

# SENTRUMSPLANEN

## KOMMUNEDELPLAN FOR DRAMMEN SENTRUM

# PLANBESKRIVELSE

Revidert, dato 11.05.2006

## INNLEDNING

### Drammen har utarbeidet sentrumsplan

Drammen har ikke hatt en sentrumsplan som omfatter begge de tette byområdene på Bragerens og Strømsø. Det er derfor behov for en helhetlig plan som gir føringer for utviklingen av et attraktivt, miljøvennlig sentrum.

Sentrumsplanen er en arealplan som beskriver den utviklingen en ønsker for sentrums bebyggelse og infrastruktur og gir rammer for byutviklingen. Planen bygger på forslag til kommuneplan for Drammen 2003-2014. Sentrumsplanen erstatter mange av de eksisterende reguleringsplanene innenfor planområdet.

Sentrumsplanen er en kommunedelplan etter reglene i Plan- og bygningslovens § 20-1.

Bakgrunnen for arbeidet med Sentrumsplanen var planprogrammet, som ble lagt ut til offentlig høring og vedtatt av formannskapet 04.11.03. Planprogrammet er et relativt omfattende dokument som gir en fylldig beskrivelse av sentrumsplanens hensikt, relevante mål og føringer for sentrumsutviklingen, planens innhold, temaer og problemstillinger. Arbeidet med sentrumsplanen har fulgt det innhold og de hovedlinjer som er trukket opp i planprogrammet.

### Planbeskrivelsen

Planbeskrivelsen gir bakgrunnen for planarbeidet og beskriver innholdet i planen. Dette kan ses på som en "fortelling" om den sentrumsutvikling som ønskes. Sammen med planbeskrivelsen hører plankart og bestemmelser, som er den juridiske delen av planen. Dette er "planverktøyet".

Oppbyggingen av planmaterialet er derved som kommuneplan 2003-2014:

- Planbeskrivelse, visjon, mål, ønsket utvikling, faktagrunnlag / utdyping av temaer.
- Plankart, med bestemmelser og retningslinjer.

## INNHold

### Planbeskrivelsen

1. Drammen sentrum – i dag og i framtiden
2. Hvorfor en sentrumsplan
3. Oppsummering av hovedtrekk i planforslaget
4. Mål og visjoner som er etablert
5. Andre planer og prosesser
6. Sentrums rolle, lokalt og regionalt
7. Planområdet
8. Hovedtemaene i planen
  - 8.1 - Byrom og grøntstruktur
  - 8.2 - Bygningsmiljø og kulturvern
  - 8.3 - Bolig og oppvekstmiljø
  - 8.4 - Kultur og byliv
  - 8.5 - Næringsliv
  - 8.6 - Trafikk og gatebruk
  - 8.7 - Miljø og samfunnsikkerhet
9. Områder
10. Vedtatte reguleringsplaner – planer som beholdes, planer som oppheves
11. Oversikt temakart til beskrivelsen

### Temakarter

(som eget vedlegg til politisk behandling, trykkes senere som del av planbeskrivelsen)

### Plankart

(som eget vedlegg til politisk behandling, trykkes senere som del av planbeskrivelsen)

## 1. DRAMMEN SENTRUM – I DAG OG I FREMTIDEN

### Et ”bakteppe” for sentrumsplanen:

#### **Kommuneplanen sier – sentrum som tyngdepunkt i byutviklingen**

Bysentret skal utvikles som kommunens og regionens naturlige møteplass og tyngdepunkt. At Drammen er en by skiller den klart ut fra ”tettstedene” i øst og vest, og bykjernen er Drammens store aktivum.

Sentrum og byaksen skal utvikles som møteplass og arena for opplevelse og kultur. Kvaliteten på omgivelsene, og utforming av gater, plasser og bygninger påvirker i stor grad vår opplevelse av byen, og mulighetene for utfoldelse og det gode byliv. Gode møteplasser, og ”livet mellom husene”, som Jan Gehl uttrykker det, er grunnlaget for bykulturen.

#### **Kommuneplanen sier – kvalitet i fysiske omgivelser**

Kommuneplanen legger opp til realiseringen av ”Naturbania” – den tette, mangfoldige, urbane byen med god kontakt til naturområdene rundt. Drammen skal bygge videre på sin identitet og sitt særpreget. Kvalitet i de fysiske omgivelsene skal være et kjennetegn for Drammen. Kulturminner er et prioritert tema, og sentrumsplanen skal inneholde en verneplan. Det skal legges vekt på omgivelseskvalitet også ved vekst og fortetting, høyere utnyttelse skal gi positivt bidrag til stedet, og ikke redusere de kvalitetene som finnes.

#### **Kommuneplanen sier – Drammen skal vokse**

Drammen skal legge til rette for en befolkningsvekst på anslagsvis 1,5% pr år, og styre sin boligpolitikk etter dette. Tyngden i befolknings- og boligutviklingen skal komme i sentrum og sentrumsnære områder. En stor del av befolkningsveksten som kommuneplanen legger opp til, 6-8000 nye innbyggere / 5000 nye boliger de neste 12 årene, vil komme i sentrum.

#### **Hovedgrepene på sentrumsutviklingen er allerede gitt - og utviklingen er i gang etter hovedlinjene:**

- Bysentret er den viktigste offentlige møteplassen i kommunen.
- Fortetting av sentrumsfunksjonene i sentrumssonene på Bragernes og Strømsø.
- Flere boliger i sentrum.
- Utvikling av forholdet elva – byen, tilgjengelighet og parker langs elva.
- Utvikling av byaksen.
- Kvalitet i fysiske omgivelser, styrke særpreget og identitet, kulturminnevern, trygghet.
- Utnytte nytt trafikksystem til miljøforbedringer.

Disse hovedlinjene må også i framtiden gå som røde tråder gjennom sentrumsutviklingen.

#### **Hovedproblemstillinger for sentrumsutviklingen**

- Byutviklingens hovedlinjer trekkes opp i kommuneplanen. Hvilken ”rolle” har sentrum i å få dette til å lykkes, hva blir kjernen i sentrumsutviklingen?
- Kommuneplanens vekstambisjon. Hvor mye av veksten bør komme i sentrumsområdet, hvilke funksjoner bør vektlegges
- Vekst – men samtidig beholde og videreutvikle sentrumsområdets kvaliteter og særpreget. Er dette et dilemma, hvordan få til begge deler?
- Konsekvenser av vekst berører alle temaene i sentrumsplanen Vekstmuligheter og dilemmaer synliggjøres i omtalen av de enkelte temaene

## 2. HVORFOR EN SENTRUMSPLAN

### Det finnes ingen helhetlig plan for sentrumsområdet

Det finnes i dag ikke noe sammenhengende plangrunnlag for sentrum, selv om det er mange vedtatte reguleringsplaner. Noen planer er av nyere dato, og gir aktuelle rammer for utvikling av kvartaler og områder. Men de fleste av planene er gamle, og gir ikke lenger de utviklingsrammene som er ønskelig. Det er derfor behov for å få fram et nytt sammenhengende styringsverktøy for sentrumsutviklingen.

### Viktige utfordringer og problemstillinger i planarbeidet

- Bidra til å utvikle et attraktivt og trygt sentrum for alle brukere
- Styre utviklingen i sentrum slik at den bidrar til bedre miljø og ikke forringer dagens bykvaliteter
- Avveie hensyn til vern kontra vekst og sikre viktige kulturminner for ettertiden
- Sikre viktige uteområder, grønndrag og elvemiljø for rekreasjon og oppvekst
- Legge til rette for et levende sentrum med boliger, kulturliv, handel og næringsliv
- Legge rammer for styring og forbedringer av det fysiske miljøet: byform, bygninger, gater og plasser, trafikk, arealbruken og aktivitetene
- Gi forutsigbare og langsiktige utviklingsrammer, for de som bor og er brukere, og for de som skal bygge og investere

### Mål for planarbeidet

- Se sentrum som en helhet
- Gi et operativt verktøy for å styre i forhold til de vedtak og utviklingstrekk vi nå er enige om. Kommunedelplanformen gir mulighet til politisk vurdering hvert 4.de år.
- Gi et oppdatert plangrunnlag som gir effektiv og forutsigbar byggesaksbehandling
- Å gi et bidrag til forståelse av byens fysiske strukturer, slik at planarbeidet kan gi støtte for sentrumsutviklingen også ut over det å være et juridisk styringsinstrument.
- Bakgrunn for en levende sentrumsplanlegging og beslutninger framover. Også gi et bakteppe for å vurdere konsekvenser av kommende ideer og prosjekter som til nå ikke er kjent.

### Kommuneplanen gir noen føringer

- Kommuneplanens arealdel gir overordnet arealinndeling / funksjonsfordeling, sentrumskjernen, blandingsområdene, rene boligområder, den grønne hovedstrukturen. Sentrumsplanen skal bygge videre på dette og gi rammer for bygging og utbedring.
- Arealdelen gir også på overordnet nivå rammer for byggehøyder, grovt angitt innenfor soner. Høydebestemmelsene gjelder der ikke annet er fastsatt gjennom reguleringsplan. Bestemmelsene må betraktes som foreløpige, og må etterprøves og detaljeres gjennom sentrumsplanen.
- Kulturminner er et prioritert tema, og sentrumsplanen skal inneholde en "verneplan" og avveie forholdet vekst og vern

## 3. HOVEDTREKK I PLANFORSLAGET

### SENTRUMSPLANENS INNHOLD

#### Kommuneplan 2003-2014 følges opp

Kommuneplanen ga en rekke mål og utviklingslinjer for sentrumsområdet. Disse har ligget til grunn for planarbeidet. Det er særlig mål og forutsetninger rundt fysiske og miljømessige forhold som er egnet til oppfølging gjennom denne planen. Planens temaer avspeiler dette. Kommuneplanens arealdel gir grove rammer for utviklingen i sentrumsområdet:

- inndeling i arealbrukssoner / avgrensning av senterområdet
- hovedtrekk i grøntstrukturen
- maksimale byggehøyder etter sone / formålsinndeling
- prosesser: krav til utarbeiding av reguleringsplan, krav om infrastruktur m.m.
- krav til kvalitet, estetikk, hensyn til kulturminner

Disse forholdsvise grove rammene er tatt opp og bearbeidet gjennom sentrumsplanen,

#### Planområdet for sentrumsplanen

Planområdet omfatter de sentrale deler av de tette byområdene på Bragernes og Strømsø. Planområdet er større enn det en vanligvis oppfatter som Drammen sentrum. Området strekker seg på Bragernessiden fra Øvre Sund til Brakerøya stasjon /E-18, og på Strømsøsiden fra Sundhauggata til Rundtom. Innenfor dette området finner vi det som for de fleste oppfattes som "byen".

#### Sentrumsplanens tar opp følgende temaer

- Byrom og grøntstruktur
- Bygningstilbud og kulturvern
- Bolig og oppvekstmiljø
- Kultur og byliv
- Næringsliv
- Trafikk og gatebruk
- Miljø og samfunnsikkerhet

Temaene er vurdert og omtalt i planbeskrivelsen, og med bakgrunn i dette er det gitt bestemmelser og retningslinjer. bestemmelser og retningslinjer. Planbeskrivelsen vil også framover fungere som en bakgrunn for kommunens politikutforming og vurderinger.

#### Hovedtrekkene i planforslaget:

*Arealbruk, hovedinndelingen følger opp kommuneplanens arealdel:*

- Senterområdet på Bragernes og Strømsø. Her tillates alle senterfunksjoner, også boliger. Men boligene må her bygges på bylivets premisser
- Bybebyggelse / blandingsområder, her blandes bolig og næring. Karakteren på områdene er ulik, og bestemmelser styrer noe av "blandingsforholdet". Tidligere næringsområder, som kan betraktes som byutviklingsområder, er også vist som blandingsområder.
- Offentlige områder. Dette er dagens områder, skoler, sykehus, institusjoner, kirkegårder.
- Næringsområder på sydsiden av Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Dette er næringsområder for den virksomheten som bør ligge utenfor senterområdet og blandingsområdene. Kommuneplanens arealdel følges opp slik at det på visse vilkår tillates handel med

arealkrevende og plasskrevende varer. På Bragernes er disse næringsområdene vist: Aass bryggeri, regulerte næringsområder på Brakerøya.

- Boligområder. De rene boligområdene er avgrenset. Her tillates kun etablering av boliger med tilhørende anlegg

#### *Grøntområdene og grøntstrukturen.*

- Det legges rammer for sikring og videreutvikling av grøntstrukturen, parker, plasser torg og andre byrom, de grønne aksene på tvers av dalen og strekningene langs elva.
- Den boligfortettingen som er lagt opp til i innenfor planområdet gir behov for noen nye grøntområder, som er avsatt i planen. På Bragernes; Tinghusplassen / parkeringsplassen og del av bensinstasjon på Brakerøya. På Strømsø; del av arealet til Strømsø videregående skole og del av bensinstasjon ved Treschows gate. Ved utviklingen av Godsterminalområdet i Nybyen vil det også bli stilt krav om et offentlig grøntområde. Planen viser også et utvidet parkområde ved Tollboden.

#### *Trafikk og gatebruk*

- Dette temaet er tatt bredt opp til vurdering. Det vises til et eget bakgrunnsnotat i tillegg til temakapitlet i denne planbeskrivelsen. Hensikten har vært å gi \ avklaringer og vurderingsgrunnlag i hele planområdet tilsvarende det Kommunedelplan gatebruk Strømsø gir. Denne kommunedelplanen skal fortsatt gjelde.
- Det er kun gatehierarkiet som foreslås juridisk bindende, det vil si inndelingen i hovedgater, samlegater atkomstgater.
- Kommunens parkeringsnormer vil gjelde uendret innenfor planområdet. Det er ikke funnet grunner til å endre disse.
- På plankartet er alt trafikkareal vist med samme gråfarge, selv om det innenfor dette både er kjørearealer, gågater, torg og byrom. I planbeskrivelsen og bestemmelsene er byrommene vektlagt som møteplasser som må utvikles med høy kvalitet.

#### *Kulturminner – "verneplan".*

- Plan for sikring av kulturminner i sentrumsområdet var en klar bestilling i kommuneplanen, og er utarbeidet som en del av sentrumsplanen.
- Kulturminneregistrering er oppdatert innenfor planområdet, og er vedlegg.
- Vern av kulturminner er innarbeidet i bestemmelsene.
- Det er foreslått bevaringsområder, med plankrav. Områdene skal følges opp med utarbeiding av reguleringsplan.

#### *Byutviklingsområder*

Det er ikke utpekt spesielle byutviklingsområder i planen, men følgende områder er under omdanning, og dette avspeiles i de rammer planen gir:

- Grønland. Reguleringsplan er vedtatt for Union Brygge, men det er også arealer nord for Kreftings gate som vil få en ny utvikling.
- Godsterminalen i Nybyen. Området ble i kommuneplanen utpekt til vurderingsområde for boliger. I sentrumsplanen er det foreslått som framtidig boligområde. Godsterminalfunksjonen må kunne fortsette inntil annen lokalisering er funnet. Det er lagt noen rammer for utvikling når omdanningen kan skje.
- Kaiområdet / havneområdet på Strømsø. Kommuneplanen fastslo at den videre havneutvikling skal skje på Holmen, og at dette området etter hvert kan gå over til annen byutvikling. Planen legger noen rammer for videre utvikling.
- Arealer langs elva, på Bragernessiden, mellom Losjeplassen og Brakerøya. Dette er i dag hovedsakelig et næringsområde, men hvor omdanninger på lengre sikt kan skje. Området har til dels lav utnyttelse. Sentrumsplanen følger opp arealdelen som viser dette som bybebyggelse / blandingsområde. Reguleringsplanen og boligprosjektet "Bragernes strand" er innenfor dette området, og et eksempel på hva som kan bli videre utvikling.

## **PLANKARTET**

Plankartet er juridisk bindende sammen med bestemmelser og retningslinjer. Plankartet legger fast de hovedtrekkene som er nevnt over. Dette er en kommunedelplan, og plan- og bygningsloven gir begrensninger på detaljeringen av arealbruken for denne plantypen. Derfor er arealkategoriene ganske grove, mens bestemmelsene gir mer konkrete rammer. På plankartet er alle kvartaler gitt et nummer, (med bokstaven B for Bragernes og S for Strømsø) slik at det er mulig å knytte bestemmelser og retningslinjer til et bestemt område. Bevaringsområder for kulturminnevern er også tegnet inn på plankartet. Dette er ikke et formål som styrer bruken av områdene, men et hensyn til bevaring.

## **BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER**

Reguleringsbestemmelser er juridisk bindende og setter rammer sammen med plankartet. Retningslinjer er styringssignaler og synliggjør en del av det grunnlag kommunens vil bruke i saksbehandling og vurdering av prosjekter og planer. Utfordringen har vært å finne bestemmelser og retningslinjer som dekker ønsket utvikling, uten at de blir for omfattende og for detaljerte i en så stor plan som sentrumsplanen.

## **PLANGRUNNLAGET FORENKLES**

### **Uaktuelle reguleringsplaner oppheves**

Innenfor planområdet er det totalt 148 vedtatte reguleringsplaner, stadfestet i perioden mellom 1910 og i dag. Et fåtall planer er tidligere opphevet, noe som innebærer at svært mange gamle planer er juridisk gjeldende. Alle vedtatte reguleringsplaner innenfor sentrumsområdet er vurdert i planprosessen. 83 planer er vurdert å ikke være i samsvar med ønsket utvikling og foreslås opphevet gjennom sentrumsplanprosessen. 65 vedtatte reguleringsplaner beholdes. Kommunedelplanene for Drammenselva, Sentrumsring Parsell Bragernes og Strømsø gatebruk beholdes også.

### **Plangrunnlaget blir entydig og i samsvar med ønsket utvikling**

Det legges med dette opp til en kraftig opprydding og sterk forenkling av plangrunnlaget. Etter at sentrumsplanen er vedtatt vil samtlige planer innefor området være i samsvar med den utvikling og den styring som er ønskelig. Dette vil effektivisere prosjektvurdering og byggesaksbehandling.

## **SENTRUMSPLANEN SOM STYRINGSVERKTØY**

### **Balanse mellom store linjer og konkrete rammer**

Sentrumsplanen er et forsøk på en balansegang mellom en overordnet plan for de store linjene i sentrumsutviklingen og et operativt styringsverktøy i konkrete saker. Planen er derfor utformet som en kommunedelplan, og ikke en reguleringsplan.

### **Større forutsigbarhet**

De avklaringer som er gjort, og de rammer for bygging og utvikling som trekkes opp vil gi større forutsigbarhet både for de som bor, de som driver en virksomhet og de som skal bygge og investere.

### **Mer effektiv saksbehandling**

Sentrumsplanen er utformet slik at byggeprosjekter som er i samsvar med planen kan behandles som byggesøknad. Kun når prosjekter ikke er i samsvar med sentrumsplanen kreves det utarbeidet reguleringsplan. Dette er en stor forenkling i forhold til dagens situasjon, som er preget av mye dispensasjoner, behov for situasjonsbestemte vurderinger og krav til utarbeiding av reguleringsplan i noe større saker.

### **Planen som prosess for utvikling av sentrumspolitikks**

På sammen måte som kommuneplanens arealdel legges det opp til at sentrumsplanen skal vurderes / rulleres hvert 4. de år. Dette er i samsvar med plan- og bygningslovens krav til denne plantypen. På denne måten vil også planen bli et verktøy for en løpende utvikling av en sentrumspolitikks.

## **4. MÅL OG VISJONER SOM ER ETABLERT**

### **Kommuneplanen for Drammen legger opp til realiseringen av "Naturbania"**

Et langvarig og målbevisst arbeid med byutvikling gjennom tiltak som elverensning, opprusting av byens offentlige rom og omlegging av store trafikkåre, gjør at sentrum av Drammen nå framstår som et attraktivt bysentrum. Kommunen ønsker å støtte opp under en utvikling som ivaretar det gode liv i byen og de positive kvalitetene med å bo og virke i bysentrum. Planarbeidet bygger på de mål som er gitt for kommuneplanen 2003-2014 der bystyret har gitt følgende visjon for byen:

*"Miljø- og kompetansebyen Drammen – en tett, mangfoldig og levende by i et vakkert landskap"*

### **Hovedmål i kommuneplanen som har særlig betydning for sentrumsutviklingen:**

Bystyret er det området i kommunen hvor svært mye av det som er nevnt nedenfor må finne sine "steder" og fysiske arenaer.

