

DRAMMEN GODSTEMINAL - NYBYEN



Dette heftet er utarbeidet av ATSITE ved landskapsarkitektene Anne Truelsen Schultz og Imke Wojanowski, KAP Kontor for Arkitektur og Plan ved sivilarkitektene Hilde Stedje Tonje Broch Moe, Henrik Lundberg og Eivind Stornes Gjertsen og Lund Hagem Arkitekter med Svein Lund, Guro Trømborg og Linn Kopperdal .

Prosjektet er et parallelloppdrag/ mulighetsstudie for Bane Nor Eiendom ved Connie Nyhaven og Kristin Haug Lund.

ATSITE
Strandkaian 44 - 4005 Stavanger/
Filipstadveien 5- 0250 Oslo
www.atsite.no
anne@atsite.no
T: 92 04 02 68

KAP Kontor for Arkitektur og Plan
Strandkaian 44 - 4005 Stavanger
www.kap.no
hs@kap.no
T: 99 01 43 75

LUND HAGEM ARKITEKTER
Filipstadveien 5- 0250 Oslo
www.lundhagem.no
svein.lund@lundhagem.no
T: 23 33 31 50

ATSITE - KAP - LUND HAGEM

INNLEDNING

Drammen Godsterminal, Nybyen, som hittil har vært benyttet til jernbanerelatert virksomhet, blir frigjort til byutvikling. Dette gir nye muligheter for Drammen sentrum. Tomten ligger sentralt, og åpner for nye koblinger både på tvers og på langs.

Vårt forslag har en stor andel bolig, da dette er en anledning til å få flere til å bo sentralt. Her kan man bo i byen, men samtidig være nært knyttet på blå-grønne ressurser i hhv. parken og elven. Her kan barnefamilier bo i townhouse med egen hage eller mot gårdsrom med felles hage, her kan eldre bo mer bekvemt i leiligheter med utsikt, her kan enslige bli en del av et fellesskap med delefunksjoner og gode felles uterom. Man kan bo med nær kontakt til uterom, eller man kan bo i høyden og få utsikt mot marka og elva.

Nasjonale mål om å redusere arealforbruk og å redusere klimagassutslippene fordrer at vi bygger tettere, da spesielt i nærheten til kollektive knutepunkt. Det planlegges for 10-minutters byer hvor funksjonene man trenger i hverdagen ligger i gangavstand fra der man bor. Dette vil både redusere transportbehovet, og gi mer fritid , og dermed også økt livskvalitet.

Skal vi fortette, må det gjøres med kvalitet. Mange drømmer om enebolig med hagemen hvilke andre kvaliteter kan en tettere boform gi? Flere nyere prosjekter har en delingsmodell, der man deler på funksjoner som bil, fellesrom, gjesterom, treningsrom

etc.noe som gjør at man kan klare seg med mindre boenheter. Da er det viktig at fellesområdene- både ute og inne- utformes med høy kvalitet som inviterer til bruk og opphold. Mindre boenheter må lages med høy kvalitet- det kan være gjennomlys, høyere takhøyde og gode materialer.

Vi bygger tettere og høyere og naturen fortrenses fra byene. Det skaper store problemer med forurensing og forringer livskvaliteten. Mennesket trenger naturen i hverdagen. Hvordan planlegger vi med naturen i fremtidens byer?

I dette prosjektet skal en større park bli en del av fellesområdet. Det er positivt for både nye boliger og eksisterende boliger. Det grønne tas med videre inn i prosjektet og blir en del av ryggraden for utforming av fellesrommene.

Når et større område utvikles er det viktig å finne noen holdepunkter som kan skape en identitet på stedet. Her er det godsterminalbygget som får sette sitt særpreg, og vi har også valgt å la en del av de gamle sporene bli en del av fellesrommet.

I den nye Nybyen bor man tett på buss og tog, samtidig som man bor midt i sentrum. Behovet for bil vil ikke være like stort som andre steder. Vi foreslår derfor at bilen parkeres i et parkeringshus ved Godsterminalen, og at hele området blir omtrent bilfritt. Dette for å sikre gode kvaliteter i byrommene og for å fremme en miljøvennlig livsstil.

Tomten er byens 'missing' link blir en viktig forbindelse fra vest mot øst og fra sør mot nord.



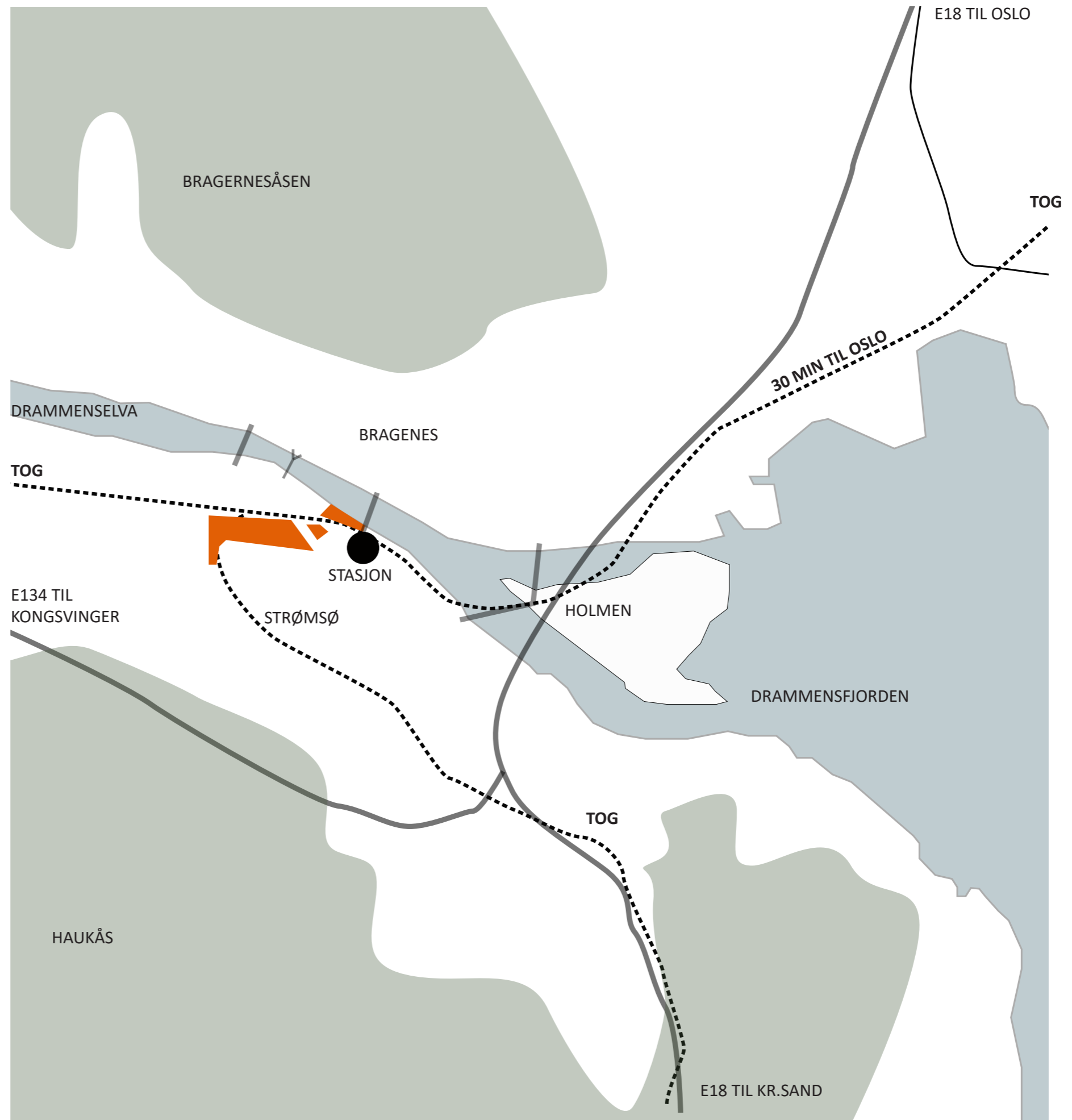
STEDET

DRAMMEN

Planområdet ligger på et nedlagt godsbanearreal nær buss- og togstasjonen i Drammen. Det er 30 min med tog til Oslo sentrum - en god pendleravstand.

Byutviklingsområdet er en viktig bybrikke med sin nærhet til stasjonen på Strømsø.

Området ligger midt mellom to markaområder, og med nærhet til elven.



OMGIVELSER



Nærmeste kobling over jernbanen ved kirken.



Nybyen. Eksisterende vegetasjonsstripe danner et naturlig skille mot tomten.



Smithestrøm gård med tilhørende park



Jernbanen som nabo



Det gamle godsterminalbygget bevares - hvordan lage et godt miljø rundt dette?



Tomten ved elvebredden blir en naturlig del av den eksisterende elveparken.



Fra broen Ypsilon skimtes tomten, med sikt videre opp til marka. Her forstår man byens tverrsnitt: elva- byen- marka.

TOMTEN OG INNFLUENSOMRÅDE

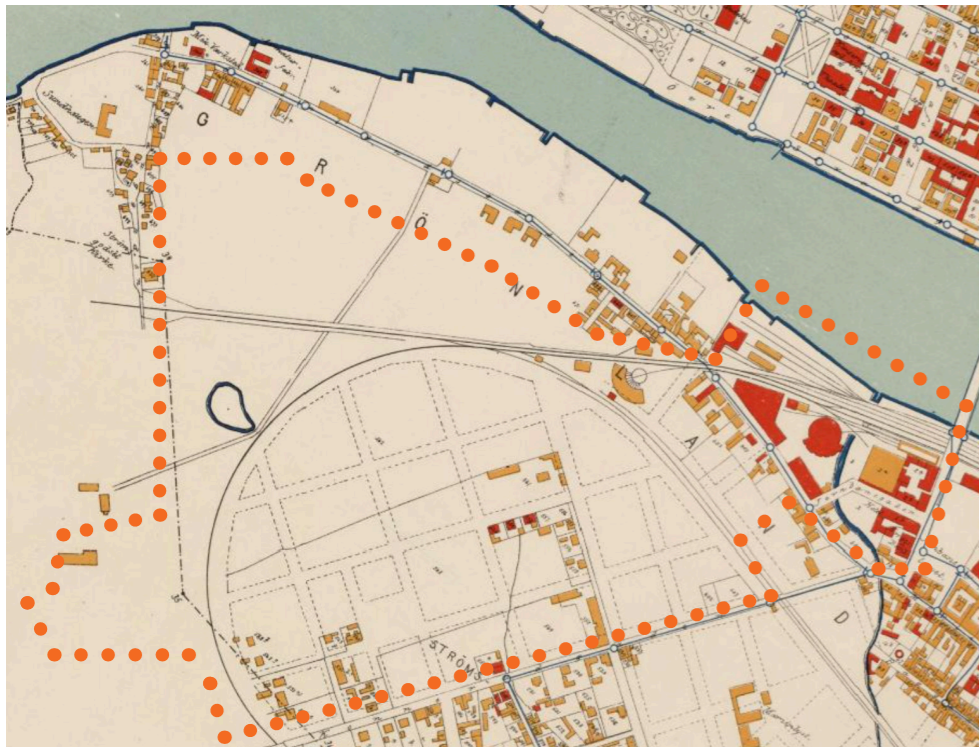
Godsbane-gjerdene fjernes og et lukket areal blir åpnet for alle. Hva gjør det med byen?
Hvilke muligheter åpner seg og hvordan kan området blir et nytt kvarter i byen?
Hvordan kan det koble seg på omgivelsene og bli tilgjengelig? Og hvordan kan dette nye kvarteret supplere byen og være til berikelse?



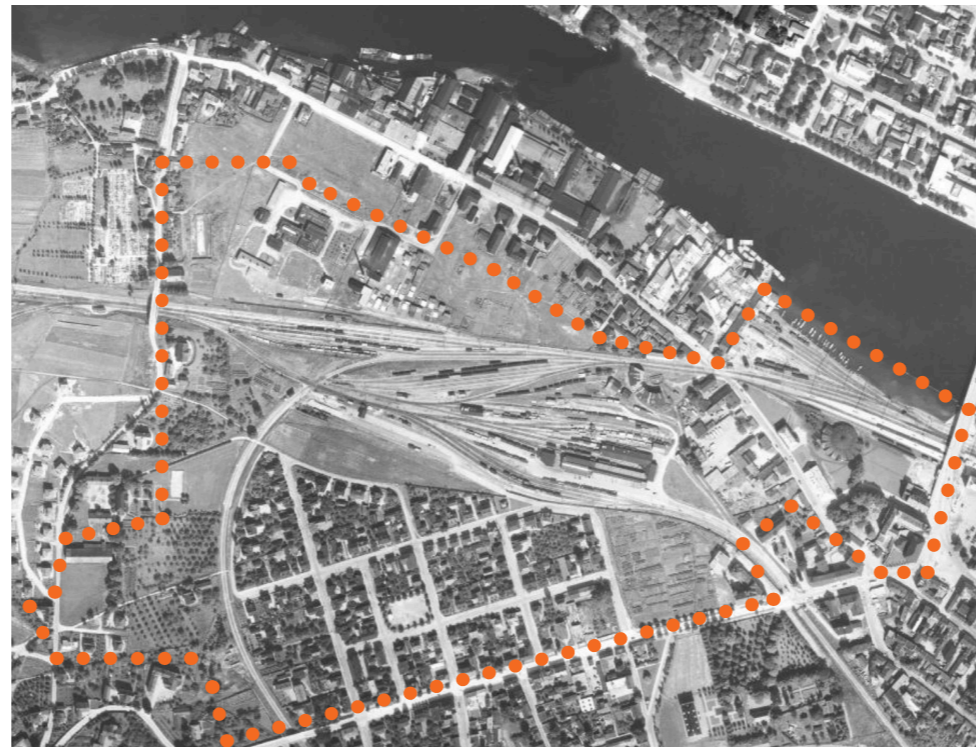
ANALYSE

HISTORISK UTVIKLING

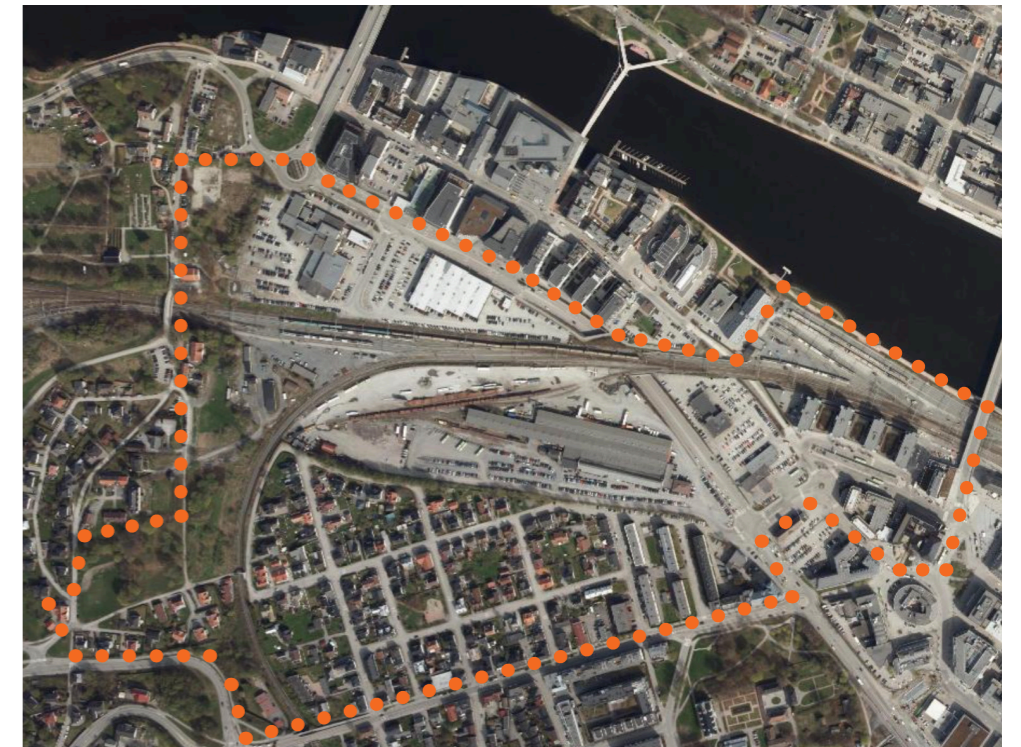
1900 - som en del av en helhetlig byplan
Avgrenset av spor mot nord



1939 - godsbanen trengte et stort flatt terreng, og okkuperte en del av
Nybyens gatekvartaler



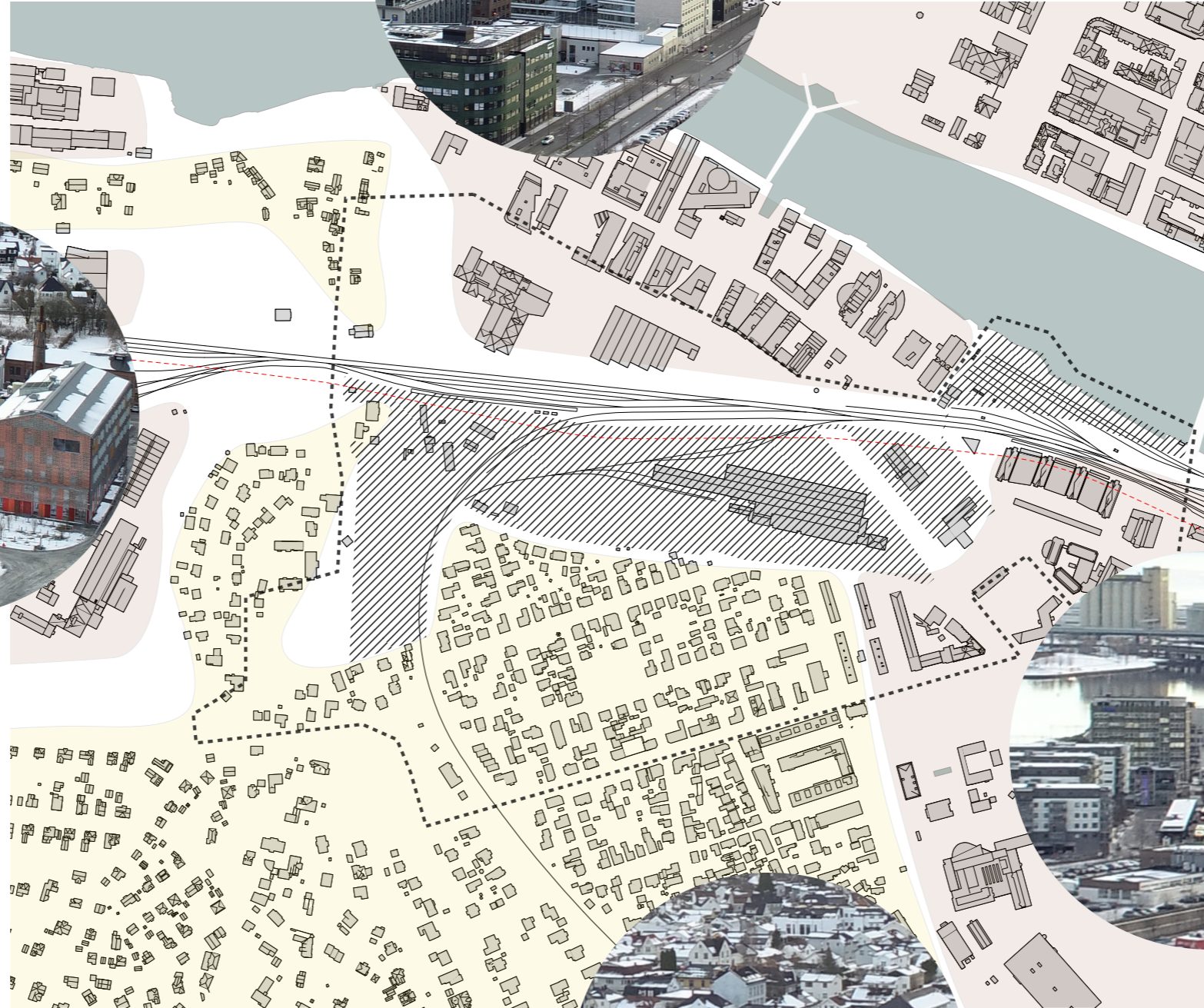
2018 - gjerdene fjernes og det åpnes for en ny byutvikling med boligkvaliteter
og nye forbindelser



'NABOER'

Området avgrenses av bydeler med forskjellig innhold og skala. Nybyen med sin eneboligbebyggelse i sør, Grønland med sine større kvartaler i nord, Nettbusstomten og Skamarken med mulighet for utvikling i øst, samt gang- og sykkeladkomst fra Strømsø via Kreftingsgate.

- TRANSFORMASJONSOMRÅDE
- INDUSTRIHISTORIE
- KULTUR
- UTDANNING
- BOLIG



- STORE URBANE STRUKTURER
- NYTT MØTER GAMMELT
- PAPIRBREDDEN
- FORBINDELSE OVER ELVEN
- UTDANNING
- BOLIG



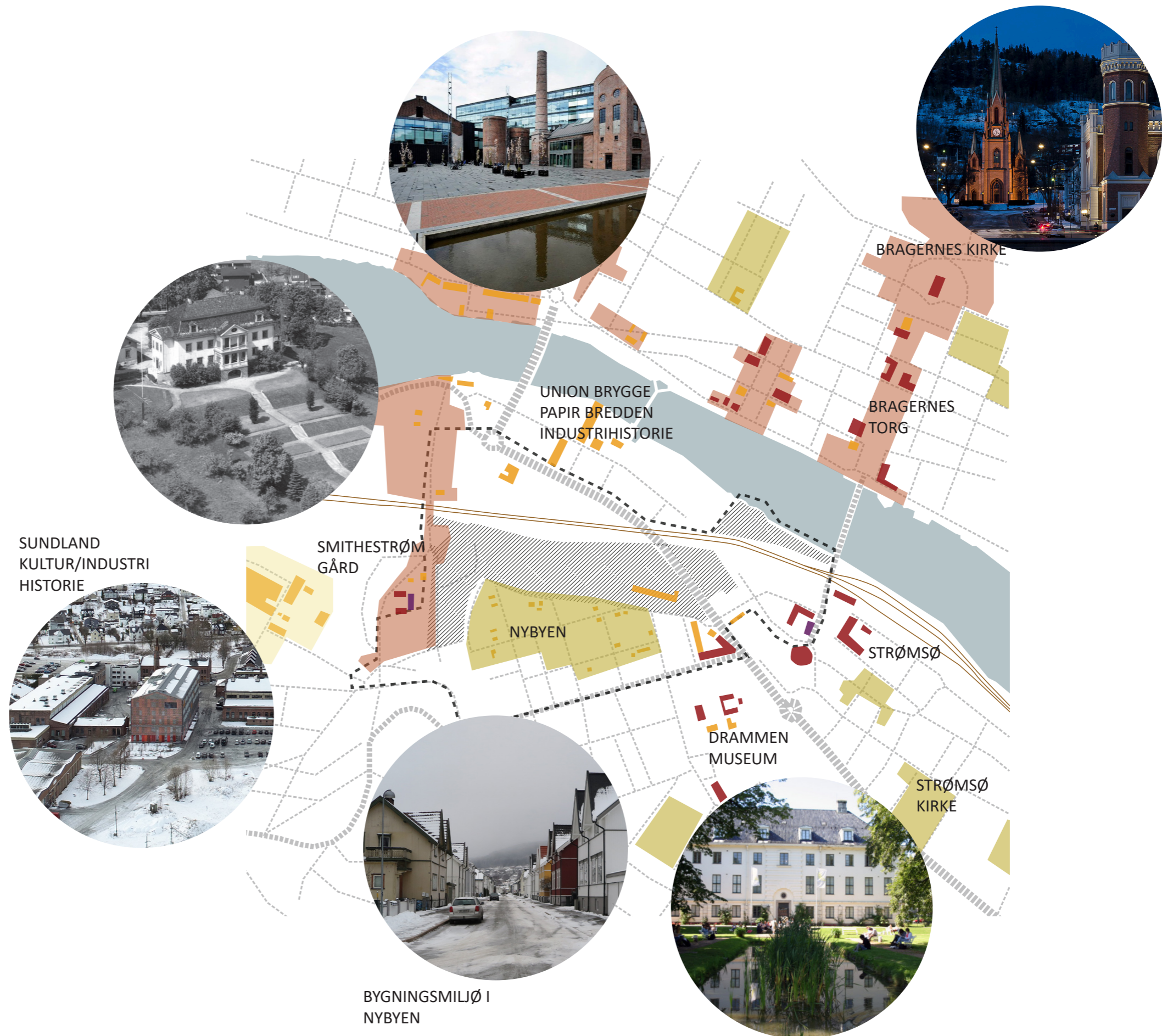
- VIKTIG TRAFIKK KNYTEPUNKT
- BLANDET BEBYGGELSE
- TETT OG GRÅTT
- KOBLING TIL STRØMSØ



- IDYLLISK / SJARMERENDE
- SMÅHUS MED HAGER
- TYDELIG KVARTALSSTRUKTUR
- GRØNT / LANDLIG
- KULTURHISTORIE

KULTURMINNER

Det er flere kulturminner som omkranser området og selve Godsterminalen ligger som en del av tomten. Dette er kvaliteter som forteller lokale historier og gir stedet en identitet, og som vi ønsker å koble oss på videre i prosjektet.



LANDSKAPSVERDIER

Diagrammet viser viktige landskapsverdier som både tangerer tomten eller som ligger innenfor rekkevidde enten direkte eller som visuelle forbindelser. Her er det en mulighet til å bygge videre på det eksisterende og skape gode, rekreative sammenhenger- et potensiale for nye koblinger.



MOBILITET

Diagrammet viser eksisterende nettverk for syklende- og gående, samt adkomstmulighet for bil til tomten.

Togtraseen og Kreftingsgate er to store barrierer som avgrensner tomten i nord og i øst.

Ny utvikling av Godsterminaltomten får en viktig oppgave med å fortsette og forbedre dette nettverket.

Tomten ligger meget sentralt og sentrum har mange attraksjoner som er mulig å nå til fots eller med sykkel. Med å forbedre koblingene til det eksisterende er vi med på å bygge opp under en 10.minutters by hvor bilen er overflødig.



