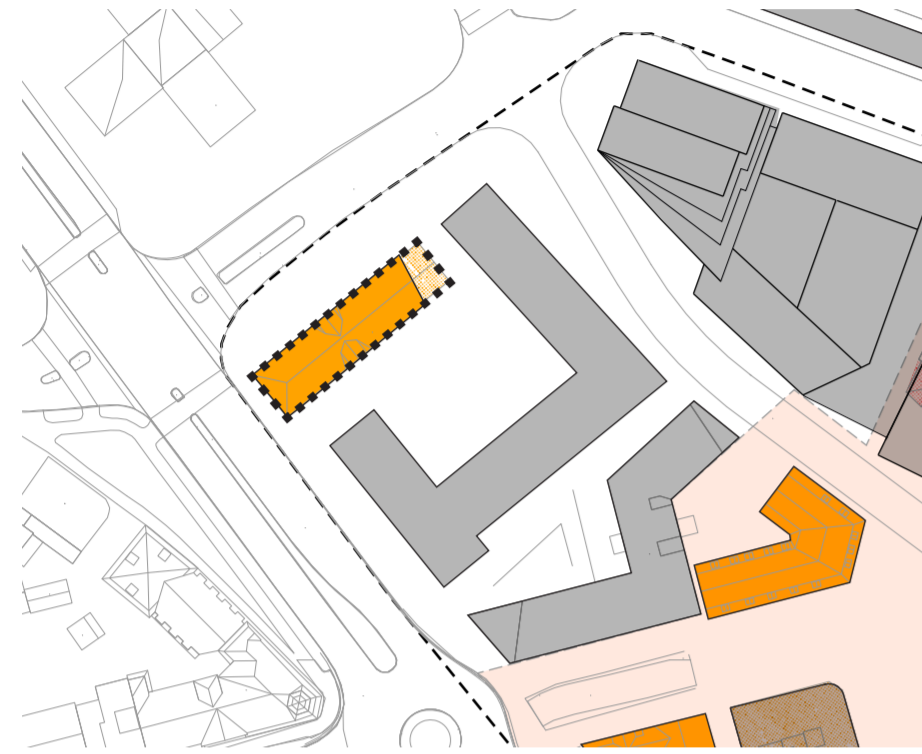
Bygningen anbefales videreført med utadrettet virksomhet mot torget i sør og øst. Muligheter for breddeutvidelse av fortau i øst bør undersøkes.



Eksisterende 3D, Foto: DRMA



## Kulturmiljø og bevaring KEFAS



**KEFAS**  
Avd. Buskerud og Nordre Vestfold  
Grønland 9  
(1924)

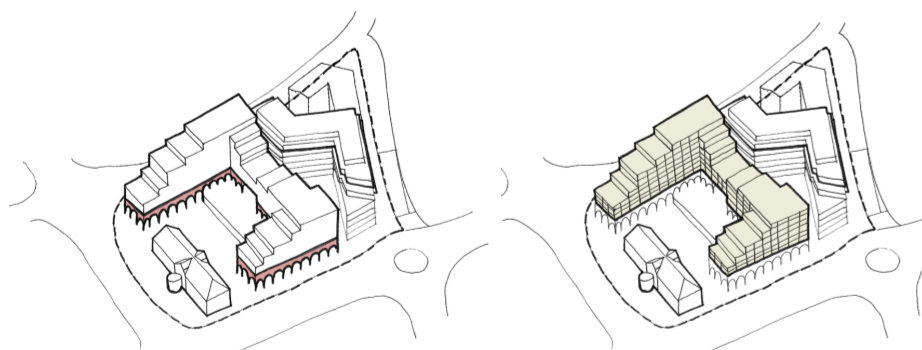
Arkitekt: Martin Simonsen  
Vernestatus: B  
Vernestatus Miljø: ingen

Bygningen var et lagerbygg og ble senere brukt som kontor og forretningsbygg. Tidligere het det Konnerudgata 4 og ble bygget om i 1985-87 av arkitekt Jan Ø. Berntzen, hvor det ble bygget til et tilbygg i glass.

Bygningen anbefales bevart. KEFAS gir i sammenheng med ny bebyggelse tidsdybde og representerer en viktig periode i byens historie.

Strategi for det nye Victoriakvartalet:

- Kulturminner på tomten bevarer og aktiviseres
- Ny bebyggelse tilpasses i høyde med avtrapping
- Ny bebyggelse tar i sin utforming inspirasjon fra kulturminner på og omkring tomten.



### 6 DET KLASSISKE FORMSPRÅK

I møtet med kontekstens arkitektur, som både er en miks av eldre klassiske former, samt union bygges moderne uttrykk, er 1-2 etasje i volumet utformet med klassiske bueslag. Denne delen av bygningen består av næringslokaler og henvender seg ut mot gate og gårdsrom.

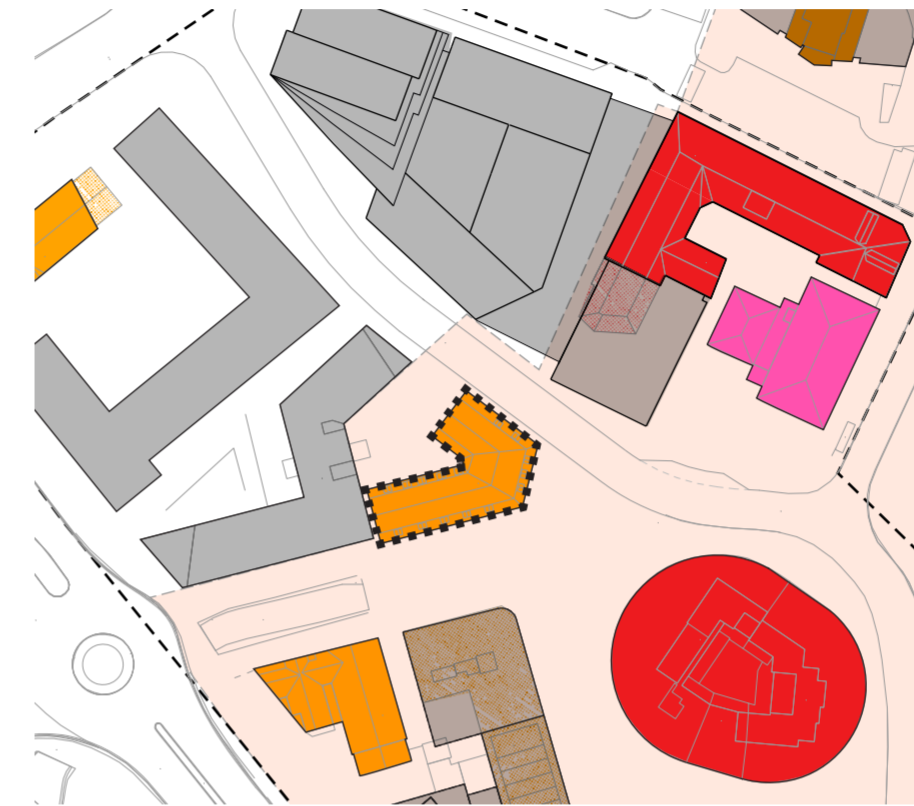
### 7 DET MODERNE MINIMALISTISKE

Fra 3-10 etasje består volumet av studieleiligheter. Her er fasaden bygget opp av et gridd. I møtet med de klassiske buene oppstår det en kontrast som refererer til kontekstens arkitektur, med de klassiske buer og den minimalistiske stramme uttrykket.



Foto: Drammen byarkiv

## Kulturmiljø og bevaring Victoriagården



**Victoriagården**  
Torgeir Vraas Plass 1  
(1926)

Arkitekt: Carl Ribe  
Vernestatus: B  
Vernestatus Miljø: A

Victoriagården er bygget i klassistisk stil og huset Hotell Victoria fra starten av. Det har vært drevet vertshus og hotell her i alle år, og bygget er i dag en del av Scandic Ambassadeur.

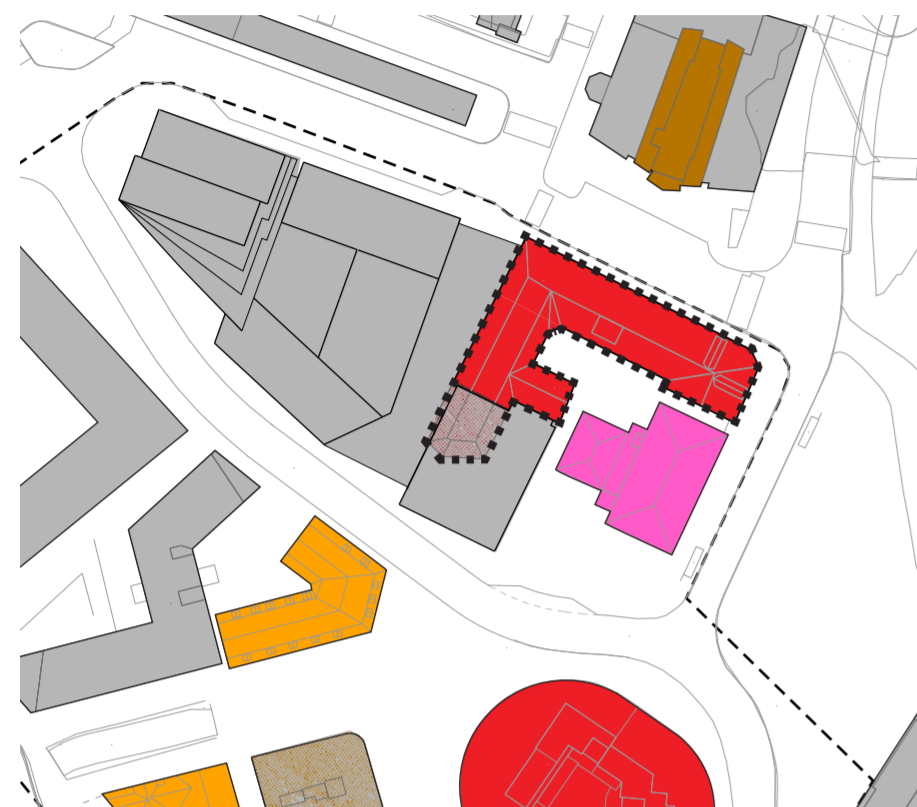
Bygget inngår i kulturmiljøet S3 Strømsø torg og er et synlig spor etter en tidligere gatestruktur. Bygningen anbefales videreført som volum og utadrettet funksjon mot byrommet. Studentboliger kan være et potensielt fremtidig program som støtter opp om ambisjoner for bylivet.



Foto: Oslo Works



# Kulturmiljø og bevaring Central Hotell & Ambassadeur



Strømsø torg 7  
1877

Arkitekt: Henrik Nissen  
Vernestatus: A  
Vernestatus Miljø: A

Central Hotell ble oppført ved Strømsø torg i 1877 og var Drammens første hotell, med 42 rom, festsaler, bilpark og etterhvert et flott hageanlegg - Centralhaven - med friluftscene og dansegulv. Bygningen er tegnet i nyrenessansesstil, av arkitekt Henrik Nissen fra Kristiania. Hotellet har vært modernisert en rekke ganger, og den største endringen skjedde på begynnelsen av 1980-tallet - med påbygg og tilbygg på det gamle hotellet. På samme tid ble det oppført et nybygg på tilliggende tomt, som også delvis koblet seg på det gamle. I dag er hele bygningsmassen,

fra 1877 - 1985 - i bruk som et samlet hotell Ambassadeur. Det er i dag ønskelig å videreutvikle dette hotellkomplekset, med større kapasitet og nye funksjoner som tilsammen med det eksisterende kan gi et mer funksjonelt hotell som også vil kunne bidra mer til bylivet og nærområdene rundt Strømsø.

For å muliggjøre en videreutvikling er det gjort en vurdering av kvaliteten og historien til den eksisterende bygningsmassen, og det nye prosjektet som er vist i dette mulighetsstudiet er basert på disse vurderingene.

Opprinnelige Central Hotell ble bygget på i 1872, med en utvidelse mot sør og vest. Påbygget mot vest er tilpasset eksisterende stil og form som en front av bygget, mens påbygg mot sør er mer tilpasset et bakgårdsuttrykk og er ikke like detaljrikt. Nytt prosjekt foreslår å rive denne nyeste delen mot sør (B) og benytte arealet på tomten til et nytt volum som

bedre kan utnyttetomten og som kan gi hotellkomplekset et nytt og synlig adkomstbygg som orienterer seg i større grad mot Strømsø Torg enn dagens situasjon.

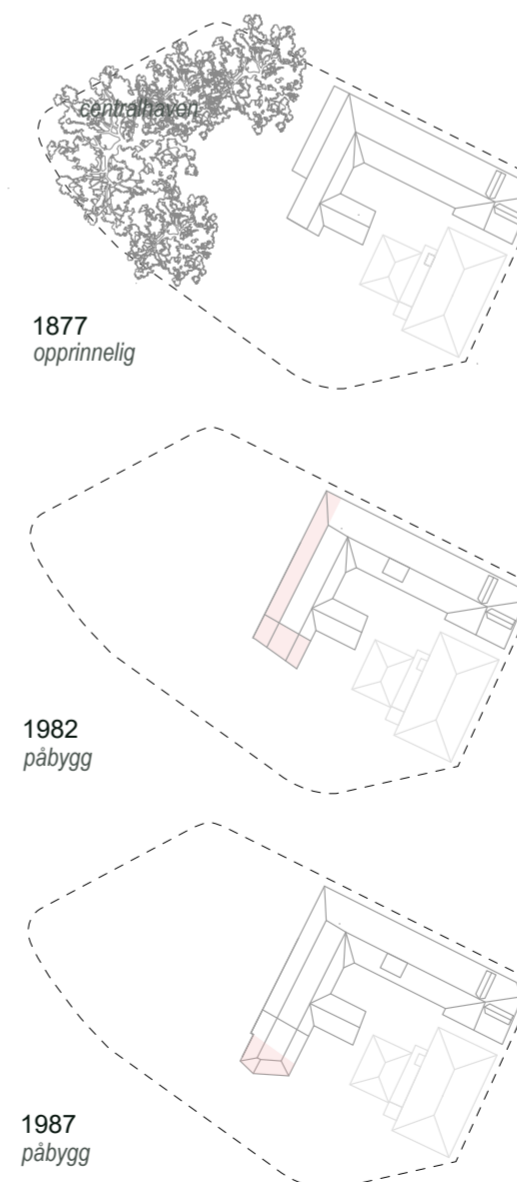
Det foreslås også å rive deler av bygningsmassen fra 1985; inngangspartiet og en høy del mot vest (A). Dette er ikke bygningsmasse med kulturminneverdi. Riving muliggjør oppføring av et større tårnvolum på denne delen av tomten, som vil bidra til en høyere total utnyttelse som responderer bedre på kommunens strategi for knutepunktsfortetting rundt torget.

Deler som foreslås å rives har en potensielt høy materialverdi og gjenbruk skal vurderes - enten innad i prosjektet eller i andre prosjekter.

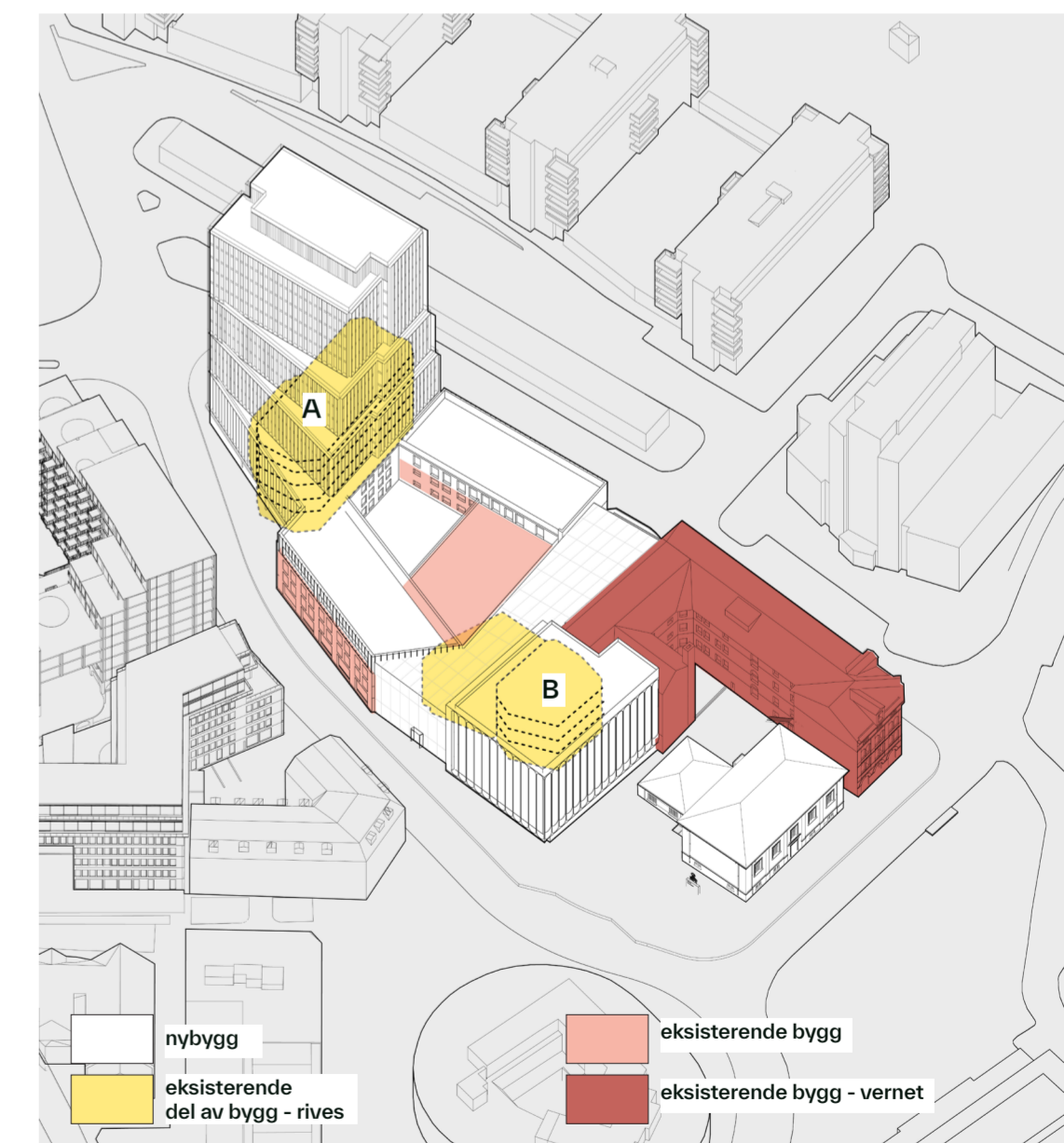


Foto: Drammen byarkiv

Nyere deler av gamle Central mot bakgård vurderes som mindre bevaringsverdige, med lav detaljrikhet og stilkopiering fra 80-tallet. Deler kan vurderes fjernet.



Nye Ambassadeur - sammensatt utvikling:



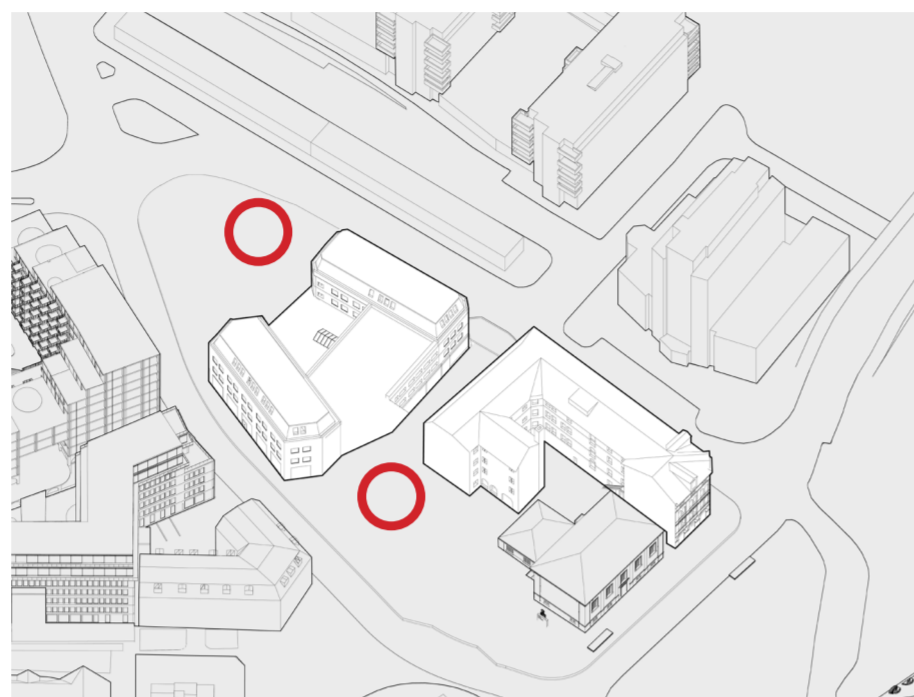


# Kulturmiljø og bevaring Central Hotell & Ambassadeur

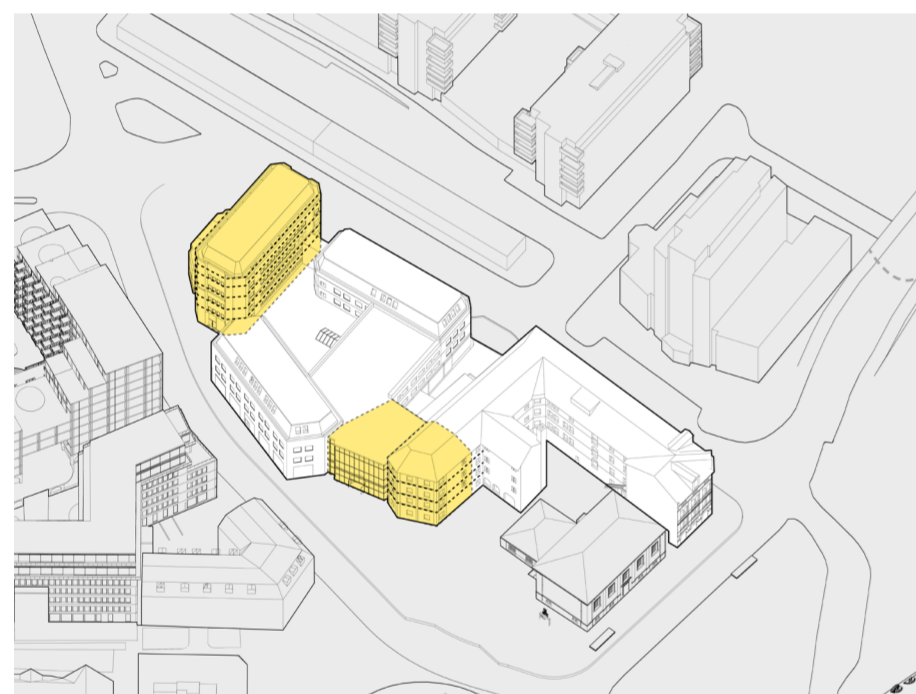
## Utviklingsmuligheter - med utgangspunkt i kulturminner og bevaring



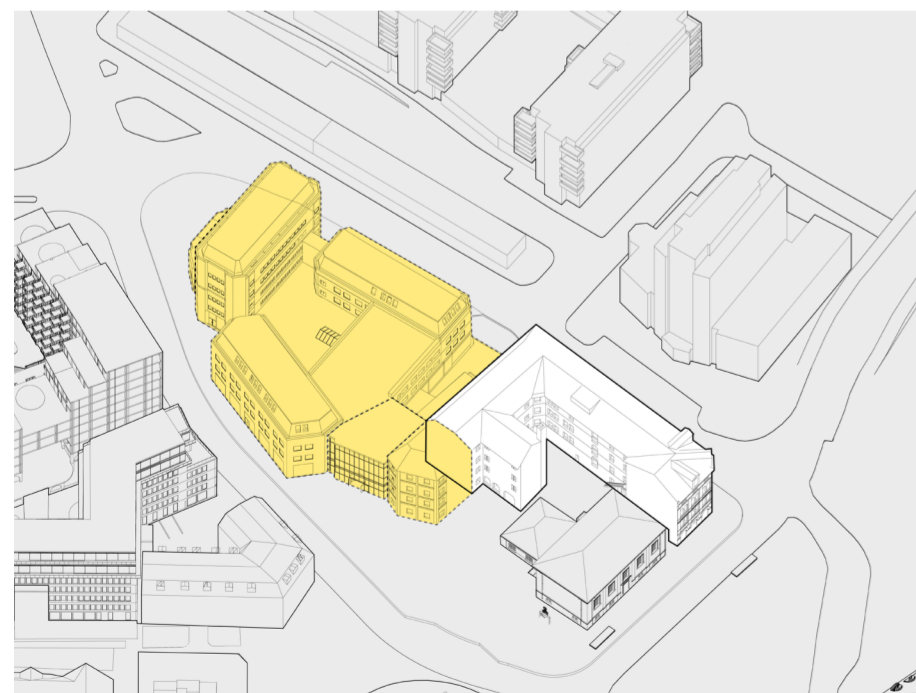
Eksisterende situasjon



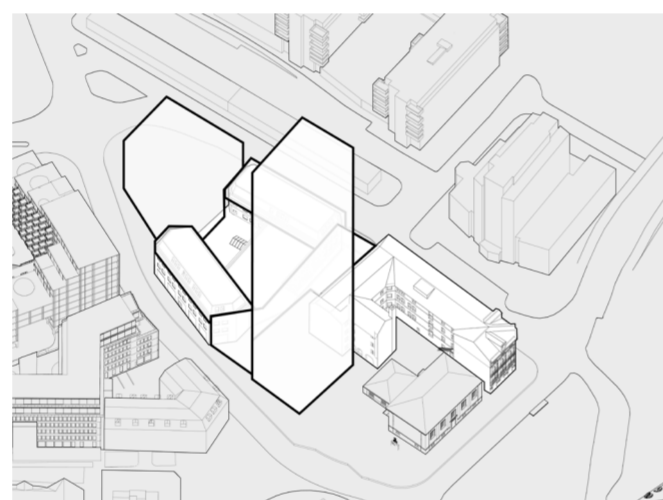
Frigjorte utviklingsområder etter vurdering.



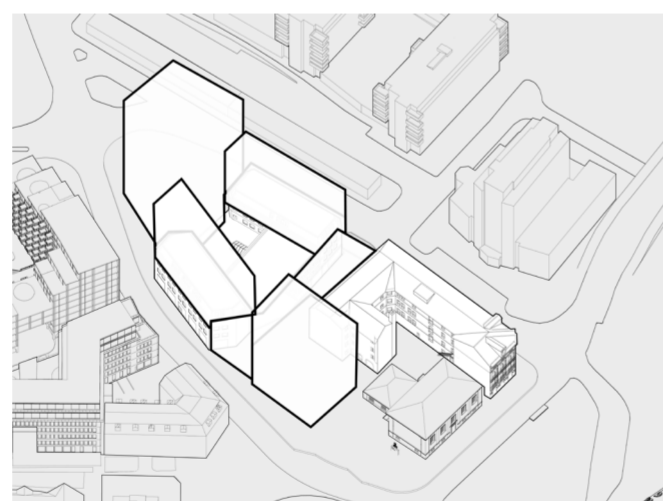
Muligheter for utvikling:  
Fjerne nyere del (80-tall) av gamle Central + inngangsparti + vestre fløy av 80-tallskomplekset



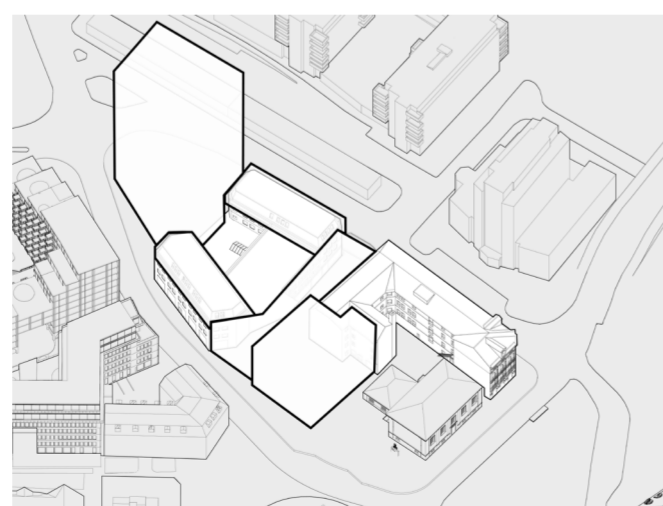
Muligheter for utvikling:  
Fjerne nyere del (80-tall) av gamle Central + hele 80-tallskomplekset.



Volumalternativ A



Volumalternativ B



Volumalternativ C

Ny utvikling på tomten tar utgangspunkt i det eksisterende på området og må i stor grad tilpasse seg dette. Den nye bygningsmassen, sammen med en foredlet kulturminnemasse, skal bidra til en utvikling av høy kvalitet.

De områdene på tomten som man anser som mulige å frigjøre for ny utvikling, har ulike muligheter for volum:

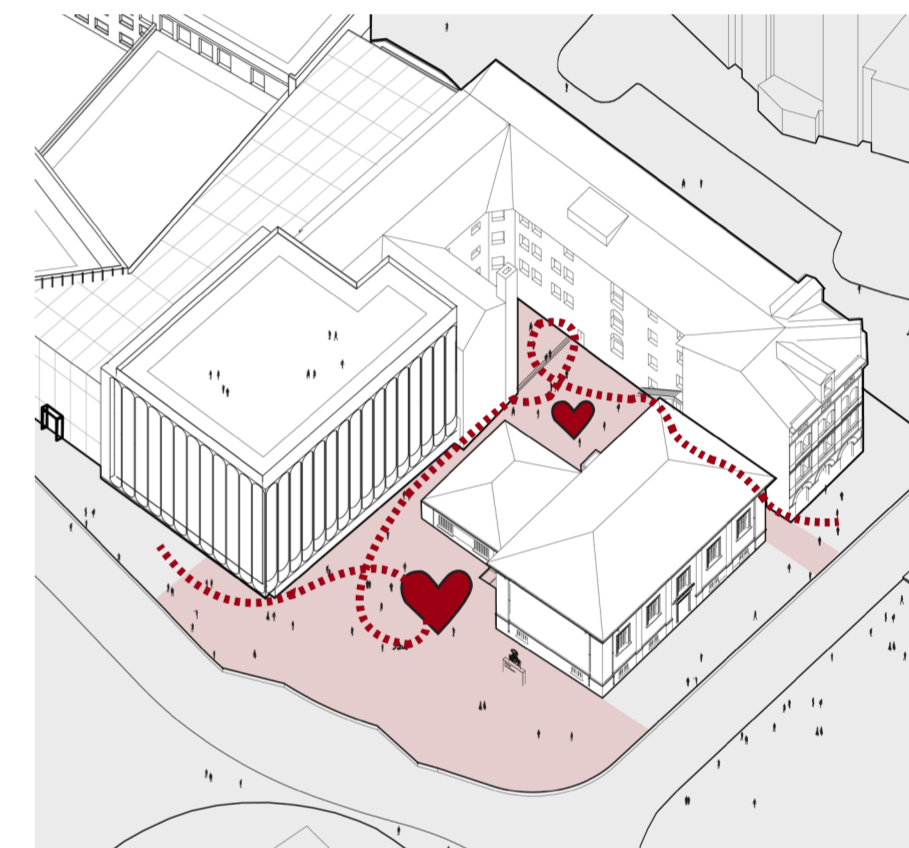
- A. Høyt volum nærmest torget, lavere i bakkant - tydelig markør, men dominerende mot kulturminnemiljøet.
- B. Mellomhøy volummasse - fordelt jevnt på tomten. Kontrastløst og for massivt.
- C. Høyt volum i nordvestre hjørnet, lavere mot torget. Viser respekt for kulturminnemiljøet rundt torget.

I forlengelsen av gamle Central foreslås et nytt volum for konferansefasiliteter ved hotellet. Dette bygges inntil eksisterende bygningsmasse og vil sammen med det, gi en tydelig fasadelinje som vil danne en ny fondvegg for plassen mellom hotellet og Norges Bank-bygget.

Bakgården til hotellet og bankbygningen er i dag et lukket og fragmentert uterom, som ikke bidrar noe til omgivelsene sine. Ved å rydde opp og fjerne dagens barrierer, kan man få åpnet opp for et interessant bakgårdsmiljø, med ny sirkulasjon inn i kvartalet fra flere kanter.

En åpen bakgård kan fremheve gamle Centrals bakgårdsfasader og sammen med et nytt konferansevolum, vil dette danne en tydelig ramme for et nytt plassrom hele veien rundt det fredede bankbygget.

Den nye plassen - med en kombinasjon av nytt og gammelt - vil danne en ny kontekst rundt bankbygget som potensielt kan gi det en ny og fremhevet rolle i området.



Nye Bankplassen - tilgjengeliggjøring og foredling av kulturmiljøet

## Nye Kvartal Ambassadeur - bevaring og nyutvikling - et rikt byutviklingsprosjekt



- nybygg - tårn  
hotellrom - allment tilgjengelig toppetasje  
bar / restaurant på bakkeplan
- deler av eksisterende bygg fra 1985  
beholdes  
hotellrom + restaurant/lobby
- påbygg på deler av eksisterende bygg fra 1985  
hotellrom
- nybygg - mellombygg  
lobby + resepsjon + vinterhage
- eksisterende bygg fra 1877 opprinnelig  
hotellbygning  
hotellrom + handel/næring
- nybygg  
konferansesenter + hotellets nye front mot torget

Illustrasjoner: Oslo Works



# Kulturmiljø og bevaring

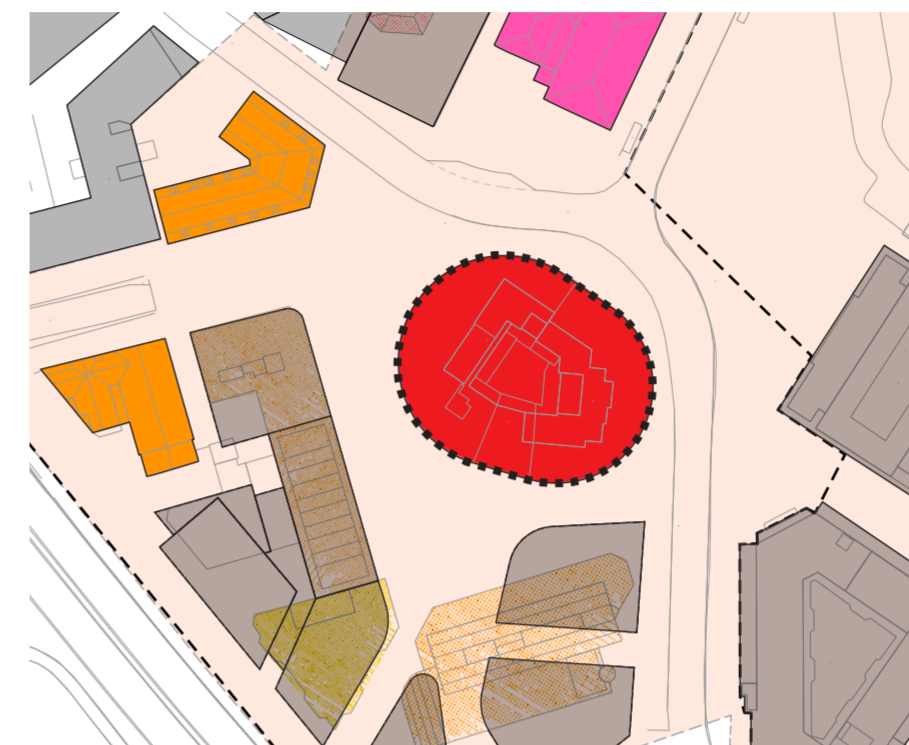
## Torgeir Vraas Plass - Globus



Alternativstudie 01:  
Globus fjernet og Flisebekken reetablert som et parkområde.



Alternativstudie 02:  
Globus bevart eller reetablert på nytt. Plassrom justert.



Torgeir Vraas Plass 1-3  
(1963-67)

Arkitekt: Nilsen og Grenager  
Vernestatus: A  
Vernestatus Miljø: A

Globusgården, tegnet av Nilsen og Grenager, utgjør sammen med skogerbygget et av de mest sentrale byggverk fra denne epoken. Det representerer både arkitektonisk kvalitet og markante byplangrep i Drammen knyttet til hvordan Strømsø torg skulle signalisere modernitet og nye former for mobilitet.

Bygget skiller seg ut i byen både ved sin særegne runde ovale form, en lav totalhøyde, transparente glassfasader i hele underetasje og fasade i sterk gule glassplater.

Globus var tenkt inn i et bymiljø hvor privatbilen var sentral, og tilgjengelighet ble vurdert utifra dette. Plassrommet rundt er derfor også formet etter bilen premisser, med Globus som et naturlig fokuspunkt og rundingsbøye.

Dagens bygg har en plasstøpt betongkonstruksjon med en kompensert geoteknisk løsning. Etasjehøyder og en rekke andre tekniske spesifikasjoner er ikke tilpasset dagens forventninger og krav. Dette har bidratt til at bygningen er krevende å tilpasse leietakere.

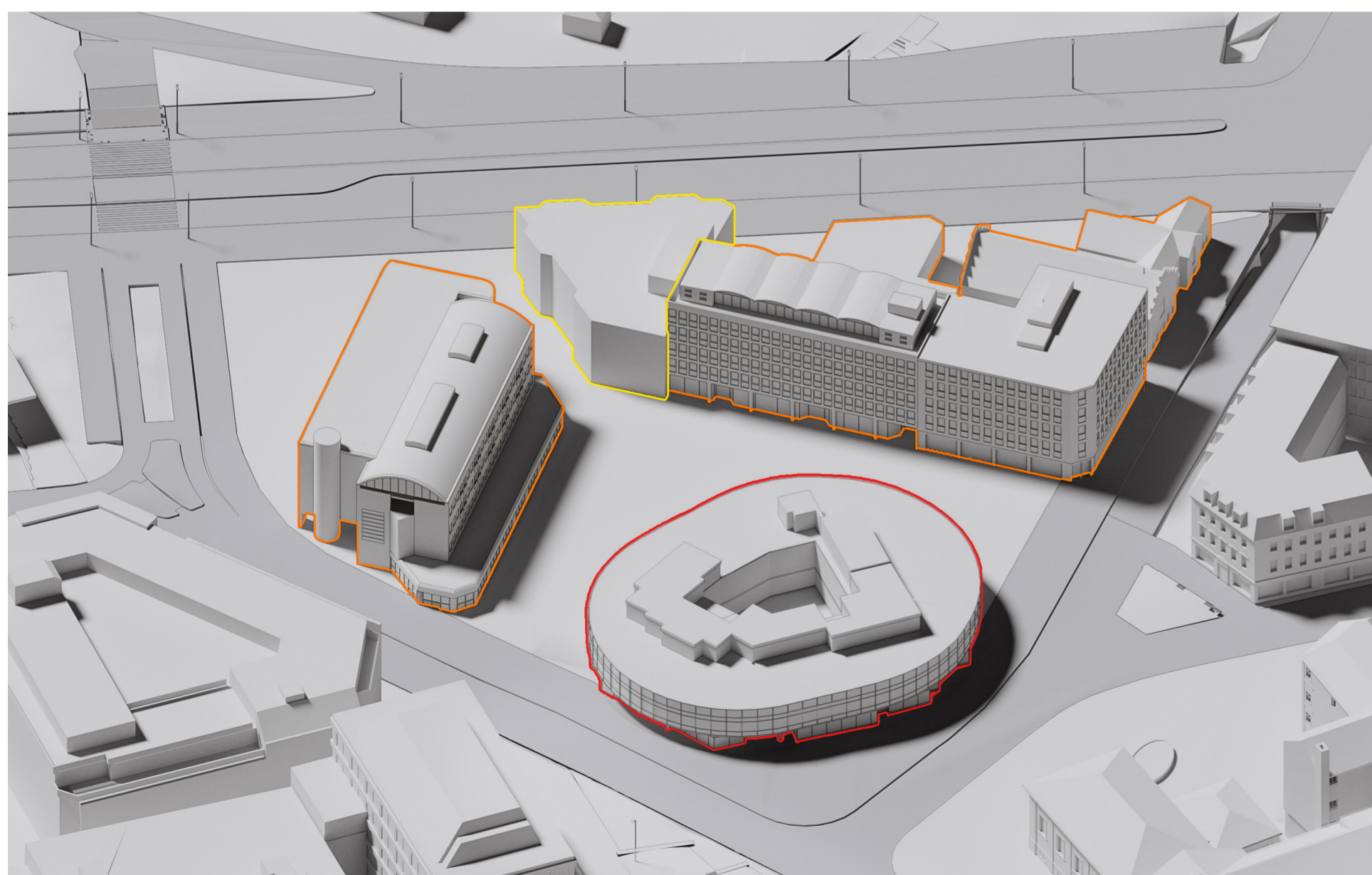
I tidlig fase har Globusgården blitt vurdert med ulike strategier for bevaring:

1. Rive bygget og reetablere bekkeløpet til Flisebekken
2. Rive bygget og reise tilsvarende men modernisert bygg.
3. Renovere og ferdigstille dagens bygg utifra tidligere tegninger.

Med bakgrunn i disse undersøkelsene er anbefalingen at Globusgården bør bestå, med mulighet for påbygg tilsvarende opprinnelige skisser av Nilsen og Grenager.