- Satsing på en mangfoldig, urban, tett by der mye av forventet vekst vil skje i bykjernen
- En tydelig og attraktiv by for nærregionen, og et sterkt regionsenter, som kan avlaste Oslo innen hovedstadsområdet
- Tilrettelegge for en utvikling av mer kompetansebasert næringsvirksomhet
- Utvikling og styrking av byens høyskolemiljø
- Boligutvikling som bygger oppunder kommunens satsing på kompetanse- og næringsutvikling, og med en sosial profil
- Sentrumsområdet og byaksen utvikles som møteplass og arena for opplevelse og kultur
- Byaksen skal gå som en rød tråd gjennom sentrumsutviklingen, og elva og vannmiljøet som et blått bånd
- Byens arenaer og møteplasser må legge til rette for deltakelse og utfoldelse for ulike folkegrupper og kulturer
- Byens særpreg, herunder bygningsarven, skal bevares
- Offentlige rom skal være tilgjengelige og brukbare for alle, fysiske omgivelser tilrettelegges med "universell utforming"

## **5. ANDRE PLANER OG PROSESSER**

En rekke utredninger og planer i tillegg til sentrumsplanen tar for seg deler av byutviklingen og har lagt, eller legger, utviklingslinjer som berører planarbeidet. Sentrumsplanen skal ikke overlappes eller overflødiggjøre disse. Sentrumsplanen går heller ikke inn på de temaer eller prosesser som allerede er ivarettatt.



### **Vedtatte planer og utredninger av særlig betydning for sentrumsområdet:**

- Vannmiljøstrategien
- Kulturstrategien

### **Prosesser som pågår**

#### Prosjekt miljøsonen Drammen

Miljøverndepartementet har invitert Drammen kommune til å delta med 2 pilotprosjekter innenfor tema miljøsoner og modeller for sentrumsdrift. Dette er ledd i departementets oppfølging av St.meld. nr 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder. Kommuneplanen setter fokus på å skape et attraktivt og miljøvennlig sentrum. Arbeid med miljøsonetenkningen passer derfor godt inn i kommunens satsing slik at en vekst i sentrum også bedrer miljøkvalitetene.

Det arbeides med følgende delprosjekter:

- Kartlegging og overvåking av miljøkvaliteter
- Helhetlig forvaltning av vei og trafikkspørsmål innen miljøsonen
- Utvikle samarbeidskonsept for drift av sentrum/miljøsonen.

Det er et ønske at miljøsonesatsing ikke skal være et nytt, selvstendig planarbeid på siden av andre pågående arbeider. Miljøsonen er en "paraply" for en sentrumssatsing der mange forskjellige plan og utredningsarbeider inngår helt eller delvis.

#### Andre prosesser

- Videreutvikling av havna, hvor Strømsødelen av havna etter hvert kan gå over til andre funksjoner
- Samling av godsfunksjoner, som etter hvert kan medføre at godsterminalen i Nybyen kan gå over til annet byutviklingsformål (boliger)
- Videre oppbygging av kulturarenaer i sentrumsområdet
- Omvurdering av skolesituasjonen i sentrumsområdet, ved at Strømsø skole vurderes erstattet.
- Vurdering av flytting av sykehuset, kan i fremtiden frigjøre arealer, men sentrumsplanen forholder seg til sykehusets nåværende plassering og funksjoner. Det er ikke gjort endringer i den vedtatte reguleringsplan for sykehuset.
- Kollektivtrafikkplan
- Vannmiljøstrategi for Drammen, oppfølging / videreføring
- Sentrumsdrift

#### Framtidig prosesser og prosjekter

Sentrumsområdet og sentrumsplanen har innebygget en fleksibilitet som kan ta endringer over tid. Større endringer må få egne planprosesser.

## 6. SENTRUMS ROLLE – REGIONALT OG LOKALT

Drammen sentrum er sentrum både for kommunens ca 57 000 innbyggere og for et større omland . Tar vi med nabokommuner og handelsopplandet er det nærmere 170 000 som nå skal til Drammen sentrum når de skal til "byen". Videre er byen fylkeshovedstad . Derfor er utviklingen av sentrum viktig både for kommunen, regionen , fylke og nasjonen. Drammen er et viktig senter i en arbeids-, bosteds- og serviceregion som Nedre Buskerud og Nordre Vestfold. Sentrumsplanens perspektiv for Drammen er areal- og transportutviklingen i byen. Sentrumsplanen vil klargjøre utviklingsrammene for sentrum, legge premisser for å heve funksjonalitet og kvalitet, og derved hjelpe til å styrke Drammens posisjon som regionsenter.

Drammens økonomiske region baseres hovedsakelig på pendlingsomland. Drammensregionen omfatter Sigdal, Modum, Lier, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen, Røyken, Hurum, Svelvik og Sande. Antall innbyggere i Drammensregionen er 172 000. Det pendler inn ca. 16.000 arbeidstakere til Drammen, mens det pendler ut av kommunen ca. 11.300 arbeidstakere. Antall sysselsatte i Drammen er ca. 32.600, mens antall bosatte arbeidstakere i Drammen er ca. 28.000.

Dette genererer trafikk. Tilgjengelighet er derfor viktig. Tiltak for veisystemet ligger allerede inne. Busstasjon er bygget, og kollektivtrafikkplan for Drammensregionen er under utarbeidelse.

Kollektivtilgjengelighet gjennom jernbane er god, og jernbanen har stor betydning for kollektivtransporten i Drammen. Det ligger tre jernbanestasjoner like ved de tre sentraene i Drammen. Drammens jernbanestasjon ligger på Strømsø, Gulskogen ligger ved Gulskogen senter og Brakerøya ligger ikke langt fra CC Vest. Bussene forsterker knutepunkteffekten for togene ved at de kommer innom Strømsø torg og den nye bussholdeplassen like ved.

Drammen som senter i en serviceregion, sier Kommuneplanen 2003 – 2014 også noe om som kan gjentas "For å bidra til å utvikle Drammen til et mer attraktivt regionsenter legger bystyret opp til at ulike sentrumsfunksjoner knyttet til utdanning, kultur, fritid og handel skal utvikles og styrkes."

Høyskolemiljøet i Drammen, som rekrutterer studenter fra Nedre Buskerud og Vestfold, er nå i ferd med å legges mer sentralt, for å å styrke utviklingsmulighetene. Videre har Drammens teater og kino et stort regionalt nedslagfelt for besøkende.

Drammen som uformelt mangfoldig møtested for regionen, har Marienlyst og Bragernes Torg som møter dette behovet. Festivaler bruker Gamle Kirkeplass og Bragernes torg som arena, og setter preg på bybildet.

Når det gjelder Drammen som bosted ligger målene allerede inne i Kommuneplanen 2003 – 2014 " I regional sammenheng skal Drammen først og fremst være tilbyder av sentralt beliggende byboliger med urbane kvaliteter." Sentrumsplanen er et tiltak for å lette prosessen med å bygge flere byboliger.

## 7. PLANOMRÅDET

### Sentrumsplanens avgrensning

Planområdet omfatter de sentrale deler av de tette byområdene på Bragernes og Strømsø. Dette planområdet er noe større enn det en vanligvis oppfatter som Drammen sentrum. Området strekker seg på Bragemessiden fra Øvre Sund til Brakerøya stasjon / E-18, og på Strømsøsiden fra fremtidig Øvre Sund bro til Rundtom. Innenfor dette området finner vi det som for de fleste oppfattes som "byen".

Planområdet omfatter bysentret, sentrumsnære områder og handels/næringsområder, blandingsområder med lavere utnyttelse og noen rene boligområder. Innenfor området er både områder med stort utviklingspotensiale og områder som mer har "funnet sin form". En vesentlig del av den vekst som ønskes for å oppnå en miljøvennlig utvikling av Drammen med nye boliger og økt næringsaktivitet, vil vi få innenfor planområdet.

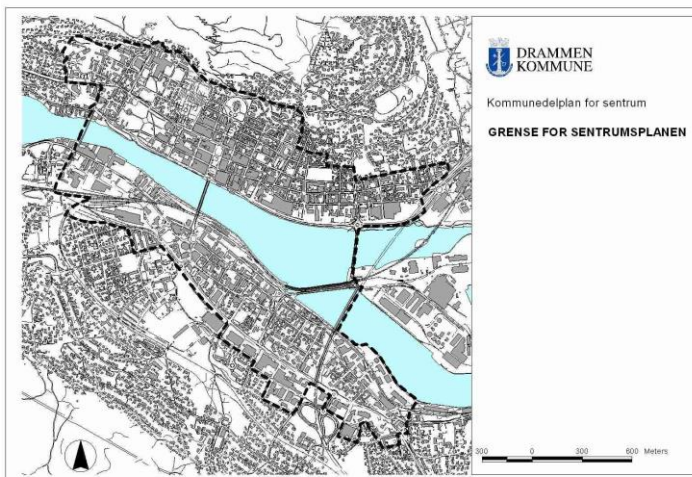
I vest avgrenses området mot trasé for ny Øvre Sund bru. Øvre Sund området, "Biedermeyer strøket", er ikke tatt med i denne planprosessen. I området har foregått andre planprosesser som har gitt vedtatte eguleringsplaner.

De offentlige funksjonene, nord for Rosenkrantzgata er innenfor planområdet.. Ellers følger avgrensingen på Bragernes en linje som gir mulighet for å avklare planstatus for de mest sentrumsnære boligområdene, og avgrenses mot E-18 brua.

På Strømsø vil Grønland etter hvert bli en sentrumsnær bydel og er tatt med, selv om store deler av området allerede er regulert. Godsterminalen vil kunne bli et byutviklingsområde og er med. Resten av Nybyen er ikke med, med unntak av den tyngre bebyggelsen nederst i Konnerudgata, som knytter seg mer mot Strømsø sentrum.

Marienlystområdet er ikke tatt med. Marienlyst er viktig for sentrumsutviklingen, men har sine egne planer og utviklingsprosesser som samordnes med sentrumsutviklingen.

Næringskvartalene syd for Bjørnstjerne Bjørnsons gate er tatt med i den grad det er naturlig å se dem i sammenheng med utviklingen i sentrumsområdet.



## 8. HOVEDTEMAENE I PLANEN

Det som oppleves som sentrum, er en sammensatt blanding av funksjoner, tilbud og virksomheter. Sentrum er et sted der folk både arbeider, handler, bor, besøker, ferdes igjennom og er møteplass både på dagtid og kveldstid.

Ettersom sentrumsplanen skal ha fokus på den fysiske utformingen, må en avgrense seg opp mot alle de temaene som kunne inngå i en bredere ”sentrumspolitik”. En utfordring i planarbeidet har vært er å sortere blant de tema som gir forutsetninger for eller bør styres av en fysisk arealplan.

Følgende temaer er tatt opp i planarbeidet:

1. Byrom og grøntstruktur
2. Bygningsmiljø og kulturvern
3. Bolig og oppvekstmiljø
4. Kultur, idrett, byliv
5. Næringsliv
6. Trafikk og gatebruk
7. Miljø og samfunnsikkerhet

### 8.1 TEMA : BYROM OG GRØNTSTRUKTUR

#### **Viktigste utfordringer og problemstillinger**

- *Ivareta landskapsbildet og de store grøntdragene, byens forhold til elv og åsene*
- *Ivareta parker og grønne byrom, som del av bystrukturen, som arena for byliv og rekreasjon*
- *Parker og grønne byrom er en del av den tette byens kvaliteter og tilbud. Disse er viktige både for de som er besøkende til byen og de som bor. Grøntarealene har forskjellige funksjoner og kvaliteter, fra store torg til de små lekearealer, fra turveiene langs elva til de små grønne smettene og forbindelsene.*
- *Ved en vekst i boligantall og folkemengde i sentrumsområdet vil det bli økt behov for grøntareal, både for å ta vare på de arealene som allerede finnes og skaffe nødvendig utvidelse. Innenfor dette tema ligger de største utfordringene i å sikre nye grøntområder*

#### **Sentrumsplanen tar opp**

- *Det er lagt vekt på å ivareta og utvikle forbindelseslinjene langs elva og forbindelseslinjene på tvers av dalføret. Hovedgrepene fra kommunedelplan for Drammenselva videreføres med å skape kontakt mellom byen og elva og utvikle elvebreddene med parker og turveier. Utviklingen av byaksen videreføres*
- *Eksisterende områder er beskrevet i forhold til funksjon, status og utfordringer i forhold til å ivareta og utvikle byens karakter og miljøkvaliteter.*
- *Planforslaget peker på områder hvor det kan bli knapt med grøntareal, og har konkret vist areal til opparbeidelse av nye grøntområder og byrom.*
- *En ønsket forbindelseslinje mellom Grønland / ”Papirbredden” og Marienlyst.*
- *Bestemmelser og retningslinjer er utarbeidet for å sikre utviklingen av de grønne områdene*

### **Kartvedlegg til dette temaet**

- *Overordnet grøntstruktur*

### **Andre vedlegg**

- *Eget temanotat.*
- 

## **Landskapsbildet, hovedtrekkene, store grøntdrag.**

De fleste byer i Norge kan smykke seg med nærhet til vann og til marka. Drammen har imidlertid helt spesielle særtrekk med sin plassering i amfiet mellom Bragernesåsen og Strømsåsen og med elva som en markant akse i dalbunnen.

Dette landskapsrommet, med elva som deler byen i to og byens grøntstruktur som danner grønne akser mellom åsene og elva, er karkterskapende for Drammen.

I arbeidet med sentrumsplanen, er det lagt vekt på å ivareta og utvikle forbindelseslinjene langs elva og forbindelseslinjene på tvers av dalføret.

Sentrumsplanen vil videreføre hovedgrepene fra kommunedelplan for Drammenselva med å skape kontakt mellom byen og elva og utvikle elvebreddene med parker og turveier.

Dette vil danne byens overordnende grøntstruktur i form av allégater, turveier og parker.

Miljøforbedring av elvebreddene og fullføring av arbeidet med byaksen vil være de største utfordringene i dette arbeidet.

Byens sentrum knyttes nå sammen på tvers på en ny måte. Plasseringen høyskolesenteret på Union og ny gangbru i tilknytning til denne gir nye premisser for utvikling av ny "byakse". Det blir stort behov for en forbindelseslinje fra Union, over Kreftingsgate og jernbanesporet, til Marienlyst og Drammens Museum, hvor den møter Byaksen. Sentrumsplanen har tatt opp dette. Forbindelsen er tegnet inn på plankartet som en "ønskelinje". Forbindelsen må bearbeides videre i aktuelle prosjekter.

## **Parker og grønne byrom.**

Dette tema sorteres i-, og beskrives under følgende arealkategorier:

- Torg og plasser.
- Parker. - fritt tilgjengelige for opphold og aktivitet.
- Grønne byrom. -mindre grøntområder og turveier med miljø- og rekreasjonsverdiverdi.
- Skoleområder og området v/ Bragernes kirke. -delvis tilgjengelig for opphold og aktivitet.
- Kirkegårder. -viktig for byens grøntstruktur.
- Åpne områder. -parkmessig opparbeidet areal i tilknytning til bygg og anlegg.
- Allégater. -gater med trekke/grøntanlegg i midtrabatt og/eller siderabatter.

## **GENERELT.**

### **Eksisterende områder.**

Disse er vist på kartbilag. I bakgrunnsnotat Byrom og grøntstruktur gis det en beskrivelse av eksisterende grøntområder i forhold til funksjon, status og utfordringer i forhold til å ivareta og utvikle byens karakter og miljøkvaliteter.

### **Forslag til nye områder.**

Planforslaget peker på områder hvor det bør settes av areal til-, og opparbeides nye grøntområder og byrom. Drammen kommunes vedtekter for krav til utendørs oppholdsareal legges til grunn for anbefalingen. Med unntak for de mest sentrale områdene på Bragernes og Strømsø, vil nye og eksisterende grøntområder til sammen kunne gi et godt grunnlag for videre byutvikling og sentrumsvekst.

### **Bestemmelser og retningslinjer.**

I planen er tatt inn juridisk bindende bestemmelser og veiledende retningslinjer. Dette for å sikre gjennomføringen av- og bygge opp under de mål som beskrives i planfremstillingen.

### **UTFORDRINGER.**

Innenfor dette tema ligger de største utfordringene i å sikre nye grøntområder.

I sentrumsplanen er nye grøntområder gitt en betegnelse som forutsetter gjennomføring ved samarbeid med private grunneiere/utbyggere.

Om samarbeid og forhandling ikke fører frem kan sikring av grunn skje ved utarbeidelse av reguleringsplan med påfølgende vedtak om ekspropriasjon.

Opparbeidelse av grøntområder som miljøforbedring av bydeler vil på et tidspunkt kunne føre til budsjettmessige konsekvenser for Drammen kommune. Tiltakene vil imidlertid sammen med oppgradering av eksisterende grøntområder og byrom være en forutsetning for-, og grunnlaget for sentrumsvekst.

### **TORG OG PASSER.**

Torg og plasser er byens primære møtesteder. Graden av tilrettelegging og omgivelsenes karakter betyr mye for funksjon og aktivitetsnivå.

#### **Eksisterende:**

Den viktigste utfordring er å fortsette oppgraderingen av byaksen, og gjennomføre dette fra Bragernes kirke til og med Marienlyst. Arbeidet søkes videreført med den kvalitet i materialbruk og utforming som er nyttet ved restaureringen av Bragernes torg og Øvre Torggate. Torg og plasser må også ivaretas ved at størrelse og bruk av omkringliggende bebyggelse harmonerer med plassens dimensjoner og utforming.

#### **Forslag til nye torg og plasser:**

##### Strømsø torg – oppgradering.

Ved bygging av ny busstasjon og ny Øvre Sund bru avlastes Strømsø torg som trafikkområde og kollektivterminal. Dette gir mulighet for å gi Strømsø torg en plassutforming og sette dette inn i en rytme av byrom i Byaksen. Områdets størrelse synes å ha potensial til også å kunne gi det nye Strømsø torg et parkpreg.

##### Unionområdet, nytt privat torg.

Dette nye torget ligger til elva, og har fått navnet Pollen. Anlegget blir gjennomført som del av utbyggingen av Unionområdet

### **PARKER.**

I en bystruktur er det parkene som gir rom for ferdsel, opphold og lek i grønne omgivelser. Innenfor planområdet er det kun 3 områder som ved sin størrelse og utforming kan betegnes som parker. Dette er Drammen park, Kirkegårdsparke og Drammen elvepark – bystranda,

alle på Bragernes. På Strømsø ligger Museumsparken og Marienlystområdet med tilknytning til Bikkjestykket i grense til planområdet

#### **Eksisterende:**

Her ligger utfordringene i å ivareta og utvikle parkene som rekreasjons og aktivitetsområder. Skape gode forbindelser mellom parkene og til øvrige grøntområder og turveier. Parkene som del av byens grøntdrag/akser på tvers av dalbunnen er karakterskapende for Drammen sentrum. Dette forsterkes ved å knytte parkområdene med gode forbindelseslinjer til elva og til åsene/marka.

#### **Forslag til nye parker:**

##### Brakerøya.

Nedre Bragernes er en bydel med tett bygningsstruktur. Eldre boligbebyggelse og tidligere næringsområder erstattes med nye boligprosjekter med høyere grad av utnyttning. Det er blitt etablert nye parker og plasser i områdets yterkanter, på "lokket" over Bragernestunnelen, Fjordparken og Drammen Elvepark-Bystranda. For å løse noe opp i den tette kvartalstrukturen foreslås det å avsette grunn til et grøntområde sentralt i dette område. Del av Texaco-stasjonen i Engene er vist som fremtidig park.

##### Holmennokken og Holmen.

Holmennokken vil bli et bindeledd mellom park/og turveisystemene på begge sider av elva.. Et rekreasjonsområde midt i elva vil gi de beste kombinasjonsmuligheter for bading, fiske, båtliv og byliv. Det blir en utfordring å bedre tilgjengeligheten til Holmennokken med avskjermede gang-/ sykkelveier over Holmenbrua og Strømsøbrua.

##### Tinghustomta – del av, eller hele parkeringsplassen foran Tinghuset.

Del av nåværende parkeringsplass ned mot Engene anbefales båndlagt for fremtidig parkområde. Dette vil gi Tinghuset en forplass og et uteområde som harmonerer med byggets størrelse og funksjon. Del av Tinghusplassen som parkområde vil ivareta og utvikle bydelens miljøkvaliteter og legge grunnlag for flere boliger og økt vekst i bydelen. Parkering som fjernes kan eventuelt erstattes ved en utbygging av parkeringshuset på Grev Wedels plass.

##### Waagaardsløkka – nåværende parkeringsplass som er regulert til parkområde.

Området er regulert til parkområde men nyttes i dag for langtidsparkering. I reguleringsplan for sykehusområdet forutsettes parkeringsanlegg i fjell. Dette vil frigjøre Waagaardsløkka til regulert formål – park. Ved flytting av sykehuset vil det samme oppnås. Waagaardsløkka vil sammen med Drammen Park danne Bragernes-sidens mest markerte grønnstrukturakse fra elva til åsen. Denne tverraksen forsterkes ytterligere med bygging av gangbro til Unionområdet.

##### Del av godsterminalen i Nybyen.

Ved frigjøring av godsterminalen for ny byutvikling, vil området mellom Konnerudgata, Smithestrøm, Drammenselva og Strømsø torg fremstå som en sammenhengende bystruktur.. Ved utvikling av nye bydeler må det sikres sentrale og lett tilgjengelige parkområder. Ved utbygging av godsterminal-området anbefales et nytt parkområde som bindeledd mellom- og felles for eksisterende og ny bebyggelse. Et nytt parkområde her vil også forsterke forbindelseslinjer i grønnstrukturen med kontakt fra Marienlystområdet/Museumsparken mot

Drammenselva. Dette grepet ble i konkurransen "Drømmen om Drammen" lansert som kulturaksen.

