



Gatemiljø nedre Bragernes

Hovedutvalg for tekniske tjenester, 23.11.23

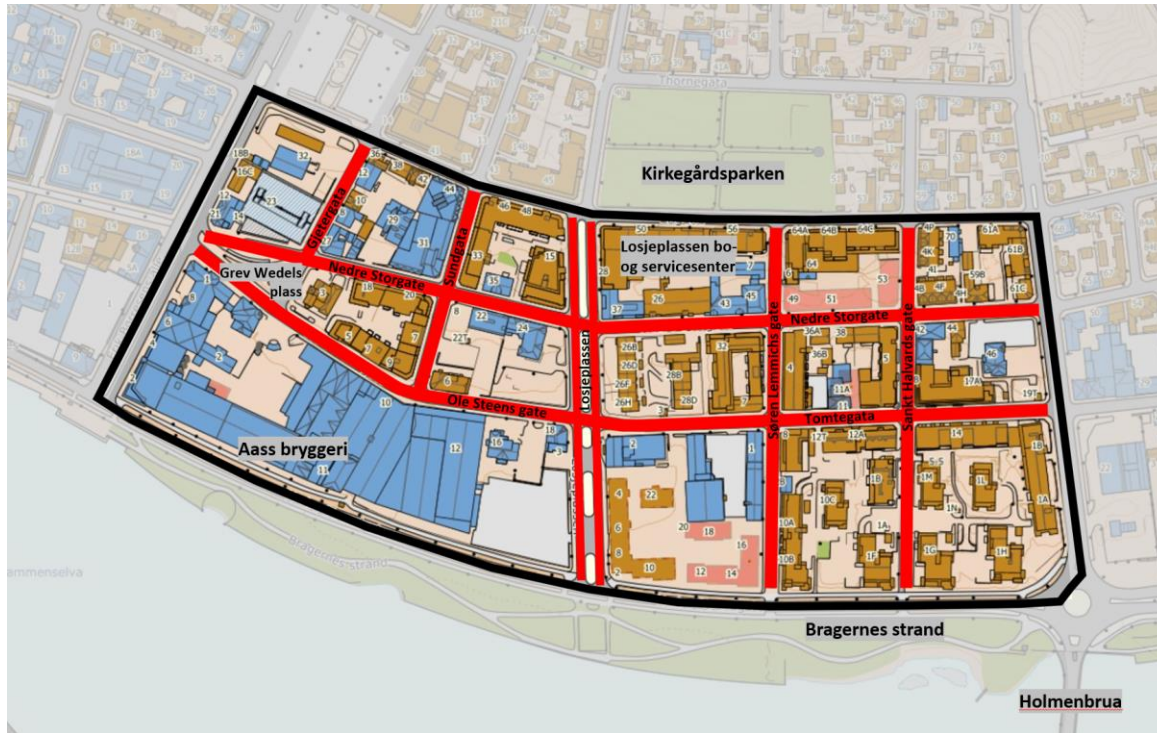




Presentasjonen

1. Bakgrunn, den politiske bestillingen
2. Prosess og medvirkning
3. Anbefalinger for videre arbeid/politisk sak

1. Bakgrunn/den politiske bestillingen



Vedtak Hovedutvalg for tekniske tjenester, 18.10.22

- **Det bes om at rådmannen kommer med en sak om hvordan gatene på nedre Bragernes, avgrenset i vest av Erik Børresens allé, i nord av Engene, i øst av Prins Oscars gate, og i sør av Nedre Strandgate kan stenges for gjennomgående trafikk. Behovene til beboere, næringsdrivende og myke trafikanter skal vektlegges i utredningen.**

Begrunnelse:

- *I den nye kommuneplanens samfunnsdel tar Drammen kommune mål av seg å blant annet «legge til rette for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport og ikke økt privatbiltransport» (delmål A1, kapittel 4.2) og «skape trygge trafikale forhold i boområdene» (delmål C3, kapittel 4.4). Nedre Bragernes har de siste årene blitt kraftig fortettet, med hundrevis av nye, sentrumsnære leiligheter. Ved å stenge de interne gatene i disse kvartalene for gjennomkjøring kan vi både bidra til bedre bomiljøer for innbyggerne og samtidig legge bedre til rette for gange, sykkel og annen mikromobilitet som foretrukne og trygge transportformer.*

Hvordan fremstår disse gatene i dag?

