

Parallelloppdrag

# Knutepunktutvikling Lierstranda

//September 2015//

utarbeidet av

**norsam as**

GHILARDI + HELLSTEN ARKITEKTER

# Bakgrunn

En samlokalisering av Brakerøya og Lier stasjon støtter oppunder potensialet for en ny bærekraftig byutvikling på Lierstranda og en transformasjon av et industriområde beliggende på en av Drammen-sområdets flotteste tomter. Området ligger i skjæringspunktet mellom land, by og fjord, og en utvikling her vil knytte Drammen og Lier tettere sammen og samtidig øke kontakten mellom byen og Fjorden. Som første store steg i utviklingen skal Vestre Vikens nye sykehus lokaliseres på Brakerøya. Det skal også bygges et nytt kryss mellom RV23 og E18, og det er viktig at begge disse prosjektene ses i sammenheng med byutviklingen generelt og lokaliseringen av stasjonen og knutepunktet spesielt. Det nye kollektivknutepunktet vil være sentrum for nye Lierstranda og legger grunnlaget for en utvikling der bruk av kollektivtransport, sykkel og gange står i fokus. Med et tett og kompakt sentrum, legges det til rette for at Lierstranda skal være et område lett tilgjengelig for myke trafikanter og der behovet for å bruke privatbil skal være minimalt.

Innhold

Kap 01 Analyser	5
Jernbanestasjonens plassering i plan	6
Jernbanen i snitt	8
Koblinger og faser	12
Bystruktur og tomter	16
KAP 02 Strategier	19
Landskap	20
Offentlige rom	22
Program	24
Tetthet	26
Miljø og energi	28
Liertranda masterplan - situasjonsplan	31
KAP 03 Byveg	33
Stasjonen	34
Knutepunktet	36
Parkering	38
Kollektivtraséer	40
Gang- og sykkelforbindelser	42
Biltrafikk	44
Lierstranda kollektivknutepunkt - utsnitt	47
KAP 04 Identitet	49
Fjordpromenaden	50
Gater og allmenninger	52
Typologier og tettheter	56
Arealer	58
Lierstranda 2.0 - axo og oversiktsbilde	60





# KAP 01 Analyser



# Jernbanens plassering i plan

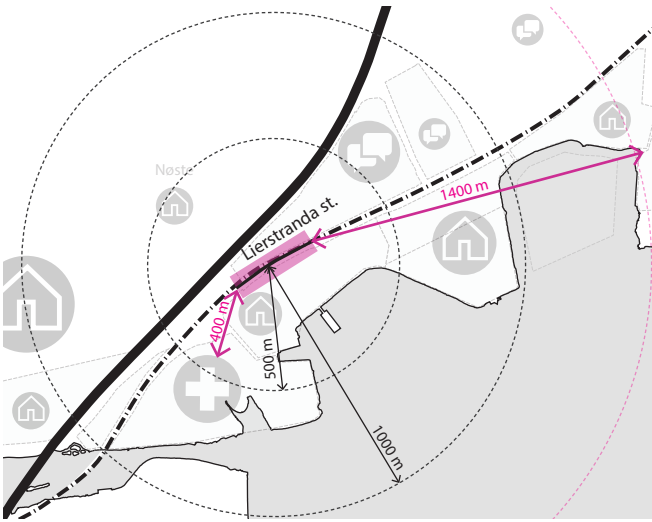
Jernbanestasjonen skal være utgangspunkt i utviklingen av et knutepunkt. Dette knutepunktet skal være en node i den nye stedsutviklingen og knytte seg på både eksisterende og nye koblinger. Den blir et nav i møtet mellom ulike transportmidler, myke som harde trafikanter, og vil være et element som alle må forholde seg til.

Lierstranda stasjon skal serve hele nye Lierstranda i tillegg til nærområdene rundt. Lokaliseringen må derfor ses i sammenheng med et større område, disses eksisterende og nye

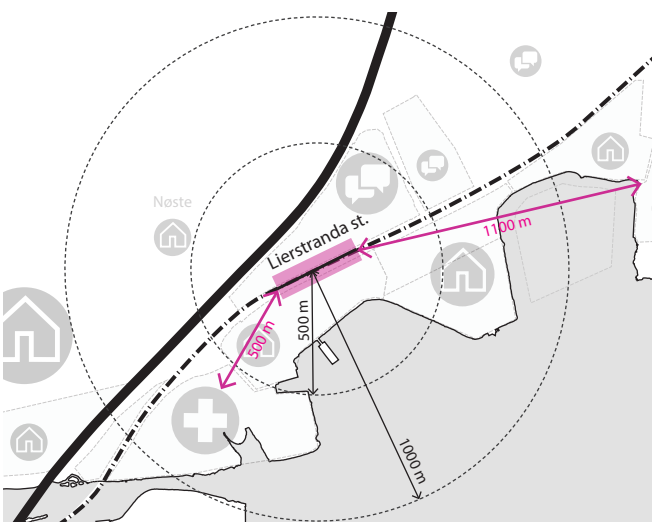
funksjoner og potensialet for et velfungerende knutepunkt og ny byutvikling. 4 mer eller mindre ulike plasseringer - fra kurven ved Strandbrua i vest til forlengelsen av Jensvollveien i øst - har vært diskutert og analysert. Den anbefalte plasseringen er alternativet kalt "Tømmerterminalen". Med denne lokaliseringen vil jernbanestasjonen være:

- relativt nære sykehuset (700 m - 8-9 min)
- i OK avstand til østre del av utviklingsområdet (950 m)
- sentralt i det nye byutviklingsområdet

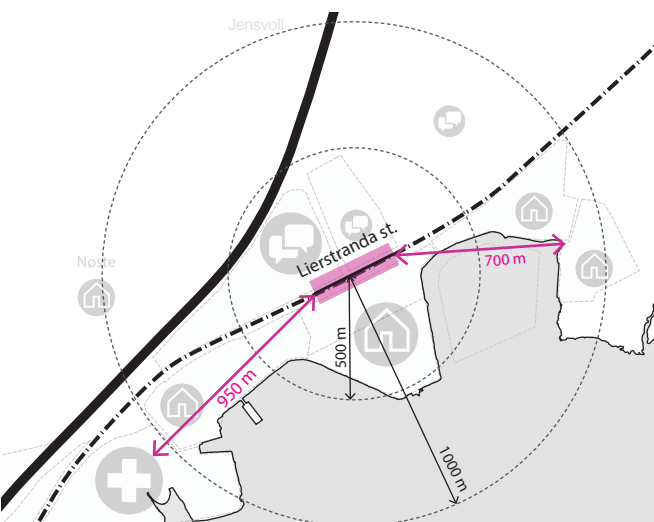
- et godt utgangspunkt for byutvikling og knutepunktsutvikling rundt stasjonen
- i mer balansert avtand til Drammen og Lier stasjon (dersom Lier stasjon allikevel kommer til å beholdes)
- på rettlinje
- uavhengig av Strandbruas fremtid



Alternativ 1 - Strandbrua (i kurve)



Alternativ 2 - Bringterminalen



Alternativ 3 - Jensvollveien



## ::Jernbanens plassering i plan::

### Alternativ 4 - Tømmerteminalen



# Jernbanen i snitt

Jernbanen er ikke bare en tilgang, men kan også være en stor barriere i byutvikling. Det har derfor vært viktig å se på hvordan jernbanen håndteres i snitt.

3 ulike alternativer har blitt studert der en handlet om broer/lokk over jernbanen, en annen om underganger og den siste om å heve selve jernbanen.

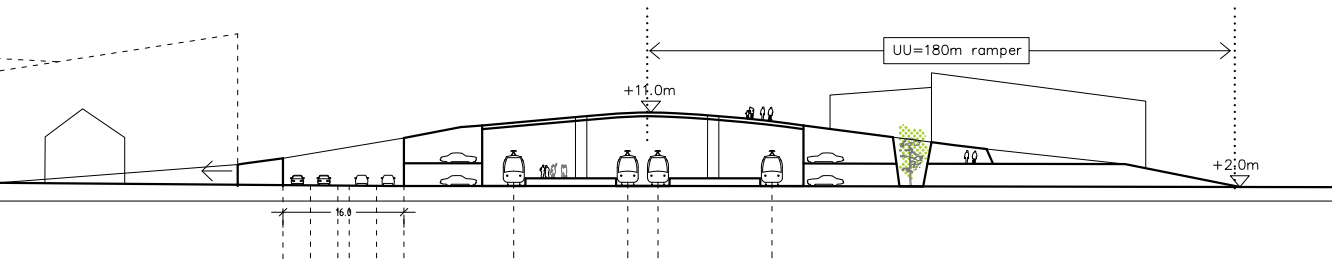
Ved å se på lengdesnittet av dagens jernbane kom det frem at sporene i dag går fra k+12,0 ved Lier stasjon for så å bevege seg ned til k+2,1 på Lierstranda og deretter opp igjen til k+7,5 over Drammenselva.

En heving av sporene på denne strekningen vil dermed også jevne ut traseen og samtidig som at jernbanen ikke lenger vil være en barriere. Dette gir mulighet for mange kryssinger på bygulvet og den nye bystrukturen på Lierstranda kan flyte fritt og trygt under sporene. Gående og syklende får mer eller mindre fritt leide på tvers av hele det nye utviklingsområdet, mens biltrafikken kan styres til færre punkter. Høyere kjøretøy vil sannsynligvis kreve en mindre senkning i tillegg, noe som gjør det lett å styre hvor dette skal skje.

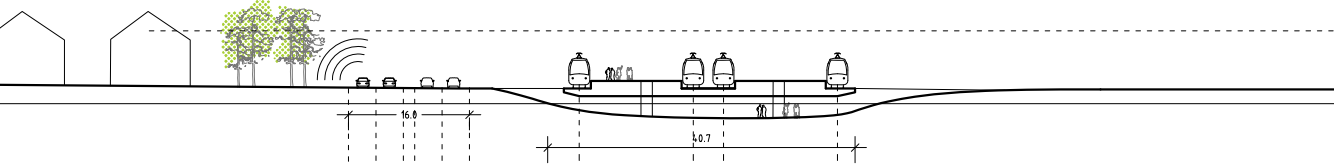
Dette er et enkelt og rent grep der hele barriere-spørsmålet løses i en "go". Men i tillegg til god flyt på tvers av jernbanen,

åpner hevingen opp for enda flere fordeler for utviklingen:

- programmering og bruk av området under jernbanen
- aktive fasader og attraktive byrom med byliv helt inntil sporområdet
- et løftet stasjonsbygg med en enkeltstående og identitetsskapende konstruksjon som tydelig markerer det nye knutepunktet
- sporene alltid godt over flomsikkert nivå