#### Del av Skamarken, - parkområde ved elva på Strømsøsidan.

På Bragernes-siden er det siden 1993 opparbeidet 65 nye parkområder fra Bybrua til fjorden. På grunn av eksisterende byggeområder og jernbaneanlegg har ikke Strømsøsidan innehatt de samme muligheter for utvikling av nye parkområder og turveier langs elva. I forbindelse med reguleringsplanarbeid for Skamarken-området, området mellom Bybrua og statens hus, forutsettes eksisterende sporvifte fjernet. Dette gir mulighet for å etablere et sentralt parkområde på Strømsø i tilknytning til elva. Parkområdet vil ligge i tilknytning til planlagt turvei mellom Statens hus og Bybrua. Planlagt trappeforbindelse kombinert med heis til bybrua vil gi området og elvebredden på Strømsø-siden god tilgjengelighet.

#### Gyldenløves plass – oppgradering.

Dette området omtales i dette kapittelet fordi området trenger en total renovering for å gjenvinne sin status som en park og/eller plass for bydelen. Gyldenløves plass var tidligere et fint parkområde med kontakt til elva. Veier og bruer har forbrukt parkareal og redusert områdets kvaliteter og bruksmuligheter. Parken bør gis en utforming som fremmer avbøtende tiltak i forhold til trafikkbelastningen i området samtidig som parken bør formgis for funksjoner som kan forenes med områdets karakter.

#### Nedre Strømsø.

Nedre Strømsø er den bydel i Drammen som har det dårligste tilbud av parker og grøntområder. Selv om sentrumsplanen anbefaler en oppgradering av Gyldenløves plass, vil det ikke gi bydelen tilbake et fullverdig parkområde. Det bør arbeides for å avsette et nye grøntområder sentralt i den tette bystrukturen på nedre Strømsø. Dette vil tilføre bydelen tiltrengte miljøkvaliteter. Det er vist 3 nye parkområder på nedre Strømsø, ved Tollboden som del av turveiene langs elva, del av bensinstasjonen i Tordenskjoldsgate og del av parkeringsplass for videregående skole i Ryddinggangen.

#### Grønne byrom og turveier langs elva.

##### **Eksisterende:**

I bakgrunnsnotatet beskrives 13 områder innenfor denne kategori. Generelt søkes disse områdene ivaretatt ved miljøforbedring og oppgradering i takt med- og med de samme kvalitetskrav som settes til øvrig byfornyelse.

##### **Nye turveier langs elva.**

Kommunedelplan for Drammenselva har vært grunnlaget for den miljøgevinst som har vært oppnådd ved opparbeidelse av parker og turveier langs elvebredden. Sentrumsplanen følger opp og viderefører grunnlaget som er lagt i elveplanen.

Gjennom reguleringsplaner for Unionområdet, Skamarken, og NSBs stasjonsområde, ivaretas utvikling av turveinettet langs elva på Strømsøsidan.

Ved reguleringsplan for Øvre Sund bro ivaretas forbindelsene til – og videreføring av turveinettet over til Bragernes og til Gulskogenområdet..

#### Parseller for gjennomføring i henhold til kommunedelplan for Drammenselva.

- Fra Schwenkegata til og med Erik Børresens gate (midlertidig utsatt)
- Fra Øvre Sund bru til politihuset, (inngår i reg. plan for Union-området)



- Fra Øvre Sund bru til Lilleparken. (inngår i reg.plan og prosjektet Øvre Sund bru)
  - Fra Statens hus til bybrua (inngår i reg. plan for Skamarken)
  - Fra Bybrua til deciliteren (parsell inngår i reg.plan for Stasjonsområdet)
  - Fra Gyldenløve brygge til Tollboden. (ideprosjekt for dette er laget av Havnevesenet)
- Spesielt arbeides det med trappetilførelser fra strandpromenaden og jernbaneperrongene opp til bybrua.

#### **Allégater.**

Markerte gater som er en viktig del av grønnstrukturen og karakterskapende for byen. Allégater som tverraker gir god kontakt med elva, både som adkomst til turveiene langs elva og som siktaker til elva.

#### **Eksisterende:**

Innenfor planområdet har vi eksisterende allégater kun på Bragernessiden. Disse ble anlagt som branngater etter bybrannen.

#### **Nye- og forslag til nye allégater:**

##### Prins Oscars gate.

Som del av prosjektet "Etterbruk-gatebruk" er Prins Oscarsgate opparbeidet som ny allégate. Antall kjørefelt i hver retning er omgjort fra to til et. Frigjort areal benyttes til sykkelfelt og bredere fortau, samt midtrabatt med treplanting.

##### Forlengelse av Losjeplassen ned til elva.

Denne fremstår i dag som en markant allégate fra Engene til Nedre Storgate. I planene for etterbruk gatebruk Bragernes, er allè-utformingen planlagt forlenget ned til den nye Strandveien. Dette vil bli en av byens fineste allégater med "Kirkegårdsparken" og Bystranda som tilknyttede områder.

##### Bjørnstjerne Bjørnsonsgate – del av sentrumsringen.

Kommunedelplan gatebruk Strømsø viser denne som 4 felts allégate med treplantninger i midtrabatt og i siderabatter mot tosidig gang- og sykkelveier.

##### Kreftingsgate-del av sentrumsringen.

4 felts allégate med utforming som beskrevet for Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Opparbeidelse av denne gata, sammen med bygging av Øvre Sund bru, vil fullføre sentrumsringen.

#### **Skoleområder - Bragernes kirke.**

Grøntområder og aktivitetsområder med noe begrensning i forhold til øvrig bruk av området. Områdenes flerbruksfunksjoner er viktig å ivareta.

#### **Kirkegårder.**

Gravlundene på Bragernes og ved Strømsø kirke er av stor betydning for byens overordnede grønnstruktur. Sammen med tilliggende åpne områder danner disse byens grøntakter.

#### **Åpne områder parkmessig opparbeidelse**

Områdene ved motorveibrua på Strømsø har potensial til å kunne utvikles som et større aktivum for denne bydelen. I forbindelse med bygging av ny motorveibru vil det skje en oppgradering av disse grøntområdene. Prosjekt er under utvikling.

## 8.2 TEMA : BYGNINGSMILJØ OG KULTURVERN

### Innenfor dette temaet behandles:

- HOVEDTREKK I BYSTRUKTUREN
- KULTURMINNER, VERNEVERDIGE BYGNINGER OG OMRÅDER
- BYGGEHØYDER
- UTNYTTELSE OG UTBYGGINGSPOTENSIALE
- ARKITEKTUR, ESTETIKK OG KVALITET I UTFORMING

### HOVEDTREKK I BYSTRUKTUREN

---

#### *Viktigste utfordringer og problemstillinger*

- *En del trekk i bystrukturen er så markante at de blir kjennemerker på byens identitet, om vi endrer disse må det skje helt bevisst for ikke å miste kvaliteter.*
- *Å beskrive og synliggjøre disse trekkene er derfor nødvendig.*

#### *Sentrumsplanen tar opp*

- *Plaent gir som helhet en avveiting av trekk som sikres beholdt og hva som kan endres.*

#### *Kartvedlegg til dette temaet*

- *Det vises til kartvedlegg under byrom og grøntstruktur*
- 

### Utfordringer og kvaliteter

De vesentligste av hovedtrekkene som gir særpreget og det bybildet vi kjenner er fanget opp i temaene grøntstruktur / byrom og kulturminner.

Sentrumsplanen legger opp til å beholde og videreutvikle:

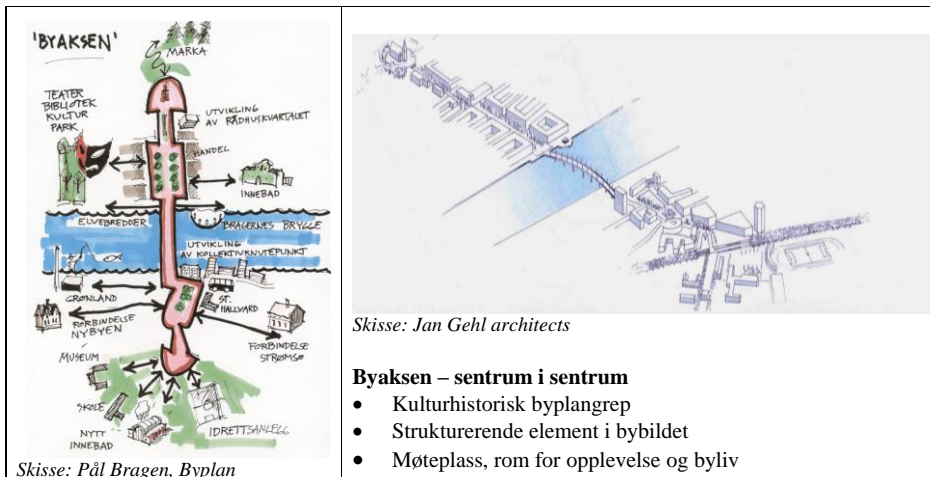
- gatenettet, byrom og akser, spesielt utvikles byaksen
- gjenopprette siktakser og gateløp ved større endringer av områder
- forholdet til elva
- forholdet til de grønne åssidene som former byrommet
- hovedtrekkene i byens målestokk
- kulturhistorisk verdifulle bygninger og områder.

Forholdet mellom byen og elva, og byaksen på tvers er kanskje de sterkeste byformende elementene innenfor hele planområdet.

Samtidig er det fortsatt store utviklingsmuligheter knyttet til å foredle og forsterke disse trekkene. Byens fellesaktiviteter og møteplasser bør legges i kontakt med byaksen og elva.

De grønne åssidene avgrensner og former byrommet. Samtidig bringer de naturen tett inn på sentrumsområdet, og gir muligheter for rekreasjon og naturopplevelse i gangavstand fra bykjernen.

Dersom disse trekkene og kvalitetene legges til grunn i utviklingen framover vil vi beholde det fysiske bybildet som er sterkt identitetskapende. Samtidig gir sentrumsplanen rom for omdanning og nybygging innenfor dette bybildet.



Skisse: Pål Bragen, Byplan

Skisse: Jan Gehl architects

#### Byaksen – sentrum i sentrum

- Kulturhistorisk byplangrep
- Strukturerende element i bybildet
- Møteplass, rom for opplevelse og byliv

## KULTURMINNER – VERNEVERDIGE BYGNINGER OG OMRÅDER

### Viktigste utfordringer og problemstillinger

- Grunnlaget for å drive kulturvern er å vite hva vi har av kulturminner
- Verneplan for kulturminner er en del av sentrumsplanen. Vern av kulturminner blir en del av den samlede byutvikling Vern og vekst kan derved ses sammen og innbyrdes avveies.
- Kulturminnevern får forankring i en planform innenfor plan- og bygningsloven, og blir derved juridisk bindende.

### Sentrumsplanen tar opp

- Oppdatert kulturminneregistrering
- Rammer som styrer vern av bygninger og områder

### Kartvedlegg til dette temaet

- Bevaringsområder, oversikt.
- Kulturminneregistreringen illustrert på kart

## KULTURMINNEREGISTRERINGEN

### Oppdatert registrering

Det er nødvendig å ha en grundig registrering av kulturminner og verneverdier som bakgrunn for planarbeidet. Innenfor sentrumsområdet er det verdifulle enkeltbygninger, anlegg og områder. I 1993 ble det gjort en kulturminneregistrering, "Hus i sentrum", som gjorde dette tydelig. Den har vært brukt som veiledende bevaringsliste i plan- og byggesaker, men har ikke hatt status som vedtatt plan.

I forbindelse med Sentrumsplanen er det gjort en oppdatering av registreringen fra 1993. Registreringen er gjort etter faglig anerkjente metoder, og i samsvar med de verneklasser og vernekriterier Riksantikvaren anbefaler. Registreringen i marken er utført vinteren og våren

2003 og omfatter bygninger og andre tekniske kulturminner reist før 1940.. Registreringen er utført av rådgiver i bygningsvern Jo. Sellæg.

Registreringen har hatt til hensikt å innhente informasjon som er nødvendig for å kunne foreta en fornuftig og representativ utvelgelse av kulturminner til en kommunal bevaringsliste, og som bakgrunn for utarbeiding av verneforslag i sentrumsplanen.

Fullstendig kulturminneregistrering er vedlegg, her nevnes noen hovedpunkter fra registreringen

#### **Området som er registrert**

Kulturminneregistreringen dekker et sentrumsområde på begge sider av elva, som tilsvarer området for Sentrumsplanen med tillegg av Nybyen og Øvre Storgate / "Biedermeyerstrøket". På Strømsø er registrert et område fra Rundtom med Holmestrandsvæien 1-13 og vestover til Sundhauggata og Vestfoldbanen. Registreringen omfatter hele Strømsø samt industriområdene på Bangeløkka.

#### **Registreringens innhold**

Registreringen har kartlagt følgende faktiske forhold knyttet til et hus eller annen type kulturminne (objekt): Opprinnelig funksjon, eksisterende vern, stil og alder/byggeår. Registreringen har vurdert objektets verdi i forhold til forskjellige vernekriterier, og har kommet fram til en samlet vurdering av verneverdi. På bakgrunn av verneverdi er objektet tildelt vernestatus. Registreringen omfatter også historiske informasjon om bygnings- eller eiendomsbetegnelse, arkitekt, byggmester, byggherre m.v. der denne informasjonen har vært tilgjengelig. Registreringen omfatter bare bygningenes eksteriør. Registreringen er diskutert med Buskerud fylkeskommune, kulturavdelingen. Det er samstemmighet mellom fylkeskommunens og kommunens og syn på kriterier for vern og de konkrete vernekategorier som er satt på de enkelte objekter.

#### **Registrerte bygninger – verneklasser**

I registreringen er kulturminnene prioritert i tre grupper etter verneverdi:

##### **F Fredet etter Lov om kulturminner.**

Dette er viktige kulturminner i et *nasjonalt perspektiv*. Kulturminnene er fredet i henhold til Lov av 9. juni 1978 om kulturminner eller Lov av 3. august 1897 om kirke og kirkegårde.

##### **A Svært høy verneverdi.**

Kulturminner / objekter som er viktige i et lokalt og et regionalt perspektiv. Gruppen omfatter de viktigste kulturminnene i kommunen, bygg og anlegg som er verneobjekter som dokumentere kommunens historiske identitet og utvikling.

##### **B Høy verneverdi.**

Kulturminner som er viktige for lokal identitet og som har en egenverdi uavhengig av plassering og miljø.

##### **C Middels verneverdi.**

Kulturminner som hver for seg ikke er spesielt interessante eller verdifulle, men som er viktige for å helheten i verneverdig miljø selv om de er ombygde. Gruppen omfatter også bygninger som er tilbakeført til opprinnelig eller tidligere utseende, men hvor fasaden er totalt fornyet. Enkelte monumentalbygg fra de første to tiår etter krigen er også tatt med her.

#### Antall bygninger med verneverdi:

Svært høy verneverdi	A	100
Høy verneverdi	B	329
Middels verneverdi	C	396
Totalt		842

#### Registrerte kulturmiljøer og bevaringsområder

I registreringen "Hus i sentrum" i 1993 ble det foruten enkeltbygninger også registrert sammenhengende områder som har stor kulturhistorisk verdi. Dette er revurdert videre på grunnlag av den oppdaterte registreringen..

#### VURDERINGER

##### Kulturminneregistreringen er bakgrunnsmateriale for temaet vern i sentrumsplanen

Registreringen er et faglig grunnlagsdokument og blir ikke gjenstand for politisk behandling eller vurdering. Det er etterfølgende planprosess som vil bli arena for politisk diskusjon / offentlig diskusjon og prioriteringer av vern.

##### Hva er viktig for Drammen å verne, sett ut fra ulike synsvinkler?

- Antikvariske hensyn, aldersverdien og kulturhistorisk verdi dette angår både bygninger, gatestruktur og forholdet til landskapet
- Lokal kulturhistorie
- Identitet, markante trekk i bybildet, forskjellen på Strømsø og Bragernes, det vises til kart bybranner og byplanen etter 1866.
- Opplevelsesverdier, estetikk, tidsdybden i omgivelsene, kilde til forståelse, det synlige uttrykk for kultur
- Sentrumsområdet er viktig, der er bildet på Drammen, noen bygninger er viktigere enn andre her

Bykjernen har bygninger og gatemiljøer fra ulike tidsepoker, som klart viser den historiske utviklingen. Karakteristisk og av stor verdi er 1700-tallsbebyggelsen på Strømsø og "Drammenshusene" bygget etter brannene i 1860-70 årene, men det finnes også bygninger og anlegg fra nyere tid av høy kvalitet. Bygninger og anlegg som avspeiler utviklingen, i f. eks. industrikulturen, er en viktig del av byens identitet og "sjel".

Mye tyder på at kulturminneregistreringens klasse A og B, supplert med C etter nærmere vurderinger, fanger opp det som ut fra de ovenfor nevnte punktene er viktig for Drammen å ta vare på.

Det legges derfor til grunn at verneolistens bygninger bør inngå i sentrumsplanen, med en viss prioritering mellom verneklassene. Særlig viktige er Drammenshus, bybildet etter brannen i 1866, og den eldste bebyggelsen fra 16-1700 tallet på Strømsø. Disse kulturverdiene er ikke bare av lokal, men av nasjonal interesse. Ingen byer i Norge har akkurat dette.

##### Avveing mellom vekst og vern.

Vekst, sterkere utnyttelse og eventuelt større byggehøyder vil utfordre flere av de eksisterende kvalitetene vi har i byen. I Sentrumsplanprosessen kartlegger og prioriterer vi verdier vi vil beholde, og legger opp til å styre vekst dit den tåles. Mye av Drammens utbyggingsområder tåler endring og fornyelse. Noen områder krever et spesielt vern, her vil også nybygging

kunne underlegges sterkere styring. Det er viktig å utpeke tydelig disse områdene og bygningene, slik at det gis forutsigbarhet i byutviklingen. Vurderingene tyder på at det finnes et stort utbyggingspotensiale som i mindre grad berøres av verneverdier, slik at det ikke vil være de store motsetningene mellom vekst og vern. I det forslag til vern av enkeltbygninger og bevaringsområder som legges fram er "vekst og vern" forsøkt avveid.

innenfor sentrumsplanen vil det være:

- Områder for bevaring, og tilføyelse og endringer under bevaringshensyn
- Områder for "vanlig" tilpassing mellom gammelt og nytt
- Områder for fornyelse uten særlige vernehensyn

#### **Balansen bevare / fornye**

- Vi bevarer og leverer videre kulturminner til kommende generasjoner.
  - Vi skaper også fremtidens kulturminner når vi bygger.
- Vi må derfor være bevisste på når det er grunn til tilpassing, når det kan være nødvendig med kopiering, og når der på sin plass å gi rom for vår tids arkitektur. Men hele tiden må det være fokus på kvalitet.

#### **Områder - enkeltbygninger**

Kulturminner som inngår i en sammenheng med andre, og danner et område eller gateløp vil ha enda større verdi enn enkeltbygninger. Imidlertid må en se på sentrumsområdet som en helhet. En verneverdig bygning som ligger alene i et kvartal kan ha en sammenheng med tilsvarende bygninger i andre kvartaler, slik at det dannes et større mønster, med nyere bygninger innimellom.

#### **Utfordringen i sentrumsplanen**

Utfordringen i sentrumsplanen har vært å finne et "riktig" nivå på vern og å gi de rette juridiske verktøy som gir forutsigbarhet og tilstrekkelig vern.

Utgangspunktet er en inndeling i bygninger / bygningsmiljøer som skal vernes og bygninger som har en viss verneverdi men som kan vurderes fjernet etter en nærmere konkret vurdering, blant annet kvalitetene på det som kommer i stedet.

Det vil også i fremtiden kunne bli diskusjon om vern av enkeltbygninger, men da vil vi ha registreringen og verneplanen i "bunnen", klarlagt verneverdi og vernestatus og fastlagt prosess (reguleringsplan) for evt. endring av denne.

#### **Juridisk sikring av vern i sentrumsplanen**

Registreringen / vernelisten er videreført til en verneplan, som er et av temaene i sentrumsplanen.