Generelle gater i kvartalsstrukturen (fra 1866) med 12 meter gatebredde i snitt, fokus på generalitet:

- kjørebaner i to retninger
- tosidig fortau
- ensidig, langsgående parkering

Det betyr at det:

- ikke er lagt opp til å hindre gjennomkjøring
- ikke er rom for møbleringssone

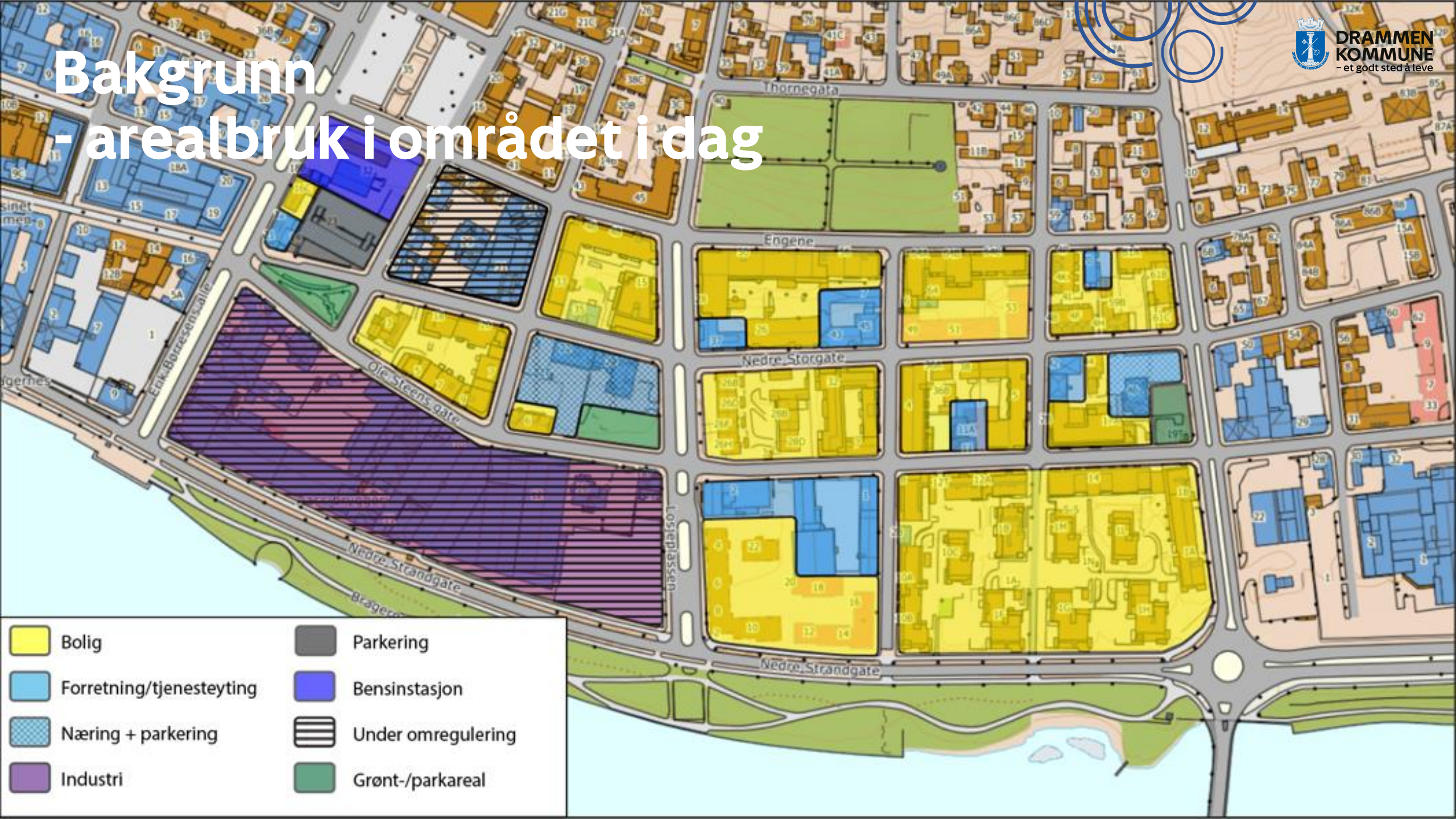
+

at gaterommene preges av mye ny boligbebyggelse som er oppført fra 2000 tallet, med til dels lukkede fasader