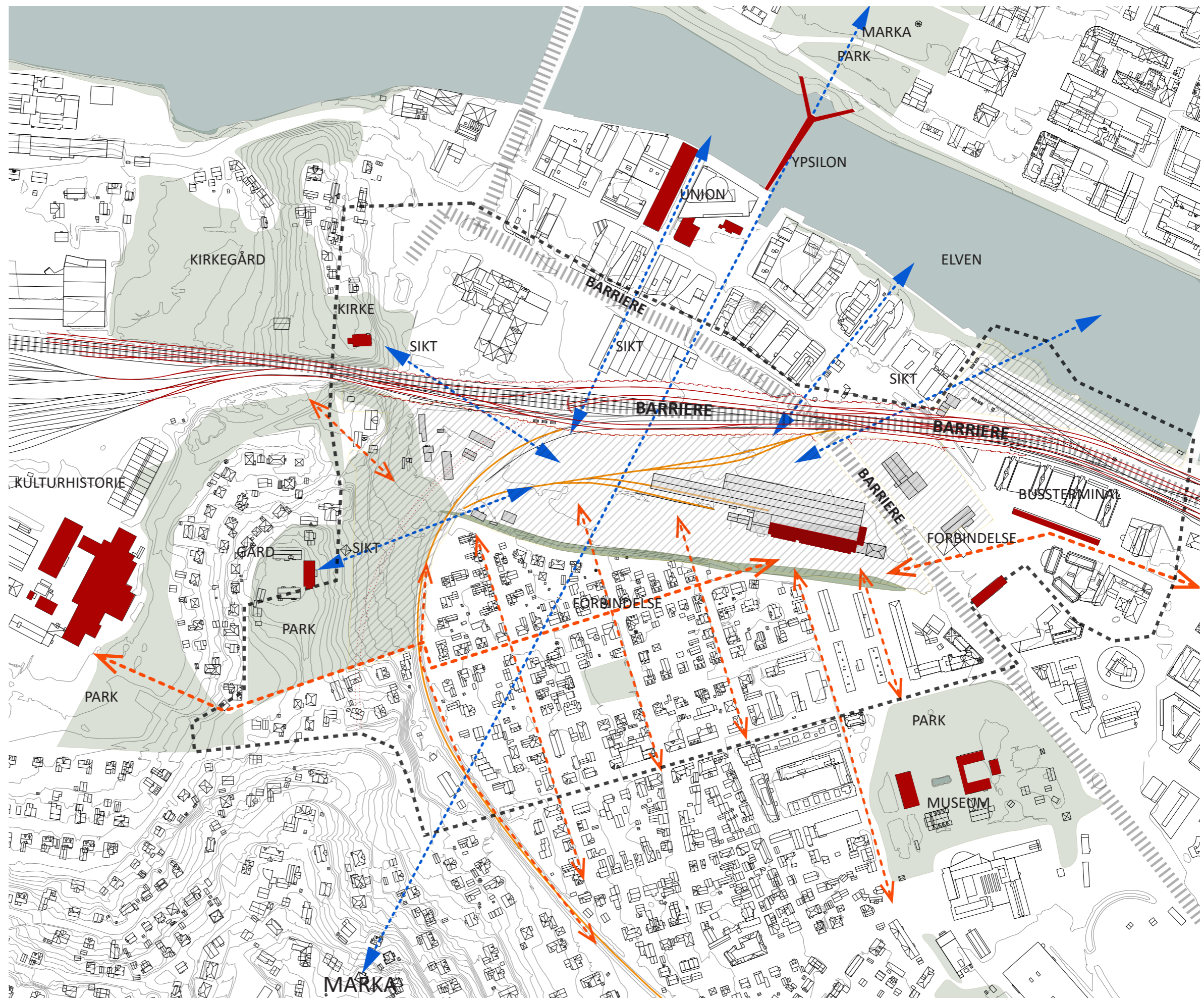
TOMTENS POTENSIALE

Tomten ligger sentralt i mellom viktige byområder som Grønland, Nybyen, Sundland og Strømsø. Utvikling av tomten gir mulighet for å koble disse områdene bedre sammen, den er Drammens 'missing link'.

Forbindelsen på tvers, fra Strømsø via Bussterminalen og så videre til Sundland er viktig.

En forbindelse over jernbanen til Grønland og videre til Bragernes via Ypsilon vil være viktig for bevegelsen gjennom byens tverrsnitt. Kreftingsgate og jernbanen er store barrierer, så en bedret flyt over disse vil gi kvaliteter til hele byen.

Utvikling av parken ved Smithestrøm vil gi kvaliteter ikke bare til den nye bebyggelsen, men også til omkringliggende områder.



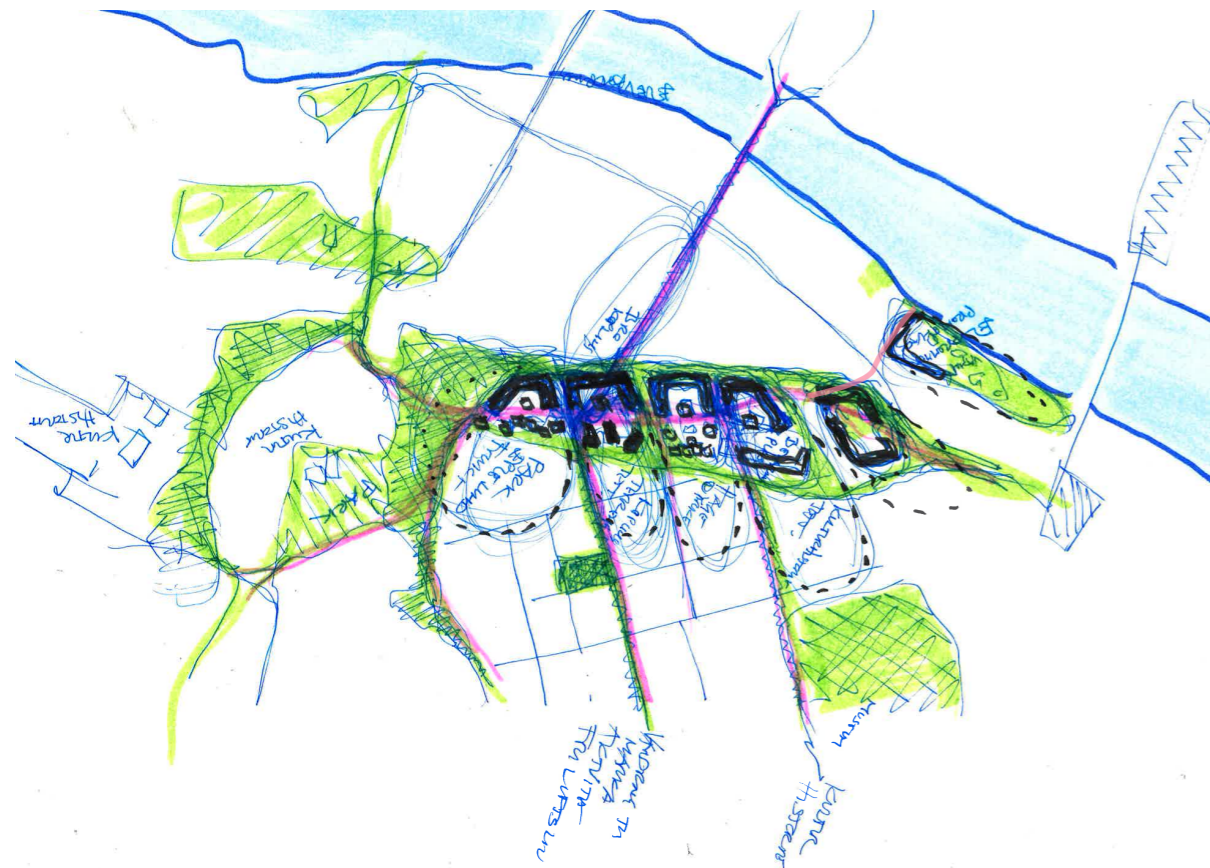
PROSESS / TEST AV ALTERNATIVER

Retninger:

Vi har i prosessen hatt mange diskusjoner vedr. retninger som skal påvirke plangrepet;

- Nybyens kvartalstruktur
- Godsterminalens plassering + togspor
- Grønland
- Koblingen over jernbanen mot Ypsilon

Modellene til høyre viser noen varianter av påvirkning.



Første planskisse:

- De grønne, omkringliggende ressursene vever seg inn i den nye bebyggelsen
- Forbindelse over jernbanen i forlengelsen av Ypsilon
- En plass som tar imot forbindelsen fra Ypsilon samt en hovedgate i Nybyen
- Bevegelse gjennom området på tvers
- Tett/lav bebyggelse mot Nybyen
- Kvartaler mot jernbanen som stenger for støy og åpner seg mot sol og indre gårdsrom

ATSITE - KAP - LUND HAGEM

1.
 - Gateløp fra Nybyen fortsettes
 - Mindre kvartaler
 - Tydelig tverrforbindelse i form av gateløp



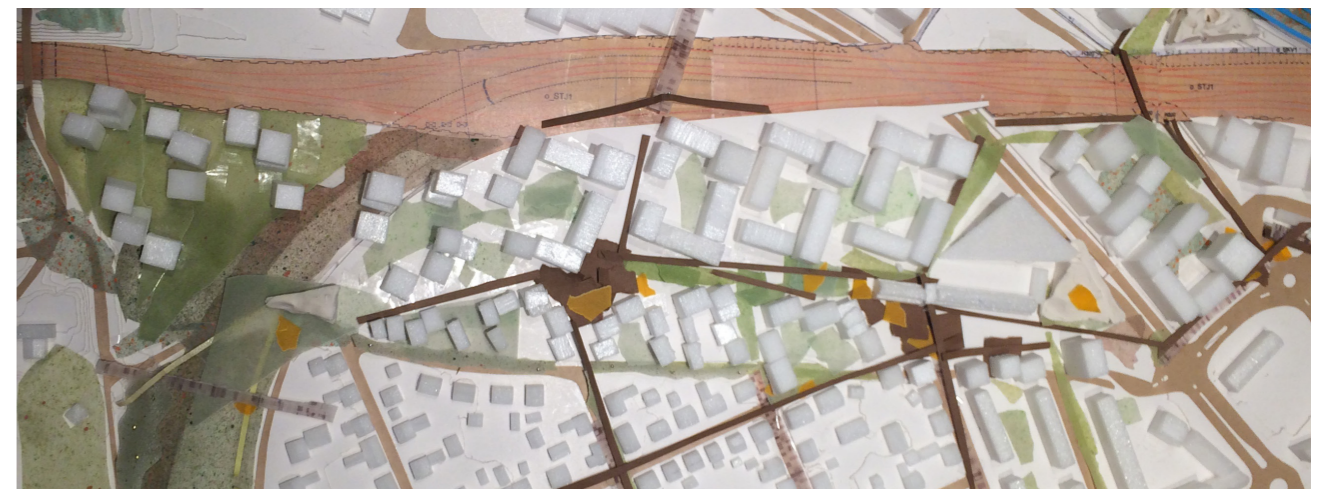
2.
 - Gateløp fra Nybyen fortsettes
 - Kvartalsbebyggelsen går i oppløsning
 - Flyt av ute- og byrom



3.
 - Store byggefelt
 - Store, grønne gårdsrom
 - 'Diagonalen' mot Grønland møter retningen til Nybyen
 - Ingen tydelig tverrforbindelse, silding gjennom gårdsrommene



4.
 - Gateløp fra Nybyen fortsettes
 - En allmenning som tydelig tverrforbindelse og bydelens ryggrad
 - Tett/lav mot Nybyens eneboligbebyggelse
 - Kvartaler mot jernbanen
 - Diagonalen til Ypsilon
 - Siktlinjer



GREPET

PREMISSER

Vi har i vårt forslag lagt følgende premisser til grunn:

1. Bevare historiske spor:

Godsterminalen og sporene som fører inn i den beholderes for å skape en identitet til området. Også ved Elveparken beholder vi sporene og lar de bli en del av parkens utforming.

2. Grønne ressurser:

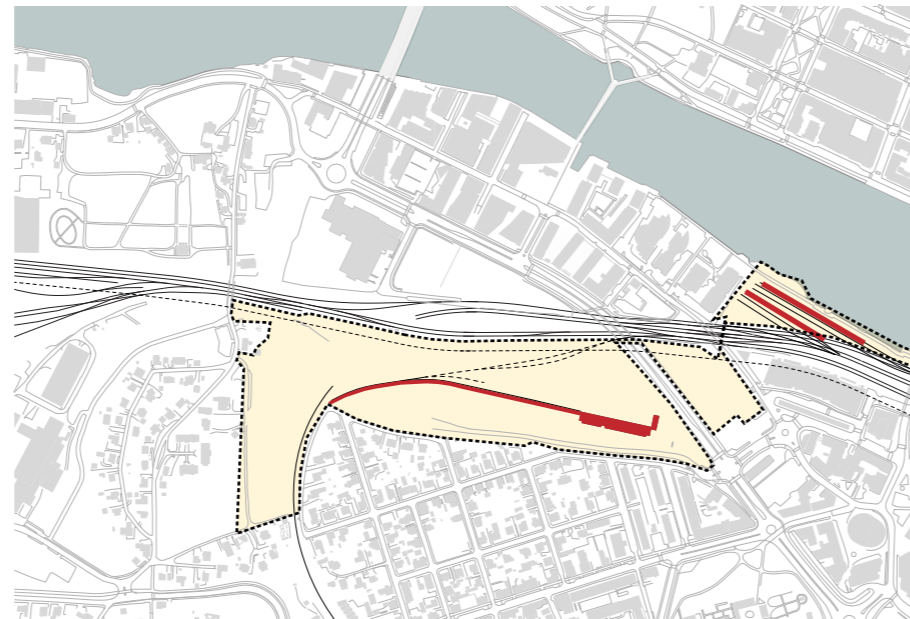
Smithestromsparken, Museumsparken, og eksisterende grønt mot Nybyen tenkes som en ressurs for prosjektet og integreres gjennom gode koblinger og forlengelse/forbedring av strukturer.

3. Retningene til Nybyen og Grønland føres begge inn i prosjektet og forankrer bydelen som en del av den omkringliggende by. Dette gir gode koblinger gjennom gateløpene og videre opp til åsene, koblinger som er både visuelle og funksjonelle.

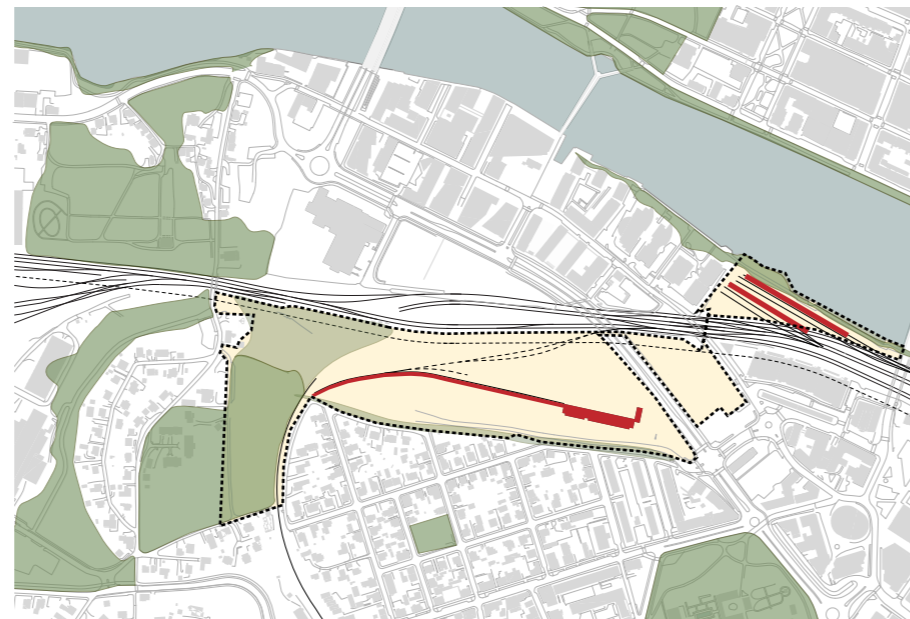
4. Lik som Nybyen og Grønlands retninger tas inn i prosjektet, videreføres også bydelens skala inn på tomten. Det gir en nedtrappet bebyggelse mot Nybyen, og en mer oppskalert bebyggelse mot Grønland og Kreftingsgate.

5. Jernbanen og Kreftingsgate er støykilder som virker inn på tomten. På støykartet ser vi at området i nord-østre hjørne, bak Godsterminalen har størst belastning, og så avtar det mot vest.

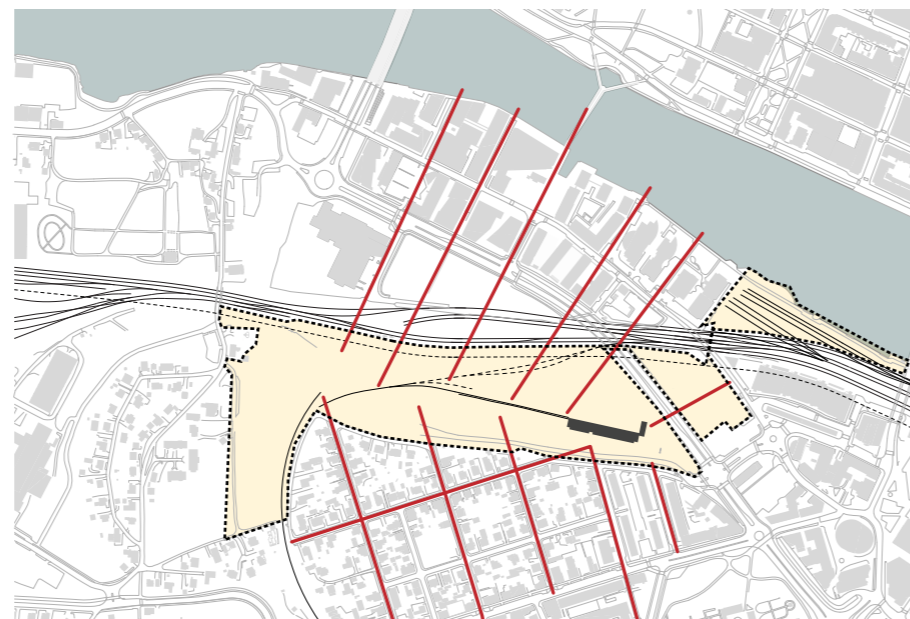
6. Solforholdene på tomten er gode, og en mulig høyere bebyggelse mot nord vil ikke ta sol fra noen.



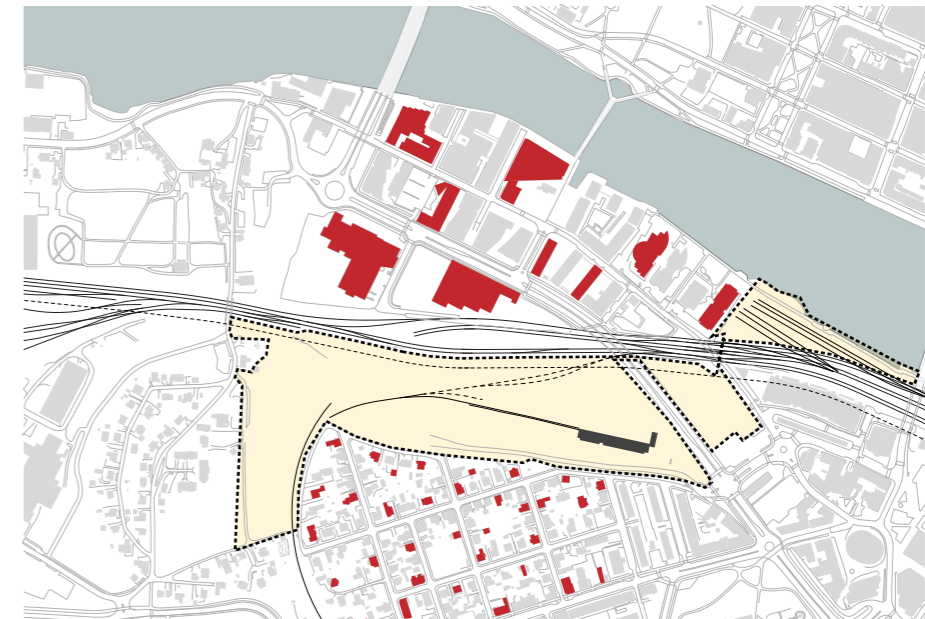
1. BEVARE HISTORISKE SPOR



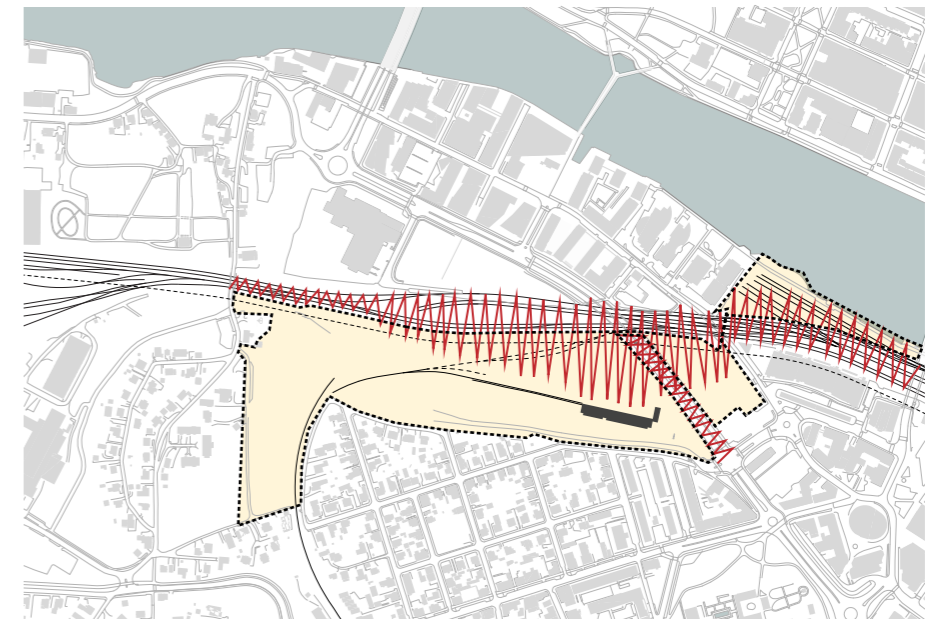
2. GRØNNE RESSURSER



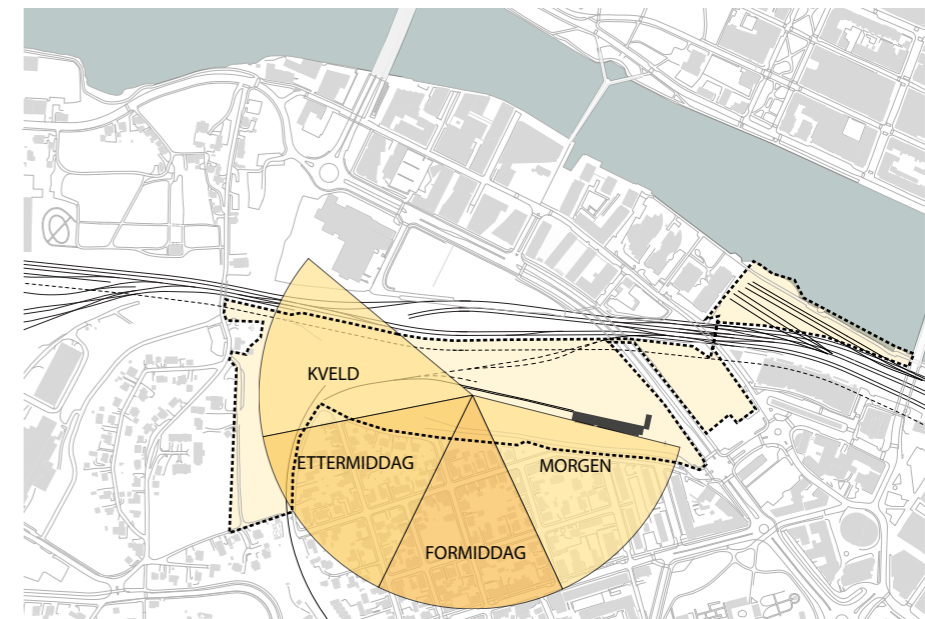
3. RETNINGER



4. SKALA



5. STØY



6. SOL

PLANSKISSE

Illustrasjonen viser en enkel planskisse av grepet vårt, med felter for utbygging, bebyggelse og en allmenning som strekker seg gjennom bebyggelsen på tvers.

Nede ved elven ligget et atriumsbygg for næring, som en avslutning på rekken av bygg og som en formidler mot parken.

Ved bussterminalen ligger to kvartaler som både kan romme bolig og næring. De tar i mot fra stasjonen, definerer bevegelsen til undergangen og leder videre mot Godsterminalen.

Byggene på begge sider av Kreftingsgate er utformet for å demme opp mot støy, og inneholder ikke bolig.

Ved innkjøringen til Godsterminaltomten ligger et signalbygg for næring. Dette er plassert for å skape et bedre definert kryss, og for å lede folk inn i området.

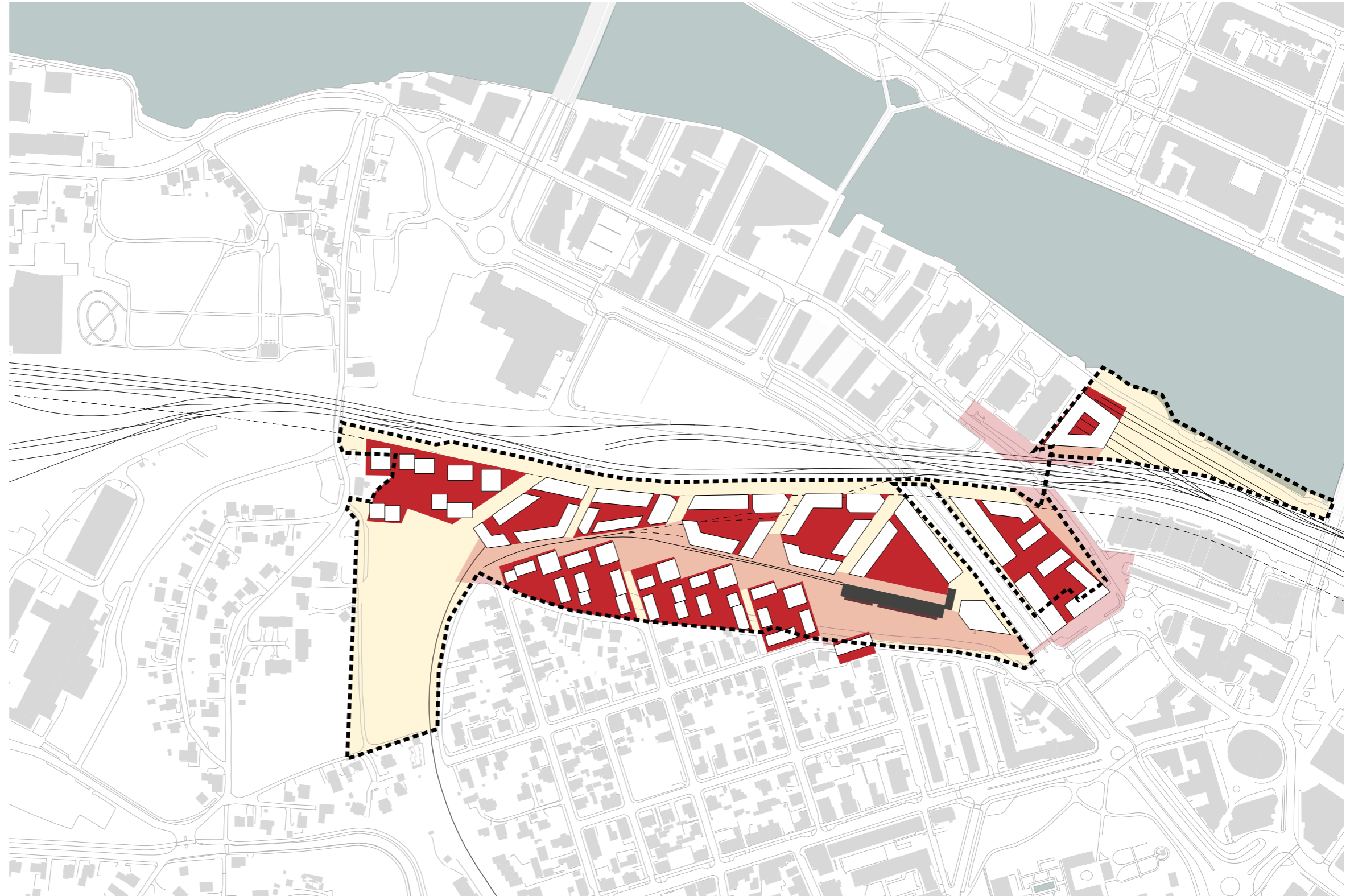
Godsterminalen får nytt liv, og ligger på en allmenning. Allmenningen strekker seg gjennom hele området som en 'shared space'.