Alternativ 1 - Jernbane på terreng med hevet overgang

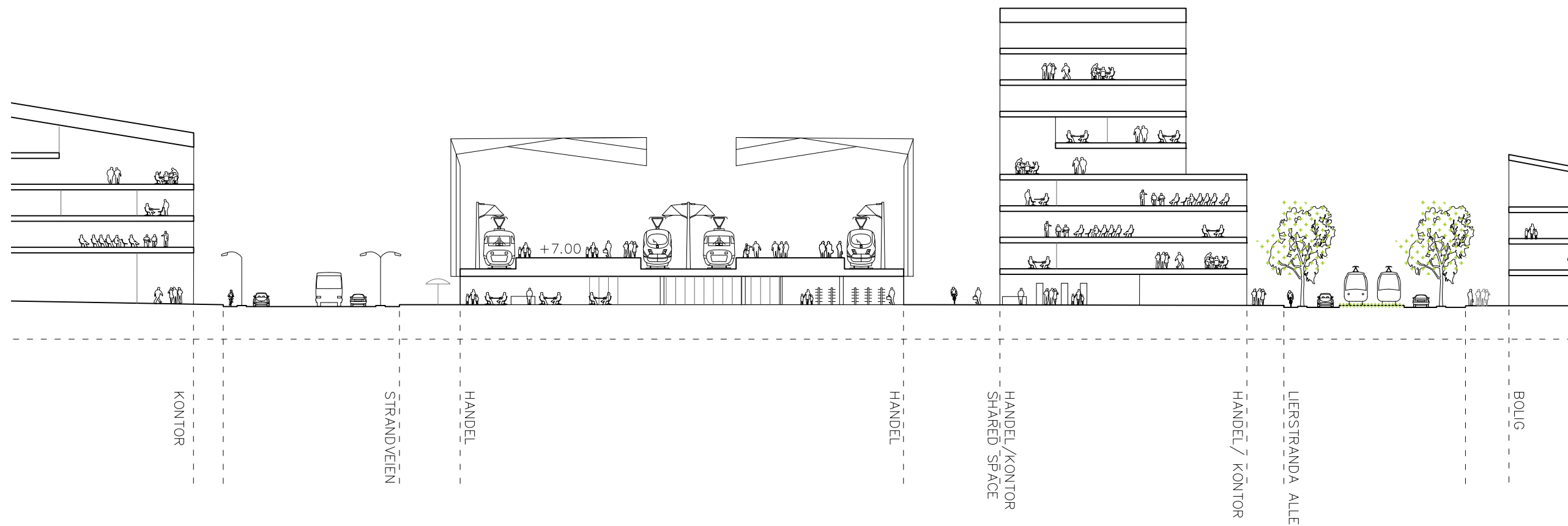


Alternativ 2 - Jernbane på terreng ,ed senket undergang



## ::Jernbanen i snitt::

### Alternativ 3 - Hevet jernbane



## Jernbanen i snitt

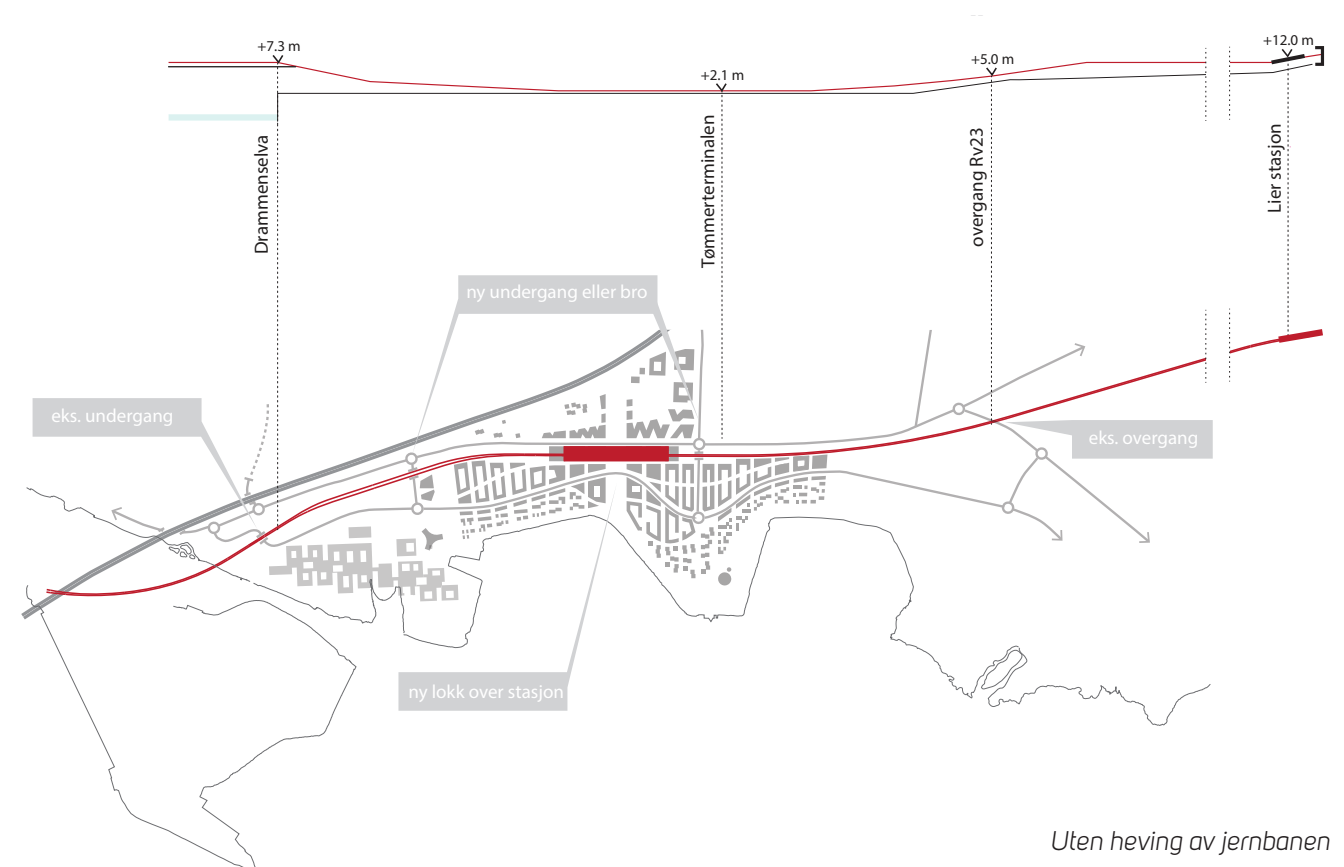
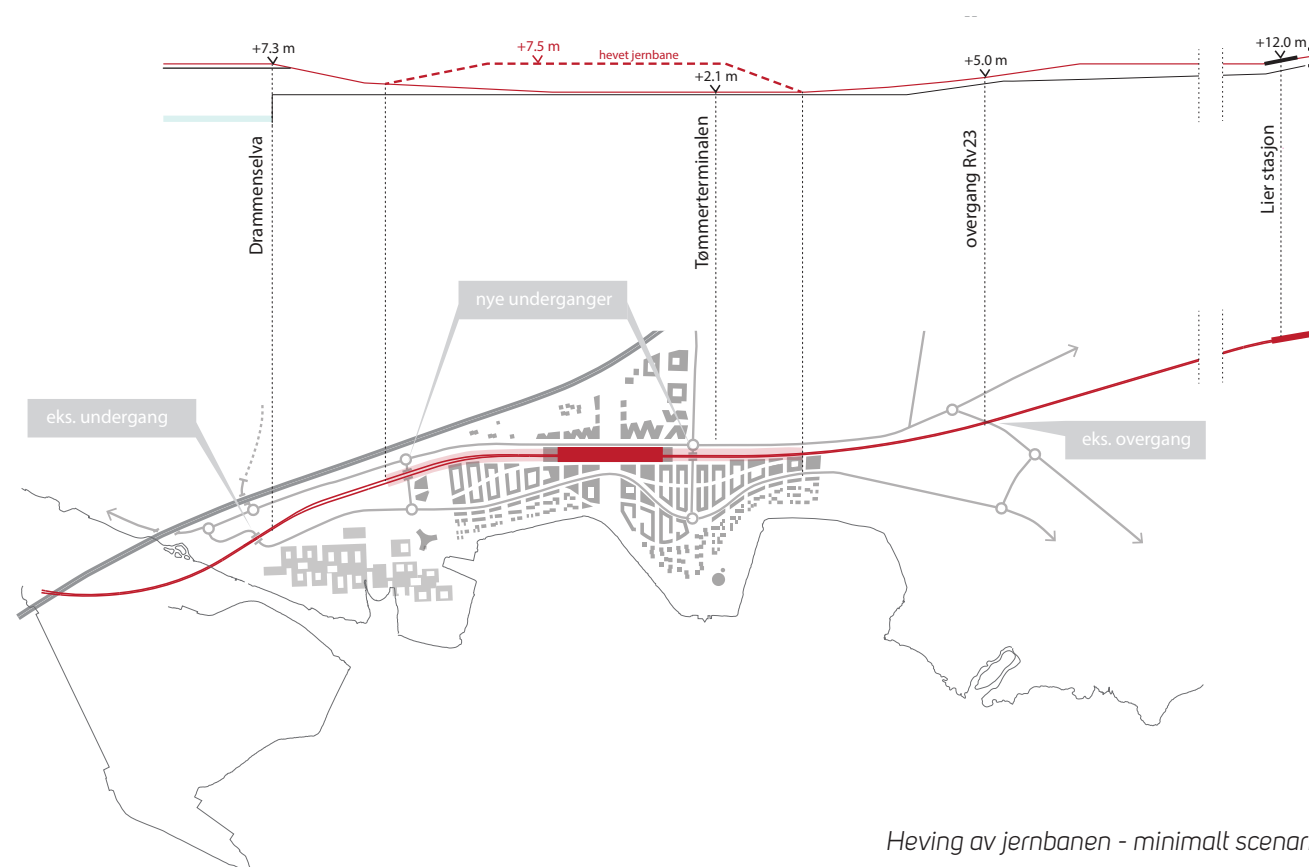
Et spørsmål som har kommet opp er hvor lang strekning det er behov for heving. Som utgangspunkt for en fleksibel byutvikling anbefales det å heve en så lang strekning som mulig. Det er allikevel et punkt som må tas hensyn til, og det er dagens bro over jernbanen ved Linnes. Denne bør beholdes som en flomsikker atkomst til Lierstranda og sykehuset. Jernbanen ligger her på k+5,0. Derfra bør sporene heves sakte men sikkert til k+7,5 gjennom hele utviklingsområdet og til broen over Drammenselva. Dette vil frigjøre en strekn-

ing på ca 2400m hvor områdene sør og nord for jernbanen er maksimalt koblet.

Et minimalt scenario for heving ville være å heve mellom de to tverrgående bilgatene, slik at trafikkmønsteret for bil er uendret og dermed vil også den viktigste flyten for gang og sykkel på tvers også være ivarettatt.

Dersom det skulle vise seg å ikke bli heving av jernbanen i det hele tatt, vil fremdeles bystrukturen og konseptet fun-

gere. Tiltak for å overvinne jernbanen som barriere ville da måttet bestå i å lage et lokk for gang og sykkel over jernbanen ved stasjonen og knutepunktet og undergang eller bro for bil, gang og sykkel ved Jensvollveien og ved dagens Strandbro. Programmatisk vil dette medføre at størstedelen av handelsvirksomheten flyttes fra jernbanen og vil konsentrere seg rundt den nye kollektivgata, Lierstranda allé.



## ::Jernbanen i snitt::

### Heving av jernbanen - maksimalt scenario



## Koblinger og faser

Tverrkoblingen fra RV23 til E18 skal utbedres og et scenario har vært å lage en ny Strandbro med flere rundkjøring på et øvre nivå. Dette ville blitt en stor og dominerende konstruksjon som bl.a. ville føre RV23 og store trafikkmengder gjennom den nye utviklingen på Lierstranda.

Dette var ingen heldig løsning og det anbefales heller en løsning der RV23 kobles til E18 på et tidligere punkt, enten ved bruk av Jensvollveien eller (som i ettertid har blitt diskutert av Statens Vegvesen) via en diagonal fra Amtmannsvingen til E18.

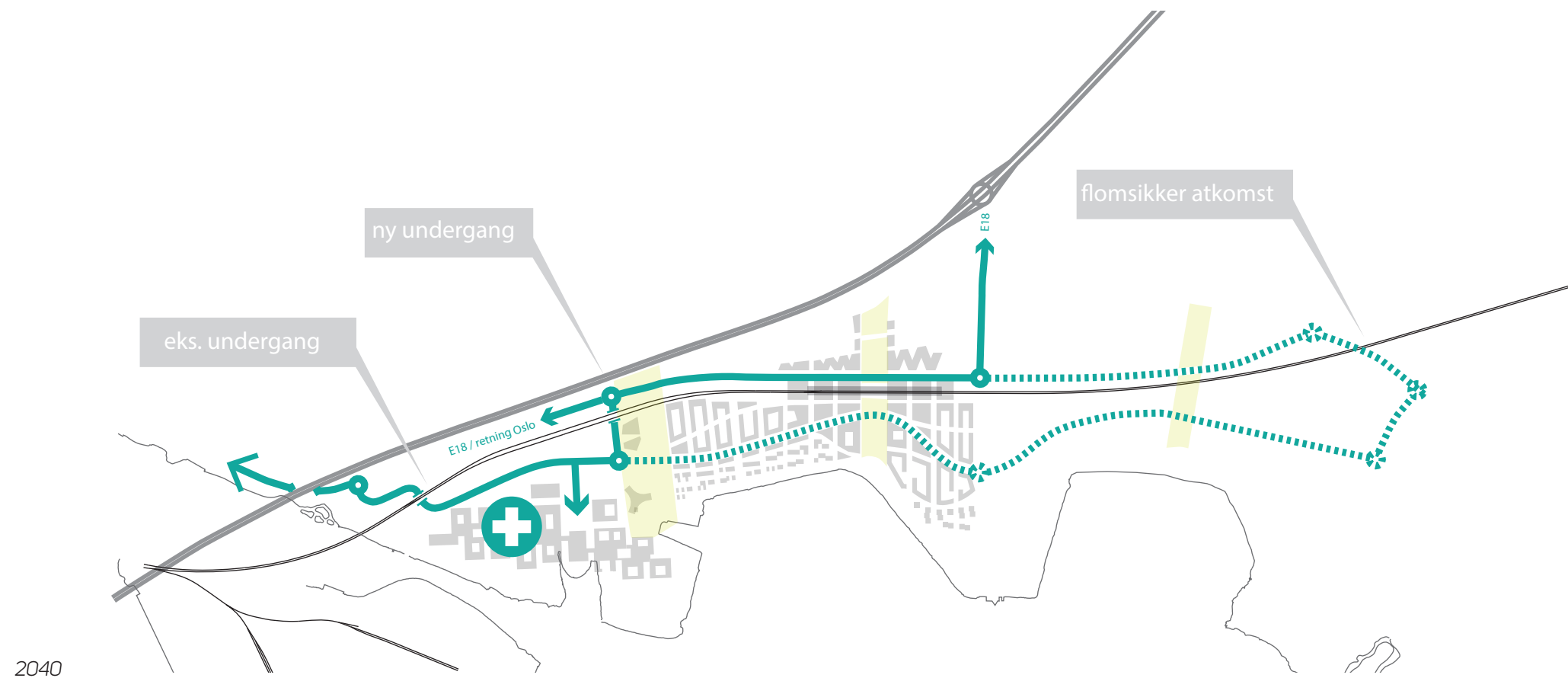
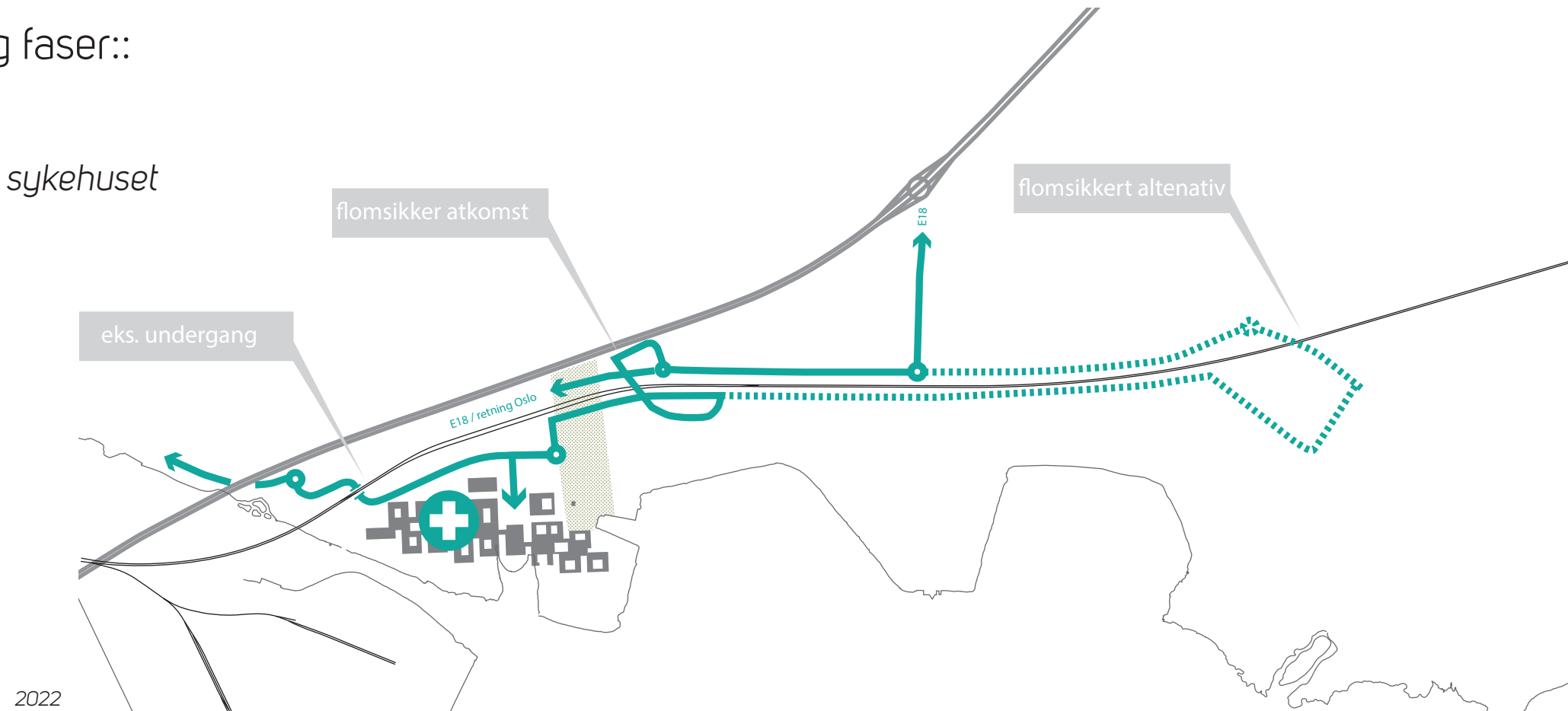
På denne måten føres RV23 i utkanten av utviklingsområdet og en ny påkobling til E18 kan skje på et nedre nivå og bli en enkel og lite dominerende løsning. Dette er en løsning som kan gjennomføres i første fase og stå klar til sykehuset er klart i 2022.

Da arbeidet med jernbanen tidligst kommer i gang fra 2022, vil det være behov for en midlertidig løsning for å krysse jernbanen ved atkomst fra E18 til sykehuset, og deler av den eksisterende Strandbroen vil kunne benyttes til dette.