Tomtegate sett vestover v/Bragernes Strand barnehage.
Google Street view

Bakgrunn - arealbruk i området i dag



	Bolig		Parkering
	Forretning/tjenesteyting		Bensinstasjon
	Næring + parkering		Under omregulering
	Industri		Grønt-/parkareal



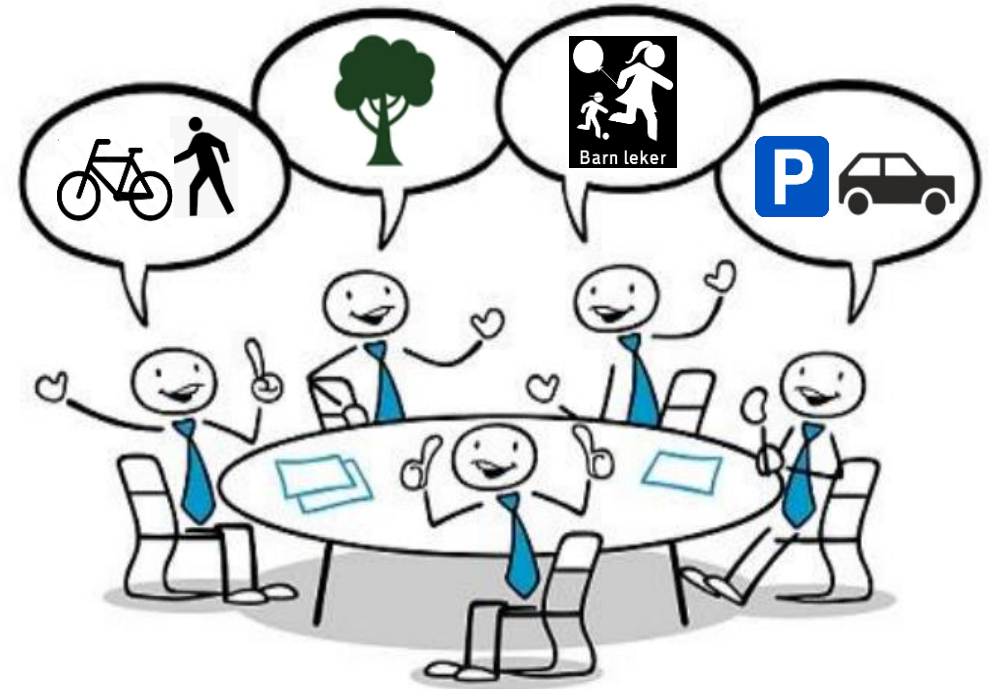
2. Prosess og medvirkning

Det er gjennomført to medvirkningsverksteder i samarbeid med nærutvalget for Bragernes og Øren.

40-50 deltagere på hvert verksted.



Inviterte:

- Beboere i området
- Aktuelle utbyggere i området: Birk &co, Aass bryggeri, Svanegangen.
- Lokalt næringsliv





2. Prosess og medvirkning

Prosess og medvirkning	
Involvering av nærutvalget	April
 Medvirkningsmøte 1 <ul style="list-style-type: none">- Verksted med beboere og lokale interessenter:<ol style="list-style-type: none">1. Kartlegge opplevde utfordringer og behov, og2. Få innspill og ideer til tiltak	13. Juni
Rådmannen/administrasjonen: Innspill fra medvirkningsmøtet sammenstilt, og det ble utarbeidet forslag til løsning (gatebruksprinsipper og konkrete tiltak)	August- september
 Medvirkningsmøte 2 <ul style="list-style-type: none">- Løsningsforslag med prinsipper og konkrete tiltak og virkemidler presentert.- Diskusjon og tilbakemeldinger på forslagene.	11. Oktober
Rådmannen/administrasjonen: Justering av løsning	Oktober/november
Fremlegg til politisk behandling	Årsskiftet 2023/2024