I sentrumsplanen er det gitt bestemmelser om vern som går på verneklasser, slik at planen ikke behøver å vise hver enkelt bygning, men henviser til kulturminneregistreringen som blir en del av planen. Prinsippet::

- enkeltbygninger gis vern ved henvisning til kulturminneregistreringen
- bevaringsområder utpekes og tegnes inn på plankartet

## Vernebestemmelsene

### *Prinsippet bak vernebestemmelsene:*

- Kulturminneregistreringens verneklasse A (svært høy verneverdi, og klasse B (høy verneverdi) får samme vernestatus i sentrumsplanen: "skal bevares".
- Verneklasse C (middels verneverdi) får status "bør bevares". Intensjonen er bevaring, men disse bygningene kan vurderes nærmere ved spørsmål om tiltak. Vurderingene skal omfatte bygningens verneverdi, sammenheng i bymiljøet og kvaliteten på det som evt vil erstatte bygningen.
- Det innhentes alltid uttalelse / råd fra antikvarisk myndighet ved tiltak som berører en verneverdig eiendom / eiendom på vernelista (dette er allerede etablert praksis).
- Bevaringsområder utpekes, båndlegges i sentrumsplanen og reguleres etter plan- og bygningslovens § 25.6 til spesialområder kulturminnevern. Dette gir et sikkert vern, også av bygninger av klasse C som ligger innenfor området, fordi de her er vurdert som viktige i en større sammenheng. Inntil områdene er regulert gjelder plankrav. Ved søknad om riving eller endringer som vil forringe verneverdiene bør det nedlegges midlertidig bygge- og rive forbud etter plan- og bygn.lovens §33. etter §33.

### *Andre forhold*

Det er satt inn en retningslinje om tilbakeføring av verneverdige bygninger. Her bør kommunen kunne utarbeide informasjon og dokumentasjon, og eventuelt bygge opp en mulighet for rådgiving i den enkelte sak.

Det tas også i bestemmelsene uttrykkelig

I sentrumsplanen stilles det generelt krav om at riving ikke blir tillatt før rammesøknad for ny bebyggelse er behandlet, slik at det ikke skal være grunnlag for å legge eiendommer brakk eller til åpen, kommersielt utnyttet parkeringsplass.

## Bevaringsområder

Allerede i kulturminneregistreringen "Hus i sentrum i 1993" ble det vist et forslag til bevaringsområder. Den gang ble det vist relativt store områder til vern, med vekt på å omfatte det meste av den verneverdige bebyggelsen. I sentrumsplanen er det nå gitt en litt annen avgrensning av bevaringsområder, dels fordi det også vil bli gitt vern av enkeltbygninger direkte gjennom kommunedelplanen, dels fordi det er nødvendig å prioritere. Verneområdene forutsettes fulgt opp med reguleringsplan i løpet av en 4 års periode. Det er derfor lagt vekt på områder som trenger en avklart vernestatus.

To problemstillinger er tungt framme når det gjelder sikring av områder:

- Den eldste bebyggelsen, 1600 og 1700 tallet på Strømsø
- "Drammenshusene" og kvartalsbyen som ble gjenoppbygget etter bybrannen på Bragernes i 1866. Det ligger her en forpliktelse på oppfølging gjennom vedtak i reguleringsplan "Raadhushaven". Det ble satt slikt vilkår fra riksantikvaren for å frafalle innsigelsen: *"Administrasjonen bes igangsette reguleringsarbeidet for et eller flere bevaringsområder, med hensikt å reguleringsmessig sikre et representativt utvalg av Drammenshus. Valg av område gjøres i samråd med riksantikvar / vernemyndigheter"*

Dette er nå fulgt opp gjennom sentrumsplanen.

Det er ellers utpekt noen områder hvor flere verneverdige bygninger ligger sammen, og noen som inneholder bygninger som er markante trekk i bybildet.

Byaksen er i ferd med å få sin avklaring gjennom flere pågående prosesser, den har allerede fått høy status, og de verneverdige bygningene er påvist i kulturminneregistreringen. Det samme gjelder Gamle Kirkeplass. Dette er klart områder med store verneinteresser.

Nybyen er registrert, men ligger utenfor sentrumsplanen. Det gjør også Øvre Sund området, og her pågår en reguleringsprosess startet opp av beboerne.

#### **Følgende bevaringsområder er utpekt:**

##### OMRÅDER PÅ BRAGERNES

- **"Amtmand Bloms Løkke" / Høytorget**  
Hovedområdet for Drammenshus
- **"Elveplassen"**,  
Ved nederste del av Dronninggata
- **Gamle Kirkeplass**  
Historisk byrom, og Drammenshus mot elva
- **"Seebergløkken"**  
Småhusbebyggelsen mellom sykehuset og kirkegården
- **Schwenckegata 4 – m.fl.**  
Drammenshus, og senere næringsbygg
- **Grev Wedels plass**  
Flere bevaringsverdige bygninger rundt plassen
- **"Thornegata"**  
Flere Drammenshus
- **"Prins Oscars gate"**  
Anlegg med Drammenshus og murhus
- **"Omstedgata"**  
Verdifullt Drammenshus (fredningsverdig) og andre bygg

##### OMRÅDER PÅ STRØMSØ

Tre områder er kjernen i det gamle Strømsø:

- **Tollbugata**
- **Bromannsgangen**
- **Austadgangen**
- **Tordenskiolds gate 102-112**  
Drammenshus på Strømsø
- **Svangsgangen**  
16-1700 talls hus
- **Weberggangen**  
Kvartal mellom Blichs gate, Tollbugata, Schultz gate.
- **Tollboden**  
Et område på kaia, 3 verneverdige bygninger.
- **Byaksen, på Bragernes og trømsø**  
Markant trekk, selve "bybildet", binder sammen de to bydelen, to torg med historisk ulike tilblivelseshistorier

Avgrensingen av verneområdene er vist på kartvedlegg. Det vises i tillegg til detaljerte kart og beskrivelser for verneområdene i eget notat.



## Oppfølging av sentrumsplanen

Det må være et mål å få verneverdige bygninger og anlegg til å framstå med kvalitet og opplevelsesverdi i bybildet. Det er ikke tilstrekkelig å vern, hvis bygningene ikke vedlikeholdes og brukes.

I sentrumsplanen går det ikke in på virkemidler i vernearbeidet. Dette må bli en egen oppfølging. Kommunens virkemidlene ligger i en vekselvirkning mellom:

Plan og bygningslovens virkemidler:

- Juridisk sikring, regulering som kan hindre riving
- Pålegg om sikring

Stikkord for andre virkemidler kommunen kan benytte

- Økonomiske virkemidler, tilskudd
- Rådgivning, bidra med kompetanse
- Kjøp, videreformidling, bidra til evt. flytting
- Motivasjon, samarbeid, allianser

## BYGGEHØYDER

---

### Viktigste utfordringer og problemstillinger

- *Spørsmålet om byggehøyder i de sentrale strøk av Drammen er et stadig tilbakevendende tema i forbindelse med aktuelle planer og byggeprosjekter.*
- *Økt satsing på sentrum både for boliger, næringsliv og kultur tilsier at utnyttelsen av arealene bør øke, men en slik økning kan skje på mange vis.*
- *Fortetting og øking av utnyttelsen kan føre til endring i de særtrekk som gir byen karakter og identitet. Hva byen av endringer uten å endres drastisk, hvilke områder tåler / tåler ikke økte byggehøyder? Hvordan påvirkes kvaliteten på grøntarealer, gater og uterom?*
- *Er det nødvendig å bygge høyt for å få tilstrekkelig utnyttelse?*
- *Må "signalbygg" nødvendigvis være høyere enn omgivelsene?*

### Sentrumsplanen tar opp

- *Vurdering av en del hensyn som påvirker fastsettelse av byggehøyder*
  - *Forslag til maksimale byggehøyder*
  - *Forslag til hvordan hensyn bør tas ved tilpassing til verneverdige bygninger og eksisterende situasjon*
- 

### Kommuneplanens arealdel har bestemmelser om byggehøyder

Arealdelens bestemmelsenes pkt 2.3 Byggehøyder (det som er relevant for sentrumsplanen, dersom ikke annet er vedtatt i gjeldende plan):

*"Følgende byggehøyder tillates i de angitte områder, dersom de ikke er i strid med strøkets karakter eller nærliggende verneverdig/bevaringsverdig bebyggelse.*

- *I senterområdet på Bragernes og Strømsø (merket 4 på arealplankartet) kan ny kan ny bebyggelse oppføres med gesimshøyde inntil 13 meter og mønehøyde inntil 16 meter. Øverste etasje skal normalt være tilbaketrukket med minimum 3 meters inntrekning fra fasadelivet*
- *I områder avsatt til bybebyggelse på Bragernes og Strømsø, og senterområder i resten av byen, kan ny bebyggelse oppføres med gesimshøyde inntil 10 meter og mønehøyde inntil 13 meter. Øverste etasje skal normalt være tilbaketrukket med minimum 3 meters inntrekning fra fasadelivet.*
- *(I den rene boligbebyggelsen utenfor disse sonene vil følgende gjelde skal bebyggelse ikke oppføres med gesimshøyde høyere enn 7 meter, mønehøyde høyere enn 9 meter over gjennomsnittlig planert terreng".*

Disse bestemmelsene er ment som retningsgivende der ikke annet er vedtatt, for å kunne gi enklere saksbehandling i kurante saker. Bestemmelsene tar i stor grad hensyn til bestående forhold. Sentrumsplanen har videreutviklet disse bestemmelsene innenfor planområdet.

#### **Allerede vedtatte reguleringsplaner gir noen rammer**

Det er en del nyere reguleringsplaner i det siste / planer under arbeid som gir klare føringer i høydefastsettelsen i planområdet, eksempelvis: Engene Park, Falks prosjekt i Engene / Sundgata, Union brygge, Bragernes Strand. Disse planene representerer litt ulike problemstillinger, som mye av høydediskusjonen fortsatt vil dreie seg om:

- Tilpassing av byggehøyder i eksisterende kvartalstruktur, med noe øking av høyde / utnyttelse.
- Fastsetting av byggehøyder i større byutviklingsområder / endringsområder.

#### **Situasjonen**

Hovedbildet i dag er at det er stor variasjon av byggehøyder innenfor planområdet. Allikevel er det noen klare trekk:

Den høyere bebyggelsen er konsentrert til sentrumssonen på begge sider av elva, høyder 3-5 etasjer. Særlig i Bragernes sentrum har ”4+tilbaketrukket 5. etasje” satt et sterkt preg fra 60 tallet og oppover.

”Noen spredte høyere ”landemerker”, (sykehuset, tinghuset, Schistadbygget m.fl.)

Bebyggelse i 2-3 etasjer i de sentrumsnære blandingsområdene.

Rene boligområder med 1 1/2 – 2 etasjer.

#### **Typiske hensyn som er bestemmende for fastsettelse av byggehøyder**

- Helhetlig preg i kvartalet og strøket, med gjennomgående byggehøyder. Helheten ønskes bevart også i nybyggingen.
- Bredde på tilgrensende gate, eventuelt plass, elv, landskap. Trange gater tilsier lavere bygninger for unngå skyggefulle og utrivelige gaterom. Fasader mot elva, brede gater eller store plasser kan tåle større byggehøyder.
- Nærhet til bevaringsverdige strøk/bygg. Ny bebyggelse må ta hensyn til slik nært naboskap, og søke tilpasning eller overganger til den eldre bebyggelsen.
- Større nye helhetlig utviklede områder kan åpne for større høyder hvis kvaliteten på boligene og dens utearealer er ivaretatt.
- Beliggenhet i landskapet. Sterkt eksponert plassering kan påvirke utbyggingspotensialet, utforming og høyde.

## "Signalbygg"

I det siste har begrepet "signalbygg", i betydningen "bygg som stikker seg ut med sin høyde" vært foreslått i en del reguleringsplaner, og i diskusjoner om byutviklingen. Det legges derfor fram noen betraktninger rundt dette:

Drammen kommunen har allerede mange bygg som signaliserer sin tilstedeværelse på lang avstand. Drammensdalen, med sin amfi-fasong og med boligområdene oppover i dalsidene, gjør høye bygg særlig synlige, både nede på elvesletta, og oppe i dalsiden. Eksempler på dette er; kornsiloen på Holmen, sykehuset, Solåsblokka, og Strøtvedtbyggene. Silhuettvirkning, kontrasterende farger mot bakgrunnen, plassering på tvers av dalføret og en markert hovedformen kan bidra ytterligere til at bygg som disse stikker seg frem. Et av de bygg som i sin tid var bevisst vurdert som et "signalbygg" er Skogerbygget, med sin plassering ved foten av bybrua.

Tradisjonelt er det offentligheten, i form av sykehus, rådhus, tinghus, kirker og lignende som har bygd de mest fremtredende signalbyggene i byene våre. Og høyde og volum har vært de vanligste virkemidler. Vi ser i dag en tendens til at større private utbyggere også ønsker å etablere sine "signalbygg" for å si ifra hvor i landskapet de befinner seg, og derved gi sitt utbyggingsområde et fortrinn mht. orientering og i-øyenfallenhet. Økt utbyggingsareal er en annen side av saken. Ofte inneholder signalbygget ikke annet enn mer av det som det allerede er mye av fra før, for eksempel boliger eller kontorer. Både for Union Brygge og Sundland-utbyggingen er det åpnet opp for spesielt høye bygg i reguleringsplanen.

Det er ikke bare byggehøyde som bidrar til at et bygg får signaleffekt. Utforming, kvalitet og spesiell beliggenhet kan være andre viktige faktorer som gjør at enkeltbygg eller prosjekter sender sine "signaler" med stor tydelighet. Gode eksempler på dette fra gammelt av i Drammen er rådhuset/brannstasjonen, Jernbanestasjonen, Teatret og Austad gård. Gode eksempler fra nyere tid kan være blomsterkioskene på torget, Glass ved elva, Lyche paviljongen ved museet (og for så vidt restaureringen av Drammens teater).

*Anbefaling:*

- Ny bebyggelse bør fortrinnsvis signalisere Drammen bys satsing på høy kvalitet i de fysiske omgivelser, gjennom kvaliteten på sin arkitektur og det fysiske miljø rundt byggene.
- Nye "signalbygg" som hovedsakelig signaliserer sin egen høyde, eller kun har til hensikt å markedsføre en utbyggers eget prosjekt bør som hovedregel unngås.

## Bestemmelser om byggehøyder er en del av planen

Bak dette ligger noen hovedtrekk i vurderinger:

- Der nye bygninger har karakter av mindre innfylling i eksisterende kvartalstruktur bør byggehøydene tilpasses eksisterende, evt med en viss mulighet til økt utnyttelse.
- Det er i endringsområder / byutviklingsområder at større byggehøyder kan vurderes. Men heller ikke her bør byggehøyder avvike drastisk fra det bybildet vi har i dag.

Dessuten vil det være nødvendig å vurdere høyder også i forhold til:

- Spesielt eksponerte tomter krever særlig oppmerksomhet rundt bebyggelsens arkitektoniske kvalitet
- Nærhet til Bevaringsverdige bygninger kan kreve spesiell tilpassing
- Forslag til nybygg som stikker vesentlig (2 etg eller mer) over sine omgivelser må følges av et gjennomført illustrasjonsmateriale, og en landskapsmessig analyse som dokumentere virkning både i nærmiljøet og i dal-landskapet.

### Forslag til maksimale byggehøyder

Det foreslås 5 "klasser" av høyder

<b>G+</b>	Gesimshøyder over 16 meter tillates kun i medhold av reguleringsplan
<b>Gh16</b>	= 16 meter (6 etasjer med øverste etasje tilbaketrukket)
<b>Gh13</b>	= 13 meter (5 etasjer med øverste etasje tilbaketrukket)
<b>Gh10</b>	= 10 meter (4 etasjer med øverste etasje tilbaketrukket)
<b>Gh7</b>	= 7 meter (3 etasjer med øverste etasje tilbaketrukket)

Der det ikke er angitt andre høyder i gjeldende reguleringsplan foreslås disse som maksimale gesimshøyder (etasjetall) for ny bebyggelse. Hvilke høyder som er tillatt i de enkelte kvartaler er gitt i bestemmelsene.

Ved fastsettelse av byggehøyder skal det også tas hensyn til nærliggende eksisterende bebyggelse, spesielt verneverdig bebyggelse, og gatebildet. Det er ikke angitt gesimshøyder for offentlige områder og områder som anses ferdig utbygd, her fastlegges høyde i forhold til eksisterende bebyggelse og omgivelsene. Det er heller ikke angitt høyder i de foreslåtte verneområdene. Her vil byggehøyder fastsettes gjennom reguleringsplan eller i den enkelte sak.

## UTNYTTELSE OG UTBYGGINGSPOTENSIALE

### **Viktigste utfordringer og problemstillinger**

- *Er det utviklingsmuligheter innenfor eksisterende "byområde", eller må sentrum, og den tette bymessige utnyttelsen legges beslag på et større areal?*
- *Er det tilstrekkelig areal til den boligvekst som kommuneplanen legger opp til?*
- *Er det tilstrekkelig areal til utvikling av næringsliv, service og kultur?*
- *Er det nødvendig med en helt annen utnyttelse enn det vi hittil har lagt opp til?*

### **Sentrumsplanen er basert på**

- *Vurderingen er at det er store muligheter for effektivisering av arealutnyttelsen innenfor dagens sentrumsområde, med en videreføring av den utnyttelse vi for tiden legger opp til*

### **Vedlegg til dette temaet**

- *Arealutnyttelse, eksisterende situasjon, illustrert ved foto*

### **Utbyggingspotensialet er stort**

Det er et stort byggepotensial innenfor sentrumsområdet. Det kan karakteriseres slik:

- Enkelttomter, som ligger brakk, eller har dårlig (og ikke verneverdig) bebyggelse
- Større deler av kvartaler, samling av flere eiendommer, som ligger ubebygget eller med lav utnyttelse
- Større områder under endring, tidligere næringsområder som har fått annen bruk eller som kan få det i fremtiden: Grønland, Godsterminalen i Nybyen, områder langs elven mellom Losjeplassen og Prins Oscars gate, havneområdet på Strømsønsiden.

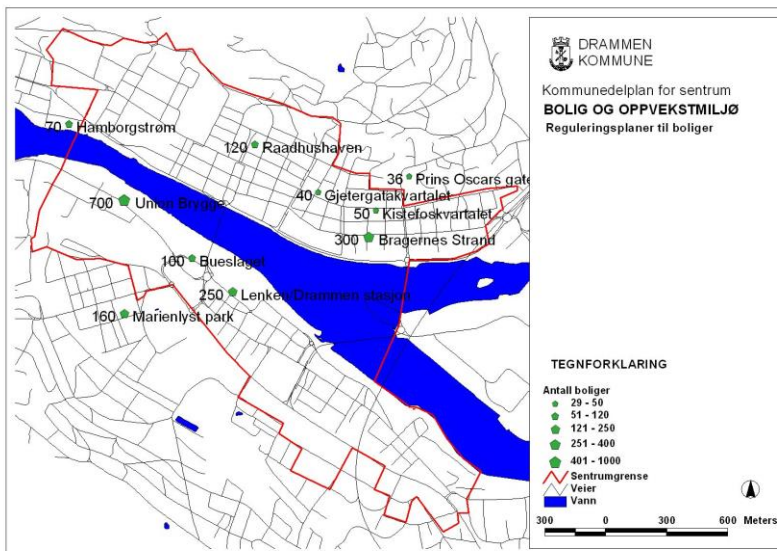
Dette er arealer / potensial som både kan brukes til bolig og andre formål

Det vises til kartvedlegget.

### Potensial for boligbygging

En fullstendig vurdering av mulighetene for ny boligbygging innenfor sentrumsområdet er ikke gjort, men en oppstilling av reguleringsplaner, godkjente eller under behandling innenfor området, gir en antydning:

Prosjekt	Antall boliger
Raadhusen	120
Gjetergatakvartalet	40
Engene Park (Kistefoskvartalet)	50
Bragernes Strand	300
Union Brygge	700
Bueslaget	100
Lenken, Drammen stasjon	250
Totalt	1560



Ved å sammenligne med kartet over utbyggingspotensiale ser en at det fortsatt er lavt utnyttet areal og store muligheter for nybygging også utenom disse prosjektene.

### ARKITEKTUR, ESTETIKK, KVALITET I UTFORMING

#### Viktigste utfordringer og problemstillinger

- Satsingen på høy kvalitet i sentrumsområdet bør fortsette.
- Ny bebyggelse bør signalisere Drammen bys satsing på høy kvalitet i de fysiske omgivelser, gjennom kvaliteten på arkitektur og det fysiske miljø rundt byggene.
- Spesielt eksponerte tomter krever særlig oppmerksomhet rundt bebyggelsens arkitektoniske kvalitet
- Det er viktig å ta hensyn til byens målestokk, både i høyder og utstrekning langs gater

- *Tilpassing betyr ikke nødvendigvis kopiering, det er rom for ny tidsmessig arkitektur av god kvalitet*

**Sentrumsplanen tar opp:**

- *Bestemmelser og retningslinjer som legger føringer for dette*
- 

Et av temaene i Kommuneplanen for Drammen 2003-2014 er ”Stedsutvikling – kvalitet i fysiske omgivelser”. Her trekkes opp utfordringer og mål som berører sentrum og sentrumsplanen.:

- *Sentrumsområdet med byaksen skal holdes i fokus, som møteplass, arena for opplevelse og kultur. Det forutsettes høy kvalitet på omgivelsene og opprusting av offentlige byrom, gater og plasser i sentrumsområdet.*
- *Eстетikk og arkitektur med kvalitet skal vektlegges. Kommunen må benytte fullt ut de styringsmuligheter som ligger i plan- og bygningsloven og stille krav til utbyggerne gjennom plan- og byggesaksbehandlingen. Kommunen skal ha høy kvalitet på egne bygge- og anleggsarbeider.*
- *Drammen skal bygge videre på sin identitet og sitt særpreg. Kvalitet i de fysiske omgivelsene skal være et kjennetegn for Drammen.*

Bykjernen i Drammen er forholdsvis kompakt, med et markert sentrum og flere ”møteplasser”. Mye av Drammens identitet formes her. Bykjernen inneholder steder og ”bybilder” som sterkt forbindes med stedet Drammen. Opplevelseskvaliteten ved det å bo i og besøke Drammen påvirkes sterkt av hvordan sentrum er. Kvaliteten i bykjernen er derfor avgjørende, både for omverdenen og byens egne innbyggere. De viktigste møteplassene og offentlige rommene ligger i bykjernen, og det er en spesiell utfordring å ta vare på og utvikle de offentlige byrommene slik at de kan være vakre og inspirerende arenaer for det mangfoldige bylivet.