Globusgården bør settes i stand til å møte dagens krav til kvalitet og attraktivitet. Byggets eksterne kvaliteter bør beholdes i stor grad og i dialog med vernemyndigheter. Det er avgjørende at bygget gjøres tilgjengelig for byens befolkning og åpnes opp med publikumsrettede aktiviteter og tilbud.

Globusgården bør iscenesettes og støttes opp av ny bebyggelse slik at byliv på gateplan gjenoprettes. Dette vil kreve ny bebyggelse med høyere personbelastning og større variasjon i funksjoner enn dagens løsning. Plassen rundt Globus bør også utformes slik at den i større grad ivaretar viktige bevegelseslinjer for myke trafikanter og reetablerer Globus som et tilgjengelig og viktig sted i byen.



3D Volumer, eksisterende situasjon

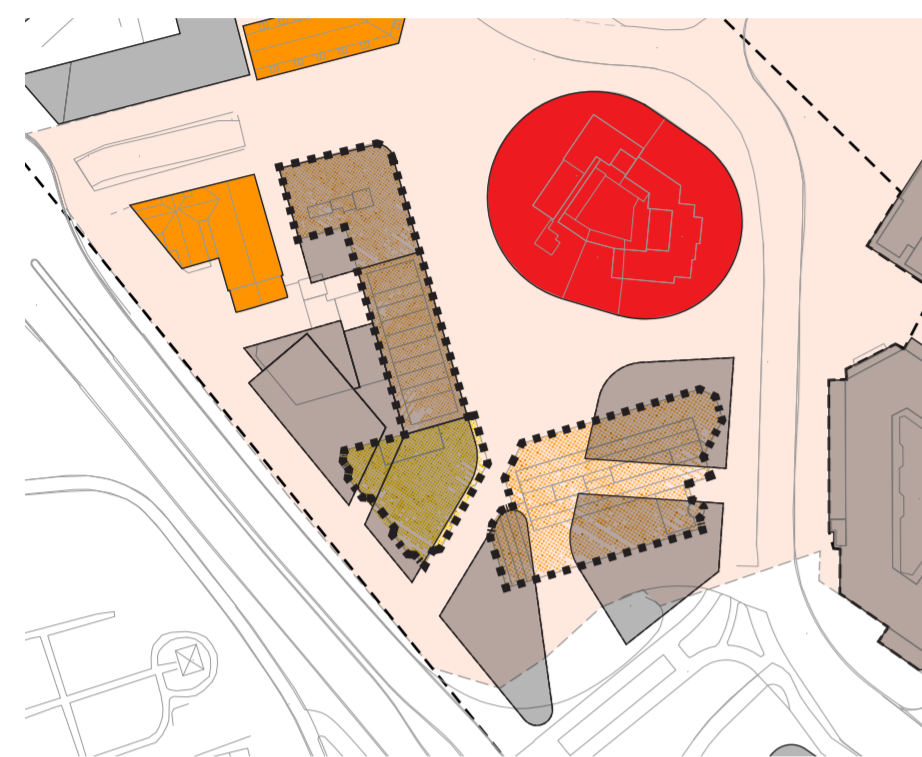


Globus, Foto: DRMA



# Kulturmiljø og bevaring

## Torgeir Vraas plass



Torgeir Vraas Plass, kulturminnestatus

Torgeir Vraas Plass 4-6  
(1957-1984)

Arkitekt: Nilsen og Grenager (TV6)

Vernestatus: B/C

Vernestatus Miljø: A

Bebyggelse rundt Torgeir Vraas Plass har ulike grader av bevaringsverdi og inngår i Kulturmiljøet S3 Strømsø torg. For Torgeir Vraas Plass 5/6 og Konnerudgata 3 foreligger en relativt ny regulering (2017), hvor byggehøyder tillates inntil 37m. (Kote +40,0m)

Tilsvarende Globusgården er bygningsmassen preget av alder, og kan ikke tilby tilstrekkelig fleksibilitet og dagens krav til moderne arbeidsplasser. Bebyggelsen er tilsvarende også bygget til en tid hvor privatbilen utgjorde en vesentlig formfaktor. Store deler av kulturmiljøet er tilrettelagt for overflateparkering og varelevering.

Vurderinger angående vernestrategi er gjort med bakgrunn i fire tydelige ambisjoner:

1. Globus skal bevares og fremheves
2. Byrommet Strømsø torg har behov for økt byliv
3. Nasjonale føringer stiller krav til strategisk utvikling av knutepunktet
4. Kommunale ambisjoner om å legge til rette for næringstype A tett på kollektivakser.

Globus kan best fremheves som særlig viktig bebyggelse dersom ny og eldre bebyggelse danner en god helhetlig løsning. Dagens byggelinje langs Torgeir Vraas plass 5/6 anbefales videreført. Ny bebyggelse i øst kan legge til rette for en enklere tilgang og bedre solkvaliteter på Torgeir Vraas plass.

Byliv vil kunne skapes i større grad dersom utviklingen legger opp til en høyere personbelastning og videreutvikler de urbane kvalitetene. Bebyggelse i øst bør åpnes og tilpasses bevegelseslinjer for myke trafikanter slik at Bjørnstjerne Bjørnsonsgate inngår i byromsnettverket.

I tråd med lokale og nasjonale ambisjoner om fortetting rundt knutepunktene er dette et område med stort potensial for økt aktivitet. Bygninger avmerket med bevaringsgrad etterlater lite handlingsrom for dette. Resterende areal tilgjengelig for

utvikling er både begrenset i omfang og brukbarhet.

Dersom ambisjonen om økt antall arbeidsplasser på knutepunktet skal opprettholdes bør deler av kulturmiljøet og enkeltstående bygg veies opp mot en total miljøbelastning. Flere arbeidsplasser på knutepunktet vil bidra til å redusere antallet arbeidsreiser betydelig i regionen.

Vår anbefaling er at Torgeir Vraas plass 4, 5 og 6, samt Konnerudgata 3 på sikt bør rives og erstattes av nye og fremtidsrettede bygg med høye krav til bærekraft og lavest mulig klimagassavtrykk.

Prosjektet har gjennomført en preanalyse for en bærekraft områdesertifisering, såkalt BREEAM Communities. Denne analysen viser at nest høyeste sertifisering (BREEAM Excellent) er godt innenfor rekkevidde. Dette er også ambisjonen til prosjektet, samt at hvert enkelt bygg vil sertifiseres etter BREEAM NOR med Excellent som mål.

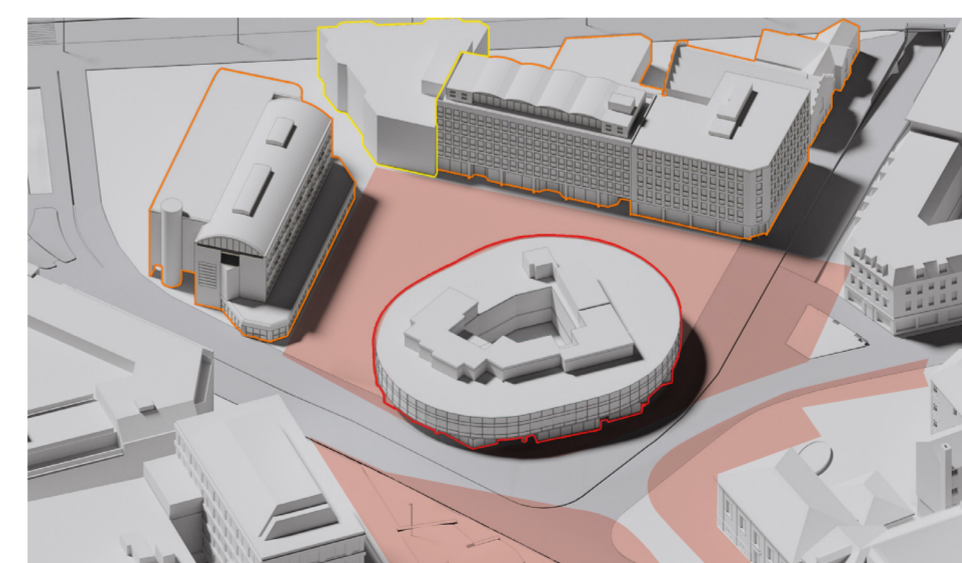
I tillegg vil byggene gjennomgå miljø og ombrukskartlegging for å gjenbruke så stor andel som mulig, enten i dette prosjektet eller at de tilbys til andre prosjekter i nabolaget.



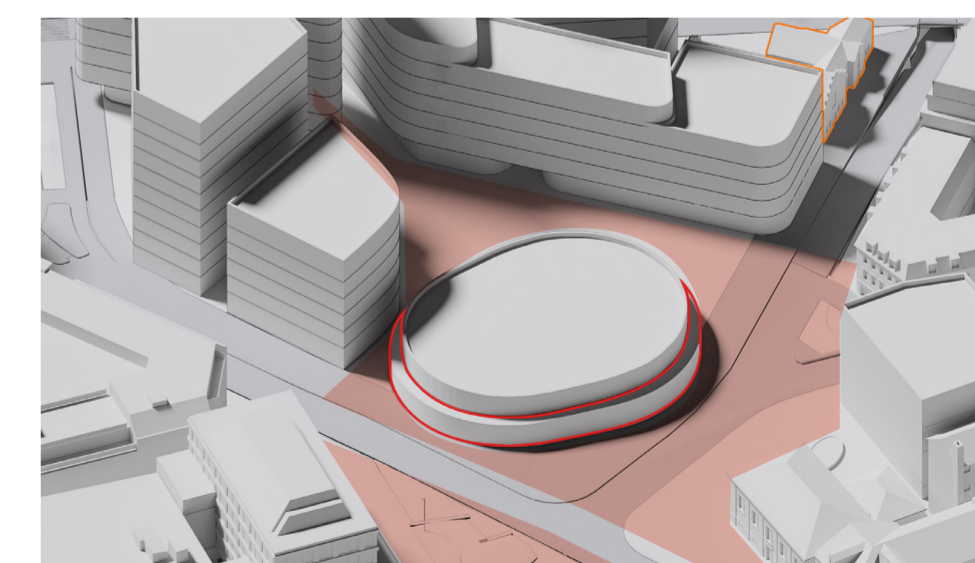
Eksisterende Torgeir Vraas Plass:



Fremtidens Torgeir Vraas Plass:  
Et endret kulturmiljø



Dagens Torgeir Vraas Plass:  
Et fragmentert byrom



Fremtidens Torgeir Vraas Plass:  
Et sammenhengende byrom





Byform

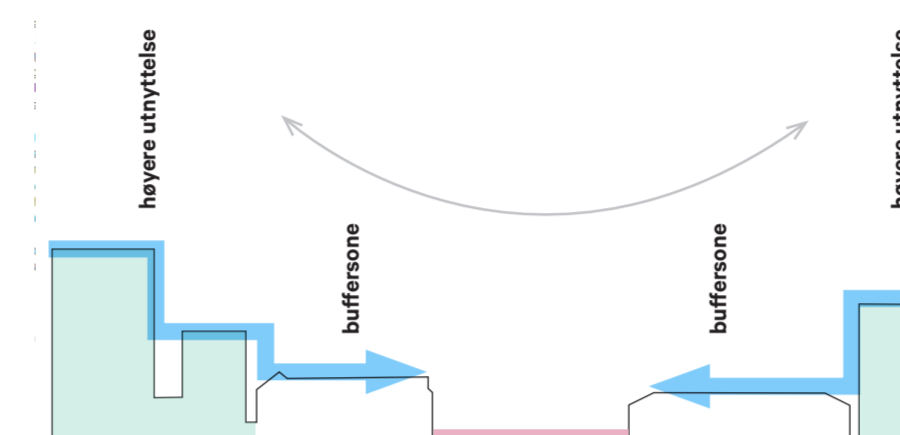
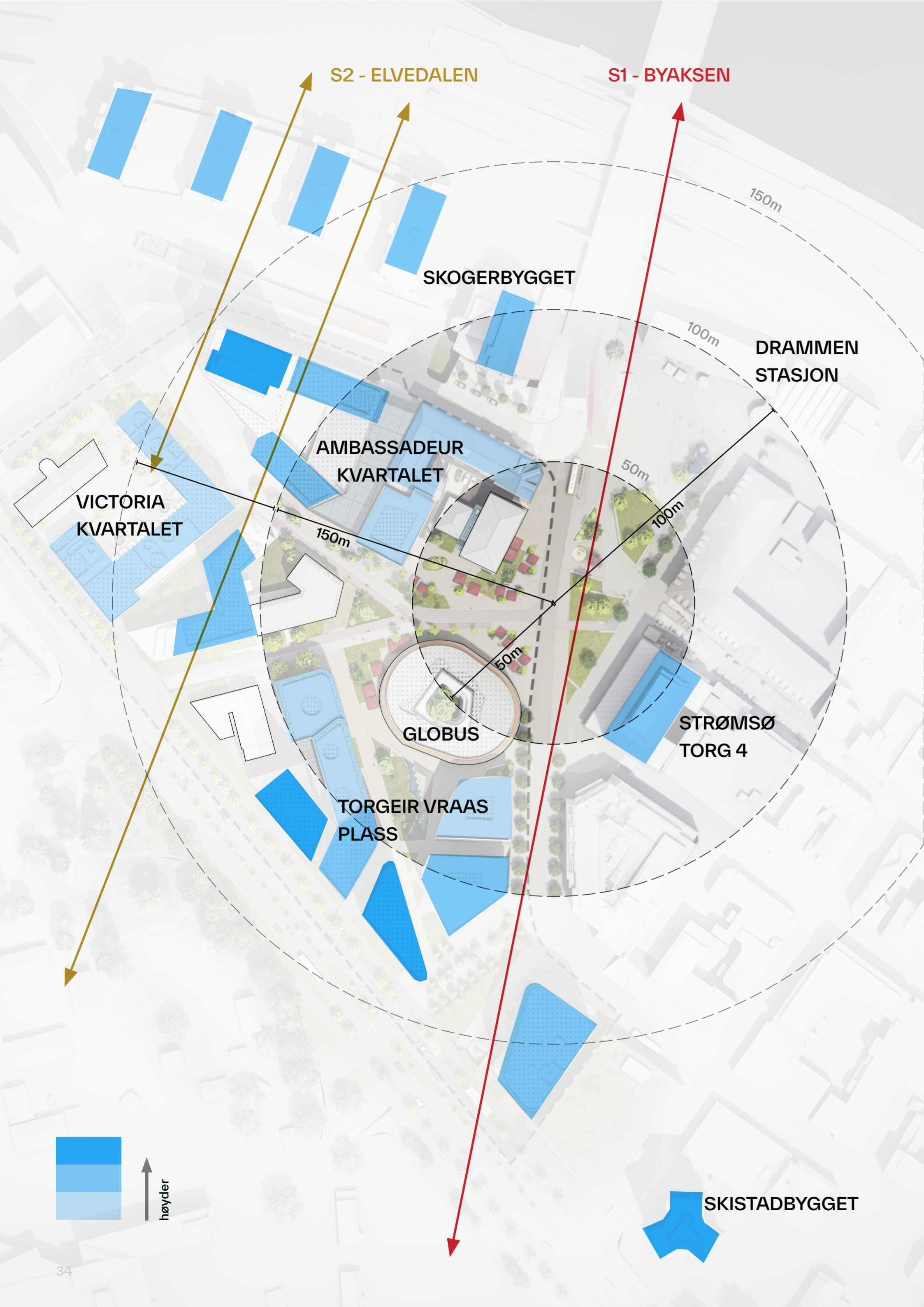
# Høyder og sikotlinjer

Mulighetsstudiet illustrerer samlet vurdering for volumstrategi og utformingsprinsipper for området.



# Høyder og siktlinjer

## Prinsipper



Illustrasjon: Vulkanprinsippet

### Vulkanprinsippet

Tidligere studier for høyhus i Drammen (KPA 2015) introduserte "vulkanprinsippet" som strategi for utvikling rundt Strømsø torg. Med vulkanprinsippet sees bebyggelsesvolumer som et landskap som trappes ned i høyde mot torget og dermed danner en omsluttende ring av bebyggelse som både gir høy utnyttelse samtidig som byrommet skjermes for store skyggevirkinger.

Ny KPA omtaler høyere hus og høyhus som ledd i en overordnet strategi i utvalgte områder tiltenkt en spesiell funksjon og rolle i bylandskapet.

For eiendommene innenfor studieområdet vurderes høyhus å inneha en særlig viktig rolle som del av et kollektivt transportknutepunkt og en del av byen med svært god tilgjengelighet. Dette innebærer at bebyggelse i sør (langs BB gate) og nord (mot buesvingen) bør kunne tillate volumer utover dagens høydebegrensning.

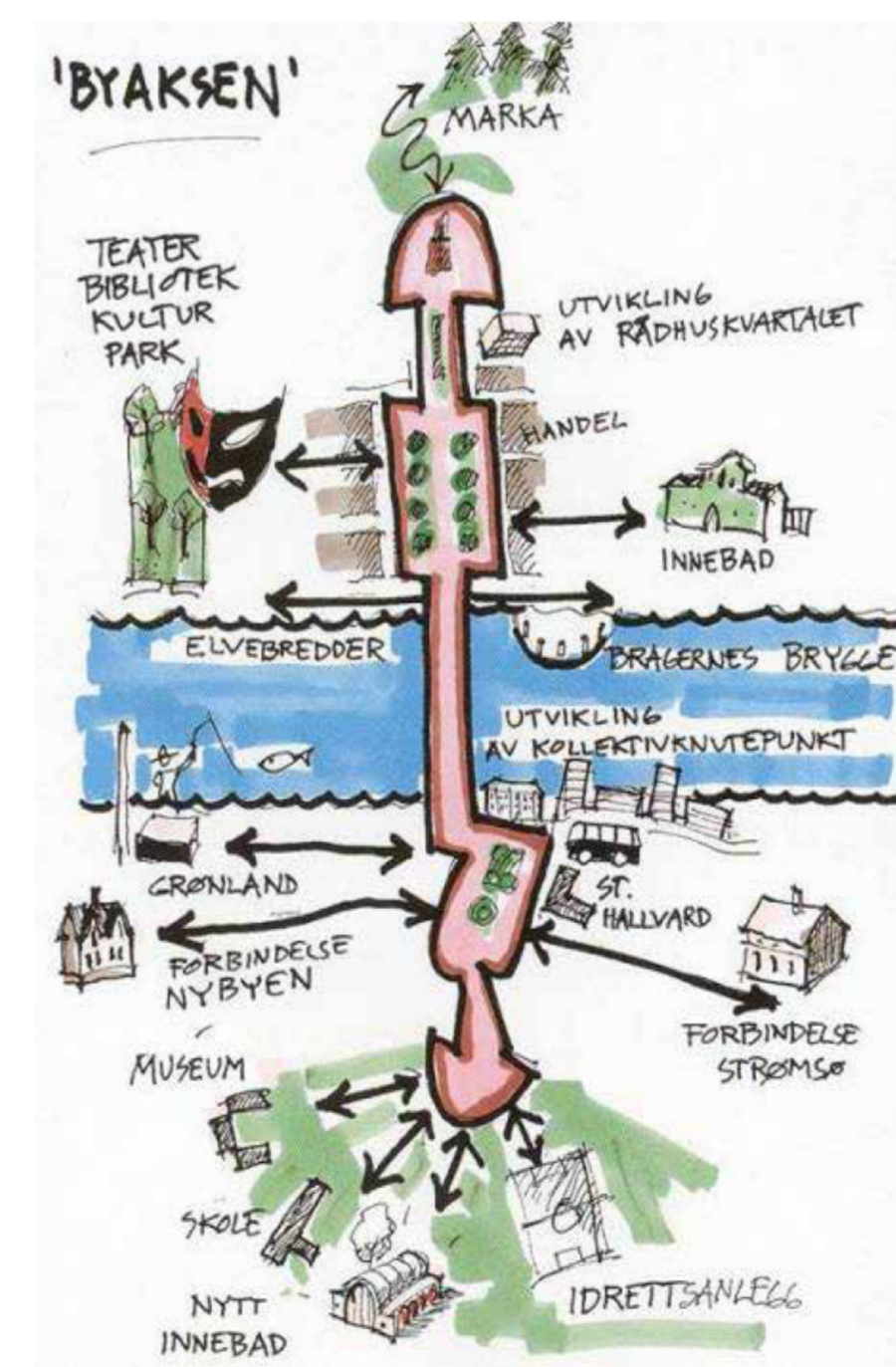
### Siktlinjer

Byaksen er etablert som en visjon for sammenkoblingen mellom de to tette bykjernene Bragernes og Strømsø. Med to sentrale byrom og forbindelsen over elva er dette en symboltung og viktig akse i Drammen

Byaksen bør utvikles med to hovedstrategier:

1. Tydeliggjøring av byliv og byform for torget
2. Siktlinjer som gir visuell kobling til bakenforliggende landskap

Utover byaksen bør det generelt hensyntas en opplevelse av dallandskapet. Dette kan enten være sekundære siktakser på tvers av dalen, eller bevegelseslinjer som opphever barrierewirkningen med store infrastrukturelle grep eller ansamlinger av byggevolumer.



Illustrasjon: Byaksen, Kommuneplanens Arealdel (Pål Bragen)



### Hvorfor høyhus?

Strømsø torg er sentralt i Drammen by, med umiddelbar nærhet til byens største kollektivknutepunkt. I bystrategien, "Byvekst med kvalitet - Drammen 2036", har kommunen uttalt at Drammens befolkningsvekst skal imøtekommes med flere boliger og arbeidsplasser, fortrinnsvis i elvedalen, med nærhet til effektive kollektivstrenger. Fortetting rundt knutepunkt er også en forventning i nasjonale strategiplaner for byutvikling. Et omforent fortetningsønske i sentrale områder gir dermed god grunn til å vurdere høyere bebyggelse ved Strømsø torg enn i bysentrum forøvrig.

Som del av arealplanarbeidet har Asplan Viak utarbeidet en analyse av nærings- og arbeidsplasslokalisering i Drammen. Den viser at området rundt Strømsø torg er et viktig, underutnyttet «A-område» for lokalisering av arbeidsplassintensiv virksomhet i byen. A-områder skal ha et gunstig reisetidsforhold mellom bil og kollektivtransport samt god tilgjengelighet for fotgjengere og syklist. Analysen fra Asplan Viak viser videre at det er om lag 6.000 arbeidsplasser i Drammen som burde ligge i A-områder, men som ikke gjør det. Å tilrettelegge for større tetthet rundt Strømsø torg vil støtte opp under målet om rett virksomhet på rett sted.

Med nøye utvalgte plasseringer av høyhus vil man kunne benytte bygningsvolumene som sentrale objekter til orientering, samt markere en sentralitet og tilgjengelighet. Høyhus i randsonen av Strømsø torg kan bidra til å skape tydelige og lesbare ordensprinsipper, der torget blir synlig fra store deler av byen.

### Høyhus vs Høy(ere) hus

Ulike byer har definert ulike grenser for når man definerer et bygg for et høyhus. I Oslo trekkes et skille på bygg over 42 m høyde, København på over 40 meter, mens Malmø har satt skillet på over 35 meter. Alle begrunnet ut i fra hva som kan innplasseres i og underordne seg den etablerte bystrukturen. I Drammen er dette satt på 37 meter.

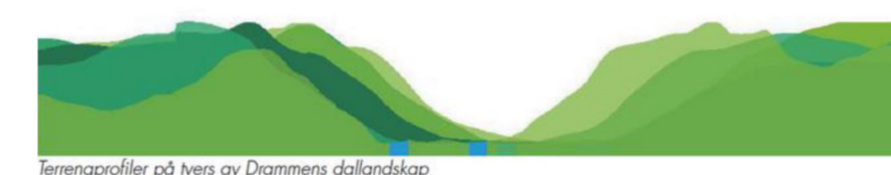
Forskning viser at bygninger over 40 meter eller med 12-14 etasjer, krever vesentlig mer ressurser i produksjons- og byggefasen basert på dagens produksjonsmetoder. Det er derfor ikke ønskelig at den generelle byggehøyden skal økes utover dette. Å tillate noen høyhus innenfor et definert knutepunkt område, vil likevel veie opp for klimabelastningen i produksjonen, ved at man kan tilby et mye større antall arbeidsplasser og boliger i et område som muliggjør reduksjon i trafikkreiser.

Kommunens fortetningsønske rundt Strømsø torg, gjør det mulig å vurdere høyhus opp mot 60 meter. Dette vurderes som en nødvendig høyde for å oppnå en ønsket arealutvikling i området. Ved å åpne for noen punkthus i denne høyden, vil det gi rom for å opprettholde ønskede siktlinjer og åpne rom mellom byggene. Settes høydebegrensningen lavere, vil en måtte bygge tettere for å oppnå den utnyttelsen man trenger for å etablere Strømsø torg som en knutepunktutvikling og bebyggelsen vil i større grad kunne oppfattes som en tett mur.

Andre byer har etablert høyhus opp mot 100 meter, som i norsk sammenheng vil kunne beskrives som en ekstremhøyde.

Vi tror at man med høyder rundt 60 meter vil kunne etablere gode orienteringspunkt som markerer knutepunktet, uten å gå på bekostning av omkringliggende byrom, bebyggelse og landskapets fremtredende tilstedeværelse.

På lengre avstand skaper åsene og landskapet omkring Drammen en sterk tilstedeværelse, noe som bidrar til at et høyhus fremstår omsluttet og mindre prangende enn i et flatt landskap.



### Høyhus og merverdi til området

Høyhus forutsetter at bebyggelsen utformes med ekstra fokus på å skape en merverdi for byen og bylivet. Merverdi kan være en særlig fokus på programmering, økt størrelse på bygulv, høyere kvalitet på byens uterom etc.

God programmering og plassering er viktig for at byggene skal bidra til å skape synergier gjennom og med sentrale byrom. Bebyggelsen må gi liv og aktivitet på bakkeplan, samt fylles med et innhold som samsvarer med synligheten av et tårn i byveven.

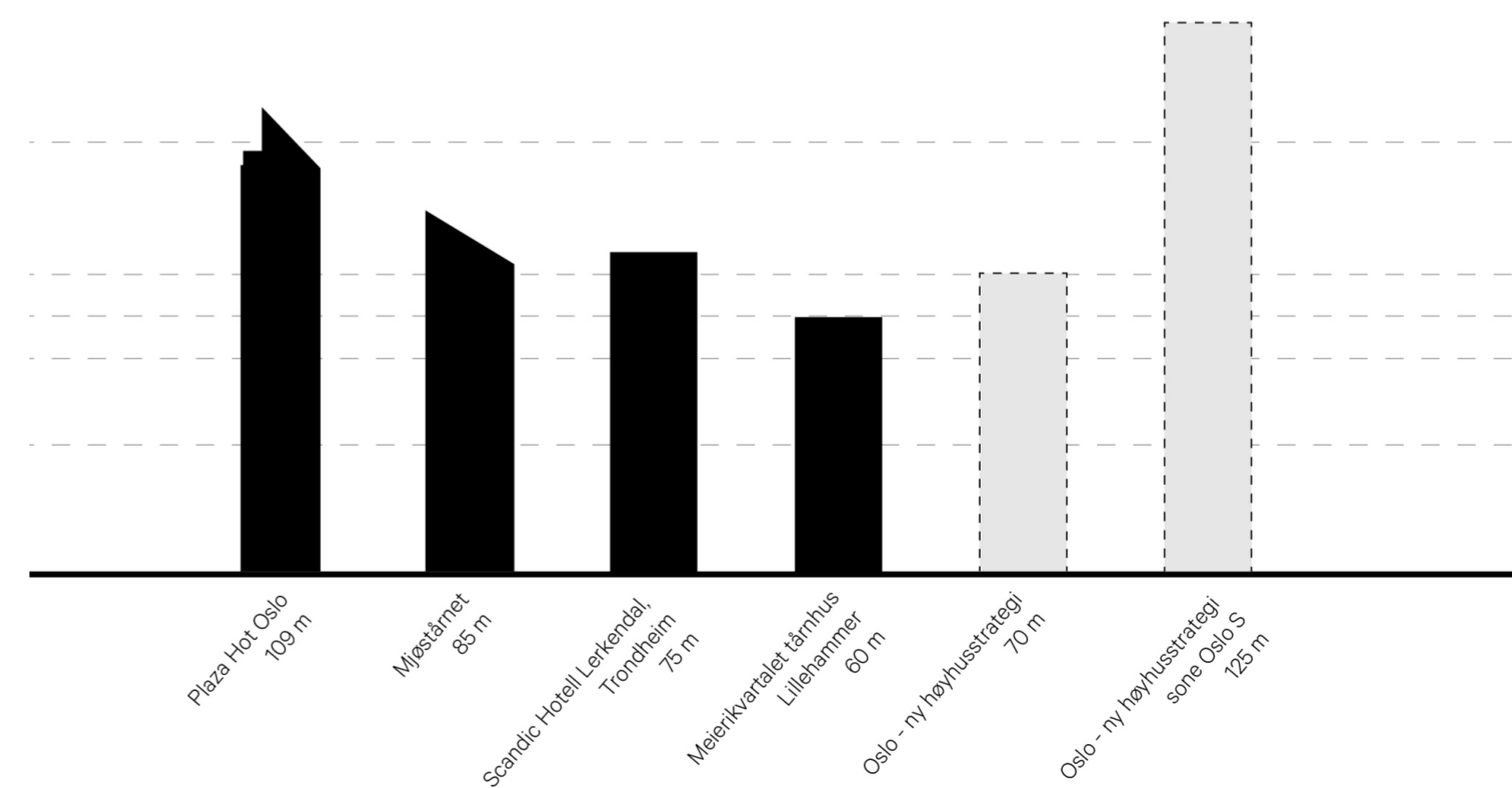
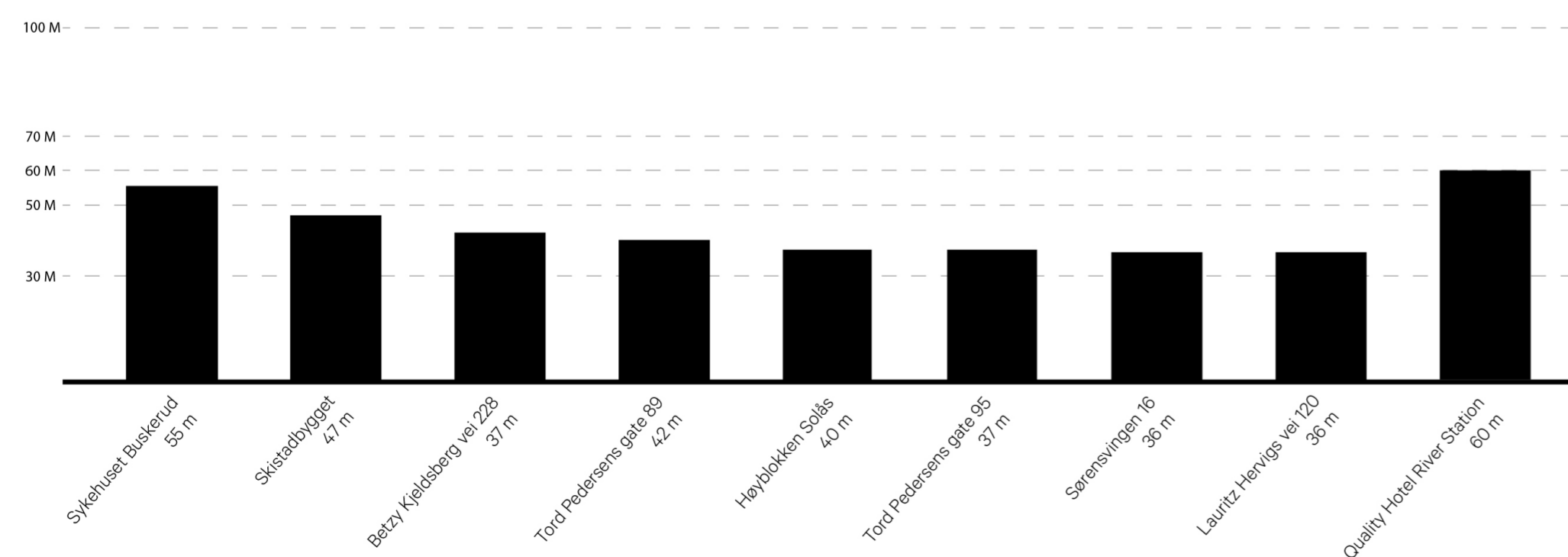
Lokalklima, i form av sol- og vindforhold, må ivaretas slik at man oppnår gode uterom på bakkeplan. For å unngå en barrierevirkning bør de utformes slik at volumene møter omkringliggende bebyggelse og byrom, for eksempel ved hjelp av gunstige avstander og nedtrapping mot sentrale bygg og byrom.

Knutepunktutvikling med høyhus gir behov for tiltak for å tilføre og skape uterom med nye bruks- og opplevelseskvaliteter som er tilpasset tettere bruk og nye romlige muligheter. Romlige sammenhenger skal styrkes og bidra til en økt lesbarhet av bygulv og bebyggelse i sentrum. Dette er punkter som står sentralt i kommuneplanens arealdel for Drammen 2023-2035.

### Program som tillater høyere bebyggelse

Høyere bebyggelse bør ses i sammenheng med betydningsfulle funksjoner i byen, samt uterom. Høyhusene skal ha et publikumsrettetformål og styrke knutepunktet. Hotell er et formål som av kommunen er nevnt som aktuelt, fordi det kan ha en betydning også for omverdenen utenfor Drammen.

Utvalgte etasjer skal kunne nås og utgjøre en sentral del av tilgjengelig rom i byen. Arealer med utsikt, slik et høyhus tilbyr, bør bli et gode som er til glede for hele befolkningen. Med et publikumsrettet formål vil signaleffekten ikke bare rette fokus på området omkring høyhusene, men også selve innholdet i de respektive byggene.





## Høyder i mulighetsstudiet

Eiendommene innenfor studieområdet har en særlig viktig rolle som del av et kollektivt transportknutepunkt og som del av en bydel med svært god tilgjengelighet. Det bør derfor kunne tillates volumer utover dagens høydebegrensning i ytterkant av området slik vulkanprinsippet antyder, under forutsetning at mellomliggende bebyggelse innehar en overgangshøyde som totalt sett gir gode visuelle kvaliteter og balanse fra sentrale byrom.

Mulighetsstudiet viser foreløpige prinsipper for volumer, herunder organisering og orientering av disse. Endelige vurderinger rundt dette gjøres i de enkelte prosjekter i de kommende reguleringsfaser.

For volumene testet i dette mulighetsstudiet er øvre høydebegrensning anslått å være 60m. Bebyggelse i overgangssonen har høyde lik 30,0 - 37,0m.

## Høyder Victoriakvartalet

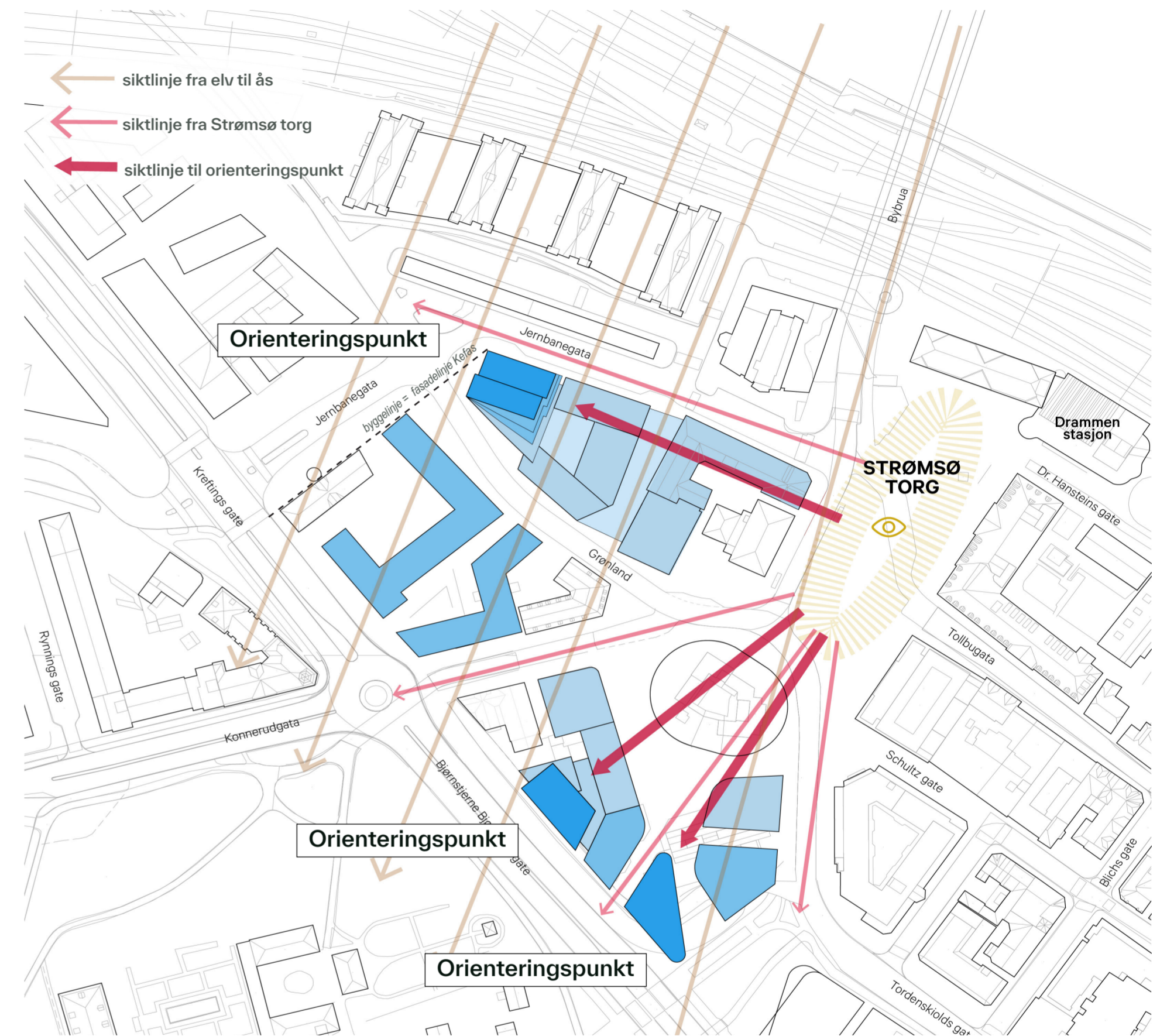
Nytt volum danner i sammenheng med Grønland 9 en kvartalstruktur, samt danner en vegg mot eksisterende kontorbygg. På denne måten dannes to gårdsrom. Parkeringsanlegget danner nivåspring i gårdsrommene. Med respekt for eksisterende bebyggelse, trapper volumet ned i høyde mot Grønland 9. Fra 10 til 5 etasjer. Hvor bygningen har sitt høyeste punkt på ca. 30 meter mot Grønland. Det legges til 2 ekstra etasjer på Husbanken bygget som i dag er 5 etasjer. Den nye bebyggelsens form og uttrykk henter sin inspirasjon fra det klassiske formspråket i nærområdet og det moderne minimalistiske.

## Høyder Torgeir Vraas plass

Volumer for ny bebyggelse rundt Torgeir Vraas Plass følger i hovedsak eksisterende byggegrenser rundt torget. Med erfaringer fra eksisterende bebyggelse søkes en større grad av åpenhet for fotgjengere gjennom området. Bevegelseslinjer og behov vil undersøkes i en videre prosess, men gateplan avsees med totalt sett større arealer til allmennheten enn idag.

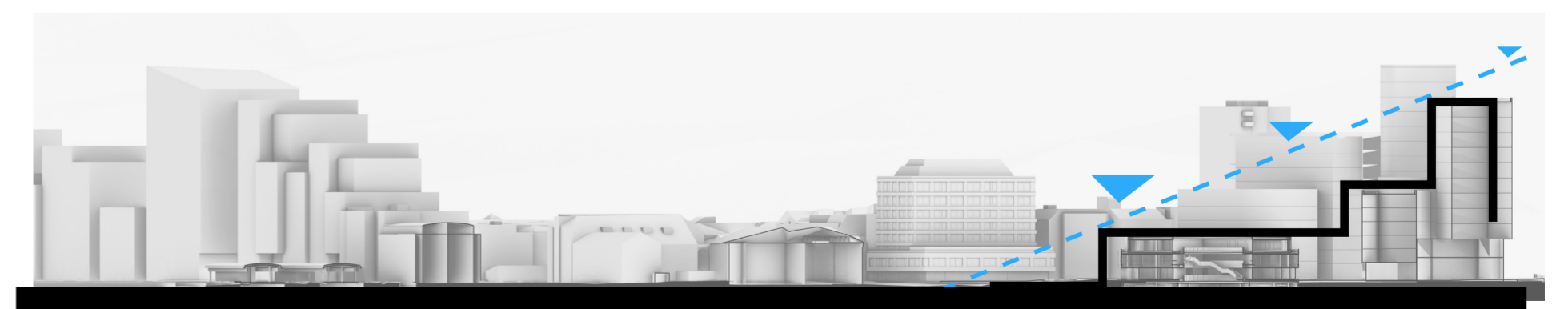
Med en holdning om at Globus som bygning er viktig for byen og bydelen, er tilstøtende volumer formet for å lage gode byrom rundt denne bygningen. Høyder trappes gradvis opp til bebyggelse lengst bort fra Globus, som rager høyest.

De høyeste volumene forsøkes adskilt nok til å tydelig skape siktlinjer mellom. Mellomhøye volumer gror tettere sammen og skaper en variert helhet.