- ◀◀ • Råkjøring (fart og støy) oppleves som et betydelig problem for bomiljøet
- Fysiske, fartsdempende tiltak må til for å dempe gjennomkjøring og fart
 - "De det gjelder" bryr seg ikke om skilting
- Mange er opptatt av å ivareta tilstrekkelig med parkering for lokale behov, men samtidig unngå fremmedparkering.
- Ivareta næringslivets behov (parkering og adkomst for kunder, ansatte og ivareta varelevering)
- Behov for trivselsskapende tiltak i gatene og nærmiljøet
- Mange er positive til enveiskjorte gater
- Behov for å skille fotgjengere og syklister
- Dårlig brøyting oppfattes som et problem (*må ses i lys av vinteren som var*)

- Synliggjøre resultater av medvirkningen: Viktig at det ikke tar for lang tid fra en gjennomfører slike medvirkningsprosesser til det gjennomføres tiltak. Derfor også positive til midlertidige tiltak.





3. Fremtidig gatebruk og -utforming - anbefalte prinsipper



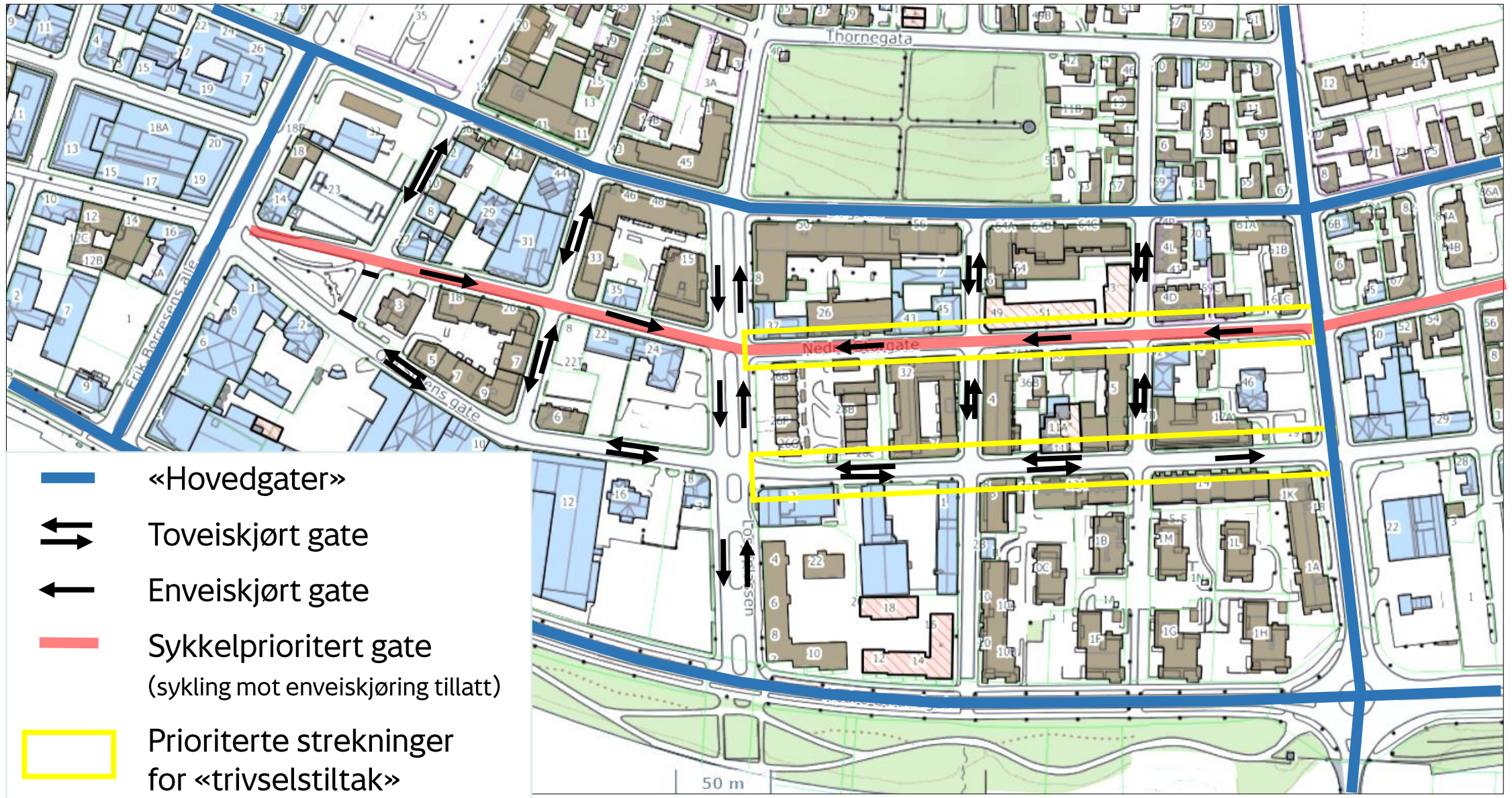
Eksempel, flyttbare bymøbler fra Olav Trygvasons gate, Trondheim
Foto: Vestre