## ::Koblinger og faser::

### Tilknytning til sykehuset

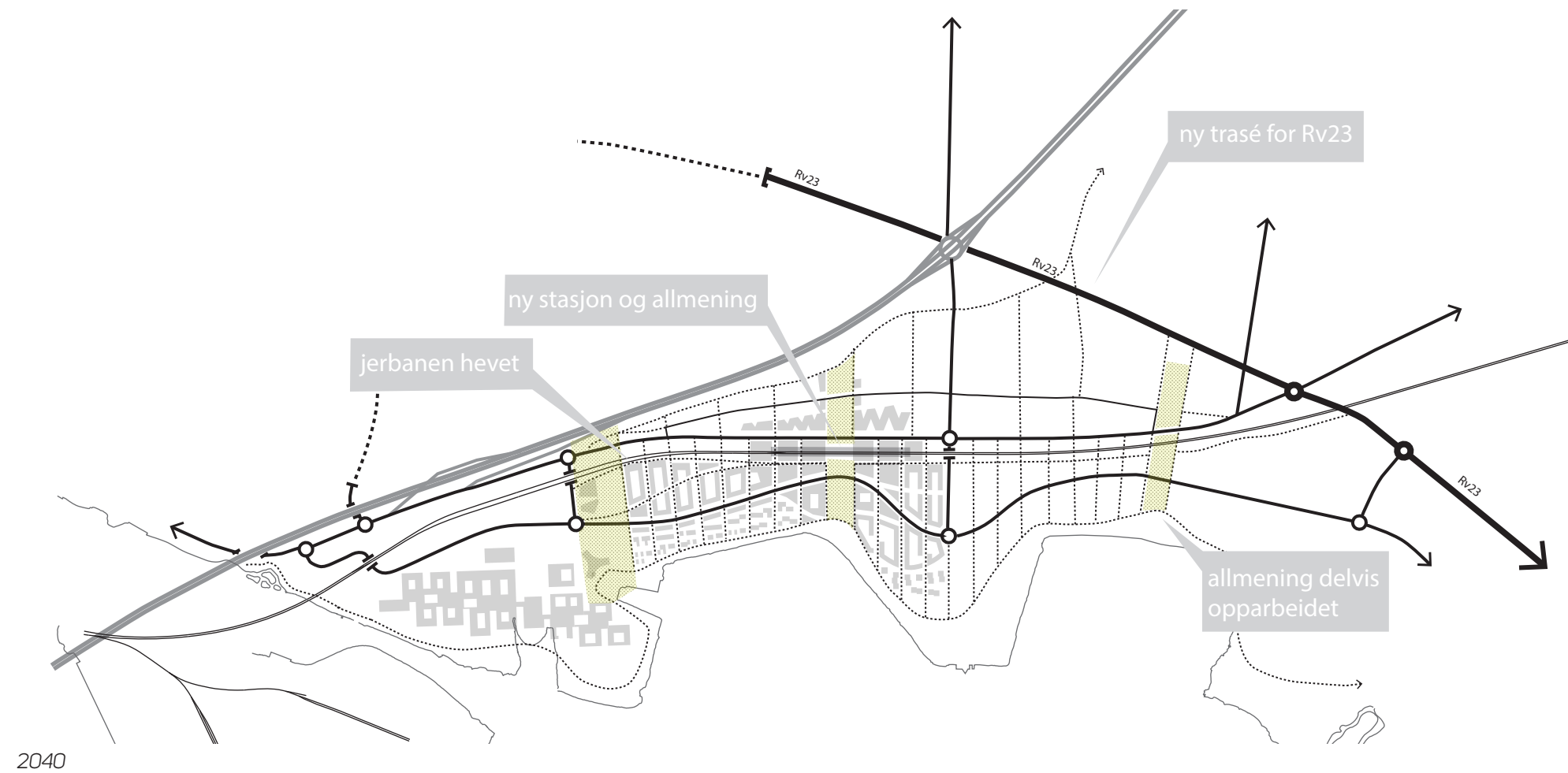
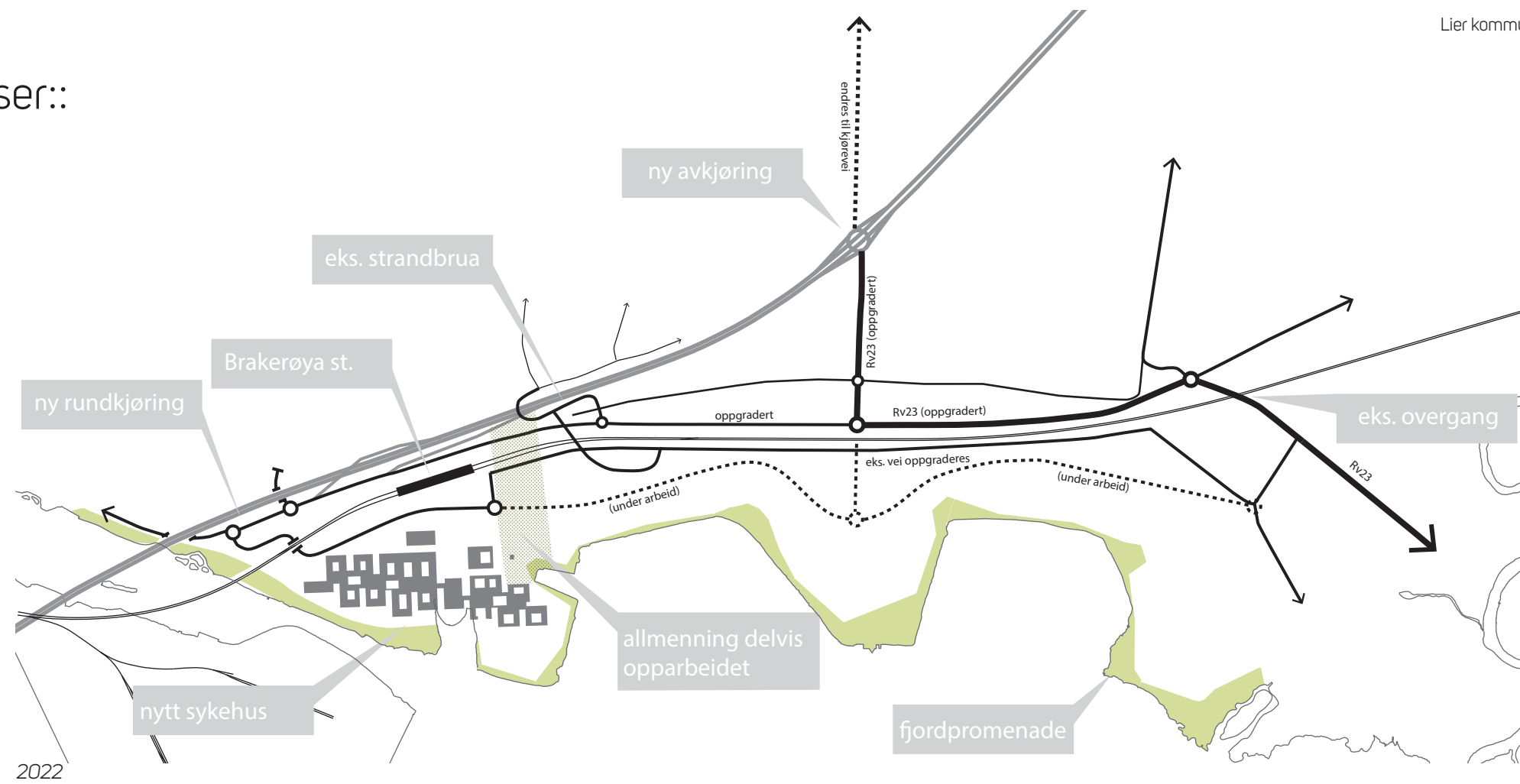


## Koblinger og faser

For å tidlig øke bevisstheten rundt og attraktiviteten til Lierstranda, bør utviklingen ta for seg mer enn sykehuset i første fase. Området kan allerede i dag ses på som en slags port til fjordlandskapet, noe som bør utnyttes ytterligere med et tidlig fokus på rekreasjonsområder og økt tilgjengelighet, særlig med tanke på gang- og sykkel. Det legges derfor opp til en tidlig opparbeiding av Fjordpromenaden, de viktigste forbindelseslinjene og noen viktige offentlige rom.

## ::Koblinger og faser::

### Lierstranda



# Bystruktur og tomter

Lierstranda har tre hovedgater som kobler seg til den eksisterende situasjonen. To langsgående gater, mer eller mindre parallelle med E18, som kobler Lierstranda til Drammen i vest og Linnes og Røyken i øst, og en tverrgående som vil bli en viktig kobling til både Lierbyen og Tranby og ikke minst til E18. De to langsgående gatene har ulik karakter, der den øvre er en utvidet 4-felts Strandveien som vil være den den viktigste raske koblingen til og gjennom området. Den nedre gaten er en kollektivgate og lokalgate som i hovedsak mater og sikrer atkomst til tomtene sør for jernbanen. I tillegg til

disse hovedgatene, består området av en rekke mindre gater, noen flere langsgående, men flest tverrgående:

### Langsgående strukturer

- Gamle Kongevei (Lierstranda) beholdes som en mindre strøksgate, men redesignes så den egner seg mindre for gjennomgangstrafikk
- dedikerte gang- og sykkelveier i ytterkantene og langs med jernbanen

### Tverrgående gater

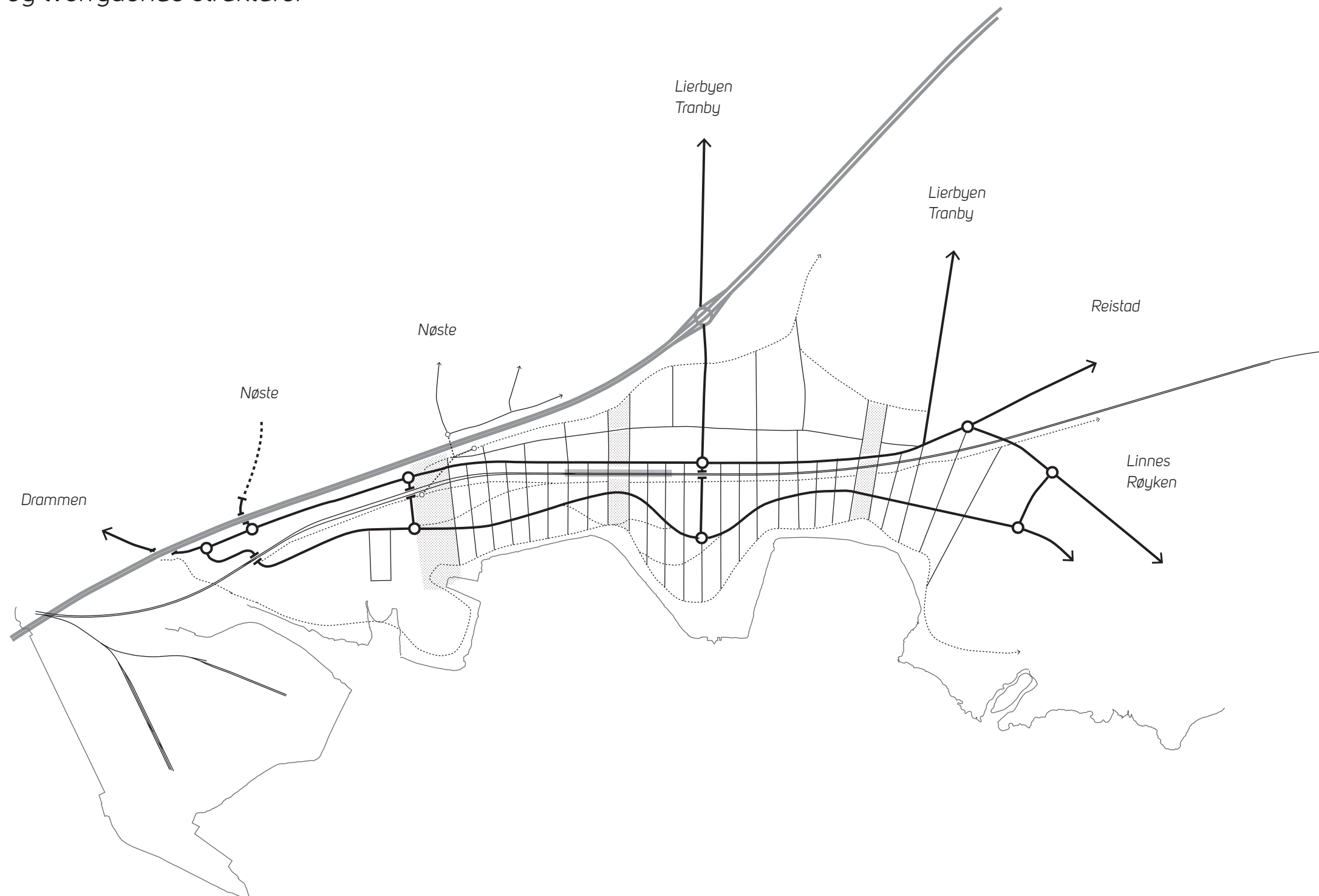
- i hovedsak prioritert gang- og sykkel
- kobler på tvers av og under jernbanen og blir viktige for å knytte utviklingsområdet nord for jernbanen på resten av Lierstranda
- kobler på eksisterende områder rundt ved ny gang- og sykkelbro ved dagens Strandbro og øst for Jensvollveien
- kjøretøy kan krysse under jernbanen på en kobling nærme sykehuset

Noen mindre bånd som går på skrå, fungerer som snarveier for gang og sykkel, går gjennom nabolag og øker koblingen til stasjonen fra de ulike områdene (særlig koblingen stasjonen-sykehuset). Den totale bystrukturen er designet for å oppnå et tydelig hierarki i forhold til trafikkhåndtering være seg gående, syklende, kollektivtransport og bil. Retningen på strukturen ligger på skrå i forhold til de fremherskende vindretningene og gjør at gaterommene er i le. Med dette som utgangspunkt søkes det å oppnå ulike byromskvaliteter og møteplasser som er skjermet for støy, optimalisert for sol og vindforhold samtidig som de er lett tilgjengelige.



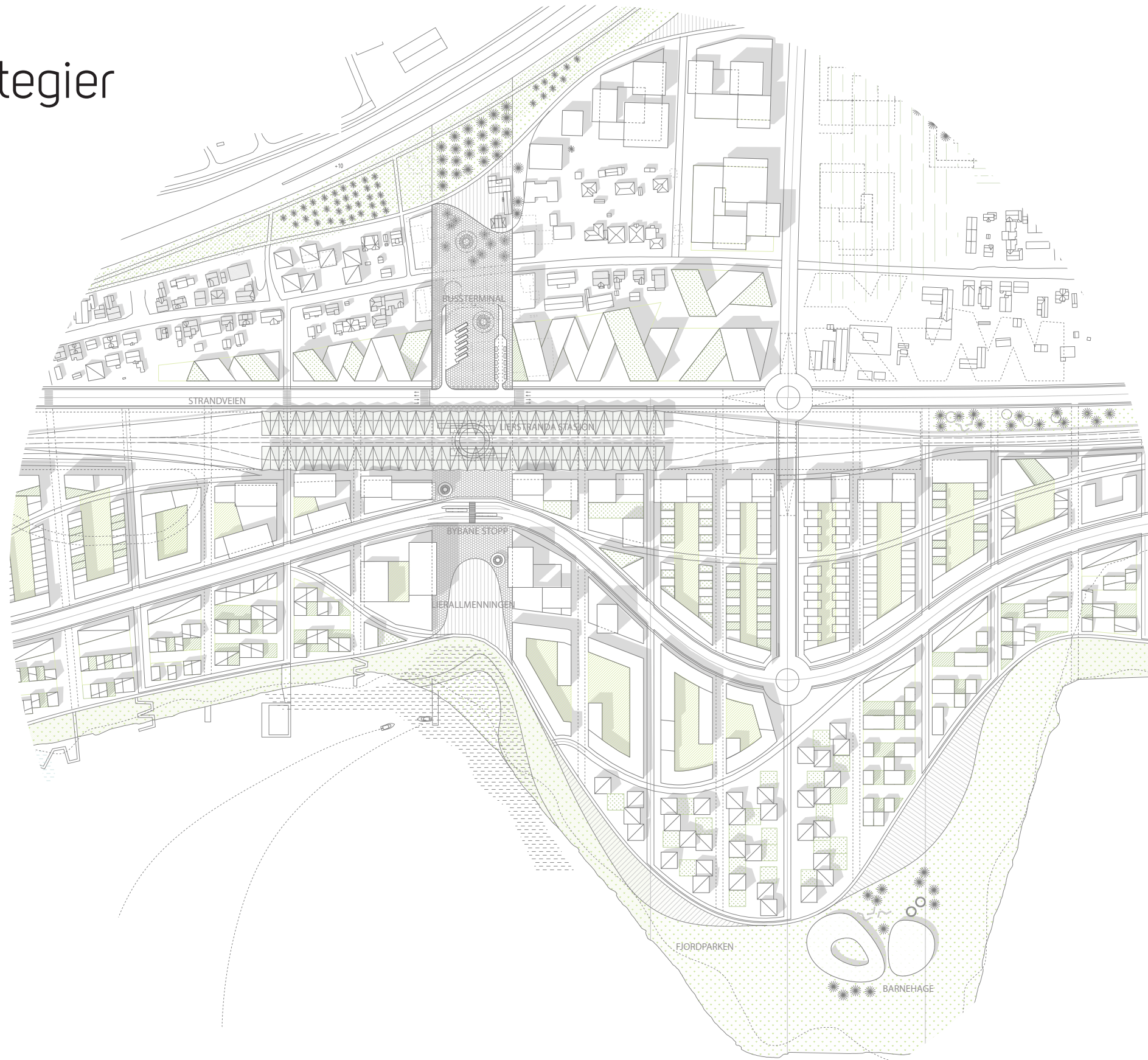
## ::Bystruktur og tomter::

*Langsgående og tverrgående strukturer*





## KAP 02 Strategier



## Landskap

Grønnstruktur og landskap er viktige identitetsskapende elementer i Lier i dag og er noe som det bør bygges videre på. Området får derfor to tydelige landskapsbånd som rammer inn området:

En landskapsbuffer mot mot støy fra E18 som består av en park full av epletrær, terrengbearbeiding og en gang- og sykkelsti midt i. Sammen ønskes det å oppnå en større åpenhet og en visuell kobling mot den andre siden av E18.

