

# KOMMUNEDELPLAN STRØMSØ GATEBRUK

## PLANBESKRIVELSEN

*Byplan/ Revidert 19.04.04*

### INNHALDSFORTEGNELSE

	Side
1.0 <u><i>Innledning</i></u>	2
2.0 <u><i>Planens avgrensning</i></u>	3
3.0 <u><i>Bakgrunn</i></u>	3
4.0 <u><i>Problemanalyse</i></u>	5
5.0 <u><i>Mål</i></u>	6
5.1 Mål for Drammen og Strømsø	6
5.3 Forslag til mål for kommunedelplanen for Strømsø	6
6.0 <u><i>Andre konkrete prosjekter/planer i området</i></u>	8
7.0 <u><i>Hovedtrekk i planforslaget</i></u>	8
7.1 Gatehierarkiet	8
7.2 Delområder	12
8.0 <u><i>Fremtidig sentrumsring</i></u>	14
9.0 <u><i>Krav til fysisk utforming</i></u>	15
10.0 <u><i>Retningslinjer</i></u>	16

# KOMMUNEDELPLAN STRØMSØ GATEBRUK

## PLANBESKRIVELSE

*Byplan 19.04.04*

### 1. Innledning

Forslag til gatebruksplanen for Strømsø fremmes som en kommunedelplan etter Plan- og bygningslovens § 20-1. Hovedhensikten med planen er å fastlegge gatebruken og trafikkmønsteret inn til og gjennom Strømsø .

Drammen bystyre vedtok i oktober 1998 kommunedelplan for Bragenes/etterbruk (gatebruken), som fastsatte inndeling og utforming av det fremtidige gatenettet på Bragenessiden etter veiomleggingen i 2002.

I august 2002 åpnet Bragernes tunnelen, i 2006 forventes Kreftingsgate å være forlenget forbi Grønland og i 2007-08 forventes Øvre Sund bro å stå ferdig. Det er derfor viktig å få fastlagt den gatebruken vi ønsker å ha i området når hovedelementene i Veipakke Drammen er fullført. Gatebruksplanen vil også utgjøre grunnstammen for trafikkløsning i kommunedelplanen for sentrum som er under arbeid.

Hovedutvalget for teknisk sektor vedtok 16.10.97 igangsetting av utarbeidelse av en kommunedelplan for gatebruk på Strømsø, med gitte prisipielle føringer for utformingen og for inndelingen av gatenettet. Arbeidet ble ledet av Statens vegvesen og planforslag forelå i oktober 1999. Den ble sendt på forhåndshøring og behandlet av teknisk hovedutvalg 30.03.00. Arbeidet med å slutføre kommunedelplanen stoppet midlertidig opp og ble igangsatt igjen årsskifte 2001/02 . Foreliggende planforslag bygger i hovedsak på 1999 planforslaget.

Kommunedelplanen for gatebruk Strømsø består av et plankart som fastsetter med juridisk virkning hovedinndelingen i gate- og veistrukturen, fastsetter hovedsykkelårer og viktige ledd i gangforbindelser i området. Bestemmelser og retningslinjer til planen fastsetter krav til utforming og utførelse som de enkelte gater skal ha. Planbeskrivelse og grunnlagsdokumenter forøvrig gir utdypende bakgrunn for de valg som er foretatt.

Hovedhensikten med forslag til gatebruksplan er å få fastlagt:

- gatehierarkiet i hovedgater, samlegater og atkomstgater
- et gatesystem som avlaster Strømsø torg for mest mulig trafikk som forutsetning for videre arbeid med å utforme et nytt og bedre Strømsø torg.
- en gateutforming som er tilpasset en urban, tett bystruktur der fotgjengere skal ha prioritet og trafikkårene i mest mulig grad skal være "bygater" og ikke "landeveier".
- kommunikasjonslinjer som underbygger byakse-tanken og sikrer at Marienlyst og Nybyen knyttes til Strømsø torg og øvrige del av sentrum.
- overordnet sykkelveinett

- trafikksikre og gode gangforbindelser internt i området og mellom bydeler.
- hensiktsmessige kollektivtrafikkårer
- bymiljø, mindre forurensing mm.

## **2. Planens avgrensning**

Kommunedelplanen omfatter området mellom elva, Vestfoldbanen, Rundtom og Holmestrandsvæien v/Maria Feghts gate. Området omfatter de mest konfliktfylte gater på Strømsø hvor gjennomgangstrafikken delvis går på det lokale gatenettet, og hvor det er nødvendig å tilrettelegge for miljøforbedring i boligområdene og bedre tilgjengelighet for gående og syklende som skal oppholde seg på Strømsø sentrum.

Planforslaget omfatter gatebruken av den del som ligger innenfor "Kommunedelplan Drammen sentrum" på Strømsø. Planforslaget fremmes nå som egen sak til bystyret uavhengig av denne sentrumsplanen.

## **3. Bakgrunn**

### **3.1 Planens innhold og hensikt**

Denne kommunedelplanen omfatter den trafikale delen i planområdet og legger viktige føringer for gatebruken og utforming av gatenettet.

Det tas konkret stilling til gatehierarkiets oppdeling, sikring og fremkommelighet for fotgjengere og syklister, valg av kollektivtraseer, valg av traseer for gjennomgangstrafikken, historiske kvartaler, gater, parkeringsregulering, m.m.