Sentrum oppleves i hovedsak av gående, i 5 km/t. Mye av omgivelsene er formet uten tanke på dette. I sentrumsplanen gis bestemmelser og retningslinjer som retter seg mot viktige detaljer i byveven, detaljer som er viktige for den langsomme opplevelsen av byen. Men det må understrekes at ingen generelle retningslinjer kan erstatte kvalitet i byggesaksbehandlingen.

Temaet Trafikk og gatebruk legger vekt på utforming på brukernes premisser, dvs. først og fremst gående. Dette er helt i samsvar med de arbeider som allerede er utført med gategulvene i Drammen, i Etterbruk Bragernes, på Bragernes torg, den nye busstasjonen osv.

For bygninger er det gitt spesielle bestemmelser og retningslinjer for førsteetasjene i senterområdene. Dette er krav om åpenhet og publikumsvennlighet som kommer både innbyggere, besøkende og de næringsdrivende selv til gode.

## UNIVERSELL UTFORMING

---

**Viktigste utfordringer og problemstillinger**

- *Byrom, anlegg og bebyggelse skal være mulig å bruke for alle, uten spesialtilpasninger for enkeltgrupper, en utforming som tilfredstiller dette er bra for alle.*

**Sentrumsplanen tar opp**

- *Krav er lagt inn i sentrumsplanen som bestemmelser*
-

### **Bakgrunn**

I kommuneplanen for 2003-2014 har Drammen kommune uttrykt sin tilslutning til arbeidet med å gjøre byen tilgjengelig for alle på følgende måte:

*"Byens offentlige rom skal være tilgjengelige for alle, og det skal legges til rette for funksjonshemmede og eldre. Dette bør være en visjon for Drammen kommune".*

### **Universell utforming**

Begrepet "Universell utforming" er nå det som brukes mest for å uttrykke intensjonene om en inkluderende utforming både av de offentlige rom og bebyggelse generelt. Begrepet begrenser seg ikke til noen få grupper av handikap (for eksempel rullestolbrukere og blinde).

Universell utforming innebærer at utformingen av både det offentlige rom og bebyggelse skal være slik at den kan brukes av alle, uten spesialtilpasninger for enkeltgrupper. Dette vil generelt gi bedre funksjonalitet for alle brukere, og bedre muligheter for full deltagelse for alle på like vilkår. Selv om det ofte vil være vanskelig å komme fram til optimale løsninger for

Universell utforming bør være et generelt prinsipp som legges til grunn i all planlegging, på linje med miljøhensyn, sikkerhet med mer. Erfaring fra andre steder tilsier også at det beste resultat oppnås når brukergruppene her dras med tidligst mulig i planarbeidet. Dette vil også bidra til å unngå dyre ombygginger i ettertid.

### **Anbefaling**

Prinsippene for universell utforming skal legges til grunn ved utforming av offentlige og publikumsrettede bygninger og arealer. Dette kravet er lagt inn i inn i sentrumsplanens bestemmelser, sammen med krav om at det må redegjøres for hvordan disse hensyn er ivarettatt.

## **8.3 TEMA : BOLIG OG OPPVEKSTMILJØ**

---

### **Viktigste utfordringer og problemstillinger**

- *Bolig i by reiser spesielle problemstillinger*
  - forholdet til byens andre aktiviteter, byliv
  - forholdet til byens uterom, parker, plasser, elv, ås
  - forholdet til støy, forurensing, trafikkulempet
  - forholdet til byens positive sider, aktivitet, opplevelse, nærhet
- *Oppvekstmiljø avhenger av mer enn boligen*
  - trygge nærmiljøer
  - skole, fritidstilbud, barnehager
  - miljø, luft, støy
- *Boligkvalitet, og hvilke boligtyper bør vi tilstrebe å bygge i sentrumsområdet*

### **Sentrumsplanen tar opp**

- *Vurderinger av problemstillinger og kvaliteter som legges inn i retningslinjer og bestemmelser*

- *Forslag til revidert vedtekt for utearealer ved bolig, som del av bestemmelsene*

### **Kartvedlegg til dette temaet**

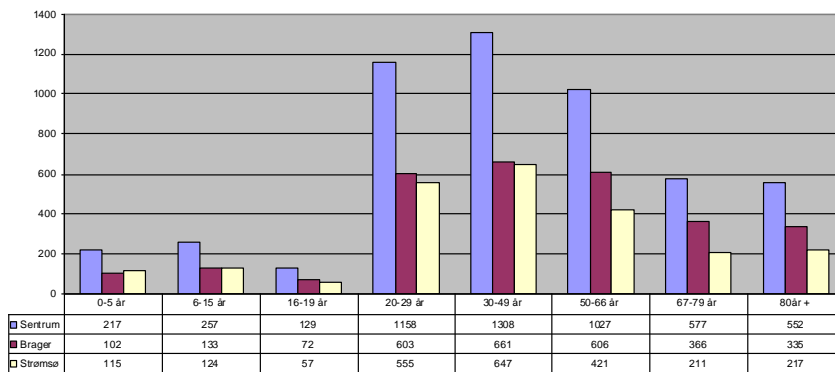
- *Ingen spesielle, men temakart grøntstruktur viser del av problemstillingen bolig/grøntområder*
-

### Situasjonen – befolkning og boliger

Tallene fra bolig og folketellingen i november 2001 bekrefter mange av de forestillinger som finnes om sentrum, men de har også noen overraskelser. Forhold som kan ha betydning for det videre arbeid med sentrumsplanen er blant annet:

- Det store antall små boliger/husholdninger.
- Det høye antall eldre.
- Det relativt betydelige antall barn i skolepliktig alder, særlig på Strømsø.
- Lavere andel av selveier enn i resten av byen.

Noen data for dette er vist nedenfor



Befolknings sammensetning innenfor sentrumsplanen (Kilde Folkeregisteret 01012003)

#### Husholdninger

- Hele Drammen  
Privathusholdninger 25 993  
Enperson-husholdninger 42 %
- Bragernes  
Privathusholdninger 1 908  
Enperson-husholdninger 57 %
- Strømsø  
Privathusholdninger 2 747  
Enperson-husholdninger 61 %

#### Eie- / leieforhold til boligen

- I Drammen i alt eier 76 % boligen  
Andel leietakere 20 %  
Leietakere av kommunale boliger 4 %
- På Strømsø eier 64 % boligen  
Andel leietakere 36 %
- På Bragernes eier 57 % boligen  
Andel leietakere 43 %

Kilde. Folke- og bolig telling SSB



Mønsteret som vises ovenfor er ikke spesielt for Drammen, men tilsvarer et gjennomsnitt i mellomstore byer. Med sentrumsplanen som virkemiddel er påvirkningen på boligsammensetningen ikke så stor, men de forhold som tas opp i det følgende kan påvirke hvilke boligtyper som blir attraktive å bygge. En egen sak om boligutvikling er under arbeid, ved bystyrekomité for byutvikling. Saken vil ta opp de boligpolitiske målsettingene og klargjøre kommunens ulike roller og virkemidler.

## **BOLIGUTVIKLING**

### **Eksisterende boliger**

En vesentlig del av sentrums boliger er allerede bygget. Det er derfor avgjørende hvordan vi forholder oss til disse, og utviklingen av de områdene de ligger i.

Det anses som viktig i sentrumsplanarbeidet å avklare hvilke av de eksisterende boligområdene som forutsettes bevart i sin nåværende form og/eller konsolidert som boligområder, og hvilke som kan forvente stor omforming i tiden framover.

### **Hva slags boliger / leiligheter er det ønskelig å bygge i sentrum?**

Kommuneplanen uttrykker som målsettinger "et boligtilbud som bygger oppunder kommunens satsing på kompetanse og næringsutvikling, og med en sosial profil", og et "mangfold, aldersmessig og kulturelt".

Sentral problemstilling blir da:

- Hva slag sammensetning av boligmassen bør nybygging bidra til?

Det er boligens samlede kvaliteter, i en kombinasjon av beliggenhet, størrelse, pris og nærmiljø som antas å være avgjørende ved valg av bolig i sentrum. Befolkningens preferanser varierer sterkt, avhengig av alder, økonomi, familiesituasjon, livsfase med mer. Den kritiske gruppa i ethvert sentrumsområde er barnefamilien. Den kan benyttes som et "barometer" på hvor godt bomiljøet i et område er, i bred forstand. Fungerer et sentrumsområde for barnefamilier vil det også fungere tilfredsstillende for de fleste andre grupper. Elementer som kan vurderes påvirket gjennom sentrumsplanen er:

- Tilbudet av familieleiligheter (leilighetsmiks)
  - Trafikkforholdene (gatestruktur, skolevegen )
  - Forurensningsnivået (knyttet til trafikkmønster)
  - Tilgjengelige leke- og friarealer (sikring av grønne områder, og bygging av nye)
  - Gode skole og barnehagetilbud (rekkefølgebestemmelser, sikring av tomter, utbygging).
- Sett under ett utgjør sentrum en liten andel av Drammens bebygde areal. Avstandene fra sentrum til boligområder med gode familieleiligheter er meget kort. Dette gjør det lettere å akseptere at de mest sentrale strøkene kan få en noe "skjev" sammensetning når det gjelder leilighetssammensetning og befolkningssammensetning. Uansett hvor de befinner deg i sentrale Drammen er det sjelden mer enn 2-500m til områder med gode familieboliger.
- Med bakgrunn i de korte avstander fra sentrum til boligområder med gode familieboliger synes det å være liten grunn til å kreve hele spekteret av leilighetstyper i de mest sentrale strøk.

### **Kvalitetskrav til byboliger**

Ved boligbygging i relativt små og kompakte sentrumskvartalene i Drammen er det en stadig tilbakevendende diskusjon om hvilke kvaliteter som skal kreves/prioriteres, og hvilke

minimumsnormer som kan aksepteres. Relevante kvalitetskriterier i forhold til sentrumsområdet, for å få gode og framtidsrettede urbane bolig kan være:

- Gjennomgående leiligheter
- Ensidige nord og østvendte leiligheter bør unngås.
- Private uteareal tilknyttet den enkelte bolig ivaretas i form av balkonger, terrasser eller takterrasser.
- Gode planløsninger med store oppholdsrom og mye lys
- Svalganger tillates i mindre grad, i kombinasjon med trapperom, eller ved gode løsninger hvor svalgangen utvikles for opphold i tillegg til kommunikasjon.
- Bak svalgang tillates i hovedsak ikke stue og primær soverom.
- Gulvnivået i boliger i 1. etasje bør ligge 1-1,5 m over terreng for å hindre innsyn samt for å unngå sokkel.
- Felles oppholdsareal etableres på bakken, med krav til soleksponering og opparbeidelse/beplantning i "moder jord".
- I boligkvartaler tillates bare næring som ikke er til sjenanse for boligene
- Gode estetiske løsninger vektlegges

#### **Bruksendring til boligformål**

Tomme og dårlig vedlikeholdte lokaler har en meget negativ innvirkning på inntykket av sentrum, og det anses derfor som et langt bedre alternativ å benytte eiendommene til boligformål, selv om ideelle krav til omgivelsene ikke kan oppnås. Generelt anses det som positivt i sentrumsutviklingen at det bor mennesker "over alt". Dette gir aktivitet og sosial kontroll, og øker etterspørselen etter varer og tjenester i sentrum. Boliger i sentrum antas også å ha mindre transportbehov enn boliger i utkanten av byen, fordi både arbeidsplasser og servicetilbud er i umiddelbar nærhet.

Det er imidlertid viktig at slike boliger utformes på byens premisser, slik at de ikke vil legge en demper på framtidig aktivitet i de mest sentrale strøk senere.

- Sentrumsplanen bør generelt åpne opp for at boliger kan etableres over alt i sentrum, over 1. etasje. 1 etasje forbeholdes service og publikumsrettede funksjoner. I sentersonen, og spesielt mot Bragernes torg, bør en være noe mer restriktiv med boligetablering.

#### **Det mangler ikke på boligtomter**

Et oversiktsblikk over sentrum viser:

- Det er mange ubebygde eiendommer.
- Det er mange eiendommer med midlertidig og dårlig utnyttet bebyggelse.
- Det er en del større endringsområder som vil egne seg til boligbebyggelse

Dette innebærer at tomtreserven i sentrum er mer enn tilstrekkelig for den ønskede boligutbyggingen i lang tid framover.

#### **Krav om utearealer og fellesarealer / boligen i ulike soner i sentrumsområdet**

Gjeldende vedtekter har bestemmelser og krav som er tilpasset nybygg situasjonen i utkanten av sentrum, på jomfruelige tomter. Dette fører til stadige dispensasjoner fra vedtektene for prosjektene i sentrum. Særlig gjelder dette kraven til fellesarealer utvendig

For å få en enklere praksis, tilpasset den spesielle situasjonen i sentrum, og med mindre behov for dispensasjoner, forslås et nytt sett bestemmelser for sentrumsplanens område..

Hovedideen bak forslagene er:

- Det gjelder en minimumsstandard for private uteoppholdsarealer i sentrum.
- I utgangspunktet gjelder de samme krav til utendørs oppholdsareal for nybygging og ombygging / bruksendring. men for eksisterende bebyggelse må skjønn utøves for å ta

stilling til hva som er rimelig å kreve inn i en eksisterende bebyggelse. Boliger uten uteareal kan aksepteres, uten at dette må behandles som dispensasjonssak.

- I Senterområdet skal sentrumsfunksjoner som forretning, kultur og uteliv ha forrang. Boliger kan etableres, men de skal ikke medføre begrensninger for næringsvirksomheten. Boliger tillates også etablert i eksisterende bebyggelse med reduserte krav til uteareal. Bruksendring av næringsbygg til bolig skal i prinsippet være greit, under disse forutsetningene.
- I bybebyggelsen vil innslaget av boliger være større og kraven til uteoppholdsarealer likeså. Blandingsforholdet mellom bolig og næringsvirksomhet vil variere i de ulike områder og kvartaler, utfra eksisterende forhold og ønsket videreutvikling.
- I boligområdene er det hensynet til boligfunksjonen som skal være dominerende. Økt innslag av næringsvirksomhet ut over dagens situasjon skal som hovedregel ikke skje.

## **OPPVEKSTMILJØ**

Oppvekstmiljø er et meget vidt begrep, som bare i liten grad kan påvirkes gjennom en kommunedelplan. Her søkes å identifisere hva som er relevant.

### **Trygge boligområder**

Trygge boligområder anses som generelt ønskelig, men hva slags trygghet, og hvordan kan vi påvirke den?

- Bygningsmessig trygghet, ivaretas i byggesaksbehandlingen.
- Trafikksikkerhet, ivaretas i reguleringsplaner, detaljplaner, oppfølging av disse og den daglige oppfølging av trafikken mht. parkering, skilting, brøyting med mer.
- Sosial trygghet er ikke sentrumsplanens tema, utover det generelle forhold at en attraktiv og bebodd by er tryggere for alle.
- Kriminalitetsforebyggende planlegging, som går på utforming, belysning med mer må ivaretas i det enkelte prosjekt, på bakgrunn av retningslinjer.

### **Fellesarealene**

Mangel på, og dårlige fellesarealer utendørs anses å være en av grunnene til at mange småbarnforeldre velger bort sentrum som aktuelt bosted. Stadig flere mennesker i sentrum øker også behovet for nye fellesarealer.

- Utbyggerne må ivareta behovet for de bolignære og private fellesarealene. Dette bindes opp i sentrumsplanens bestemmelser.
- Større offentlige fellesarealer, parker og plasser må sikres av kommunen. Eventuelt kan bidrag fra utbyggere også bidra. Det er viktig at nye arealer sikres der det mangler arealer fra før og der utbyggingen blir særlig stor, slik at presset på arealene øker.

### **Skole og fritidstilbud**

Tilbudet mht. skole, barnehager, kultur og fritidsaktiviteter er ofte avgjørende når folk velger sitt bosted. For barnefamiliene er tilbudet til barna særlig viktig. Skolene med sine omkringliggende arealer er ofte naturlige samlingssteder i nærmiljøet. De trafikkmessige forhold i forbindelse med skoleveg og skoleområder er ivaretatt under trafikkkapittelet.

- Drammen har som utgangspunkt at vi har de skolene vi skal ha, og at øket etterspørsel skal løses ved utvidelse/tilbygg/paviljonger ved de eksisterende skolene. Det er derfor ikke satt av tomter til nye skoler i sentrumsplanen
- Det er en utfordring for kommunen å holde et høyt og attraktivt nivå på både bygg og uteanlegg rundt skolene i sentrum etter hvert som elevtallet øker.

### **Barnehagene**

Barnehagetilbudet er mindre avhengig av en lokal plassering, men det er en fordel med lokale løsninger, da det ville kunne minske transportbehovet og samtidig være et leke/lokale tilbud i nærmiljøet. Behovet for arealer til barnehage vurderes i dag både ut fra antall boliger som bygges og ut fra den konkrete dekningsgraden vi allerede har i et område.

- Vurdering av barnehagetilbudet og bygging ved behov skal gjøres i forbindelse med større boligprosjekter. Utløses behov kan det kreves tomt/areal avsatt til formålet.

### **Miljømessige forhold**

Trafikkfare og eksponering til forurensninger fra biltrafikken er det dominerende miljøproblem i sentrum. Her kan trafikkreguleringer til en viss grad påvirke situasjonen.

- Sentrumsplanens forslag til gatehierarki er det virkemiddel som ivaretar disse hensyn i sentrumsplanen.

### **Forslumming**

Spekulasjon i eiendom som tar form av oppkjøp, manglende vedlikehold og forfall over lang tid er meget ugunstig for miljøet i de områder det rammer. Virkemidlene til å motvirke en slik praksis er begrenset, og aktuelle tiltak krever ressurser i form av oppfølging og investeringer. Det viktigste "virkemiddel" knyttet til en plan som sentrumsplanen er at den kan skape generell optimisme og ønske om å satse blant grunneiere og investorer i sentrum. Restriktiv praksis når det gjelder tillatelser på følgende områder antas til en viss grad å kunne motvirke forslumming.:

- Oppsplitting av store boliger i mange små
- Riving før nybygging
- Etablering av midlertidige parkeringsplasser

## **8.4 TEMA : OPPLEVELSER, KULTUR, IDRETT**

### **Viktigste utfordringer og problemstillinger**

- *Å sikre at kommunedelplanen har samspeillet mellom byens rom og byens liv som bakteppe for alle deltema. Konkrete forslag innenfor kultur og idrett må stilles i andre sammenhenger).*

### **Sentrumsplanen tar opp**

- *Å videreføre byaksestrategien og opprustingen av elvebreddene*
- *Å få realisert gangbru til Union Brygge, med forbindelser videre til Marienlyst*
- *Å få en representativ adkomst til Marienlystområdet*

### **Kartvedlegg til dette temaet**

- *"Kulturringen"*

Sentrumsplanen er en plan for de fysiske omgivelsene, som skal være et håndfast styringsredskap. Men samspeillet mellom byens rom og bylivet skal ikke tapes av syne. Byen som møtested og som ramme for møtet mellom mennesker er et viktig mål. Jan Gehl har sagt at byen er 1/3 handel, 1/3 transport og 1/3 opplevelser.

På Bragernes kan en tydelig se at en vellykket fysisk opprusting har fått kulturelle og næringsmessige ringvirkninger. Byaksestrategien utviklet i samarbeid med Gehl skal

fortsettes på Strømsø siden. Et nytt Strømsø torg og en vellykket avslutning av byaksen over Bj. Bjørnsonsgate og inn på Marienlyst er av sentral betydning for byen.

### **Byens kulturelle identitet**

Byens kulturelle identitet kan summeres opp under noen deltema:

#### **Arkitektur og bygningsmiljøer**

Verneaspektet er en av de viktigste sidene ved sentrumsplanen. Planen bidrar til å sikre enkeltbygg og miljøer som er en viktig del av kulturarven. Samtidig gir planen forutsigbarhet for utbyggere ved å vise hvilke restriksjoner som ligger på de følsomme områdene og hvor en står mer fritt. Vi skal verne historiske kulturminner, og vi skal bygge fremtidens kulturminner.