Prinsipp for høyder mot Strømsø torg

Strømsø Torg



Strømsø Torg



## Høyder, volum og orientering - Ambassadeur

Nly utvikling innenfor Ambassadeurkvartalet, vil være en videreutvikling av dagens hotell, med ambisjoner om modernisering og foredling av eksisterende kvaliteter, samt en påkobling av et nytt og bærekraftig byggeri som skal binde det hele sammen. Store deler av eksisterende bygningsmasse beholdes innenfor kvartalet (se kap. kulturminner/bevaring) og nye deler må tilpasses godt og bidra til forhøyet kvalitet for byen.

Det foreslås et høyhus innenfor kvartalet, og en naturlig plassering vil være i det nordvestlige hjørnet av kvartalet,

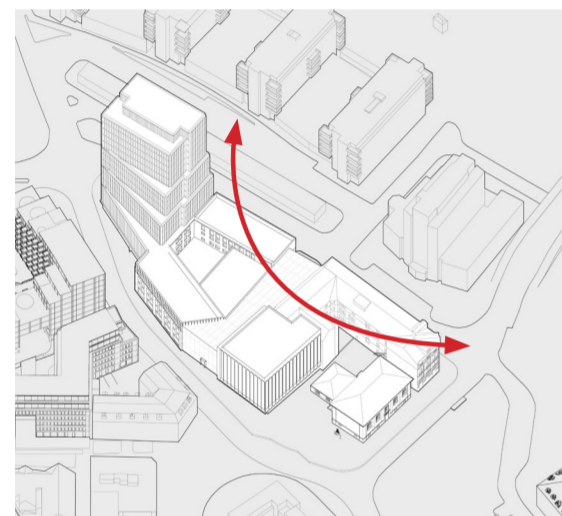
lengst unna torget. Denne plasseringen vil hensynta den eksisterende historiske bebyggelsen ved Strømsø torg, og området får en opptrapping i høyder fra torget. Tårnet vil fungere som markør av torget og et orienteringspunkt i et av byens mest sentrale områder i den videre byutviklingen.

Det er i denne fasen gjort ulike vurderinger av orienteringen av tårnvolumet og to alternativer er diskutert spesielt:

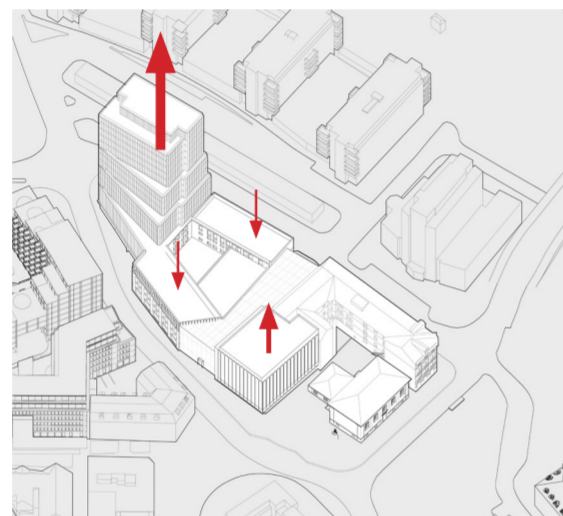
- **Alternativ A**: orientering med smaleste side mot torget
- **Alternativ B**: orientering med smaleste side mot elven

Alt. A er utgangspunkt for alle felles illustrasjoner i dette studiet. Endelige vurderinger gjøres i reguleringsfasen.

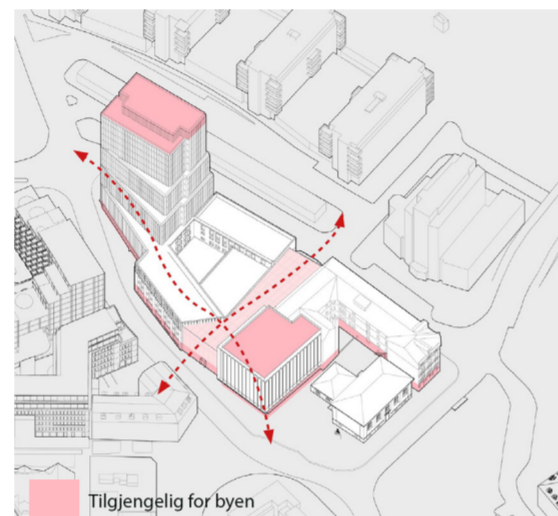
## Volumstrategi for begge alternativer:



Nye volumer organiseres ihht. vulkanprinsippet: nedtrapping av høyder mot Strømsø torg og den historiske bebyggelsen i randsonen av torget. Høyeste volum plasseres i nordvestlig hjørne - lengst unna torget.

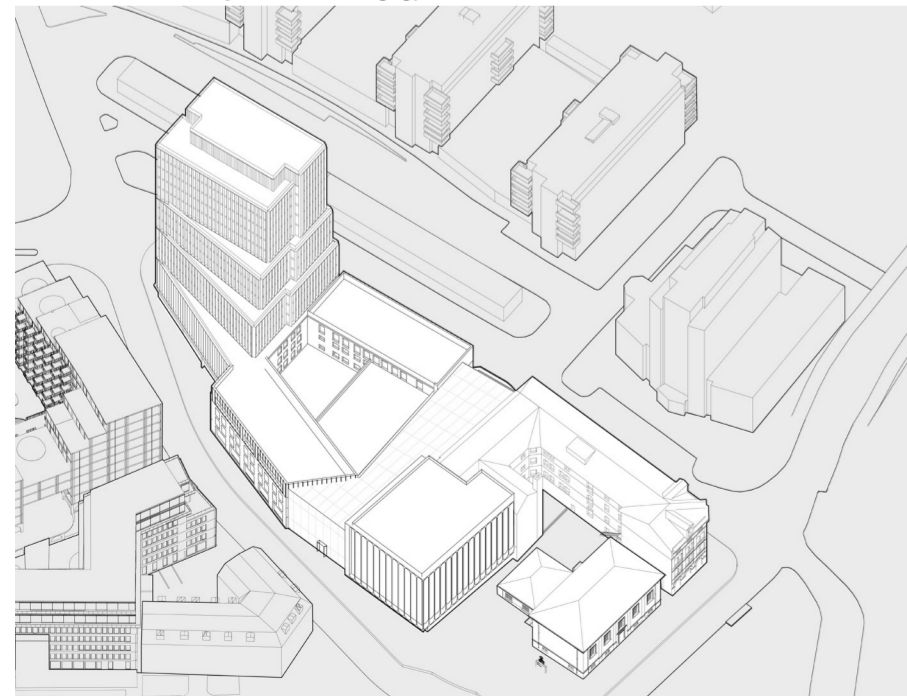


Aktiviteten i tårnet, med publikumsåpen toppetasje, og aktiviteten i det nye konferansevolumet bør få en god synlighet fra nærliggende områder. Disse volumene er trukket opp (i varierende grad), noe som gjør de til tydelige nye orienteringspunkt fra torget. Mellomliggende volumer holdes lave for å bryte opp bygningsmassen til en balansert helhet. Disse bruddene slipper til lys, luft og sikt på tvers av kvartalet.

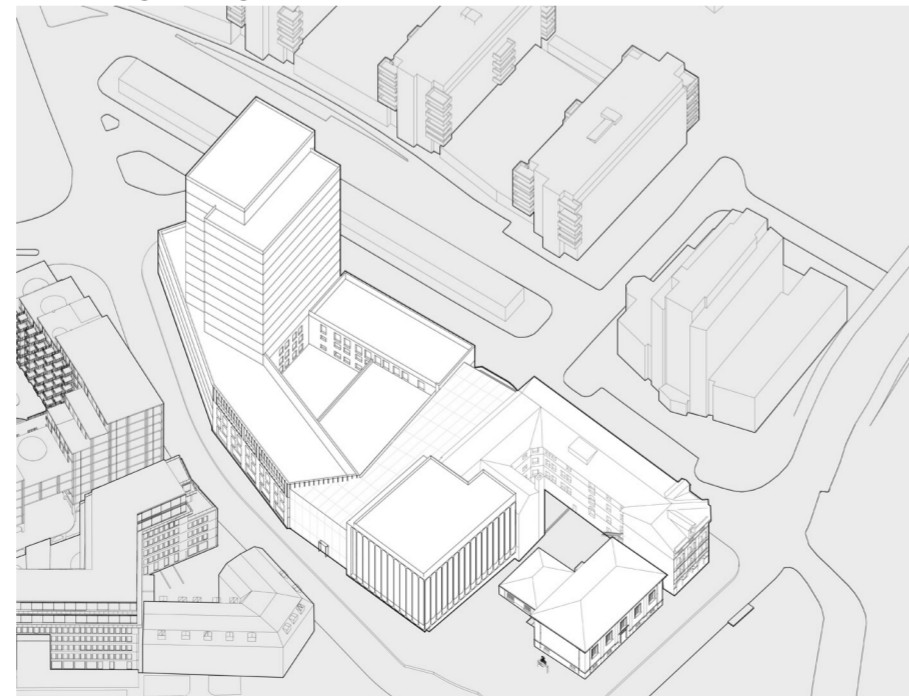


Bygg med høyder som foreslått her, må bidra aktivt til byen rundt og ikke være for lukket og privat. Åpen 1.etasje = invitere inn byen på bakkeplan og gi rom for sirkulasjon på kryss og tvers gjennom kvartalet. Åpen toppetasje og takterrasser = invitere byen inn og opp i høyden for å oppleve utsikten og et nytt perspektiv på byen.

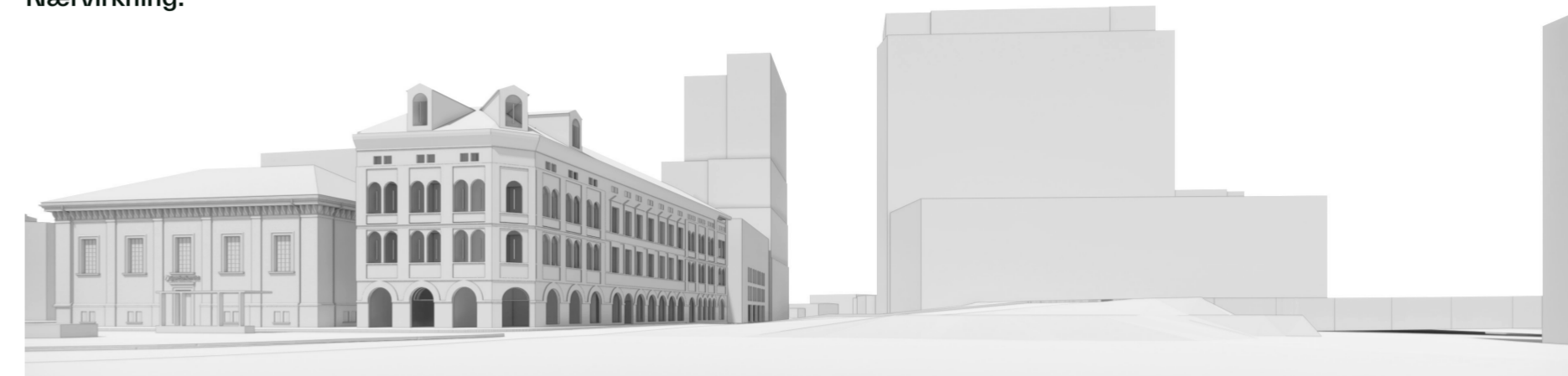
**Alternativ A:** viser et nytt tårnvolum som underordner seg omkringliggende gatenett, og en tårnkonstruksjonen med en vifteform som forholder seg til bevegelsene og orienteringen av både Jernbanegaten og Grønland. Tårnets smaleste side er orientert mot Strømsø torg, et område med høy aktivitet og gjennomfart.



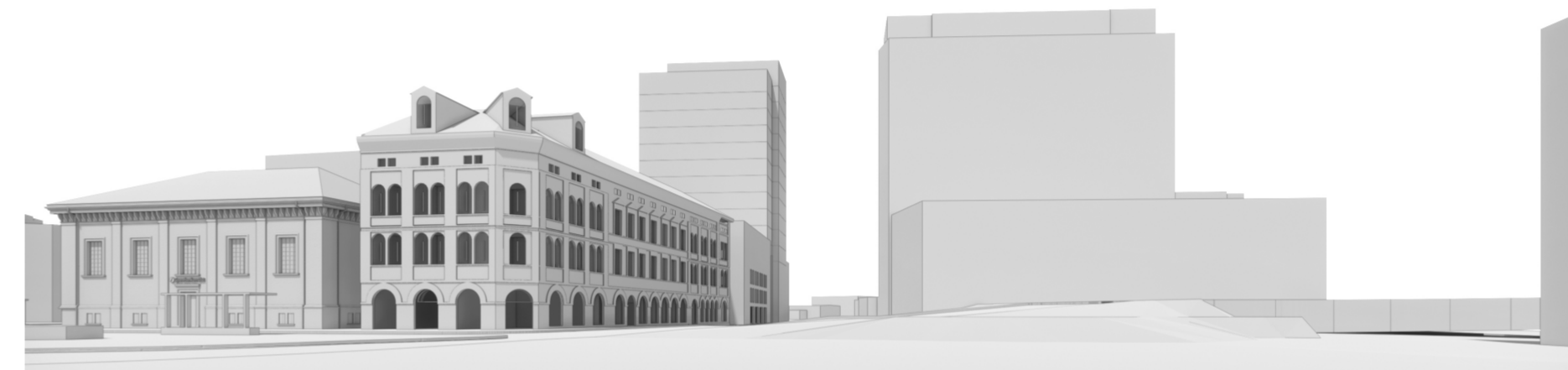
**Alternativ B:** viser et nytt tårnvolum som er orientert med smaleste side mot elven, tilsvarende orientering som boligbebyggelsen i kvartalet ved siden av. Basen forholder seg til gatestrukturen på begge sider, mens tårnvolumet hovedsaklig er underordnet retningen på Jernbanegaten og elven.



## Nærvirkning:

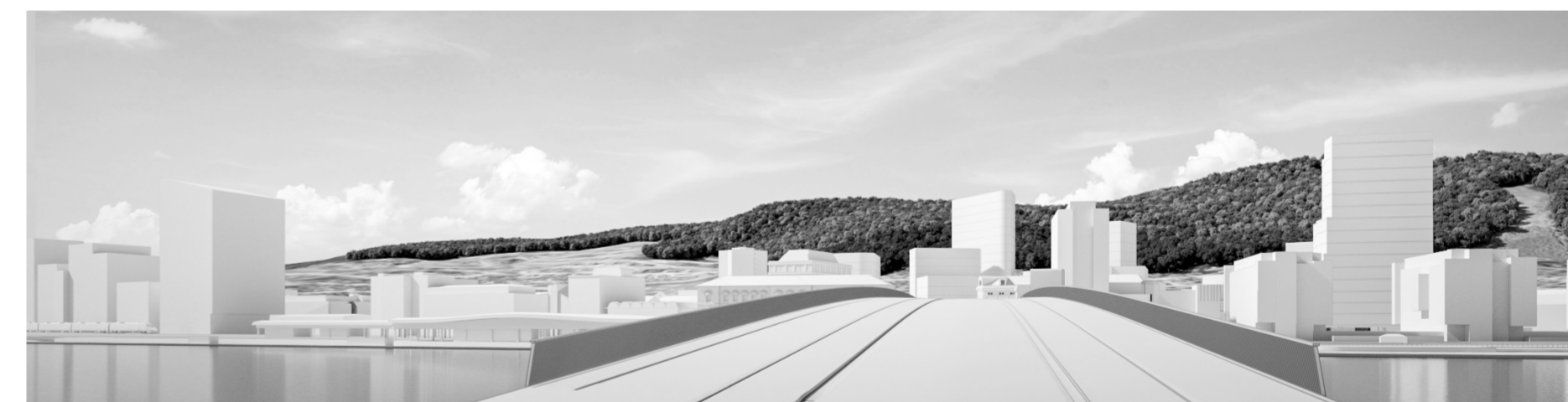


**Alternativ A:** Hotelltårnet illustrert med den smaleste side mot Strømsø torg. Dette alternativet fokuserer primært på opplevelsen fra de nærliggende områdene, og at det høye bygget har en god orientering mot de byrommene i nabolaget hvor det er flest mennesker som både oppholder seg og passerer gjennom.



**Alternativ B:** Hotelltårnet illustrert med smaleste side mot elven og bredeste side mot Strømsø torg. Opplevelsen av tårnet kan fremstå mer påtrengende fra torget enn med en orientering som alternativ A, men forholder seg tydeligere til boligbebyggelsen ved elva og dens orientering.

## Fjernvirkning:



**Alternativ A:** Dette alternativet har prioritert smaleste side mot torget og dermed får det breidsiden ut mot elva og Bragernes.

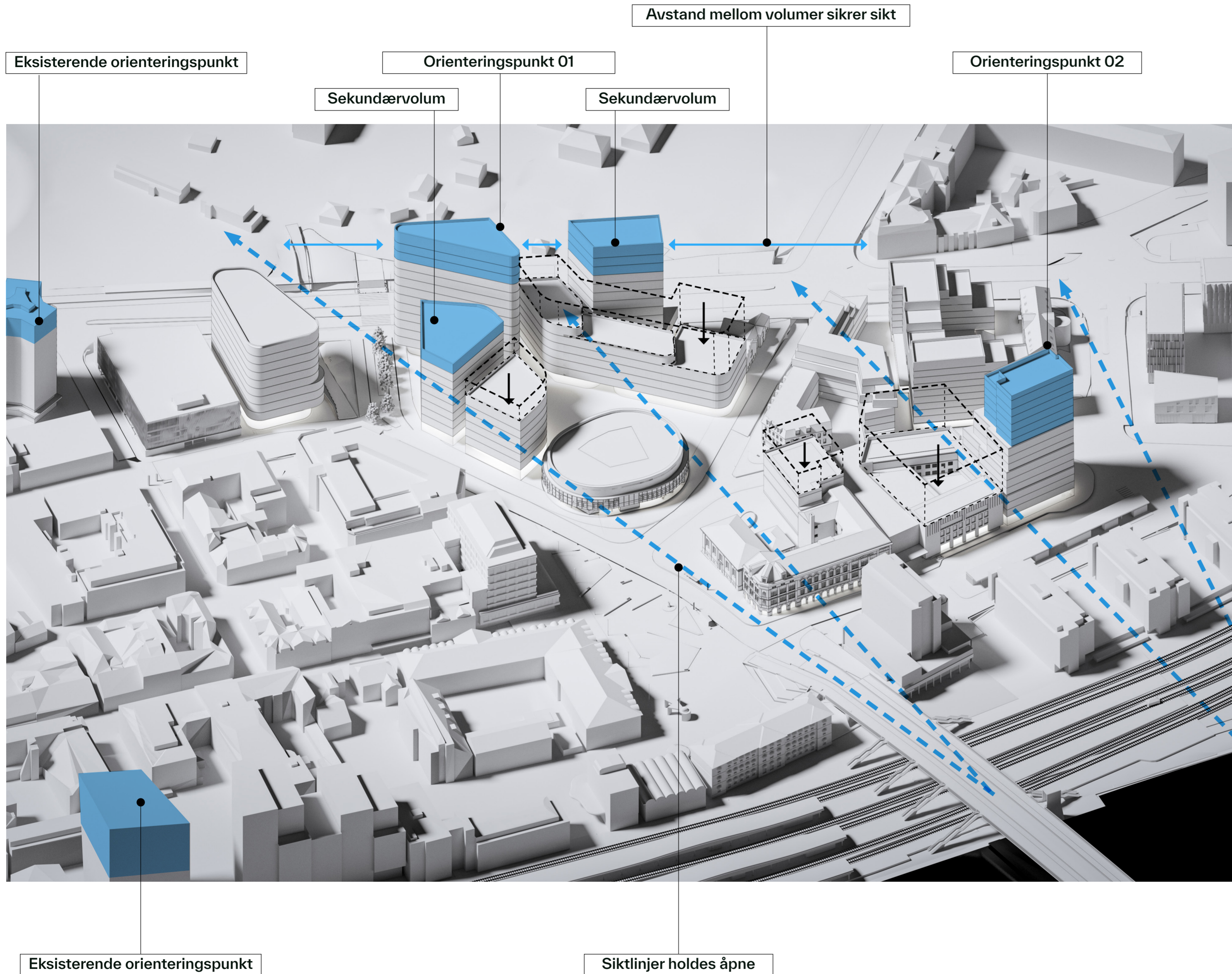


**Alternativ B:** Her er hotelltårnet illustrert med korteste side mot elven. Tårnet får tilsvarende orientering som boligbebyggelsen foran og forholder seg til etablert byplangrep langs elven.



# Høyder og siktlinjer

## Prinsipper



### Høyder

For eiendommene innenfor studieområdet vurderes de å inneha en særlig viktig rolle som del av et kollektivt transportknutepunkt og en del av byen med svært god tilgjengelighet.

Dette bør derfor kunne tillates volumer utover dagens høydebegrensning i ytterkant av området slik vulkanprinsippet antyder, under forutsetning at mellomliggende bebyggelse innehar en overgangshøyde som totalt sett gir gode visuelle kvaliteter.

For volum testet i mulighetsstudiet er øvre høydebegrensning anslått å være kote +60,0. Dette gjelder for bebyggelse i sør (langs BB gate) og nord (bueslaget). Bebyggelse i overgangssonen har høyde lik 30,0 - 37,0m.

Til sammenligning er Hotel Central 19,0m - TV6 er 21,0m - Globus er 11,0m.

Langs gateløpet for Bjørnstjerne Bjørnsonsgate anbefales ny bebyggelse med varierte høyder og tydelig fortetting rundt det sentrale punktet ved Torgeir Vraas plass.

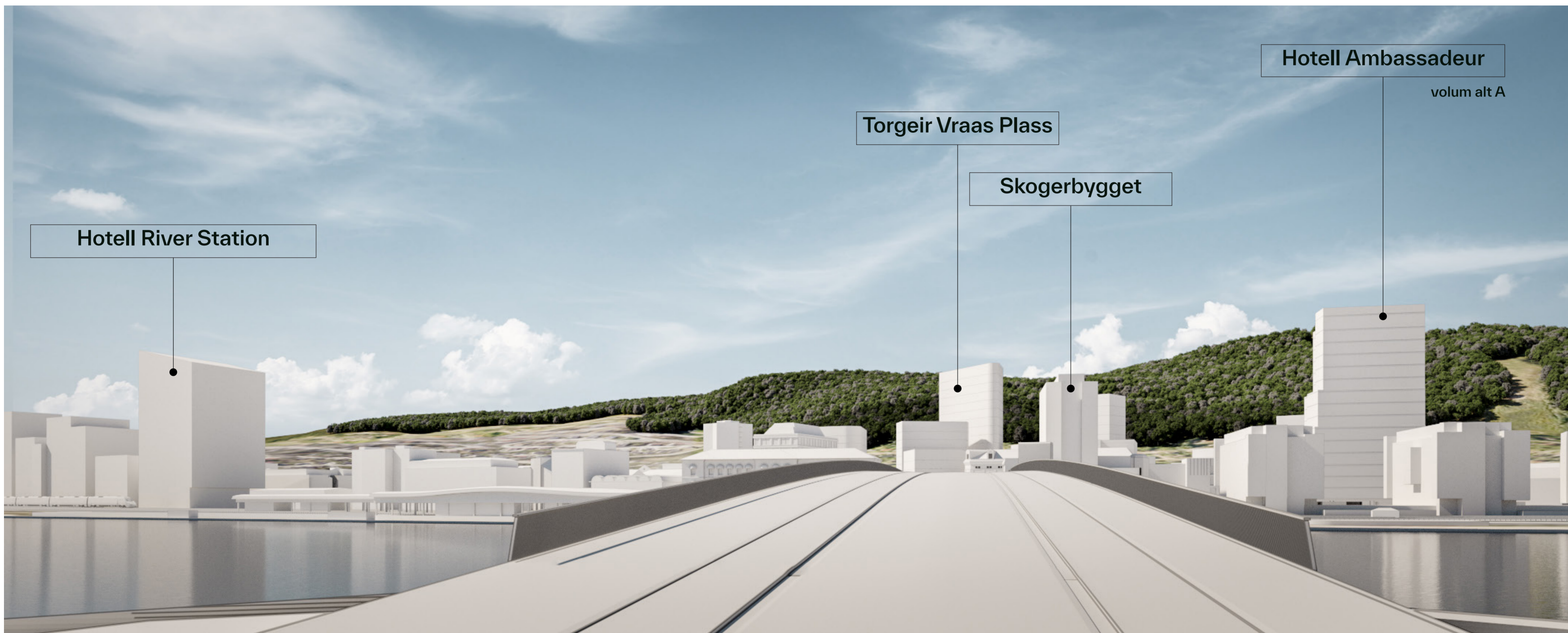
Mot nabobebyggelse i øst og vest bør bebyggelsen avtrappes og tilnærme seg omkringliggende bygningsvolumer.



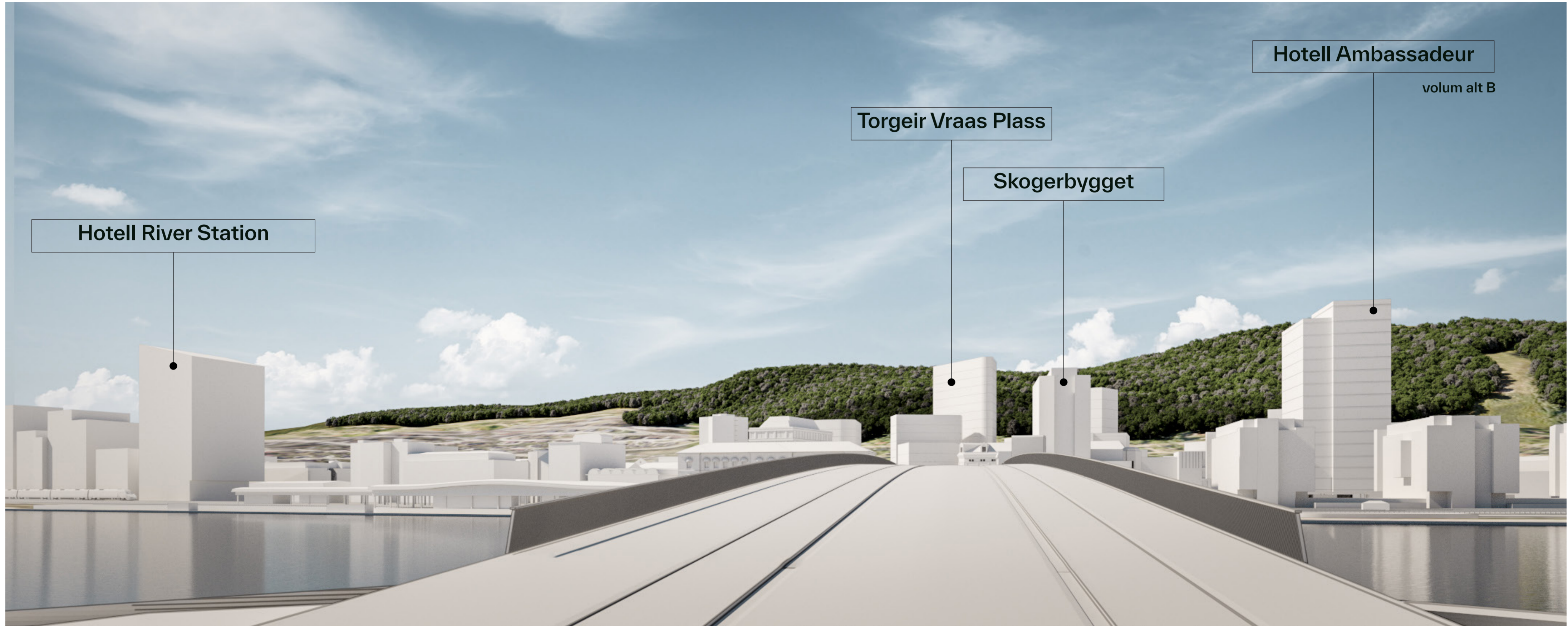


Byaksen bør utvikles som levende byrom og med tydelige siktlinjer til bakenforliggende landskap.

-Mulighetsstudiet





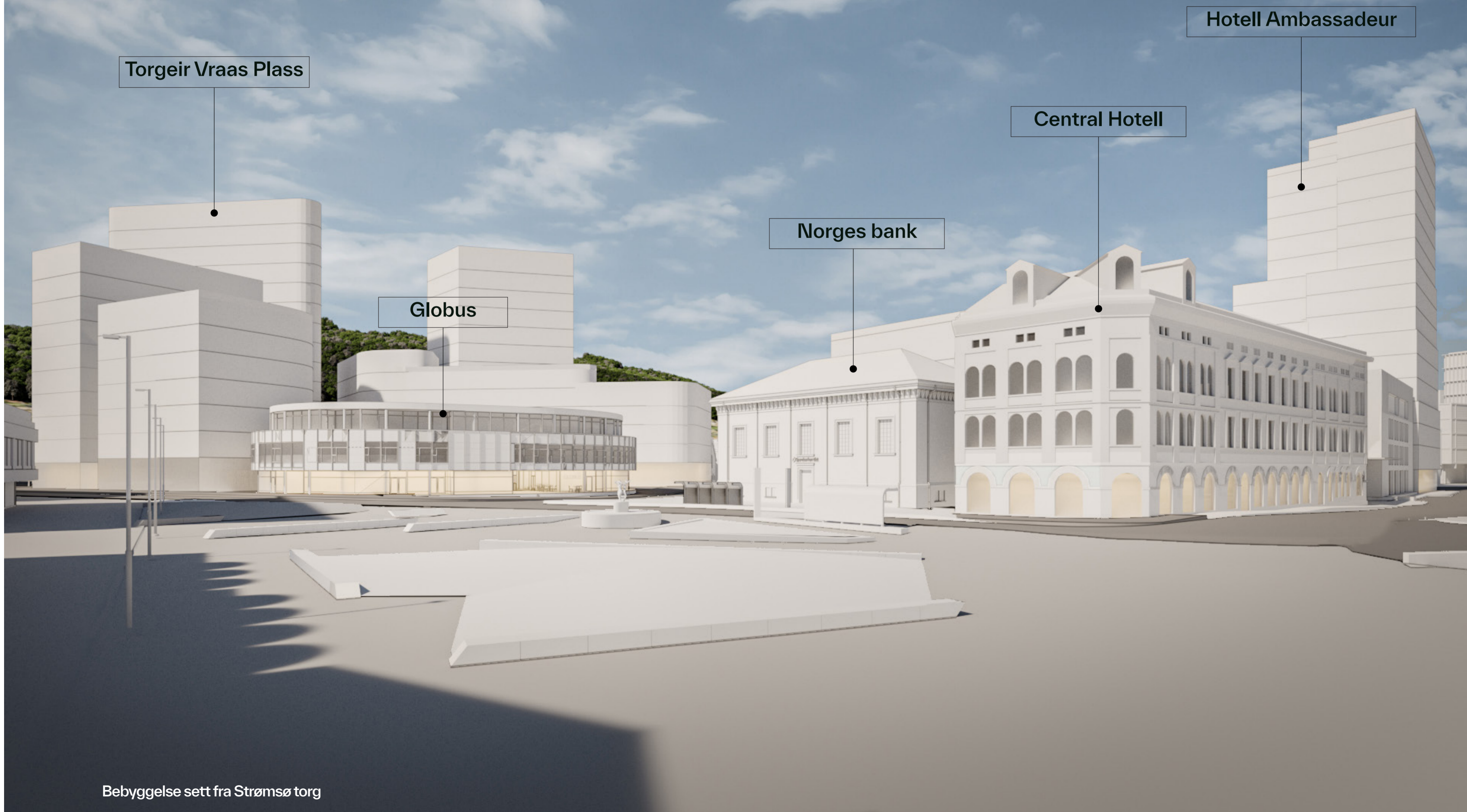






Høyhus forutsetter at bebyggelsen utformes med ekstra fokus på å skape en merverdi for byen og bylivet.

-Mulighetsstudiet



Bebyggelse sett fra Strømsø torg



“

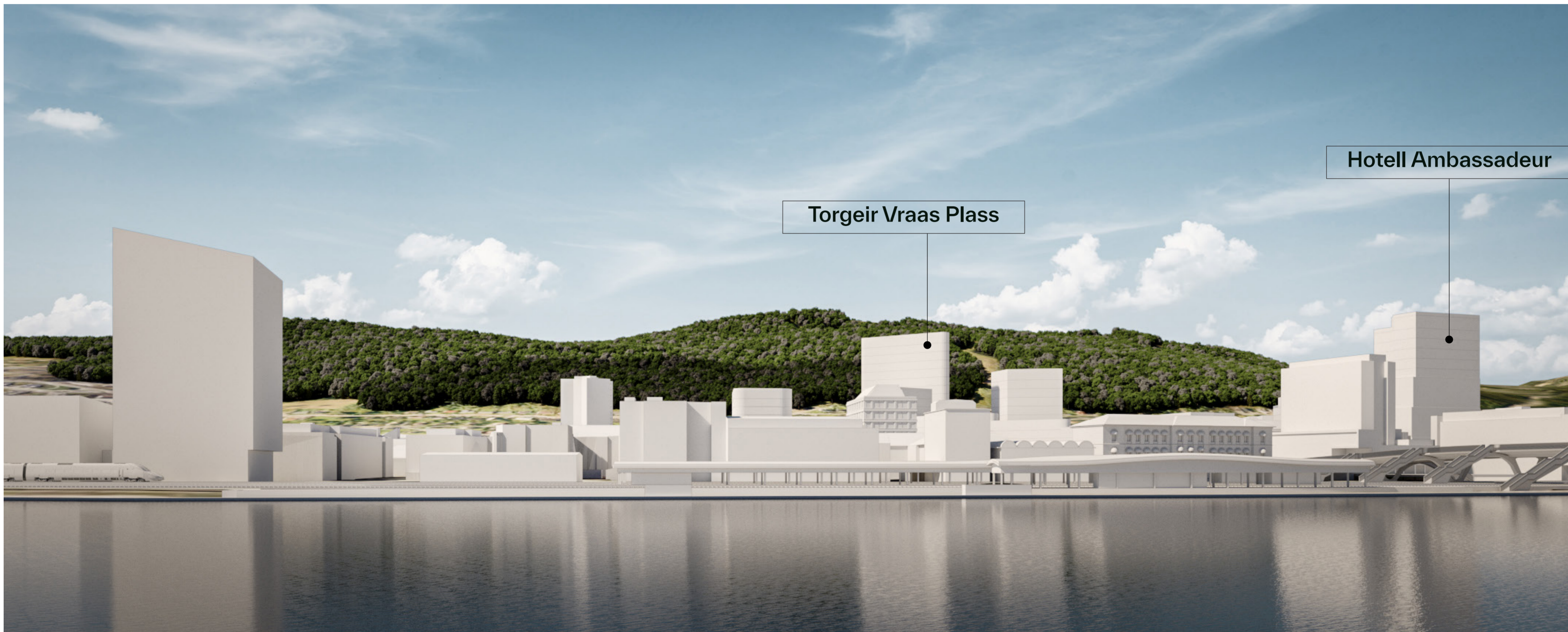
Mot nabobebyggelse i øst og vest bør bebyggelsen avtrappes og tilnærme seg omkringliggende bygningsvolumer.  
-Mulighetsstudiet

KEFAS

Torgeir Vraas Plass











Byform

# Gatebruk og byliv

Mulighetsstudiet kartlegger konkrete strategier og tiltak for å stimulere en helhetlig utvikling.