Et viktig mål i kommunedelplanen er å tilrettelegge for god forbindelse for gående og syklende mellom Bybrua og Marienlyst over Strømsø torg. Viktige grep for å nå dette målet er å redusere biltrafikken på Strømsø torg og overføre gjennomgangstrafikken fra lokalgatenettet til hovedgatene. Bjørnstjerne Bjørnsons gate tilrettelegges med gode forbindelser for gående og syklende mellom områdene på hver side av gaten.

Den ferdige kommunedelplanen vil danne grunnlaget for gatebruken i en ny, samlet sentrumsplan for Bragernes og Strømsø som nå er igangsatt ved byplan.

### **3.2 Tidligere behandlinger**

#### Grunnlagsdokument og utformingveileder for kommunedelplanen

I 1999 utarbeidet Statens vegvesen som tiltakshaver og Drammen kommune som formell planansvarlig, et grunnlagsdokument og en utformingsveileder. Dokumentet beskriver det historiske, dagens og det fremtidige Strømsø sentrum med det formål å gi styrende signaler inn i arbeidet med kommunedelplanens gatebruk. Innholdet er spesielt rettet mot Bjørnstjerne Bjørnsons gate som en del av sentrumsringen og som ryggraden i gatenettet på Strømsø.

Grunnlagsdokumentet ble fremmet for hovedutvalget for teknisk sektor 30.03.00. Utvalget vedtok Alt.III "Vegkulvert". Administrasjonen har på grunnlag av tidligere rammevilkår for utformingen av gatenettet basert utarbeidelsen av kommunedelplanen med Bjørnstjerne Bjørnsons gate bygget som 4-felts allé-gate.

Hovedtrekkene i grunnlagsdokumentet:

Grunnlagsdokumentet fra 1999 omfatter flere alternative forslag.

De viktigste ulikhetene i alternativene er hvorvidt Tollbugata skal stenges som kjørevei mot Strømsø torg, eller reguleres til gjennomgående to-veis trafikk, og/eller at Tordenskiolds gate (mellom Eliesons gate og Tamburgata) og Tamburgata holdes åpen bare for kollektiv- og taxitrafikk.

I ett av alternativene(Alt. II) foreslås, i tillegg til ovennevnte stenginger, krysset Telthusgata/Tordenskiolds gate åpent og lysregulert med mulighet for alle svingebevegelser for kjøretøy.

I ett av alternativene(Alt.III) foreslås Bjørnstjerne Bjørnsons gate lagt i to-felts hovedgate i kulvert på strekningen Grønland Marienlyst og at to felt legges som samlegate i plan på kulverten, samt at Konnerudgata åpnes mot Strømsø torg.

Hovedutvalget for Teknisk sektor vedtok Alt.III med begrunnelse at dette var den ønskelige fremtidige situasjon på Strømsø sentrum, med vel vitende om at kostnaden lå betydelig høyere enn de øvrige alternativene. Det er senere lagt vekt på at Byaksen skal krysse Bjørnstjerne Bjørnsons gate i plan.. Administrasjonen har nå videreført planarbeidet med basis i Alt.1A hvor stenging av gater, med det formål å overføre trafikk til hovedgatenettet, samt stenging av Tordenskiolds gate og Tollbugata mot Strømsø torg, er viktige grep.

Alternativ A1 hadde følgende hovedtrekk:

- Bjørnstjerne Bjørnsons gate utformes som 4-felts allé-gate med trekker på hver side og en bred midtrabatt.
- Tollbugata stenges for biltrafikk mot Strømsø torg, men holdes åpen for myke trafikanter.
- Strømsø torg avsettes for kollektivtrafikk, taxi, varelevering og myke trafikanter. Det er senere vedtatt at hovedholdeplassen for bussene skal være langs nordsiden av Jernbanegata, og at to tunge pendelruter skal ha sine holdeplasser på vestsiden av Strømsø torg, ved Norges Bank-bygget.
- Tamburgata stenges for biltrafikk, men holdes åpen for kollektivtrafikk og myke trafikanter. Gaten er stengt mot Bjørnstjerne Bjørnsons gate.
- Tordenskiolds gate mellom Eliesons gate og Tamburgata holdes åpen bare for myke trafikanter og kollektivtrafikk.
- Tordenskiolds gate i kryss med Telthusgata beholdes med reduserte svingebevegelser som i dag(ingen gjennomkjøring i Tordenskiold gate).
- Colletts gate(sør) tilsluttes Bjørnstjerne Bjørnsons gate.
- Jernbanegata blir hovedgate for biltrafikk mellom Strømsø sentrum og Bragernes sentrum.

### Byakse-prosjektet

Innenfor området finnes vedtatte reguleringsplaner og igangsatte prosjekter som er retningsgivende i utarbeidelsen av kommunedelplanen (strategiplan for Byaksen, utarbeidet av Jan Gehl, og vedtatt i formannskapet 12.06.01, vedtatte reguleringsplaner for "Tollbugata Nord", "Jernbanegt.4" (Bueslaget), og hovedholdeplassen i Jernbanegata for bussene på Strømsø.

## **4. Problemanalyse**

Strømsø sentrum er et resultat av ulike planer, fra ulike tider, og som ikke fungerer godt sammen. Byggingen av ny Rv 283, og omleggingen av trafikksystemene rundt 1990, forsterket en problematisk situasjon, da planleggingen i stor grad vektla trafikkavvikling alene. Et velfungerende sentrum forutsetter balanse mellom sosiale aktiviteter, handel og trafikk. Ny utforming av gatenettet og bevisst prioritering mellom trafikantgrupper vil kunne gi store forbedringer på Strømsø i fremtiden. Dette krever imidlertid bevisst kommunal innsats i tillegg til gjennomføring av veipakkeprosjektene.