En fjordpromenade mot sør som er en forlengelse av Elve-






parken i Drammen og knytter denne sammen med Linnes Naturreservat. Dette er Drammen og Liers møte med fjorden og vil være et attraktivt sted for bade- og båttaktiviteter, rekreasjon og andre friluftaktiviteter.

I tillegg fungerer fjordpromenaden som en flombuffer der promenadedekket legges på k+2,5. Hele utviklingen på Lierstranda legges også på eller over dette nivået noe som betyr at store deler av sentrumsområdet heves med 0,5m.



## ::Landskap::

### Landskapsbånd

-   landskapsbånd
-  gang- og sykkelsti / promenade
-  offentlig program
-  pir / brygge



## Offentlige rom

I tillegg til landskapsbåndene vil gatene og allmenningene utgjør de viktigste offentlige rommene i Lierstrandas nye plan. Gatenettets tverrgående gater vil være av særlig stor betydning for opphold og som møteplasser da disse er designet først og fremst for de myke trafikantene og fungerer som inngangssoner for kontorene og boligene i tillegg til å koble området på tvers. Disse gatene vil i hovedsak ha utforming som gatetun og shared space.

De tre allmenninger går på tvers men er store, tydelige og strukturerende rom i byen, binder områder sammen på langs og på tvers og utgjør i tillegg viktige identitetsskapende elementer til den store utviklingen. Aktivitetsallmenningen

består av ulike aktiviteter både inne og ute, opparbeidede uteområder og gang- og sykkelstier som strekker seg fra nord til sør. Lierallmenningen er en eneste stor shared space og Lierstrandas nye torg med alt fra kollektivtransport til handel og servering og opparbeidede utearealer. Hageallmenningen er en mykere og grønnere allmenning som en storskala opparbeidet hage, tilgjengelig for allmennheten og med et nettverk av gang- og sykkelstier på kryss og tvers.

Allmenningene og landskapsbåndene bindes sammen av en offentlig 5 km lang løperunde, Lierstrandaløypa, som rammer området inn og kan tidlig markedsføres som det nye Lierstrandaløpet.

## ::Offentlige rom::

### Gater og allmenninger



# Program

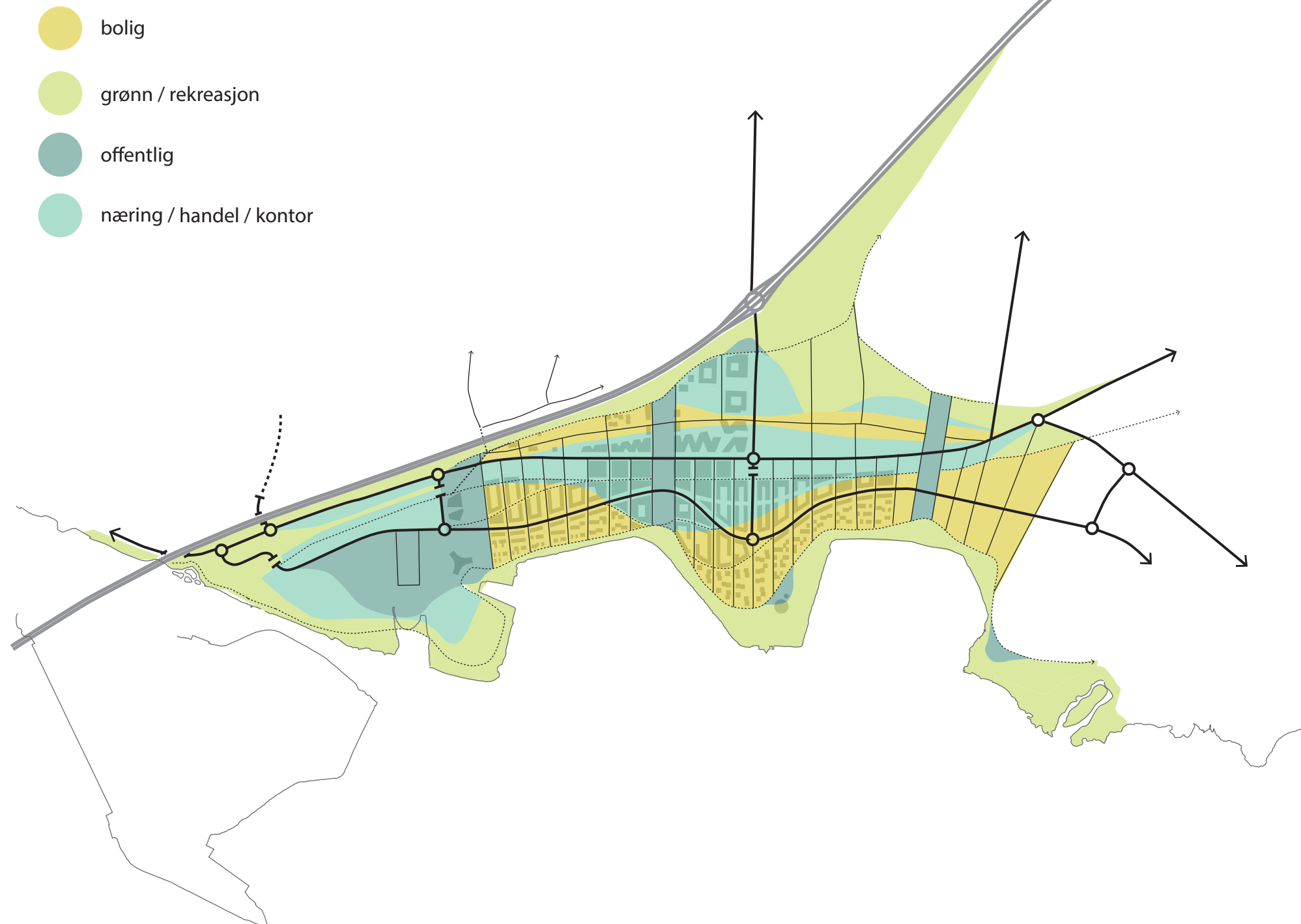
Området består i hovedsak av programmatisk**e** bånd som følger øst-vest retning. Med en gradering fra E18 og sørover inneholder båndene:

- landskap som støybuffer
- næringsbuffer
- bolig (lett fortetting og bevaring av det gamle boligområdet langs Gamle Kongevei)
- næringsbuffer
- stasjonsområde
- næringsbuffer
- boligområde med noe næring
- landskap som flombuffer

Innimellom de programmatisk**e** båndene kommer innslag av offentlige program som barnehager, skole, idrettshall og andre kulturelle institusjoner, alle knyttet til et større offentlig rom som allmenningene, kollektivgaten eller Fjordpromenaden

## ::Program::

### *Programmatiske bånd*



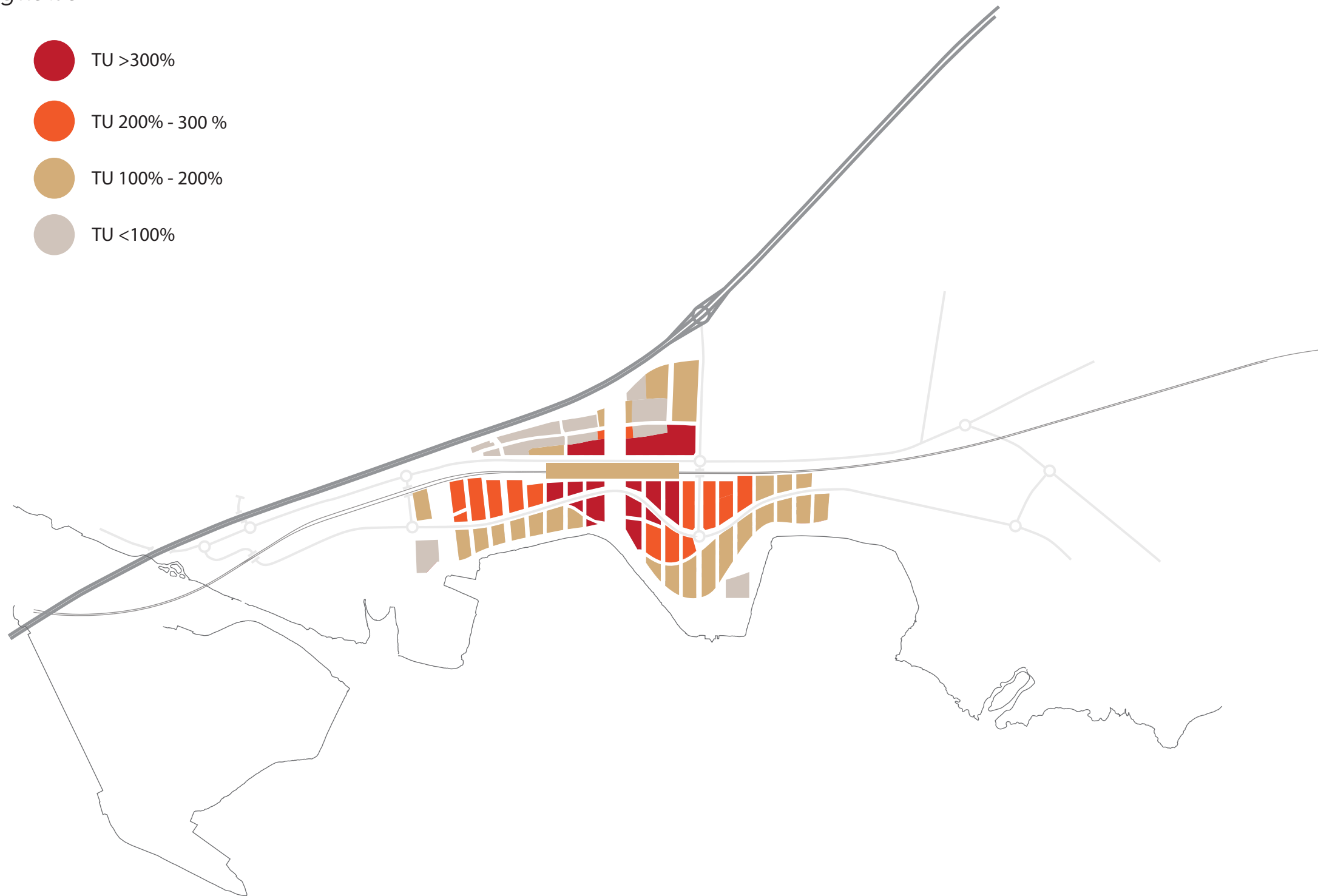
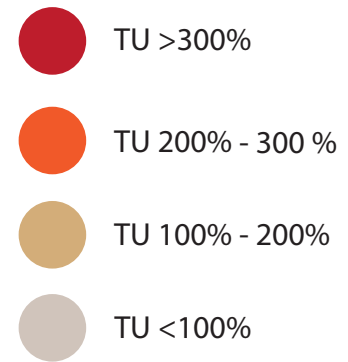
## Tetthet

Rundt knutepunktet er det lagt opp til en høyere tetthet, både for å skape en mer urban situasjon, bygge oppunder miljømessige aspekter som å understøtte en høy kollektivbruk, samt frigi andre arealer for lettere utnyttelse, andre funksjoner og friarealer. En kontrast i snittet fra E18 og ut til fjorden vil være av høy kvalitet for dette området og bidra til en egen identitet for det nye lokalsentrumet. Tetthetsstrategien følger både programmeringen og støyforholdene, samtidig som det er med på at bygge oppunder identiteten til nye Lierstranda.

I hovedsak legges det opp til en høyere tetthet rundt kollektivknutepunktet og Lierallmenningen. Tettheten reduseres både langs med jernbanesporene (øst-vest retning) og i retning mot fjorden. Nordover mot E18 reduseres tettheten for så å øke litt igjen nærmest E18 og hovedatkomsten fra Jensvollveien.

## ::Tetthet::

### Tomtenes utnyttelser





# Miljø og energi

Utviklingen skal være attraktiv og innfri mht. miljøvennlig og effektiv transport og fremstå som et arkitektur- og byutviklingsprosjekt man kan være stolte av og vise frem. For å underbygge dette og jobbe mot en fremtidsrettet utvikling, foreslås det at hele planområdet er organisert som et smart grid der overskuddsenergi utveksles mellom funksjonene i prosjektet.