Nybyens kvartalstruktur er trukket inn til allmenningen, her er en tett-lav bebyggelse som snakker sammen med Nybyens skala.

Mot jernbanen ligger større kvartaler, som følger Grønlands retning og som har en høy rygg mot støyen fra nord. Kvartalene trapper seg ned mot allmenningen.

I vest ligger punkthus som en avslutning på parken- disse er tatt med som en mulig tomt.

De neste sidene forklarer grepet del for del.



HOVEDGREPET

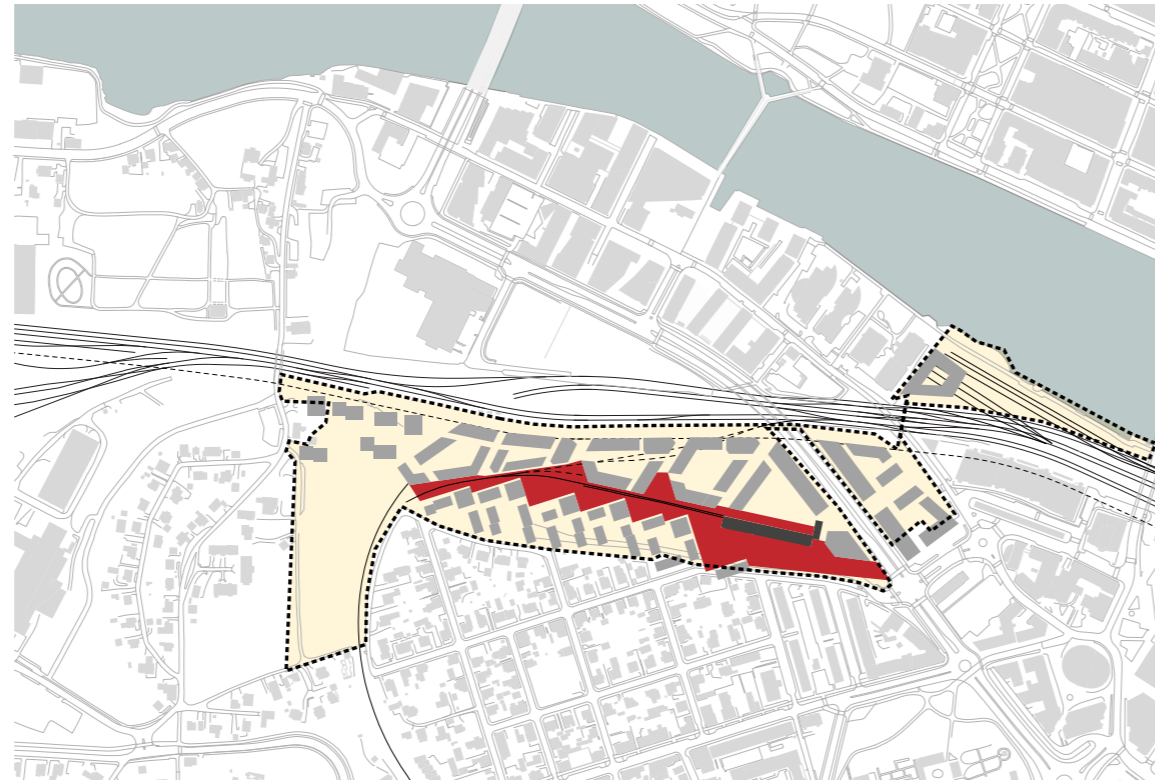
1. Hovedgrepet består i en allmenning som ivaretar bevegelsen fra vest mot øst, fra Sundland til stasjonen, og den binder sammen de to retningene fra Nybyen og Grønland. Denne er grepets ryggrad, og de mest utadrettede funksjonene retter seg ut mot denne i et felles bygulv. Allmenningen rommer Godsterminalen med de eksisterende togsporene og den ivaretar koblinger i alle retninger. Overordnet vil hele området på sikt kunne oppleves som et samlet område. Allmenningen blir hovedbevegelsen for de myke trafikanter, i tillegg til en styrking av eksisterende akser gjennom Amtmand Breders gate og Smithestrømsveien.

Vegetasjon er en viktig del av allmenningen og delvis viskes grensen mellom byrom og parkrom ut. Bydelens aktiviteter samles i et system av varierte byrom som hver har sin identitet.

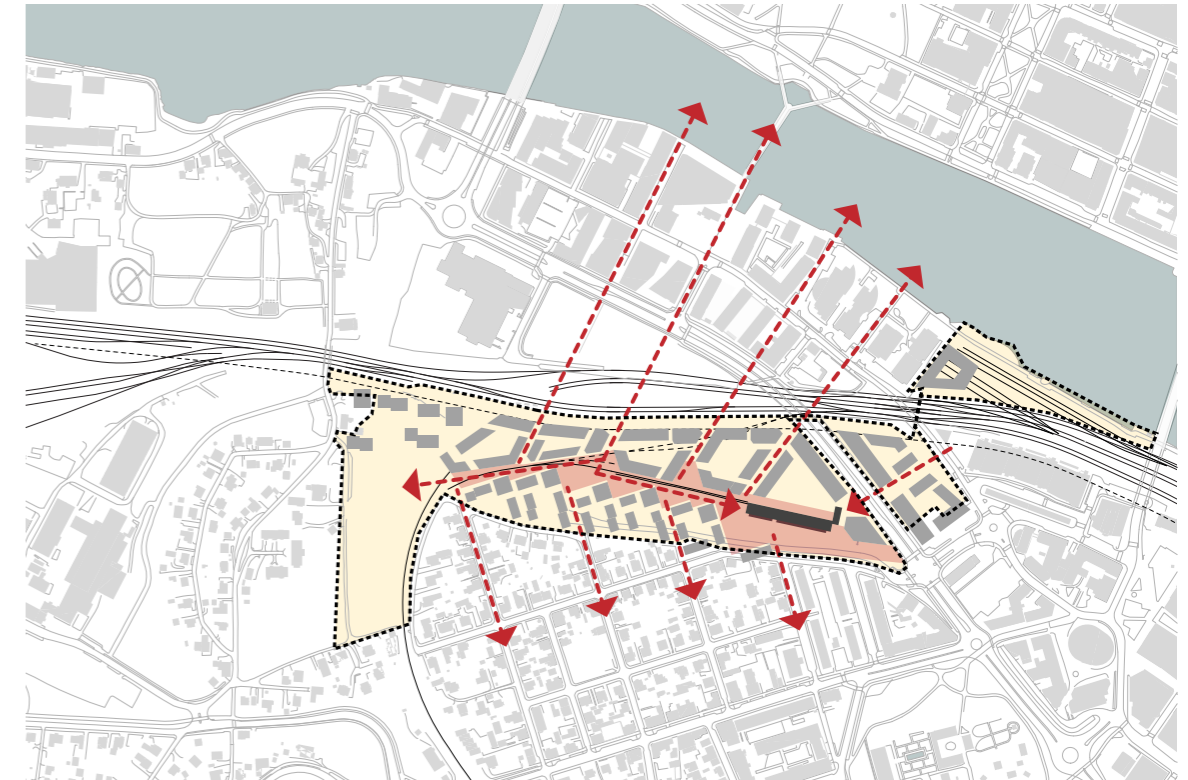
2. Allmenningen reagerer på sine kontekster; den grønne parken mot vest tas med inn i bebyggelsen, mens mot øst er det byens gulf som inviteres inn.

3. Allmenningen syr sammen de to retningene som møtes her og ivaretar viktige siktlinjer i byen, som igjen gir både visuelle og funksjonelle koblinger.

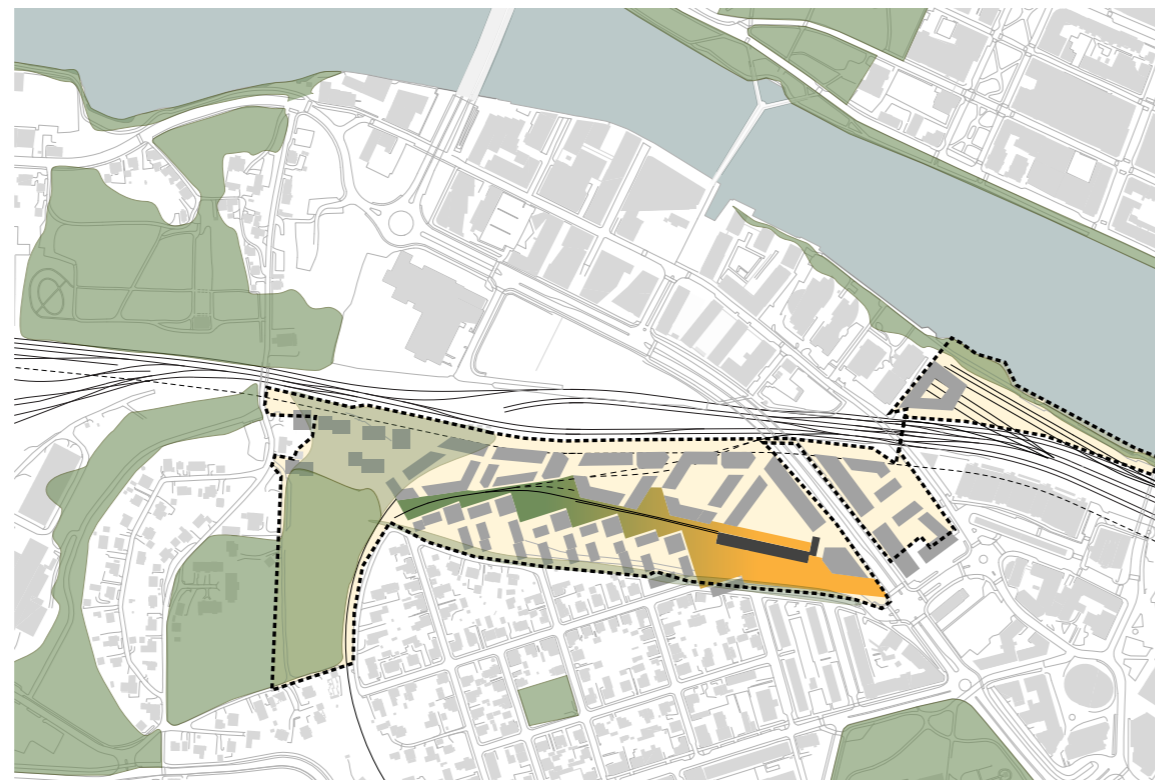
4. Allmenningen moderer skalen mellom Nybyens tett/lav bebyggelse og kvartalenes høyere tetthet mot Grønland.



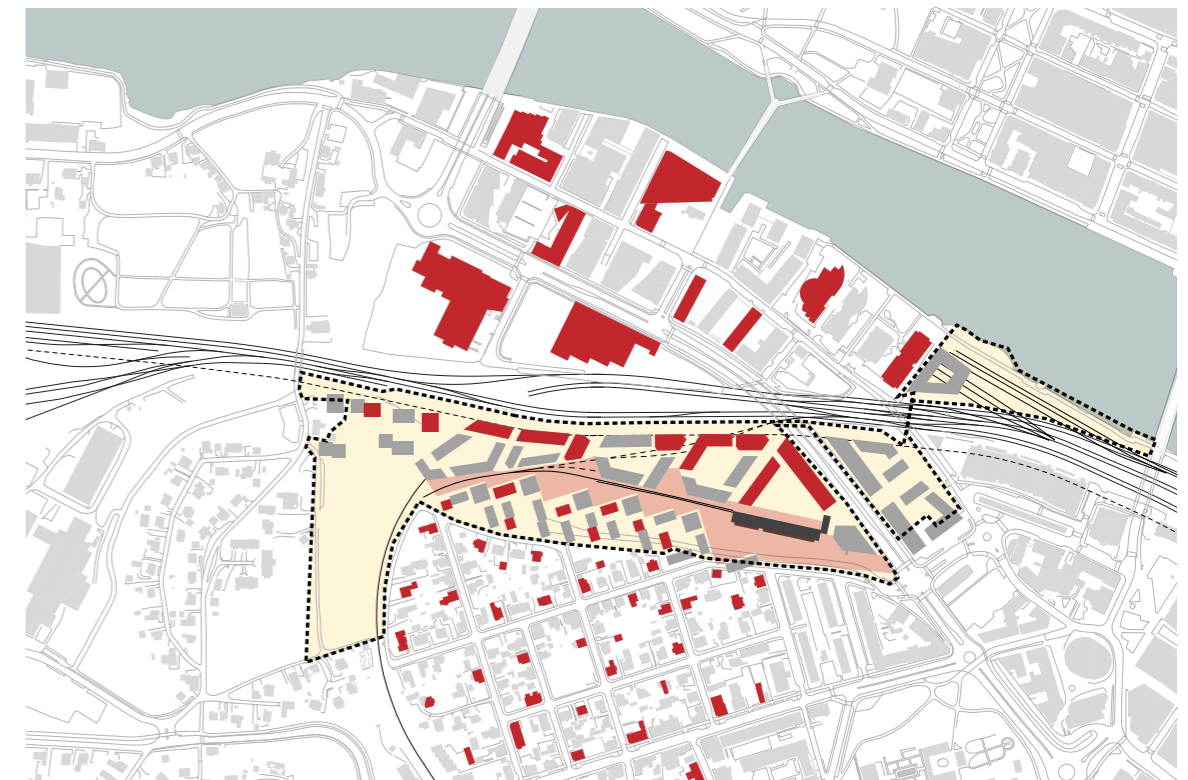
1. ALLMENNING SOM HOVEDGREP



3. ALLMENNINGEN SYR SAMMEN RETNINGER OG GIR VISUELLE KOBLINGER



2. ALLMENNINGEN REAGERER PÅ KONTEKSTEN



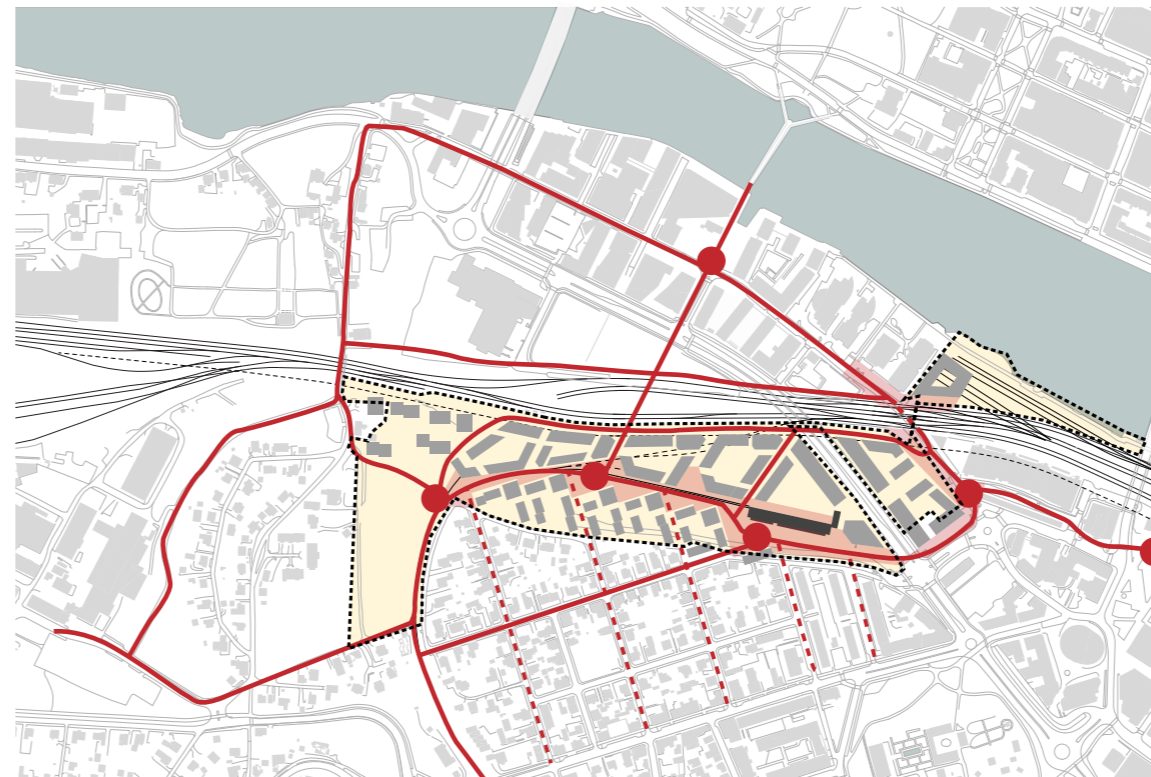
4. ALLMENNINGEN MODERER SKALA

FORBINDELSER

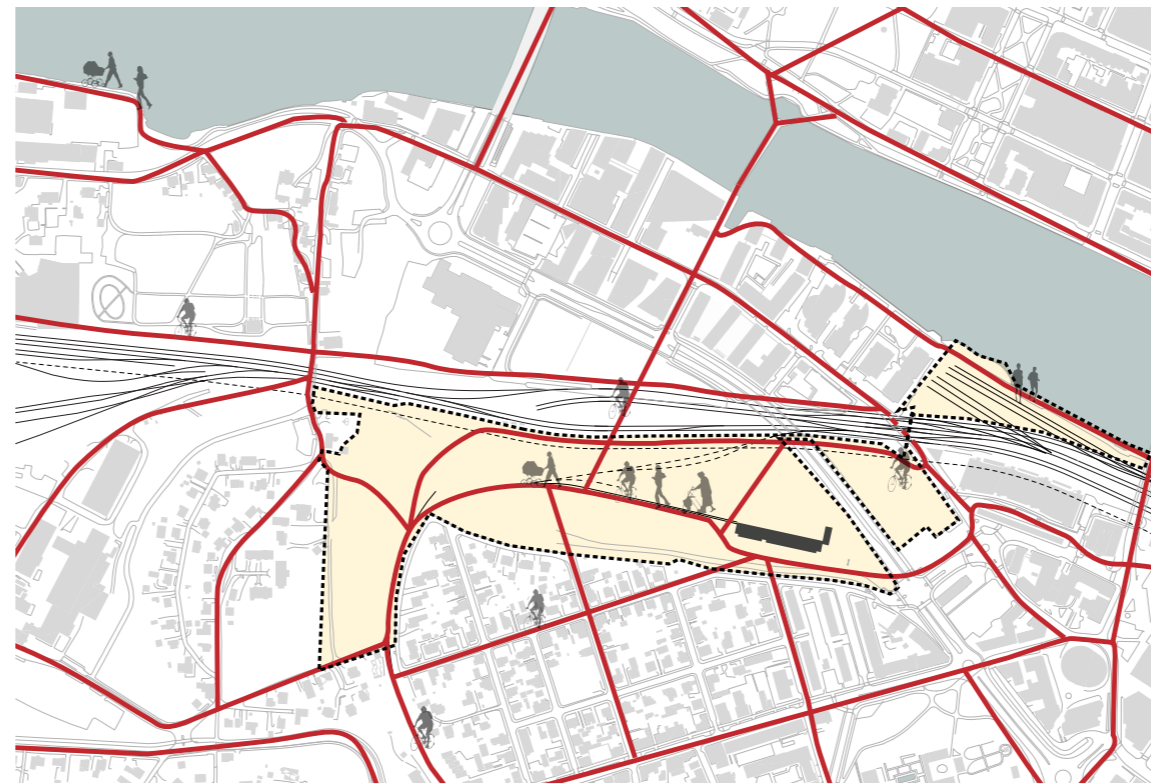
1. Allmenningen bidrar til en god flyt gjennom området, i tillegg til god kobling til eksisterende nettverk. En ny bro over jernbanen knytter dette nye området sammen med Grønland. Det er også en mulighet å lage en bro over Kreftingsgate parallellt med jernbanens bro. Byggegrensen fra jernbanen er på 20m, her tenker vi det ligger en grønn buffer som inneholder gang- og sykkelvei samt sykkelparkering. Jernbanegata oppgraderes som viktig forbindelse til stasjonen på Strømsø og undergangen til Grønland kobles bedre på ved å utvide selve undergangen og terrassere til sidene. Videre kobles tomten ved elven på forbindelsen med å opparbeide et plassrom foran de eksisterende bygg og videre til nytt næringsbygg og parken ved elven.

2. Sykkelnettverk

Et styrket sykkelnettverk. I tillegg til å forbedre forbindelser med nye koblinger gjennom tomten, er de brede gateløpene i Amtmann Breders gate, Selmers gate, Marienlystgata og Peder Søbørgs gate foreslått supplert med egne sykkelfelt ved å smalne inn kjørearealet.



1. FORBINDELSER OG PLASSER



2. GANG- OG SYKKELNETTVERK

VEI OG PARKERING

1. Parkering er i vårt forslag vist som et stort parkeringshus mot Kreftingsgate, samt mulig underjordisk parkering i forbindelse med landskapsbearbeiding i området mot vest når kulverten lages. I næringskvartalet mot øst foreslår vi parkeringskjeller.

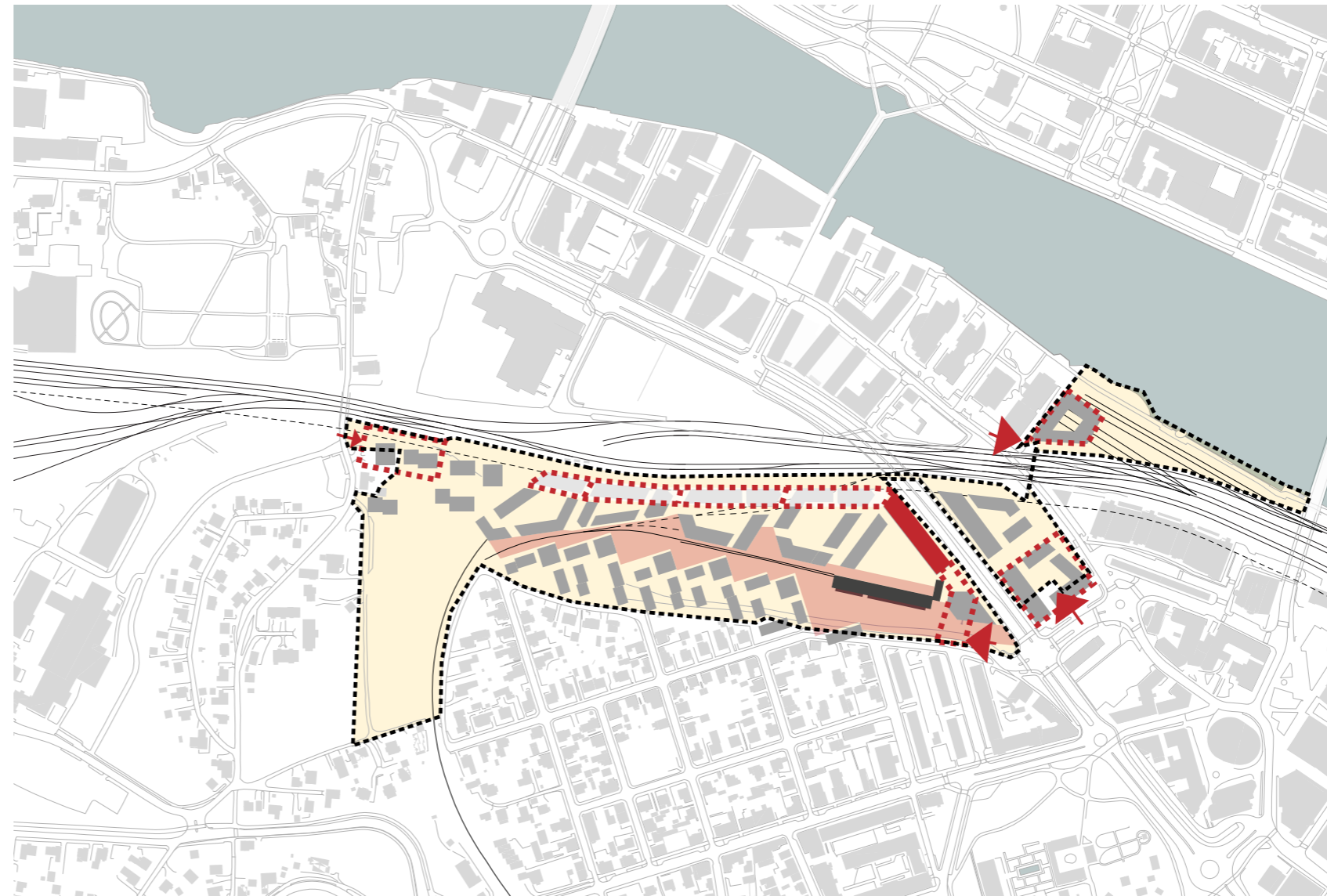
Vi mener at parkeringshus er et svar både på de dårlige grunnforholdene som vanskeliggjør underjordisk p-kjeller i mer enn 1 etasje, samtidig som et p-hus kan transformeres til f.eks. næring i fremtiden dersom (når) bilen reduseres. P-kjellere er vanskeligere å tenke seg transformert.

Parkeringshuset kan kombineres med en p-kjeller under et større eller mindre område. Det kan dras ut i ryggen på alle kvartaler som vist her. Da kunne kvartalene fått oppgang i gårdsrommet.

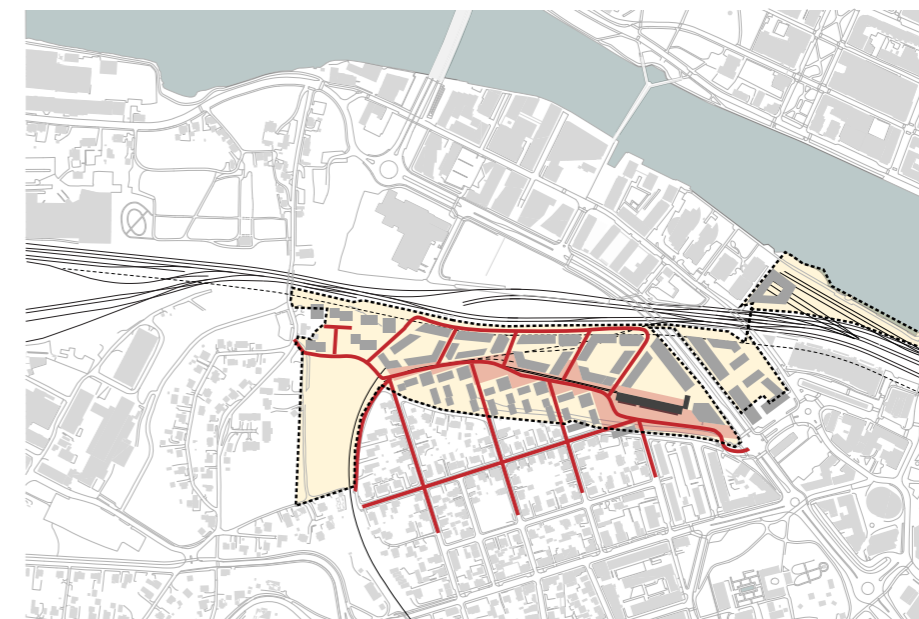
2. Vi legger opp til at alle mellomrom mellom byggeområdene kan kjøres på, og så er det valg av parkeringsløsning som avgjør graden av kjørbarhet.