### Trafikkbelastning

Den økende trafikkmengden over Strømsø torg, med dertil dårlige forbindelser for myke trafikanter er et hovedproblem for bydelen. Gjennomføring av Veipakka vil føre til redusert trafikk og nye muligheter. Trafikken på Bjørnstjerne Bjørnsonsgate vil derimot øke, og utformingen av denne gata blir avgjørende for hvordan sentrum vil fungere sammen med omgivelsene.

Dagen situasjon på Strømsø, hvor gjennomgangstrafikken i mer eller mindre grad går i det lokale gatenettet, viser et uryddig trafikksystem som også vil forbli uryddig dersom planlegging og endring av gatebruken ikke igangsettes.

Historisk sett består det gamle gatenettet av de langsgående sentrumsgatene Tollbugata, Tordenskiolds gate og Schultz gate, og tverrgater som Webergs gate, Blichs gate, Eliesons gate m.m.

Bjørnstjerne Bjørnsons gate ble bygget for å ta gjennomgangstrafikken på Strømsø. Med den økende trafikkveksten byen har hatt siden 50-årene går mye av gjennomgangstrafikken i dag også på det lokale gatenettet. Kapasiteten på hovedgatene er for dårlig, og det er ikke gjort tilstrekkelig trafikksaneringstiltak for å bøte på dette.

De gamle historiske kvartaler/områder, med bl.a. fredede bygninger på Strømsø, er i dag miljøbelastet gjennom støy og biltrafikk som har vært hemmende på byutviklingen i disse områdene.

### Oppdeling av byområder

Bjørnstjerne Bjørnsons gate er regulert med 4 kjørefelt som vil gi tilstrekkelig kapasitet for avviklingen av gjennomgangstrafikken. Da den ble bygget i 2 kjørefelt var tanken å frigjøre enkelte byområder fra miljøbelastningene som gjennomgangstrafikken gir.

Etter forventningene er ikke dette målet nådd. Byområdene fungerer ikke godt, atskilt fra hverandre med Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Denne gaten gir dårlige forbindelser mellom områdene på Strømsø, og bryter både gang- og sykkelveiforbindelser på tvers av gaten og mellom Bybrua og Marienlystområdet.

Betingelsene er ikke tilstede for at:

*"De mennesker der færdes i bymidten skal derfor have optimale muligheter for at mødes og oppleve en spændende og levende bymidte!" (Jan Gehl)*

## 5. Mål

### 5.1 Mål for Drammen og Strømsø

#### Mål i kommuneplanen for Drammen 2003-2014

Kommunedelplanen for Strømsø bygger opp målsettinger som er vedtatt i den reviderte kommuneplanen 2003-2014:

*-Tyngden av befolknings- og boligutviklingen skal komme i sentrum og sentrumsnære områder*

*-Drammen skal utvikle sentrumsområdet og byaksen som møteplass og arena for opplevelse og kultur*

*-Kollektivtilbudet i nærregionen skal forbedres*

Under pkt. Samferdsel i strategikapittelet er målet følgende:

*"En byutviklingsstrategi med fokus på sentrum forutsetter at et vel fungerende hovedveisystem for Drammensregionen kommer på plass. Uten at biltrafikken gjennom de sentrale deler av byen reduseres, vil støy, luftforurensing og forslumming fortsatt begrense utviklingspotensialet. Sentrumssatsingen danner et godt grunnlag for en forbedring av tilbudet til gående, syklende og kollektivbrukere.*

### 5.2 Forslag til mål i kommunedelplanen for Strømsø

Noen av målene fra kommuneplanen for Drammen skal videreføres i kommunedelplanen for Strømsø:

*Gi et nett av funksjonelle gater og gang- og sykkelveier som sikrer utvikling av Strømsø som et opplevelsesrikt og godt nærings-, handels-, og boligområde med god miljøvennlig tilgjengelighet for alle trafikanter.*

#### Viktige delmål:

##### 1. Møtesteder for mennesker

Utvikle Strømsø sentrum til et naturlig møtested(handel og serveringssteder). Det skal avsettes områder for kvalitativ utviklingspotensiale for møtesteder mellom mennesker. Disse plassene er Strømsø torg, Torgeir Vraas plass, "Bølgen" (plassen der Schultz gate munner ut i Tollbugata) , Gyldenløves plass, Mads Wiels plass, Museumsparken, Marienlyst m.m.

##### 2. Parkering og næringsutvikling

Tilrettelegge for områder med mulighet for næringsutvikling, som styrker handel i Strømsø sentrum. Sikre god tilgjengelighet til P-hus i sentrum og for varelevering til bolig/forretning/kontor i området generelt. Tilrettelegge for bilparkering på gateplan i ytterkant av sentrumsområdet.