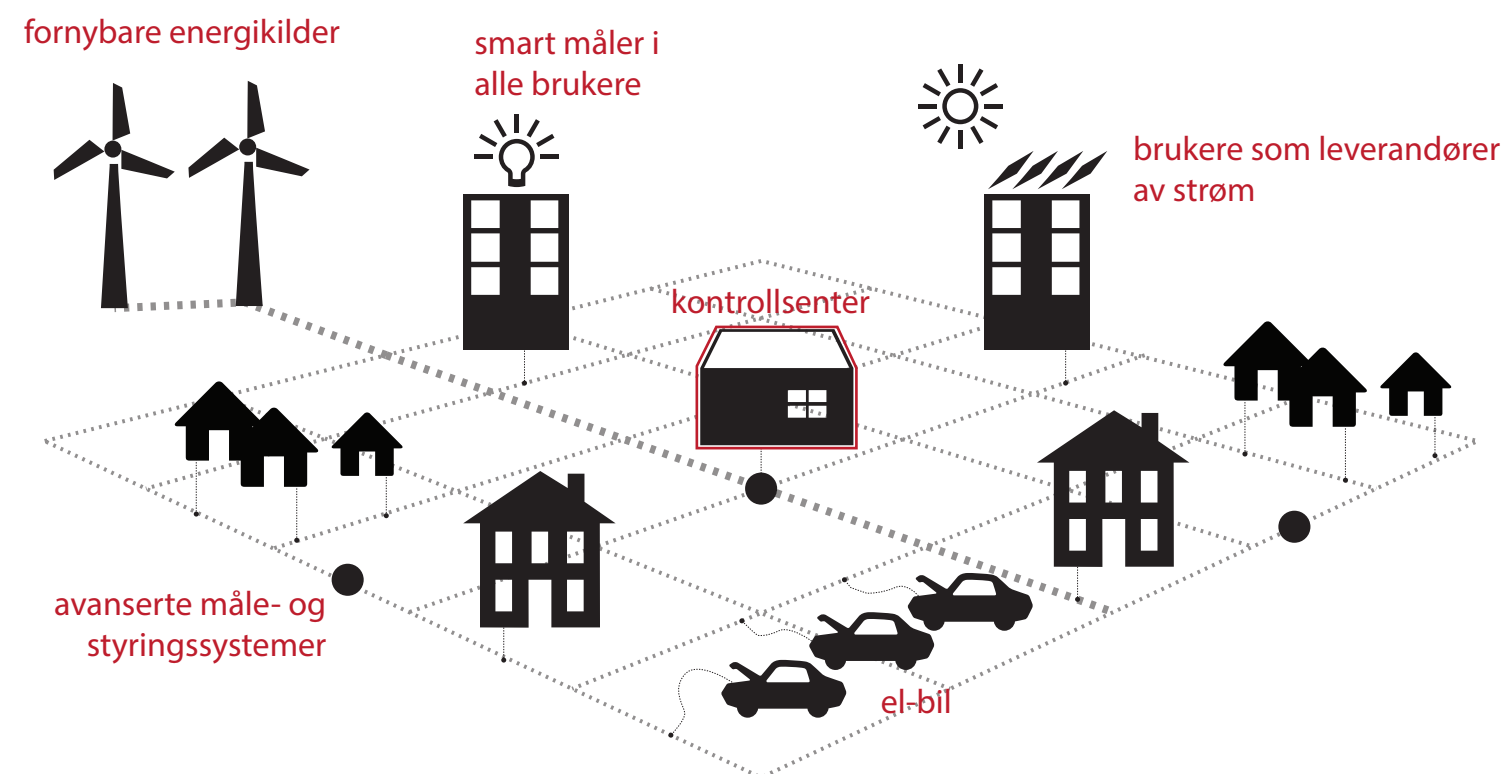
Lierstranda er et godt sted for oppstart av et slikt prosjekt fordi det har blandet bruk der energibruken kan optimaliseres mellom ulike programmer (sykehus, skoler, idrettshall, næring, kontor, boliger etc) over en 24 timers syklus. Et eget nettselskap som overvåker og vedlikeholder smart

gridet i real time starter opp sitt hovedkvarter på Lierstranda med ambisjoner om etterhvert å utveksle energi med resten av Buskerudregionen. Hovedbestanddelene i smart gridet er standard vannkraft, lokal jordvarme, elektrisk bilpark (energi lagring i batteriene) samt småskala vind- og solfanger produksjon.

Fjernvarme kan også kobles på systemet om tilgjengelig. Brukerne på Lierstranda vil få større bevissthet rundt sitt eget energiforbruk gjennom et toveis kommunikasjonssystem (måling av både real time forbruk og mulig produksjon/overskudd tilbake på nettet) og kan på denne måten velge å bruke energi når den er billigst.

## ::Miljø og energi::

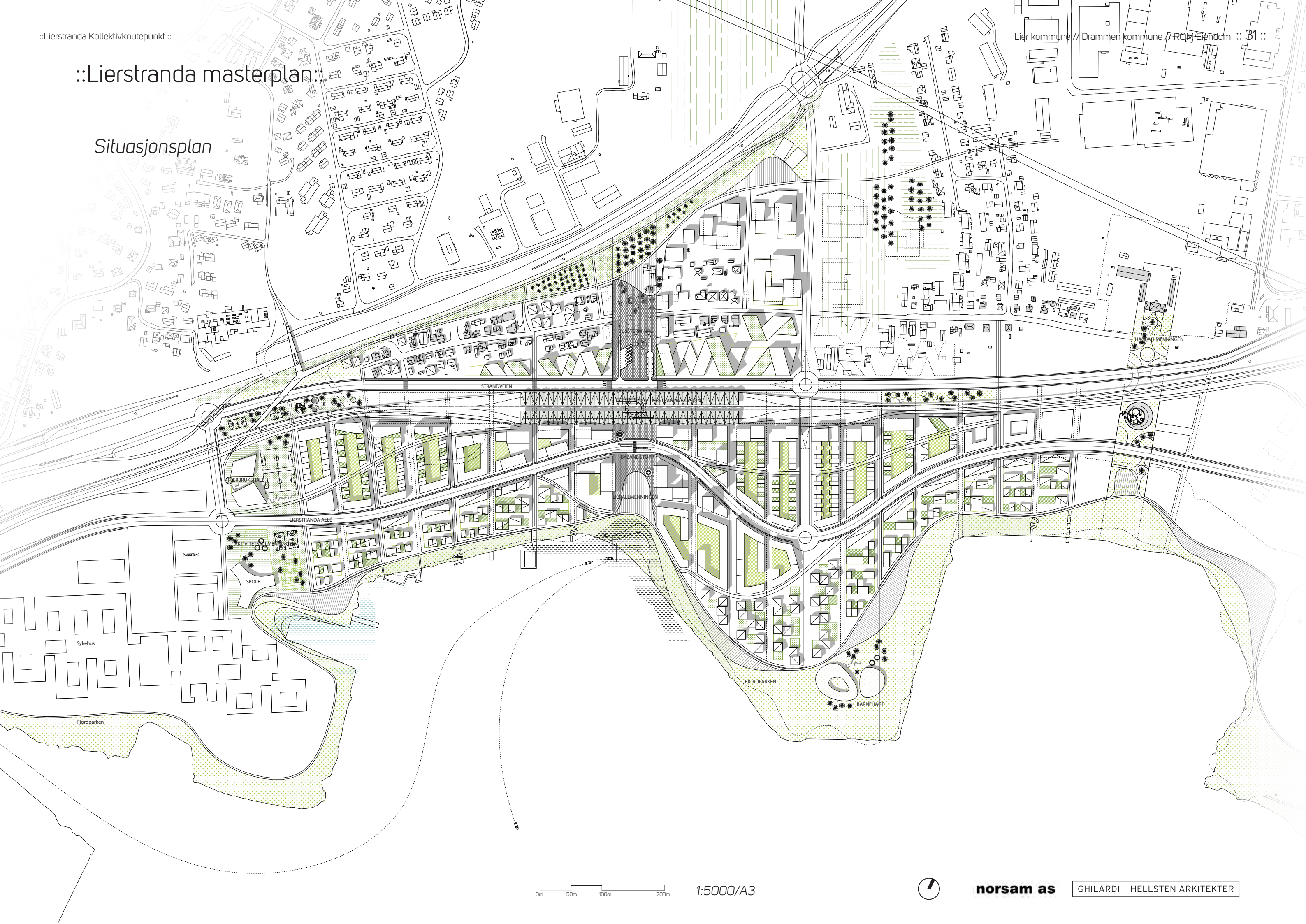
### Smart grid





# ::Lierstranda masterplan::

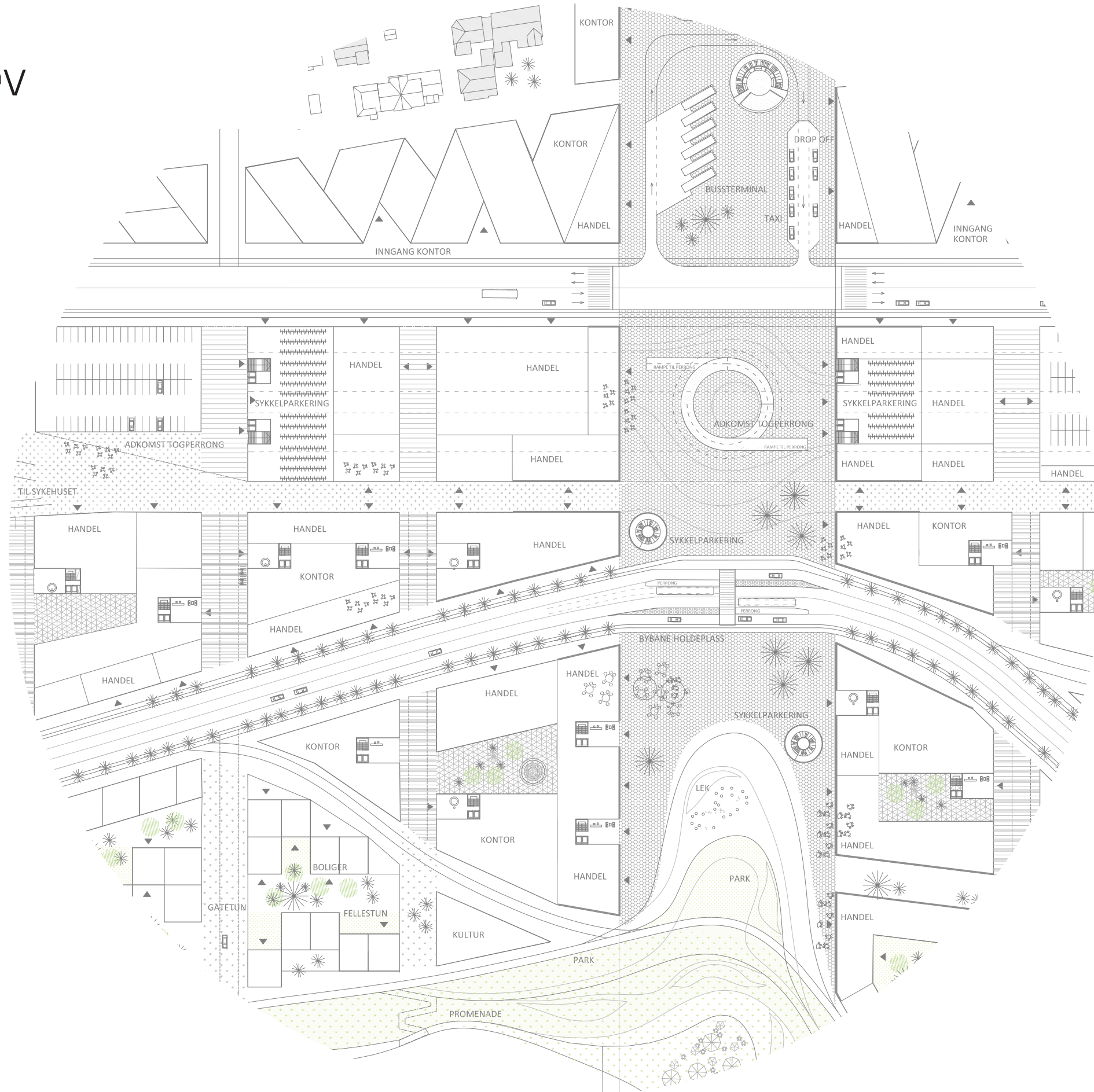
## Situasjonsplan







# KAP 03 Byvev



## Jernbanestasjonen

En løftet jernbane åpner for programmering under sporområdet og skaper en tydelig stasjon på langs i området:

- Torget flyter under sporene og en karakteristisk universelt utformet dobbel-vindel-rampe skaper hovedinngangen til jernbanestasjonen
- Parkering for 3-400 biler under sporene på hver side av hovedinngangen, begge med direkte atkomst fra Strandveien (med carpool og korttidsparkering)
- Dedikert sykkelparkeringshotell under sporene, med opphengssystem som gjør at syklene kan stables i høyden
- Parkering for ulike fremkomstmidler i direkte anknytning

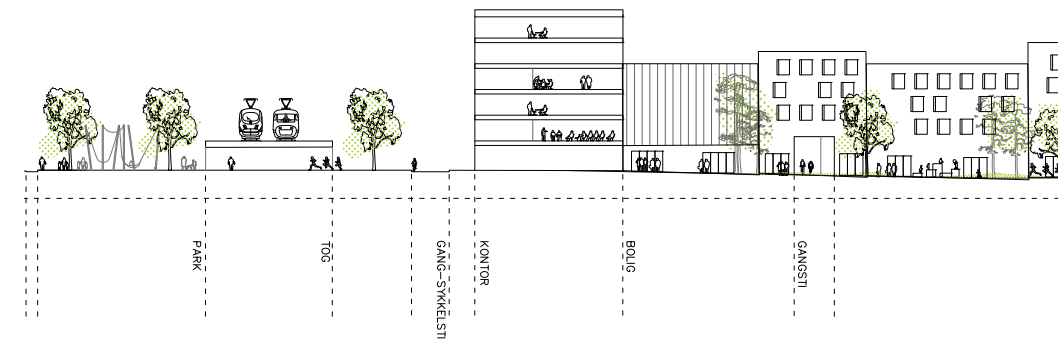
til stasjonen den til et viktig omdreiningspunkt og knutepunkt med raske og enkle bytter av fremkomstmiddel

- Tydelige atkomster på hver ende av stasjonen som knytter an perrongen til byen i begge retninger
- Handelsarealer under og langs med jernbanen utgjør de viktigste handelsgatene i området

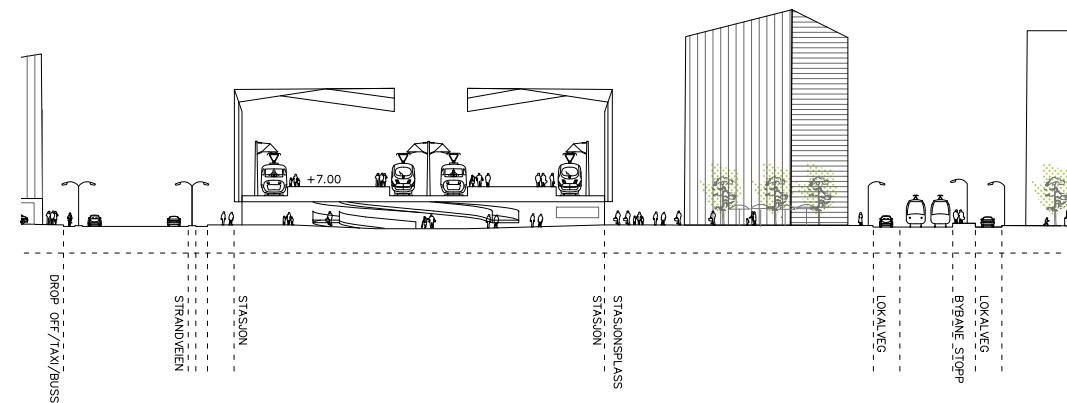
I tillegg åpner en løftet stasjon opp for en stasjon av sterk identitet godt synlig fra avstand med en større takkonstruksjon som tydelig viser hvor jernbanestasjonen erretning mot fjorden. Nordover mot E18 reduseres tettheten for så å øke litt igjen nærmest E18 og hovedatkomsten fra Jensvollveien.