I forslaget vi viser kjører biler som skal parkere ned under allmenningen rett etter avkjøring fra Kreftingsgate og videre inn i parkeringshuset. Her parkeres bilen og så går man til sin boenhet. Parkeringskjeller kan utvides under ryggen mot jernbanen med oppganger i gårdsrom og evt. på plassene. Allmenningen har plass til nødvendig kjøring, som ved flytting, utrykning, taxi el.l.

Alle gater i Nybyen tenkes som kjørbare, men de vil med dette forslaget ikke få betydelig økning i trafikk.



1. PARKERINGSSTRATEGI



2. KJØRBARE FLATER

BEBYGGELSE

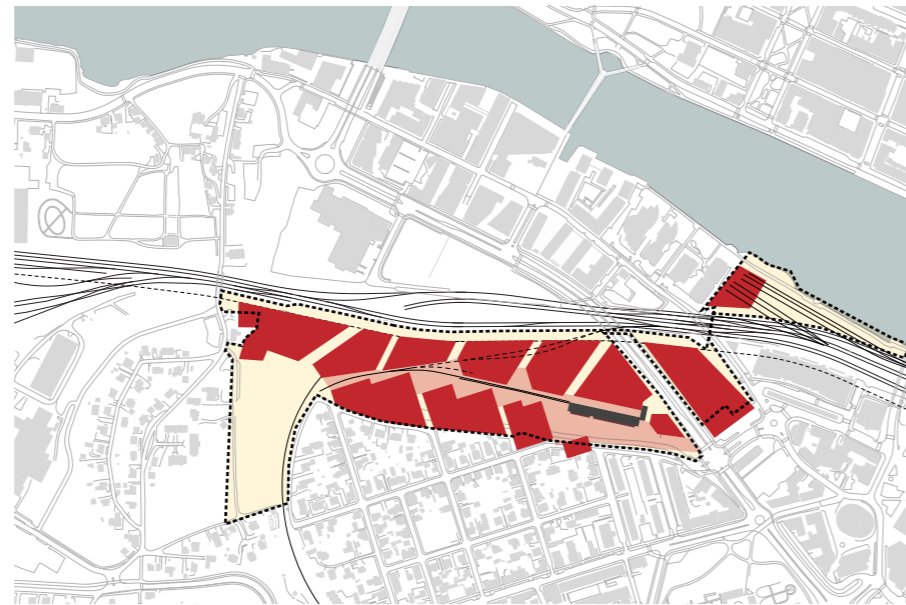
1. Byggefeltene er kvartaler som vist på diagrammet. De er fleksible og kan romme forskjellige typologier, ikke bare typene vi har vist i vårt løsningsforslag.

2. Bebyggelsen mot jernbanen og Kreftingsgate er tenkt som en størygg som skjermer for de indre gårdsrommene. Bebyggelsen her er forholdsvis tett og høy, og bør utformes i tynge materialer. I 20m beltet fra jernbanen tenkes en grønn buffer.

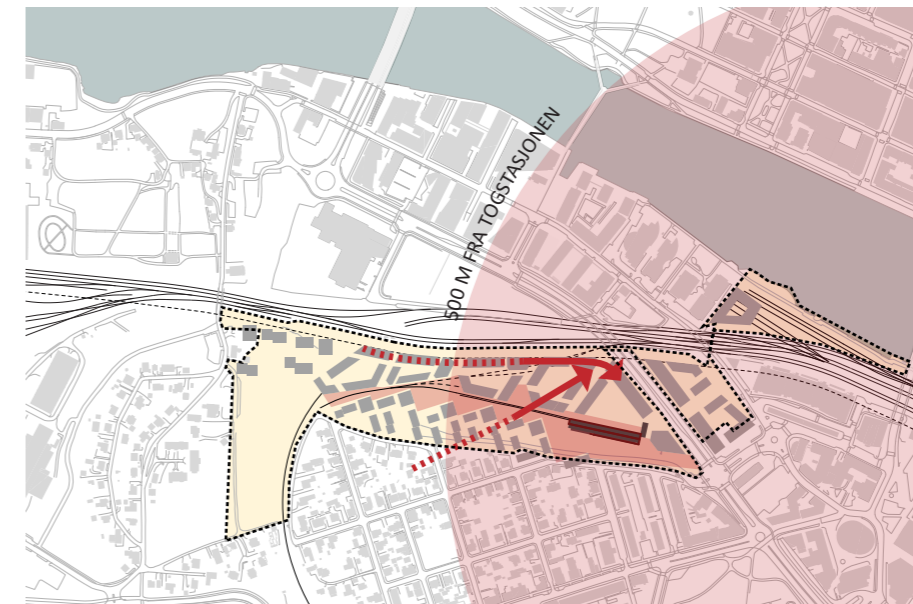
3. Vridningen mot Grønland gir gode sikt- og solforhold.

4. Bebyggelsen stiger i høyden fra vest mot øst, og fra sør mot nord, fra hhv 3-12 etasjer. I nord mot jernbanen tåler man en høyere bebyggelse, både fordi den snakker sammen med det som er oppført på Grønland, og fordi den ikke skygger for annet enn jernbanen. Sirkelen viser 500m fra jernbanestasjonen, og dette regnes med som et knutepunkt som kan ha høyere tetthet.

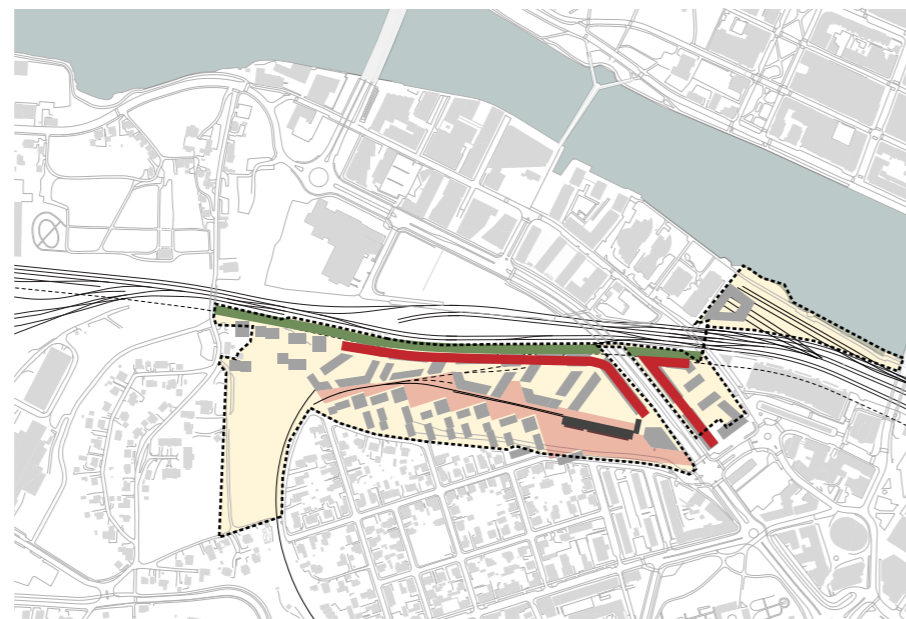
5. Diagrammet viser foreslåtte typologier i byggefeltene.



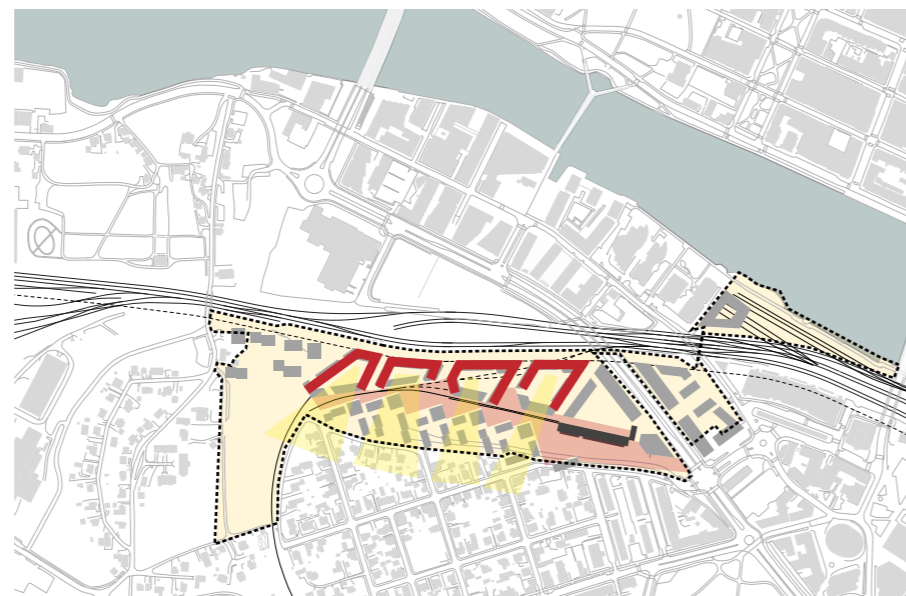
1. BYGGEFELT



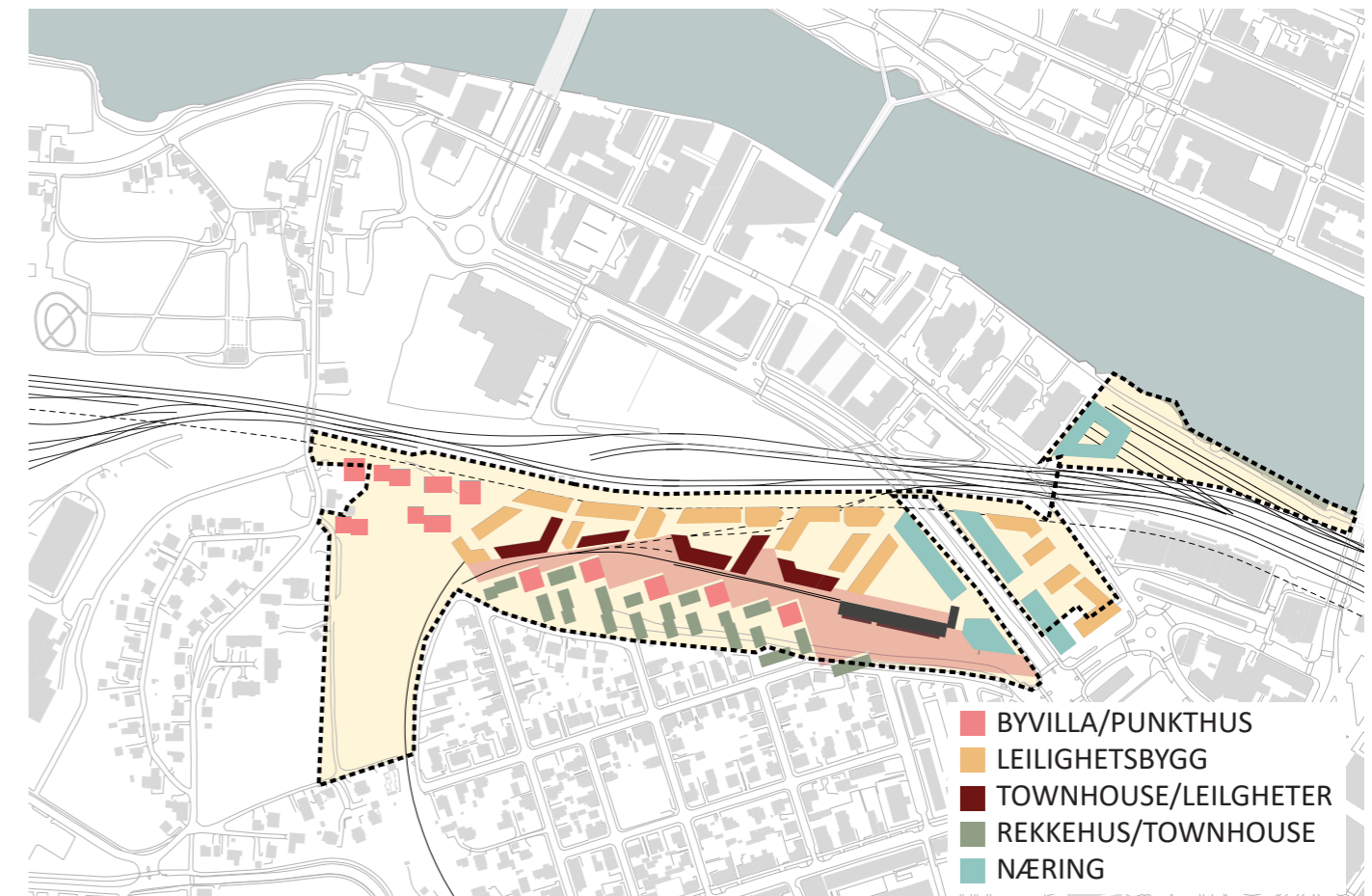
4. PRINSIPP FOR BYGNINGSHØYDER



2. BEBYGGELSE SOM STØRYGG OG GRØNN BUFFER MOT JERNBANEN



3. VRIDNING MOT GRØNLAND GIR GUNSTIGE SOL- OG SIKTFORHOLD



5. TYPOLOGIER

- BYVILLA/PUNKTHUS
- LEILIGHETSBYGG
- TOWNHOUSE/LEILGHETER
- REKKEHUS/TOWNHOUSE
- NÆRING

BYGGETRINN OG KAPASITET

1. Byggetrinn

Diagrammet viser foreslåtte utbyggingsfaser. Godsterminal-tomten med sin urbane plass og parkeringshus er et mulig første trinn. Da får man etablert parkering, som i en periode også kan benyttes av andre. Ved å gi nytt liv til Godsterminalen vil denne fungere som en generator for området. Det kan vurderes å beholde bygget som henger på Godsterminalen mot vest og benytte det til midlertidig bruk. Det kunne f.eks vært et sted for streetsport o.l.

Kvartalene mot Nybyen er med på å komplettere den eksisterende kvartalstrukturen og henger seg på eksisterende veinett. De er av den grunn selvstendige prosjekter, men vi foreslår at når et kvartal utvikles så er det et rekkefølgekrav å opparbeide sin del av fellesområder som allmenning og gateløp. Så da kan det være lurt å begynne fra Godsterminalens side og bygge videre på allmenningen fra her.

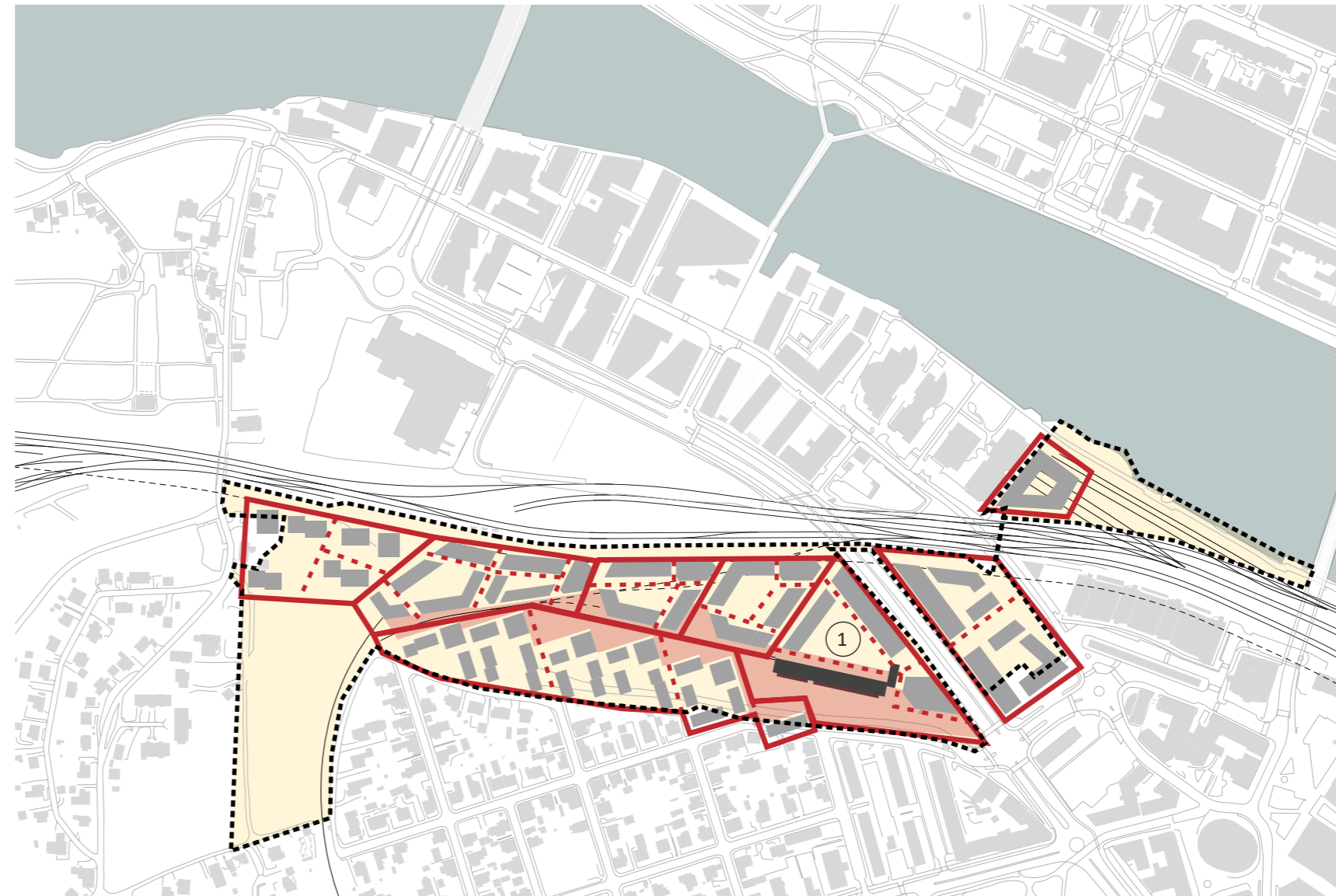
Kvartalene mot Grønland kan både deles opp i ett og ett kvartal, og de kan deles opp i flere prosjekter innenfor et kvartal som stiplingen viser.

Feltet mot vest er en opsjon- det må avklares om dette skal utvikles eller ikke. Vår tanke er at det avslutter parken fint, som en noe friere punktbebyggelse. I arbeid med graving til kulvert, kunne man bearbeidet landskapet her til å falle jevnt, og til å romme en parkeringsetasje som ikke behøver å graves ned. Forslaget er ikke avhengig av at dette feltet utvikles.

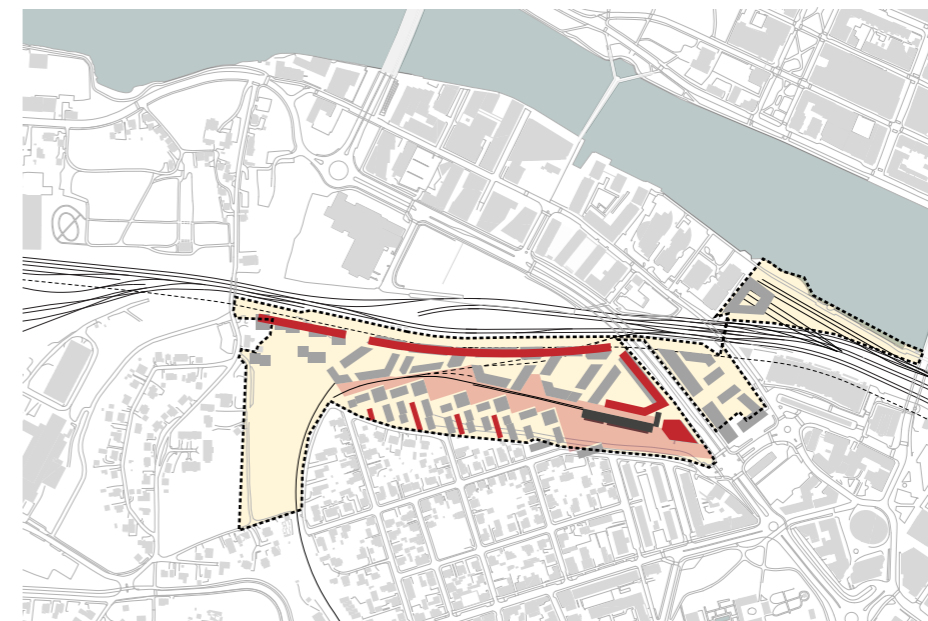
Elveparken og Bykvartalet er selvstendige tomter som ikke nødvendigvis behøver å planlegges sammen med resten av grepet.

2. Kapasitet

Dersom man skal øke utnyttelsen ytterligere, kan det gjøres med å øke høyden i ryggen mot jernbanen, eller med en fortetting i rekkehusrekken som vist her.



1. BYGGETRINN



2. KAPASITET

VISJON

Ut over det sentralt plassete godsbanebygget, står området helt åpent med et stort potensiale for å bidra til byens utvikling. Visjonen er å skape en levende bydel, som rommer nye sider til kommunens allerede suksessfulle byutvikling.

Vi ser for oss en mangfoldig og levende bydel sammensatt av natur, boliger, næringsutvikling, kunstproduksjon, musikk, sport, lek og bevegelse, der beboerne trives.

Allmenningen blir det nye inviterende bygulvet som vever sammen enkeltdelene til en spennende melange. Den rommer byrom, parkrom og byhager med et mangfold av ulike kultur-, aktivitets- og møtesteder. Allmenningen skaper en sterk og robust struktur som skaper en gjennomgående identitet for området, slik at det får en egenkarakter og blir sitt helt eget sted i byen.

Godsterminalområdet har på grunn av sin nære beliggenhet til både Drammen stasjon, Strømsø, og Drammen sentrum en unik forutsetningen til å bli en bydel der man får et godt liv uten privat bil. Her er det lagt til rette for gåing og sykling - i kombinasjon med kollektiv, som gjør at man får en effektiv og lettvinnt mobilitet.

ET KOMPLETT BYOMRÅDE

PLANENS BESTANDDELER

Tomten ligger omkranset av forskjellige bydeler med ulik grad av urbanitet. Det er et ønske med høy boligandel og en miks av typologier. Vårt forslag reagerer på de forskjellige kontekstene.

1. Elveparken avslutter rekken av bygg ved elvebredden med et bygningsvolum som åpner seg mot en ny park.

2. Bykvartalet, som omslutter et skjermet gårdsrom foreslås utformet med høy tetthet av næring mot Kreftingsgate og med utadvendte fasader som leder bevegelsen mot Grønland og Godsterminalen.

3. Parkeringshuset mot Kreftingsgate ligger strategisk i forhold til avkjørsel og som en buffer mot støy.

4. Godsterminalbygget ligger igjen som et spor og blir en aktiv del av et urbant byrom.

5. Hagebyen er en fortsettelse av Nybyens kvartalstruktur med en tett-lav typologi.

6. Kvartalene mot jernbanen har høyere tetthet og danner i bakkant en skjerm mot støy.

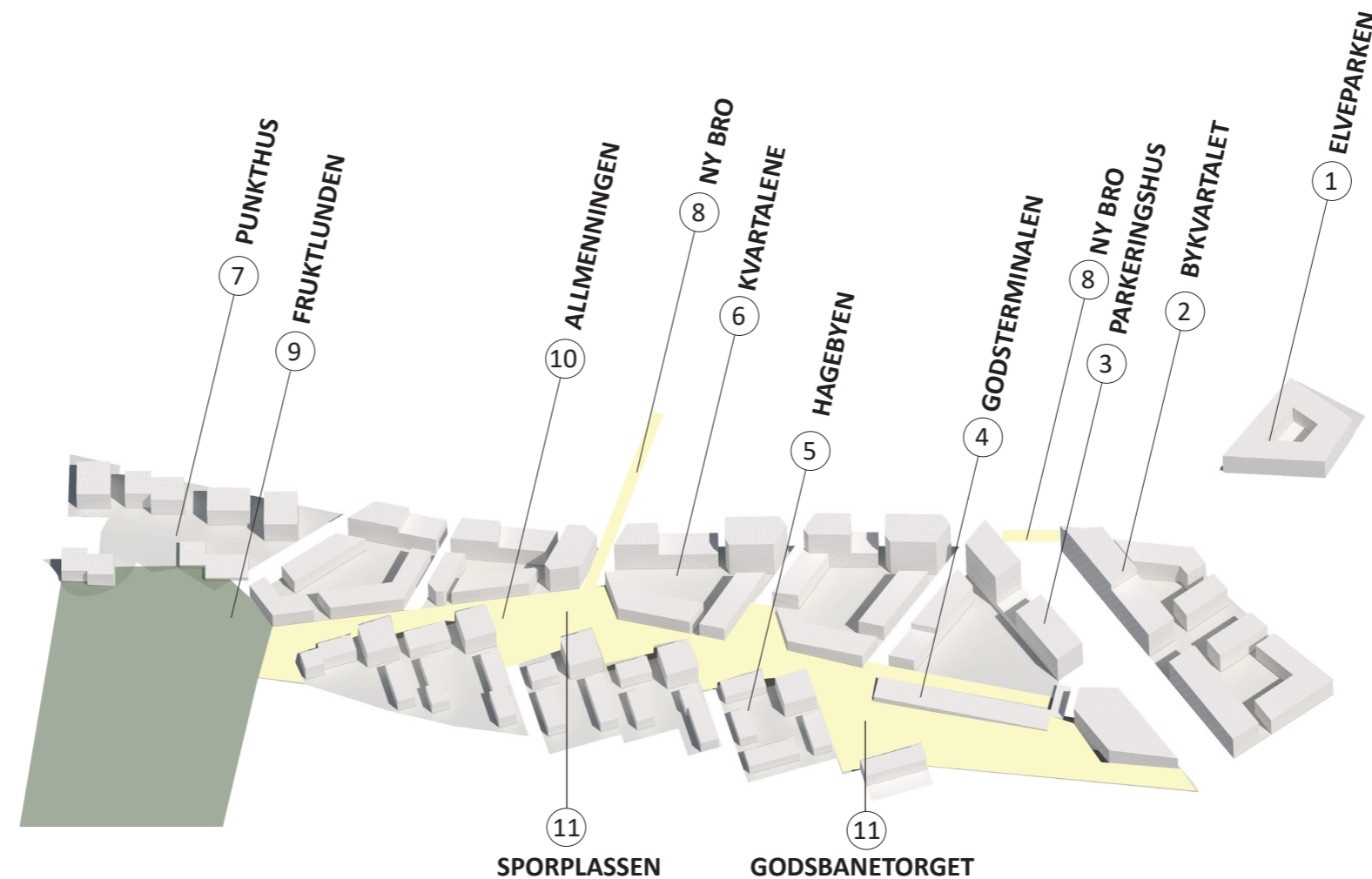
7. Punkthus i parken som en opsjon.