3. Miljøforbedring  
Forbedre miljøet ved å redusere støy og luftforurensingen på sentrale steder. Dette gjøres ved å tilrettelegge gjennomgangstrafikken til hovedgatene samtidig som fremkommeligheten reduseres for biltrafikk på gatenettet forøvrig.
4. Trafikksikkerhet/trafikkavvikling  
Effektivisere forbindelser mellom Strømsø sentrum og andre bydeler uten å redusere kvaliteten på gang- og sykkelforbindelsene. Forbedre de myke trafikanters fremkommelighet/opplevelse gjennom trafikksanering/trafikkreguleringer. Myke trafikanter skal ferdes trafikksikkert i sentrum og oppleve Strømsø torg som et torg med effektive forbindelser til holdeplasser for kollektivnettet og taxi. Hovedgatenettet skal utformes med tanke på god kapasitet, men være underordnet viktige kryssinger av gang- og sykkelveinettet. Lokaltrafikken for biler skal gå på lokalgatenettet hvor fremkommeligheten skal være underordnet myke trafikanter.
5. Utforming av gaterommet/plasser  
For å oppnå en helhetlig sammenheng i gatebildet skal det i utformingen av gatenettet og plassene legges vekt på estetikk. Dette er særskilt viktig i de historiske gater og plasser. Gaten skal oppleves som et harmonisk "rom" hvor oppsplittingen og spesialisering av gatetverrsnittet gjøres varsomt. Det legges vekt på bruk av vegetasjon som form- og romskapende element i gaterommet/plassene. De historiske sentrumsgatene skal prinsipielt utformes som to felts gater med fortau. Gaterombredden skal oppdeles slik at kjørebredden skal være den dominerende i forhold til fortau/gangareal.
6. Allégate  
I allé-gater skal langsgående trekker/beplantning forsterke den optiske linjeføringen gjennom kryss og langs gaten. Beplantningen skal fremheve karakteristikken i en allégate og være medvirkende til demping av en barrierevirkning mellom områdene på hver side. Belysningen skal ha lyssetting, fargegjengivelse og armatur som underlegges estetiske vurderinger og nøye plassering tilpasset miljøet. I allé-gater og gjennom kryss skal plasseringen understreke gatenes rettlinjede geometri.
7. Kulturminner  
Innenfor området ligger kulturhistoriske anlegg som museumsparken, Strømsø torg/Bybrua og en del historiske kvartaler med bebyggelse mellom Strømsø torg og Rundtom, som ikke skal fjernes eller reduseres i verdi. Det skal tas historisk hensyn i utformingen av gateanlegg som berører eller er i nærheten av kulturminner og bevaringsområder/kulturhistoriske områder.
8. Historiske plasser/parker  
De historiske plasser/parker skal oppleves visuelt åpne og frie for støy og gjenskapes til bydelens "levende lunger" i gatenettet. Vern av dagens vegetasjon og beplantning av ny skal prioriteres og vil være medvirkende til fremheving av de historisk karakteristiske åpne rom i bydelen.

9. Tilgjengelighet og fremkommelighet for kollektivtrafikken  
Bruken av kollektivtransportmidler skal økes og det skal tilrettelegges for god fremkommelighet for kollektivtrafikken gjennom Strømsø sentrum og mot Bragernes via Bybrua. Kollektivnettet skal være et godt tilgjengelig og effektivt transporttilbud som er enkelt å forholde seg til for brukerne. Bussholdeplassen i Jernbanegata skal være knutepunktet for busstrafikken på Strømsø med forgreninger herfra.

## **6. Andre konkrete prosjekter/planer i området**

Innenfor planområdet finnes igangsatte prosjekter/planer og vedtatte reguleringsplaner som er retningsgivende i utarbeidelsen av kommunedelplanen. Det er gjort grundige utredninger rundt prosjektet Strømsø rutebilstasjon før og samtidig med arbeidet med grunnlagsdokumentet for kommunedelplanen. Hovedplanen for sykkelveinettet som ble vedtatt 1993 er grunnleggende for trasevalgene i kommunedelplanen. Utredningene av kollektivnettet til nå ligger til grunn for valg av traseer og fremkommelighet for buss.

Andre prosjekter er utredet parallelt med kommunedelplanarbeidet og er følgende: Byaksen, Bueslaget, Tollbugata Nord, Skamarken, Grønland, Godsterminalen og Kreftings gate.

## **7. Hovedtrekk i planforslaget**

### **7.1 Gatehierarki**

*Kommunedelplanen er bygget opp med gatehierarkiet hvor oppdelingen er følgende kategorier:*

<u>Gatetype</u>	<u>primær funksjon</u>
• Hovedgater	gjennomgangstrafikk
• Samlegater	lokaltrafikk og noe gjennomgangstrafikk
• Atkomstgater	lokaltrafikk, atkomst til de enkelte eiendommer.
• Hovedsykkelgater	syklister
• Gang- og sykkelveger	fotgjengere og syklist
• Historiske ganger/smug	lokal trasé for fotgjengere, syklist og biltrafikk

Prinsippet i et slikt gatehierarki er at hovedgater kun skal ha kryss med samlegater. Atkomstgater skal ha kryss kun med samlegater. På denne måten får en et oversiktlig system som gir best mulig trafikkavvikling og best mulig trafikksikkerhet i og med at gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk ikke blandes sammen. Boligområder blir skånet for gjennomgangstrafikk og de ulemper dette medfører.

Dersom et slikt system skal fungere godt er det viktig at fremkommeligheten og kapasiteten på hovedgatene er god. Eventuelle fysiske tiltak på gatenettet for å tvinge systemet til å fungere kan gjennomføres på til dels samlegater og i større utstrekning på atkomstgater.



### 7.1.1 Hovedgater



Bjørnstjerne Bjørnsons gate v/Knoffs gate



Bjørnstjerne Bjørnsons gate v/Treschows gate

Hovedgatene skal være

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| • Bjørnstjerne Bjørnsons gate<br>(mellom Kreftings gate<br>og Havnegata) | 4 kjørefelt, allégate, bred midtdeler |
| • Holmestrandsveien  | 2 kjørefelt                           |
| • Kreftings gate   | 4 kjørefelt, allégate, bred midtdeler |
| • Telthusgata  | 2 kjørefelt                           |
| • Havnegata.   | 2 kjørefelt                           |

Disse gatene tilrettelegges for regional gjennomgangstrafikk.