#### **Kultur og opplevelser**

Kulturinstitusjonenes plassering i Drammen følger en egen akse fra Bragernes kirke, over torget med kinoen og andre tilbud, over Gamle Kirkeplass, over planlagt gangbru til Union med kulturskole, ny høyskole m.v. Planen legger opp til fullføring av **Kulturaksen** (eller "Kulturringen") ved å bedre forbindelsene mellom Grønland og Marienlyst, ved bl. å legge til rette for mulig gangbru over jernbanen til godsterminalen. Tanken om kulturaksen skriver seg tilbake til "Drømmen om Drammen"-konkurransen i 1988. Kulturaksen supplerer Byaksen, som fremdeles skal være hovedsatsingsområdet.

Plasseringen høyskolesenteret på Union og ny gangbru i tilknytning til denne gir nye premisser for utvikling av ny "byakse". Det blir stort behov for en forbindelseslinje fra Union, over Kreftingsgate og jernbanesporet, til Marienlyst og Drammens Museum, hvor den møter Byaksen. Sentrumsplanen har tatt opp dette. Forbindelsen er tegnet inn på plankartet som en "ønskelinje". Forbindelsen må bearbeides videre i aktuelle prosjekter.

Den tradisjonelle kulturen har vokst utover sine fysiske begrensninger de senere årene. Eventuelle nye kulturbygg bør lokaliseres i forhold til kulturaksen / kulturringen.

#### **Fornøylesliv og underholdning**

Bragernes torg er et hjerte i byens fornøylesliv. Med den vekst i sentrumsboliger vi er i ferd med å oppleve, vil også Strømsø sentrum kunne oppleve en blomstring. De viktigste forutsetningene for at dette skal skje, er at sentrumsringen fullføres og at elvebreddene opprustes også på strømsø siden.

Sentrumsplanen legger spesielt til rette for at bylivsaktiviteter (restauranter og uteliv) som kan være støyende, kan lokaliseres i de mest sentrale delene for å minske konfliktnivået i forhold til boliger.

#### **Handel, kafeer og restauranter**

Et levende sentrum består ikke av lukkede fasader og gjenklistrede butikkvinduer. Planen stiller spesifikke krav til fasadeforminger i 1. etasjene i senterområdene som skal fremme bylivet. I senere detaljplaner for opprusting av plasser og sentrumsgater vil det bli lagt vekt på utforminger som fremmer etablering av uteservering og utendørs utstillinger av varer.

#### **Hverdagslivets livsformer**

*Dette avsnittet inneholder en generell betraktning over bylivet, eller bykulturen:*

Opplevelser, kultur og idrett er tre sider av samme mynt. Da Kirke- og undervisningsdepartementet i 1974 definerte idretten som kultur, førte det til ramaskrik fra enkelte hold. Nå ser vi at det ville være meningsløst å si at Worldcup i skisprint i Drammen ikke er en kulturbegivenhet.

Opplevelsen av bylivet har mange sider. Alt er ikke idyll. Byliv er også å sitte i bilkø på Holmenbrua eller å måtte stå tett i tett på bussen. Det er rusmisbrukere på torget og det er vold i drosjekøen.

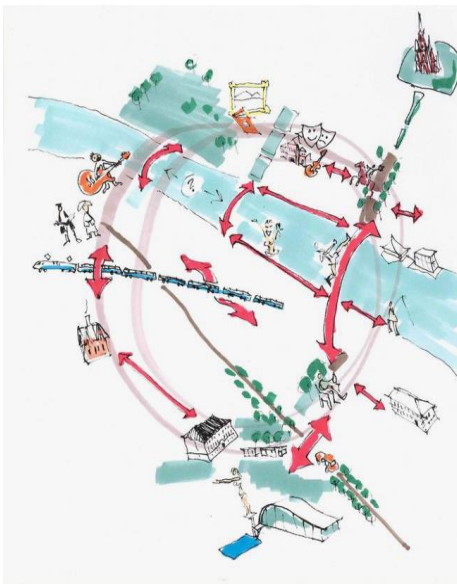
Men på den annen side: Ved at mange går sammen til en "kommune" (*commune = felles*), kan den enkeltes innsats bli nesten ubetydelig. Gatene feies, snøen ryddes, kirkegårder og parker stelles, det er vann og elektrisitet. Alt dette avlastes den enkelte. De offentlige rom kan artse seg som stuer og oppholdsrom. Restauranter og kafeer er halvoffentlige rom, hvor man kan spise og drikke uten å tenke på oppvasken.

Når byen fungerer som den skal, er skuespillet mellom åsene et stolt syn. Teknologien muliggjør stor forflytning av mennesker, effektivt og behagelig. Inn og ut av sentrum, inne i byen og inne i bygningene.

Dette er den ekte urbane erfaringen: Bragernes torg en sommerettermiddag, hvor folk fyller all plass, foran grønnsaksbodene, rundt fontenen og på uterestaurantene. Sett fra et vindu oppe i etasjene er det som en bisverm, det syder og summer av mennesker, eller det er som hele torget gløder. Stemningen er vennlig og inkluderende, og fellesskapet er fargerikt på alle måter.

Om vinteren gjelder det samme for Worldcup i skisprint. Sentrum er for idretten De Store Anlednings Arena. Til daglig utøves idretten på spesialanlegg rundt om, eller i marka. Men Worldcup, Drammensmaraton og noen andre arrangementer (det bør bli flere), hører hjemme i sentrum. Og når Bjørnstjerne Bjørnsonsgate bygges om, vil også Marienlyst få en helt annen tilknytning til byen.

Elva vil kunne brukes enda mer aktivt innenfor sentrumsområdet. I tillegg til badeplassene langs elveparken på Bragernes, er det antydnet mulighet for et lite friluftsbad ute i elva på Skamarken (dette tas opp i reguleringsplanen).



Tegning: Pål Bragen, Drammen kommune-Byplan

**”Kulturringen”**

## 8.5 TEMA - NÆRINGS LIV

### **Viktigste utfordringer og problemstillinger**

- *Rolledeling for områdene innenfor sentrumsplanen og hva slags næring passer hvor.*
- *Næringsliv sett i forhold til andre byfunksjoner og bylivet. Blandet arealformål på boligens eller næringens premisser? Særlig gjelder dette handel og restauranter, restauranter kontra boliger er en aktuell problemstilling.*

### **Sentrumsplanen tar opp**

- *Blandingsforholdet næring og bolig er gjennomgått med hensikt å finne nøkler som regulerer forholdet. Det foreslås områdebestemmelser for bar- og restaurantbransjen.*
- *Kommuneplanen åpner for visse typer handel i næringsområdene syd for Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Dette er fulgt opp i sentrumsplanen*

### **Kartvedlegg til dette temaet**

- *Serveringssteder,*
- *Butikker*
- *Økonomisk næringsklynge*

## **Innledning**

Drammen sentrum er både et handelssentrum, næringsentrum og et opplevelsessted, et sted å vokse opp og bo og en viktig arbeidsplass. Det er nettopp mangfoldet i funksjoner og folk som gjør byens sentrum til spennende steder. Men det gir også utfordringer da mangeartede funksjoner skal finne plass innenfor et lite område.

Drammen sentrum er sentrum både for kommunens ca 57 000 innbyggere og for et større omland. Tar vi med nabokommuner og handelsopplandet er det nærmere 150 000 som nå skal til Drammen sentrum når de skal til "byen". Videre er byen fylkeshovedstad. Derfor er utviklingen av sentrum viktig både for kommunen, regionen og fylket.

## **Bakgrunn**

### *Arbeidssted og bosted*

I grunnkretsområdene som dekker grensene til sentrumsplanen og litt utenfor, er det 5 742 bosatte mellom 16 og 79 år (Folke- og Boligtellingen 2001). Det er 3 365 sysselsatte mellom 16 og 74 år i samme området med bosted i kommunen (FoB 2001). Av de sysselsatte arbeidet 52 % i næringene varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet, samferdsel mv., 29 % jobbet i næringene offentlig forvaltning og annen tjenesteyting

### *Stigning av antall arbeidsplasser*

Antall arbeidsplasser steg i årene 2000 – 2003, og den største stigningen har skjedd i offentlig forvaltning og annen tjenesteyting med 2 372 arbeidsplasser. Industri og bergverksdrift har sunket med omtrent 592 sysselsatte. Noe som bare bekrefter trenden fra siste halvdel av 1990-tallet der arbeidsplassene innen industri i løpet av fem år ble redusert med 1000.

De tjenesteytende næringene er den klart største bransjen mhp. antall ansatte. Bransjen fremmer også publikumstrafikk til sentrum og er som sådan viktig. Dette må også sees i sammenheng med de andre satellittsentrene / kjøpesentrene rundt byene.

Drammen kommune hadde i år 2003 en omsetning på 69 000 kr. per innbygger i detaljhandel. Dette er bak Skedsmo som har 102 000 kr. per innbygger og Tønsberg som har 89 000 kr. per innbygger. Likevel er Drammen foran Asker med 68 000 kr. per innbygger og Oslo med 66 000 kr. per innbygger. Øvre og Nedre Eiker, Kongsberg, Ringerike og Lier ligger bak Drammen. Drammens kjøpesentra ved Gulskogen, Magasinet og Torget Vest hadde i år 2003 en bruttoomsætning på 1297 mill. kr.. Av dette omsatte kjøpesentrene i sentrum, Torget Vest og Magasinet, for 681 mill. kr.. Dette er langt foran Krokstad Senter, omtrent på linje med Liertoppen og litt bak Buskerud Storsenter (727 mill. kr.).

### **Utfordringer**

Det finnes en rekke samlokaliserte bransjer innenfor sentrumsplanens avgrensning. For sentrumsplanens formål er det viktig å vite hvilke bransjer som kan *fremme/hemme byliv/boliv i sentrum*. Handelsstanden og bar- og restaurantbransjen i tillegg til kulturtilbudene kino og teater, og offentlig administrasjon fremstår som de bransjene som påvirker publikumstilstrømningen mest. I tillegg genererer bar- og restaurantbransjen støy og uro som passer best i rene senterområder, og ikke alltid i områder med blandede formål (bybebyggelse).

### ***Sentrum må gi gode utviklingsmuligheter for næringslivet generelt og handel og service spesielt***

Utvikling og tilpasning av handelsfunksjonene er nødvendig for enhver by. Detaljhandel og service er grunnleggende funksjoner for et vitalt og sterkt bysentrum, og er en av de viktigste årsaker til at folk reiser til sentrum. Sammen med de store kollektivterminalene er handlegater og kjøpesentra de største publikumsmagnetene i bykjernene. For å få en bærekraftig byutvikling er det nødvendig at sentrum trekker til seg sterke og mangfoldige handels- og servicebedrifter. For å oppnå dette må sentrum tilby de næringsdrivende lokalisering- og utviklingsmuligheter som gir minst like gode betingelser for lønnsom drift som andre steder i byregionen.

### ***Strategi for utvikling av et konkurransedyktig nærings- handels- og servicemiljø***

For å ivareta hensynet til en langsiktig, positiv utvikling av handel og service i sentrum, må kommunen og næringslivet sammen utvikle sentrum ut fra en bevisst idé om hvilke typer tjenester og opplevelser som skal være sentrums hovedprodukter og hvordan disse skal tilbys forbrukerne. Et godt handels- og servicemiljø øker verdien av sentrums andre goder, som arbeidsmiljø, omkringliggende boligområder, infrastruktur og kollektivtilbud, møteplasser og kulturtilbud. På samme måte gir en positiv utvikling av de andre sentrumsfunksjonene positive bidrag til handels- og servicemiljøets attraktivitet.

### ***Næringsklynger***

Innenfor sentrum er det sammenhopning av ulike bransjer, næringsklynger. Det må oppfylles tre betingelser for at disse bransjene kan kalles innovative klynger. Bransjer som naturlig samlokaliserte til samme geografiske område, må også ha samarbeidsrelasjoner med hverandre for å kunne kalles klynger. Innovative klynger samarbeider i tillegg med det offentlige og kunnskapsinstitusjoner for systematisk kunnskapsforedling rettet mot produktutvikling.

Innenfor sentrum må vi også ha en fokus på å tilrettelegge for eventuelle næringsklynger, som man eksempelvis har gjort for restaurantbransjen på Torget.

### ***Kommersiell lønnsomhet er en forutsetning***

Følgende nøkkelegenskaper er viktige for å få til attraktive handels- og servicemiljøer:



- Konsentrert; tett mellom butikkene.
- Både flere butikker i samme bransje og en variert og riktig sammensetning; «rasjonell bransjemiks».
- God tilgjengelighet og lettvinnt atkomst for alle bybrukere, uansett hvilket framkomstmiddel de bruker.
- Sikkert, trygt og rent.
- Oversiktlig med inspirerende og identitetskapende offentlige rom.
- God, entydig informasjon om varetilbud, åpningstider, servicetilbud, parkering, kollektivtilbud, osv.
- Trivselselementer som sitteplasser, møtesteder, beplantninger, utsmykning, varedemonstrasjoner, opptredener, toaletter, stellerom og lekerom for barn.

I tillegg kan sentrum, som ingen andre steder i byregionen, tilby samspill med serveringssteder, kino, andre kultur- og opplevelsestilbud – i det hele tatt alt som gjør det mulig å kombinere handle- eller servicebesøkene med andre gjøremål og rekreasjon, spesielt mulighetene til å se og oppleve andre mennesker i et pulserende byliv.

Sett fra de næringsdrivendes side er dessuten følgende faktorer særlig viktige:

- Sterk profilering, ofte vil det være en nasjonal profilering av en kjede.
- Sterk identitet for stedet næringsvirksomheten eller kjøpesenteret / butikken ligger i.
- Rasjonelt mønster for kundestrømmer.
- God tilgjengelighet for vareleveranser.
- Fleksibilitet, med mulighet for endringer og utvidelser.
- Trygge arbeidsforhold for de ansatte.
- Velorganisert driftssamarbeide med andre forretninger og med offentlige myndigheter.
- Parkering er et eget tema i sentrumsplanen og er omtalt i et annet kapittel.

## 8.6 TEMA - TRAFIKK OG GATEBRUK

### **Viktigste utfordringer og problemstillinger**

- *Forholdet mellom kjørende, gående og syklende, prioritere myke trafikkanter.*
- *Fortausvarme - omfang.*
- *Inndeling av gatenettet.*
- *Styring av krav til støyisolering og luftkvalitet basert på inndelingen av gatenettet.*
- *Ombygging/utvidelse av gågatenettet – sildregater.*
- *Fastsette areal til dagens p-hus, utvidelse av dagens p-hus og evt. nye p-hus.*

### **Forslag og løsninger som legges fram**

- *Fastlegging av gatehierarkiet*
- *Retningslinjer for utforming av gatene*

### **Kartvedlegg til dette temaet**

- *Framtidig gatehierarki*
- *Parkeringsstruktur*

## **1.1 BAKGRUNN / FORUTSETNINGER**

Veipakken legger grunnlaget for at gatenettet på Bragernes og Strømsø kan formes som lokalgater som betjener sentrumsfunksjonene i større grad enn tidligere da europaveiene skar rett gjennom sentrum.

Kommunedelplan Bragernes gatebruk/etterbruk var en oppfølging av Veipakke Drammen, og ble vedtatt av bystyret 27.10.1998. Kommunedelplanen omfatter et område som er mindre enn sentrumsplanens avgrensning, og legger rammer for utforming og bruk av gatenettet på Bragernes etter at sentrumsringen er på plass. Arbeidet med ombyggingen av gatenettet startet i 2001 og forventes avsluttet i 2004. Da vil de viktigste langgatene (Engene / Hauges gate, Strandgatene og Strandveiene) og tverrgatene Prins Oscars gate, Erik Børresens gate og St. Olavs gate stort sett være ferdig ombygget. Det som vil gjenstå etter 2004 er mer perifere deler av Engene / Hauges gate, Losjeplassen og Grev Wedels plass.

Kommunedelplan Strømsø gatebruk ble vedtatt av bystyret 22.06.2004. Kommunedelplanen dekker et område som er større enn sentrumsplanens avgrensning på Strømsø. Kommunedelplanen legger til rette for en utvikling av gatenettet på Strømsø som er i tråd med intensjonene i Veipakke Drammen og Kommunedelplan Bragernes gatebruk/etterbruk. Kommunedelplan Strømsø gatebruk består av et plankart som fastsetter med juridisk virkning hovedinndelingen i gate- og veistrukturen, fastsetter hovedsykkelårer og viktige 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.

Temaet trafikk og gatebruk i sentrumsplanen er ikke ment som erstatning for kommunedelplanene for gatebruk på Bragernes og Strømsø. Sentrumsplanen tar opp i seg de overordnede intensjonene og målsetningene i gatebruksplanene, og utdyper og legger til der det er behov for dette.

### **SENTRUMSTRAFIKKEN - HVILKE MULIGHETER SOM ER OPPSTÅTT ETTER OMLEGGING AV HOVEDVEINETTET**

Med gjennomføring av Veipakke Drammen har byen fått en unik sjanse til å etablere et sentrum for sine innbyggere med kun sentrumsrettet trafikk. Med en satsing på kollektivtrafikk, sykkelbruk og bysykler som private sykler vil støy og luftforurensningsnivået kunne holdes lavt. Med større tilgjengelighet for fotgjengere på tvers av elven – Øvre Sund bru og gangbru til Grønland – og varmekabler i fortau i stor utstrekning - blir sentrum vesentlig bedre tilgjengelig for fotgjengere i alle sesonger – også vinterstid.

Det er av stor betydning for byen at biltrafikken holdes på et lavt nivå i sentrumsgatene. Drammen har gjennom gjennomføring av Veipakka fått en unik sjanse til å kunne redusere bilkjøring i sentrum til et minimum. Det betyr at bybrua etter hvert kan stenges for annen biltrafikk enn kollektivtrafikk og utrykning. Det må satses på kollektivtrafikk i betydelig høyere grad enn i dag for å kunne redusere behovet for privatbilkjøring til sentrum.

Utfordringene framover er:

- Bybrua
- fullført Kreftings gate og Øvre Sund bru
- Forlengelsen av Colletts gate

Formatert: Punktmerking og nummerering

- Utvidelse av Bjørnstjerne Bjørnsons gate til 4 felts allégate
- ~~1.3.~~ Fullverdig kryss på Rundtom

Formatert: Punktmerking og nummerering

## **SAMMENHENG AREALBRUK / FUNKSJONER OG TRAFIKK / BETJENING**

### Byen er en god idé!

Ved en tett måte å leve på kan mange miljøproblemer løses samlet. Vannforsyning, kloakkrensning og avfallshåndtering kan organiseres effektivt. Arealforbruket til byboerne er lite og avstanden kort til arbeidsplasser og ulike serviceinstitusjoner. Ved å bygge videre på noe som allerede er etablert, kan store ressurser spares. Byenes utslipp og arealbruk blir relativt små per person.

### Byene skaper utfordringer!

Byene våre kan få et bedre miljø. I dag fungerer ikke transportsystemet og de økologiske kretsløpene tilfredsstillende, verken i forhold til befolkningens behov eller av hensyn til miljøet. Endringer som har skjedd i byene våre skaper nye utfordringer. Et eksempel er at for hundre år siden fikk byene 90 % av varer og ressurser fra det nære omlandet, mens de i dag forsynes med 10 % derfra. Det betyr at transportbehovet til og fra byene har økt og at det forbrukes store arealer for å tilfredsstille behovet for varer og energi.

## **1.4.KOLLEKTIVTRAFIKK I SENTRUM**

De viktigste suksesskriteriene for fortsatt å lykkes med kollektivtransport innenfor området og - inn til - ut av sentrum er

- holdeplasser lokalisert midt i sentrum og nær gågatene
- god framkommelighet i sentrum og på resten av veinettet
- hurtig påstigning
- liten konkurranse fra parkeringshus og parkeringsplasser
- konsentrasjon av funksjoner / arealbruk
- god tilgjengelighet for gående til holdeplassene
- leskur med god informasjon på holdeplassene
- universell tilgjengelighet på alle holdeplasser
- godt vedlikehold av holdeplasser
- prioritere holdeplasser og kollektivtraseer vinterstid

Drammen har som by en unik situasjon med 3 jernbanestasjoner innenfor rekkevidde av sentrum og bebyggelsen i dalbunnen. Jernbanetrafikken vil derfor være en ryggrad i utviklingen av kollektivtrafikken. Tilrettelegging for dette må tillegges stor vekt.