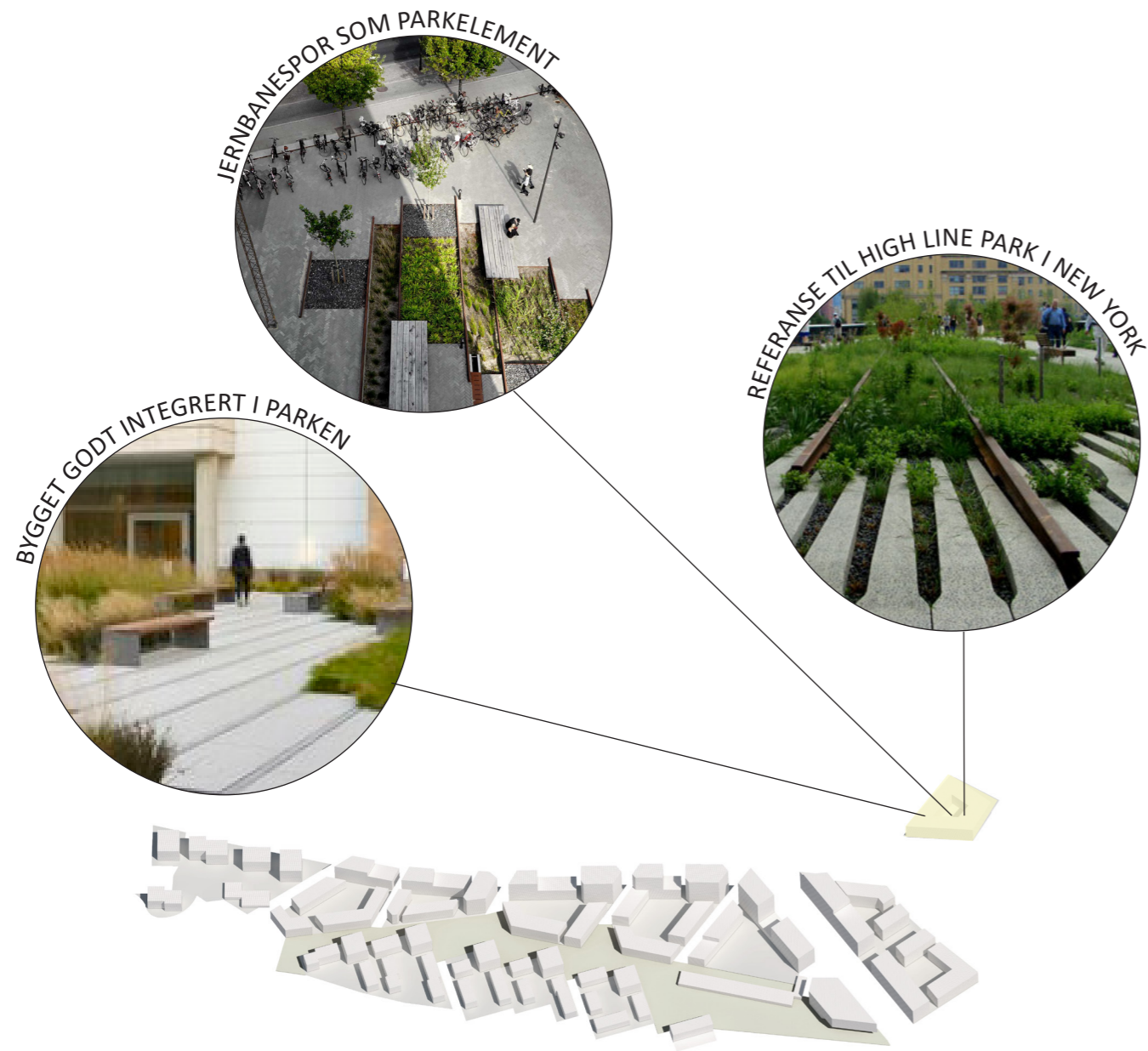
8. Nye broer over jernbanen og Kreftingsgate er en mulig styrking av forbindelser.

9. Fruktlund er områdets felles ressurs og rommer bla.en barnehage og felles uteoppholdsareal.

10. Allmenningen er ryggraden i planen.

11. Byrom som en del av allmenningen; Sporplassen og Godsbanetorget.



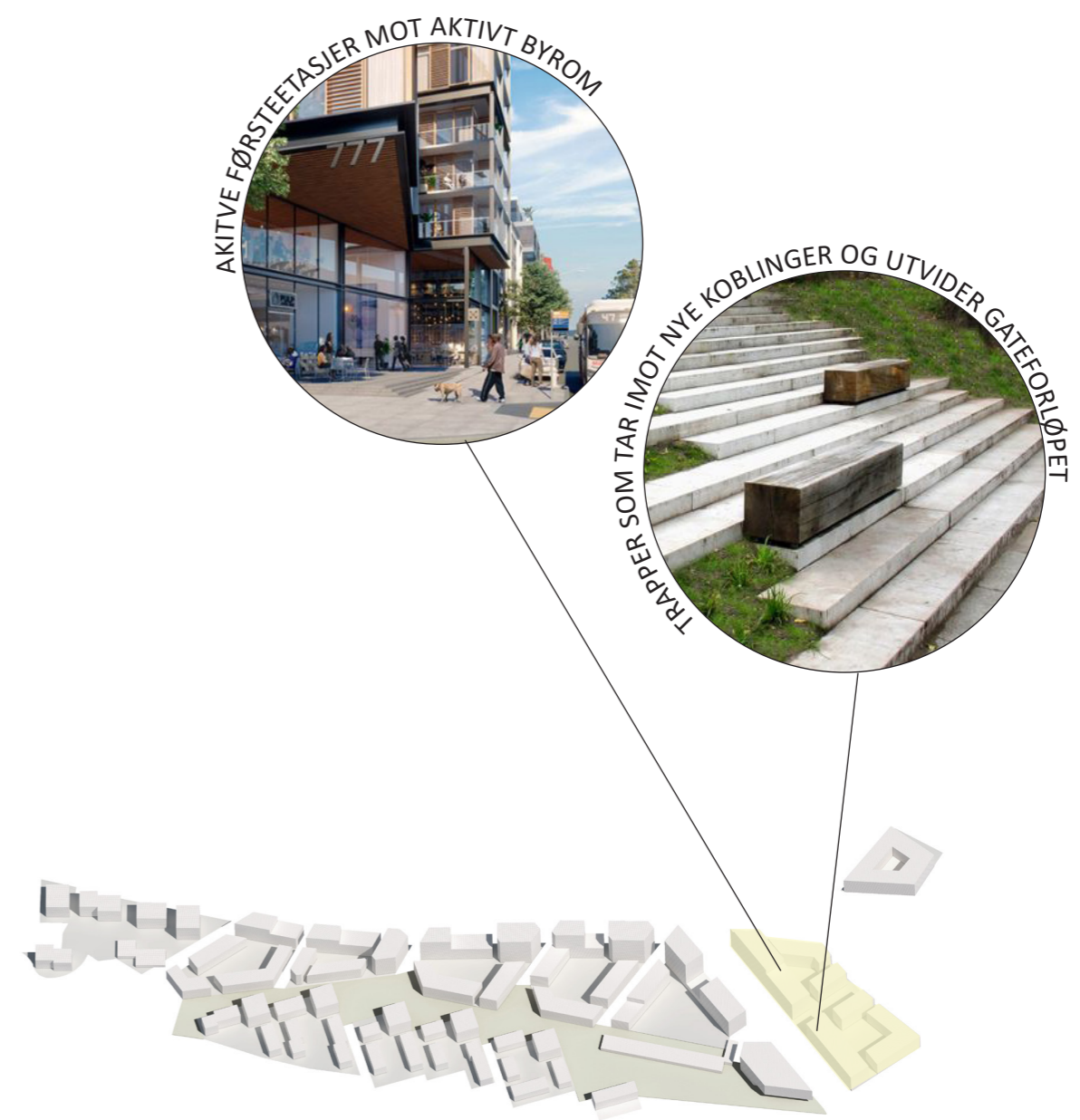


1. ELVEPARKEN

Elveparken avslutter rekken av bygg ved elvebredden med et bygningsvolum som åpner seg mot en ny park på det

tidligere hensettingsområdet. Parken, som blir et nytt tilskudd til grøntområdene langs elvebredden, integrerer de gamle

sporene, som på denne måten blir en del av stedets identitet og utforming.

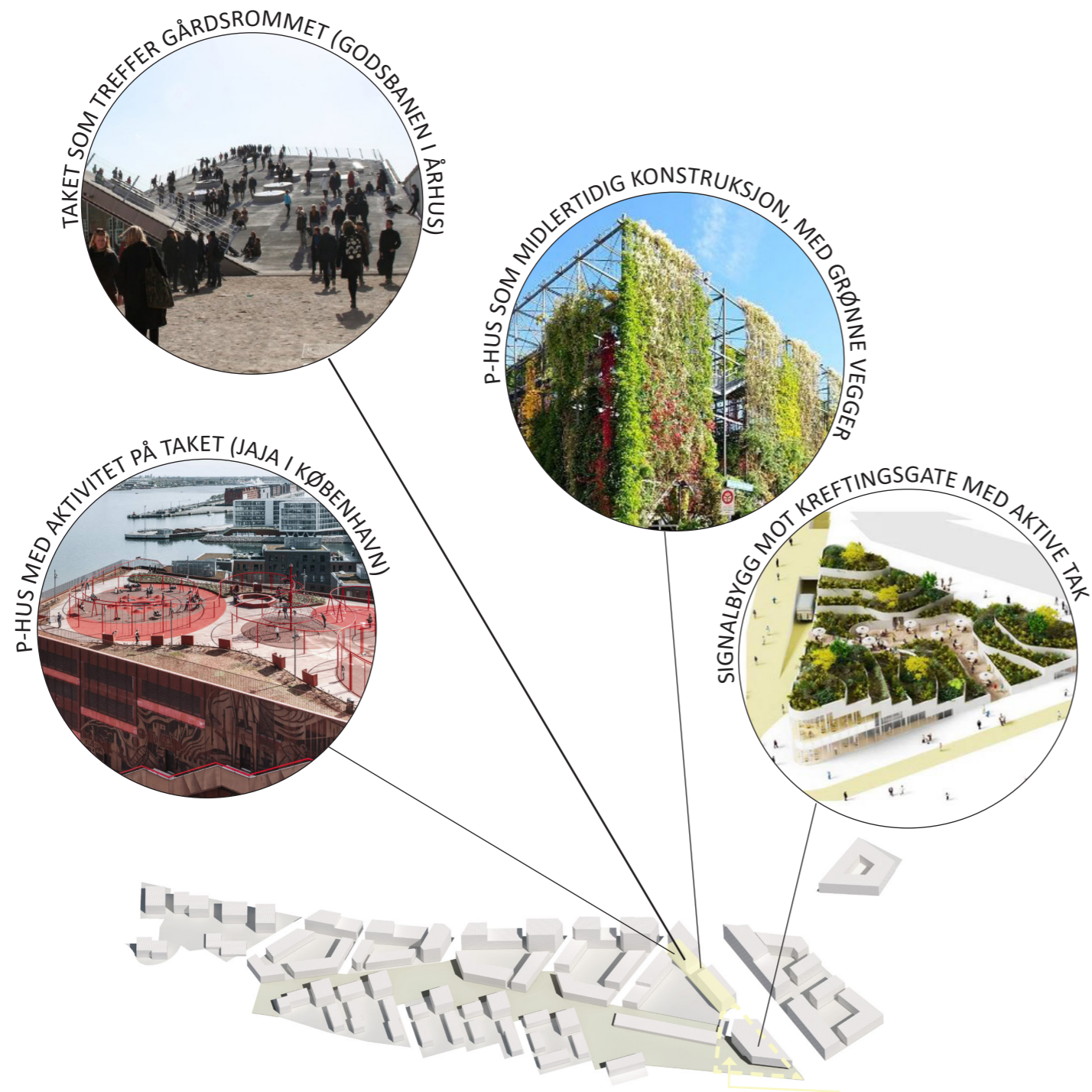


2. BYKVARTALET

Bykvartalet, foreslås utformet med høy tetthet av næring mot Kreftingsgate. Mot Grønland og bevegelsesaksen i Jernbanegata, tenkes aktive førsteetasjer og en menneskelig skala ned til fire

etasjer. Kvartalet tar i mot viktige forbindelser fra togstasjonen og bussterminalen på Strømsø, undergangen mot Grønland og nye koblinger mot Godsterminalen, Nybyen og Sundland. Plassen her

blir et fordelingspunkt, med høy grad av urbanitet. Vi tenker at ned mot selve undergangen kan sidene utvides med et forløp av trapper som tar i mot en eventuell ny kobling over Kreftingsgate.



3. PARKERINGSBUS

Parkeringshuset mot Kreftingsgate ligger strategisk i forhold til å være en skjerm mot støy og svevestøv. Bilene kjører direkte ned i en parkeringskjeller etter avkjøring fra Kreftingsgate og parkeres i et effektivt system med bredde på 17m over x-antall etasjer (etter behov). Oppå parkeringshuset er det mulig å etablere næringsbygg

i punkt, eller man kan tenke på anlegget som mer temporært og kun for parkering. Taket kan aktiveres med fellesaktiviteter. Det må etableres noe parkeringskjeller i forbindelse med nedkjørsel. Utstrekning av denne må vurderes. Adkomst til området for gående og syklende skjer på allmennnigen via eksisterende fotgjengerfelt

og mellom parkeringshus og næringsbygg mot Kreftingsgate. I og med at bilene kjører ned i sør, må ikke fotgjengere krysse bilenes innkjøring. Dette forenkler situasjonen og gir en direkte flyt.

4. GODSTERMINALEN

Godsterminalbygget ligger igjen som et spor og blir en aktiv del av et urbant byrom. Her har Bane Nor mulighet til å tilby lokaler til ildsjeler som ønsker å bidra til et aktivt Drammen. Hva med å tilby lave leiepriser for å få inn aktører som gir liv til bydelen og blir en katalysator for videre utvikling? Her møter den nye bydelen resten av byen, og stedet er like mye en

fortsettelse av byen som en start på et nytt boligområde. Den må ha utadrettede funksjoner og bli en uformell møteplass for alle. Den må ha en samlingskraft. Vi ser for oss at hallen kan romme cafe, mathall, kulturhall, bibliotek, musikk, dyrking, flerfunksjonshall. Her kan du spise kortreiste grønnsaker på den lokale cafeen ute i solveggen, eller du kan besøke

kulturarrangementer, eller bare ta med kaffekoppen og være sammen med andre mennesker. fra ulike steder i byen. Bakgården kan romme urbane aktiviteter som skatepark, parkour, treningsapparater, og være et supplement til de andre plassene som etableres. Det kunne etableres åpninger i bygget for god flyt gjennom.



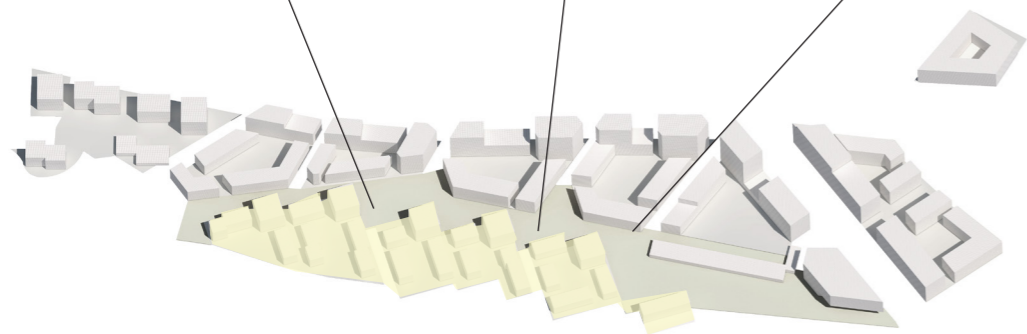
ATTRAKTIVE HAGER OG FELLESROM



HALVPRIVATE FORSONER MOT ALLMENNINGEN



LIVET MELLOM HUSENE



5. HAGEBYEN

Hagebyen er en fortsettelse av Nybyens kvartalstruktur. Bebyggelsen her er tett/lav og gårdsrommene bygger videre på den eksisterende grønne bufferen av vegetasjon mellom ny og eksisterende bebyggelse. Byggene er lavest mot Nybyen, med townhouse ned til 3 etasjer, og høyere mot Allmenningen,

opp til fem etasjer i noen leilighetspunkt. Boligene her er i hovedsak townhouse, altså en tettere variant av rekkehus. De har en liten, egen hage og egner seg godt til barnefamilier. Ut mot allmenningen er bebyggelsen høyere. I første etasje på punkthuset kan kvartalene ha forskjellige fellesfunksjoner, som

verksted, festsal etc. Dette for å gi ekstra kvaliteter til boligene, og for å gi liv til fellesrommet. Overgang fra gaterom til bolig løses i form av en halvprivat forsone, som gir noe skjerming samtidig som at inngangene gir liv til Allmenningen.

TOWNHOUSE MED LEILIGHETER OPPÅ (SLUSEOLEN)



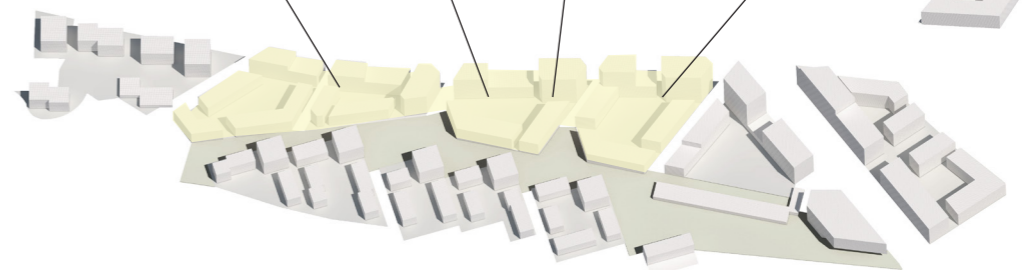
STØRRE SKALA MØTER NATURLIGE OMGIVELSER



NOEN TÅRN GIR VARIASJON OG ØKT TETTHET (IRIS HUS, GRØNTORVET)



ROMSLIGE SKJERMEDE GÅRDSROM (LANGE ENG)



6. KVARTALENE

Kvartalene mot jernbanen har høyere tetthet og danner i bakkant en skjerm mot støy. Mot nord tåler bebyggelsen å gå opp i høyden, med noen tårn på opp til 12 etasjer. Her får man gode sol- og utsiktsforhold. Inn mot allmenningen trappes høyden ned til fire etasjer, en mer menneskelig skala å bevege

seg langs. Boligene inn mot allmenningen er skissert som townhouse over to etasjer med leiligheter i etasjene over (som på Sluseholmen i København). De er da med på å aktivere allmenningen med sine halvprivate forsoner og inngangspartier I kvartalene ser vi for oss en miks av boliger; fra familier i

townhusene til eldre som vil ha en enklere hverdag i leilighet med mange kvaliteter. Også her ønsker vi å aktivere førsteetasjens hjørner inn mot allmenningen med fellesfunksjoner av en mer utadventd karakter. Dette blir solfylte hjørner og har dermed også oppholdskvaliteter.

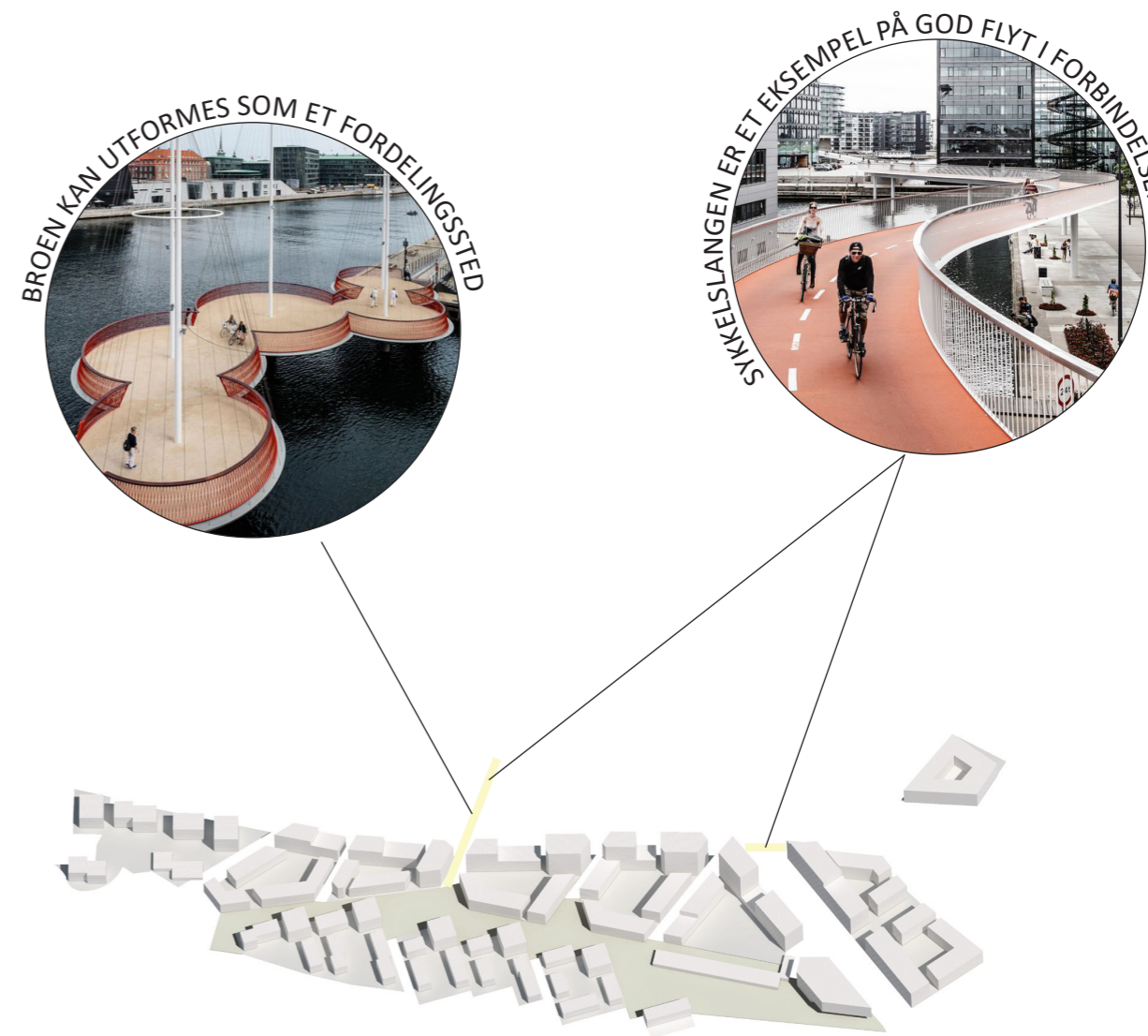


7. PUNKTHUS

Dersom tomten mot vest muliggjør boliger kan dette være punkthus som ligger noe friere i parken. Et felles tun tar i mot parken og byggene danner en avslutning mot jernbanen og blir en del av et romforløp mot Smithestrømsøyden. En eventuell barnehage plasseres her, slik at barnehagens utearealer

kan være en del av parken uten å stenge for gang- og sykkelsti over kulverten mot ny bro over jernbanen. I forbindelse med arbeid med ny kulvert, kan terrenget her bearbeides for å få en jevn stigning, og i dette kan en parkeringskjeller integreres og terrenget kan utformes som en skjerm mot støy. Adkomst til

dette området kan skje fra vest, eller eventuelt via Nybyen og ny kobling her. Boligene kan få et rikt fellestun, samtidig som de får ta del i den store, felles parken. De ligger terrasert oppover i høyden, og vil få gode utsiktsforhold. Området ligger ikke oppå kulverten.



8. BROER

En ny kobling mot Grønland legges i forlengelsen av aksene mot Ypsilon. Broen får lande i den grønne bufferen og fortsetter på ramper direkte ned i gang- og sykkelstien i den nedlagte jernbanetraseen. I aksene ned mot Sporparken og mot Allmenningen avsluttes den med en trapp. Planen er ikke avhengig av at

broen kommer, men det vil være en berikelse for byen å koble områdene sammen på denne måten.

Jernbanen krysser Kreftingsgate på en bro, og langs med denne kan det etableres en gang- og sykkelforbindelse. Dette vil bidra til en tettere 'søm' av forbindelser på

tvers, og bli en del av et forbedret gateløp mot undergangen til Grønland og da også videre til elven.



9. FRUKTLUNDEN

Fruktlunden skaper en frodig grønt sted i overgangen mellom Sundland, Nybyen og den nye bebyggelsen på Godsterminaltomten. Den knytter seg også direkte på den fremtidige sykkelruten på det nedlagte sporet rundt Nybyen. Når sporet her legges ned for togtrafikk vil fruktlunden få en sterk funksjon

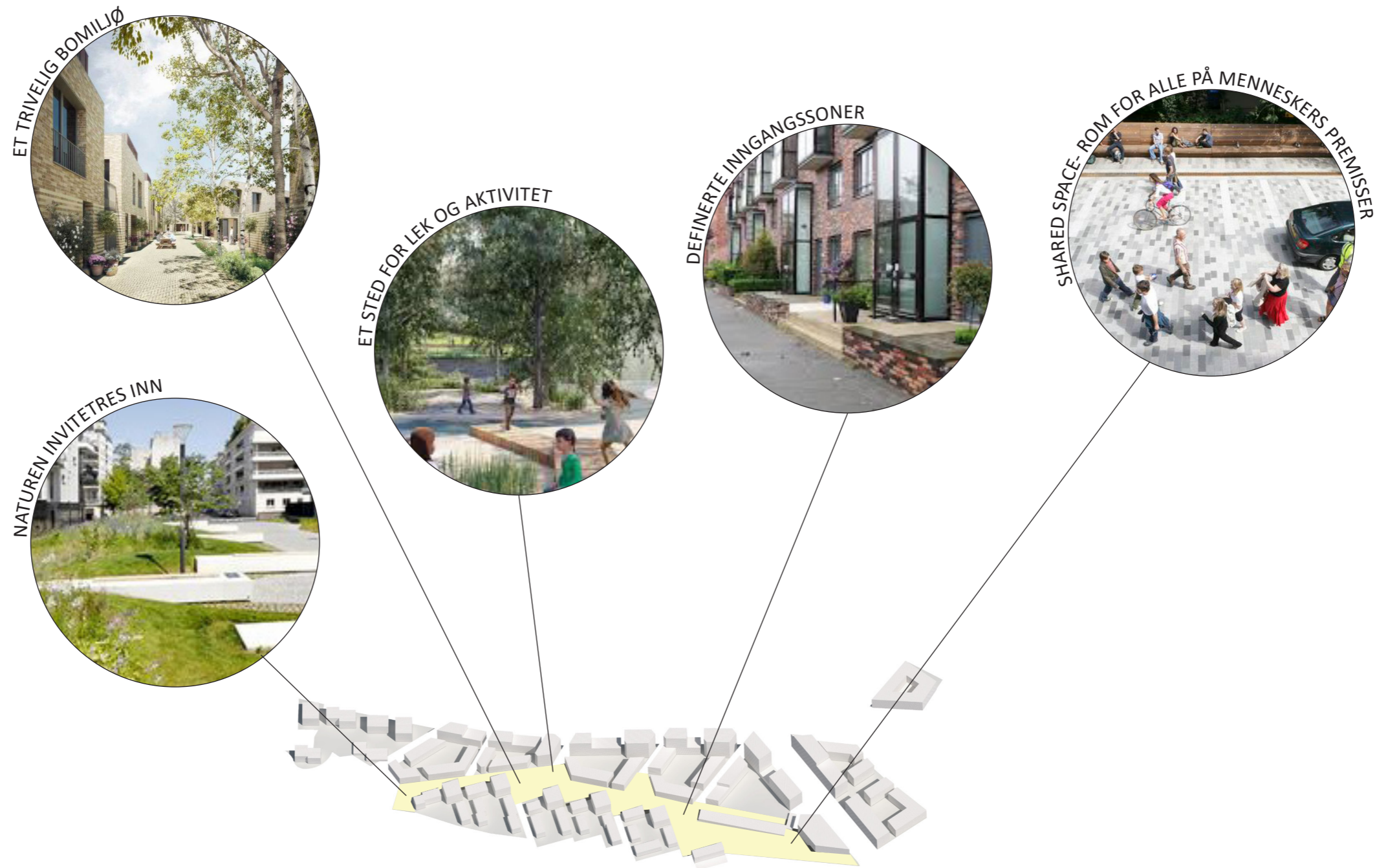
som samlende bindeledd mellom bydelene. Fruktlunden skal bli et frodig sted som både rommer aktiviteter men også dyrking og grønn frodighet. Den skal bli et felles møte- og samlingssted. Som del av det gamle kulturlandskapet rundt Smithestrømsgodset vil vi gjerne skrive et nytt kapittel i den

lokale kulturhistorien og utvikle fruktlunden til et sted for dyrking av grønnsaker, frukt og godt sosialt samhold. Vi tenker at dyrking fint kan kombineres med andre aktiviteter og lek slik at man alltid finner noe å gjøre her - året rundt. Her kan det være frukthager, bier, blomstring og høsting, kurs og private initiativ.