Det utformes i hovedsak lysregulerte kryss. Fotgjenger kryssinger i plan etableres i alle slike kryss.

Kryss med Havnegata på Rundtom og Bangeløkkakrysset utformes som rundkjøringer.

Gatene etableres som allégate hvor det ligger til rette for dette.

Gatebredde(to kjørefelt inklusive skuldre) skal ikke overskride 6,5 meter mellom kanstein.

Fartsgrense skal være 50 km/t.

Det skal ikke tillates gateparkering.

Det skal etableres anlegg for gående og syklende langs gatene, fortrinnsvis med fysisk skille mot kjørebane. For syklister kan eventuelt sykkelfelt etableres ved siden av fortau.

Det skal ikke etableres direkte atkomst til eiendommer.

Eventuell busstopp tillates ikke uten i egne busslommer.

Alle gatene skal være 2-veiskjørt.

Alle nye fotgjengerkryssinger skal være i plan og skal lyssignalreguleres.

### 7.1.2 Samlegater



Dr. Hansteins gate v/Hesselbergs gate



Knoffs gate v/Strømsø kirke

Samlegatene skal være

- Bjørnstjerne Bjørnsons gate (mellom Havnegata og Spinnerigata)
- Konnerudgata
- Danvikgata/Schreiners gate/ Ordfører Ingebrigtsens gate.
- Bybrua/Jernbanegata
- Ny tilknytning til Bjørnstjerne Bjørnsons gate i Blichs gates forlengelse
- Tordenskiolds gate (fra Blichs gate og østover)
- Tollbugata (mellom Mads Wiels plass og Rundtom)
- Langes gate
- Dr. Hansteins gate (mellom Langes gate og Gyldenløves plass)
- Knoffsgate
- Schwartz gate (fra Knoffs gate til Austadgata)
- C.O. Lunds gate
- Colletts gate (sør for Bjørnstjerne Bjørnsons gate)
- Møllebekkveien
- Anchersbakken/C.O. Lunds gate/Frydenhaugveien
- Gamle Kongevei, ny tilknytning til Holmestrandsvaien.

Disse gatene tilrettelegges for noe lokal/regional gjennomgangstrafikk og ren lokaltrafikk. Kryss med hovedgater skal signalreguleres eller utformes som rundkjøring. Kryssutforming for øvrig skal i prinsippet være vanlige uregulerte kryss.

Det skal som hovedprinsipp være 2-sidig fortau langs gatene.

Fotgjengerkryssinger etableres i plan i alle kryss.

Hovedsykkelruter etableres som sykkelfelt eller i trasé med blandet trafikk.

Konnerudgata skal beholdes som allégate.

Knoffs gate skal etableres som 2-felts allégate.

På øvrige gater kan trær brukes som et estetisk virkemiddel.

Gatebredden (to kjørefelt inklusive skuldre) i busstraseér skal ikke overskride 6,0 meter mellom kanstein, for øvrige samlegater ikke over 5,5 meter.

Gateparkering og varelevering kan skje langs gatene hvor dette ikke er til unødig hinder for øvrig trafikk.

Det kan etableres/fortsatt være direkte atkomst til eiendommer fra gatene. Fortrinnsvis skal dette skje fra atkomstgatene.

Fartsgrense skal settes til 30 eller 40 km/t.

Lokale bussruter skal i prinsippet gå i samlegater. Busstopp tillates i ved fortauskant. Det er ikke krav om egne busslommer.

### 7.1.3 Atkomstgater



Tollbugata v/Webergs gate



Rektor Nygaards gate

Atkomstgater inkluderer alle øvrige offentlige gater innen planområdet. Disse gatene tilrettelegges for ren lokaltrafikk, og atkomst til tilleggende eiendommer. Alle gater skal være 2-veis. Kryss med andre gater skal være uregulert. Gatebredde (to kjørefelt inklusive skuldre) skal ikke overstige 5,0 meter mellom kanstein. I prinsippet skal det være 2-sidig fortau. Myke trafikanter skal prioriteres hvor gatebredder er knappe. Blandet trafikk kan aksepteres i gater med lav trafikk. Fartsgrense skal primært være 30 km/t. Det kan tillates parkering og varelevering fra gateplan. Ordinære bussruter skal ikke legges til atkomstgater.

### 7.1.4 Historiske gater/smug

Disse gater skal ha offentlig ferdsel og skal være åpne forbindelser i gatenettet. De kan ligge tett til bebyggelse/gjennom grunnplanet(offentlig portrom) til bebyggelse og kan ligge uten fortau.

### 7.1.5 Hovedsykkelruter

Hovedsykkelruter er vist med egne symbol på plankartet. Tidligere vedtatte hovedtrase gjennom Marienlystområdet er foreslått lagt langs sydsiden av Bjørnstjerne Bjørnsons gate og inn Knoffs gate mot syd.

### 7.1.6 Busstraséer

Lokale bussruter og bussruter med behov for stopp innenfor planområdet skal legges til samlegatene. Alle andre busser og gjennomgående tungtrafikk skal benytte hovedgatene. Det kan tillates stopp for fjernbuss i tilknytningssgate mellom Bjørnstjerne Bjørnsons gate og Bangeløkkakrysset i egen busslomme.

### 7.1.7 Hovedsykkeltrasé ved Marienlyst

Hovedplanen for sykkelveinettet viser sykkeltraséen som nå er bygget gjennom Marienlystområdet. I kommunedelplanen er traséen vist langs sørsiden av Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Trasé for gående gjennom Marienlyst blir ivaretatt i "Aktivitetsgata" i Byakse-prosjektet.