Forslag til prinsipper

- **Definere et tydeligere gatehierarki/gjøre gatene mer forskjellige basert på å:**
 - Prioritere bomiljø og myke trafikanter høyest internt i området (hovedtrafikken går fortsatt på utsiden av området)
 - Prioritere sykkel i Nedre Storgate
- **Utformingstiltak** som kan hindre høy fart og gjennomkjøring, men beholde tilgjengelighet
 - Innsnevring og sidehindre
 - Enveiskjøring
- **Prioritere** tiltak som er mulig å gjennomføre raskt, ikke koster for mye, og som kan eventuelt reverseres - piloter
 - Mulig å opprettholde volum av gateparkering, men også mulig å prioritere mer av gategrunnen til trivselsskapende tiltak

Gatehierarki - forslag til hovedgrep



Gatehierarki - sykkelprioritering

En av hovedrutene i den vedtatte sykkelplanen følger Nedre Storgate

- Foreslås som sykkelprioritert gate:
 - Rødmerkes
 - Bilkjøring lovlig, men med fartsreducerende tiltak
 - Foreslås enveiskjørt der det ligger til rette for det



Møllegata, Stavangers første sykkelprioriterte gate

Sykkelprioritert gate

- erfaringer fra gate i Stavanger

- Sykkeltrafikk opptil 3-doblet
 - Dels fordi flere sykler, og dels fordi flere av de som allerede sykler velger den sykkelprioriterte ruten
- Syklende er den dominerende trafikantgruppen
- Mindre biltrafikk, lavt fartsnivå
- Økt gangtrafikk
- Tydeligere hvordan både syklister og andre trafikanter skal plassere seg i kjørebanelen/gatebildet.



Sykkelprioritert gate i Møllegata (Stavanger)

Utformingstiltak - ulike nivåer



FOKUS I arbeidet

Enkle/
rimelige
(/kortsiktige)

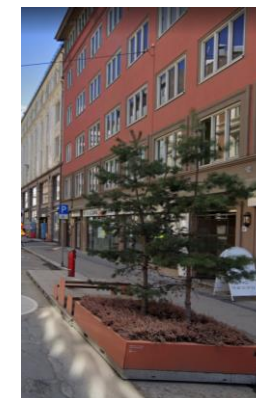
Skilting/regulering (innkjøringsforbud,
enveisregulering etc

Oppmerking

Midlertidige tiltak (utsetting av
bymøbler, plantekasser o.l.)

Tyngre/
kostnads-
krevende
(/langsiktige)