Den skal være en pause fra byen, den skal involvere og skape rom for uformelle møter mellom mennesker. Å dyrke grønnsaker skaper et sosialt samhold, og du forstår deg selv og naturens prosesser. Naturen har en positiv innvirkning på oss, vi blir mindre stressete i naturen. Men det skal også være

muligheter for naturlek i busker og trær og på enger, sandlek, ballspill og uformelle treningsøker på gressplener og sandbaner. Forsknings i gressplener kan fylles med vann, og bli til isbaner på vinteren. Fruktlunden rommer mange av planens felles uteoppholdsarealer, samt uteareal til barnehagen. Vi

tenker å skape rom med aktiv bruk av naturen som stimulerer sansene, og gi muligheten til å gå ut av et rom og inn i et annet - en rytme av fortettet natur og åpne lysninger.



10. ALLMENNINGEN

Allmenningen danner ryggraden i det nye boligområdet og alle nye kvartaler forholder seg til denne. Fellesfunksjoner i bebyggelsen retter seg ut mot denne, og felles uteoppholdsarealer ligger her. Allmenningen er den primære bevegelsen i øst-vest retning, men hvor også de andre retningene kommer naturlig inn og kobler

seg på. Allmenningen starter med å skape en forbindelse til Sundland, hvorfra den går videre gjennom hele området for til slutt å binde seg på bussterminalen og undergangen til Grønland. Allmenningen har en frodig variert forvillet og naturlignende beplantning, som avtar jo nærmere man kommer

byen. Små hverdagsnedslag plasseres i rommet i form av små møteplasser, oppholdssteder, treningssøyer og mindre lekeplasser. Allmenningen er en bred sykkel- og gangforbindelse, som skaper en karakteristisk og identitetsskapende strøk gjennom hele området. Den er robust og tilbyr en bred vifte av

bruksmuligheter. Allmenningen er også dimensjonert og tilgjengelig for begrenset kjøring i form av nød og nytte (utrykning, flytting, renovasjon etc.), men i hovedsak settes bilen i periferien, eller man velger å bo uten bil. Allmenningen er utformet med et takket forløp med forskyvninger og kanter, som bygger opp under retningene

til jernbanesporene, og som skaper små steder til opphold, adkomst, sport og lek. De gamle jernbanesporene er viktige elementer som får ligge som en del av dekket og fører fra parken og inn til Godsterminabygget. De gir en retning og en historie, og er et identitetsskapende element. Allmenningen er et samlende

element for bebyggelsen, men er også en destinasjon for nabolaget og bydelene rundt. Her handler det om å komme i snakk med folk, sette seg på en benk, bli invitert til å aktivt bruke dette kulturskapende og inspirerende byrommet, som bringer forskjellige interessegrupper og aktiviteter sammen.



11. BYROM

Allmenningen utvider seg ved strategiske lokaliseringer til å danne stedspesifikke og dynamiske byrom.

Vannplassen ligger i overgangen mellom fruktlunden og allmenningen, og er områdets innfallsport fra vest. Her krysser flere sykkel- og gangforbindelser

hverandre, og også den framtidige sykkelruten på det nedlagte sporet kommer inn her. Vannplassen utnyttes til å samle opp og forsinke vann som renner ned fra skråningene rundt Smithestrømsgodset i renner, forsenkninger og regnbed, som knyttes til vannrelatert lek, slik at det også er spennende å være ut

når det regner. Og så kan de bli til isbaner om vinteren.

Sporplassen er et frodig lokalt byrom med stort innslag av vegetasjon. Her er en viktig siktakse til Grønland og Ypsilon. Denne kan styrkes med en bro, som kommer inn på plassen i form av trapper. Sporplassen

preges av retninger til sporene, noe som gir den en fin dynamikk. Beplantningen her er inspirert av habitater på nedlagt jernbaneterreng, næringsfattige naturtyper, som tiltrekker seg mange pollinerende insekter og sørger for en avslappet og uformell stemning. Denne naturlignende vegetasjonen går gradvis over i

smale soner med mer kultiverte forhager foran boligbebyggelsen.

Godsbanetorget er bydelens pulserende hjerte og det viktigste kraftsenteret. Dette er en urban plass, her møter området byen. Visjonen er å utvikle et kreativt, ungdommelig og inspirerende sted med høyt til loftet. Byrommet

omkring Godsbanebygget skal bli et sted som i særlig grad appellerer til de unge, og som kan bli et omdreiningspunkt for byens ungdomskultur. Ved å lage nye åpninger og innganger til Godsbanebygget skaper vi rom som spenner på tvers mellom ute og inne og vever sammen områdene på begge sider.

MILJØPROFIL

NATUREN INN

Allmenningen er det bærende byrommet som knytter sammen alle boligene med byen rundt. Det er også en grønn naturressurs som gir kvalitet til boligene og forbinder til parklandskapet i vest. Det grønne integreres i prosjektet på mange ulike nivå; fra allmenningen via kvartalsrommene til boligenes relasjon til omgivelsene. Å bygge med natur kan løse problemer med forurensing og gjenskape relasjonen mellom natur og bymennesket.

Naturen og dens biodiversitet i byen er dels en kamp mot klimaendringene og dels en mulighet til å gi innbyggerne bedre livsvilkår, med mer natur, flere grønne områder – grønne lunger. Naturelementer bør brukes offensivt. For eksempel i form av grønne fasader mot Kreftingsgate, som et tiltak for å motvirke støy og svevestøv. Fasadenes grønne funksjoner kan filtrere og rense luften – og integrere naturen i byggene.

BLÅGRØNN

Vannhåndtering blir stadig viktigere. Med økende ekstremvær skal systemet tåle topper som kan komme i løpet av 200 års nedbør. Derfor foreslås et system der vannet fordrøyes og infiltreres på en slik måte at det kan brukes til å gi stedet rekreative fasiliteter. Overvann håndteres som i området til andre funksjoner; del av park, del av ballbane, del av lek etc. Slik kan vannet både bli miljømessig og sosialt integrert i byens liv.

Dyrking foreslås som en aktivitet som er viktig i områdets identitet. Derfor er det avsatt grønne områder som kan kultiveres og odles av områdets innbyggere. Med dyrking følger sosiale relasjoner som kan bygge fellesskap og samhold.

Ved å løfte frem overvannshåndtering og dyrking i fellesrommene får beboerne en anledning til å oppleve bynatur – som er interessant og litt annerledes, som er sanselig og estetisk, vakker og meningsskapende. Denne bynaturen forteller om et kretsløp og gir anledning til refleksjon. Kanskje kan den gi en forståelse av naturens endringer og klimautfordringene? Det er uansett en anledning til å skape arenaer for møter og aktivitet; natur og felles utfoldelsesarenaer som også til glede for fremtidens generasjoner.

BYGNINGENES BÆREKRAFT

Stadig flere vektlegges miljøhensyn i hverdagen og i de store valgene. Boligen er den største investeringen og da vil man gjerne at fortellingen om den er god. Bygningsnormer sikrer lavt energiforbruk, men ambisjonene kan stadig løftes videre. Neste generasjon handler om bygg som produserer mer energi enn de forbruker. Vi tenker at dette området er en anledning til å ligge i første rekke for bygningenes ytelser.

Det som bør prioriteres for å sikre en helhetlig miljøprofil er en konsekvent materialbruk. Byggenes ytre gir store bidrag til områdets identitet. Materialvalg bør reflektere dette. Byggenes indre former våre liv. Alt for ofte forfaller interiøret til striekledde gipsvegger og emitterende gulvbelegg (med helsesisiko). Derfor bør det anvendes naturbaserte materialer; tre, linoleum og andre stabile, rene produkter.

En viktig dimensjon ved bruk av naturbaserte materialer er de inngår i områdets store fortelling om kretsløp og bærekraft for fremtiden.

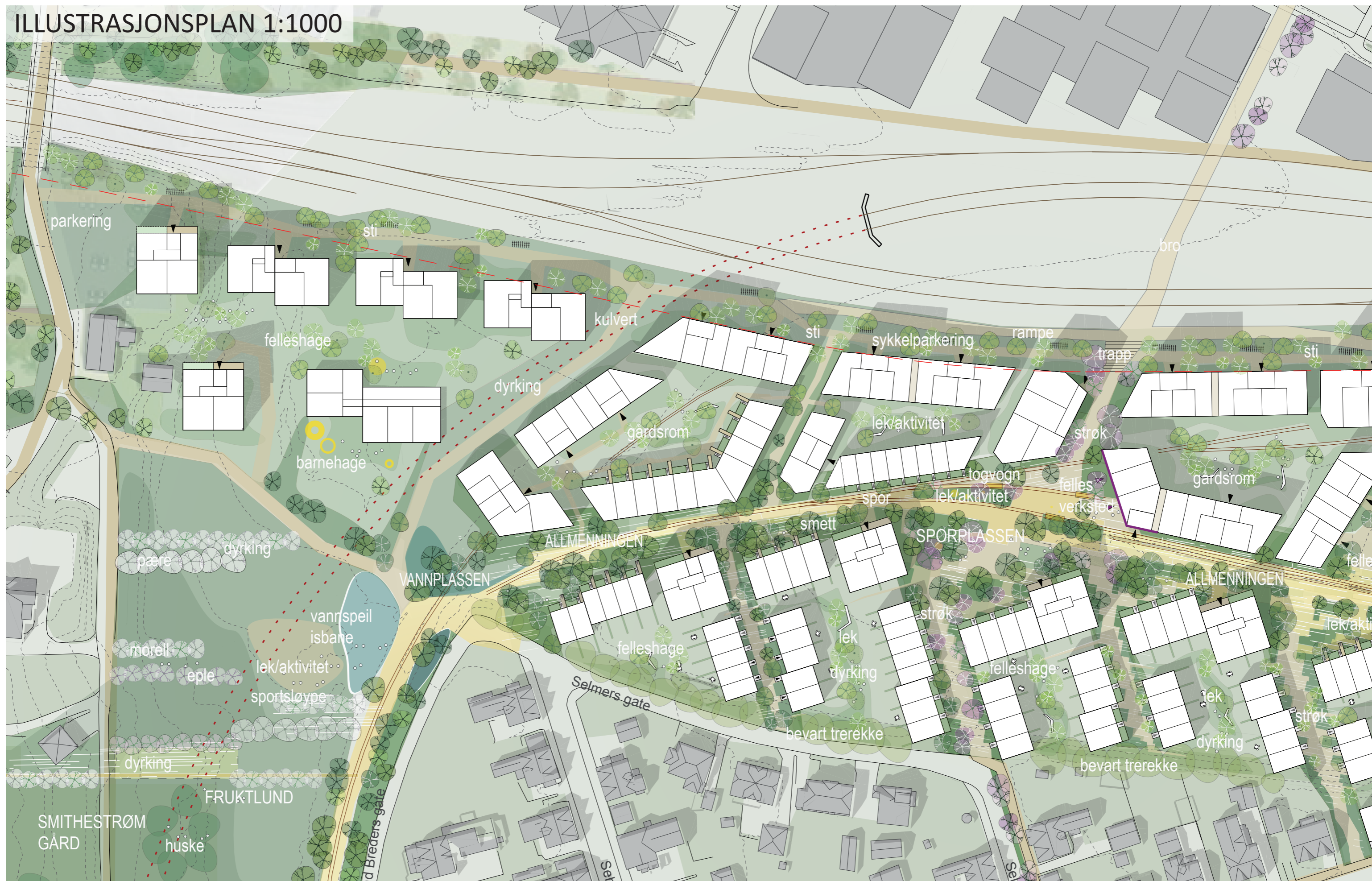


Perspektiv fra Sporplassen





ILLUSTRASJONSPLAN 1:1000



TVERRSNITT



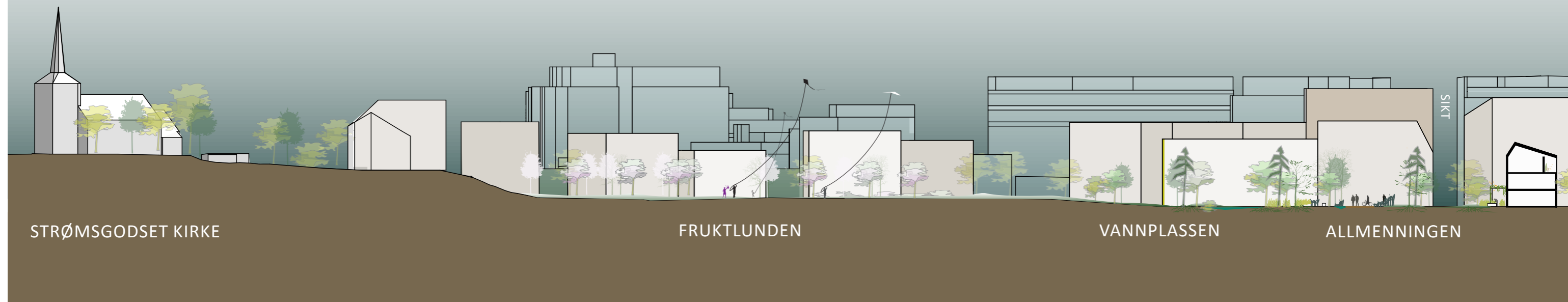
NYBYEN

FELLESHAGE

ALLM



LENGDESNITT



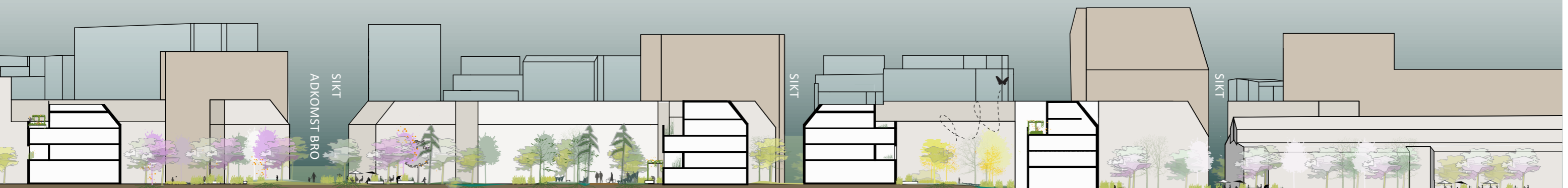
STRØMSGODSET KIRKE

FRUKTLUNDEN

VANNPLASSEN

ALLMENNINGEN

SIKT



SPORPLASSEN

ALLMENNINGEN

FELLESHAGE

GODSBANETORGET

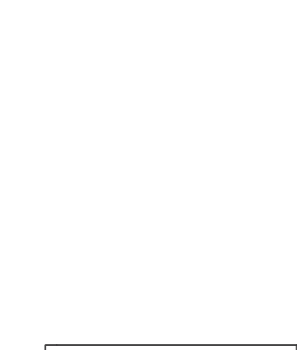
TYPOLOGIER

REKKEHUS

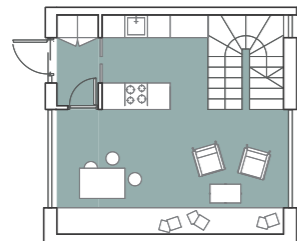
2 - 3 etasjer

70 - 130 m²

Kompakt rekkehus



Plan 2



Plan 1

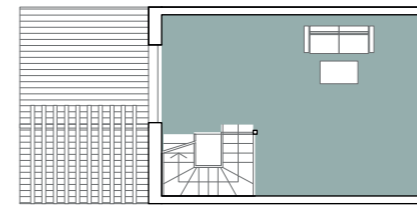


Snitt

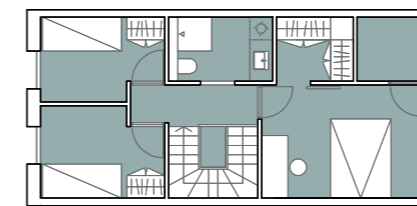


Snitt stabled med svalgang.

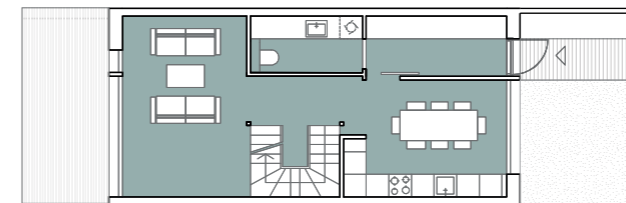
Rekkehus type 1



Plan 3

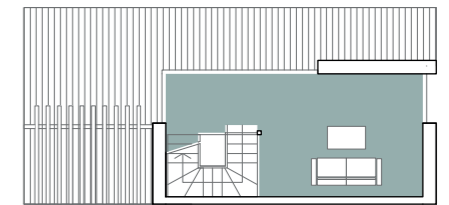


Plan 2

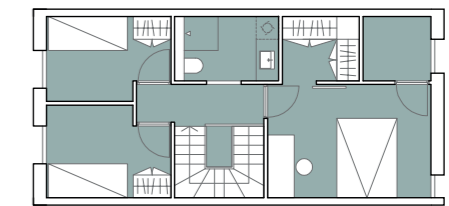


Plan 1

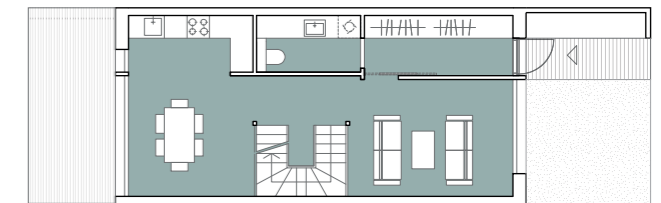
Rekkehus type 2



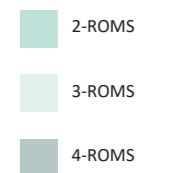
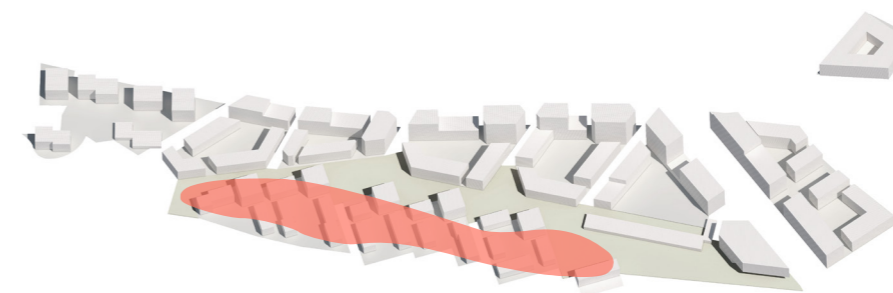
Plan 3



Plan 2



Plan 1

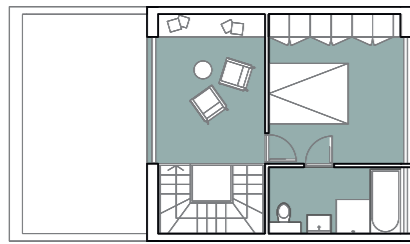


REKKEHUS

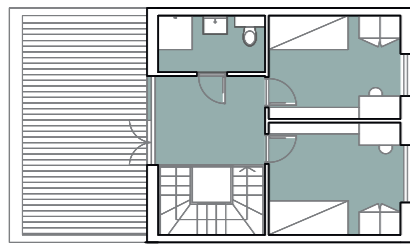
2 - 3 etasjer

132 - 162 m²

Rekkehus type 3



Plan 3



Plan 2

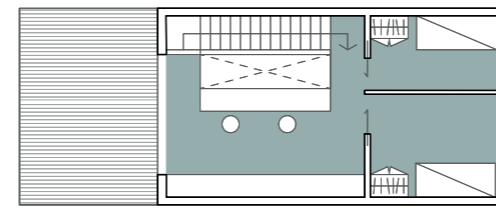


Plan 1

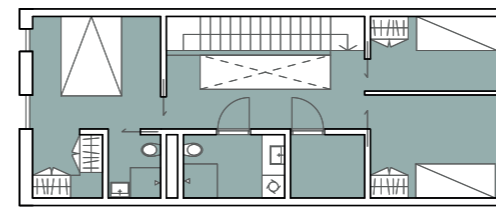


Snitt rekkehus type 3

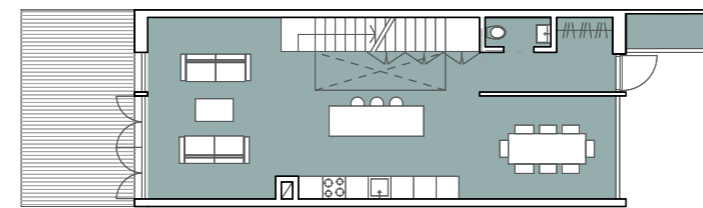
Rekkehus type 4



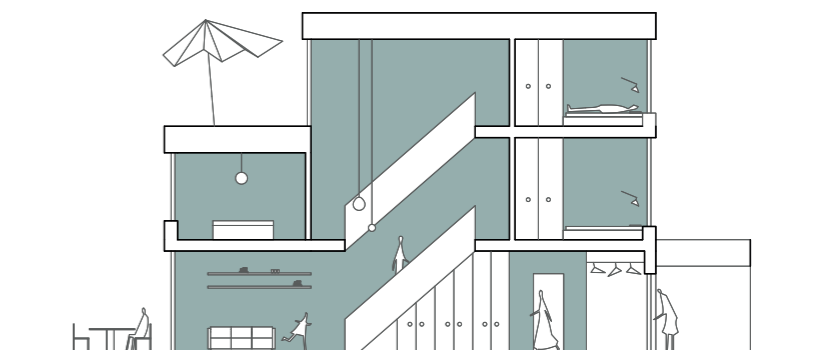
Plan 3



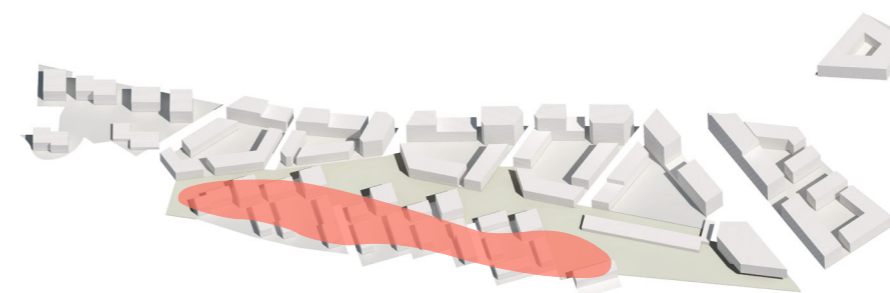
Plan 2



Plan 1



Snitt rekkehus type 3

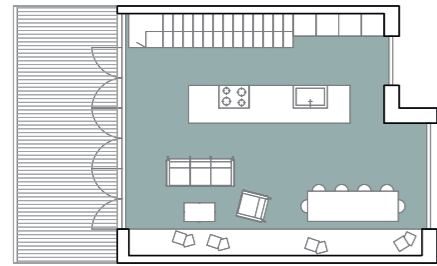


- 2-ROMS
- 3-ROMS
- 4-ROMS

TOWNHOUSE

3 - 5 etasjer

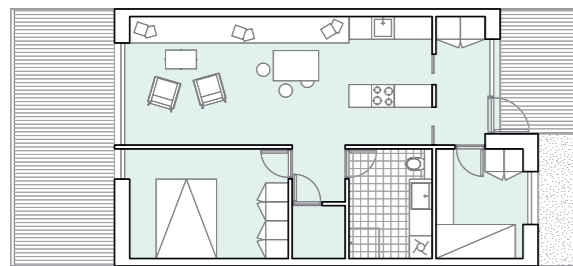
48 - 130 m²



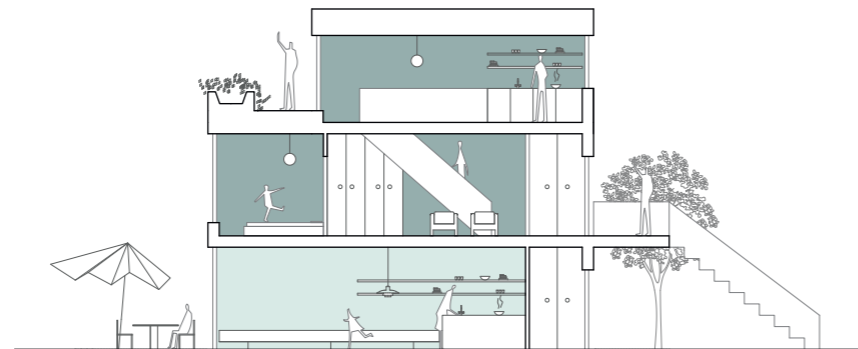
Plan 3



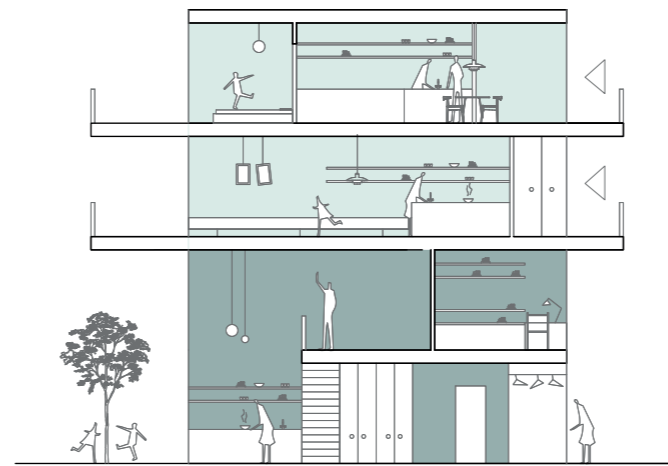
Plan 2



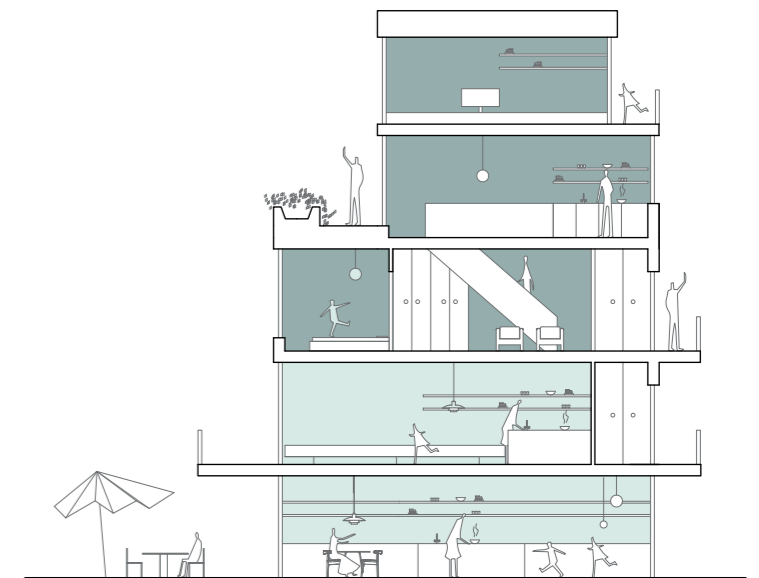
Plan 1



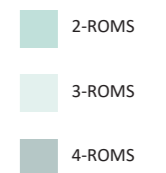
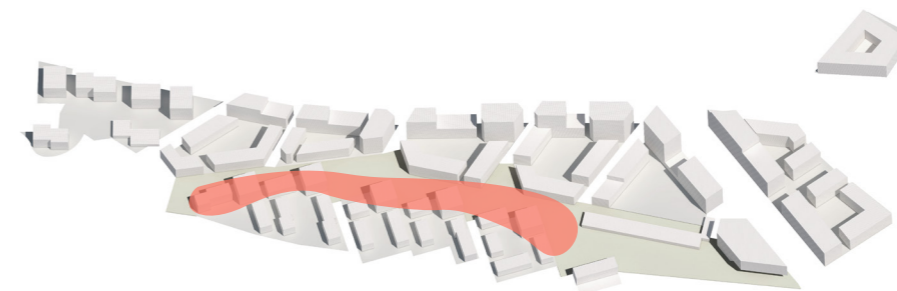
Snitt av leilighet med hage på terreng og duplex med egen adkomsttrapp.