### 7.1.8 Viktige gang- og sykkelforbindelser

I planen er de viktigste gang og sykkelgater vist med eget symbol (grønn strek).

-Langs Bjørnstjerne Bjørnsons gate skal det bygges gangareal på begge sider, unntatt på sørsiden ved Bangeløkkakrysset.

-Gjennom Marienlystområdet, som ligger i Byaksen, skal det etableres "Aktivitetsgate" hvor alle funksjoner unntatt motorkjøring tillates (turvei, gågate, sykkelareal, barn i leik, skateboard m.m.). Også på begge sider av den nye banen på treningsfeltet (vest for Schwartz gate) skal det bygges gang- og sykkelgater.

### 7.1.9 Kryss

*I planen er viktige kryss markert med nummerering og symboler.*

#### *Prinsipper:*

#### *X-kryss og T-kryss*

Kryss skal i hovedsak utformes som X-kryss eller T-kryss.

#### *Rundkjøring*

Det er bare krysset Bjørnstjerne Bjørnsons gate-Havnegata på Rundtom og Bjørnstjerne Bjørnsons gate-Bangeløkka som skal utformes med rundkjøring.

#### *Krysset Telthusgata x Tordenskiolds gate*

Planen viser et 4-armet kryss med alle svingemuligheter med Tordenskiolds gate som samlegate mellom Mads Wiels plass og Blichs gate.

## **7.2 Delområder**

### 7.2.1 Strømsø torg

Det er gitt politiske føringer på at Strømsø torg skal holdes mest mulig bilfritt etter fullført sentrumsring.

Tollbugata skal stenges mot Strømsø torg og det skal prinsipielt bare tillates buss- og taxi-trafikk i mellom Tordenskiolds gate og torget via Tamburgata. Torget skal tilrettelegges og detaljplanlegges med prioritering av myke trafikanter.

### 7.2.2 Overgangen til Marienlyst, "Porten"

Det skal bygges et godt og bredt fotgjengerfelt på tvers av Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Med dette oppnås god gang- og sykkelveiforbindelse mellom Strømsø torg og Marienlystområdet. Dagens undergang skal opprettholdes som forbindelse for syklistene, i tillegg til ny kryssing på gatenivå med Bjørnstjerne Bjørnsons gate.

Dette understøtter tanken om en åpen og lett synlig korridor for gående og syklende som er et viktig prinsipp i Byaksen-prosjektet. Krysset skal prioriteres for myke trafikanter hvor gangfeltet medvirker til å gi et sammenhengende viktig gang- og sykkelareal gjennom Strømsø sentrum. Krysset skal fungere som forbindelse for utryknings- og ambulanseskjøretøy. Detaljert løsning for denne funksjonen blir vurdert i fasen for utformingen av det nye Strømsø torg (del av Byaksen-prosjektet).

### 7.2.3 Bybrua

Trafikkberegninger viser at trafikkmengden på bybrua kan ventes bli redusert med ca. 50% etter at sentrumsringen, inklusive Øvre Sund Bru, er fullført, uten at andre tiltak settes i verk.

Målet er å overføre gjennomgangstrafikken i byens sentrum til sentrumsringen, for å avlaste bl.a. Bybrua for biltrafikk.

I kommunedelplanen skal det derfor avsettes tilstrekkelig areal ved bruenden på Strømsø torg og på selve Bybrua også for biltrafikken, i tillegg til gående, syklende, kollektiv og taxi. Dette vil tilrettelegge for etablering av gangforbindelse fra Bybrua til jernbanestasjonens perronger og til turvei langs elva. Bystyret har 27.05.93 vedtatt Hovedplan for sykkelvegnettet, med senere revisjon av 08.02.01, som viser sykkelfelt på Bybrua.

Dersom det ikke oppnås tilstrekkelig redusering på biltrafikkmengden etter fullføring av Kreftings gate og Øvre Sund bru skal det gjøres regulerende tiltak på Bybrua, eksempelvis sykkelfelt.

#### 7.2.4 Gyldenløves plass

Historisk sett var denne plassen en åpen grønt-lunge i sentrumsgatene mellom Strømsø torg og Rundtom. I dag ligger Telthusgata som barriere mellom bebyggelse på hver side. Det er et mål å tilbakeføre plassen til historisk utforming med park-/rekreasjonsområde. Dette forutsetter at Strømsøbrua fjernes og erstattet med ny bru ved Mads Wiels plass(jfr. pkt. 7.2.6).

#### 7.2.5 Plassen Langes gate-Tollbugata, "Bølgen"

Krysset Tollbugata-Schultz gate-Langs gate er en plass som har fått tilnavnet "Bølgen". Plassen som har historisk verdi i området, ble delvis tilbakeført til opprinnelig utforming med bl.a. bruk av hellebelegning med rød granitt på fortau.

Det skal benyttes materialer av høyverdig kvalitet ved utformingen av gaterommet/krysset.

#### 7.2.6 Mads Wiels plass

Tollbugata stenges mot Aabys gate og for kjøring i kryss med Tordenskiolds gate. Ny tilknytning er vist ved lager til Kullkompaniet. Plassen kan derved opparbeides og utformes i egen detaljplan.