# ::Jernbanestasjonen::

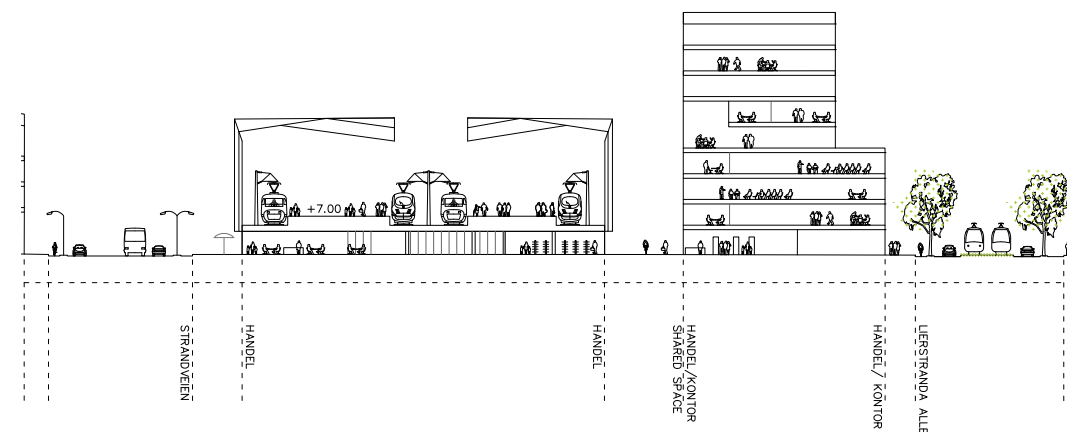
## Snitt gjennom jernbanen



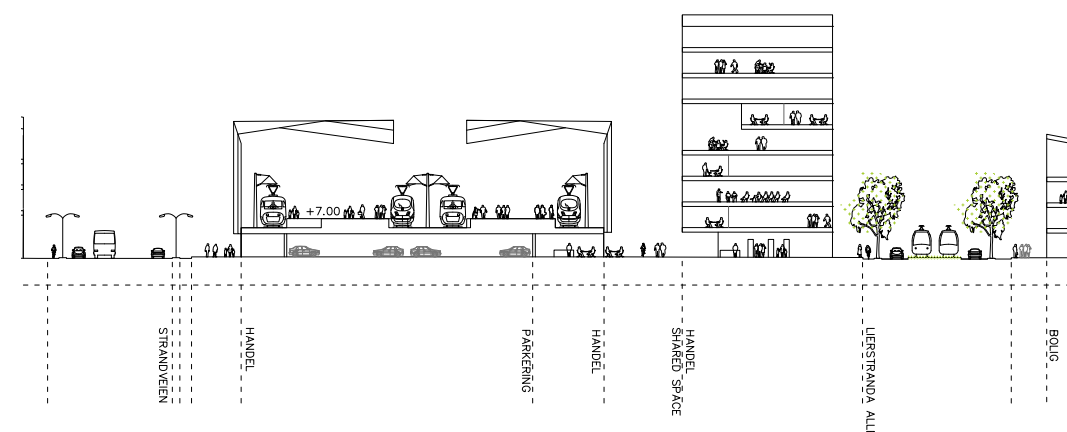
Park - jernbanen - næring - boligområde



Bussterminal og taxi - stasjonens hovedinngang - hovedstopp bybane/buss



Næring - stasjonen og handel - handel og kontor



Næring - stasjonen og parkering - kontor

# Knutepunktet

Den løftede jernbanen gjør at både nord- og sørsiden av jernbanen enkelt kan utnyttes til kollektivknutepunkt og skaper en kompletterende bevegelse i motsatt retning, på tvers av jernbanen:

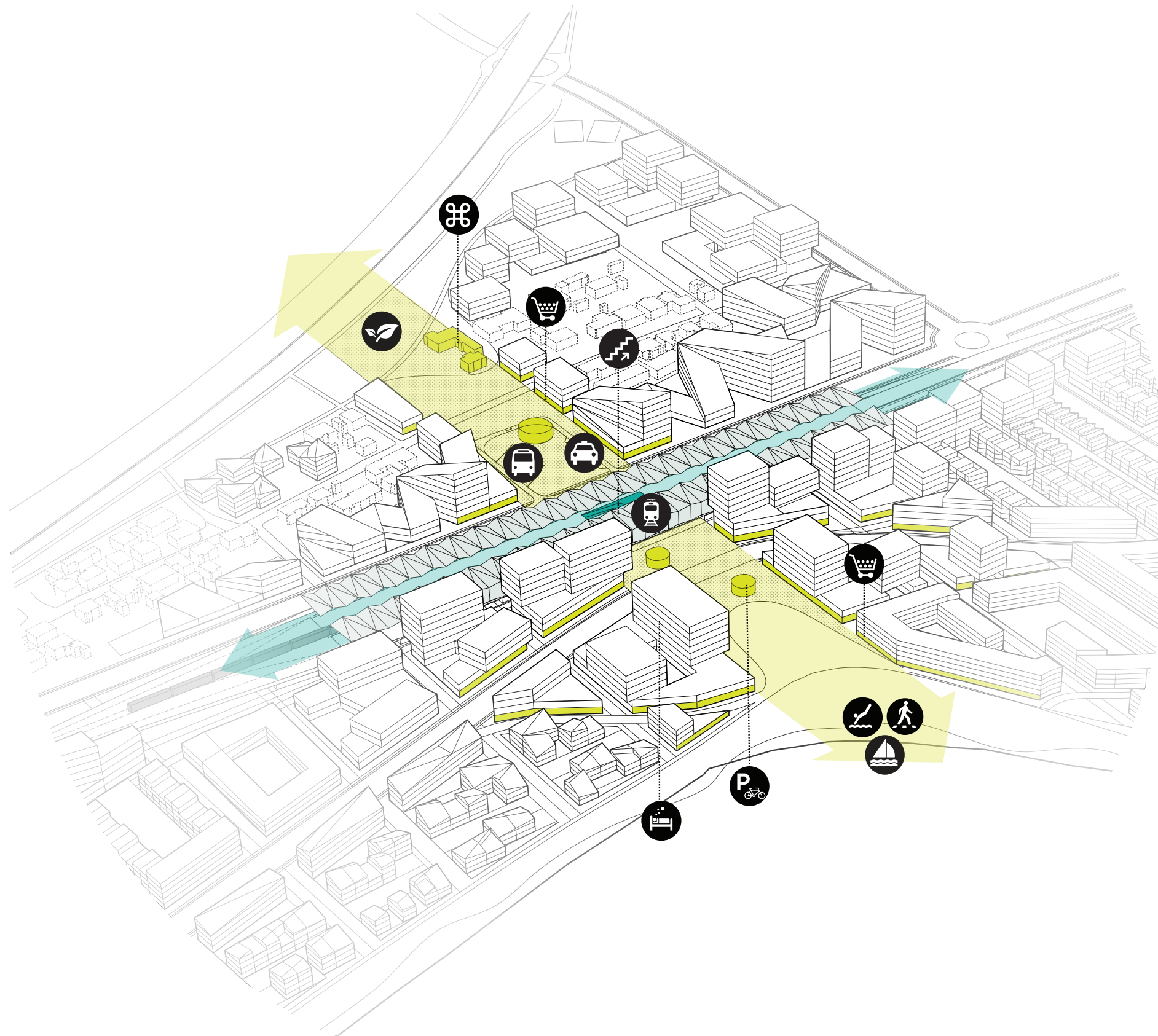
- Taxi med Drop off og Kiss’n ride på nordsiden med direkte atkomst til Strandveien
- Bussterminal for fjernbusser, regionsbusser og ekspressbusser samlokalisert med taxi på nordsiden og med god tilknytning til E18 og RV23. Bussterminalen kan også huse buss for tog når det er nødvendig.
- Frittstående sykkelparkeringshus som kompletterer stasjonens sykkelhotell, ett på hver side av stasjonen – en ved bussterminalen og en ved bybanen/bussen. Disse er tenkt som punkthus med parkering i rampe slik at disse kan gå over flere etasjer uten et stort foravtrykk
- Bybanens/bussens hovedstopp på sørsiden der kollektivgaten møter Lierallmenningen
- Ved allmenningens møte med Fjorden legges det opp til muligheter for bla. ferje, fjordbuss og taxibåter slik at Elva og Fjorden kan avlaste trafikknettet og brukes som transportåre også for kollektivtrafikken

For å aktivere gatene særlig rundt knutepunktet, legges det opp til publikumsrettede virksomheter på bakkeplan i alle gatene i og rundt knutepunktet. For å få til en god flyt legges det opp til:

- Handelsareale under og langs med jernbanen
- Handel langs med Lierstranda allé på kvartalene nærmest allmenningen
- Tverrgatene mellom disse får en kombinasjon av handel og kontorinnganger og fullfører dermed mulighetene for “handels-loops”
- Alle kontorer får dedikerte lobbyer fra sidegatene
- Alle boliger får innganger fra innsiden av kvartalene



## ::Knutepunktet::

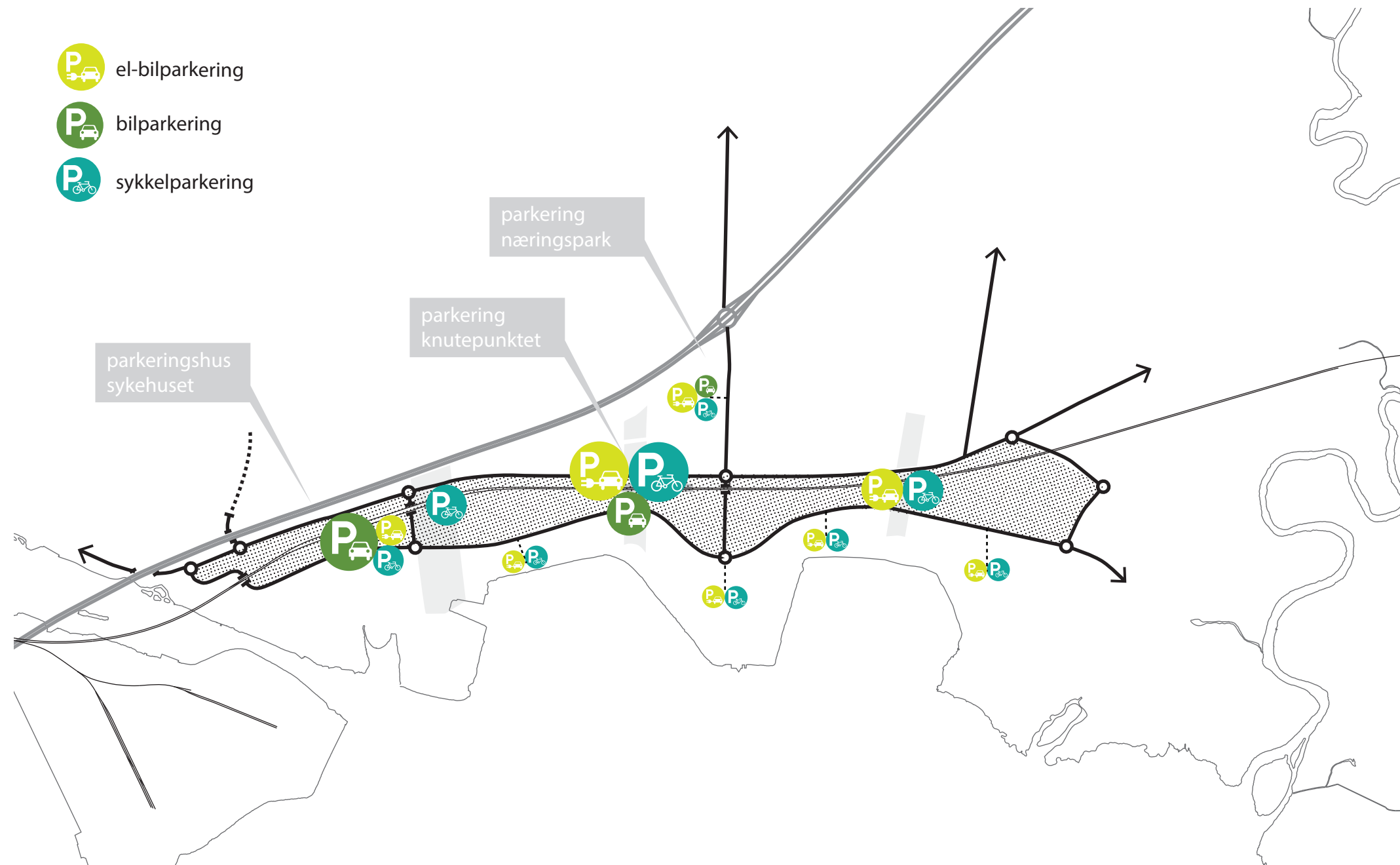




## Parkering

- All bilparkering samles i hovedsak i parkeringshus mellom kollektivgaten og Gamle Kongevei og etterlater store bilfrie områder utenfor disse. Et unntak er mulighetene for parkering til næringsparken nord i området, som er direkte tilknyttet E18 og RV23
- Innfartsparkering for kollektivknutepunktet etableres i direkte tilknytning til jernbanestasjonen under sporene og med direkte atkomst til og fra Strandveien, RV23 og E18. Korttidsparkering og langtidsparkering
- Større parkeringskjellere etableres under kontorbyggene som er langs med jernbanen og skal være med å dekke parkeringsbehovet utenom knutepunktet
- Det legges opp til sambruk av alle parkeringer, også sykehusets
- Alle parkeringer skal ha høy andel av el-bil parkering og mindre egne el-bil parkeringer kan lokaliseres mer sentralt i boligområdene
- Bilpoolplasser lokaliseres sammen med annen parkering
- Store sykkelparkeringer etableres i og på knutepunktet og sykehuset og mindre sykkelparkeringer spres rundt i området for å gjøre det så tilgjengelig som mulig for syklister. Dedikerte sykkelparkeringer for bysykkel og ladestasjoner for el-sykkel bør lokaliseres langs de viktigste sykkelårene

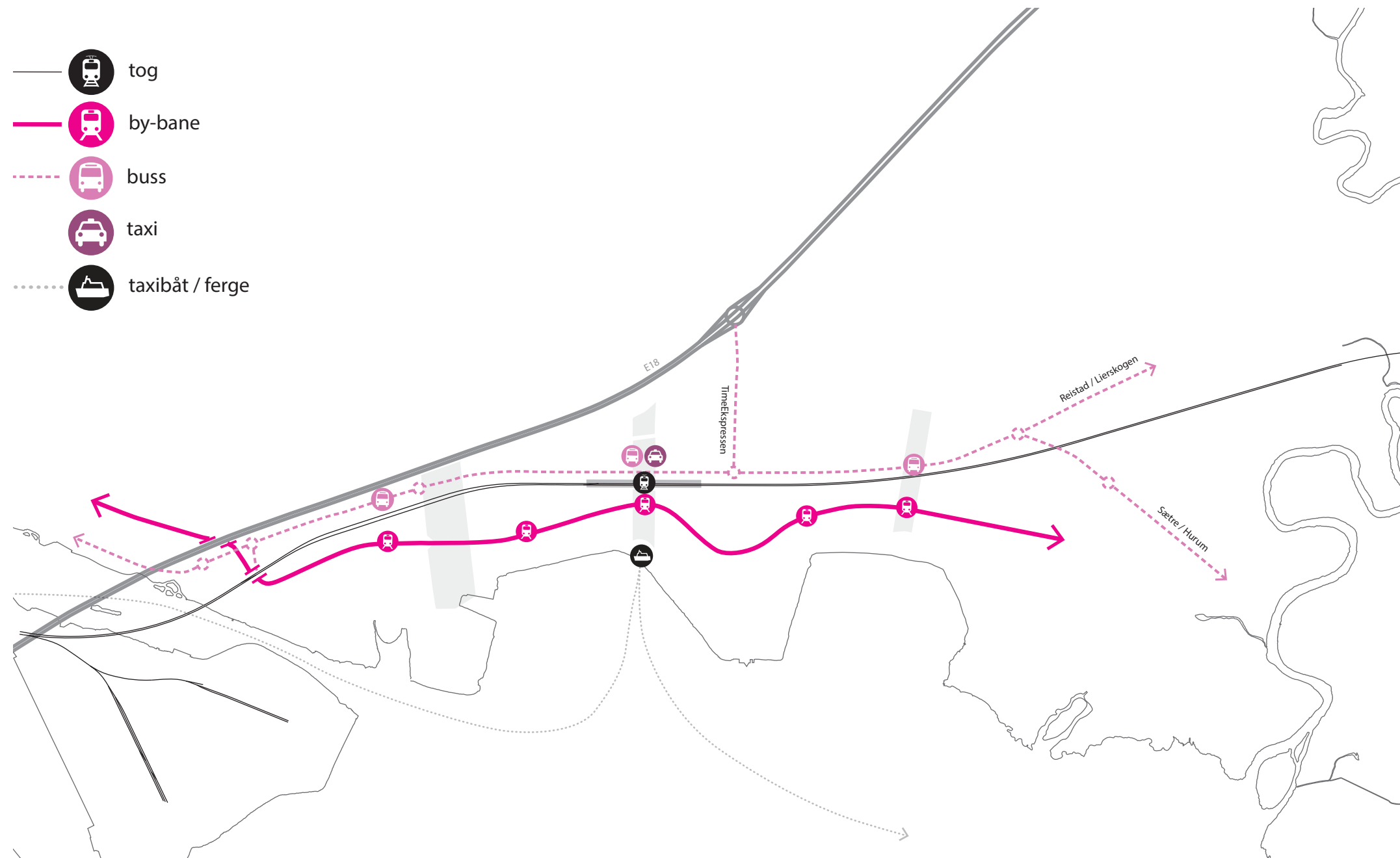
## ::Parkering::