Formatert: Punktmerking og nummerering

## **1.5.FORHOLDET MELLOM KJØRENDE, SYKLENDE OG GÅENDE**

Viktige stikkord for gode forhold for gående:

- Nettverk av tilbud
- Forbindelser over elva
- Framkommelighet sommerstid
- Framkommelighet vinterstid (brøyting, rydding av snø, fortausvarme, politivedtektene)
- Trafikksikkerhet

Viktige stikkord for syklende:

- Sammenhengende nettverk av gode sykkeltraséer

Formatert: Punktmerking og nummerering

- Gode muligheter for parkering av sykkelen
- Trafikksikkerhet

Viktige stikkord for gode forhold for kjørende:

- Lettfattelig trafikkbilde (toveistrafikk i alle gater)
- Framkommelighet sommerstid
- Framkommelighet vinterstid (brøyting)
- Trafikksikkerhet
- Sakte fart

## **GÅENDE**

### **Levende by**

Bylivet er helt avhengig av fotgjengere, biler alene skaper i liten grad positivt liv. Folk skaper flere folk, et menneske vil naturlig oppsøke steder der det allerede er andre mennesker.

Gående skaper også sosial kontroll i langt større grad enn en passerende bil, det er tryggere å bevege seg og oppholde seg der det er andre mennesker.

### **Gange som transportmåte**

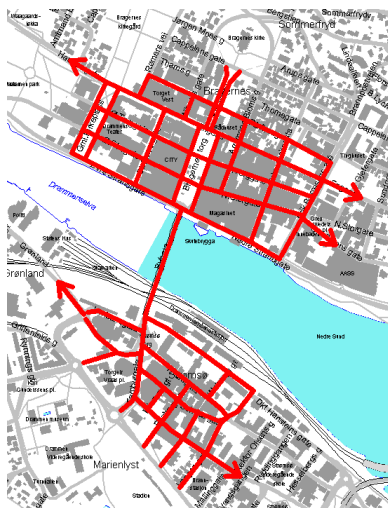
Gange er den mest grunnleggende transportmåten som alle andre transportmåter er avhengige av. Vi går til og fra målpunkt, men vi er også gående i forbindelse med andre transportmåter. Skal vi kjøre, må vi likevel gå til og fra parkeringsplassen. Skal vi ta buss og tog, må vi gå til og fra holdeplass og stasjon. Selv når vi sykler, må vi gå noen meter til og fra sykkelen.

For å fremme gange som en effektiv transportmåte, må det være mange alternative ruter som gjør at hver enkelt kan velge den ruten som føles naturlig. Det må være snarveier og mange kryss der det er mulig å velge retning. Et område må ha mange inn- og utganger, ikke lukkes inne. Store slynger der man tvinges til å gå en omvei, føles kunstig og avvisende. Blindveier må unngås. For Drammen er spesielt viktig med mange og gode forbindelser over elven.

Rutene må være lett framkommelige. Dette innebærer at underlaget er noenlunde jevnt, uten store høydeforskjeller. I en bygate betyr dette i praksis at det må være asfalterte eller

hellebelagte fortau og gangsoner, og at det er nedsenket kantstein på alle gatehjørner.

Gangforbindelsene til/fra bussholdeplassene må være gode.



### **Fortausvarme (snøsmelteanlegg)**

I deler av sentrum er det lagt snøsmelteanlegg i fortauene. Kommunen kan i dag ikke pålegge gårdeierne å investere i og drifte anleggene på fortau langs sine eiendommer. I praksis har kommunen vært en sterk pådriver for å få gårdeierne til å ta dette ansvaret.

Fortausvarme har sine klare fordeler med tanke på drift, framkommelighet og sikkerhet for alle typer myke trafikanter. Dette er i tråd med intensjonen om universell utforming. Man slipper også skader etter brøyting som kan være så kostbare å reparere at dette ikke blir gjort.

Men det innebærer også noen ulemper. Selve investeringen er en liten andel av totalkostnaden når det bygges nye fortau eller gågater renoveres, men driftskostnadene kan være merkbare for særlig mindre gårdeiere. I tillegg kommer det miljømessige aspektet, med bruk av ikke-fornybar energi til slik oppvarming og fjerning av snø og is

Det er likevel riktig å prioritere fortausvarme for de mest sentrale deler av Drammen. Skissen viser hvilke områder og strekninger man bør tilstrebe å etablere fortausvarme. I tillegg bør det prioriteres å forlenge dette nettet gjennom Øvre Torggate – Øvre Storgate til det møter den nye gangbrua over til Grønland.

### **SYKLENDE**

Det arbeides for tiden med ”Kommunedelplan for sykkel”, antatt vedtak i bystyret høsten 2004.

Suksesskriterier for økt sykkelbruk er et sammenhengende nettverk av gode sykkeltraséer med oversiktlig og god skilting samt riktig plassert, godt utformet og tilstrekkelig sykkelparkering.

### **Hovedsykkeltraséer**

I 1993 ble Sykkelbyen Drammen / Hovedplan for sykkelveinettet vedtatt som en del av Vegpakke Drammen. Hovedsykkeltraseene er bestemt gjennom denne planen. Traseéene danner et nettverk der det skal legges spesielt til rette for syklister. Innenfor sentrumsplanens begrensning er hovedprinsippet at syklistene sykler i blandet trafikk med motorkjøretøy, eller blandet med gående i gågatene. Det er i liten grad bygget separate anlegg for syklistene, men rutene er godt merket. *Hovedsykkeltraseéene i sentrum er delvis ferdig utbygget, men dessverre gjenstår det en del kritiske lenker og uløste problemer. Blant disse er Bybrua, koblinger over Bragernes torg, gjennom Drammen Park, over Strømsø torg, langs jernbanen og på Union/Grønland. Dette følges ikke opp gjennom sentrumsplanen, men tas som en del av den kommende ”Kommunedelplan for sykkel”.*

Andre viktige stikkord er:

- Bysykler
- Gateparkering for sykkel
- Sykkelparkering ved større målpunkt
- Sykkelparkering i parkeringshus
- Krav til privat sykkelparkering

## **1.6. GATEHIERARKI**

### **Fjernveier**

Fjernveier er veier som ikke forholder seg til Drammen sentrum, men som betjener trafikk utover kommunegrensene og fylkesgrensene. Innenfor sentrumsplanens begrensning har Drammen få fjernveier. Motorveibrua og Bangeløkkakrysset henvender seg i liten grad til sentrumsfunksjon.

### **Hovedveier/gater**

Hovedgater i Drammen er i sentrum synonymt med sentrumsringen.

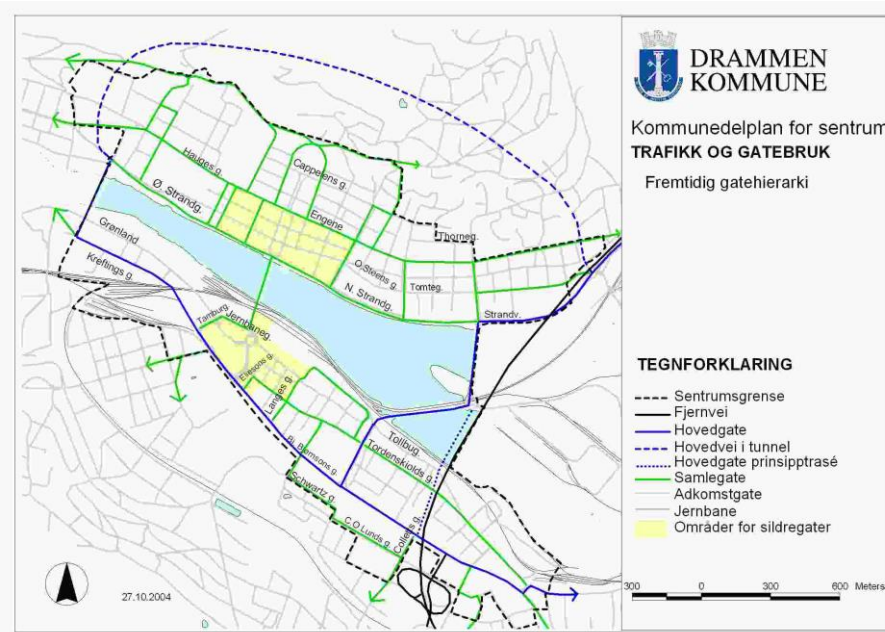
Formatert: Punktmerking og nummerering

- Hovedgater er beregnet på store trafikkmengder, fra ca. 5000 biler pr døgn og oppover. Byggeprosjekter langs hovedgatene må ta høyde for dette. Det bør vurderes å bruke næringsbygg som skjerm mellom hovedgate og boligbygg.
- Langs alle hovedgatene bør det ved nybygging / ombygging settes strenge krav til støyskjermer / fasadeisolering og luftinntak til bygninger.
- Hovedgatene innenfor sentrumsplanens avgrensning må få tosidig fortau med fortausvarme eller separat gang/sykel-vei, gatene utformes som bygater.
- Gatebredden tilpasses et hastighetsnivå rundt 50 km/t.

### Samlegater

Samlegater er de viktigste forbindelser innenfor bydeler.

- I samlegatene kan trafikkmengden variere fra ca. 1000 biler pr døgn og oppover til ca 10.000 biler pr døgn. Dersom trafikkmengden øker utover det akseptable, bør det vurderes å sette inn virkemidler for å dempe trafikken.
- Langs alle samlegatene bør det ved nybygging / ombygging settes strenge krav til støyskjermer / fasadeisolering og luftinntak til bygninger.
- Samlegatene innenfor sentrumsplanens avgrensning bør utformes som bygater med tilpassede bredder, tosidig fortau med fortausvarme, gatene bør få fartsgrense 40 km/t.



### Adkomstgater

Gater som i kartskissene over ikke er vist som fjernvei, hovedgate eller samlegate, er enten adkomstgater eller gågater.

Adkomstveier/gater har primært adkomstfunksjon (til boliger, forretninger o.l.), og er godt egnet til sykkeltrafikk.

- I adkomstgatene kan trafikkmengden variere fra ca. 100 biler pr døgn og oppover til ca 3000 biler pr døgn. Dersom trafikkmengden øker utover det akseptable, bør det vurderes å sette inn virkemidler for å dempe trafikken.
- Langs adkomstgatene bør krav til støyskjermer / fasadeisolering og luftinntak til bygninger ved nybygging / ombygging vurderes i hvert enkelt tilfelle.
- Adkomstgatene innenfor sentrumsplanens avgrensning bør utformes som bygater med tilpassede bredder og fortau, gatene bør få fartsgrense 30 km/t.

## 1.7. GÅGATENES UTSTREKNING / SILDREGATER / SMUG OG GANGER

Formatert: Punktmerking og nummerering

### Forslag i sentrumsplanen - Sildregater

Den indre sonen av sentrum har per i dag ikke nok målpunkt og funksjoner i 1. etasje til at gågatenettet fungerer fullt ut tilfredsstillende. I enkelte av dagens gågater har det fra gårdeierne vært etterlyst en tilbakeføring til vanlige kjøregater. På den annen side er det viktig å "frede" en indre sone slik at de myke trafikantene får en rolig sone skjermet for biltrafikk. Samtidig er flere av disse gatene hovedsykkeltraséer, og her må det legges spesielt til rette for syklistene.



Det framtidige "myke gatenettet" bør utformes som sildregater. Dette innebærer en utvidelse av gågatenettet og en videreutvikling av utformingen slik at gatene kan brukes fleksibelt. Gatene kan formes med Øvre Torggate som mal. Det må brukes materialer av beste kvalitet som angir kjøreareal, sykkelareal og gangareal, men uten nivåforskjeller. Dersom det i kortere eller lengre perioder tillates kjøring i disse gatene, vil og må dette skje på de gående og sykklendes premisser.

## 1.8. Parkeringsstruktur

Formatert: Punktmerking og nummerering

Parkering innefor sentrumsplanens avgrensning skjer på gateplan (offentlig tilgjengelig), i parkeringshus (offentlig tilgjengelig), på rivningstomter (både offentlig tilgjengelig og reservert) og ved privat parkering i gårdsrom og kjellere. I en telling foretatt i 1999 viste det seg at det under halvparten av parkeringsplassene i sentrum var offentlig tilgjengelig, ca 2700 av i alt 5700 registrerte parkeringsplasser. I tillegg til dette tallet kommer privat parkering i kjellere.

### Gateparkering

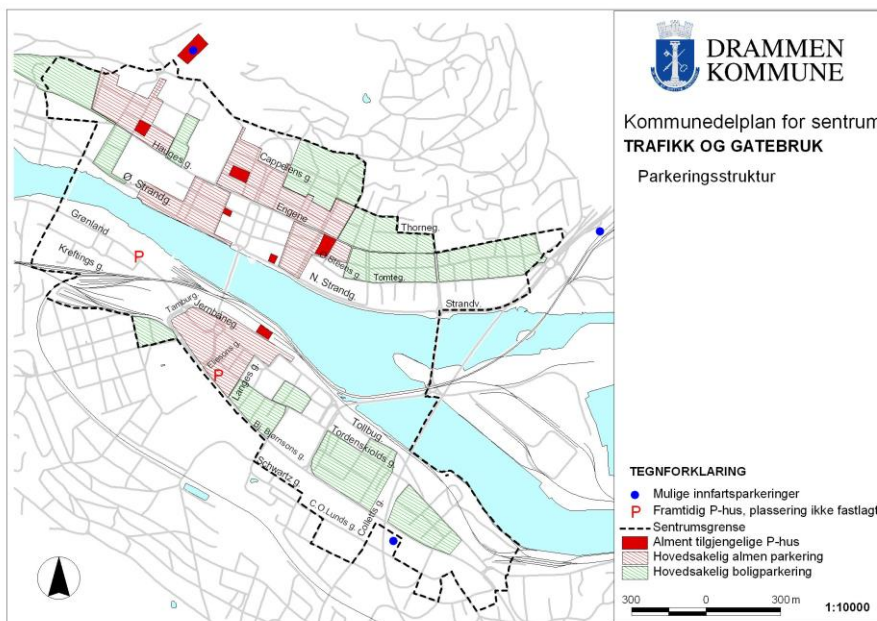
Gateparkering skal i hovedsak skje i adkomstgater. Gateparkering kan også skje i samlegater der det legges spesielt tilrette for dette. Det er i dag ca 374 plasser på gategrunn på Bragernes og ca. 100 plasser på gategrunn på Strømsø, i tillegg kommer andre åpne plasser.

### Allmenne formål

- gateparkeringen skal være tilgjengelig for alle grupper
- parkeringsplassene kan være
  - tidsbegrenset avgiftsparkering
  - tidsbegrenset uten avgift
  - uten begrensninger
- fordelingen mellom de forskjellige typer gateparkering kan justeres til en hver tid

### Boligformål

- gateparkeringen skal i hovedsak forbeholdes beboere i nærområdet, med muligheter også for besøkende og lokalt næringsliv



### Boligsoneparkering

Boligsoneparkering er en spesiell parkeringsordning for områder hvor

- eiendommer ikke har nødvendig antall parkeringsplasser på egen eller leid grunn
- det er vanskelig å parkere gata for bosatte og næringsdrivende som følge av stort omfang av fremmedparkering (f.eks. arbeidsreiseparkering)
- fremmed trafikk til/fra og på leting etter ledig parkeringsplass reduserer trafiksikkerhet og miljø

For at boligsoneparkering skal kunne etableres kreves det at kommunen

- fastsetter forskrift som angir hvordan ordningen skal virke
- utarbeider skiltplaner og får skiltmyndighetens vedtak på disse
- tilrettelegger parkeringstilbud for besøkende i områder med boligsoneparkering
- etablerer ordninger for administrasjon og drift av ordningen
- innkrever avgift
- sørger for tilgjengelige parkeringsplasser (f.eks. intensivt brøyting/snørydding)
- håndhever ordningen



I Drammen har det vært utredet en boligsoneparkering for Nybyen, men med regler og forskrifter som kan gjelde for alle bydeler som kan være aktuelle. Bystyrekomiteé for byutvikling avviste 05.06.2003 en slik ordning for Nybyen. Bystyrekomiteéen ba om at det ble utredet en enklere form for boligsoneparkering, og at dette ble prøvd ut i sentrale deler av Bragernes.

Basert på plankartet kan det virke naturlig at områder som er definert som ”Bybebyggelse (blandet formål)” er de områdene der en boligsoneparkering kan være nødvendig på sikt. Dette er sentrumsnære boligområder med innslag av næringsliv, og dermed typiske områder der beboerne vil føle at fremmedparkering kan være et problem.

### **Nye parkeringshus**

#### *Sentrale parkeringshus*

Nye parkeringshus som skal betjene de mest sentrale delene av sentrum bør (som dagens p-hus) ligge 100 – 200 m fra byaksen og i tilknytning til samlegate. For å ikke bli en konkurrent til kollektivtrafikktilbudet bør de ligge 300 m fra Bragernes og Strømsø torg. På Bragernes er det ingen konkrete plasseringer av sentrale parkeringshus som peker seg ut, kommunen har ingen ledige tomter som vil egne seg til et slikt formål. Det vil likevel være rom for 1-2 parkeringshus i tillegg til eksisterende, men plasseringen er avhengig av private initiativ. *Det er derfor ikke grunnlag til å båndlegge arealer til nye parkeringshus på Bragernes gjennom sentrumsplanen. Men det bør vurderes å båndlegge dagens p-hus samt gi mulighet for en utvidelse av Grev Wedel p-hus. Kommunen bør ikke jobbe aktivt for å bygge nye parkeringshus i Bragernes sentrum, men kan vurdere å samarbeide med private initiativtagere. Det bør i tillegg vurderes å legge til rette for sykkelparkering og HC-parkering i eksisterende og framtidige parkeringshus.*

På Strømsø er det ledig areal i Tordenskiolds gate 4 (parkeringsplassen bak Shell). Her er det utarbeidet et forprosjekt på både parkeringskjeller og parkeringshus som skal betjene Strømsø sentrum og Marienlystområdet inklusiv nytt bad. Dette forprosjektet viser at det per i dag ikke er lønnsomt i et parkeringshus, med dagens avgiftsnivå vil anlegget gå med et årlig underskudd på 2-5 millioner kroner. Men tomten er i kommunal eie og vil ligge som en framtidig mulighet for parkeringshus. *Denne tomten må båndlegges til formålet gjennom sentrumsplanen.*

### **Innfartsparkering**

I en by av Drammens størrelse og geografiske plassering kan det finnes 2 ulike nivåer av innfartsparkering.

#### *Innfart fra Drammen til Oslo*

Fra Kommuneplanen: Det er i dag ikke innfartsparkeringsanlegg med god kollektivdekning for reiser til Drammen sentrum. Derimot er det mange innfartsparkeringsplasser for reiser til Oslo sentrum – i Drammen sentrum. Disse plassene tjener miljøet i Oslo sentrum på bekostning av miljøet i Drammen sentrum. Dette er ikke i tråd med framtidvisjonen om Drammen sentrum som attraktiv for gående, syklende og kollektivtrafikanter.

#### *Innfart fra ytre bydeler inn til sentrum*

Så lenge det finnes et tilstrekkelig antall parkeringsplasser i sentrum og det ikke legges noen restriksjoner på personbiltrafikk inn mot sentrum, vil det ikke ha noen hensikt å etablere en slik ordning i Drammen. Dersom det i framtiden skulle være aktuelt, er aktuelle områder på

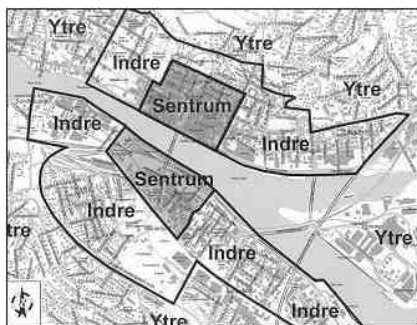
Brakerøya, under motorveibrua ved Bjørnstjerne Bjørnsons gate og på Grønland/Sundland. Mot Åssiden er det ingen områder som peker seg ut innenfor en rimelig avstand fra sentrum.

### Parkeringsvedtekter

Bystyret vedtok 27.08.2002 vedtekter til plan- og bygningslovens § 69 med krav til biloppstillingsplasser og sykkelparkering. Vedtektene ble stadfestet av Kommunal- og regionaldepartementet 06.05.2003.

For boligformål gjelder følgende krav:

Boenhetens størrelse	Bil			Sykkel alle soner
	Sentrum	Indre sone	Ytre sone	
1-2 rom	1,0	1,0	1,5	1,0
3 rom	1,0	1,0	2,0	2,0
4+ rom	1,0	2,0	3,0	3,0



Gjennom plansaksbehandling og byggesaksbehandling har det vist seg at kravene evt. burde kunne vært vurdert for enkelte boligtyper. Det foreslås likevel ikke en endring gjennom sentrumsplanen. En evt. revisjon av parkeringsvedtektene bør tas gjennom revisjon av kommuneplanens arealdel.