#### *Fremtidig planlegging*

Strømsøbrua er i reguleringsplan vist som 4-felts bru. Dette er av plasshensyn ikke lenger aktuell løsning. I fremtidig perspektiv er det et mål å erstatte Telthusgata og Strømsøbrua med ny bru over Mads Wiels plass som tilsluttes Bjørnstjerne Bjørnsons gate via Colletts gate(sør). I forbindelse med fremtidig utvidelse til 4-felts motorveibru skal Mads Wiels plass tilbakeføres til grøntområde med parkmessig utforming. Planlegging og utforming av ny bru vil først bli igangsatt når behovet for 4-felts kjørbane oppstår på denne delen av sentrumsringen.

#### 7.2.7 Tollbugata v/Sjøbodene

Denne delen av Tollbugata som ligger mellom Gyldenløves plass og Treschows gate har noen av byens eldste sammenhengende bebyggelse med sjøbodene langs elva og gamle handels- og kontorbygninger langs gatens sørside. Bebyggelsens er bevaringsverdig og delvis fredet. Det skal derfor gjøres grundige vurderinger om utnyttingsformål (bolig/forretning/kontor) i eventuelle fremtidige regulering- og detaljplanlegging.

Gaten er en av de eldste på Strømsø og gaterommet har stor historisk verdi. Det er et viktig mål å avlaste denne strekningen for trafikk. Dette vil tilrettelegge for tilbakeføring gaten til historisk utforming i tillegg til materialbruk i høyverdig kvalitet og nøye sammensetting.

### 7.2.8 Turvei langs elva

Det mangler trase for turgåere langs elva mellom Tollbunokken og Statens Hus på Grønland. Eksisterende hovedsykkelgate parallelt med elva mellom Tollbunokken og Strømsøbrua tífredsstiller ikke ønsket turvei trase langs vannet. Jernbanesporene på denne strekningen er barriere mot elva og turveien bør videreføres langs kaia frem til Tollbunokken. Utenfor sporene er det i dag kaikant med småbåtbrygge som vurderes forlenges mot Tollbunokken. Dette gir gode rekreasjonsmuligheter langs elva og strekningen. Det er derfor viktig å forlenge turveien østover.

Jernbanesporene fra Strømøbrua og vestover, som i dag er det dominerende elementet mot elva, opptrer som kraftig barriere mot elva og hindrer muligheten for rekreasjon mot vannet. I kommunedelplanen vises turveien mellom Tollbunokken og Statens Hus. I utformingen og byggingen av turveien skal det tas hensyn til tverrsnittet ved utfylling og eventuelt bygging på peler må vurderes om nødvendig for tilstrekkelig vannføring. Deler av strekningen er regulert, resten er under planlegging.

### 7.2.9 Kollektivknutepunktet på Strømsø

Hovedholdeplassen på Strømsø som er under bygging nå, skal være kollektivknutepunktet på Strømsø og skal ligge langs nordsiden av Jernbanegata. Strukturen er lagt gjennom Jan Gehl's rapport "Byaksen" og den vedtatte reguleringsplanen for "Jernbanegata 4". Punktet ligger sentralt i bydelen med korte gangforbindelser til jernbanestasjonen, Strømsø torg og til Bybrua. Bussene har kort og effektiv forbindelse til sentrumsringen og Bybrua.

### 7.2.10 Godsterminalen i Nybyen

Det arbeides med planer for å flytte dagens godsterminalenvirksomhet ut av området, slik at dette arealet kan utvikles med boliger. Dagens atkomst fra Jernbanegata vil ikke kunne opprettholdes. Å trafikkutløse et større nytt boligområde bare over eksisterende gatenett i Nybyen er ikke aktuelt. Griffenfelds gate skal tilknyttes Bjørnstjerne Bjørnsons gate i x-kryss med Jernbanegata.

I tillegg skal det tilrettelegges for ny atkomstgate stippet inn, helt eller delvis på ny bro parallelt med kulverten over Kreftingsgate, og ut på dagens omlagte Grønland, med tilslutning til Jernbanegata. Hvorvidt begge atkomster eller bare én av dem bygges vli bli nærmere vurdert i utviklingen og detaljplanleggingen av området.

### 7.2.11 Bangeløkkakrysset

Bangeløkkakrysset forbinder hovedgaten Bjørnstjerne Bjørnsons gate med det overordnede veisystemet E134 og E18. Her mangler det tiltak for å begrense miljøforurensing og visuell innsyn fra bilister i kryssområdet mot eksisterende randbebyggelse. Det skal derfor gjøres miljøtiltak på de belastede områder som tilfredsstillende miljøverndepartementets krav til redusering av støy- og luftforurensing og innsyn.

## **8.0 Fremtidig sentrumsring**

### *Sentrumsring/trafikkvekst*

Telthusgata og Strømsøbrua, som i dag er en del av sentrumsringen, er to viktige lenker for gjennomgangstrafikken på Strømsø, og til sammen en av de viktigste forbindelsene mellom Strømsø og Bragernes. Dagens to-felts løsning har ikke tilstrekkelig kapasitet ved forventet trafikkvekst. Det kan derfor bli nødvendig med utvidelse til 4-felts gate og bru.

Det finnes to mulige alternativer for etablering av 4-felts løsning:

*Alt.1* Bygge to-felts bru fra Mads Wiels plass til Holmen og beholde Telthusgata og Strømsø bru. Til sammen utgjør de to traseene 4-felt.

*Alt.2* Rive eksisterende Strømsø-bru og bygge ny 4-felts bru fra Mads Wiels plass til Holmen og med 4-felts tilknytting til Bjørnstjerne Bjørnsons gate via Colletts gate. I begge alternativene skal brua lande nord for Tollbugata. Forbindelsen videre mot Bjørnstjerne Bjørnsons gate ligger på bakkeplan. Strømsøbrua er i reguleringsplan vist som 4-felts bru. På grunn av plassmangel er gjennomføring av denne løsningen ikke lenger aktuell.