## Kollektivtraséer

- All kollektivtrafikk får dedikerte felt
- Den lokale kollektivtrafikken går i egen bybane/bybussgate på sørsiden av jernbanestasjonen
- Ekspressbusser/ regionsbusser /fjernbusser og buss for tog går på nordsiden av jernbanen og har egen bussterminal
- Taxiholdeplassen er lokalisert ved bussterminalen
- Taxibåt og ferjestopp er lokalisert i forlengelsen av knutepunktet der Lierallmenningen møter fjorden

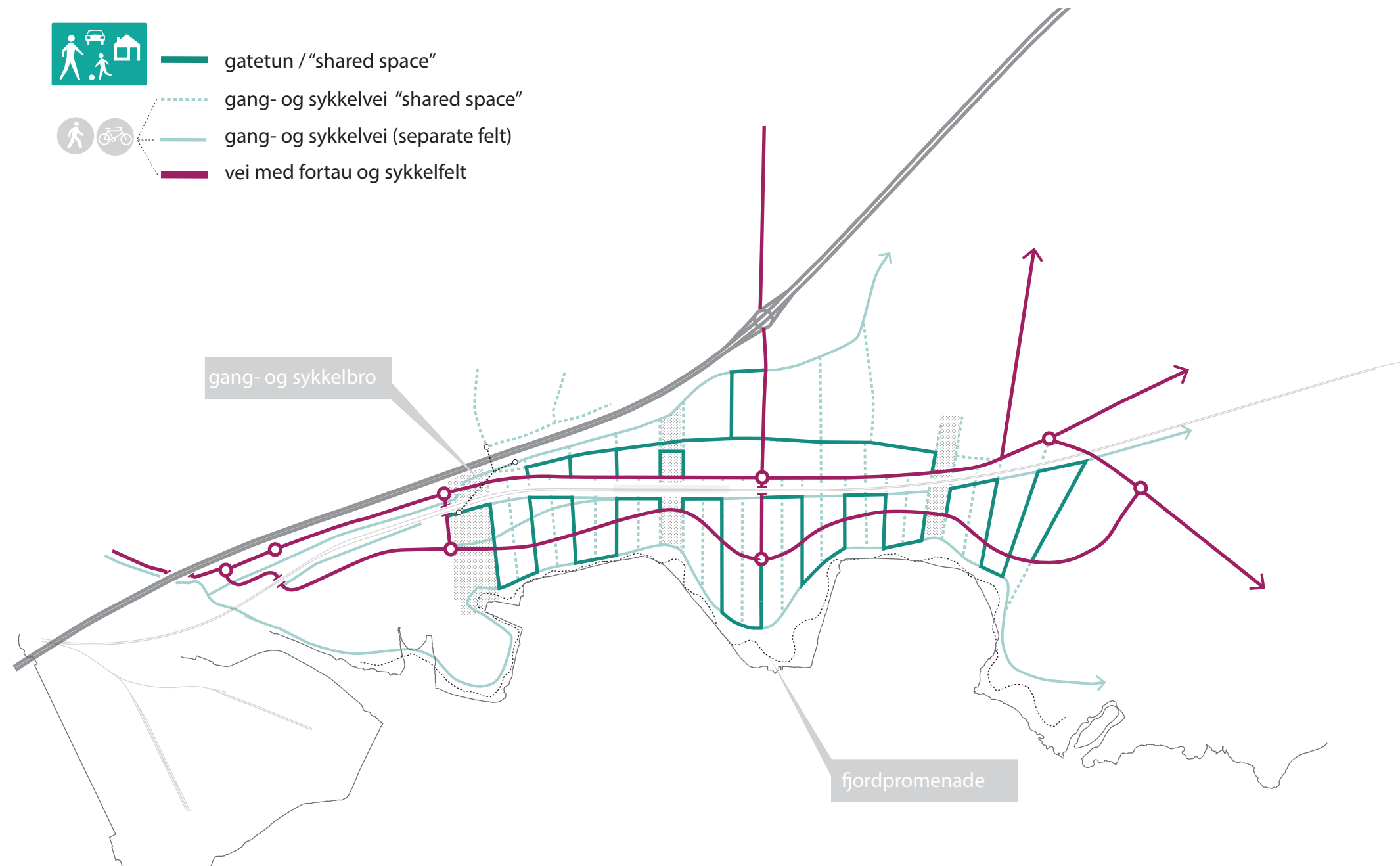
# ::Kollektivtraséer::



## Gang- og sykkelforbindelser

- De langsgående gatene blir tydelige transportårer på langs og kobler seg til gang- og sykkelnettet i Drammen og Lier
- Noen få av de tverrgående får den samme rollen, og da særlig Jensvollveien med ny og bearbeidet undergang til Lier og Aktivitetsallmenningen med ny gang- og sykkelbro til Nøste
- Den hevede jernbanen muliggjør et stort antall gang- og sykkelforbindelser på tvers og gir de myke trafikantene et nettverk av forbindelser
- De tverrgående gatene består i hovedsak av shared space og gatetun der gående og syklende alltid er prioritert og evt. kjøring er kun for kjøring til eiendommen

# ::Gang- og sykkelforbindelser::

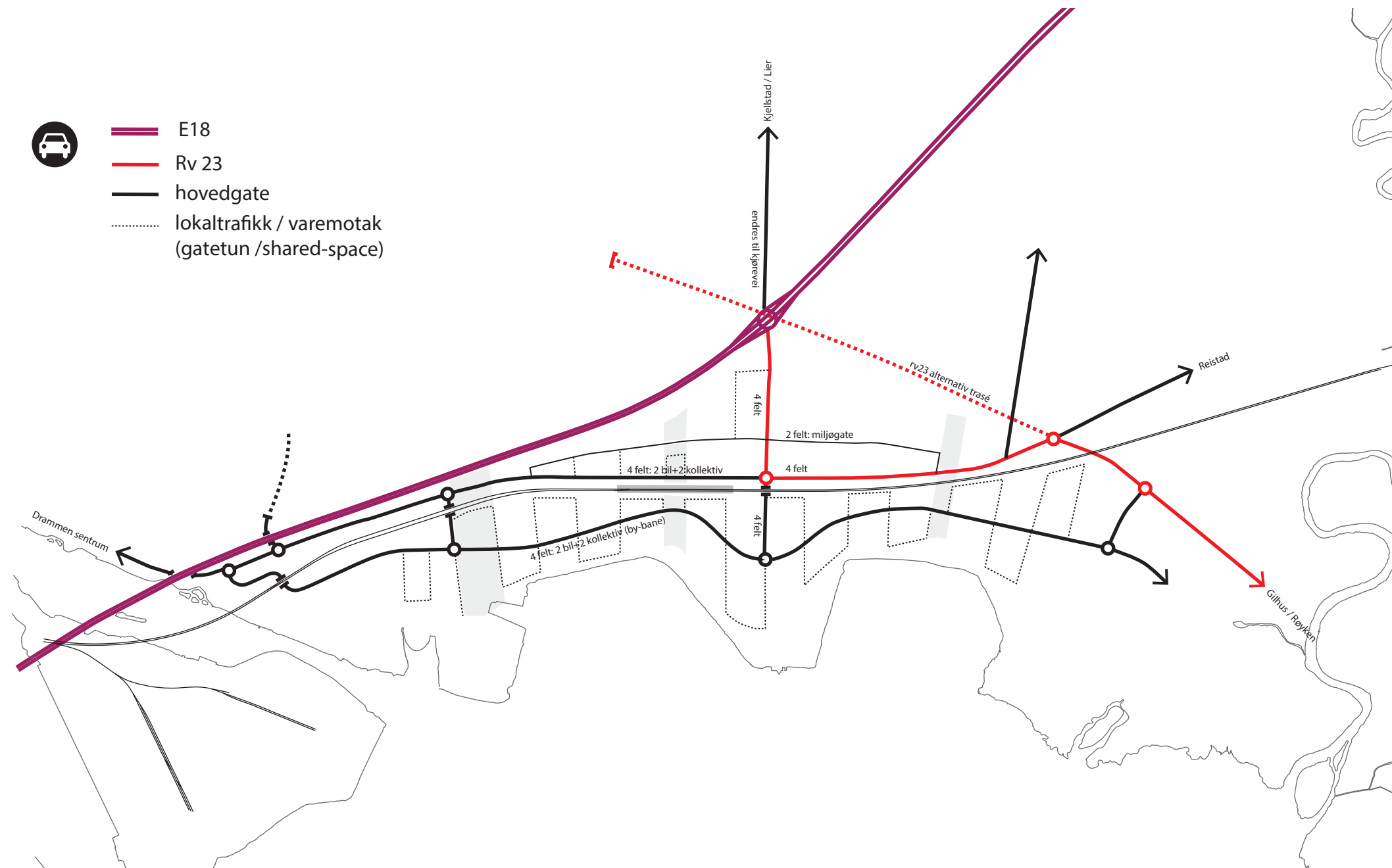




# Biltrafikk

- RV23 ledes utenom området, via Strandveien og Jensvollveien og senere mulig via en alternativ trasé fra Amtmannssvingen direkte til den nye påkoblingen til E18
- Strandveien fra Jensvollveien og vestover vil fremdeles være en viktig forbindelse gjennom området og oppgraderes til 4 felt, men trafikkmengden vil minkes betraktelig da trafikken til E18 ledes utenom
- Kollektivgaten på sørsiden av jernbanen blir den viktigste lokalgaten for atkomst til områdene sør for jernbanen og er ikke ønskelig som gjennomgangsåre
- Siden jernbanen er hevet, vil det enkelt kunne etableres tverrgående 2 underganger for bil under jernbanen, den østre også for større kjøretøy ved at veien senkes noe
- Resterende tverrgående gater er gatetun eller shared space og evt. kjøring på disse er kun for kjøring til eiendommene
- Flomsikker atkomst til området (over k+3,0) vil være via eksisterende bro over jernbanen ved Linnes
- Gamle Kongevei reduseres til en strøksgate og gjøres mindre tilgjengelig for gjennomfart

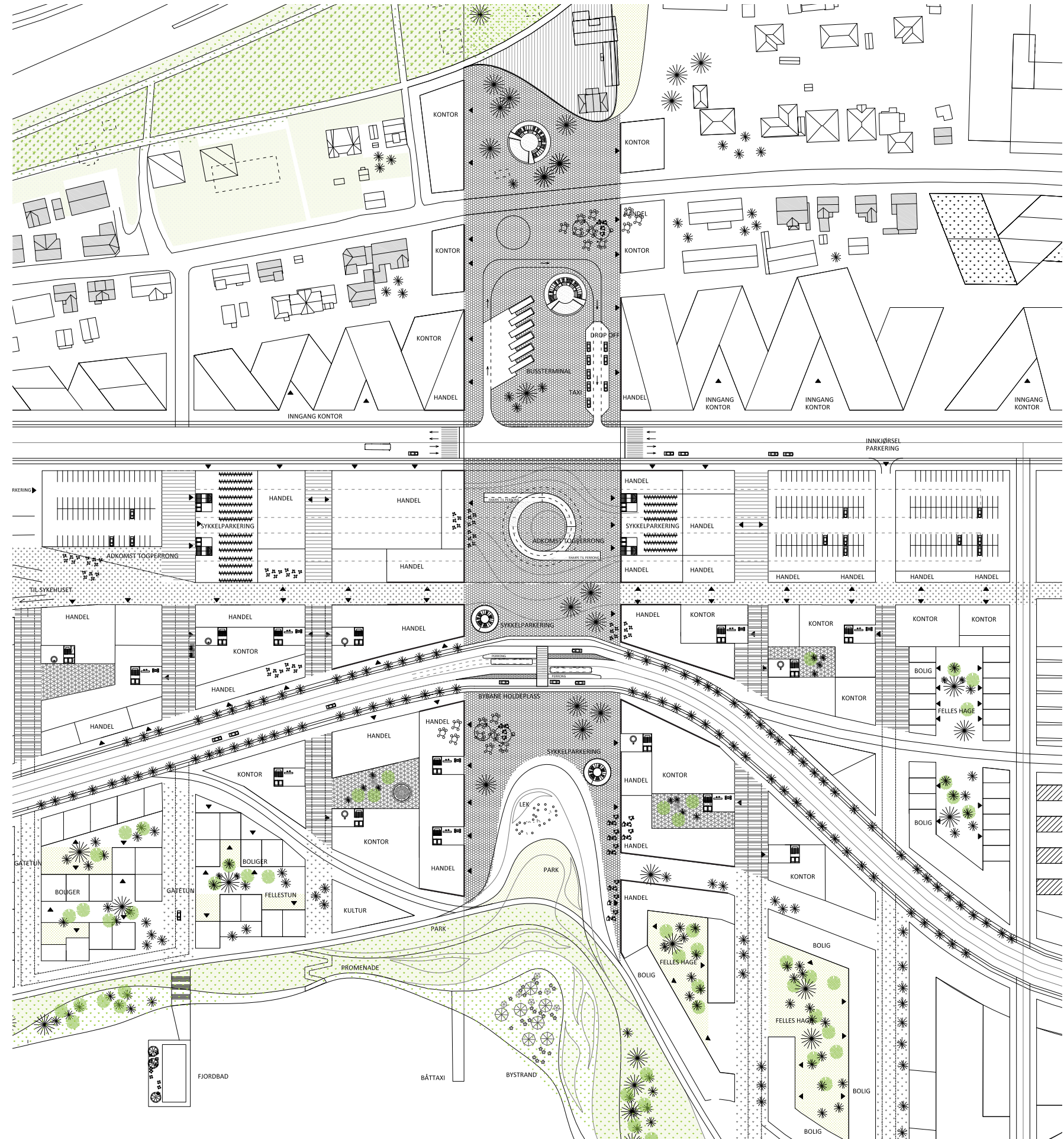
# ::Biltrafikk::





# ::Lierstranda kollektivknutepunkt::

## Utsnitt knutepunkt







## KAP 04 Identitet





# Fjordpromenaden

Fjorden  
Lierstranda Fjordpromenade består av to ulike soner: en konstant promenade og en fleksibel sone som endrer seg og fungerer som en sammenhengende voksende og krympende Fjordpark. I tillegg kommer tverrgående strukturer som bryter opp/deler Fjordparken i soner og forsterker den urbane koblingen til fjorden. Disse tre elementene bidrar til en variasjon og rikdom der Fjordpromenaden er stedsspesifikk og identitetsskapende, både for Lierstranda i sin helhet, men også for de enkelte nærområdene.