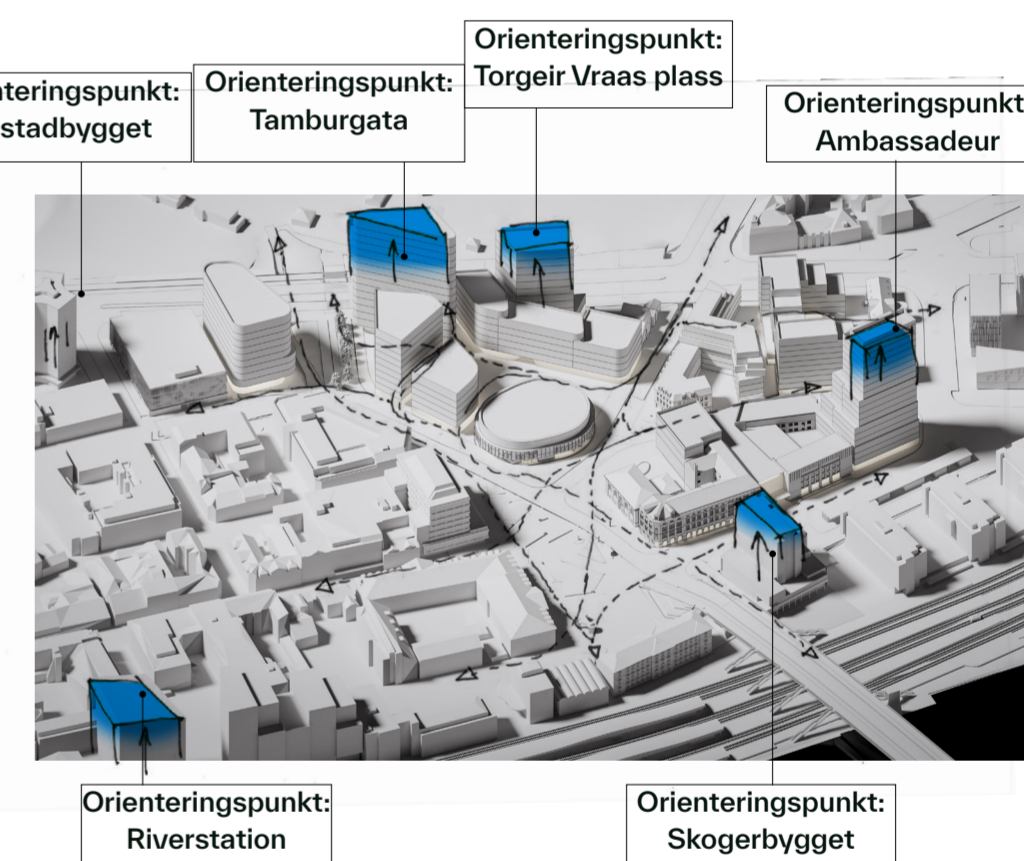
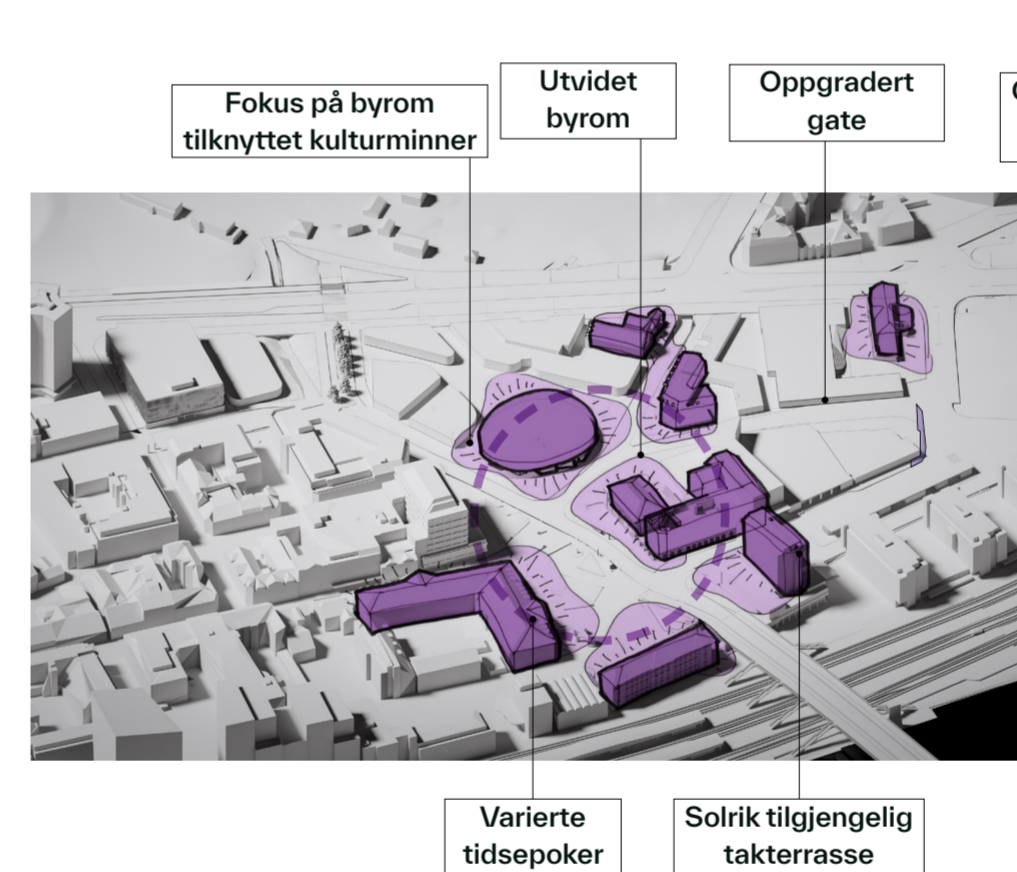
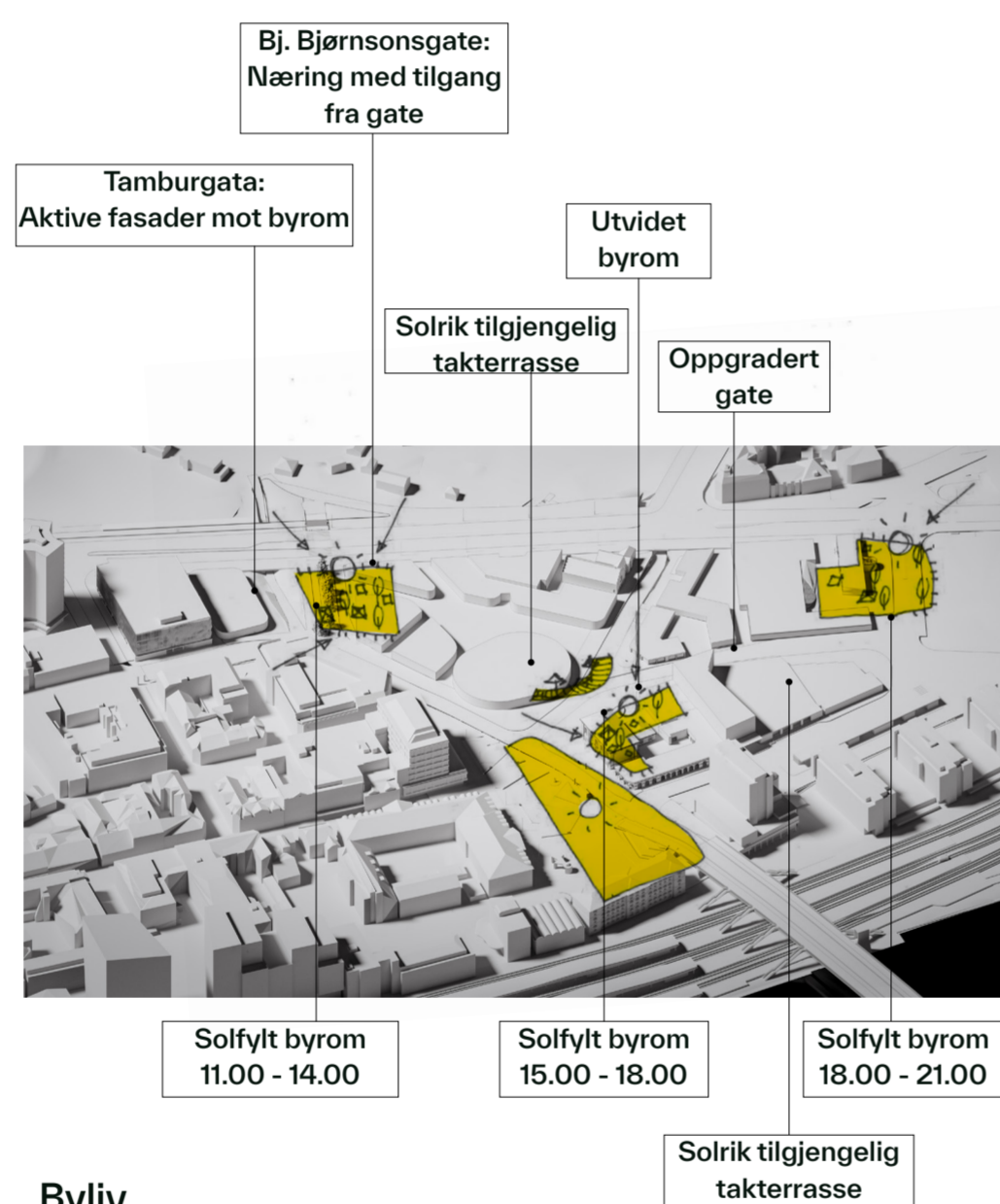
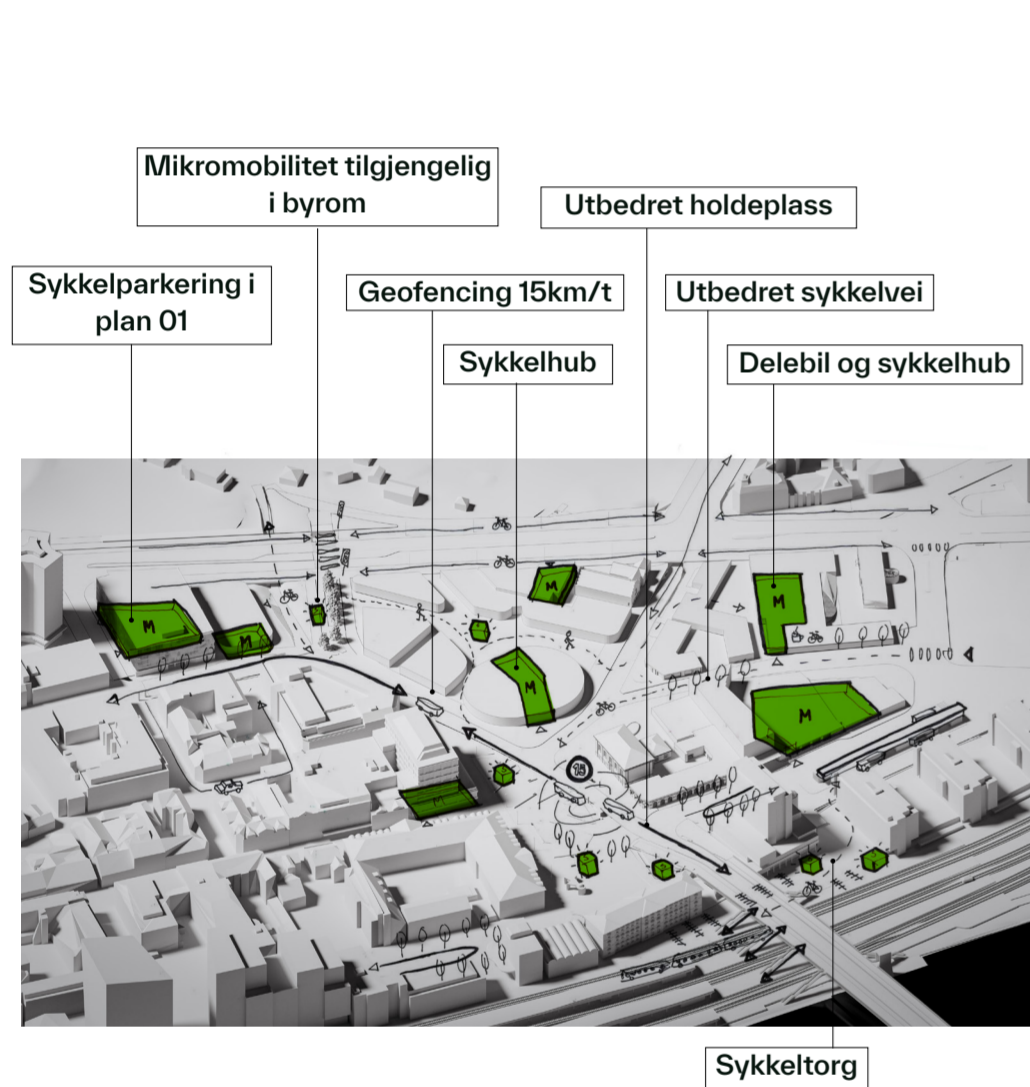


## Bygulv

Fokus på bygulv gode overganger mellom bebyggelse og byrom er sentralt i utviklingen av hele prosjektet.

Sikre koblinger, forbindelser og siktlinjer koblinger mellom elva og byparken gjennom forbindelser og siktlinjer som kobler Bragernes, Strømsø og Marienlyst sammen.

Varierte byrom for alle byrommene og de grønne arealene som etableres i forbindelse med utviklingen vil være åpne og tilgjengelige for alle. Det skal legges til rette for ulike typer aktivitet.



## Mobilitet

- Hastighetsbegrensing av buss
- Oppgradert holdeplass på torg
- Taxi digitaliseres
- Mobilitetsfunksjon spres
- Eksisterende kjellere benyttes til nye mobilitetsformer
- Sykkeltraseer forsterkes
- Gangforbindelser forenkles
- Ingen gjennomkjøring
- Varelevering begrenses
- Holdeplass ved Blichs fjernes
- Sykkelparkering etableres i offentlig rom
- Blichs P-hus får sykkelhotell i plan 01

## Byliv

- Fotgjengere og syklister prioriteres
- Fortau utvides med møbleringssone
- Personbiltrafikk minimeres
- Fasader åpnes
- Funksjoner varierer
- Kulturfunksjoner prioriteres
- Tydelig merking av trafikk areal
- Belysning
- Solkvaliteter etterstrebes
- Varierte uterom
- Terrasser tilgjengeliggjøres på tak

## Kulturmiljø

- Fortau utvides rundt viktige bygg
- Transformasjon med utadrettet funksjoner
- Fasader åpnes
- Kulturfunksjoner prioriteres
- Grønne omgivelser i størst mulig grad
- Påbygg / tilbygg vurderes enektvis
- Tilstøtende bygg underordner seg i uttrykk
- Høye volumer holder avstand

## Fortetting

- Bygg underordner seg kulturminner
- Høye volumer holdes i randsonen av området
- Funksjonstetthet på gateplan
- Varierte byrom i skala og funksjon
- Sikt på tvers av elvedalen opprettholdes
- Orienteringspunkter omkranser torget
- Eksisterende og nye tårn danner et komplett system



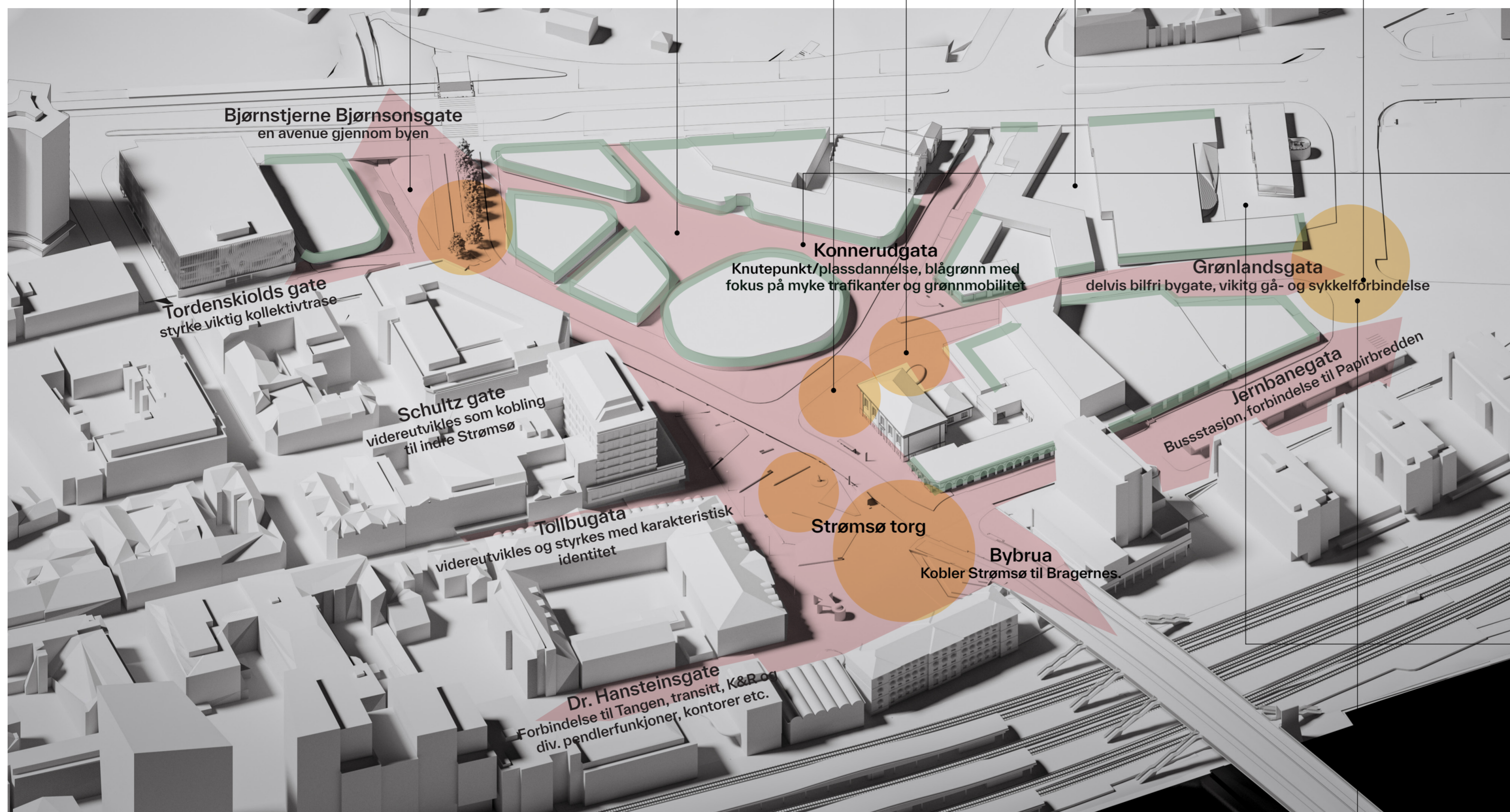
Tydeliggjøre og aktivisere den grønne plassen. Styrke kryssning i plan. Synliggjøre møtet mellom bybåndet og byaksen

Torgeir Vraas plass. Sammenhengende bygulv/forløp. Åpne kantsoner

Bankplassen Utvidet plassrom ved banken og hotellet. Solfylt og tilrettelagt for opphold.

Aktivt og offentlige gårdsrom med gode og tilgjengelige passasjer

Omlegging av rundkjøring til bygate. Gode solforhold ved Grønlands kvartal og Ambassadeur



Nytt liv til Torgeir Vraas Plass / Konnerudgata



Byliv i Victoriakvartalet = tilgjengeliggjøring av gårdsrommene.



Den nye bankplassen - en solfylt, livlig plass i forlengelse av torget.

- Aktive kantsoner
- Aktivt bygulv
- Solfylte plasser, hele året



Nytt liv til Jernbanegata- De nye prosjektene vil gi mer aktivitet og liv til dette gateløpet. Sammen med ny utvikling på Nettbustomta vil dette kunne bli et vitalt område - med et aktivt og pulserende preg.





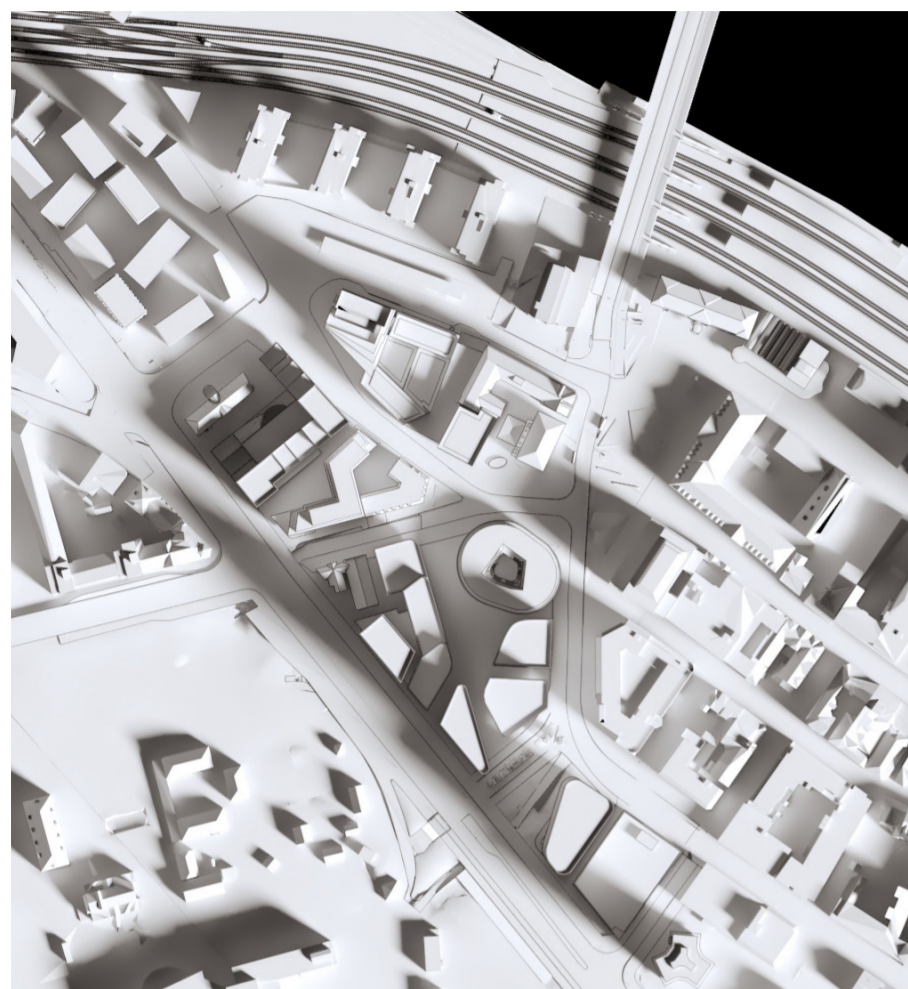
Ambassadeur hotell og Norges Bank kan sammen bidra for å gi nytt liv til Bankplassen og gata Grønland. Denne solrike plassen vil kunne være et viktig oppholdssted og stille hjørne av Strømsø torg.

Illustrasjon: Oslo Works AS

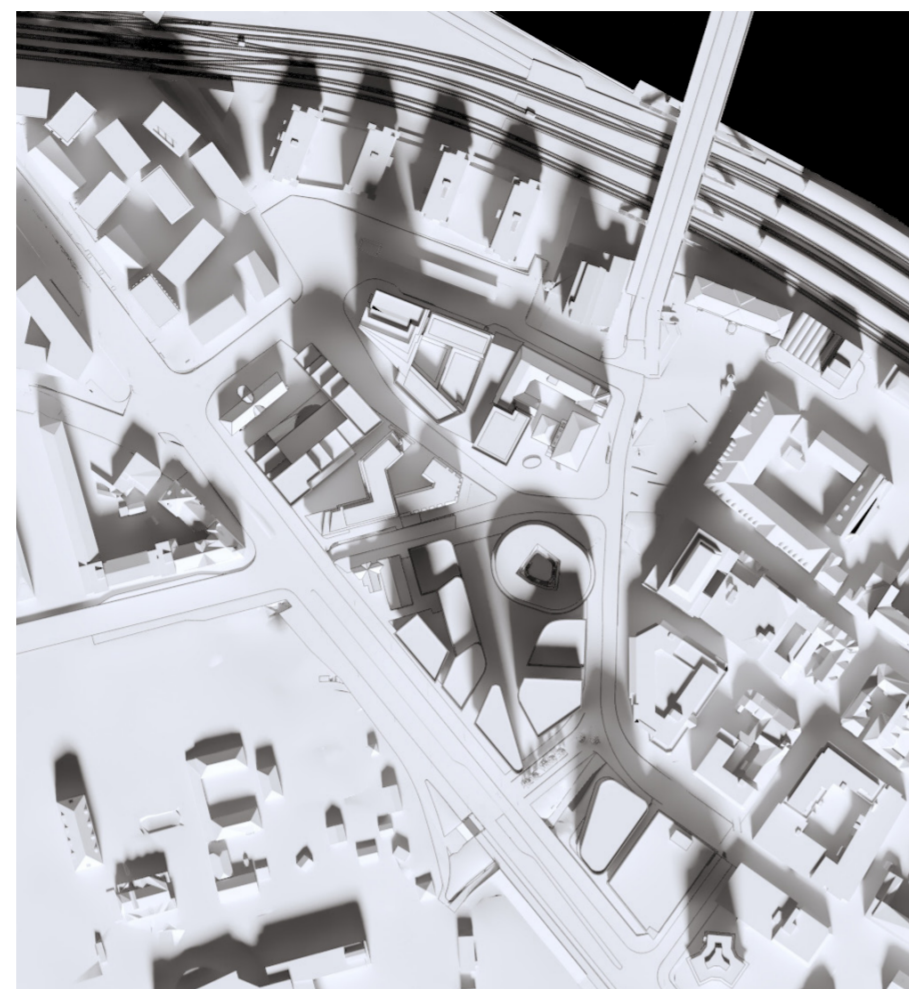


# Gatebruk og byliv Solkvaliteter 21. Mars

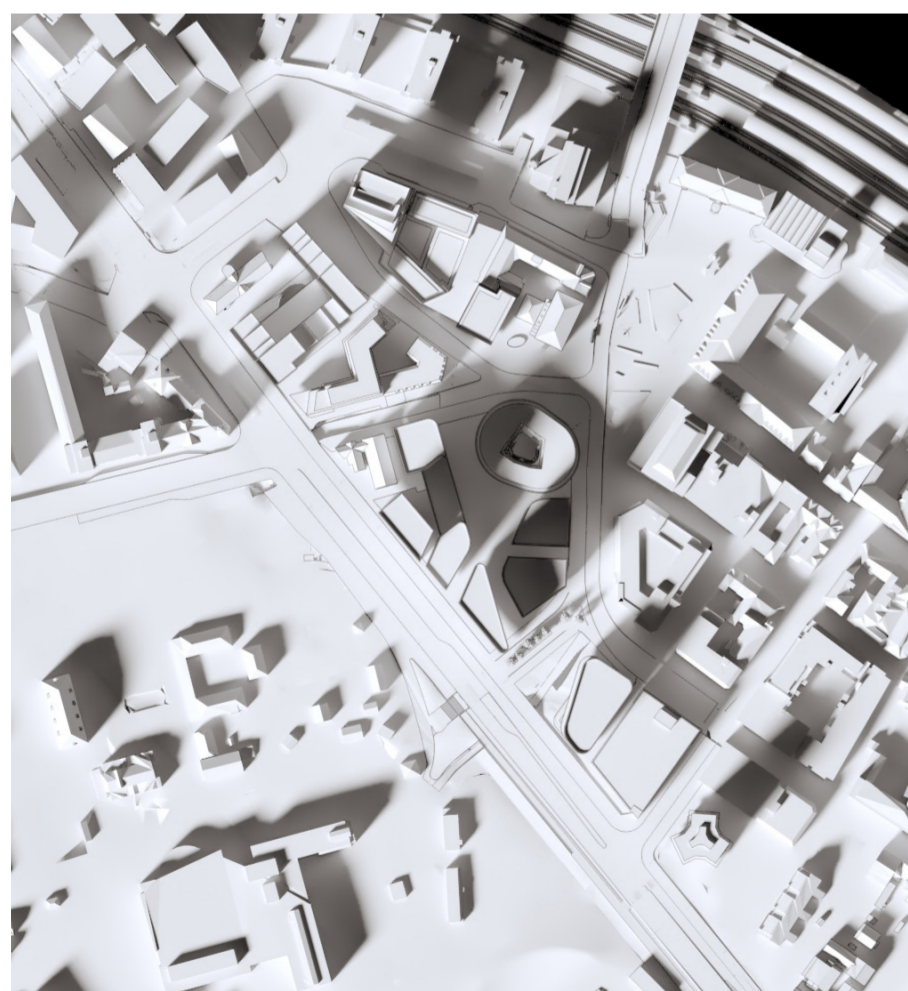
solstudiene viser volum Ambassadeur alt. A



Kl. 09.00



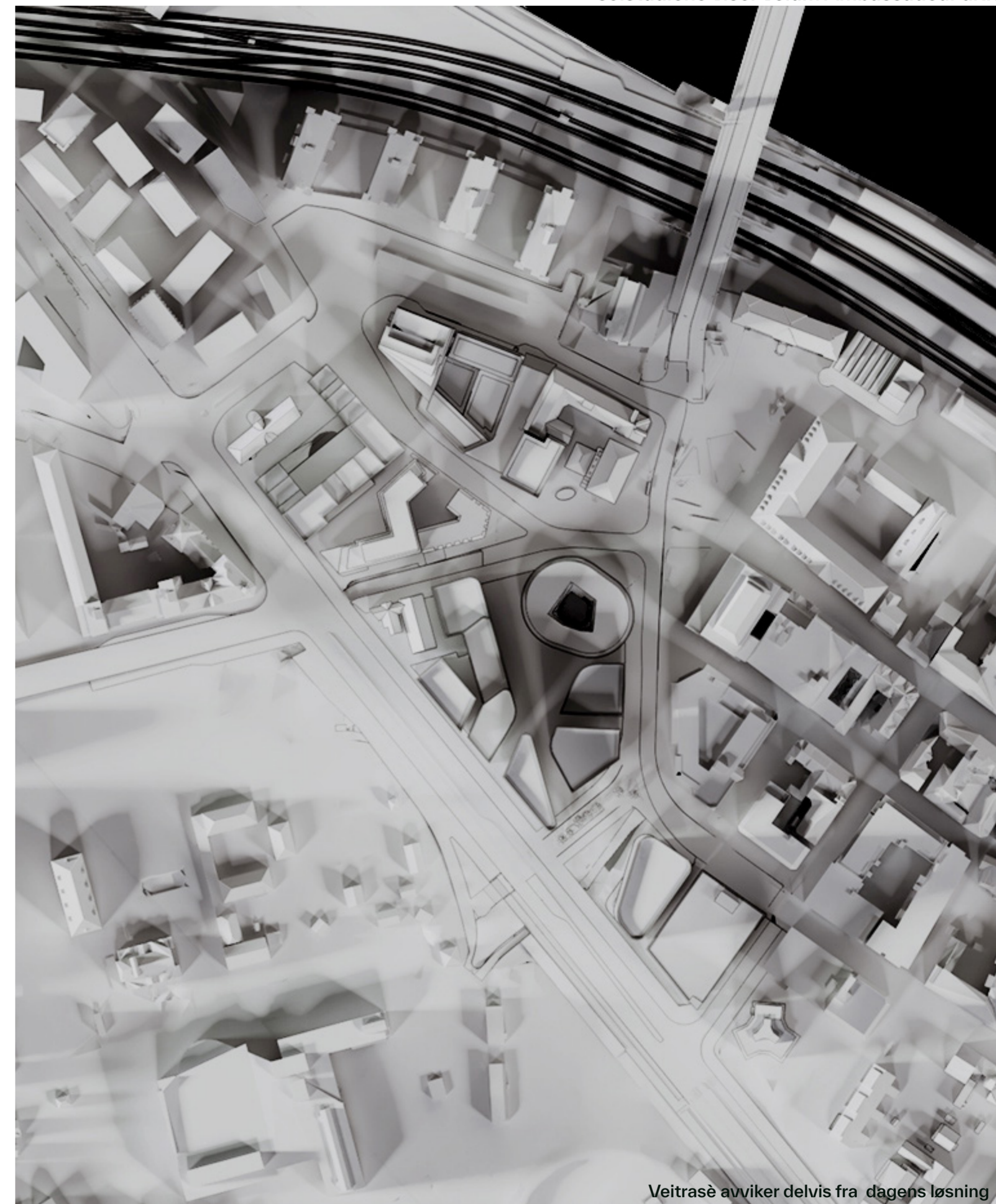
Kl. 12.00



Kl. 15.00



Kl. 18.00



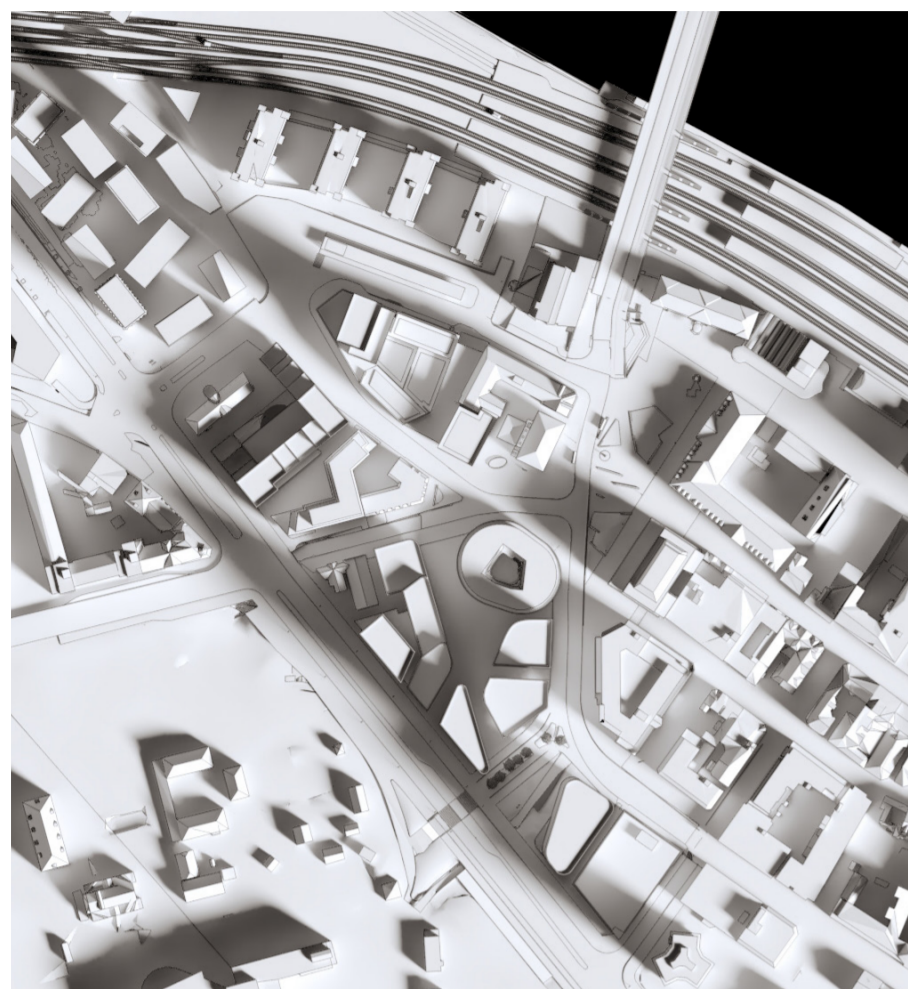
Samlet solpåvirkning gjennom dagen

Veitrasè avviker delvis fra dagens løsning

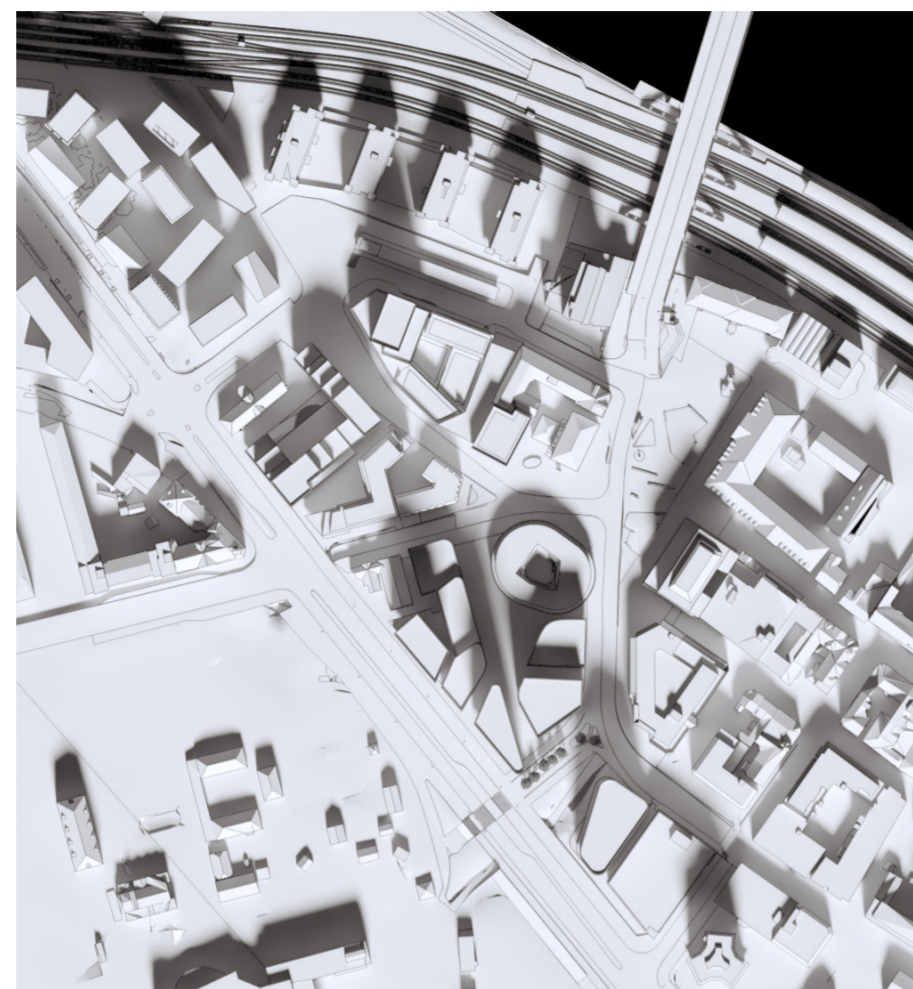


# Gatebruk og byliv Solkvaliteter 21. Mars

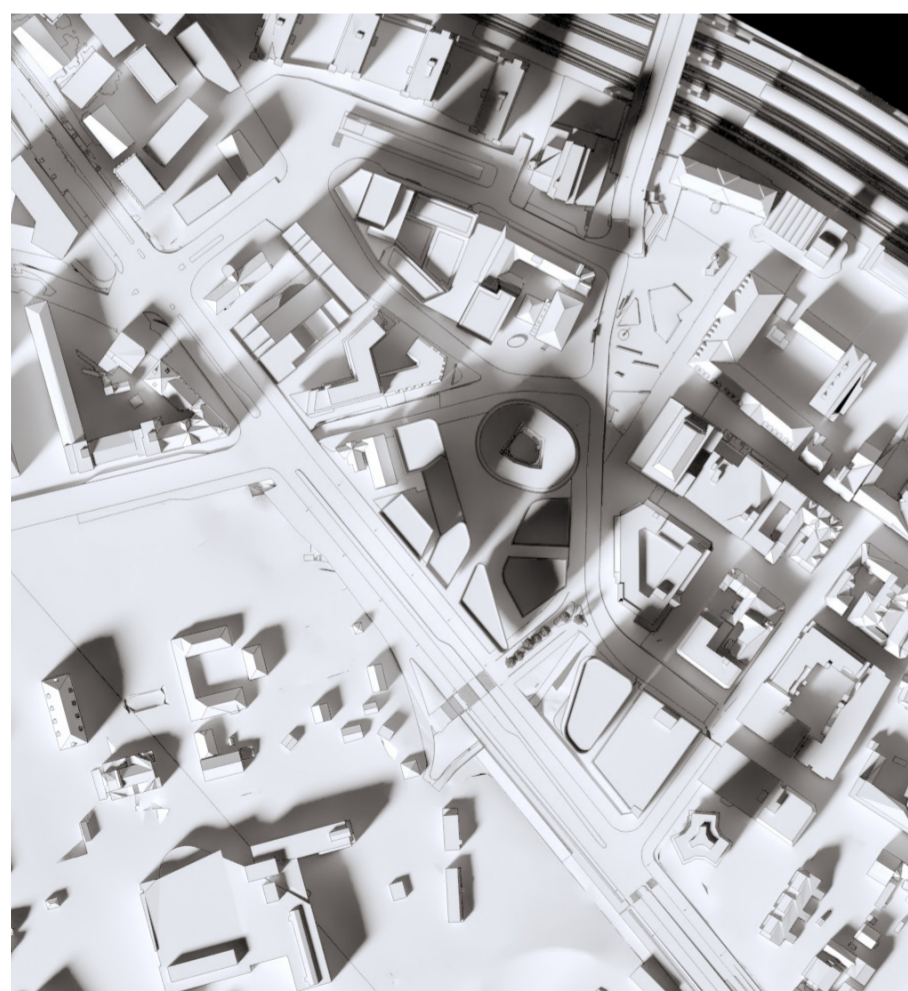
solstudiene viser volum Ambassadeur alt. B