### 1.9 Trafikksikkerhet – generelt, på skoleveier, i boligområder

Suksesskriteriene for et trafikksikkert sentrum er:

- ♦ Smalere gater
- ♦ Brede fortau
- ♦ Fortausvarme – bedre snørydding av fortau
- ♦ Lavere hastigheter
- ♦ Toveiskjøring
- ♦ Færre biler
- ♦ Mindre tungtransport
- ♦ Flere gangfelt
- ♦ Sykkelanlegg, tydeliggjøring av sykkeltrafikk
- ♦ Trygging av kryss og overganger for syklister

Formatert: Punktmerking og nummerering

## 8.7 TEMA : MILJØ OG SAMFUNNSSIKKERHET

### Viktigste utfordringer og problemstillinger

- Trafikkstøy er en uunngåelig problemstilling knyttet til enhver moderne byutvikling. Selv om gjennomfartstrafikken er lagt utenom sentrum i Drammen, vil støy fra lokaltrafikken fortsatt være et problem.
- Drammen sentrum har problemer med luftkvaliteten til visse tider om vinteren og tidlig om våren. Dette skyldes først og fremst biltrafikk og vedfyring.

- *Drammen sentrum ligger utsatt for oversvømmelse ved kombinasjonen flom i Drammenselva og springflo.*
- *Deler av Bragernes ligger i et kvikkleireområde, med potensiell rasfare. Manglende sikring av byggeområder kan i verste fall gi leirskred, med potensiale for tap av liv og store materielle verdier.*
- *Trygt bysamfunn og utvikling av gode nærmiljøer.*
- *Bidra til å oppfylle målsettinger om redusert energiforbruk og klimagassutslipp.*

#### **Sentrumsplanen tar opp**

- *Bestemmelser som skal sikre at boliger og annen virksomhet i sentrum gis tilfredsstillende miljøforhold, spesielt knyttet til støy, og er sikre mot flom- og rasfare. Bestemmelsene er knyttet opp mot nasjonale miljønormer.*
- *Når det gjelder løsninger innen støy og luftforurensning vises det også til tema "trafikk og gatebruk", ettersom trafikk utgjør hovedkilden til disse problemene.*
- *Noen retningslinjer for utforming med hensyn på trygghet i de offentlige rom*
- *Kartvedlegg til dette temaet*

#### **Flomsonkart**

- *Grunnforhold*
  - *Kvikkleire på Bragernes*
- 

## **STØY**

Vi kan grovt sett se for oss 3 måter å redusere støyproblemene i sentrum:

- Redusere støykildene. I sentrumsplanen vil det i praksis si trafikkreduksjon eller støyreducerende tiltak som bl.a. lavere fartsgrenser og støysvake veidekker.
- Omfordele støykildene (= trafikk) vekk fra støyfølsom arealbruk.
- Bebyggelse utformes slik at støy utgjør et minst mulig problem for bomiljøet

Alle de 3 strategiene må brukes i sentrum. Veksten i sentrum vil nødvendigvis føre til økt behov for transport av folk og varer til og fra sentrum. Vi har relativt god oversikt over trafikk og støyinnivå på riks- og fylkesveinettet, men dårlig oversikt over det kommunale veinettet. Drammens nye hovedveinett har løst endel av støyproblemene på Bragernes, men sentrumsrettet trafikk og annen lokal trafikk er fremdeles høy.

På Strømsø går hovedgatene (sentrumsringen og Bjørnstjerne Bjørnsons gate) i åpen trasé, noe som utgjør et betydelig miljøproblem. I sentrum ønsker en i utgangspunktet å løse støyproblemer med fasadetiltak fremfor støyskjermer, og dette er også det eneste mulige når fasaden ligger til fortau. Langs hovedgatene, med årsdøgntrafikk på over 15000, må imidlertid skjermer vurderes der dette er mulig, slik at omliggende bebyggelse får uteoppholdsarealer med akseptabelt støyinnivå. Det må stilles strenge krav til utforming av støyskjermer i området, med vekt på variasjon, og materialbruk tilpasset omgivelsene. Parallellgatene til sentrumsringen (Tordenskiolds gate og Tollbugata) har også høy trafikk og høyt støyinnivå. Her er det planlagt gatebrukstiltak (gjennom gatebruksplan for Strømsø) som vil bedre trafikk- og miljøforholdene langs disse gatene. Det er en forutsetning for gatebruksplanen at Bjørnstjerne Bjørnsons gate kapasitetsutvides til 4 felt.

I forslaget til planbestemmelser er det lagt vekt på at alle boliger skal ha tilfredsstillende støyforhold og luftkvalitet innendørs, og at det skal være tilgang til uteområder med tilfredsstillende støyforhold. Det må tas utgangspunkt i den funksjonsfordeling veinettet vil ha etter at sentrumsringen og gatebruksplanene er gjennomført. Dette er mer hensiktsmessig og

fremtidsrettet enn å ta utgangspunkt i det trafikknivået de ulike gatene har i dag. Erfaringer tilsier at boliger lokalisert ved hovedgate og samlegate må utformes særskilt for å unngå støyproblemer. Det må stilles særskilte krav til ventilasjon, og slike leiligheter skal være gjennomgående, slik at de har minst en støysvak side. Dette gjør det f.eks. mulig å lufte, og å ha soverom på støysvak side.

Vifter fra ventilasjons- og kjøleanlegg kan erfaringsmessig utgjøre et støyproblem, hvis det ikke er hensyntatt tidlig i planleggingen av bygg. Med riktig dimensjonering av vifter og god plassering, evt. skjerming, kan dette problemet unngås. I forslaget til planbestemmelser sies det at viftestøy o.l. skal vurderes særskilt. Med gode vurderinger og enkle avbøtende tiltak bør en kunne unngå støyproblemer i etterkant.

Grøntområders funksjonalitet er avhengig av gode støyforhold. SFTs forslag til nye nasjonale støyretningslinjer omhandler også "stille områder". Av eksisterende grøntområder innen sentrumsplanen bør de to kirkegårdene og Drammen park forvaltes som "stille områder". Deler av disse parkområdene ligger over støyverdiene i dag. Planbestemmelsen sikter på å unngå at ny støyende virksomhet forverrer støyforholdene i grøntområdene. Det tas sikte på at 2 av de nye parkområdene på Strømsø Skamarkparken og deler av Jernbaneparken også kan forvaltes som "stille områder". Her må det imidlertid gjøres en vurdering av i hvilken grad dette er mulig og ønskelig med bruk av lav støyskjerming (1-1 ½ m) mot jernbanen.

Det er definert en "skjenkering" i senterområdet i indre sentrum. I denne sonen må det påregnes endel støy fra serveringssteder, spesielt om natten. Boliger i denne sonen må innordnes dette, og tilpasses slik at konflikter knyttet til nattestøy blir minimert. Det stilles derfor strenge krav til støyisolasjon og ventilasjon dersom det skal bygges boliger i denne sonen, for å unngå at søvn blir forstyrret av nattestøy.

## **LUFTKVALITET**

Ren luft oppfattes av de fleste som en meget viktig miljøkvalitet. Veitrafikk og vedfyring er de viktigste kildene til luftforurensning i Drammen. Veitrafikken gir de mest konsentrerte problemene nær hovedveiene, mens fyring først og fremst bidrar til høyere bakgrunnsnivå av svevestøv. Problemer med luftkvaliteten opptrer derfor i hovedsak på de samme områder som har mye veitrafikkstøy.

Målinger av luftkvaliteten i Drammen 1995-2003 viser at konsentrasjonene av nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) og svevestøv (PM<sub>10</sub>) kommer over helsemessige vurderingsstærker flere ganger årlig. Disse episodene forekommer om vinteren og tidlig om våren. Måleseriene viser ingen tydelig endring for disse to komponentene (bakgrunnsnivå i byen) i perioden 1995-2003. Langs enkeltgater på Bragernes er nok situasjonen klart forbedret, men en har ikke sammenhengende måleserier på gatenivå. I perioden 1995-2003 har konsentrasjonene av benzen i bylufta blitt redusert med 80-90%. Dette skyldes først og fremst strengere krav til bensinkvalitet. Benzen utgjorde tidligere den sterkeste faktoren i.f.t. akutte lungerelaterte sykehusinnleggelse, men denne faktoren er altså kraftig redusert. Luftforurensning kan fremdeles utgjøre et helsemessig problem for folk med astma. For den øvrige befolkningen kan det mer være snakk om et ubehag. Mange sentrumsbeboere er også plaget av støv og skitt i form av nedstøving av klestørk, utemøbler etc.

Teknologiutvikling innen bilmotorer og vedfyringsteknologi vil fortsatt gi utslippsreduksjoner. Denne effekten kan raskt bli spist opp hvis trafikken øker. Den viktigste gjestående utfordringen er veistøv fra piggdekkslitasje. Utslipp fra vedfyring antas å bli redusert over tid, ettersom gamle vedovner erstattes med nye, rentbrennende ovner, og tildels

erstattes av annen oppvarming. Nye boliger i sentrum skal tilknyttes fjernvarme, slik at fyringsutslipp ikke skal utgjøre noe problem ved nye boliger. Fyring til forsyning av fjernvarmeanlegget er underlagt strenge utslippsregler, med jevnlig kontroll, i motsetning til privat fyring.

Luftkvalitetsproblemene opptrer i hovedsak i de samme områdene som støy er et problem. I plansammenheng er det lite håndterbart å sette planbestemmelser som relateres til beregnet eller målt luftkvalitet. I forbindelse med byggesaker nær høytrafikkerte veier blir det imidlertid satt krav om at ventilasjonsinnsug ikke skal være på trafikkert/forurenset side av bygningen. Uteoppholdsareal skal heller ikke ligge på denne siden, men langs høytrafikkerte gater vil dette allikevel være utelukket av støyhensyn. Statens helsetilsyns veileder 4-95 setter kvalitetskriterier for inneluft som skal oppfylles, og ventilasjonsanlegg må dimensjoneres i forhold til disse kravene.

#### **ANDRE LOKALE MILJØFAKTORER**

Det er registrert 3 lokaliteter med forurenset grunn / avfallsfyllinger innen sentrumsområdet. Slik grunn må ryddes opp/renses i forbindelse med nye utbyggingsprosjekt på området. Fylkesmannens miljøvernnavdeling bestemmer hvordan dette skal håndteres. Badevannskvaliteten i elva er av varierende kvalitet. Spesielt etter nedbør er vannkvaliteten dårlig. Dette skyldes både overflateavrenning og overløp i kloaknettet. Betydningen av rent badevann har økt med etableringen av elveparkene. Det er en forutsetning at vannkvalitet til bading, fiske og båtliv er god nok.

#### **ENERGIFORBRUK OG KLIMAGASSUTSLIPP**

Energi- og klimahandlingsplanen for Drammen, vedtatt 31.08.04, setter ambisiøse mål om lavere klimagassutslipp, og lavere og "renere" energiforbruk. Sentrumsplanen bygger opp om en tett samfunnsstruktur, der energibehovet til transport og oppvarming er redusert. Hele planområdet er omfattet av tilknytningsplikt til fjernvarme. Det innebærer at varmesystemet i nye bygg over 1000 m<sup>2</sup>, samt bygg over 1000 m<sup>2</sup> som rehabiliteres, skal tilknyttes fjernvarmenettet og klargjøres for fjernvarmeforsyning (= bygges med vannbåren varme). Fjernvarmen i Drammen fyres i hovedsak med bioenergi, som er en "klimanøytral" energikilde. Gjennom fjernvarmen oppnår man også å samle mange fyringsutslipp, og mulighet for bedre rensing av lokalt forurensende utslipp.

#### **FLOM**

Norges Vassdrags- og energidirektorat har gjort en flomsoneanalyse for Drammen. Denne viser at "200-årsflommen" gir en vannstand på kote 1,85 m i hele området nedenfor Øvre Sund. I planbestemmelsene skal det sikres at nye bygg ikke oppføres slik at de blir skadet ved "200-årsflommen". I tillegg opereres det med en sikkerhetsmargin på 30 cm. Sårbare installasjoner og bygningsdeler skal derfor ligge over kote 2,3 m. Småflommer knyttet til lokalt regnvær kan også utgjøre et problem. Dette berøres ikke nærmere i sentrumsplanen, men må løses gjennom dimensjonering av overvannsnett. Flomsonekart er vedlegg.

#### **RASFARE I KVIKKLEIREOMRÅDER**

Det er igangsatt et samarbeid med Norges Geologiske Institutt og Norges Vassdrags og Elektrisitetsdirektorat for å eliminere faren for slike hendelser..

## KRIMINALITETSFOREBYGGING

Utvikling av gode nærmiljøer kan bidra til å forebygge kriminalitet. Årsakene til kriminalitet handler likevel mer om mennesker og samfunn enn om det fysiske miljø. I et bysentrum vil det være en utfordring å skape et trygt miljø med lite kriminalitet, samtidig som alle grupper mennesker skal ha rett til opphold der. Vi ser for oss at sentrumsplanen kan bidra til kriminalitetsforebygging på følgende måter:

- Utvikle åpne, oversiktlige løsninger i det offentlige rom. Belysning er også viktig. Dette skal skape trygghet for alle brukergrupper.

Unngå segregering og "ghettodannelse" i byen. Slik utvikling er gjerne mer markant jo større en by er, men kan også være et problem med Drammens bystørrelse. Slik utvikling kan unngås ved å gjennomføre miljøtiltak i utsatte områder. Trafikksanering og etablering av grøntområder og er viktige eksempler på tiltak.

## 9. OMRÅDER

### Viktigste utfordringer og problemstillinger

- *Innenfor sentrumsplanens utstrekning kan det avgrenses områder med likeartede problemstillinger, eller områder som på annen måte henger sammen. En vurdering på områdenivå har vært et nødvendig grunnlag for utarbeiding av utviklingsstrategier, retningslinjer og bestemmelser.*

### Vedlegg til dette temaet

- *Bakgrunnsnotat - beskrivelsen av områdene.*

### Inndelingen i områder

Planområdet kan ses som underområder som det har vært naturlig å se i sammenheng. Dette ble studert gjennom et bakgrunnsnotat. Det ble valgt å ikke dele inn etter funksjoner, men heller se på det som omfattes som en slags "bydeler". I disse områdene finner vi ulike funksjoner og bebyggelsesmønstre, fra tett by til kvartalsbebyggelse med små bolighus. Områdeinndelingen var kun et arbeidsredskap for vurderinger, og ingen bydelsinndeling i praksis.

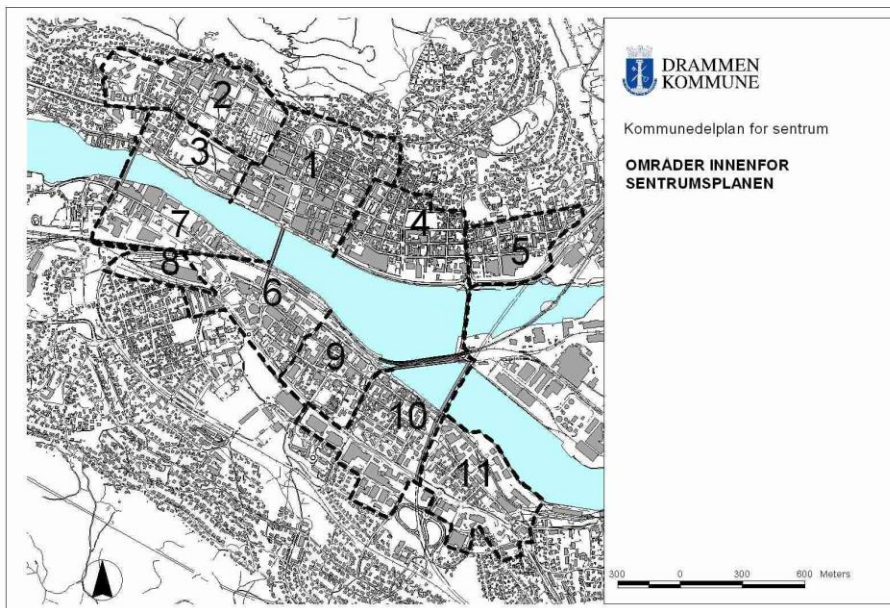
### Områdene ble beskrevet under deloverskriftene:

- Karakteristikk av området
- Hovedtrekk i utviklingen
- Styringsbehov og forslag for området
- Eksisterende vedtatte reguleringsplaner, planer som oppheves, planer som beholdes.

### Avgrensingen av områdene er vist på kartet

1. Bragernes sentrum
2. Bragernes, vest for Rømers vei
3. Bragernes, Drammen Park
4. Nedre Bragernes
5. Brakerøya
6. Strømsø sentrum
7. Grønland
8. Godsterminalen i Nybyen

9. Strømsø, Langesgate – Telthusgata
10. Strømsø, Telthusgata – E18
11. Nedre Strømsø, E18 - Rundtom



Det vises for øvrig til bakgrunnsnotatet ”Områdebeskrivelser”.

## 10. VEDTATTE REGULERINGSPLANER

### Viktigste utfordringer og problemstillinger

- En del eldre reguleringsplaner er uaktuelle, og er til hinder i sentrumsutviklingen, og i behandling av tiltak og byggesaker
- Disse planene oppheves gjennom sentrumsplanprosessen

### Hva ble gjort

- Alle vedtatte reguleringsplaner er gjennomgått med tanke på hvilke som fortsatt er aktuelle å beholde og legge til grunn i sentrumsplanen, og hvilke som foreslås opphevet.

### Vedlegg til dette temaet

- Liste over planer som beholdes / opphever er del av planmaterialet

### Forenkling av plansituasjonen

Det er totalt ca 90 gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet, fra stadfestet mellom 1910 og 2003. Svært mange av dem har utspilt sin rolle som styringsdokumenter, og er bare i veien for utviklingen.

Sentrumsplanen legger opp til en omfattende forenkling av plansituasjonen i sentrumsområdet. Samtlige reguleringsplaner er vurdert med hensyn til aktualitet og egnethet som fortsatt styringsverktøy.

**Vedtatte regulerings planer som er beholdt, typiske forhold:**

- Nyere vedtatte planer som har vært førende for utarbeidingen av sentrumsplanen.
- Eldre planer som i hovedtrekk er i samsvar med sentrumsplanen med hensyn til arealbruk, bebyggelsesmønster og byggehøyder. Der det er ulikheter gjelder sentrumsplanen foran.

**Vedtatte reguleringsplaner som oppheves, typiske forhold:**

- Planer for spesielle formål, som er gjennomført, og hvor planen ikke gir ønskede styringsrammer for videreutvikling av området / eiendommene.
- ”Saneringsplaner”, som forutsetter all bebyggelse revet, og ofte har detaljerte løsninger for indre gårdsrom, fellesatkomster og lignende. Disse planene er ofte fraveket, eller har hindret gradvis utbygging, og er ikke i samsvar med ønsket byutvikling.
- Rene gate- og trafikkplaner, som delvis er gjennomført eller ikke ønskelig å gjennomføre. Ofte detaljerte løsninger for inndeling i trafikkareal som ikke er aktuelle.
- Planer for arealformål som ikke er i samsvar med ønsket byutvikling, eksempel parkeringshus, rene næringsformål i blandingsområder, offentlige formål.
- Andre forhold som ikke er ønskelig å bygge videre på, eksempel bebyggelsesmønster, gateutvidelser.

**Forholdet til grunneiere og andre berørte**

De fleste av disse planene som oppheves inneholder ikke forhold som berører grunneieres eller naboers rettigheter og forventninger i særlig grad. De har allerede utspilt sin rolle som styringsinstrumenter og har i praksis vært fraveket tidligere. En del av dem har klart blitt sett på som å være til hinder for gjennomføring av ønskede prosjekter og har ført til omfattende og tidkrevende dispensasjonsprosesser. Det er i svært få tilfelle store avvik mellom disse planenes byggehøyder og utnyttelse og det som sentrumsplanen vil gi. Noen få planer har allikevel et slikt innhold at det ble vurdert som ønskelig og nødvendig å varsle direkte berørte rettighetshavere eller naboer om at planene oppheves og erstattes av sentrumsplanen.

**Prosess for oppheving av uaktuelle planer.**

Proessen for oppheving av reguleringsplanene er drøftet med fylkesmannens juridiske avdeling. I samsvar med dette ble det lagt opp en spesiell prosess ved det offentlige ettersynet som innebar at for de planer der vesentlige grunneierinteresser anses berørt ble grunneiere spesielt tilskrevet..

Alle vedtatte reguleringsplanene innenfor sentrumsplanen er listet opp i vedlegg til bestemmelsene. Her er angitt hvilke som beholdes og hvilke som oppheves. For planer som oppheves er det også i stikkordsform listet opp grunnene til at planen oppheves.



## 11. OVERSIKT KARTVEDLEGG

### KARTVEDLEGG / ILLUSTRASJONER TIL TEMAENE I BESKRIVELSEN

1. Byrom og grøntstruktur
2. Bygningsmiljø og kulturminner - bevaringsområder
3. Oversiktsbilder – illustrasjon til utbyggingspotensiale
4. ”Kulturringen”
5. Næring - serveringsstedenes lokalisering
6. Næring – butikkenes lokalisering
7. Næring – næringsklynge logistikkvirksomhet
8. Trafikk og gatebruk – fremtidig gatehierarki
9. Trafikk og gatebruk – parkeringsstruktur
10. Flomsonekart
11. Grunnforhold – kvikkleire Bragernes