Mulig snitt av duplex med hage på terreng og leiligheter på plan 3 og 4 med svalgang.



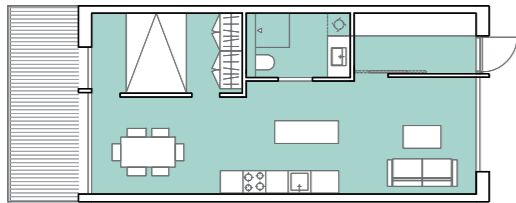
Mulig snitt av to leiligheter på plan 1 og 2, og duplex på toppen. Adkomst ved svalgang.



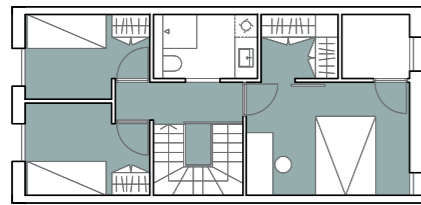
TOWNHOUSE

4 - 5 etasjer

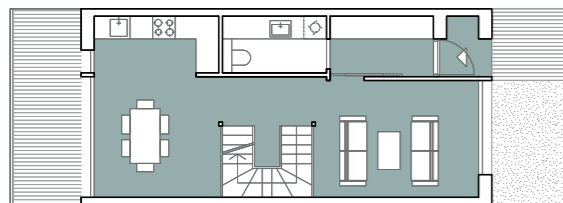
48 - 113 m²



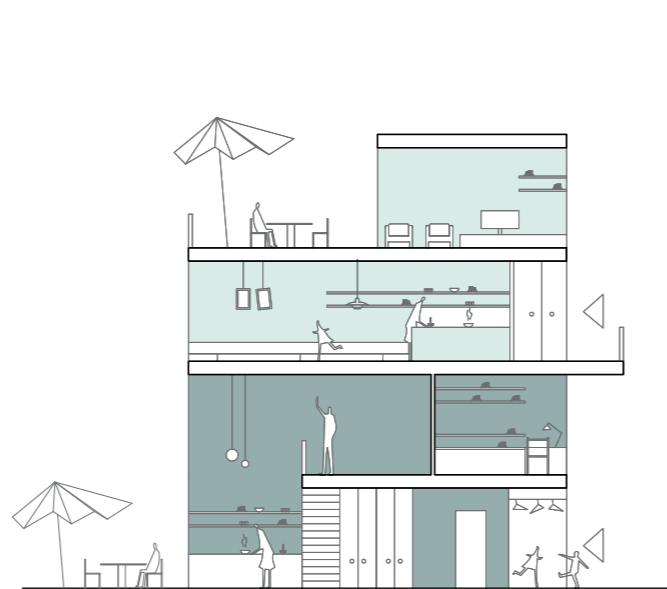
Plan 3



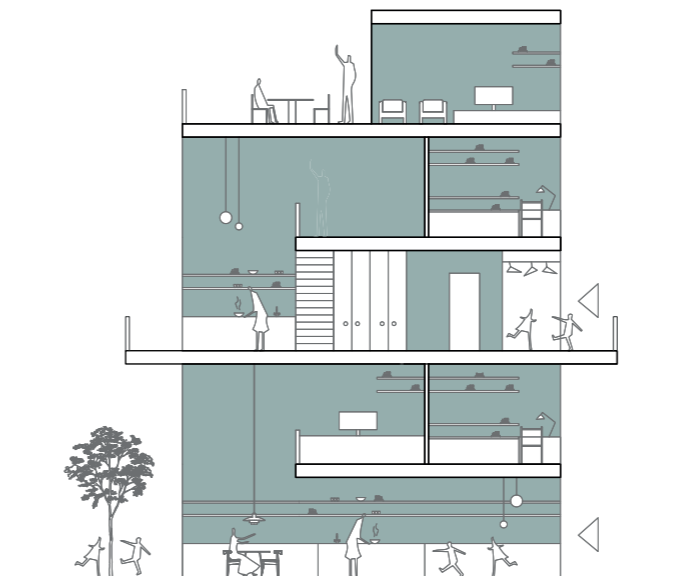
Plan 2



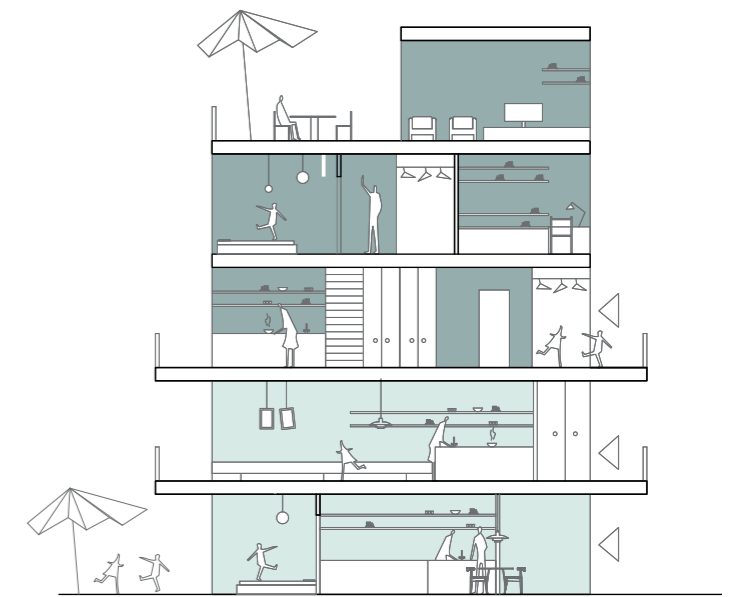
Plan 1



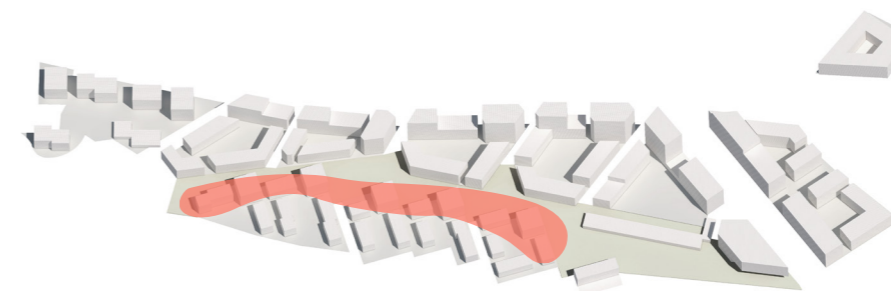
Snitt av duplex med hage på terreng og leilighet over med takterrase. Adkomst ved svalgang.



Mulig snitt med to duplexer over hverandre, med svalgang.



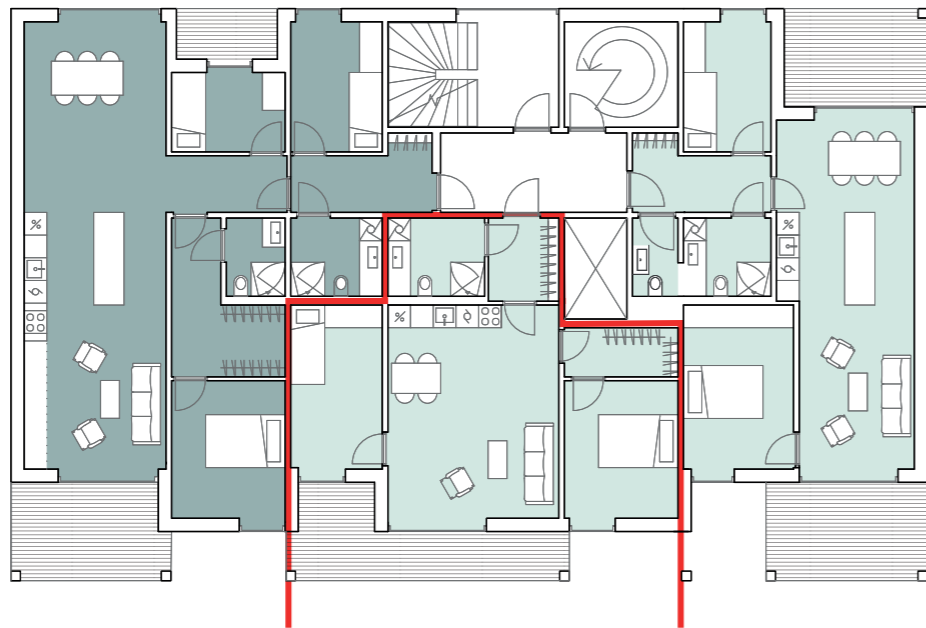
Mulig snitt av to leiligheter med duplex med takterrase over. Inngang ved svalgang.



- 2-ROMS
- 3-ROMS
- 4-ROMS

LEILIGHETSBYGG

3 -/ 4-spenner
45 - 121 m²

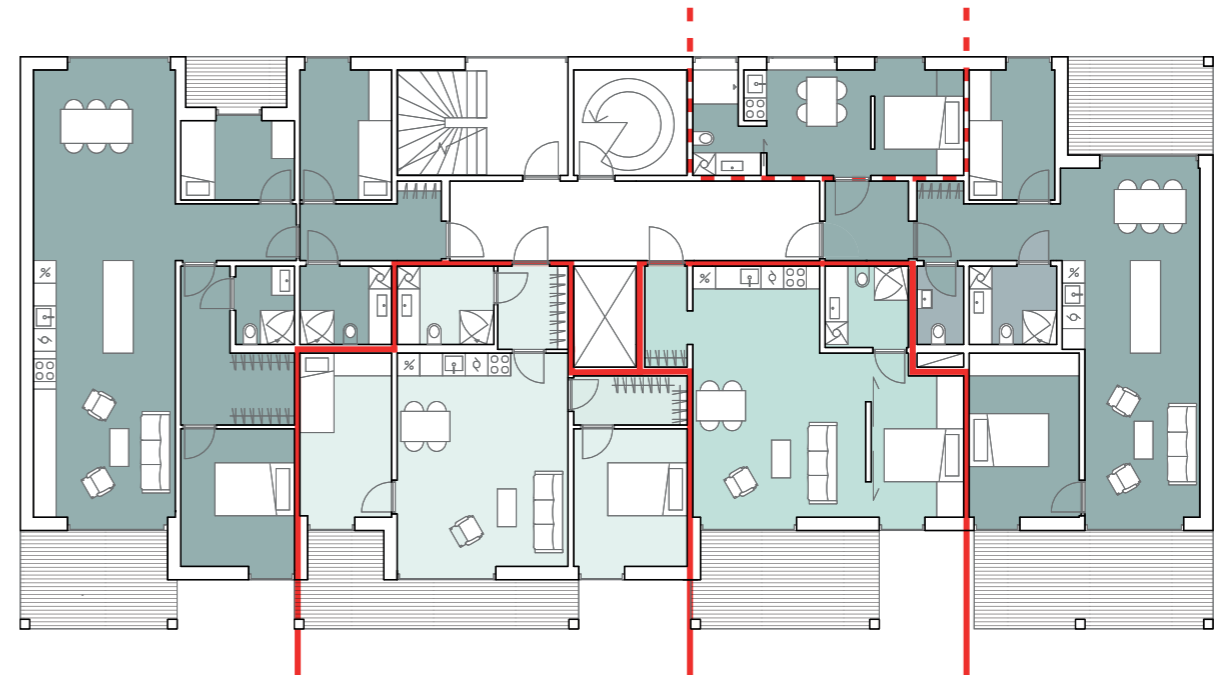


4R - 100 m²

3R - 68 m²

3R - 80 m²

Mulig utleieenhet - 21 m²

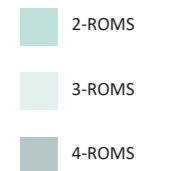
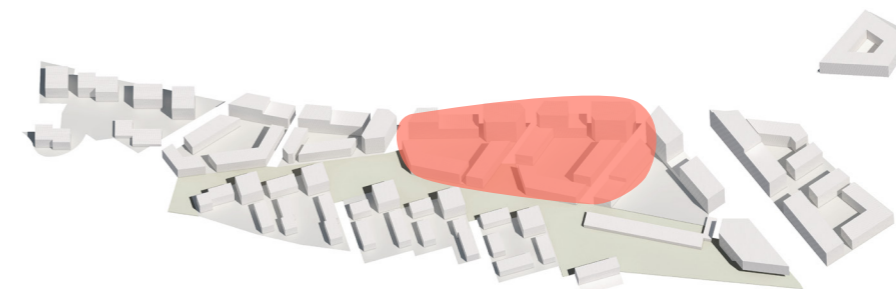


4R - 100 m²

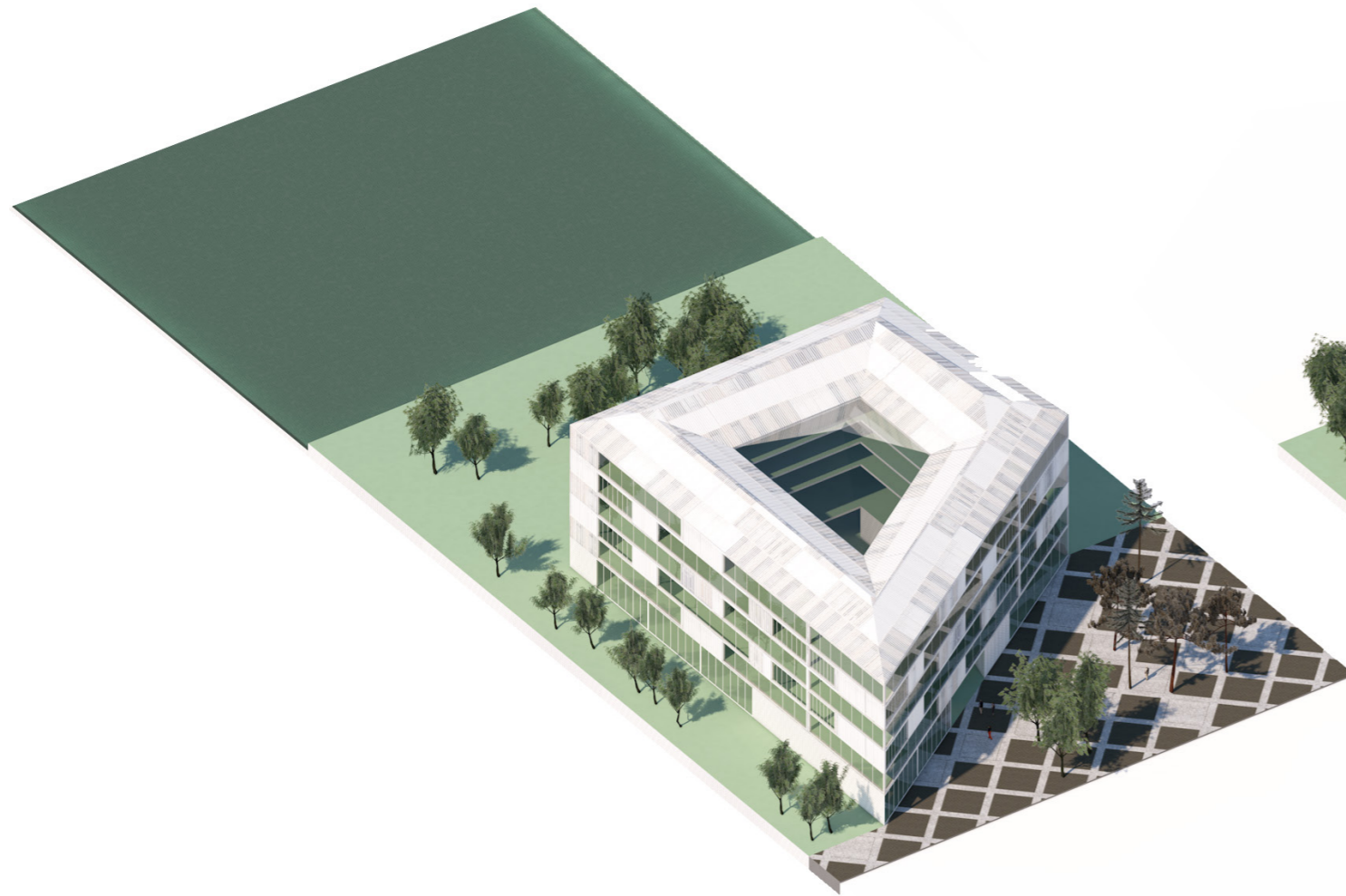
3R - 68 m²

2R - 45 m²

4R - 121 m²

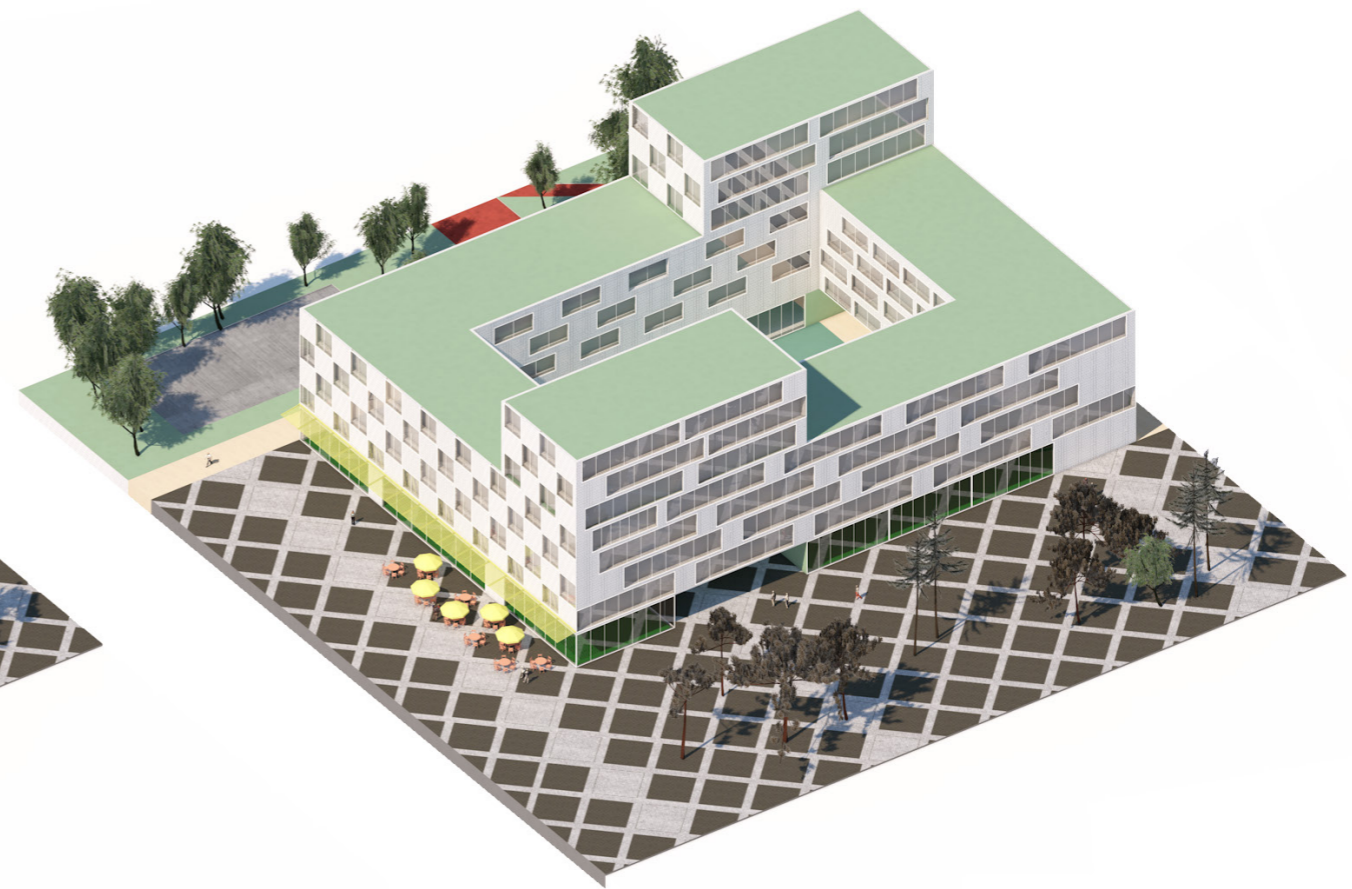


TYOLOGIER NÆRING



KONTORTRIUM

Effektiv arealutnyttelse kombinert med optimal energiprofil. Atriet danner felles romlig referanse for byggets brukere.



KONTORKVARTAL

Velkjent karrètype med flere innganger og mangfold av inndelingsmuligheter. Utadvendt næring i 1.etasje.

TYOLOGIER BOLIG



BYKVARTAL +

Høy tetthet og effektive bygg kombinert med felles utfoldelsesrom på takterrasser og bakkeplan.



PORØST KVARTAL

Komposisjon av ulike bygg som maksimaliserer kvalitetene som individuelle enheter sammen. Felles gårdsrom som nabolagsarena.



REKKETUN

Byrekkehus og småblokker med individuell frihet, bakkekontakt og frihet.

BOFORM

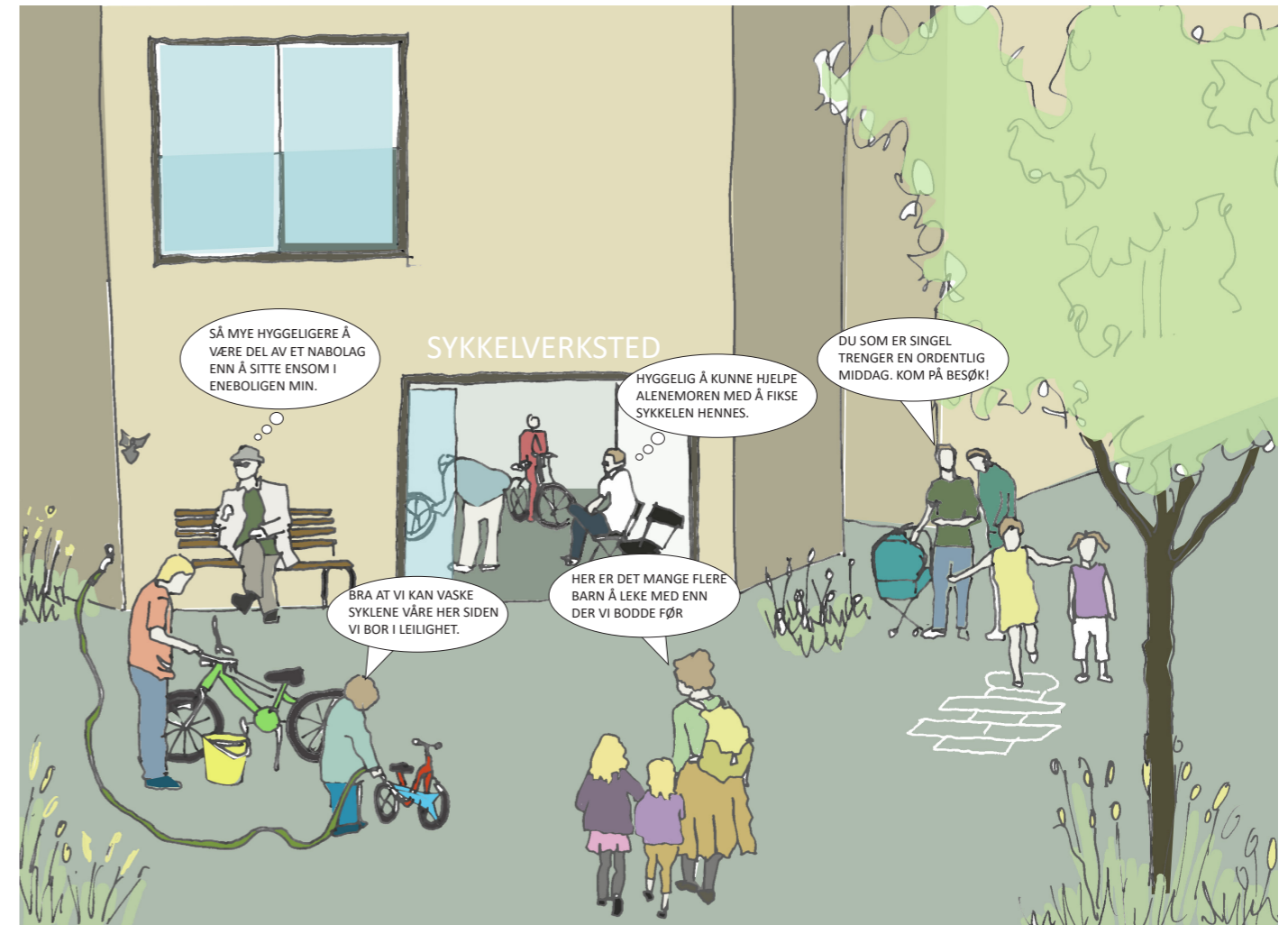
Forslaget viser flere boligtypologier, som townhouse, rekkehus, leiligheter i mindre punkthus, leiligheter i større kvartaler og leiligheter i tårn. Innenfor disse typologiene er det mulig å få til en variasjon i boformer. Eksemplene under viser nyere prosjekter som tilbyr noe mer enn bare en 'vanlig' leilighet. Flere tilbyr et spekter av dele-funksjoner, og i mer eller mindre grad en form for kollektiv tankegang.

En såpass stor bydel som her etableres, har mulighet til å tilby en stor variasjon, hvor graden av fellesskap i borettslagene kan variere. Noen vil kanskje bo i en modell som 'gaining by sharing', hvor man har gode fellesrom for uformelle møter. Andre vil kanskje bo i rekkehus med større grad av privatheit, men ha muligheten til å benytte et festlokale til barneburdagen. Noen er ensomme og vil oppholde seg der andre folk møtes, mens noen vil dyrke sin ensomhet. Noen vil dyrke mat, og noen vil lage middag sammen. Noen vil ha tilgang til treningsrom, og noen vil dele verksted. Så lenge boenhetene rommer basisfunksjoner, så kan leiligheten utvides til å romme så mye mer.