Kl. 09.00



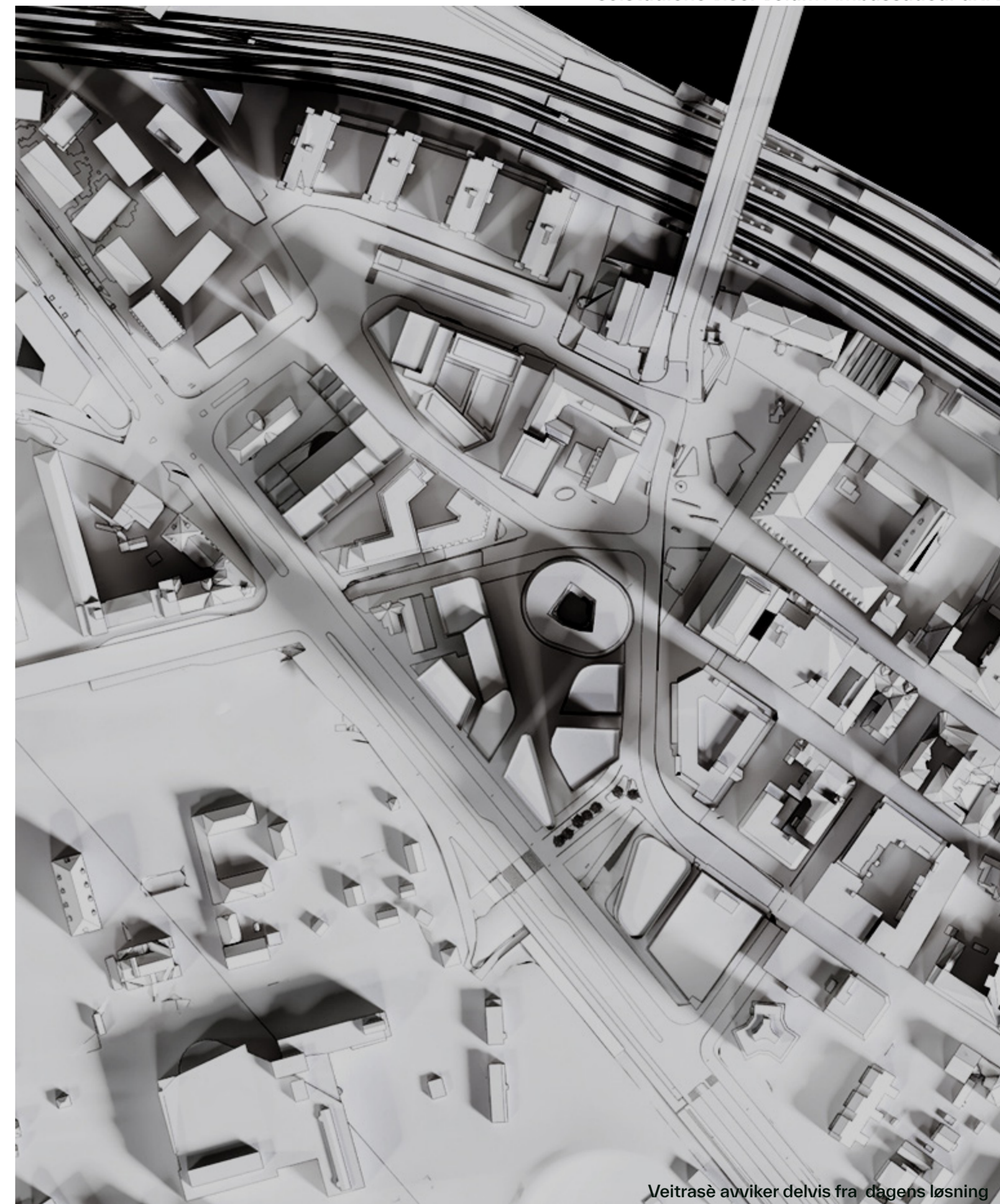
Kl. 12.00



Kl. 15.00



Kl. 18.00



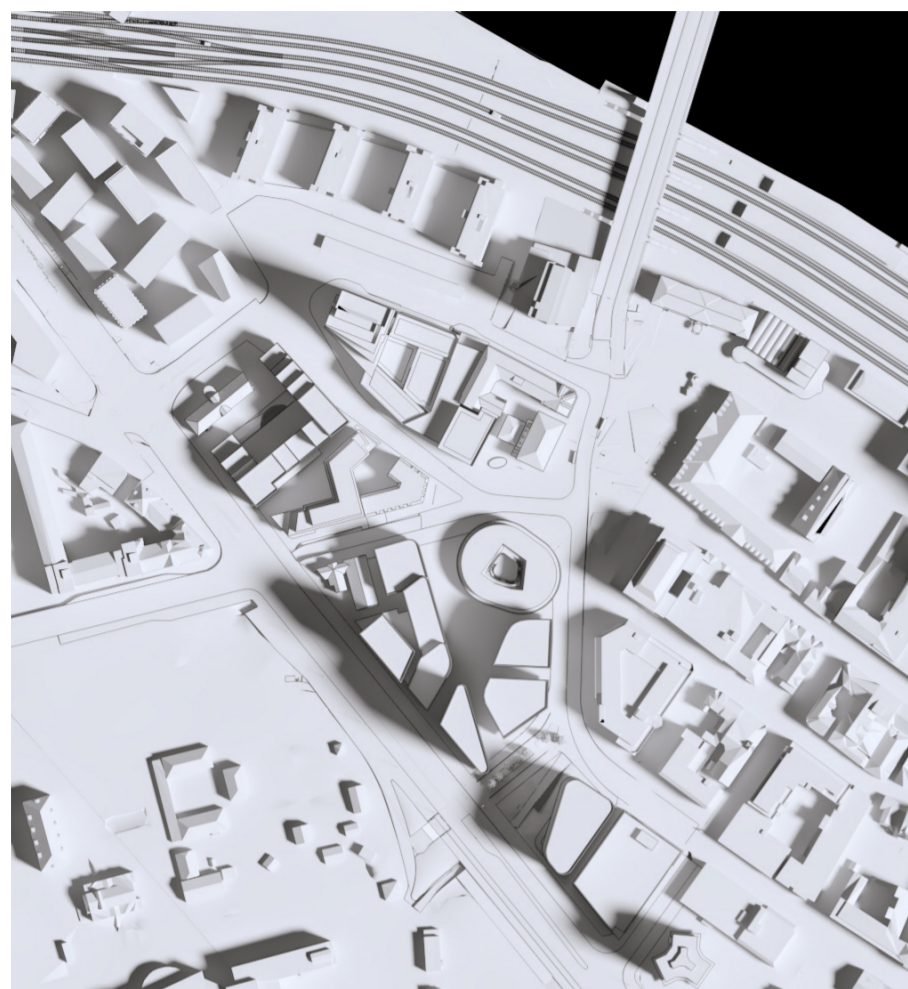
Samlet solpåvirkning gjennom dagen

Veitrasè avviker delvis fra dagens løsning

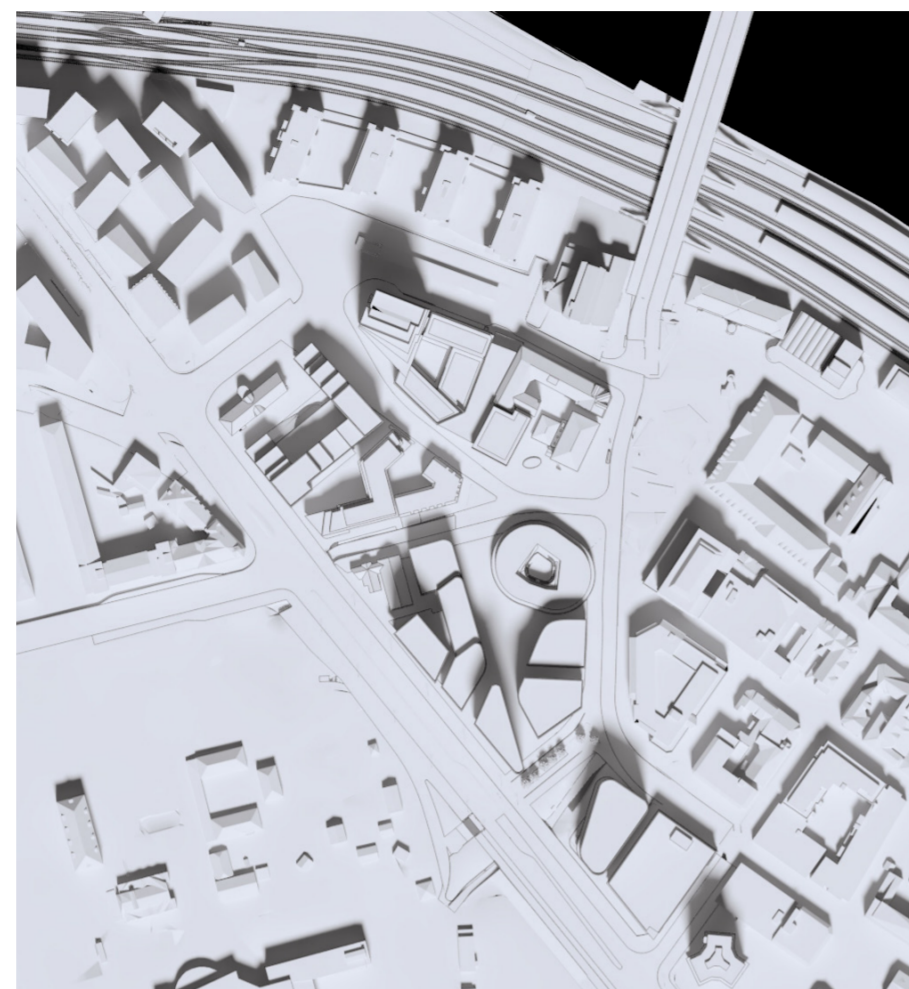


# Gatebruk og byliv Solkvaliteter 21. Juni

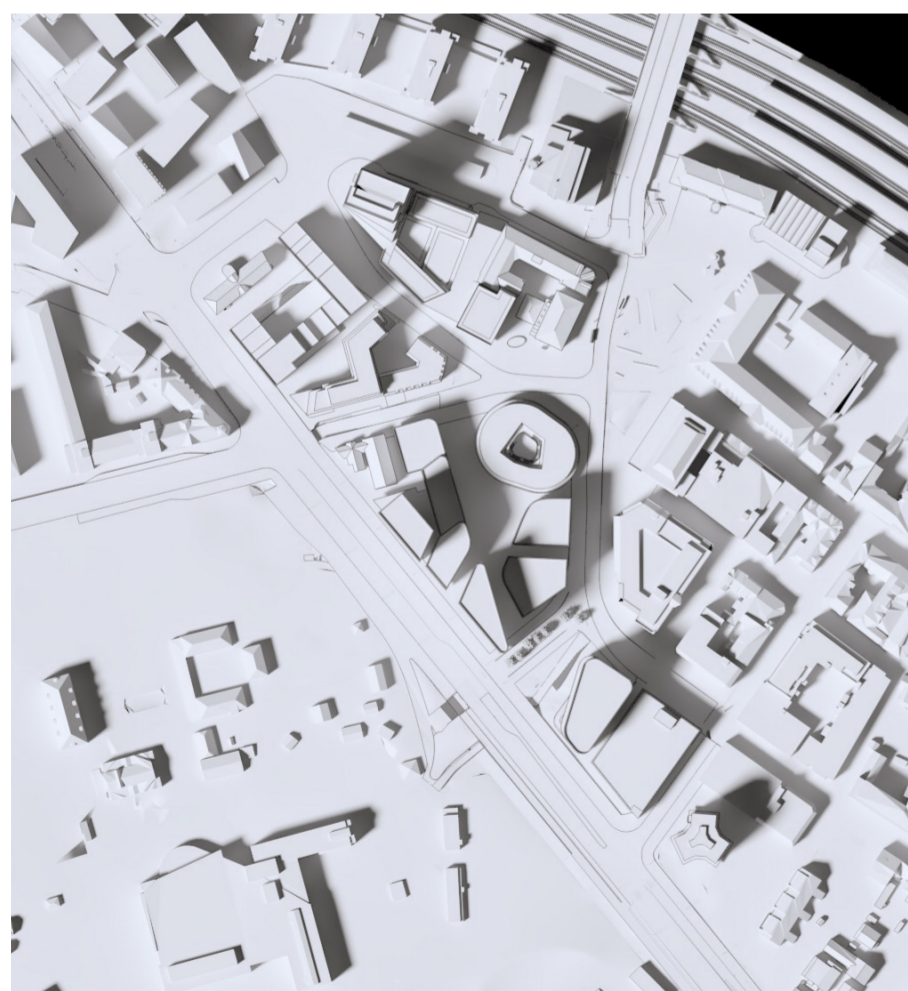
solstudiene viser volum Ambassadeur alt. A



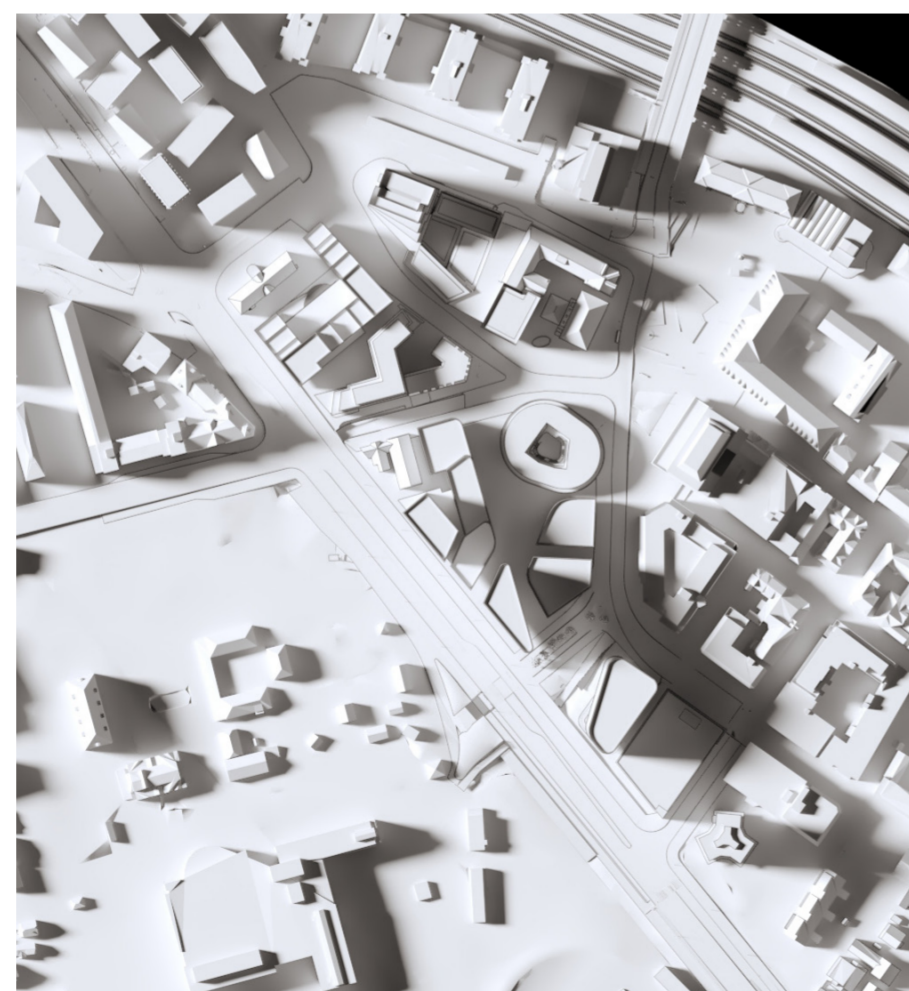
Kl. 09.00



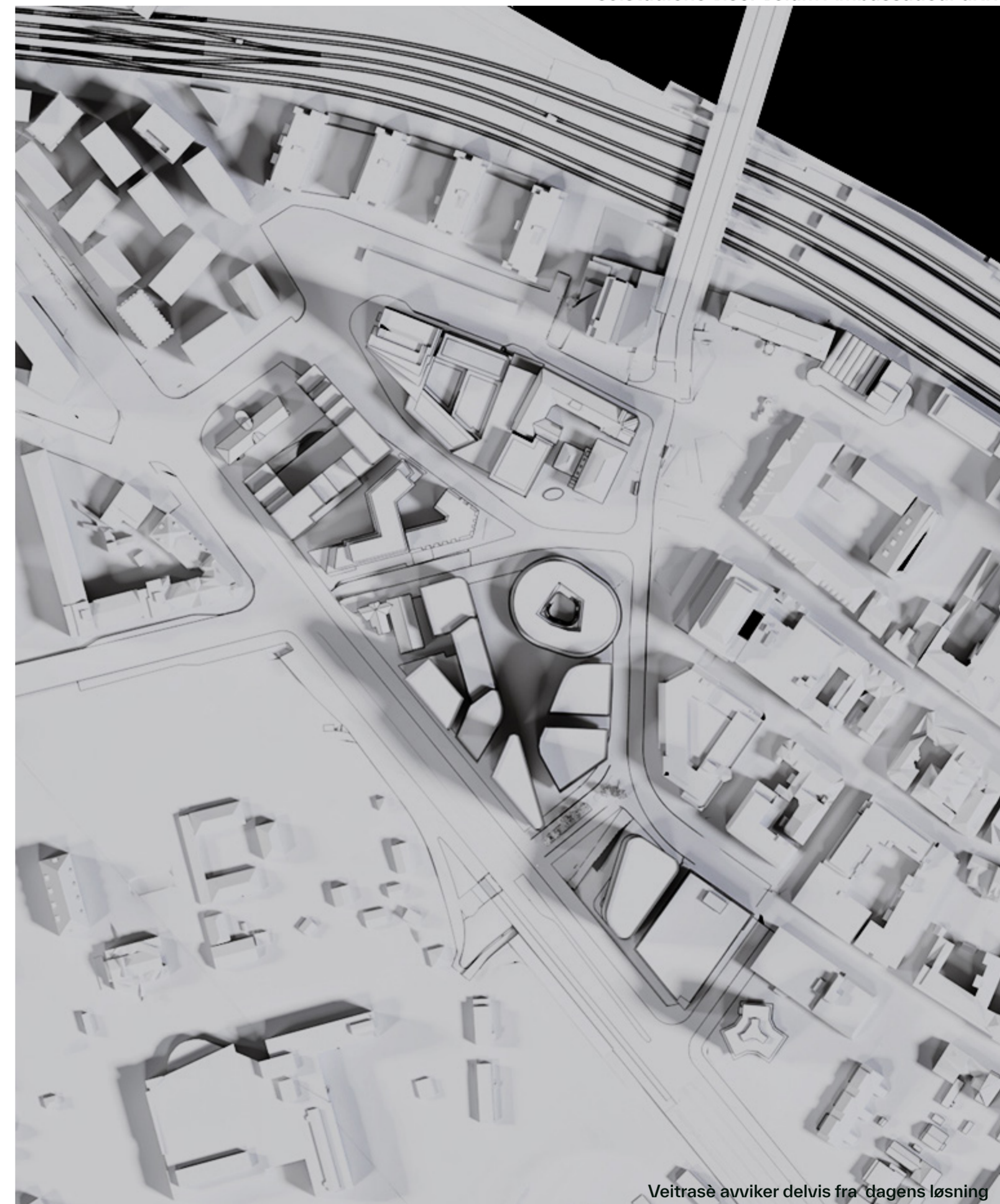
Kl. 12.00



Kl. 15.00



Kl. 18.00



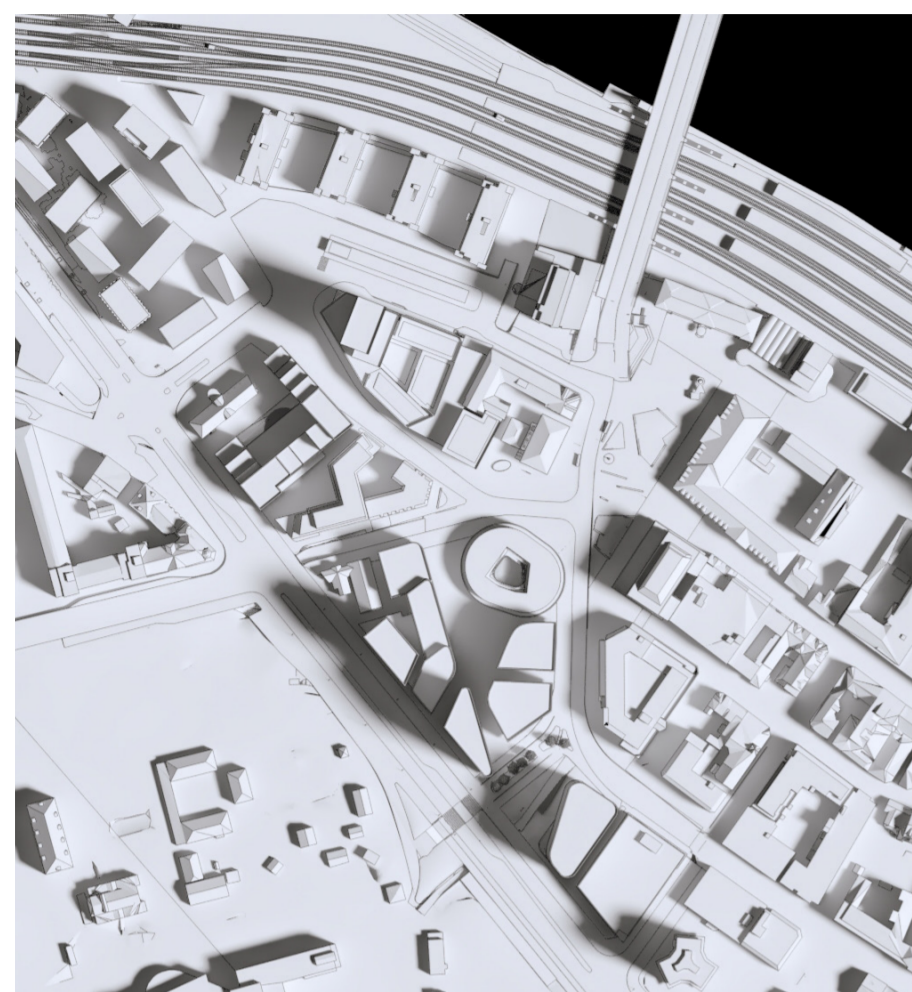
Veitrase avviker delvis fra dagens løsning

Samlet solpåvirkning gjennom dagen

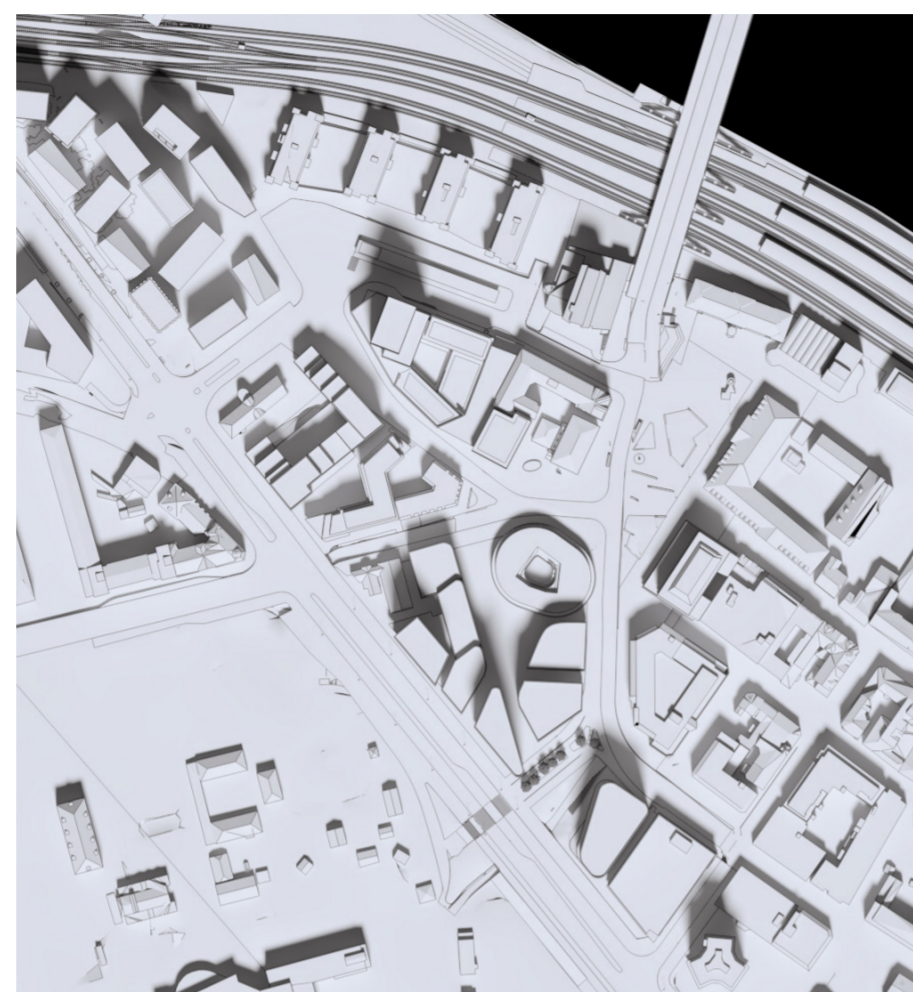


# Gatebruk og byliv Solkvaliteter 21. Juni

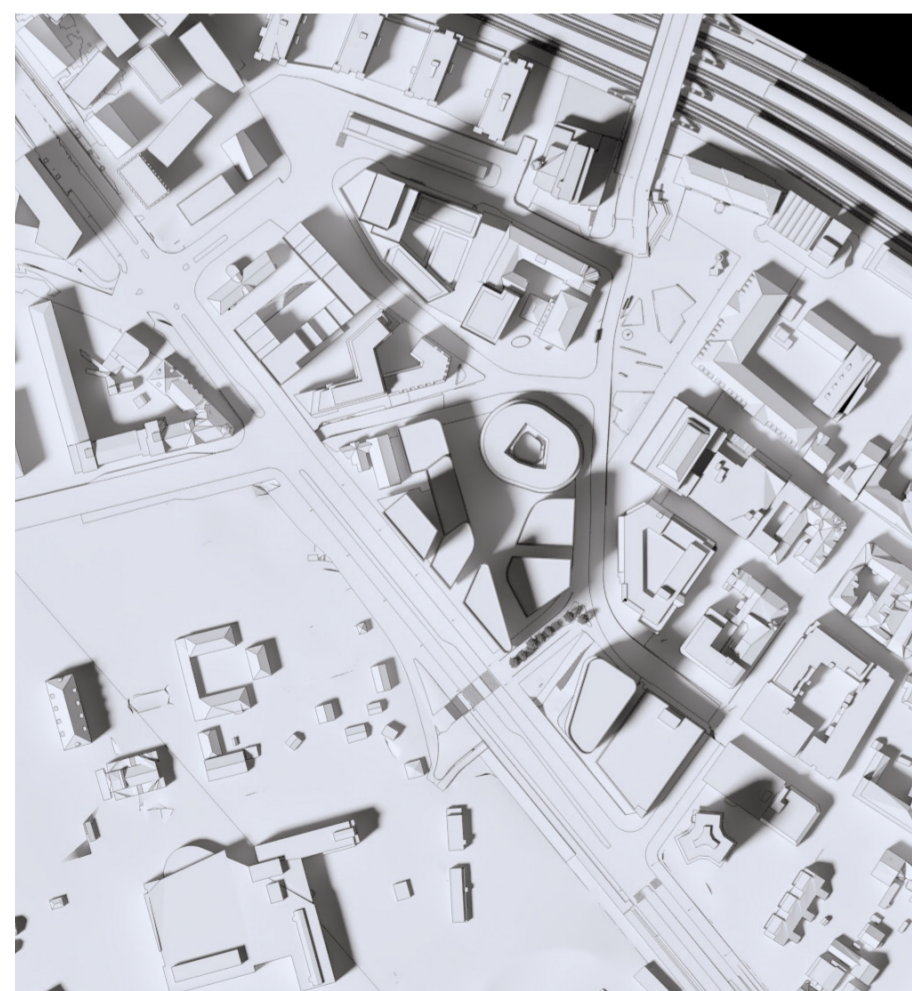
solstudiene viser volum Ambassadeur alt. B



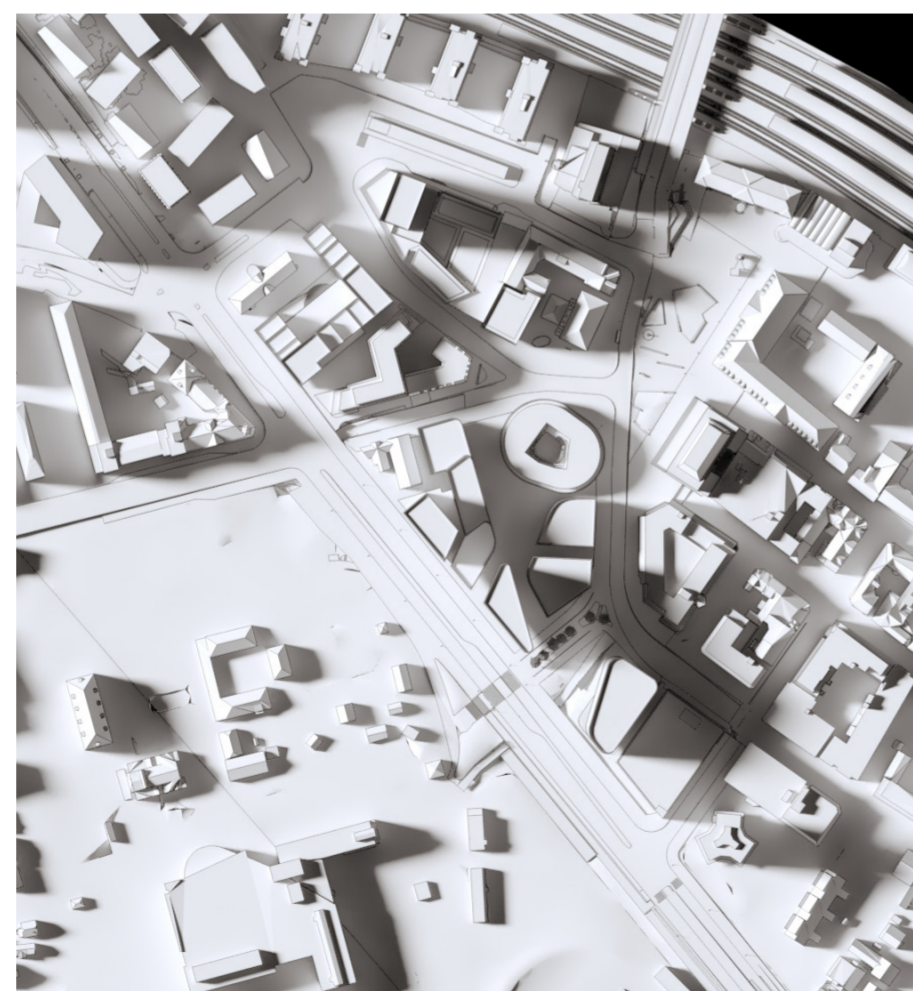
Kl. 09.00



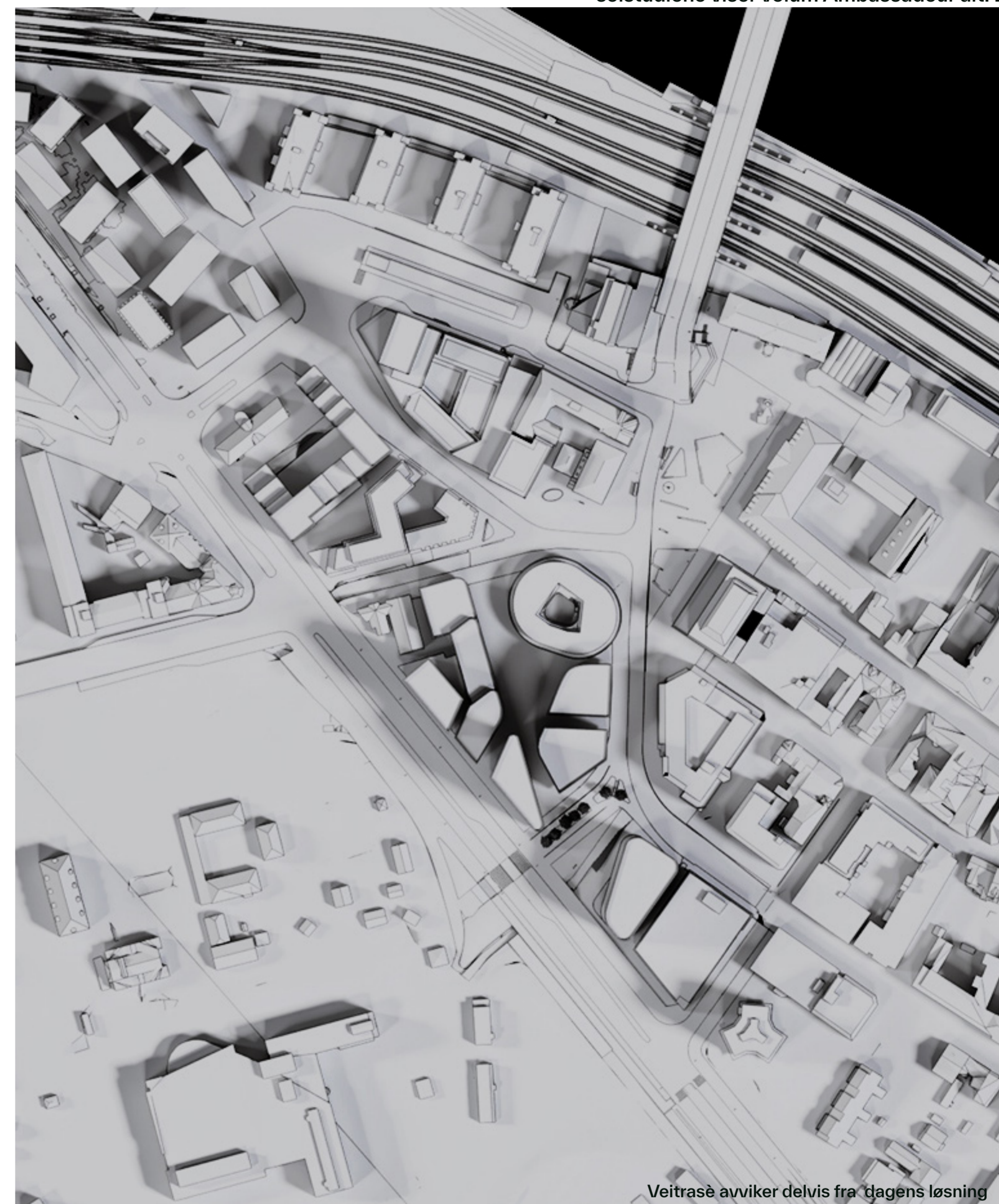
Kl. 12.00



Kl. 15.00



Kl. 18.00



Samlet solpåvirkning gjennom dagen

Veitrase avviker delvis fra dagens løsning





Det nye byrommet i Victoriakvartalet inneholder utadrettet næring i bebyggelsens første og andre etasje. Byrommet blir tilgjengelig for byens befolkning og være supplerende til øvrige etablerte plasser i forbindelse til Strømsø Torg

Illustrasjon: Solli Arkitekter AS





Byform

# Programmering og tetthet

Mulighetsstudiet illustrerer en helhetlig planlegging av funksjoner og tiltak i forbindelse med by- og gaterom.



Dagens arealoversikt Plan 01:

Butikk	1500
Servering	500
Kontor	200
Hotell	500
Konferanse	0
Parkering	0
<b>Totalt:</b>	<b>2 700</b>

Ny arealoversikt Plan 01:

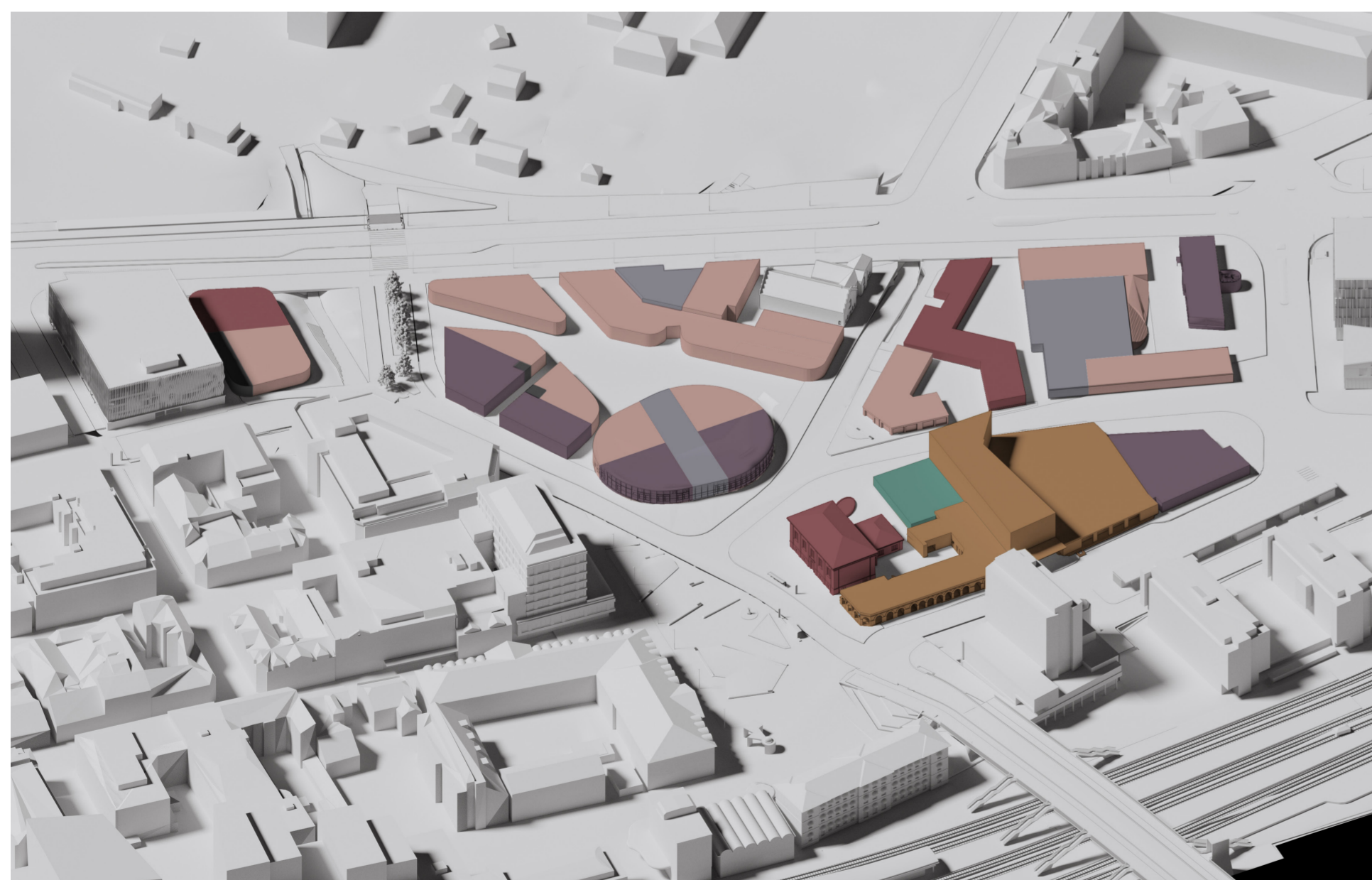
Handel	5700
Servering	4350
Kontor	1000
Hotell	1500
Konferanse	230
Parkering	1000
<b>Totalt:</b>	<b>13 780</b>

**40% Handel**  
**35% Servering**

Plan 01

Ny bebyggelse på Strømsø skal bidra til knutepunktet og styrke gatelivet. For å gi fotgjengere mer opplevelseskvaliteter kreves et mangfold av tilbud og service på gateplan. Fasader og tilliggende funksjoner må utformes med tanke på dette. Utadrettet virksomhet er en forutsetning i de områder som ønsker høyest aktivitet.

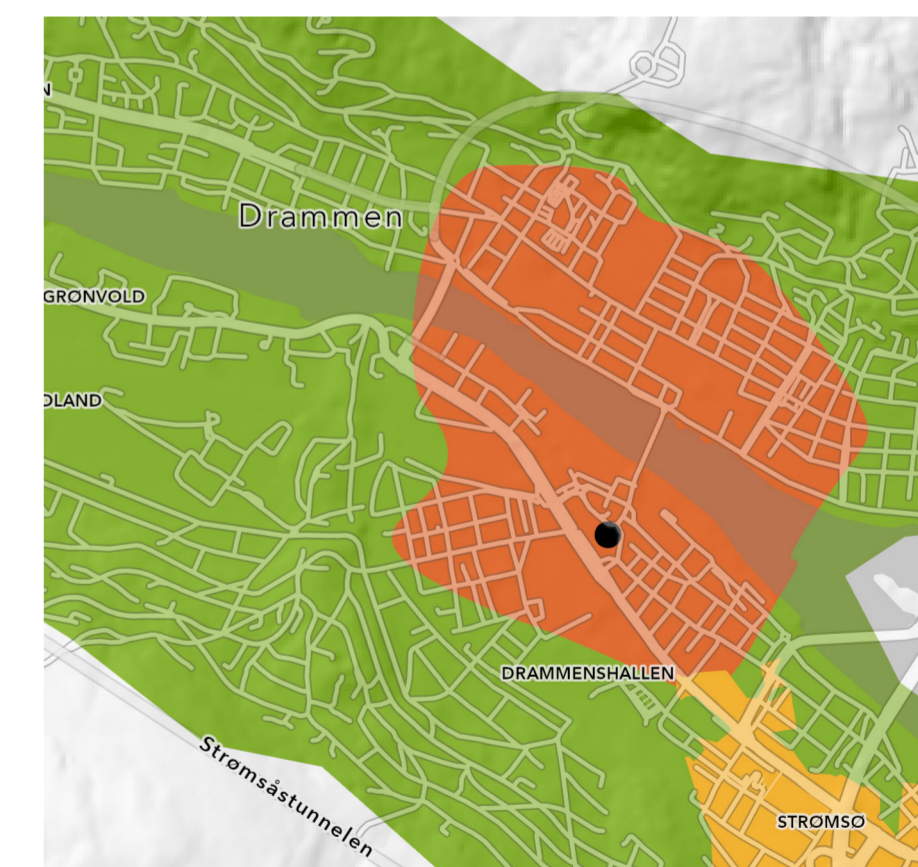
Strømsø torg er bydelens mest sentrale byrom. Det er i tilknytning til dette byrommet det skal stilles høyest krav til god programmering i gateplan. Gaterom i forlengelse av Strømsø torg skal støtte opp om visjoner for byliv og programmeres med fokus på dette.



### ABC prinsippet

Analyse utarbeidet av Asplan Viak i forbindelse med ny arealplan har kartlagt områder særlig egnet for næringer i henhold til ABC prinsippet. Knutepunktet på Strømsø er et naturlig område for A-næringer.

- Handel
- Servering
- Kontor
- Hotell
- Bolig
- Konferanse
- Logistikk



Illustrasjon: Nærings- og arbeidsplasslokalisering i Drammen, Asplan Viak AS



## Dagens totale arealoversikt:

Butikk	1500
Servering	500
Kontor	6 200
Hotell	10 500
Bolig	0
Konferanse	500
Parkering	3400
<b>Totalt:</b>	<b>22 600</b>

## Ny total arealoversikt:

Butikk	5 670
Servering	4 350
Kontor	45 350
Hotell	15 800
Bolig	19 370
Konferanse	2 530
Parkering	2 635
<b>Totalt:</b>	<b>95 700</b>

**+ 2000 arbeidsplasser  
+ 200 boliger  
+ 100 hotellrom**

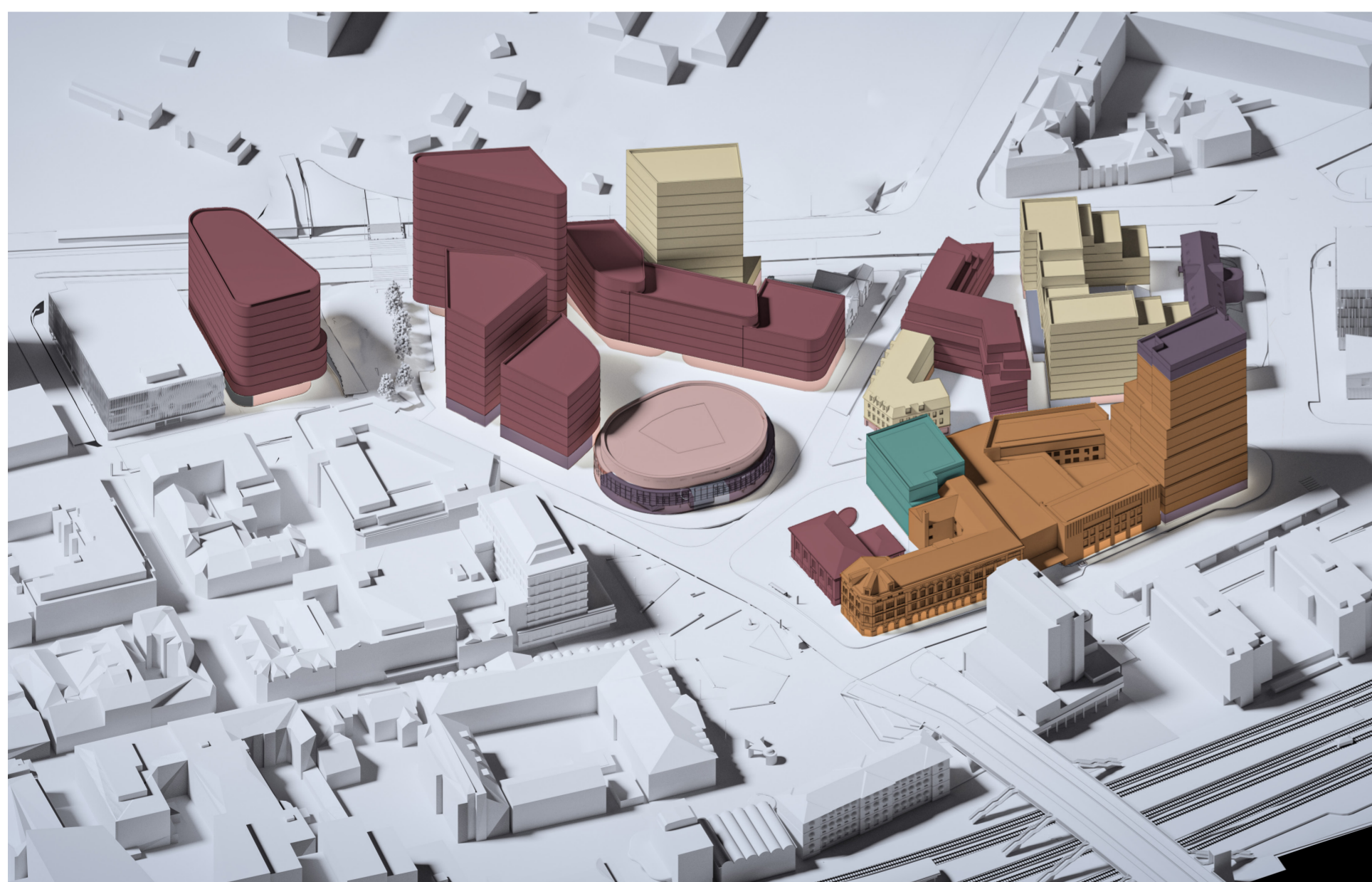
**45% Kontor  
15% Hotell  
20% Bolig**  
6% Handel  
5% Servering

## Totalt

Ny bebyggelse på Strømsø skal bidra til økt attraktivitet og aktivitet gjennom hele døgnet. For å oppnå dette må det utvikles bebyggelse som innhar varierte funksjoner, og fleksibilitet til å tilpasse seg endringer over tid.