#### *Alternativ 2*

Det er et viktig mål på Strømsø å redusere gjennomgangstrafikken på Gyldenløves plass få den tilbakeført til opprinnelig historisk utforming med åpen kontakt til elva.

I alternativ 2 vil den delen av sentrumsringen som ligger i Telthusgata overføres til Mads Wiels plass og gi rom for den nye utformingen av Gyldenløves plass.

På kommunedelplankartet vises Telthusgata og Strømsøbrua som 2-felts hovedgater. Det vises også ny korridor med plass til 4-felt i forlengelsen av Colletts gate, parallelt med motorveibrua, fra Mads Wiels plass og over til Holmen. Landkaret på Holmen skal stå ved dagens rundkjøring.

Den nye brua må tilpasses og bygges med høyde som tilfredsstiller krav til seilingshøyder og havnesporet. Tiltaket, som er et viktig grep med betydelig miljøforbedring i området, blir først vurdert når Kreftings gate og Øvre Sund bru er gjennomført og/eller når evt. behov for økt kapasitet oppstår på denne delen av sentrumsringen.

## **9.0 *Krav til fysisk utforming***

Utforming av gatene og tilhørende lysanlegg skal baseres på

- Gatenorm,
- Lysnorm,
- Skiltnorm
- Rammer for Estetisk Utforming av prosjektene i Vegpakke Drammen.
- Kantsteinplanen

All gjennomføring av istandsetting av gater og plasser skal ha høy kvalitet på materialvalg.

### **9.1 *Plasser og torg***

Det skal vises respekt for plassens tidligere historie i bybildet. Utforming og materialvalg skal reflektere dette. Det skal i mindre grad tas hensyn til trafikkens behov.

### **9.2 *Gater***

Utformingen av gatene skal være enhetlig for de forskjellige gatetypene i hierarkiet.

#### *Rennebunn*

Det skal brukes rennebunn i 3-bredders storgatestein i følgende gater /områder for visuelt å redusere gatebredden samtidig som dette er med på å redusere fartsnivået:

- Alle hovedgater
- Samlegatene Tollbugata og Tordenskiolds gate
- Gatenettet avgrenset av området Grønland, Bjørnstjerne Bjørnsons gate, Telthusgata og elva. Innenfor det øvrige gatenett bør det brukes rennebunn i 3-bredders storgatestein.

### **9.3 *Beplantning***

Vegetasjon kan brukes til oppdeling av gaterom, markere punkter og forsterke den optiske linjeføring samt brukes til skjerming og buffer mot trafikk for å oppnå redusert miljøbelastning på tilstøtende områder og funksjoner.

#### 9.4 Kulturminner

Gate- og plassutforming ved spesielle kulturminner og fredet/verneverdig bebyggelse skal ta spesiell hensyn til naboskapet. Tidsriktig utforming av gategulv, gatemøblement, som lys, rekkverk og lignende skal etterstrebese.

### **10.0 Retningslinjer**

#### §1

Gatenettet skal opparbeides etter gjeldende Gatenorm for Drammen kommune. Drammen kommunes Lysnorm skal følges.

#### §2

Det skal være rundkjøring i krysset, mellom Bjørnstjerne Bjørnsons gate og Havnegata, og i krysset mellom Bjørnstjerne Bjørnsons gate og veiarmen fra Bangeløkkakrysset.

#### §3

Etter at Colletts gate er åpnet skal hele Knoffs gate utformes som en 2-felts allégate.

#### §4

Historisk interessante ganger og smug skal tilbakeføres til en standard som reflekterer fordums tid. Det skal tas tilbørlig hensyn til tilliggende bebyggelse.

#### §5

Krysset Telthusgata x Tordenskjolds gate skal være 4-arnet med alle svingemuligheter. Kollektivtrafikken skal gå i Tordenskiolds gate og skal krysse Telthusgata.

#### §6

Bjørnstjerne Bjørnsons gate skal være 4-felts allégate med bred midtdeler og tosidig tilbud til myke trafikanter atskilt fra kjørebane. Gatebredde (to kjørefelt inklusive skuldre) skal være 6,5 meter mellom kantstein. Fartsgrensen skal ikke overstige 50 km/t.

#### §7

Telthusgata, som en del av sentrumsringen, kan ikke utvides til 4 felt. Dersom dette blir ønskelig skal det vurderes en ny trase for denne delen av sentrumsringen med ny bro parallelt motorveibrua.

#### §8

Langs hovedgater tillates ikke parkering eller annen stopping. Eventuelle busstopp skal skje i busslommer. Tilbud til myke trafikanter skal i hovedsak være min. 2,5m og fysisk atskilt med min. 2,5m fra kjørebane.

Langs samlegater kan parkering tillates etter nøyere vurdering. Busstopp kan skje i kjørbane. Tilbud til myke trafikanter skal være i form av tosidig fortau med bredde min. 2,5m.

Langs kommunale gater skal parkering tillates hvor det fysisk ligger til rette for dette. Tilbud til myke trafikanter skal i hovedsak være på tosidig fortau, hvert med bredde min. 2,5m, hvor det ligger til rette for det. Ensidig fortau med bredde min. 3,0m kan aksepteres hvor brutto bredde ikke tillater tosidighet.

#### §9

Kollektivtrafikk tillates gjennomgående over plasser og gjennom gater stengt for annen trafikk.

Lokal kollektivtrafikk skal gå på samlegate. Busser som ikke har lokal stopp skal benytte hovedgater.