Allmenningen er bydelens store fellesrom. Dette er lokalgata som rommer mange møtesteder for alle aldersgrupper og mennesketyper. Her er foregår livet mellom husene, og de fleste inngangspartier er lagt til denne. På de solfylte hjørnene av kvartalene kan det legges fellesfunksjoner som skaper liv i 1.etasje, som sykkelverksted, festlokale med felleskjøkken o.l. I bakgårdene og på takterrassene legges det opp til dyrking, både i drivhus og parseller. Gjennomgående er at alle fellesområder har stor grad av grønne kvaliteter, og de er utformet på menneskets premisser- ikke bilens.

Sykkelfremkommeligheten gjennomområdet er meget god, med koblinger til eksisterende og planlagt sykkelnettverk. Kanskje kan det være en sykkelordning, eller evt. bysykkellordning som er plassert på strategiske steder.

Bil kan også deles, og med et felles parkeringshus er det gode muligheter for å etablere en bilpool. Med kort avstand til buss og tog er det kanskje ikke nødvendig med bil for mange.



EKSEMPLER

Gaining by sharing, Vindmøllebanne, Helen & Hard arkitekter

Gaining by Sharing er en modell for bofellesskap, beregnet på det kommersielle boligmarkedet. Modellen er relevant både for utbyggere og for de som ønsker å bo mer bærekraftig. Alle har sin egen leilighet med alt man trenger – og tilgang til fellesarealer som takterrasser og takstue, gjestehybel, stort felleskjøkken, allrom, veksthus, bilpool og stort amfi.

Lange Eng co-housing community, Dorte Mandrup arkitekter

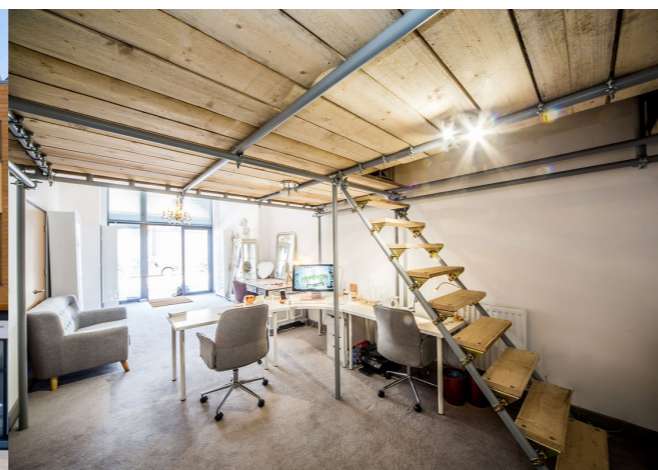
Over 100 barn og 100 voksne bor her, i et kjempe-kvartal som består av rekkehus rundt et stort gårdsrom. Det er et stort felles-hus med kjøkken (hvor det lages fellesmiddager hver lørdag), lekerom, lounge og café og kino. Dette er en optimalisering av hverdagsrutiner som gir mer fritid.





Paintworks, Bristol, 3WA Architects

I et transformasjonsområde i Bristol er det bygget townhouse med høy 1.etg. Denne etasjen kan man velge å bruke til bolig, eller til mindre virksomheter. Dette gir en fleksibilitet og variasjon mot det offentlige rom, og aktive 1.etasjer som ikke er avhengig av større etableringer.



Vålandstunet, Haga Grov arkitekter

Leiligheter for eldre i et borettslag, med fellesfunksjoner som drivhus, treningsrom, kokk, gledesspreder, bibliotek, el-sykler, carpool og gjestehybel



Baugruppe, Berlin

Selvinitierte byggegrupper som bygger bofellesskap for å selv bo i, med høy grad av deling.



FORSLAGETS STYRKER OG SVAKHETER

Ved å etablere en ny bydel så sentralt og med god kobling til tog- og busstasjon, ligger mulighetene godt til rette for å skape en 10.min by hvor bilen nedprioriteres. Så tett på knutepunkt legges det også opp til høy tetthet. Med stor andel boliger er det spesielt viktig å planlegge for kvalitet. Hvordan planlegger vi så for en bedre hverdag?

Etablering av ny bypark er en god anledning til å invitere naturen inn i prosjektet. Ved å etablere en bynatur tilfører vi kvaliteter i en tett by. Naturens prosesser gjenoppdages og ved å gjøre naturen opplevbar kan man motvirke ensomheten. Vi blir mer sosiale i samspill med naturen, og dørstokkmila føles kortere når naturen inviteres inn. Dyrking er også et aspekt ved dette, og det blir en sosial arena og uformell møteplass i lokalmiljøet.

Å etablere møteplasser er viktig for oss. Et av samfunnets største utfordringer er ensomheten, og uformelle møteplasser forsvinner mer og mer. Allmenningen er det fysiske hovedgrepet i planen, den rommer alle kvaliteter som vi ønsker å tilføre den nye bydelen: identitet, orientering, en felles referanse, en grønn strategi, gode forbindelser og kvalitet til alle boliger.

Viktig for oss er - som ordet Allmenning tilsier- at dette er et rom for alle. Det er offentlig og inviterende, det rommer natur og aktivitet, uformelle møter mellom mennesker, innganger og fellesfunksjoner, historie og identitet.

Godsterminalen og sporene som bevares gir stedet en forankring i historien og en særegen identitet. Nye områder som er helt pregløse viser seg å ikke fungere, de mangler stedsidentitet. Ved å ta vare på stedets historie gir vi folk en forankring i stedets ånd.

Vi mener at vårt forslag viser et sterkt grep med Allmenningen som rommer alle kvaliteter vi tar med inn i prosjektet. Det gir en stor miks av boligtyper og forholder seg godt til byens

varierende skala. Grepet er fleksibelt ved sin oppdeling i kvartalstomter, både i hva tomtene kan romme og i forhold til utbyggingstrinn. Nå er det vist med mye bolig, men flere kvartaler kan fylles med næring ved behov.

Vi har i stor grad valgt å forholde oss til eksisterende situasjon. Vi forholder oss til eksisterende hovedavkjørsel til tomte, vi foreslår minimal belastning på Nybyen og vi har bare i mindre grad foreslått fortetting utenfor tomtens areal.

Krysset ved Kreftingsgate har vært vanskelig å få til å sitte, og dette har kanskje enda ikke landet helt. Det er mulig det hadde blitt bedre av å fortette mer mot Nybyens lamellblokker, men vi ville ikke gå utforbi tomten her. Selve bygget i krysset er tenkt som et ikonbygg, dette kan selvsagt formes på mange måter. Det vil kunne ha en 'flat-iron'-effekt når man kommer kjørende i Kreftingsgate, og bli en flott annonsering av området.

Skala er en annen utfordring. Vi mener vårt grep viser en fin løsning på dette møtet mellom skaler, men tett-lav bebyggelsen mot Nybyen reduserer selvsagt utnyttelsen noe. Men som vi har vist i diagram er det mulig å fortette noe her, og høyden i ryggen mot jernbanen kan vurderes.

Sporene er en viktig del av byrommet og kvartalene retter seg etter disse. Vi ser imidlertid at de muligens kan være noe begrensende i forhold til feltinndelingen da de er statiske slik de ligger. Vi har vurdert at de er så viktige for historiefortellingen at vi har tilpasset kvartalene etter de.

Vi presenterer jo her en visjon når det gjelder bilbruk og parkering. Det er mulig vi er forut for vår tid med dette, at Drammen ikke er helt moden. Men vi mener at forslaget er fleksibelt nok til å romme også andre scenarier for bilbruk.



ØKONOMISK GJENNOMFØRBARHET

FLEKSIBILITET

Plangrepet er robust og rommer mange justerings- og optimaliseringsmuligheter. Både kvartalsstruktur, byvillaer, townhouse og rekkehus er utbyggingsformer som kan gis mange ulike svar. Bygningstypologier kan erstattes eller byttes om, alt etter hvordan prosjektet tåler stresstest og hvordan det møter markedet underveis.

UAVHENGIG

Prosjektet gjør ingen inngrep i tilliggende områder, og er derfor ikke avhengig av planavklaringer eksternt. Det er også forsøkt å lage minst mulig belastning på tilstøtende områder. For Nybyen er det unngått løsninger som kan virke konfliktskapende. Det kan ha betydning for planmodningens fremdrift og kostnadsimplikasjoner knyttet til dette.

Også investeringsbildet for infrastruktur forsøkt begrenset gjennom bruk av eksisterende kryssituasjon som hovedadkomst. Prosjektet bygger på enkle tilkoplinger til omkringliggende områder, helt ned til å basere seg på eksisterende fotgjengerkryssing i Kreftingsgate.

Prosjektet inneholder ny bro over sporområdet, som forbinder til Grønland torg og videre mot Ypsilon. Broen vil gi området en meget god tilknytning, men kan være krevende å realisere. Vi ser på broen som en tilleggsverdi. Byplangrepet ikke avhengig av at den realiseres.

AREALPOTENSIAL

Prosjektet inneholder en mulig strategi for å øke utnyttingsgrad. Det er et tema som kan undersøkes nærmere. I denne undersøkelsen bør det vektlegges en vurdering av markedssituasjon og realiseringshorisont knyttet til ulike tetthetsscenarier.

UTBYGGINGSTRINN

Prosjektet har en opplagt fordel i at det åpner for mange ulike boformer. Det muliggjør at ulike, kompletterende boformer kan

utvikles samtidig, fordi de appellerer til ulike markedsgrupper. For eksempel vil en kombinasjon av rekkehus, townhouse og leilighetsbygg i samme byggetrinn være en måte å appellere bredt (og samtidig få stor oppmerksomhet). I utformingen av allmenningen er det lagt til grunn en trinnsvis inndeling rundt ulike byromssekvenser, slik at dette sammenbindende byrommet kan realiseres over tid.

Allmenningen kan også utformes på en slik måte at den ivaretar kvaliteter som en buffer. Slik er prosjektet ikke avhengig av at begge sider av allmenningen utvikles samtidig, noe som gir smidigere realiseringsmuligheter.

BOFORM

Det er tilstrebet en rik miks av beboere gjennom mange ulike boligtyper. Slik vil området kunne få en robust befolkningssammensetning og bli et stabilt og attraktivt boligområde. Dersom det viser seg at noen boformer er mer appellende enn andre, er det mulig å øke denne andelen, innenfor et visst spillerom i planen.

NÆRINGSANDEL

Prosjektet inneholder en lav næringsandel. Dersom det er en markedssituasjon som etterspør en høyere andel er det gode muligheter for å øke denne innenfor plangrepet. Spesielt området ved godsterminalbygningen, som danner portal inn, har gode muligheter som profilert næringsareal.

PARKERING

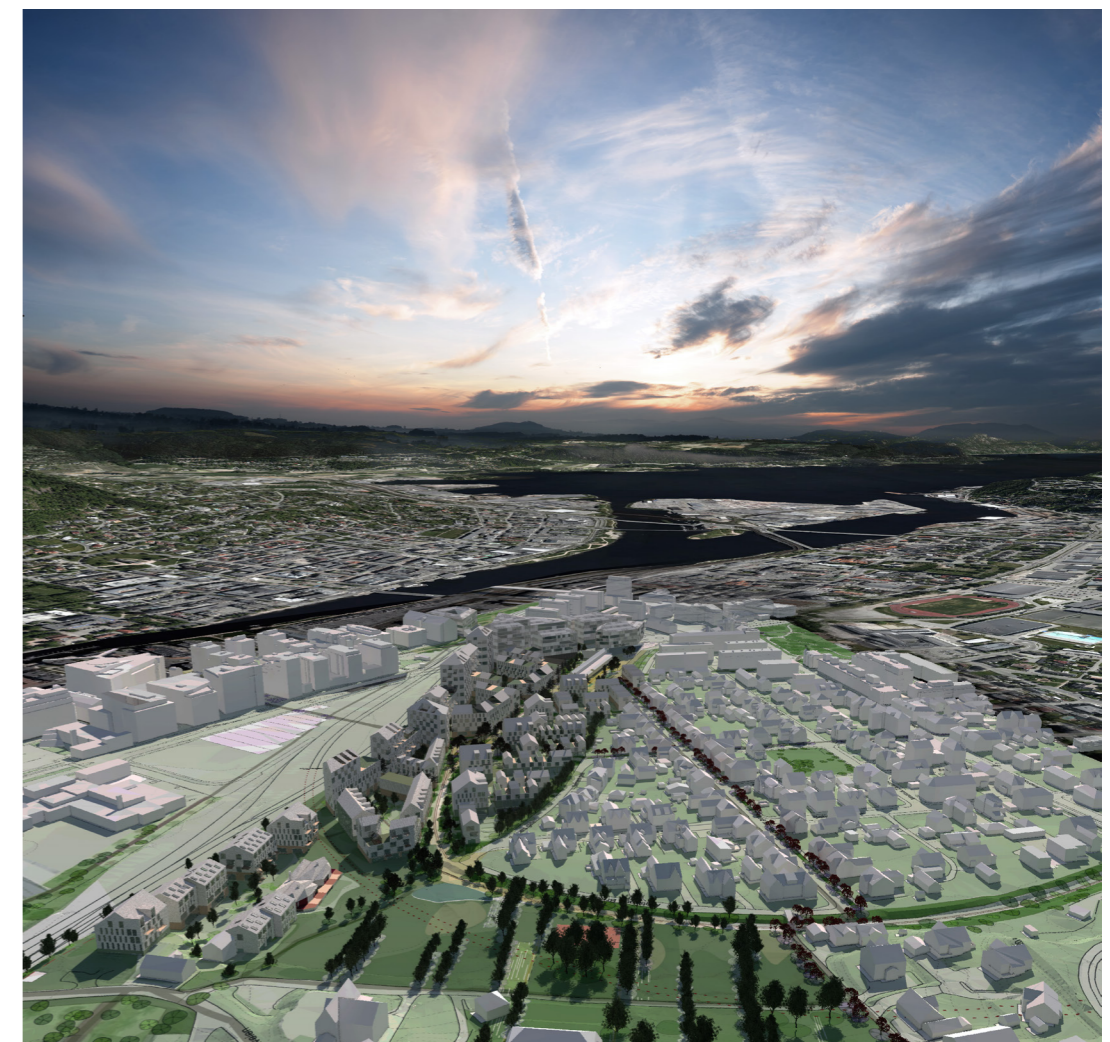
Prosjektet foreslår en sentral parkering, som skal romme hele områdets parkering. Som nevnt tidligere kan dette være en løsning som er for radikal for nåtiden i Drammen. Derfor kan parkeringen tilpasses nærmere boligene, dersom det blir nødvendig. Det ligger imidlertid en betydelig økonomisk besparelse i å samle parkeringen i ett anlegg (i tillegg til miljøprofilen). Desentraliserte kjellere er mer kostnadskrevende og de dårlige

grunnforholdene drar dette bildet ytterligere ned.

Den sentrale parkeringsløsningen forutsetter etablering av et større bygg, som naturlig vil innebære en viss kostnad. Derfor er det et poeng at bygget ikke etableres før det er behov. Det finnes flere måter å løse parkeringen i enkle, men attraktive, temporære anlegg på bakkeplan, underveis mens utbyggingen realiseres. Sannsynligvis vil det være et arealoverskudd i området i lang tid.

KONKLUSJON

Prosjektet er utformet med tanke på å unngå unødvendige kostnadsdrivende tiltak. Det har en nøktern tilnærming til infrastruktur, og vektlegger hovedsakelig allmenningen som er et tiltak som både gir identitet og kvalitet til alle boliger. Plangrepet er fleksibelt og tilpasningsdyktig over tid. Allmenningen gir fleksibilitet i utbyggingstrinn, og de mange boformene gjør området attraktivt i et bredt marked. Prosjektets naturprofil, sammen med bolig mangfoldet, har stort markedsføringspotensial – noe som kan gi et betydelig bidrag til områdets gjennomførbarhet.



AREALOVERSIKT

TOTALOVERSIKT (TOMT MOT VEST IKKE MEDREGNET)

OMRÅDEUTNYTTELSE 200%

ANTALL BOLIGER: 1115 STK
ANTALL M2 BRA BOLIG: 89 000M2

ANTALL M2 BRA NÆRING: 52 000M2

TOTALT ANTALL M2 BRA: 141 000M2

ANTALL P-PLASSER: 760 STK
ANTALL M2 PARKERING UNDER BAKKEN: 12 200M2
ANTALL M2 PARKERING I P-HUS: 3000M2

DELOMRÅDE	GODSTERMINALEN OG NYE NYBYEN	BYKVARTALET	SPORPARK
TOMT	56 000M2	11 000M2	2700M2 (UTEN PARK)
BRA BOLIG	BRA BOLIG KVARTALER: 58 000M2 BRA BOLIG HAGEBY: 21 000M2	10 000M2	
BRA BOLIG TOTALT	79 000M2	10 000M2	
ANTALL BOLIGER	990 BOLIGER	125 BOLIGER	
BRA NÆRING	13 000M2 (IKL. GODST.)	27 000M2	12 000M2
SUM BRA	95 000M2	37 000M2	
PARKERINGSDEKNING	500 PLASSER	200 PLASSER	60 PLASSER
	PARKERINGSDEKNING: (990 BOLIGER*0,8= 892 PLASSER) 990 BOLIGER*0,5= 495 PLASSER (KONTOR:8 000/100* 0,5= 40 PLASSER) KONTOR: 8000/100 * 0 = 0 PLASSER (FORR. OG SERVICE: 5000/100*0,8 = 40 PLASSER) FORR. OG SERVICE: 5000/100*0,4 = 20 PLASSER	PARKERINGSDEKNING: (125 BOLIGER*0,8= 100 PLASSER) 125 BOLIGER*0,5= 65 PLASSER (KONTOR:25 000/100* 0,5= 125 PLASSER) KONTOR 25 000/100*0= 0 PLASSER (FORR. OG SERVICE: 2000/100*0,8 = 16 PLASSER) FORR. OG SERVICE: 2000/100*0,4 = 8 PLASSER	PARKERINGSDEKNING: KONTOR:12 000/100* 0,5= 60 PLASSER
M2 PARKERING	10 000M2 (500 PLASSER X 20M2)	4000M2 (200 PLASSER X 20M2)	1200M2 (60PLASSER X 20M2)
SYKKELPARKERING	BOLIG: 1980 STK NÆRING: 2600 STK	BOLIG: 250 STK NÆRING: 900 STK	NÆRING: 2400 PLASSER

TOMT MOT VEST
6600M2
10 000M2
10 000M2
125 BOLIGER
125 PLASSER
PARKERINGSDEKNING: (125 BOLIGER*0,8= 100 PLASSER) 125 BOLIGER*0,5= 65 PLASSER
2500M2 (125 PLASSER X 20M2)
BOLIG: 250 STK

UTEOPPHOLDSAREAL

PRINSIPP FOR UTEOPPHOLDSAREAL GODSTERMINALTOMTA/NYE NYBYEN.

Uteoppholdsarealer i bykvartalet og tomt mot vest tenkes løst på egen tomt. Diagrammet viser et prinsipp for 'hovedtomten'.

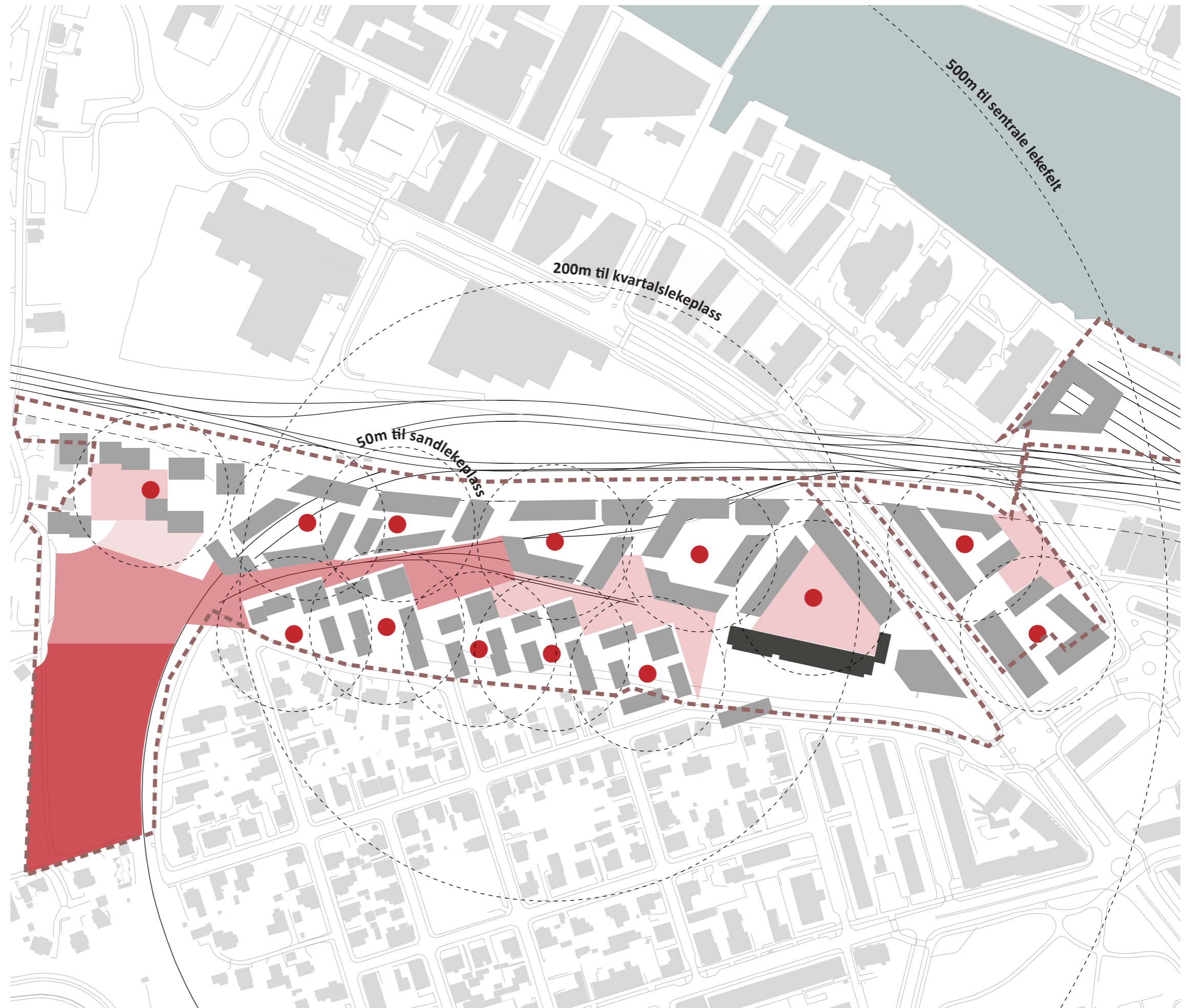
1000 BOLIGER TOTALT GIR FØLGENDE:

15 000 M² FELLES UTEOPPHOLDSAREAL
3000 M² PRIVAT UTEOPPHOLDSAREAL

Av dette kan 50% ligge på takterrasser. I hagebyen har boligene egne små hager på bakkeplan, mens leilighetsbyggene har alle balkong og felles takterrasser i tillegg til fellesareal i gårdsrommene.

- X ANTALL SANDLEKEPLASSER
- 7 STK KVARTALSLEK A 1500M²
- 7 STK BALLFELT/ NÆRMILJØ.1000M²
- 2 X SENTRALE LEKEFELT A 5000M²

Allmenningen og parken tenkes å romme sentrale lekefelt samt ballfelt og kvartalslek. Gården bak Godsterminalen rommer også kvartalslek. Gårdsrommene både i hagebyen og kvartalene rommer sandlek og felles uteoppholdsareal for boligene.



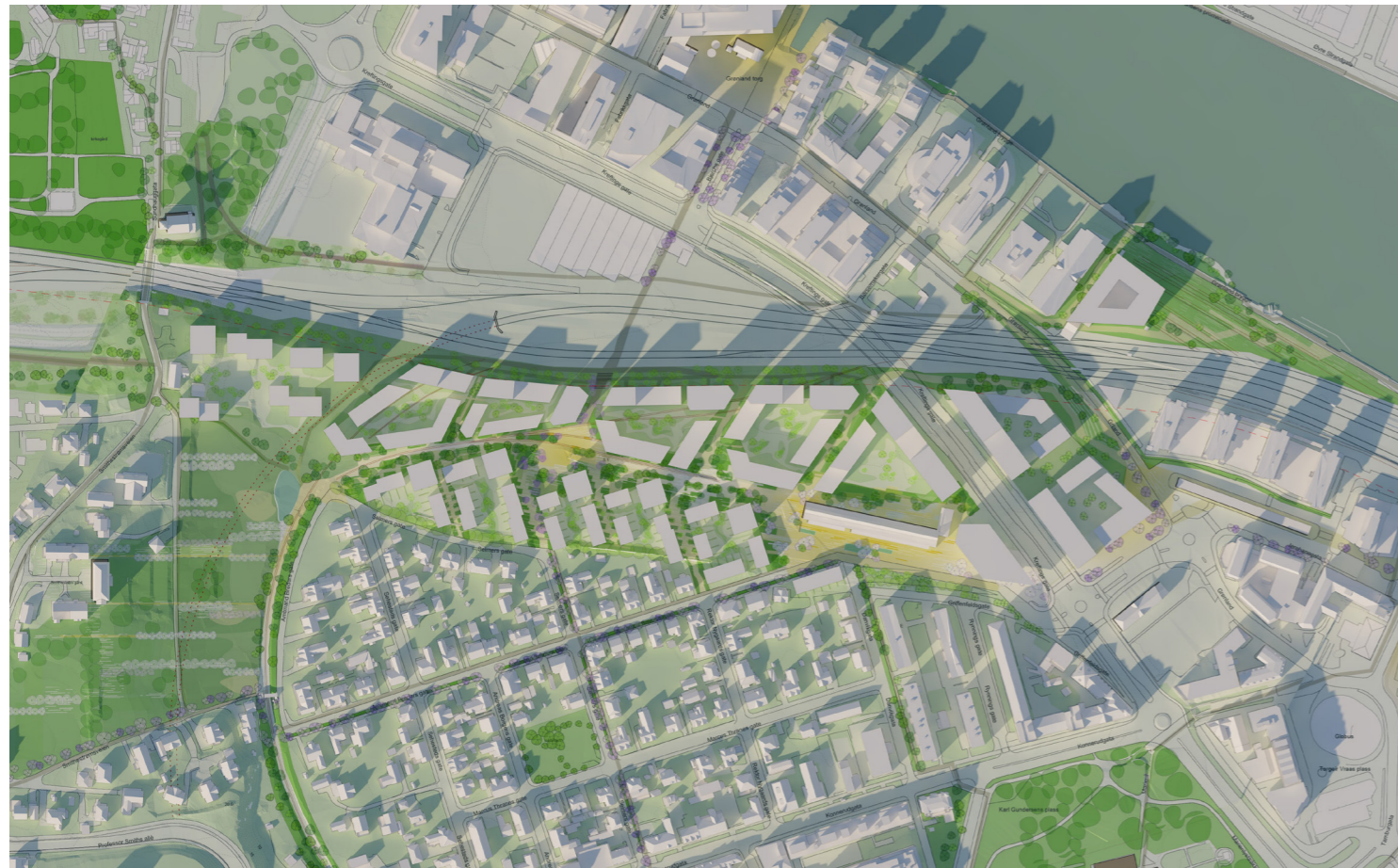
SOLFORHOLD VÅRJEVNDØGN



KL 09



KL 12



KL 15

ATSITE - KAP - LUND HAGEM



KL 18

SOLFØRHOLD MIDTSOMMER



KL 09



KL 12



KL 15



KL 18

BYENS SAMMENHENGER 1:5000