Funksjoner må styrke knutepunktet og bidra til at byens rom aktiviseres. Funksjoner må henvende seg til ulike aldersgrupper, med ulike behov og til ulike tider.

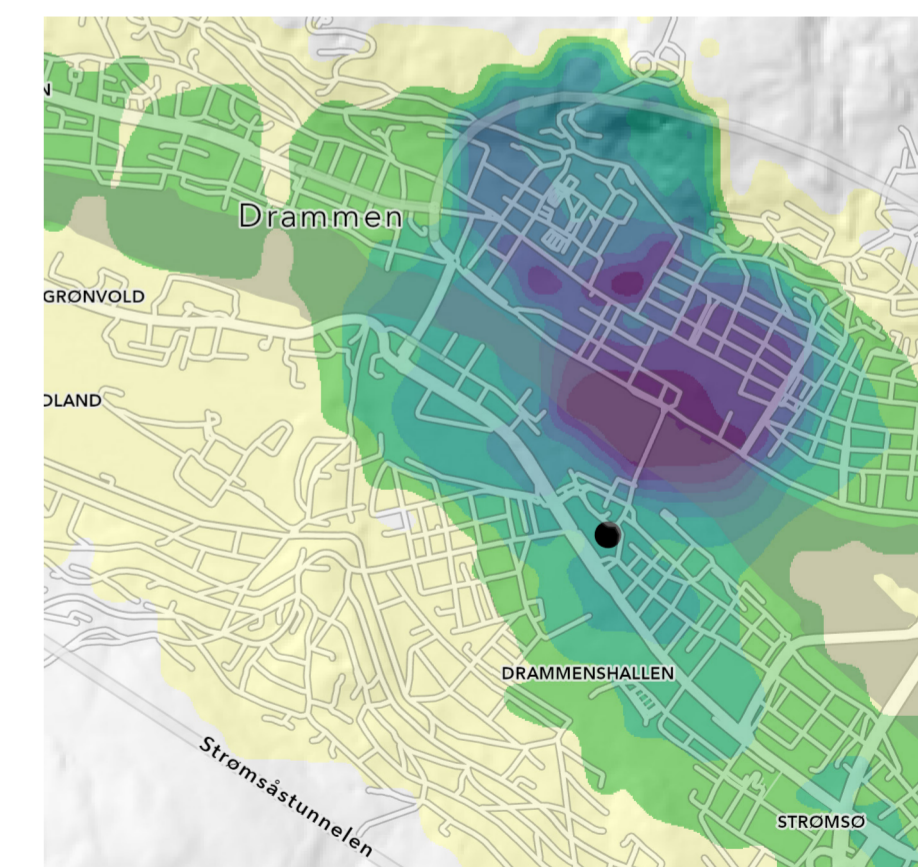
Bebyggelsen angitt i mulighetsstudien vil kunne generere ca. 2000 nye arbeidsplasser, 200 nye boliger og 100 nye hotellrom.



## Arbeidsplass tetthet

En gjennomgang av nærings- og arbeidsplasslokalisering i Drammen påpeker et utnyttet potensiale særlig for A-næringer ved Strømsø sentrum. Drammen har i tillegg en ubalanse av arbeidsplasser i forhold til knutepunktet.

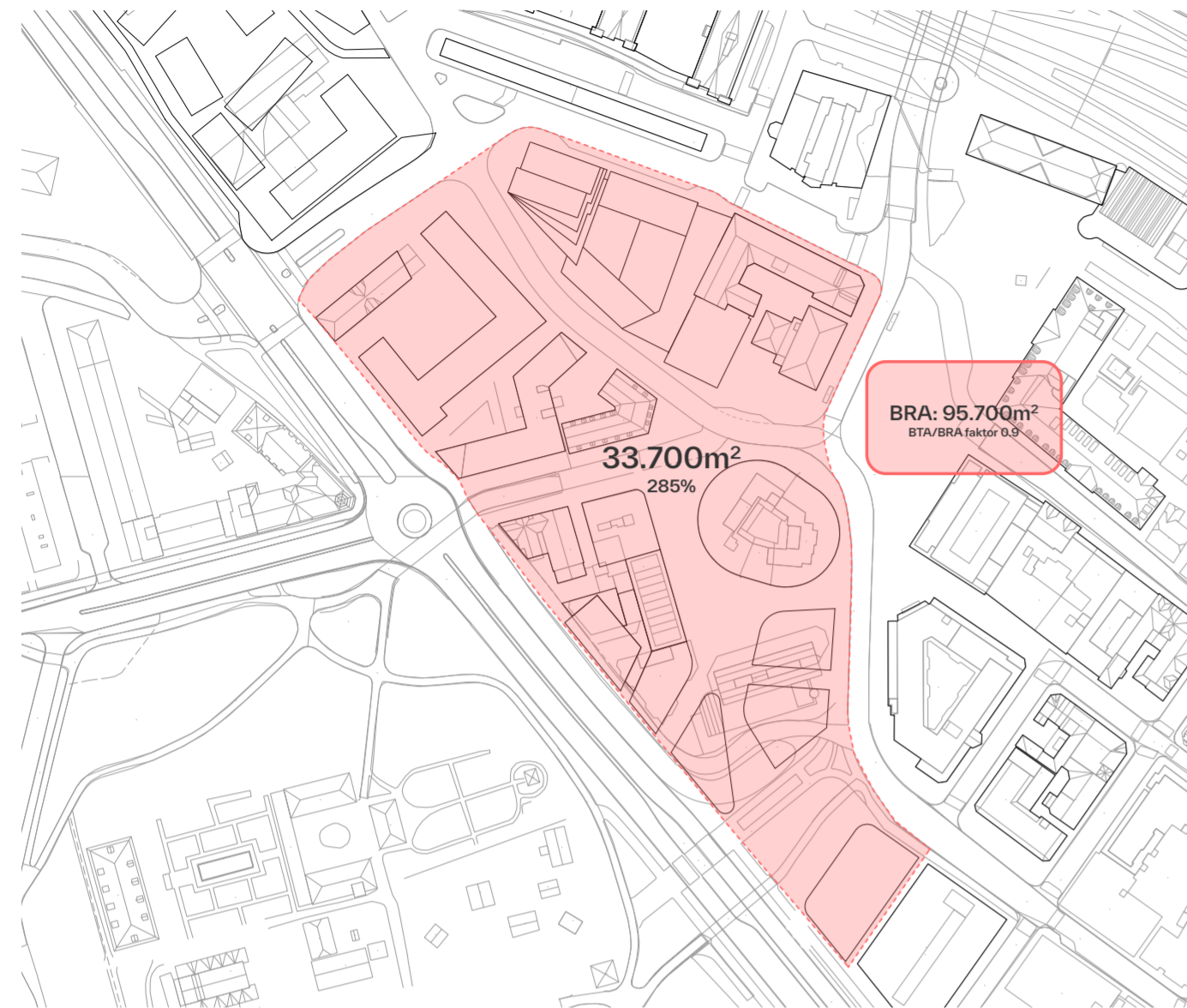
- Handel
- Servering
- Kontor
- Hotell
- Bolig
- Konferanse
- Logistikk



Illustrasjon: Nærings- og arbeidsplasslokalisering i Drammen, Asplan Viak AS



### %-BRA Utnyttelse samlet



### Utkast til inndeling av planområder



### Utnyttelse:

Utnyttelse innfor de enkelte definerte byggeområdene innenfor mulighetsstudiet.

$$\text{BRA bebyggelse} \times 100 = \text{Utnyttelse}$$

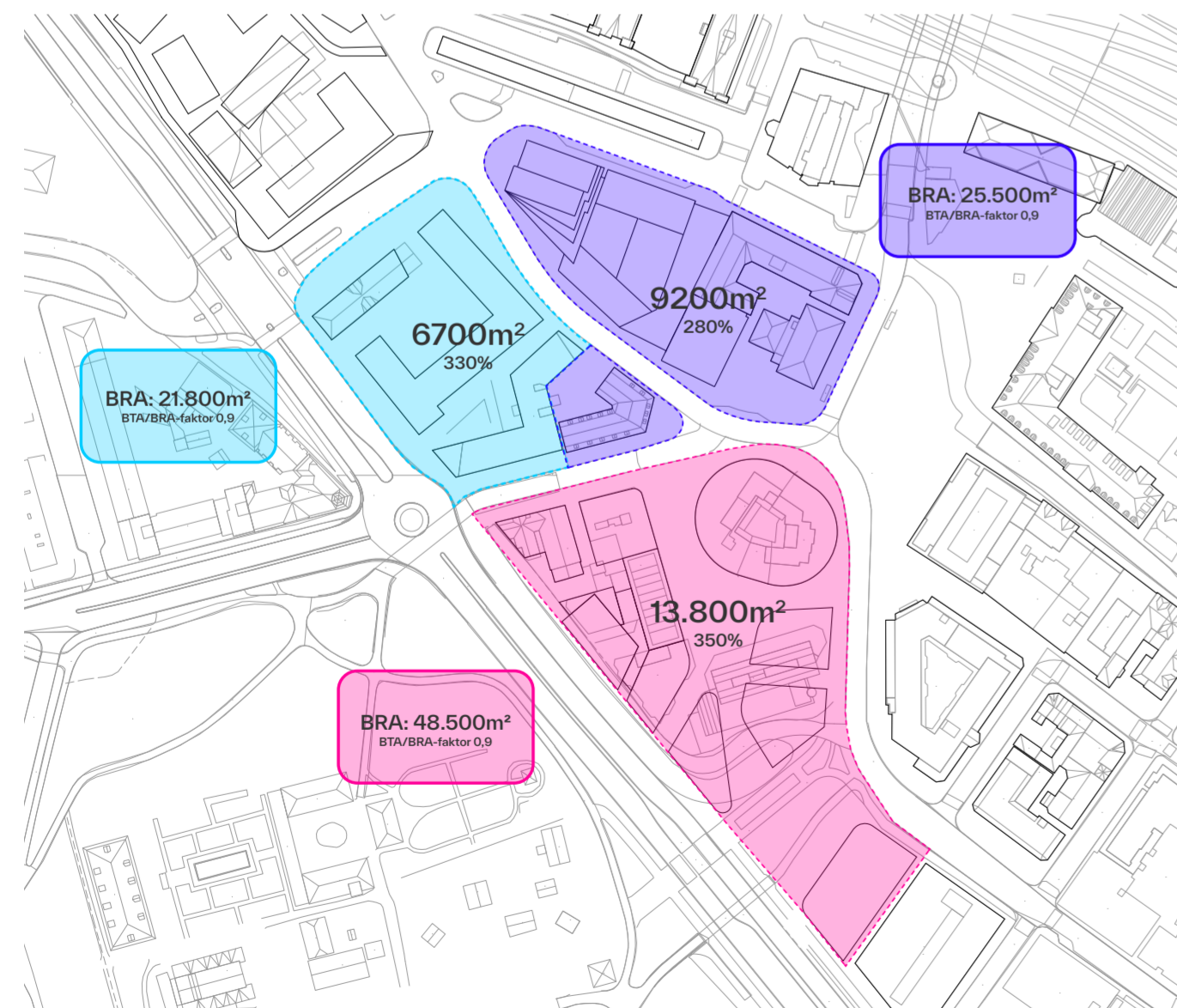
Areal felt

Tetthet er vurdert opp mot tilsvarende sentrumsnære situasjoner i Oslo. Områdetype 2 for Oslo vurderes relevant som sammenligningsgrunnlag og angir et spenn fra 250-400%.

For mulighetsstudiet er utnyttelse testet mot en teoretisk avgrensning i forhold til naturlig inndelte felter og samlet. I alle tilfeller virker 300-400% å være en riktig utnyttelsesgrad.

Pågående plan:  
Tordenskjoldsgate 2

### %-BRA Utnyttelse per felt



- Felt A:  
Strømsø United + Baptistkirken
- Felt B:  
Utstillingsplassen AS + Norges Bank
- Felt C:  
Union Eiendom

### Arealoversikt Mulighetsstudie 140323

TORGEIR VRAAS Plass	AMBASSADEURKVARTALET	VICTORIAKVARTALET	SAMLET
Felt (ca.) 13800 m²	Felt (ca.) 9200 m²	Felt (ca.) 6700 m²	33700
Eksisterende areal BRA: (Globus + Baptistkirken) 4900 m²	Eksisterende areal BRA: (Victoriagåden + Bankenbygget) 2400 m²	Eksisterende areal BRA: (Husbanken+KEFAS) 5580 m²	
<b>NYBYGG</b>	<b>NYBYGG</b>	<b>NYBYGG</b>	<b>BRA</b>
Næring (Andel 80%) 28000 m²	Hotell 15800 m²	Handel 2970 m²	
Tordenskjoldsgate 2 (Pågående plan) 8600 m²	Konferanse 2530 m²	Bolig 8460 m²	
Bolig (Andel 20%) 7000 m²	Servering 2350 m²	(+) boligareal 2 etasjer. Ca. 2250 m²	
<b>43600 m²</b>	Handel 700 m²	(+) areal parkering 1 etasje til næring 975 m²	
	Parkering 1660 m²	Husbanken: (+2 ekstra etasjer) 1080 m²	
	<b>23040 m²</b>	(+) 1 ekstra etasje 450 m²	
		<b>16185 m²</b>	
<b>Totalt BTA 53350 m²</b>	<b>Totalt BTA 27984 m²</b>	<b>Totalt BTA 24377 m²</b>	
<b>Total BRA 48500 m²</b>	<b>Total BRA 25440 m²</b>	<b>Total BRA 21765 m²</b>	<b>95705</b>
<b>Utnyttelse BRA 351 %</b> (BRA/Felt * 100)	<b>Utnyttelse BRA 277 %</b> (BRA/Felt * 100)	<b>Utnyttelse BRA 325 %</b> (BRA/Felt * 100)	<b>284 %</b>



Byform

# Mobilitet

Strømsø sentrum - Flere folk færre biler



- Frikjøpsavtale for sykkelparkering nødvendig for å nærme seg nye krav
- Noe mer styring av de ulike trafikantgruppene for å øke andelen myke
- Nye snarveier og attraktive byrom
- Mobilitetshus og digitalt fordelsprogram sentrale i endringsprosessen

I dette dokumentet foreslås løsninger på kort og lang sikt på flere av temaene. Lang sikt er merket og ment som innspill til diskusjon.

Se gjerne vedlegget Mobilitetsplan.



Det skal bli enklere og bedre å gå, sykle og bruke kollektivtransport.

### Prinsipper til grunn

- Etterstrebe å gjøre det bedre å gå, sykle og bruke kollektivtransport, enn privatbil.
- Omdisponere areal fra parkeringsplasser for privatbiler til sykkelveier og torg.
- Dempe konflikter mellom trafikantgrupper innenfor planområdet. Dette er mer aktuelt enn å lete etter mer effektivisering.
- Vekke sjåførere, gående og syklende fra fokus på egen effektivitet, til fokus på hverandres trygghet.
- Ikke blande harde og myke trafikantgrupper, så langt det er mulig.
- Forenkle og styre hvor hver enkelt trafikantgruppe hører til, i noe større grad enn i dag, for å imøtekomme forventet økning i antall syklistene og gående.
- Foreslå løsninger som har bærekraftige forretningsmodeller.

Med den økende rollen elsykkel med høy verdi antas å spille i å redusere privatbilandelen, blir sykkelparkering av ulik type svært viktig. Drammen kommunes nye krav til sykkelparkering i nye prosjekter er i så måte gode, men har vist seg vanskelig å etterkomme i prosjektene. De nye kravene vil tilsi 2500-3000 sykkelparkeringsplasser, i praksis én hel etasje i hver bygning i prosjektene. Ambassadeurkvartalet har planlagt sykkelparkering i egen kjeller, Lothekkvartalet bygger inn høykvalitets sykkelparkering for sine beboere i hjørnene av hver etasje, i tillegg til muligheter i kjeller. Ut over dette foreslår grunneierne heller å gå sammen om å sentralisere døgn-, heldags- og besøksparkering for sykkel i et dedikert mobilitetshus, gjennom en frikjøpsordning skrevet inn i utbyggingsavtalene.

### Hovedgrep

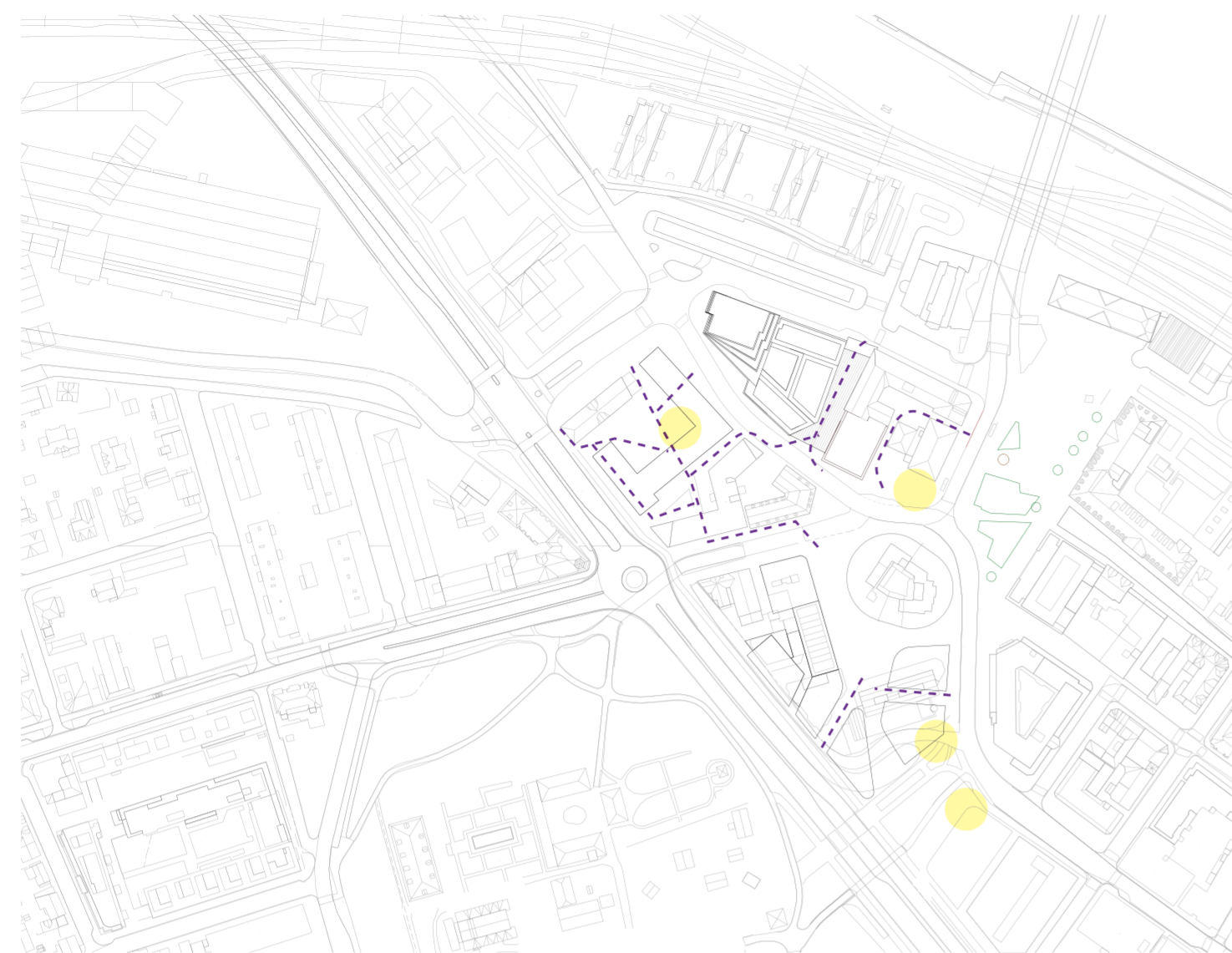
- Fjerne parkeringsplasser for privatbil langs Globusgården, utenom HC.
- Dagens to parkeringsplasser langs Bjørnstjerne Bjørnsonsgate fjernes, og erstattes med sammenhengende sykkelvei fra Blichsgate p-hus til Victoriakvartalet.
- Tilbaketrukket og bedre tilrettelagt kømagasin for taxi (fasilitert av enkel visning av hvorvidt det er behov for påfyll av biler på torget).
- Heldags- og besøkende sykkelparkering, sykkel fasiliteter og delingsløsninger frikjøpt fra hvert enkelt prosjekt og samlet i et mobilitetshus på Strømsø.
- Et knippe svært synlige sykkelparkeringsløsninger («tårn») etableres i randsonen av Strømsø torg som identitetsmarkører, som portaler inn til det moderne knutepunktet.
- Lik markerende behandling av alle overgangssonene inn mot Strømsø torg.
- Blichsgate p-hus vurderes transformert til et parkeringshus der bildeling og samkjøring belønnes.

På lengre sikt, eller til diskusjon:

- rette ut busstraséen tvers over Strømsø torg,
- elektronisk hastighetsbegrensning av bussen til 20km/t,
- flytte bussholdeplass G lenger ut på torget og gir bedre plass mellom ventende passasjerer og Norges Bank.
- flyttes hovedoppstillingsplass for taxi til utenfor togstasjonens utgang på østsiden

På denne måten får gående mer naturlig dedikerte soner, syklistene vekkes og styres noe mer enn i dag og bussen hastighetsbegrenses. I sum, en generell oppstramming av shared space på Strømsø torg.





Nye gangforbindelser



Nettverk for gående

Strømsø er både et knutepunkt og et samlende opplevelses-senter. Å gå er en transportform som åpner for inntrykk. Å gå skal være effektivt og interessant. Prosjektene rommer denne dualismen ved å åpne for forenklinger på tvers av områdene og aktiverer nye flater på bakkeplan. Det skapes nye passasjer, både under tak og åpen himmel, og dermed nye attraktive byrom.

### Nye passasjer for gående:

- Gjennom Victoriakvartalet rutes gående fra de nye prosjektene på Godsløkkka og Grønlandskvartalet inn til opplevelser og holdplasser på torget, via nye portaler.
- De nye bygningene foreslått rundt Torgeir Vraas plass skaper nye muligheter mellom plassen og kommende sykkelvei langs Bjørnstjerne Bjørnsonsgate og inn mot Strømsø torg.
- Ambassadeurkvartalet tilrettelegger for gjennomgang under tak fra Grønland til rutebilstasjonen.

På vei ut fra den nye åpningen i Husbankenbygget som prosjektet Victoriakvartalet foreslår, oppstår det potensielt en konflikt mellom gående på vei til Torgeir Vraas plass og syklende på vei langs forlengelsen av Konnerudgata opp fra undergangen til Museumsparken. På vegne av de gående, ønsker arbeidsgruppen at dette krysset styres.

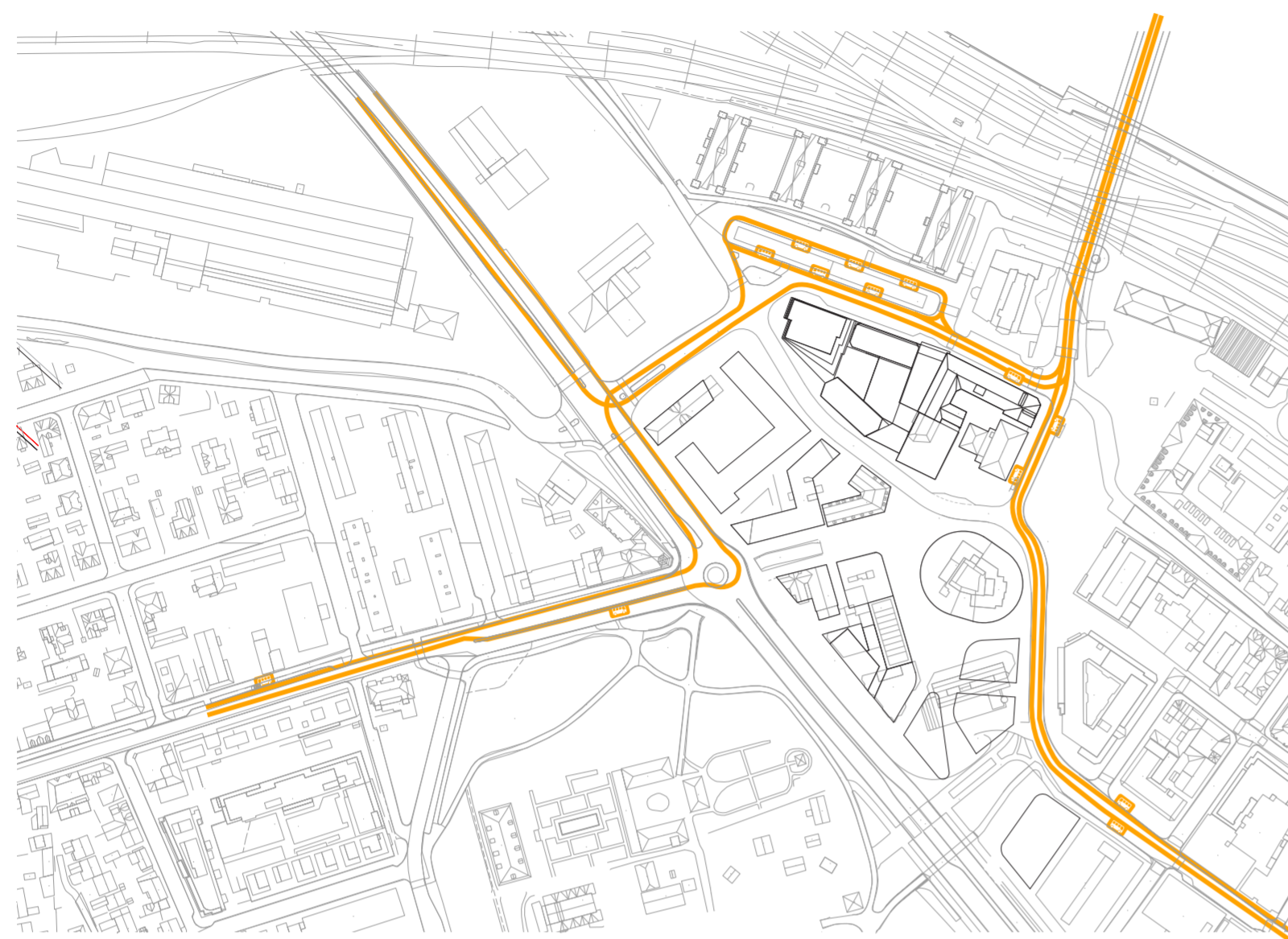
For syklister er dette en overgangssone mellom effektiv forflytning og felles avklaring mellom trafikanter - shared space. Her foreslår vi en fotgjengerovergang over sykkelfeltet. En markering av hierarkiet på akkurat dette punktet, en tydeliggjøring overfor sykkelistene at her må de bremse opp eller i det minste løfte blikket og bli orientert om potensielle gående, i trafikksikkerhetens navn. Om ikke dette fremstår som kritisk med dagens mengde syklist, er det viktig å tenke at ambisjonen er å tredoble antall personer på to hjul innen 2030.

Arbeidsgruppen foreslår å fjerne parkeringsplassene (utenom for forflytningshemmede) og legger ingen raske gjennomfartszoner igjennom Torgeir Vraas plass. Det foreslås forbud mot parkering av elektriske sparkesykler både på Torgeir Vraas plass og i byrommet som oppstår inni Victoriakvartalet, i tillegg til hastighetsbegrensning tilsvarende gågater ellers i byen.

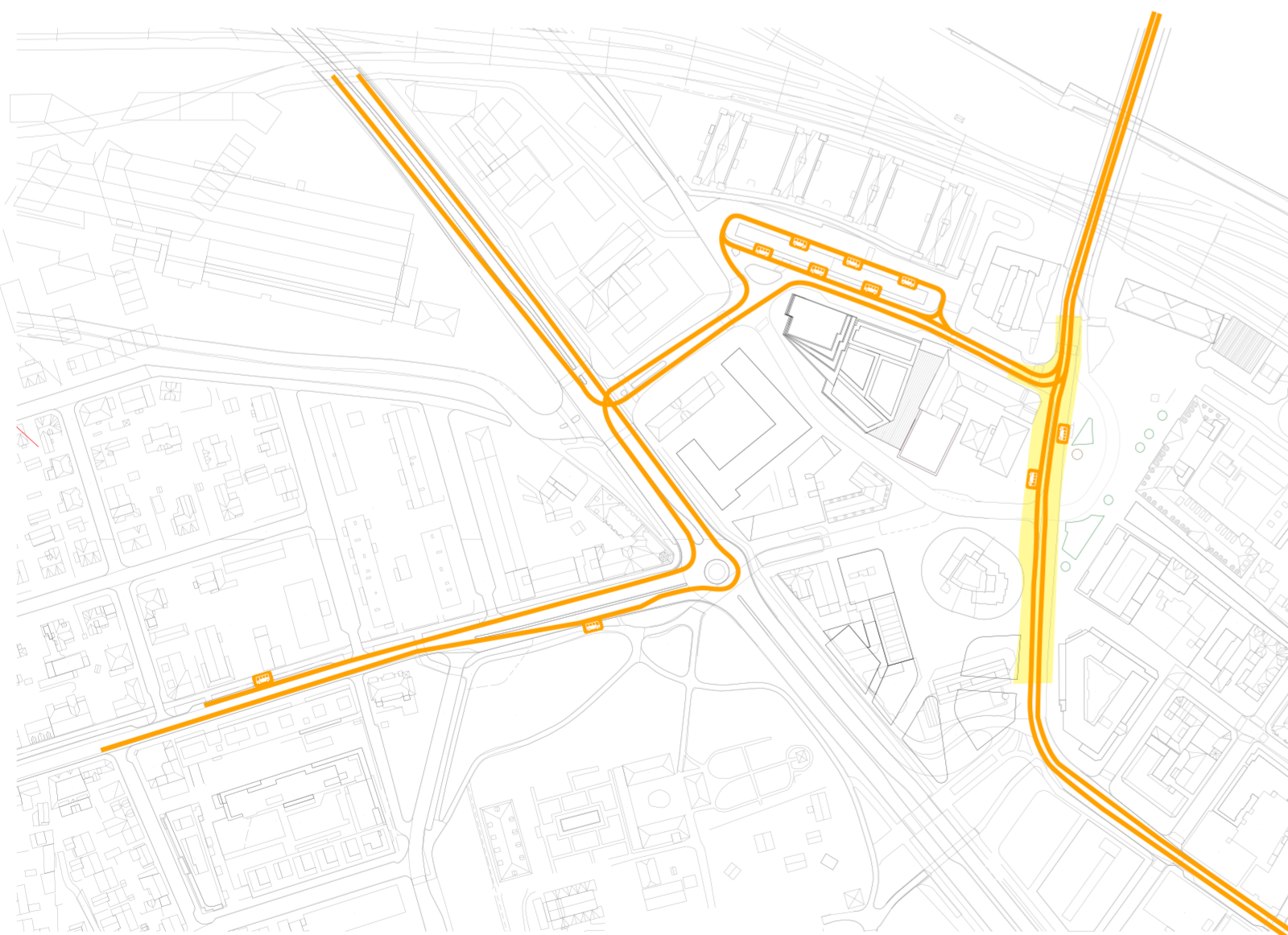
“

Å gå er en transportform som åpner for inntrykk.  
Å gå skal være effektivt og interessant.





Kollektivløsning på kort sikt



Kollektivløsning på lang sikt

Grunneierne rår verken over tog- eller bussholdeplasser og arbeidsgruppen er ydmyk overfor kompleksiteten i planlegging av kollektivruter.

De foreslåtte prosjektene i mulighetsstudien krever ingen endring i dagens kollektivruter.

Når det er sagt, er det betimelig å påpeke at buss på mange måter oppleves å dominere Strømsø torg. Når to leddbusser står stille ved sine holdeplasser blir det en ugjennomtrengelig vegg. Mange sier de opplever at bussen kjører for fort, og dens holdeplasser definerer hvor passasjerer venter. Verken gående eller syklister tør skubbe seg på bussen.

På lang sikt foreslås en kombinasjon av to grep som påvirker bussdriften på Strømsø torg:

- Elektronisk begrensning av hastigheten til 15-20km/t (ifølge TØI idéelt for shared space).
- Ny rettere busstrasé på tvers av torget.

Når nå rutebusser arver teknologi fra eksperimenteringen med selvkjørende busser (pilotert av Brakar blant annet på Bragernes), vil man både kunne ha elektronisk begrensning av hastigheten innenfor digitalt angitt sone (som vist) og ha automatisk stopp for myke trafikanter.

Et ytterligere langsiktig grep, vil være å rette ut traséen, og flytte bussholdeplass G lenger ut på torget i forhold til dagens plassering. Noe av bakgrunnen for dagens knekk i busstraséen over Strømsø torg, er å dempe farten til bussen. Dersom hastighet begrenses digitalt, blir fysiske hindringer overflødig. Ny rettere trasé vil ligge tettere på fontenen, men vil frigi plass til Norges Bank.

Det vil gi rom til mer aktiv bruk av plassen foran og ved siden av Norges Bank, som kan få en mer aktiv fasade enn den har i dag, og samtidig være en anledning til å skape en mer attraktiv holdeplass ute på torget, potensielt med venteearealer under tak. En rettere trasé åpner for litt mer styring av syklister inn i dedikerte ruter over torget, mens fotgjengere «presses» vennlig ut mot randsonen på begge sider av torget, der det er tryggest. Det gir et mer forståelig kryss på tvers av busstraséen, noe vi mener vi vil være en løsning som oppleves som mer trafikksikker og skalerer bedre i henhold til kommunens ambisjoner.

“

En optimalisert løsning for buss er vesentlig for et godt knutepunkt.



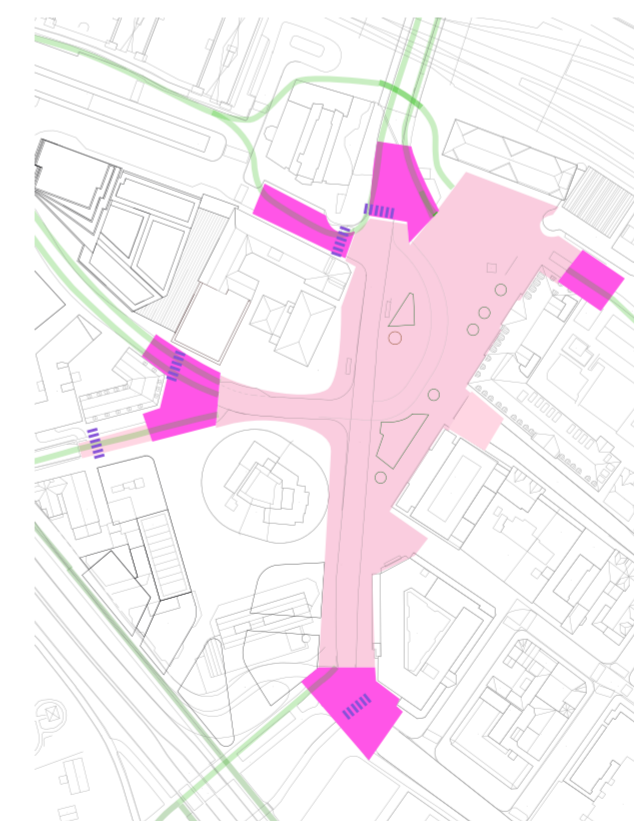
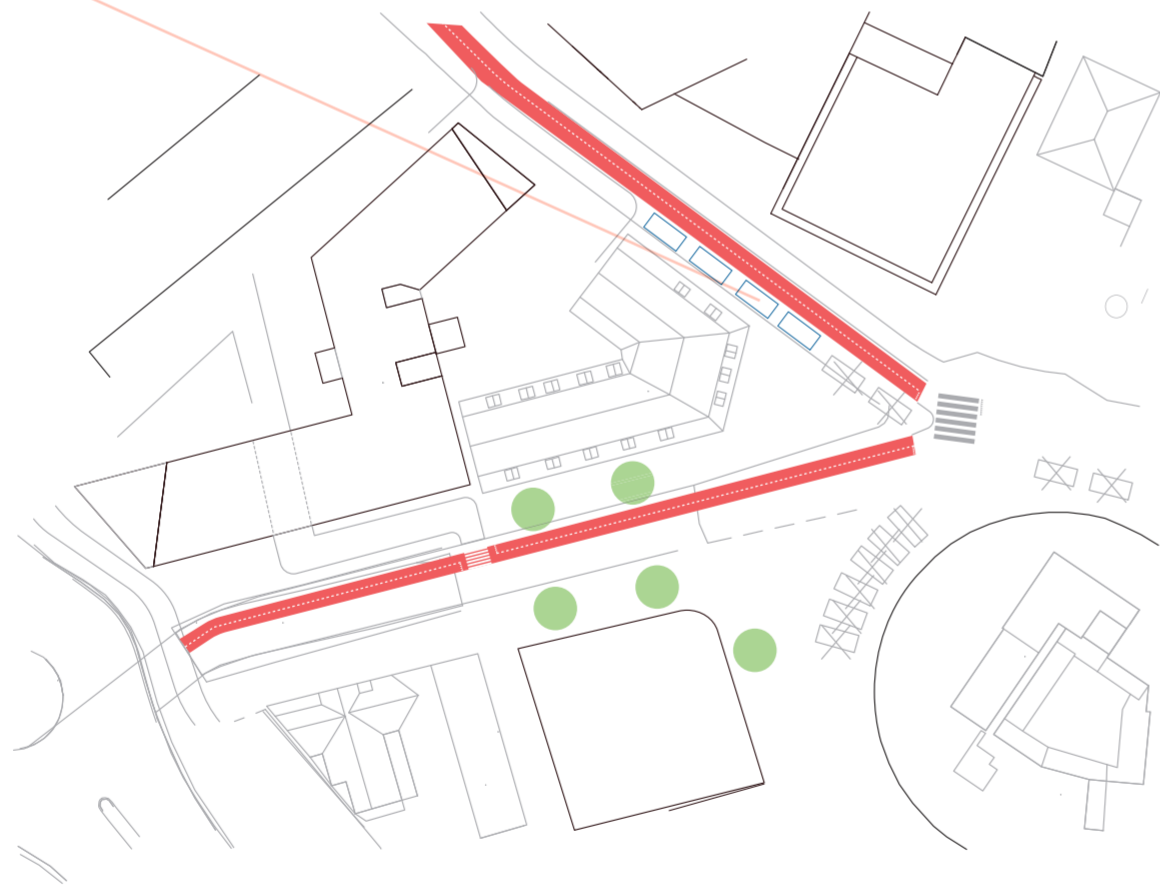


Prosjektene på Victoriakvartalet, Torgeir Vraas plass og Tamburgata ønsker å legge til rette for at sykkelvei fra krysset Jernbanegata/Kreftingsgate til krysset Bjørnstjerne Bjørnsonsgate/Tamburgata blir av en kvalitet tilsvarende den fra Drammenshallen og forbi Drammen VGS. Altså tilpasset unges måte å sykle på, på en strekning som mest sannsynlig vil bli relevant for barn og unge med tanke på planene for Godsløkka og Grønlandskvartalet, samt knytningen til Sundland og Papirbredden.