Ombygging av gater med gravearbeid
og høykvalitets materialbruk



Piloting and testing - movable urban furniture



Eksempel, flyttbare bymøbler fra Olav Trygvassons gate, Trondheim
Foto: Vestre

Eksempel fra
Trondheim på
flyttbare
bymøbler

- muligheter for
flere steder å
være/andre ting å
gjøre i
gaterommet

Piloting and testing - movable planters and green elements



Eksempel fra
Nedre Slottsgate
i Oslo

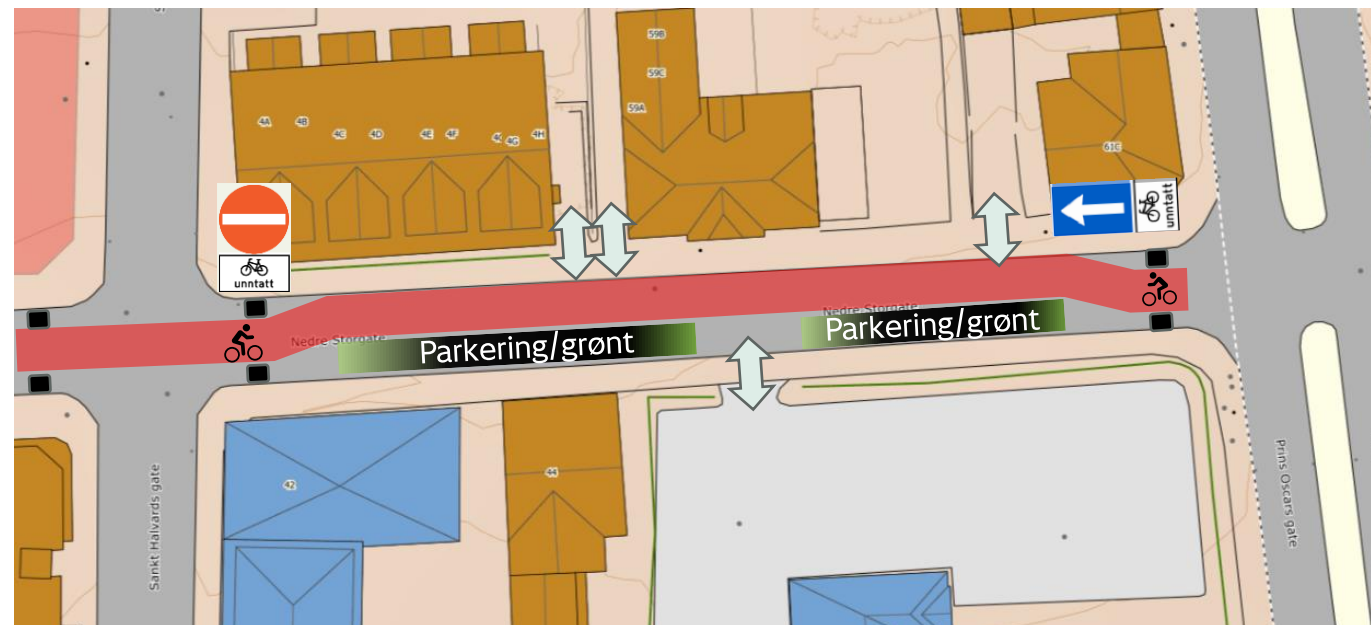
- plantekasser og
mildertidige
avgrensninger gir
en annen
opplevelse og
gjør gaterommet
mer lesbart

Foto: Google street view.
Produsent: Vestre



Nedre Storgate, utformingsprinsipp

Eksempelstrekning: Prins Oscars gate – Sankt Halvards gate



- Enveiskjørt vestover, men tillatt å sykle mot kjøreretningen
- Portaler ved hvert kryss, med innsnevring og skilting
- Ensidig parkering, med «innramming» av bymøbler/grøntelementer før og etter parkering
- Innsnevring og svinger bidrar til å dempe hastigheten



Konsekvenser for gateparkering

- Det foreslåtte hovedgrepet kan gi potensielt gi like mange eller flere parkeringsplasser som i dag.
- basert på medvirkningen og ønsket om endret bruk og opplevelse ønsker administrasjonen å anbefale at noen gateparkeringsplasser omdisponeres for å skape triveligere gater og bymiljø.



Videre prosess

- Politisk sak om prinsippene som skal legges til grunn for gjennomføring av tiltakene planlagt fremmet i hovedutvalgsmøtet den 21. desember
- Gjennomføring av tiltak foreslås gjort innenfor gjeldende budsjetter

Følgende tiltak er mulig å gjennomføre fra våren 2024

- Enveisregulering
- Sykkelprioritert gate males opp
- Utsetting av grønnelementer/bymøbler



**DRAMMEN
KOMMUNE**
- et godt sted å leve