For å skape mer oversiktighet og trygghet for alle parter foreslås å:

- Fjerne parkerte biler (utenom HC) på Torgeir Vraas plass
- Begrense kømagasinet for taxi langs Grønland til ikke å ha to plasser ved siden av Globusgården.
- Tilrettelegge Grønland bedre for sykkel gjennom sykkelfelt i veibanen
- Utforme veikanten mot Victoriakvartalet slik at den gir bedre plass til kømagasin for taxi

Kømagasin for taxi



Markerte overgangssoner

### Løft blikket

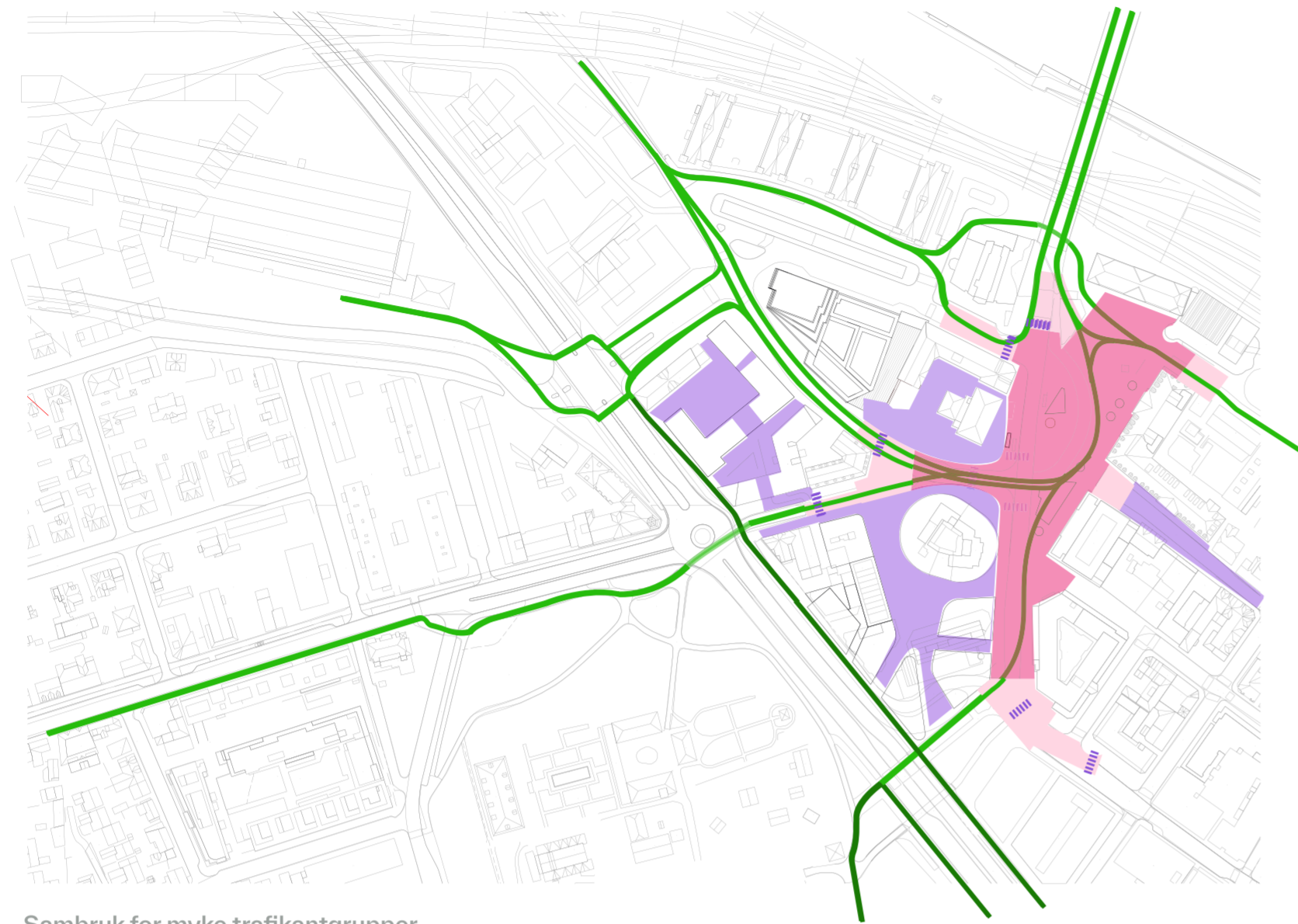
Alle overgangssonene mellom innfart og Strømsø torgs shared space bør behandles konsekvent med skilting og andre virkemidler, for å skape identitet og vaner.

“

Sykkelen er i økende grad et viktig transportmiddel i byen. Med elektrifisering senkes terskelen for sykling. Med ulike eie/leie varianter økes tilgjengeligheten ytterligere.







Sambruk for myke trafikantgrupper



Nytt potensiale for "Bankplassen"

### En diskre sykkeltrasé over torget

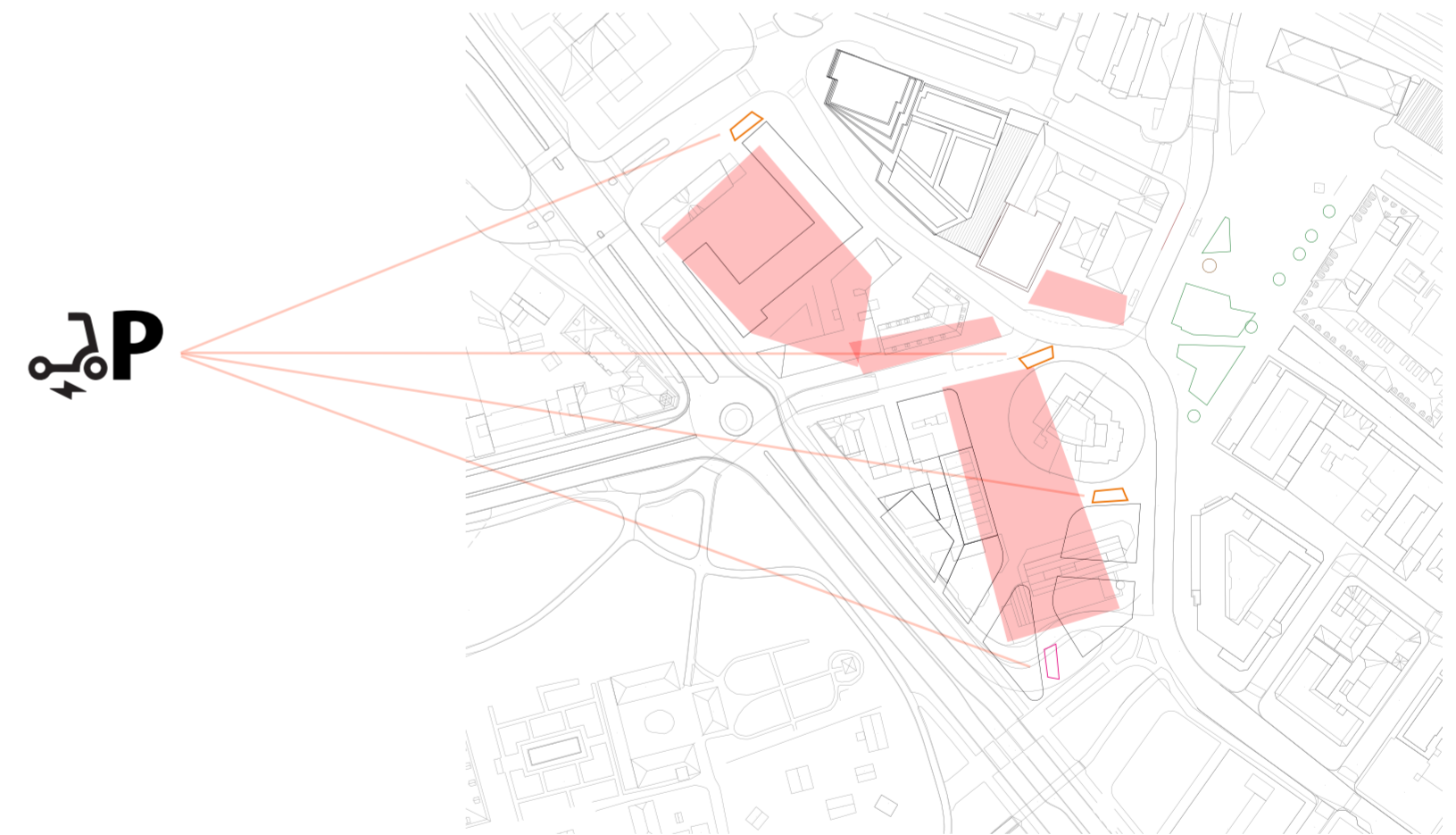
På lenger sikt, med endringen i balansen mellom trafikantgrupper som må komme, tror arbeidsgruppen det er nødvendig med mer styring av forventningene til hvor du hører hjemme på Strømsø torg. Som beskrevet ser foreslås å flytte bussholdeplassen foran Norges Bank lenger ut på torget, samt fjerne taxioppstilling fra torget og kømagasin fra Grønland.

Disse grepene åpner for bruk av arealet foran bankbygget knyttet til innholdet i bygningen, heller enn kun som venting på buss, eksempelvis bord, stoler og parasoller for serveringssted. Det blir da mindre naturlig å sykle langs bankbygget, men mer naturlig å gå. Det samme skjer utenfor Globusgården, dette arealet blir naturlig eiet av gående og stående.

Det som gjenstår mellom disse to nye flatene, blir en mer tydelig sykkeltrasé som møter ny rett busstrasé i et mer tradisjonelt forståelig kryss, og deretter går i slak bue rundt det sentrale torgområdet, før den splittes noe mer opp i retning over og under bybrua, samt togstasjonen.

### Mikromobilitet

Per i dag er det parkeringsforbud for sparkesykler der Grønland møter forlengelsen av Konnerudgata. Resten av Torgeir Vaas plass og det nye indre byrommet som skapes på Victoriakvartalet foreslås å ha det samme parkeringsforbudet, i tillegg til hastighetsbegrensning. Forlengelsen av Konnerudgata inn på Torgeir Vraas plass og Grønland bør ha parkeringsforbud men ikke hastighetsbegrensning.

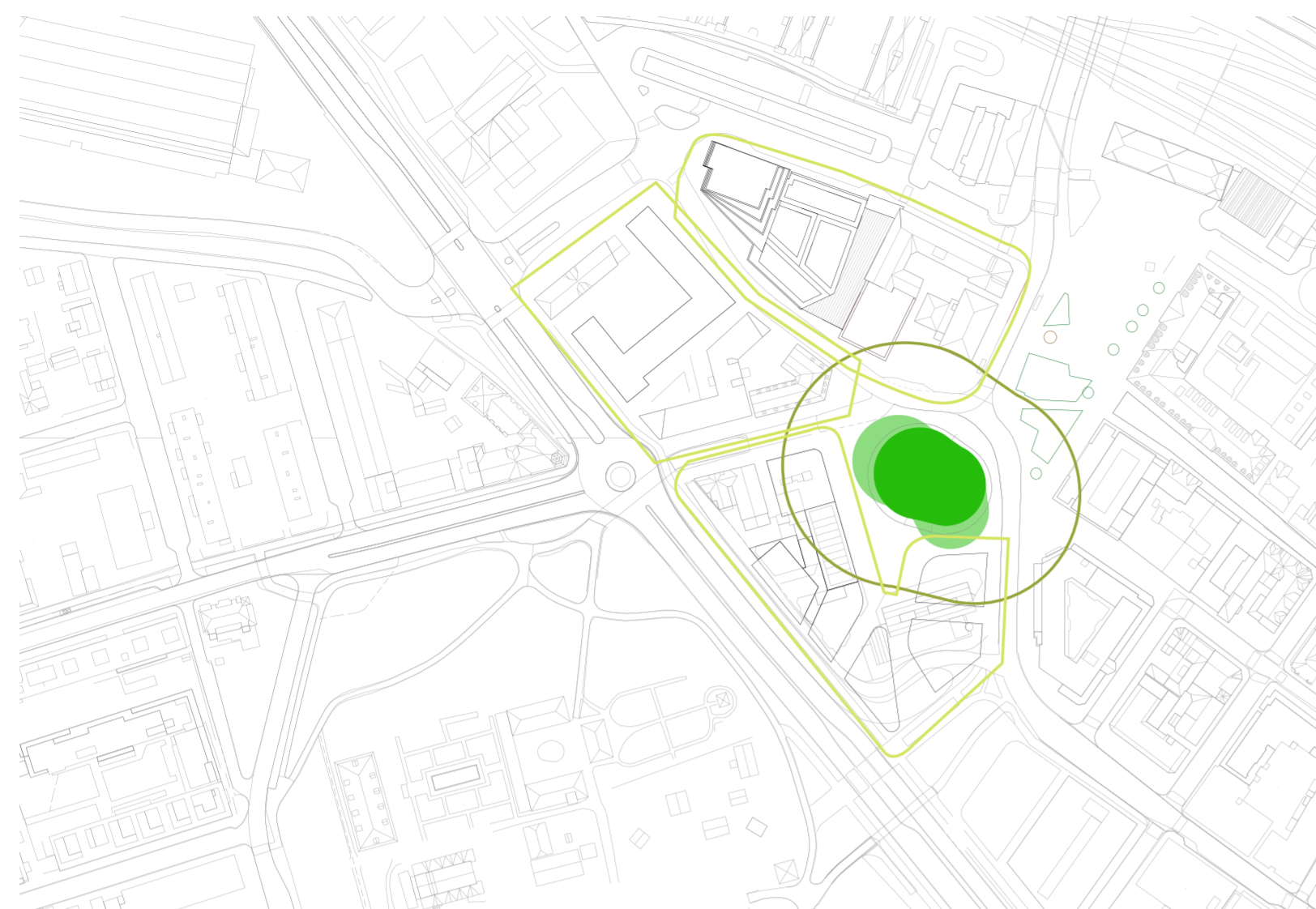


Avgrenset utplassering av mikromobilitet



# Mobilitet

## Sykkelparkering



Mulighet for fellesløsninger innenfor rimelig gangavstand

Dagens krav til sykkelparkering i nye bygg tilsier at mulighetsstudiens prosjekter vil måtte romme 2500-3000 sykkelparkeringsplasser. Tatt i betraktning gjeldende regler for areal per sykkelparkeringsplass innebærer de nye kravene én full etasje i hvert av prosjektene.

Forskning tilsier også at sykkelparkering blir mindre brukt, spesielt av besøkende, dersom den gjemmes i kjellere. Dermed kommer den i konflikt med aktiv bruk av bakkeplan for å skape byliv.

Grunneierne foreslår derfor at heldags- og besøkendeparkering av sykkel i de foreslåtte prosjektene, løses gjennom en frikjøpsavtale i utbyggingsavtalene, tilsvarende den som har eksistert for parkeringsplasser for bil.

Med en slik ordning, vil midler fra frikjøpet kunne finansiere det å etablere samlet heldags- og besøks sykkelparkering ett sted, i et dedikert mobilitetshus, med bedre fasiliteter enn hvert av prosjektene vil kunne tilby alene, og med et mer åpent grensesnitt mot resten av bydelens brukermasse.

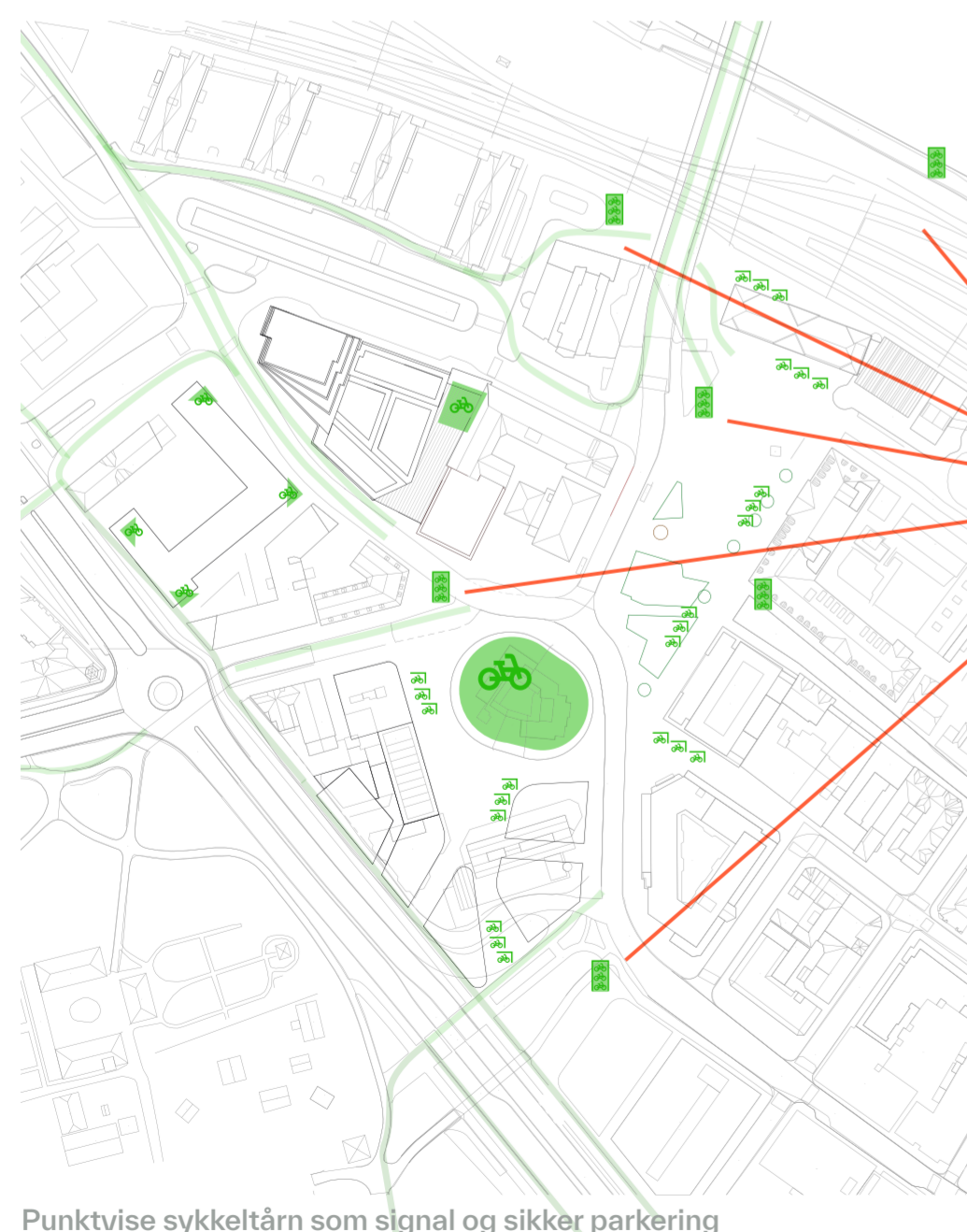
Med sin sentrale plassering i forhold til mulighetsstudiens prosjekter, og ikoniske form, ville Globusgården være en ideell lokalisering for samlet sykkelparkering.

Heldags- og besøksparkering håndteres altså i et felles anlegg. I tillegg vil Victoriakvartalet løse døgnparkering gjennom bruk av hjørnesoner oppover i etasjene, mens hotellet vil tilby eksisterende kjeller for sine eventuelle sykkelgjester.

Som et tillegg foreslår arbeidsgruppen signalbygg for en ny tid, på Strømsø: et knippe sykkelparkeringstårn som markører inn mot Strømsø torg. Det finnes mange varianter, men i disse dager lanseres det norske produktet BikeLoop.

Korttids sykkelparkering handler om nærhet til målpunktet, og løses best med stativ utenfor innganger til bygninger og butikker. Det forventes enkel sikkerhet og ikke nødvendigvis tak. Den beste løsningen anses å være mange korttidsparkeringspunkter med få plasser pr punkt, spredd over flere lokasjoner (TØI).

Brukere vil nok sette pris på en felles app for tilgang til sykkelparkering på tvers av de ulike løsningene, gjerne med løsninger for digital tyverisikring hvis mulig.



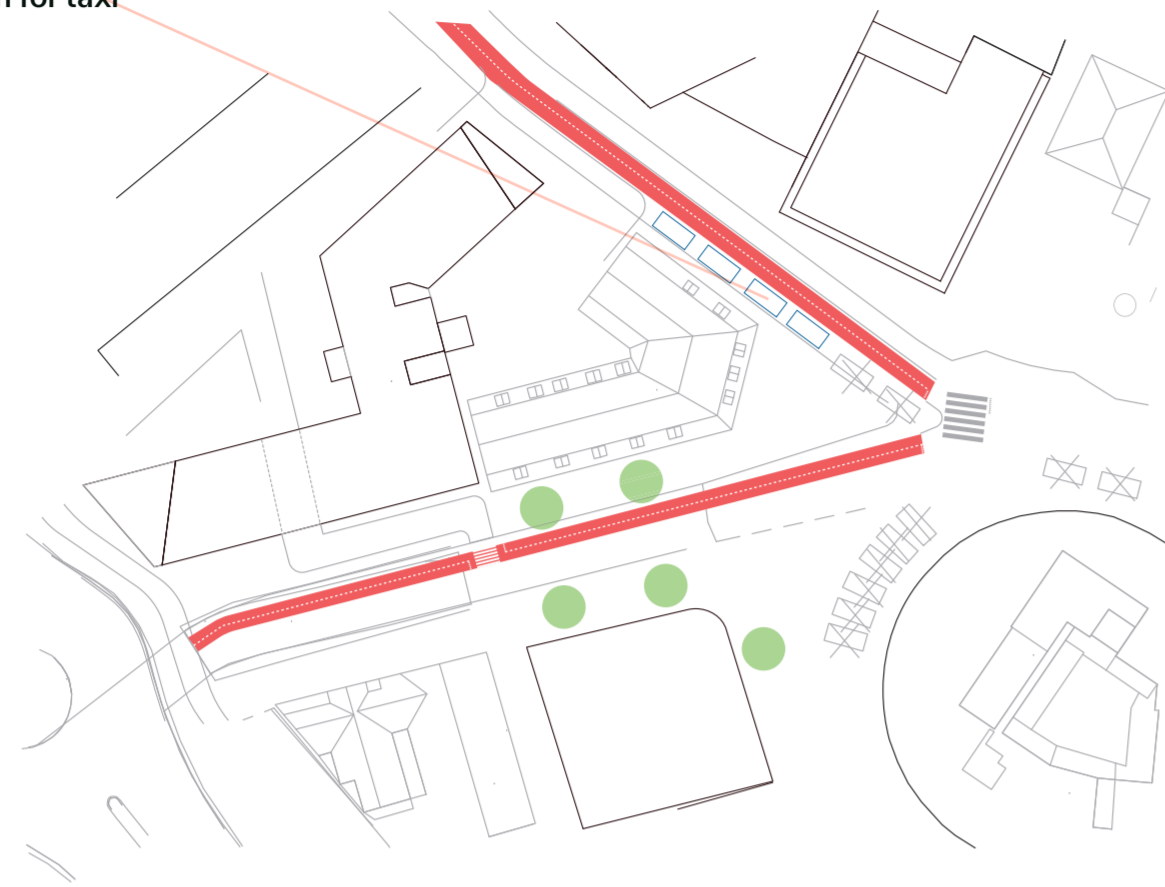
Punktvisse sykkeltårn som signal og sikker parkering



BikeLoop Kadettangen, Sandvika



Taxi på kort sikt  
Kømagasin for taxi



Raden med taxier som venter på å kjøre inn på oppstillingsplassen på torget, fra globusgården og bakover langs Grønland, kalles kømagasin. For økt trafikksikkerhet, ønsker arbeidsgruppen følgende:

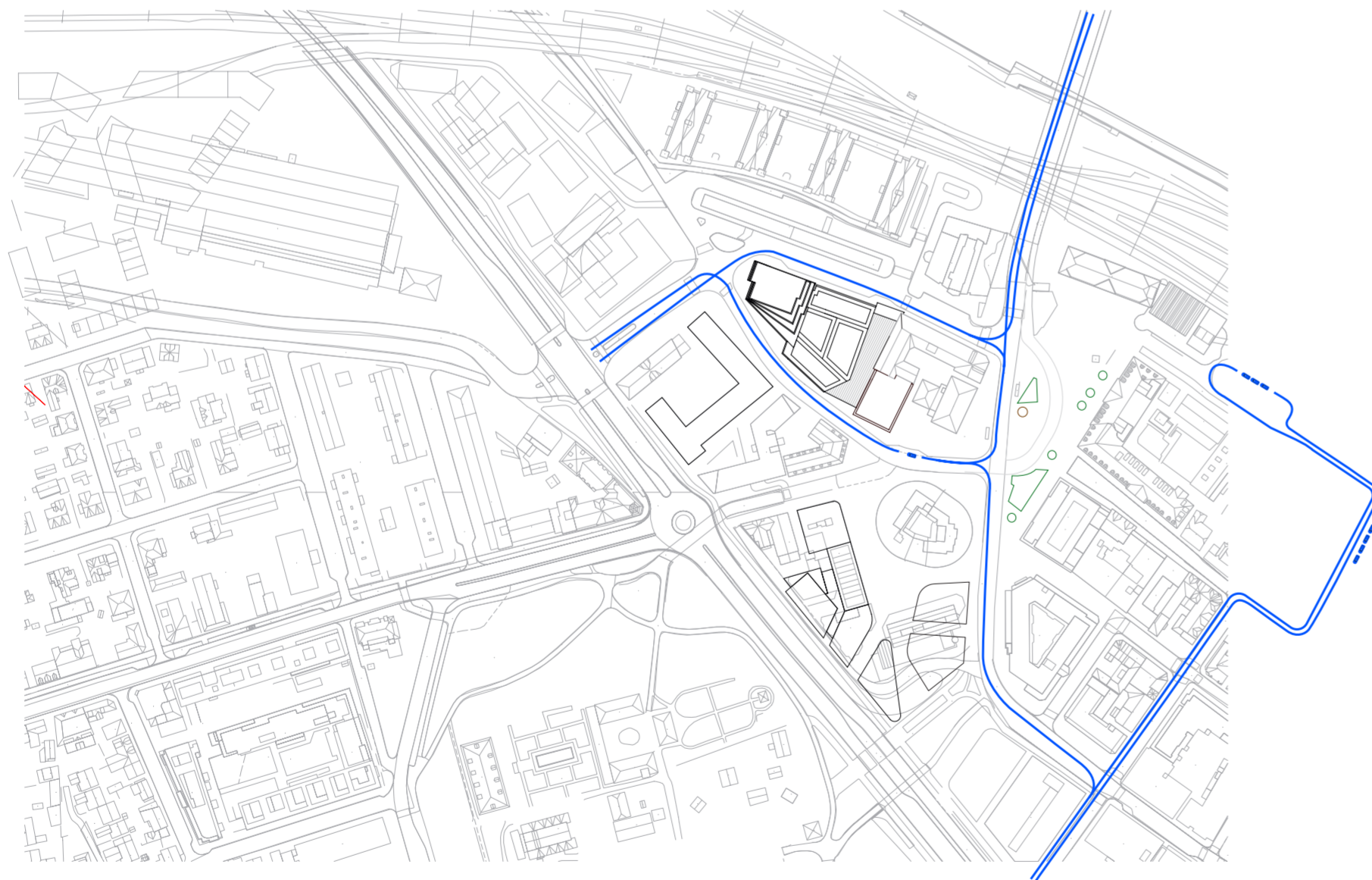
#### På kort sikt:

- Fjerne de to fremste plassene dette kømagasinet benytter. Disse er per i dag på siden av Globusgården, foran innkjøringen til Torgeir Vraas plass, et kritisk punkt der mange trafikantgrupper møtes.
- Fjerne de to fremste plassene like bak inngangen til Torgeir Vraas plass, for oversiktighet der Grønland møter forlengelsen av Konnerudgata. Dersom det resterende kømagasinet fortsatt skal stå langs Grønland, må det tilrettelegges bedre for.

På lenger sikt ønsker arbeidsgruppen taxiholdeplassen flyttet fra midt på Strømsø torg, til togstasjonens inngang mot øst. Taxiene står greit midt på torget, de er godt synlige, ikke minst for nyankomne med tog. Men de er svært arealkrevende i forhold til nytteeffekten. Ved å flytte taxiholdeplassen blir det mulig å tilrettelegge for rett busstrasé og buet sykkeltrasé tvers over torget. Synligheten for nyankomne bør kunne gjenskes med god skilting i stasjonsområdet. Kømagasinet vil da være naturlig enten i den vestlige delen av Doktor Hansteinsgate, eller i stedet for parkering langs fortauet på hjørnet av Tollbugata og Webergsgate (utenfor tidligere Strømsø postkontor). Begge disse alternativene er langs naturlige kjøremønstre fra Bjørnstjerne Bjørnsonsgate til og fra togstasjonen.

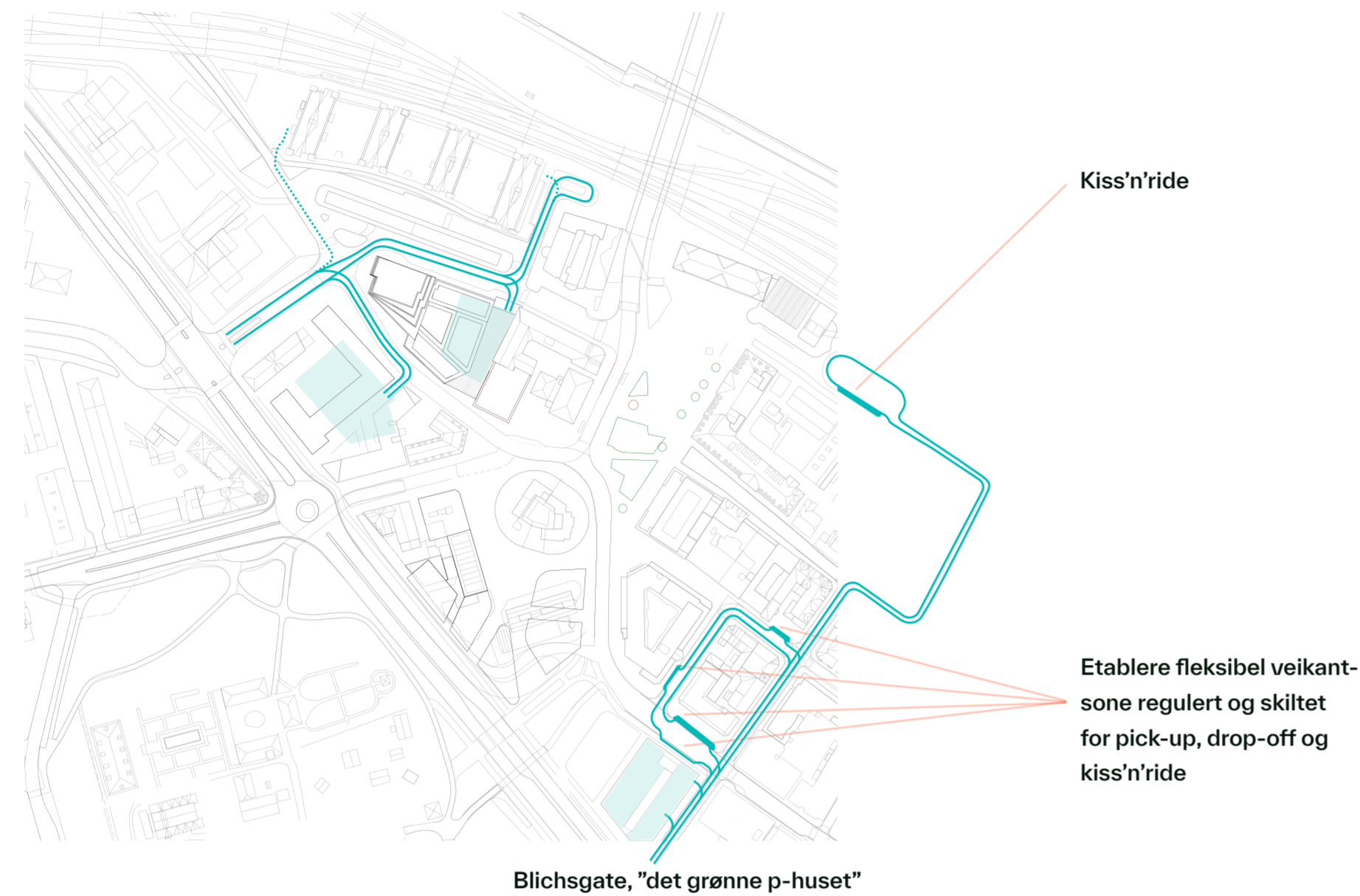
Et «virtuelt» kømagasin med en digital kølapp-løsning er intet stort sprang å tenke seg.

Taxi på lang sikt





### Privatbilkjøring på lang sikt



### Bideling

For å gi gående, syklister og kollektivtransport prioritet, ser arbeidsgruppen for seg at flateparkering for privatbiler fjernes fullstendig i planområdet, med unntak av for forflyttingshemmede. Parkeringshusene i Victoriakvartalet og Ambassadeurkvartalet består, øvrige prosjekter planlegges uten bilkjeller.

Privatbiler står stille 90% av tiden, konseptet bideling er i vinden. I prosjektene med kjeller, er det aktuelt å tilby plass for bidelingsleverandør(er). Delebil krever kritisk masse av både biler av relevant type og aktuelle brukere for å overleve. Move About har nylig lagt ned sin satsning i Drammen, der de tilbød 4-5 biler for deling. Bideling sies å fungere i Bergen med i overkant av 450 biler. Basert på tall fra Bergen er det behov for 150-200 biler tilgjengelig for å fungere i Drammen. Det vil innebære at 40-50 biler burde være tilgjengelig i tilknytning til Strømsø torg. Dette er et antall biler som vil være for høyt for én enkelt garasje.

Man kan tenke seg et offentlig tilgjengelig felles konsept, altså bidelingskjellere som ikke bare betjener bygget de er en del av, med adkomstløsning på tvers av flere lokaler, knyttet til ett samlende administrativt punkt.

### Drop-off, pick-up, kiss'n'ride

Kiss'n'ride på østsiden av togstasjonen foreslås både ved selve stasjonen og langs kjøremønster for bil inn til stasjonen, gjennom å gjøre om til fleksible fortauskanter og dedikerte parkeringsfrie lommer for stopp i Schultzgate / Eliessonsgate / Tordenskioldsgate / Blichsgate.

På lang sikt ønsker Brakar å fjerne holdeplassen på begge sider av Tordenskioldsgate ved Blichsgate p-hus. Det åpner for å skape gode drop-off og pick-up soner med fleksible fortauskanter, der disse tidligere var.

### Blichsgate P-hus

Som et ledd i det å styre trafikantgrupper noe mer, legger arbeidsgruppen opp til færrest mulig privatbiler inn og ut av Jernbanegata. Disse ledes heller inn Blichsgate ved Blichsgate p-hus. Det kan være en spennende tanke å bruke Blichsgate p-hus som en aktiv del av et påvirkningsarbeid. Parkering er et virkemiddel det offentlige har brukt med hell, når det gjelder å styre privatbilbruk.

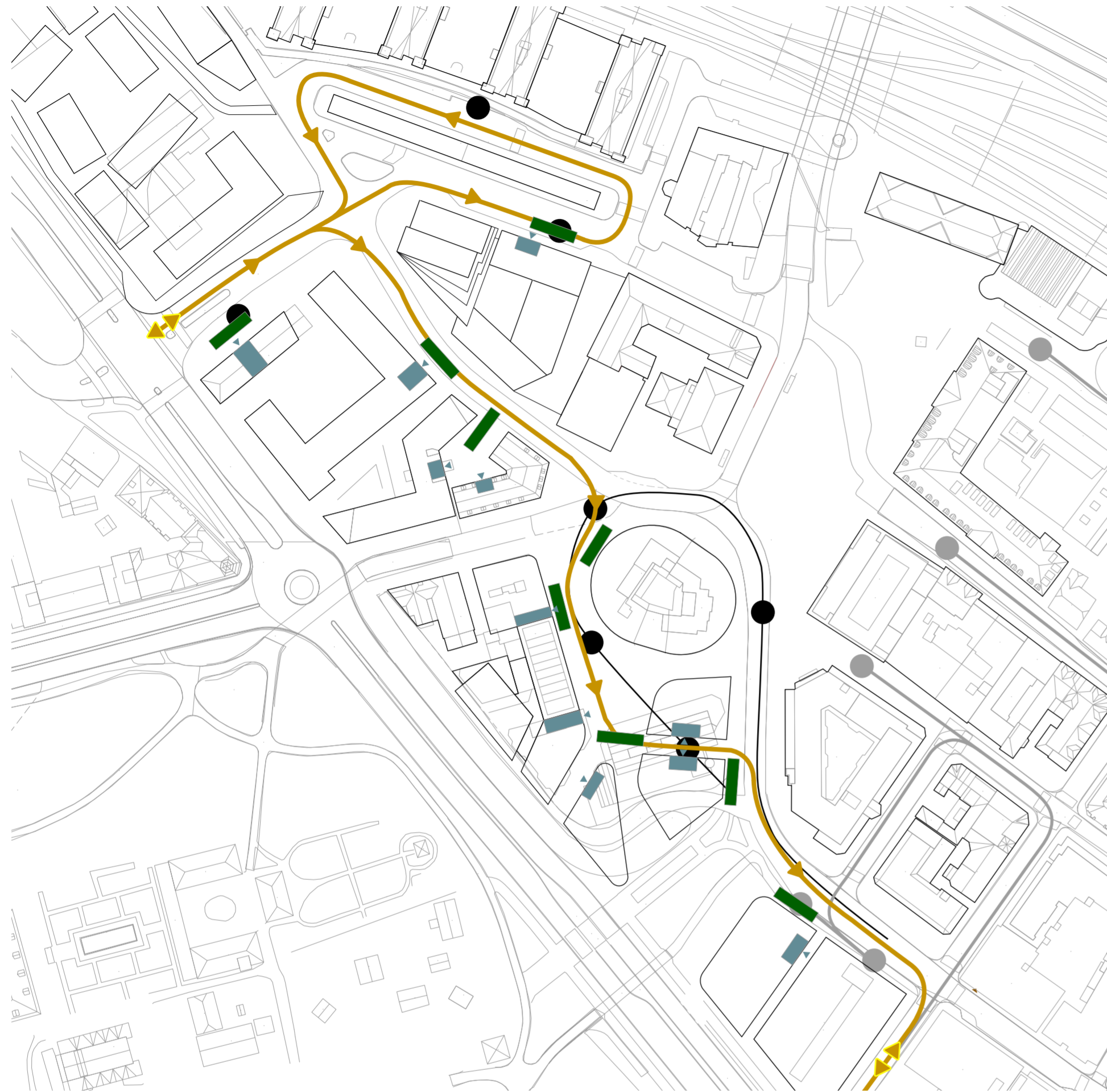
Et alternativ til bidelingskjellere, er levering og henting av bil etter bruk på dedikert pick-up soner, eksempelvis i en av Blichsgate p-hus sine nederste etasjer. De mest brukte bilalternativene kunne holde til i kjelleretasjen, mens øvrig oppstilling plasseres lenger unna. På kort sikt vil levering og henting utføres av sjåfør fra biloperatøren, men noe slikt vil være å tilrettelegge for en fremtid der selvkjørende biler bestilles ved behov.

En enklere variant er å forbeholde attraktive plasser i Blichsgate til samkjørere. Bevis for samkjøring kan gjøres med smartmobilen, se Digitale hjelpemidler.



Overflateparkering for privatbiler fjernes fullstendig fra området.





Varelevering på kort sikt

Varelevering kjørebane ———  
 Oppstillingsplass ———  
 Varemottak ———

### På kort sikt:

Et overordnet mål for en plan for varelevering i planområdet, har vært å unngå behovet for rygging. Med oppstillingsplasser som vist, etableres en enveiskjørt vareleveringstrasé i tillegg til en sløyfe rundt rutebilstasjonen for adkomst til hotellets nåværende vareinngang. Videre er oppstillingsplassene tiltenkt å inngå i en større mer dynamisk sammenheng. Hvordan fortøyet som ressurs disponeres dynamisk (curb management), er et hett tema. Enkelte av oppstillingsplassene som benyttes til varelevering i perioden 07-11 kan eksempelvis disponeres til cafébord fra 11-19 og street food vogner fra 19-22. En annen variant er at oppstillingsplassene er holdeplasser for (selvkjørende) kollektivtransport 06-09, varelevering 09-14, og så holdeplasser igjen fra 14-22. Mulighetene er mange.

### Omlastingshub

Det var vært spennende initiativ rundt hubber for omlasting av varer fra lastebil til lastesykkel den siste tiden. Ikke minst Vikens utprøving langs E18 korridoren. Etter drøfting med drivere og basert på erfaringstall fra slike piloter, har arbeidsgruppen landet på at et slikt anlegg må ligge der større biler kan laste om. Planområdet er for lite og trangt. Et slikt anlegg bør ligge sentralt i forhold til flest mulig brukere, men samtidig i direkte tilknytning til hovedveier.

Et naturlig punkt for en slik omlastingshub, vil være Bangeløkka. Herfra kan lastesykler (Light Electric Vehicles) ta i bruk de rette hovedsykkelveiene langs Bjørnstjerne Bjørnsonsgate inn til Strømsø sentrum og Nybyen, mens små elbiler som Paxter og City Q bruker veinettet til Tangenkaia og indre Strømsø.

### Nødretter

Som i dag er planområdet tilrettelagt for oppstilling av brannbil. Det er også avklart at den planlagte sykkelhovedveien på baksiden av prosjektene på Torgeir Vraas plass vil kunne benyttes av brannbil ved behov.

### Hjemkjøring

Det er av avgjørende betydning for å påvirke til alternativer til bil, å tilby enkle løsninger for å få varer sendt hjem. Det å skulle ha med seg noe, plukke opp matvarer til en spontan middag med gjester, eller pakker fra post i butikk, oppgir 18% av bilistene i COWI sin undersøkelse, som den viktigste grunnen til at de velger bil fremfor sykkel eller buss. Det finnes hjemlevering av matvarer bestilt via nettet allerede, men å etablere en tjeneste som kan dekke de mindre planlagte anledningene for en svært lav kost, vil være et sterkt bidrag til å redusere antall bilreiser. Et slikt tilbud kan være i tilknytning til et samlet sett av selvbetjente pakkeautomater fra de ulike leverandørene, og betjenes av en felles digital løsning for Strømsø, se Mobilitetshus og Digitale tjenester.



Omlastingshub er for plasskrevende til å etablere innenfor området, men kan tenkes annet sted i byen.



### Mobilitetshus

Et mobilitetshus vil være et naturlig midtpunkt for å kunne fasilitere den samfunnsendringen som er nødvendig, under mottoet «vi har tenkt på alt for deg».

En frikjøpsavtale inkludert i byggeavtalene vil kunne gi finansiering til å etablere tiltaket, deretter må det være en sunn modell for drift der også brukere av Strømsø uten direkte tilknytning til de nye prosjektene, for eksempel pendlere til hovedstaden eller medarbeidere på arbeidsplasser ellers i området, kan benytte seg av fasiliteter etablert av denne ordningen.

I tillegg til parkering av ulike typer sykler, bør et mobilitetshus tilby nødvendige fasiliteter som garderobe, dusj og oppbevaringsskap. Videre kan man tenke seg vask/spyling/stell, lagring av vinterdekk og et enkelt verksted. I forlengelsen av sykkelparkering kan man se for seg mulighet for å abonnere på utstyr som benyttes en gang i blant, for eksempel deling av barnetilhengere eller lastesykler, helt opp til delebiler for hyttetur eller møbelhandling

Tre aktuelle plasseringer:

- Globusgården
- Flytøpassasjen
- Blichsgate p-hus

### Fordelsprogram og merkevare

Implisitt i ambisjonene til Drammen ligger en adferdsendring hos befolkningen. Den kommer ikke av seg selv.

Å påvirke folk bort fra en hverdag basert på privatbil, krever en kombinasjon av pisk og gulrot: bilkjøring må bli dyrere og mer ukomfortabelt (kø, drivstoffpriser, bompenger, parkeringsbegrensninger), mens man på samme tid gjør noe for øke attraktiviteten til alternativene for å overskygge den negative emosjonelle (og politiske) effekten av innstramming på bilkjøring.

En geofencet sone tilsvarende den som brukes for å styre farten og parkeringsmulighetene til elektriske sparkesykler, bør settes rundt Strømsø sentrum. Alle som forflytter seg inn i den sonen på sykkel, til fots, eller i buss, bør belønnes. Slk kan de som med sin adferd går foran og oppfyller kommunens ambisjoner, belønnes med attraktive fordeler. På samme måte som fordelsprogrammet Eurobonus belønner deg for å være lojal mot flyselskapet SAS, burde fordelsprogrammet Strømsøbonus belønne deg for å være lojal mot bilfrie Strømsø sentrum.

Slike fordeler kan for eksempel være:

- Rabatter på varer og tjenester fra samarbeidende bedrifter
- Rabatter på kommunale tilbud, feks Drammensbadet
- Tilgang til attraktive parkeringsplasser de gangene du faktisk bruker bil
- Rabatt på periodebillet med tog for pendlere
- Gratis tilgang til co-working space

Det blir lettere å ta eierskap om dette er å betrakte som en merkevare. En sterk merkevare bidrar til å skape stolthet og fellesskapsfølelse blant leietakere og innbyggerne, noe som kan bidra til den generelle livskvaliteten i bydelen.

### Digitale hjelpemidler

Det er et generelt ønske om færre apper innenfor mobilitet. (Teknologirådet, Holdninger til ny transportteknologi - 2022)

Aller helst skulle altså én Strømsø-app gi tilgang til ulike sykkelparkeringer og adgang til øvrige fasiliteter, booke delebiler og vintersykkeldekkskift, betale bussbillett og sparkesykkel, bestille hjemlevering og samkjøring. Den samme appen burde bevise at brukeren har reist grønt, og dermed låse opp fordelene i fordelsprogram, se Merkevare og fordelsprogram. Den samme appen burde vise de smarteste sykkelveiene fra skole til skøytebane, og hvilke skogsbilveier som er beste egnet for eldre på elsykkel. Den samme appen burde la brukeren angi hvor lenge de tenker å ha sin sykkel parkert i sykkelhotellet, slik at alarmen går dersom den flyttes før angitt tid.

### Sosial mobilitet

Strømsø har utfordringene, og Strømsø har mulighetene. Strømsø er et Fremtids-Norge i miniatyr, heter det i kommunens Programbeskrivelse Strømsø 2030.

Det er viktig å se på om vi bygger mobilitetsløsninger som forsterker Strømsø torg som et skille. Løfter de foreslåtte tiltakene også den østlige delen av Strømsø sentrum, eller dyttes uønsket aktivitet dit? Mobilitetsløsninger bygger opp under identitet og opplevelse.

Forsterkes et klasseskille av disse planene, eller er det å tilrettelegge for og belønne et liv uten bil egentlig et gode for et område med levekårsutsatte og vanskeligstilte beboere? Bygger vi mobilitetsløsninger som er for dyre eller komplekse til å ta i bruk av de som bor på Strømsø?

Her har ikke arbeidsgruppene svarene, men anbefaler brukerinvolvering for veien videre.





# Sammen drag

Mulighetsstudiet forsøker å veie avvikene mellom overordnede føringer for knutepunktsutvikling og lokale retningslinjer gjeldende for området.

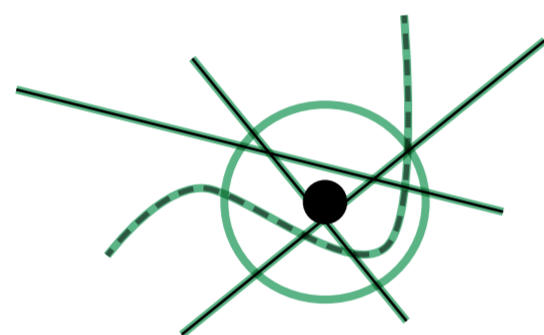


# Knutepunktsutvikling

## 4 prinsipper for et kompakt knutepunkt

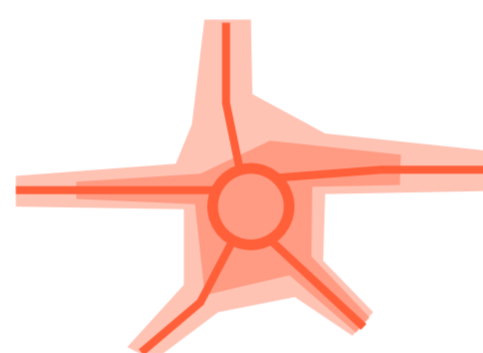
### Strømsøs hjerte

For de enkelte prosjekt/aktører i mulighetstudien har det vært viktig å være en del av den overordnede diskusjonen rundt knutepunktsfortettingen i ny arealdel, for å sørge for å se videre på fleksible rammer med rom for å utvikle optimale prosjekt. Denne suppleringen, er vårt bidrag til starten på en diskusjon som vi i tråd med kommuneplanens delmål om at vi skal skape Drammen sammen, ønsker å føre med innbyggere, interessenter og kommunen. Strømsø sentrum er byens sentrale hjerte og en opplagt driver for Drammen. Byrommet har både en viktig historie å fortelle og en funksjon som bør utvikles strategisk ved hjelp av 4 overordnet prinsipper:



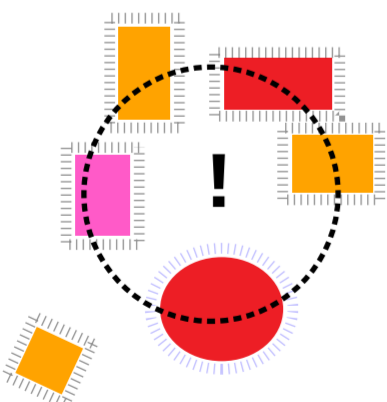
#### 01. Styrk knutepunktet!

Byrom og bebyggelse bør utformes for å optimalisere mobilitet og knutepunktsfunksjoner.



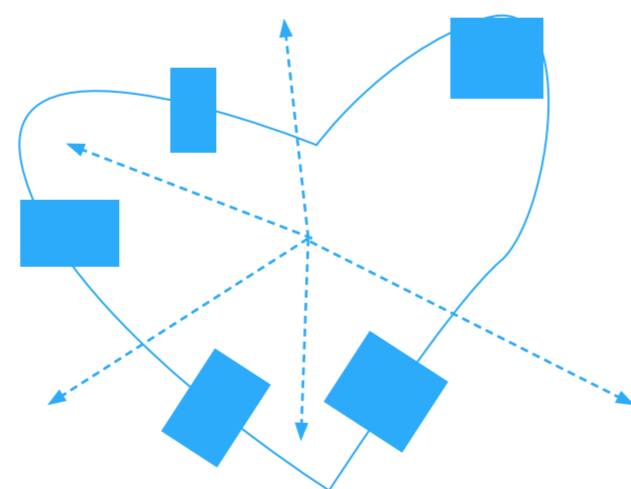
#### 02. Aktivere fingrene!

Byrom og bebyggelse bør bidra til økt byliv og aktiviteter på gateplan. Aktiviteter skal være mangfoldig og flest mulig gjennom døgnet og året.



#### 03. Fremhev Kulturmiljøet!

Kulturminner og kulturmiljø bør inngå i en helhet hvor det fortsatt formidler historien om Strømsø.



#### 04. Fortett randsoner!

Ny bebyggelse bør følge et samlet prinsipp for høyder. Fortetting må spille opp under identiteten hvor Strømsø er knutepunkt.

### 1. Styrk knutepunktet!

Strømsø skal være Drammens regionens viktigste knutepunkt. Et senter for etablering arbeidsplassintensive bedrifter, et hyggelig sted og bo og levende sted å besøke.

Mobilitetsløsninger skal fremme kollektivtrafikk og myke trafikanter. Strømsø skal være en spydspiss for fremtidsrettet mobilitetsformer, og utvikle gode skifter mellom de ulike.

### 2. Aktivere byrom!

Strømsø skal tilby uterom og offentlige rom med høy kvalitet og grønne ambisjoner. Strømsø skal bygge på erfaringer og ambisjoner etablert med Tollbugata, hvor gaterommene er aktive fingre i forlengelsen av torget.

Funksjonsmix med både bolig og næring er nødvendig for å skape tilhørighet til området og generere byliv gjennom større deler av døgnet. Boligutvikling vil bidra positivt for å håndtere en fremtidig eldrebølge og løfte frem behov og kvaliteter for boligene som allerede er etablert.

### 3. Fremhev kulturmiljøet!

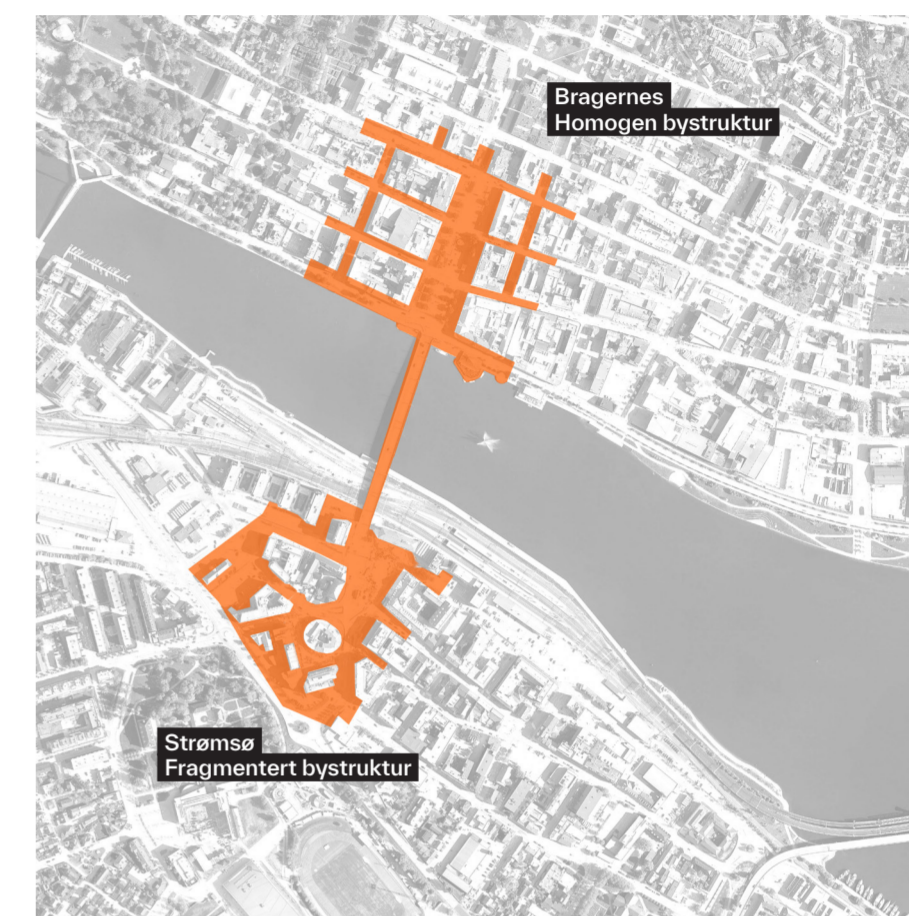
Strømsø har en egenart som skal videreutvikles parallellt med at den også må fremme bylivet. Bydelen skal være urban, med et attraktivt kultur-, handels-, og servicetilbud. Kulturminner skal inkluderes i nye omgivelser slik at området både ivaretar tidsdybde samtidig som byrom aktiviseres.

Ny bebyggelse skal iscenesette historien, bringe nytt liv til gamle bygg og skape en helhet hvor nytt og gammelt supplerer hverandre.

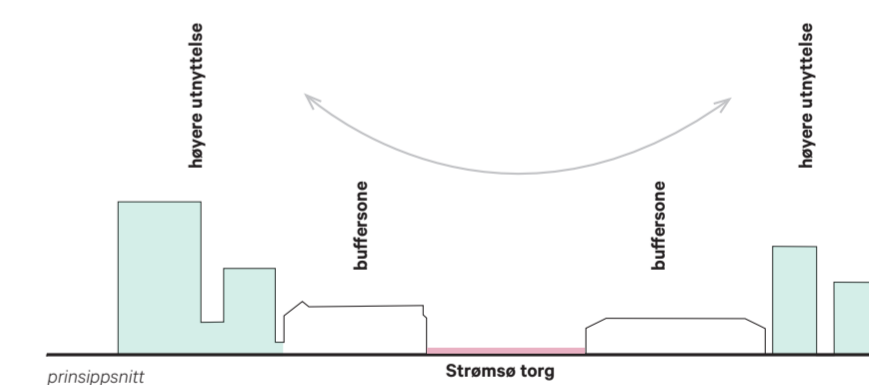
### 4. Fortett randsoner!

Området skal fortettes med størst volum og høyde i randsonen. I tillegg til å skape et mulighetsrom for fortetting skal bebyggelsen bidra til å skape en tydelig identitet for Strømsø sentrum.

Fortetting vil være et solid bidrag til å håndtere befolkningsveksten i Drammen og sikre at denne vokser i knutepunktet heller enn omkringliggende områder. Dette vil være et viktig middel for å søke mot det grønne skiftet og styrke både sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft.



Byromsreparasjon Bystrukturen rundt knutepunktet på Strømsø er i motsetning til på Bragernes mer sammensatt og fragmentert. Med utgangspunkt i Strømsø Torg som hjertet i byromsstrukturen er det viktig å definere grep som "reparerer" og tydeliggjør, og gir maksimal oppholdskvalitet på "stortorget" på Strømsø siden



Prinsipper for høydedistribusjon basert på vulkan prinsippet, hvor den høyeste bebyggelsen er plassert langs Sentrumsringen (Bjørnstjerne Bjørnsonsgate/Kreftingsgate) og i ytterkantene av delområde 2, med nedskalering mot byrom som er viktig for bevegelse og opphold.

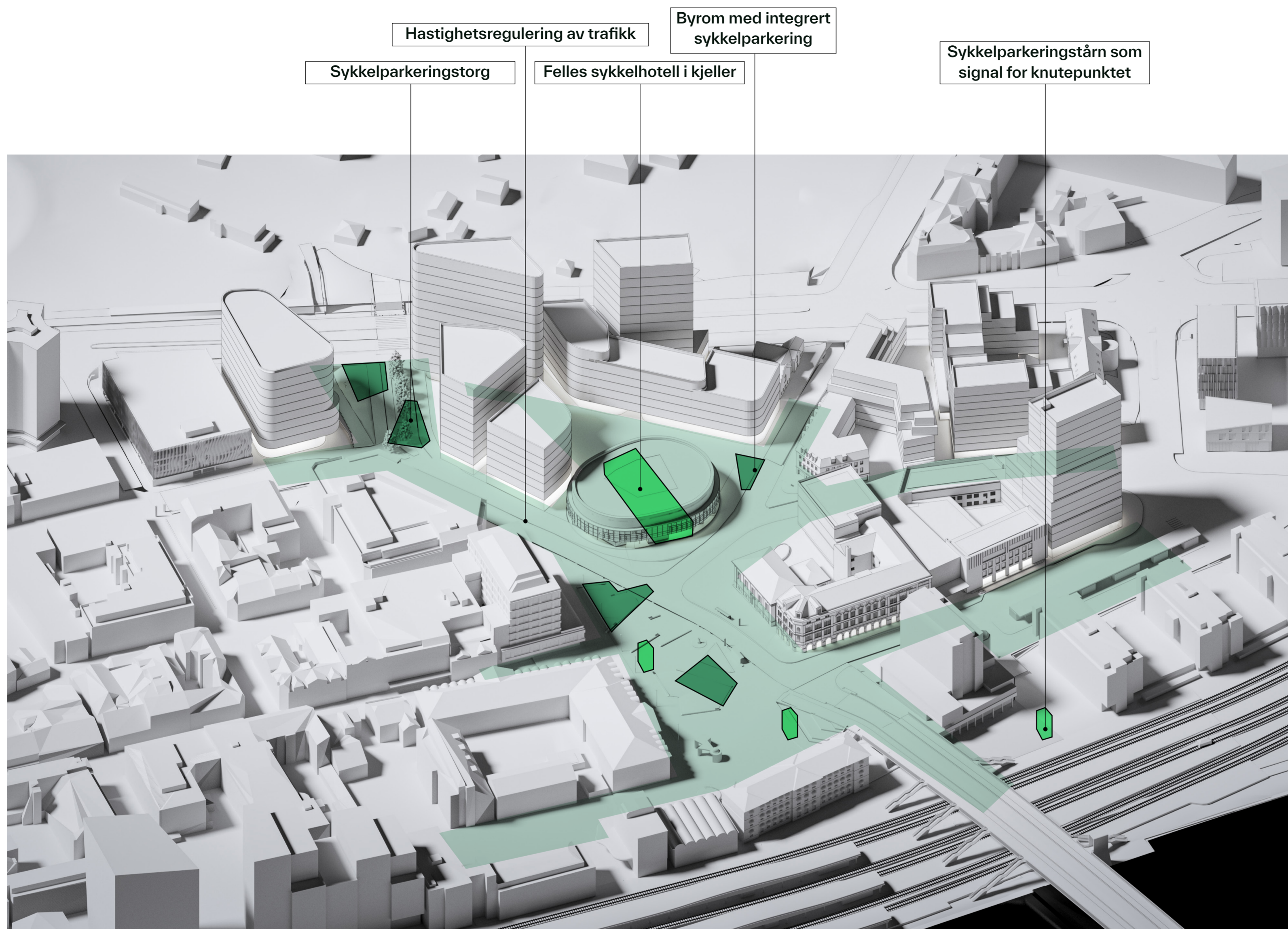


Diagrammet viser hvordan prinsippene med å plassere høyhus i "ytterkanten" av knutepunktet og langs Bjørnstjerne Bjørnsonsgate, allerede er synlige i bystrukturen

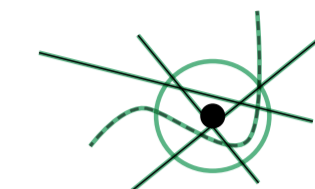


# Knutepunktet

## Avvik og anbefalinger



- Offentlig del av sykkelkrav
- Delesykel / sykkelhotell
- Mobilitetslandskapet



### Mobilitet

Viktigste tiltak for å støtte opp om kommunens ambisjoner om å bli Norges grønneste kommune er et smartere knutepunkt, med særlig fokus på å øke andel kollektivreisende og syklister. I denne sammenheng er Strømsø torg både byens og regionens viktigste byrom.

Mulighetsstudiet har kartlagt ulike muligheter for optimalisering av kollektivløsninger. Disse bør bearbejdes i kommunens videre prosesser.

For prosjekter tilknyttet torget og knutepunktsfunksjonen er det viktig med sykkelparkering lett tilgjengelig på gateplan. Krav til sykkelparkering for enkeltprosjekter bør tenkes inn i en helhet hvor en andel av dette løses på offentlig grunn, i form av en frikjøpsordning eller utbyggingsavtale.

anbefales et avvik fra gjeldende bestemmelser i Kommuneplanens arealdel for sykkelparkering.

Sykkelparkeringsløsningen vil kunne bli et signal for torget og en løsning som sikrer økt tilgjengelighet.

- Busstrasè
- Sykkel i Grønland
- Taxiløsning
- Sykkelparkering





# Gatebruk og programmering

## Tilgjengelige bygater og aktive kantsoner

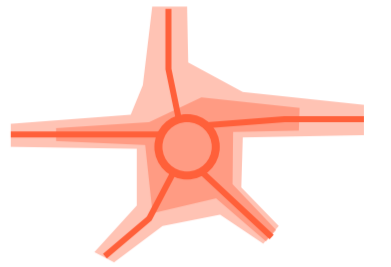
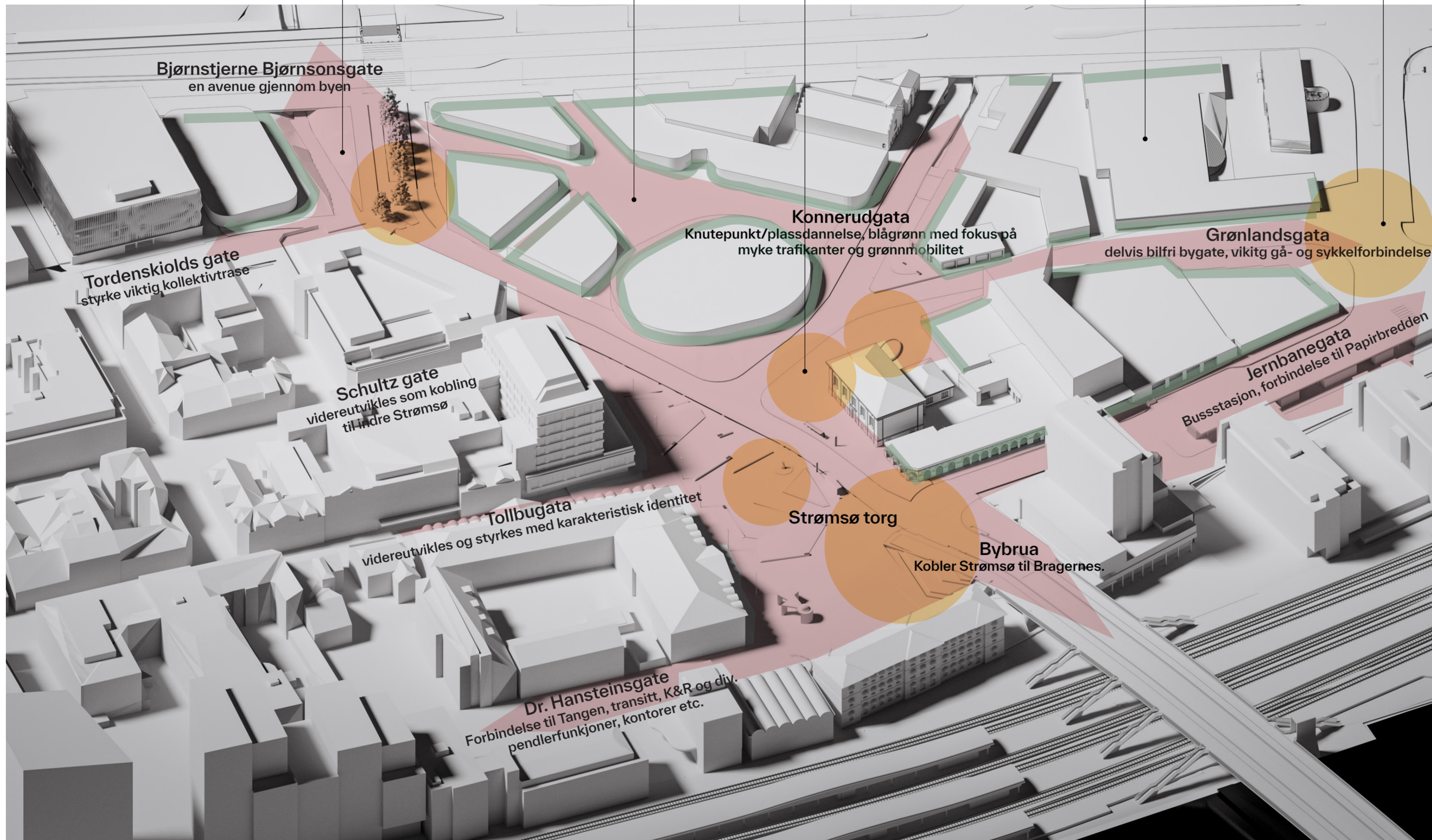
Tydeliggjøre og aktivisere den grønne plassen. Styrke kryssning i plan. Synliggjøre møtet mellom bybåndet og byaksen

Torgeir Vraas plass. Sammenhengende bygulv/forløp. Åpne kantsoner

Bankplassen Utvidet plassrom ved banken og hotellet. Solfylt og tilrettelagt for opphold.

Aktivt og offentlige gårdsrom med gode og tilgjengelige passasjer

Omlagging av rundkjøring til bygate. Gode solforhold ved Grønlands kvartal og Ambassadeur



02 Aktive fingre

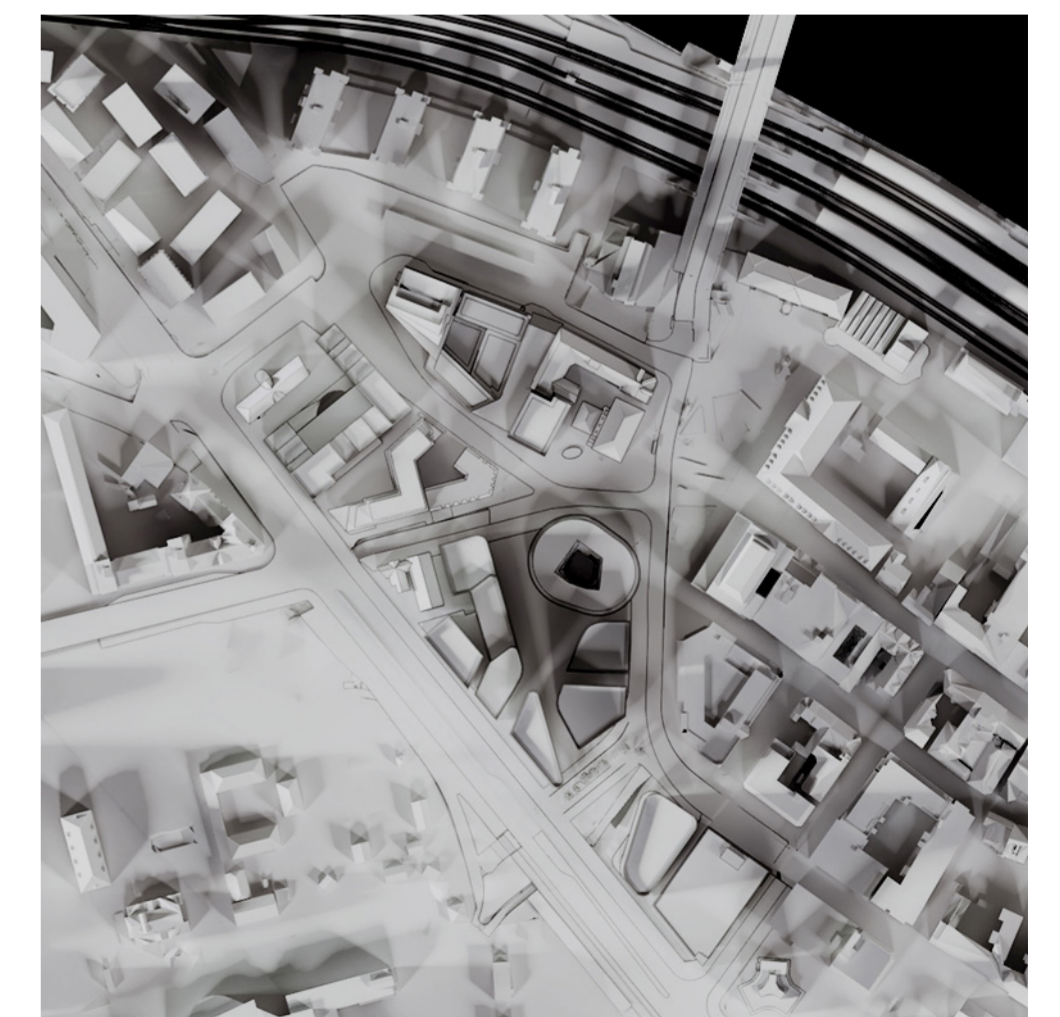
### Aktive kantsoner, solforhold og byliv,

Det har i de siste årene vært fokus på å gjenåpne førsteetasjer og legge utadrettede funksjoner som kan berike bylivet på gateplan. Dette fokuset på bygulv, gode overganger mellom bebyggelse og byrom er sentralt i utviklingen av alle prosjektene rundt Strømsø Torg.

Det anbefales å legge til rette for at plasser, gater og grønne arealer etableres med fokus på aktivitet, trygghet og tilgjengelige for alle, og at det legges sterke føringer for ulike typer aktive fasader rundt byggenes kantsoner. Dette bør planlegges i tett samarbeid med kommunen.

Mulighetsstudiet bygger opp under en ambisjon om økt merverdi i bygulvet spesielt ved å styrke de ulike gaters identiteter. De ulike gatene som stråler ut fra Strømsø torg, danner en fingerplan, og aktivitetsnivået søkes økt i alle disse fingrene.

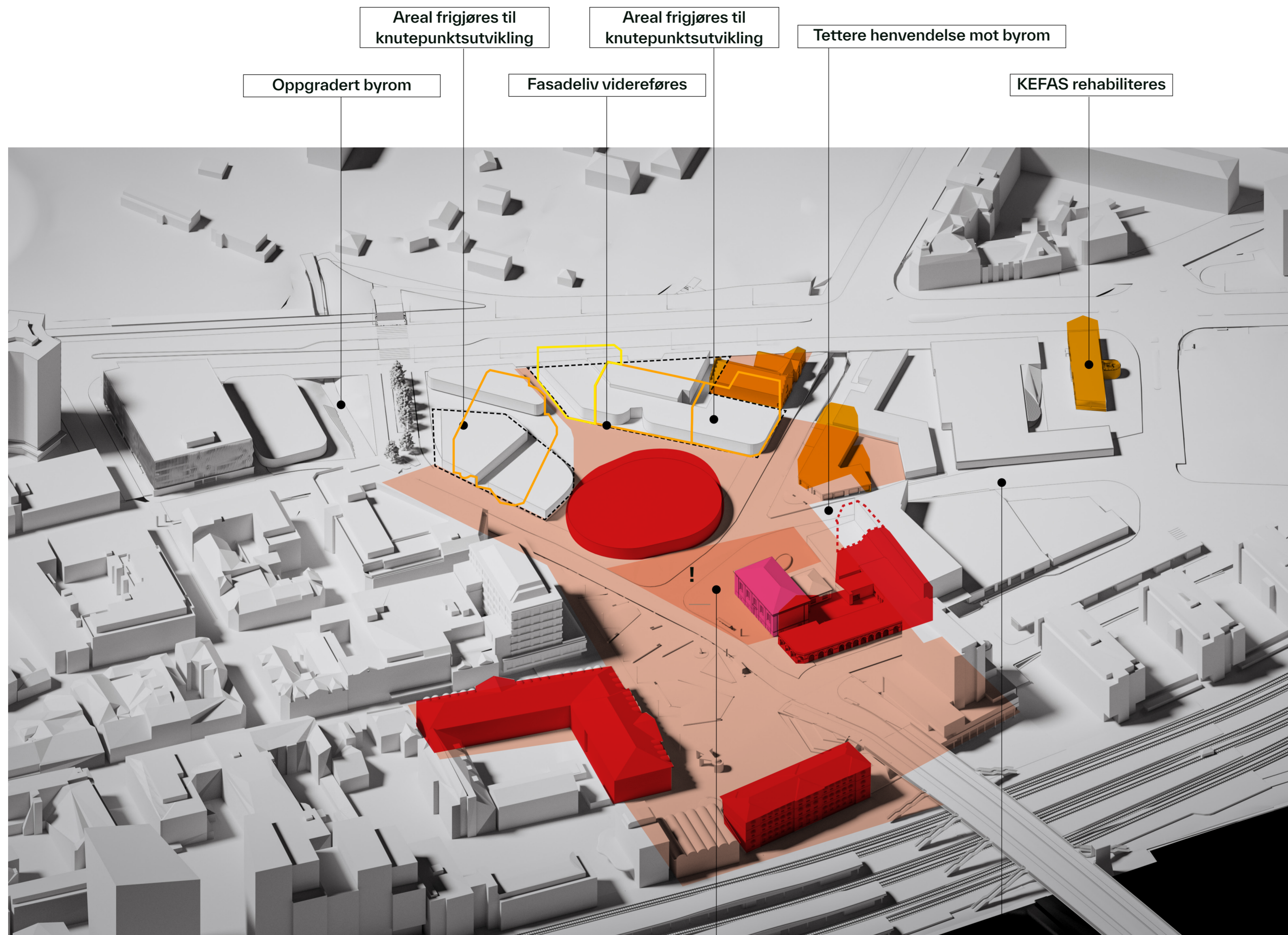
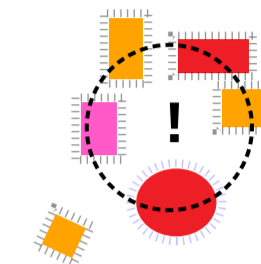
Samlet solpåvirkning gjennom dagen



Solkvaliteter 21. mars

- Aktive kantsoner
- Aktivt bygulv
- Solfylte plasser, hele året





### Kulturmiljø

Kommunens plan omtaler Strømsø torg, inklusive Torgeir Vraas plass som del av kulturmiljø. Kulturmiljøet avsluttes i eiendomsgrenser og medtar dermed både nyere tekniske anlegg, overflateparkering og lagerbygg. Med denne avgrensingen må ny utvikling vurderes opp mot behov for vern og kulturmiljø.

Mulighetsstudiet illustrerer et delvis avvik fra gjeldende planer, der noen eksisterende bygninger foreslås revet. Utviklingen har likevel intensjon om å ivareta særlig tre hensyn:

Byaksen bør styrkes som et aktivt og levende byrom hvor de mest sentrale kulturminnene spiller en viktigere rolle. Disse byggene bør også tildeles større bygulsarealer slik at de i større grad kan være bidragsyttere til byens liv.

Ny bebyggelse bør inngå i en større helhet og skape en god visuell sammenheng til fortidens arkitektur. Økt aktivitet i og rundt disse byggene kan skape et høyverdig og funksjonelt bymiljø.

Ny bebyggelse bør utvikles med et innhold og en form som støtter opp om et viktig kulturmiljø.



#### Verneverdi:

- Fredet
- Svært høy bevaringsverdi (A)
- Høy bevaringsverdi (B)
- Middels bevaringsverdi (C)
- Kulturmiljø

- Oppgradert plassrom innenfor kulturmiljøet
- Kulturmiljø frigitt

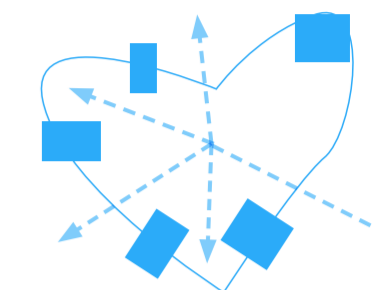
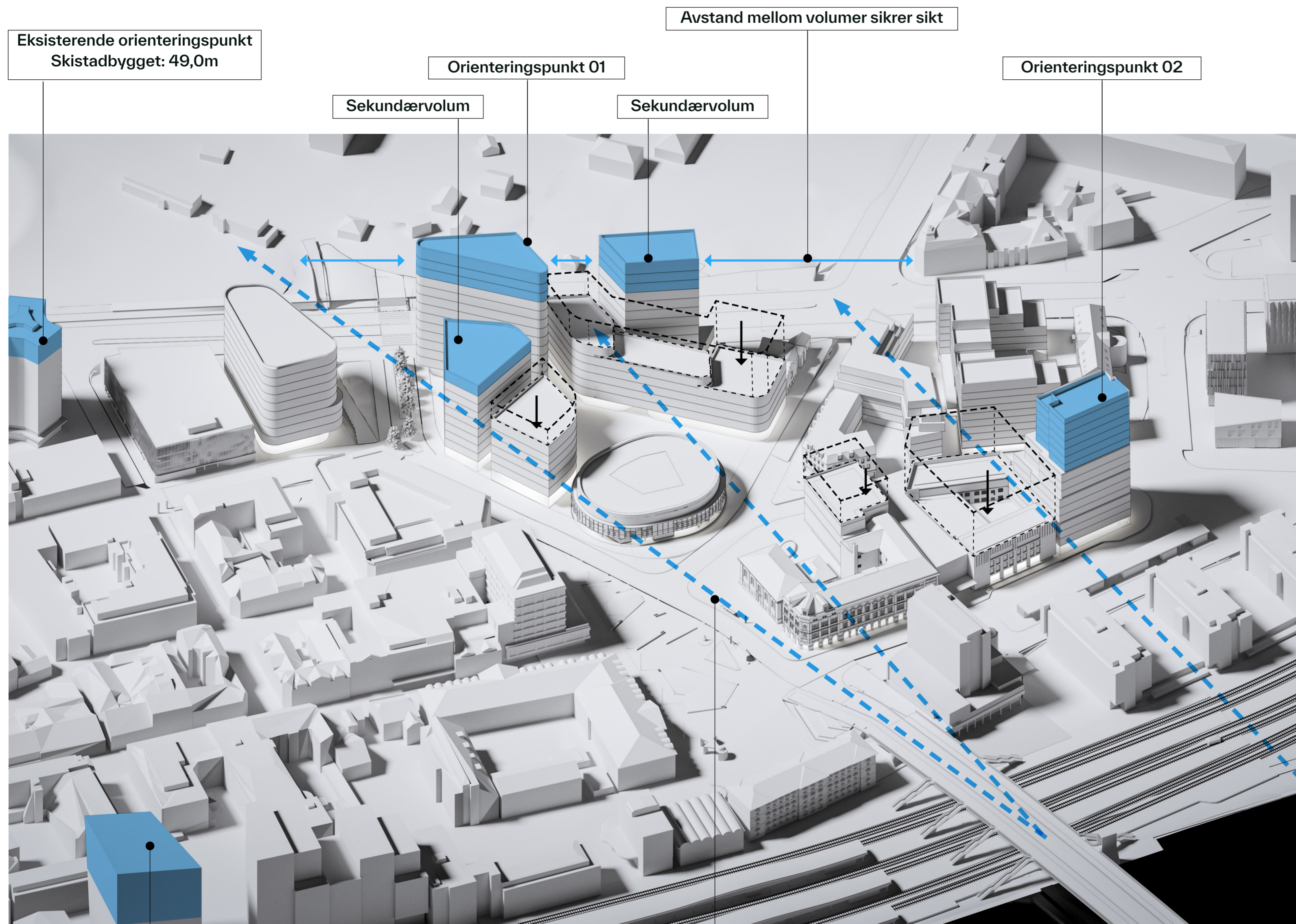
Plassrom utvides

Oppgradert sidegate



# Fortetting

## Avvik og anbefalinger



### Høyder

Kommuneplanens arealdel åpner for to høyhus (over 37m) innenfor studieområdet. Mulighetsstudiet illustrerer en utbygging med fire hus over 37m i området. Avviket gjelder i hovedsak Torgeir Vraas Plass hvor det allerede er regulert for ny bebyggelse med høyde inntil 39,0m.

Byggehøyder er vurdert med et omfang og en fordeling som ivaretar viktige kulturminner, etablerer byrom med gode solkvaliteter og ivaretar viktige siktakser.

Høy utnyttelse og høy(ere) hus vil resultere i flere arbeidsplasser, flere besøkende og dermed høyere aktivitet nær stasjonsområdet i Drammen. Dette vil generere et behov for flere servicetilbud og mer byliv.

Høyere bygg vil profilere knutepunktet i bylandskapet og markere sentrum av Drammen med utgangspunkt i kollektivt knutepunkt. Fortettingen er viktig for at Drammen kan være konkurransedyktig i et regionalt perspektiv, samtidig som det tar utgangspunkt i en mer bæredyktig transportform.

Høyere bebyggelse enkelte steder, gir mulighet for å etablere bedre byrom og bevegelseslinjer på gateplan. Større fokus på opplevelseskvaliteter, snarere enn høyder, vil siden gi mindre press på de viktige kulturminnene og dermed også bidra til en helhet som sikrer mer mangfold.

- Høyde under 37,0m
- Høyde over 37,0m
- Siktlinjer





Nystasjon 2024

Skogerbygget

Norges bank

Globus

Doktor Hansteinsgate

Tollbugata

Schultz gate

Tordenskjoldsgate



**Vedlegg:**

**Innspill til mobilitetsplan for Strømsø sentrum**

-For flere folk, færre biler

Arild Tjomsland



**Kilder:**

**Riksantikvarens NB! liste:**

<https://riksantikvaren.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=43a25b7d4d474f36ade60f9a69e620f0>

**Riksantikvarens kulturminneregistrering:**

**"Kulturminner overalt"**

<https://www.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=65b489dc115643fb817d510b05fe1f1c>

**Kulturminneregistrering,**

**Kommuneplan Drammen Kommune:**

kulturminneplan-2018.pdf

**Regjeringen.no**

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023, 14. mai 2019

Strømsø torg, severdighet i Drammen

[www.drammen.no](http://www.drammen.no)