Promenaden

- En sammenhengende langsgående promenade som markerer skillet mellom by og vannkanten, alltid på kote +2,5
- Samme dekke og belysning hele veien, alltid tilrettelagt

for gang og sykkel

- Promenaden knytter seg på Elveparken
- Gir en egen sammenhengende identitet til promenaden

Fjordparken

- Fra promenadedekket og ut til vannet ligger Fjordparken
- Parken er i konstant endring, både i plan og i snitt og bidrar til å forsterke den egne identiteten for de ulike områdene
- Ved Aktivitetsallmenningen vokser Fjordparken til en stor skolehage, ved gamle Tømmerterminalen blir den en eplehage og ved Hageallmenningen en nytolkning av en Barokkhage
- Andre steder er snittet smalere og gir utviklingen en nærmere kontakt med vannet
- I tillegg endrer Fjordparken seg basert på vannets høyder

og er en buffer for bebyggelsen ved høye vannstander og flom

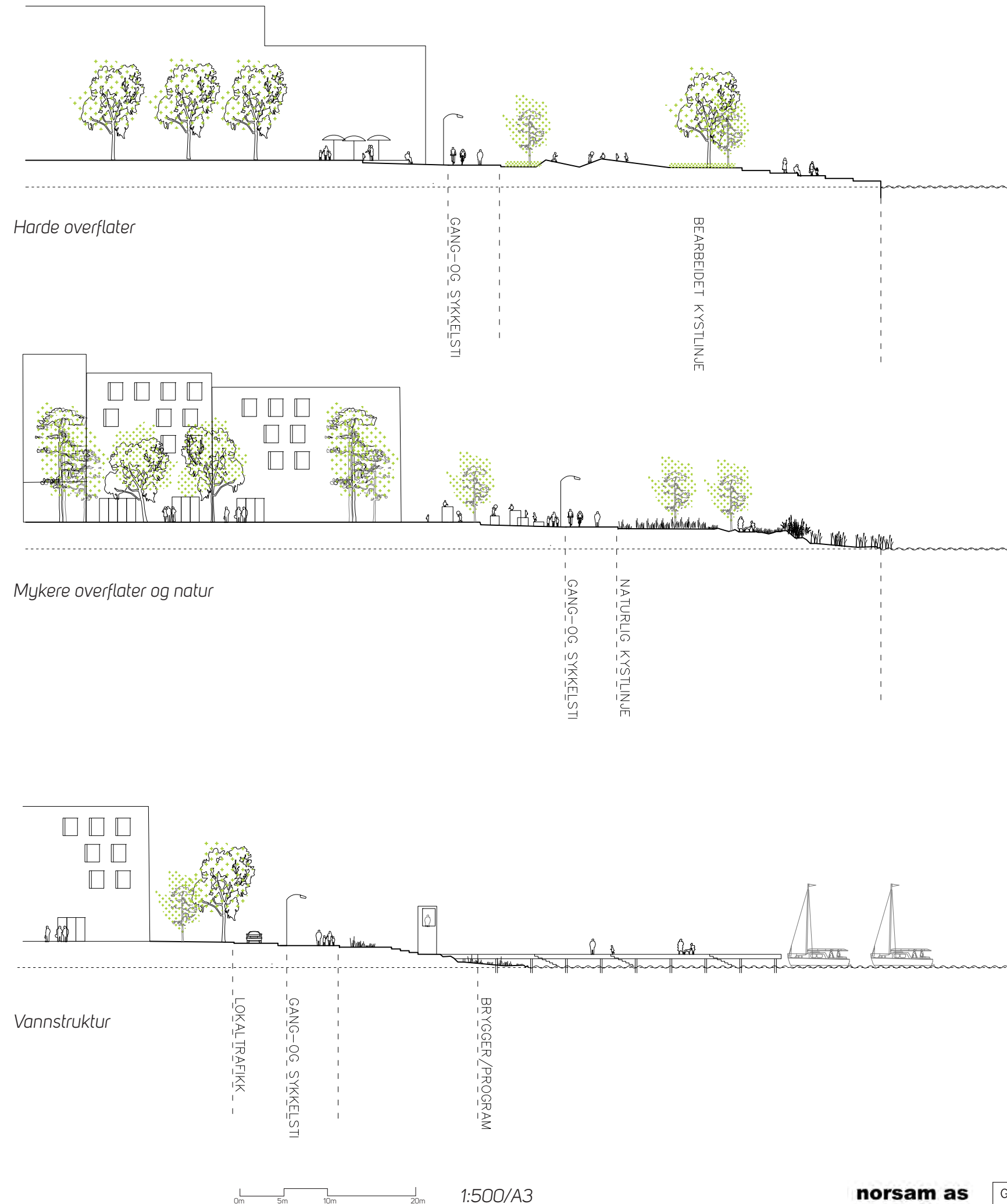
- Snittet endrer seg også alt ettersom man beveger seg fra sykehuset til Linnestranda Naturreservat
- Fra park som møter vann til torg som møter vann
- Noen steder med harde kontrollerte overflater, andre steder med mykere overflater og natur i endring

Vannstrukturer

- Promenadens møte med vannet forsterkes der de ulike gatene og allmenningene kommer ut og disse forlenges ned til vannet ved trapper, brygger, ramper el.l. Disse kan også programmeres med funksjoner som båtbrygger, badebrygger, ferjestopp, serveringbrygger etc.

# ::Fjordpromenaden::

## Typiske snitt



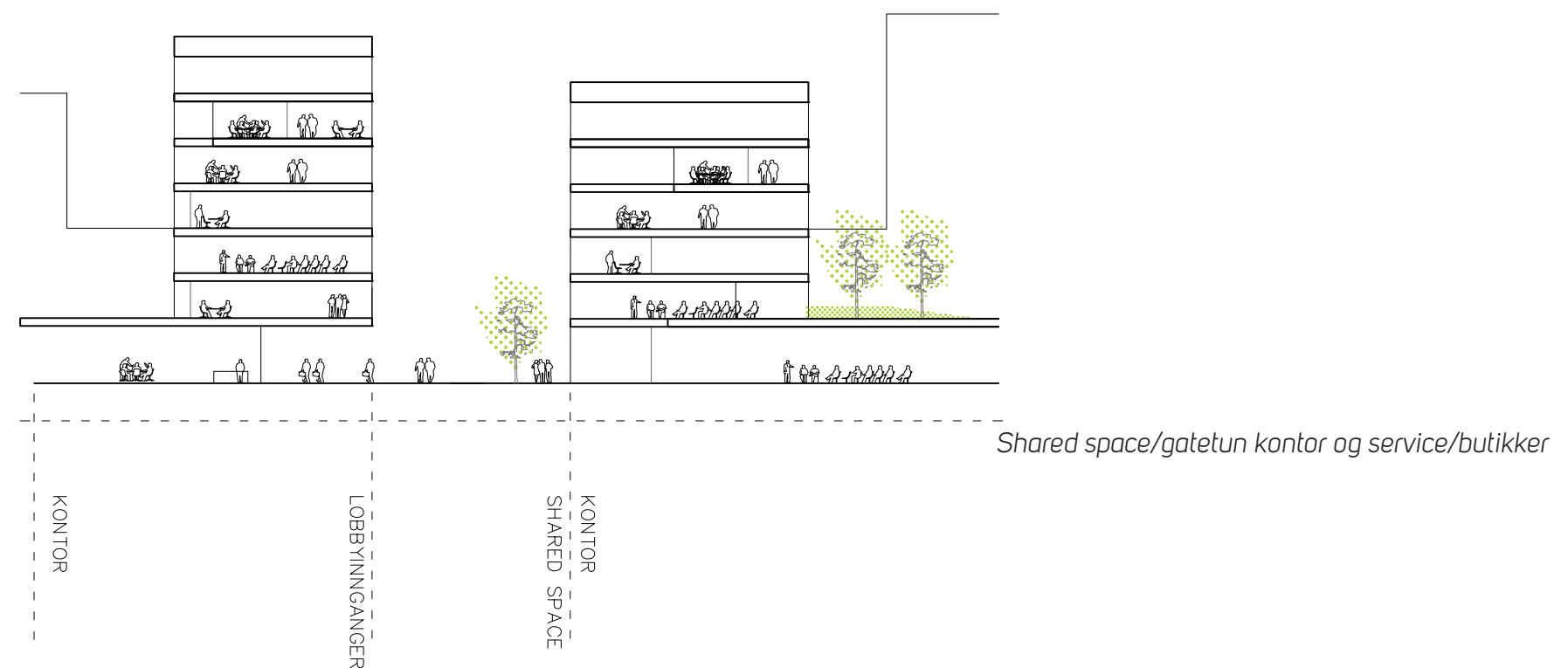
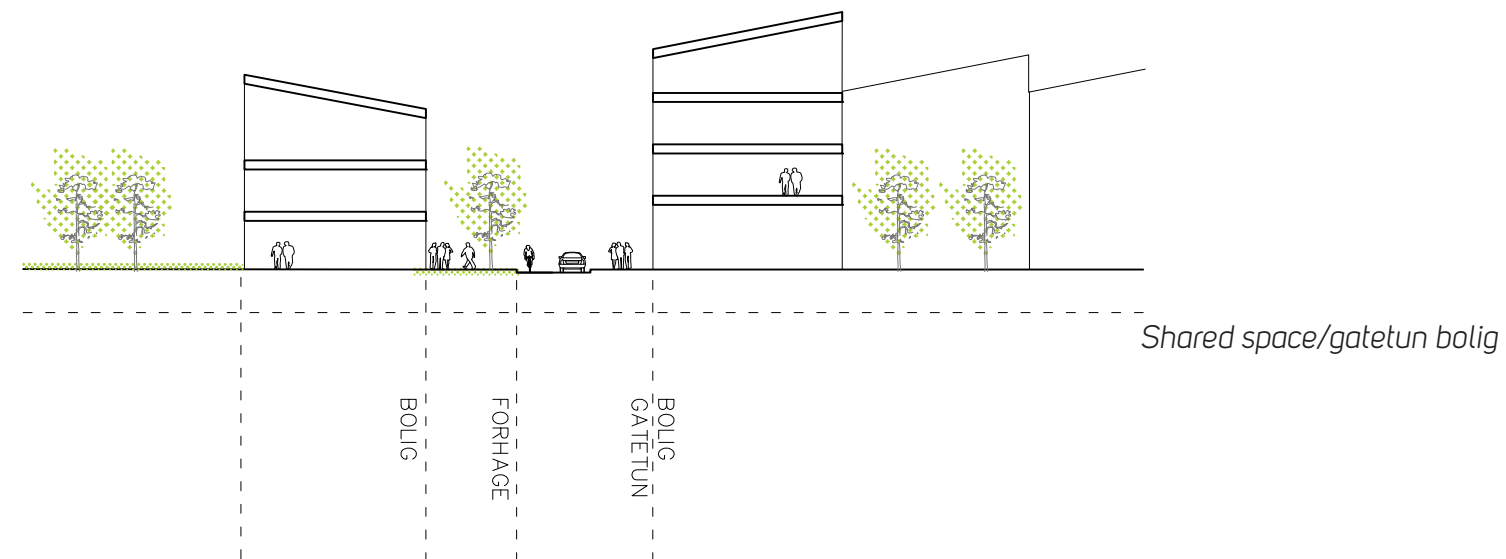
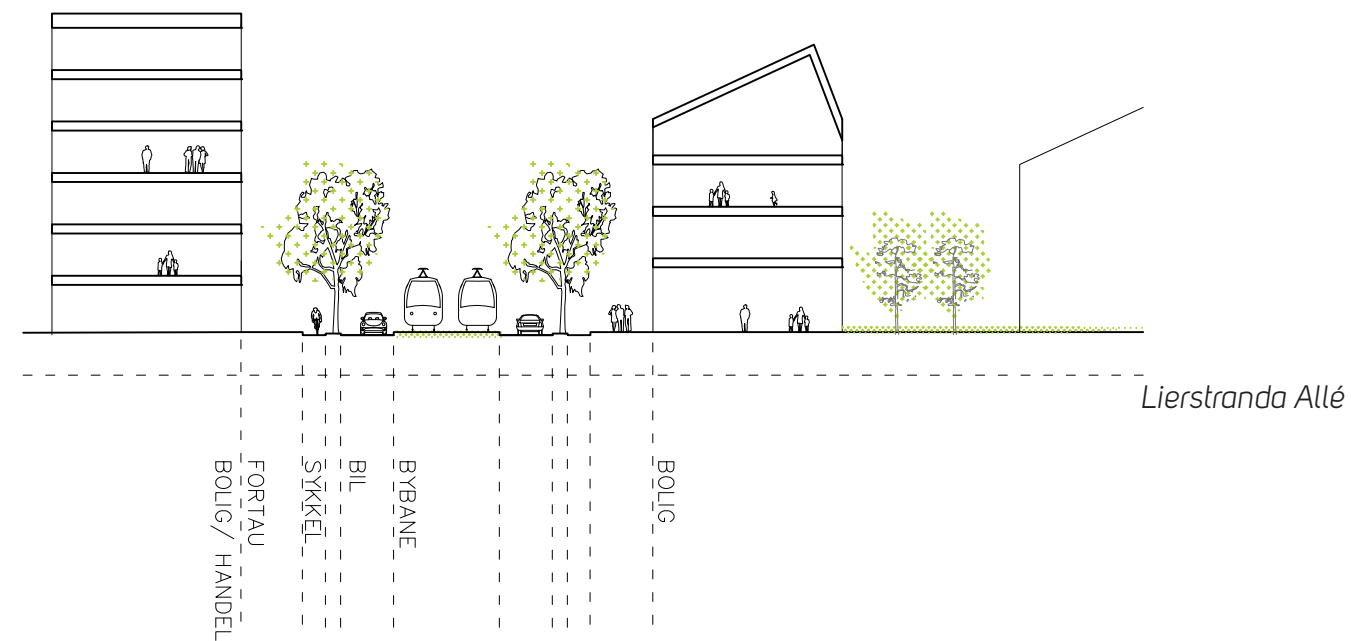
# Gater og allmenninger

Kulturlandskapet  
Gatene fungerer som en stor vev og en finmasket bystruktur som knytter hele området sammen som et teppe. Retning og struktur spiller tilbake på jordbrukslandskapet og teiger som strukturerende element med varierende størrelser, fremhevet av 3 store allmenninger. Disse allmenningene har ulike funksjoner for Lierstranda og dette underbygges av utforming og programmering, både i allmenningen og i de inntilliggende kvartalene.

- Gater
- Alle gater på nye Lierstranda skal ha de myke trafikantene som prioritet og ingen gater er kun for bilen. Det sterke fokuset på gang-, sykkel og kollektivtransport vil alltid være synlig i utformingen og påvirker også programmeringen av kvartalene inntil:
- Kollektivgate med næringsarealer på gateplan
  - Shared space/gatetun i boligområdene med muligheter for forhage
  - Shares space/gatetun med dedikerte lobbyer for kontorene og service/butikker

# ::Gater og allmenninger::

## Typiske snitt



0m 5m 10m 20m

1:500/A3

# Gater og allmenninger

## Aktivitetsallmenningen:

- Fungerer som en buffer mellom sykehuset og bebyggelsen og inneholder offentlige program som skole/ barnehage/sportsaktiviteter
- Naturlig sted for skolehager med god tilknytning til skoler og barnehager
- Kobler med ny gang- og sykkelbro opp til Nøste og understreker dermed den offentlige og tilgjengelige karakteren av allmenningen

## Lierallmenningen:

- Nytt torg som binder kollektivknutepunktet sammen med den historiske delen, den nye sentrumskjernen og Fjordpromenaden
- Områdets viktigste store offentlige rom med aktiviteter fra kommersielle til ikke-kommersielle døgnet rundt
- Knutepunktstorg med tydelige overganger mellom de ulike trafikale framkomstmidlene
- I forlengelsen av torget utgjør bryggene et element som bidrar til å aktivere torget samtidig som de øker torgets kontakt med vannet. Disse har aktiviteter av ulike offentlig art, og ikke minst i form av stopp for offentlig transport på elva og fjorden

## Hageallmenningen:

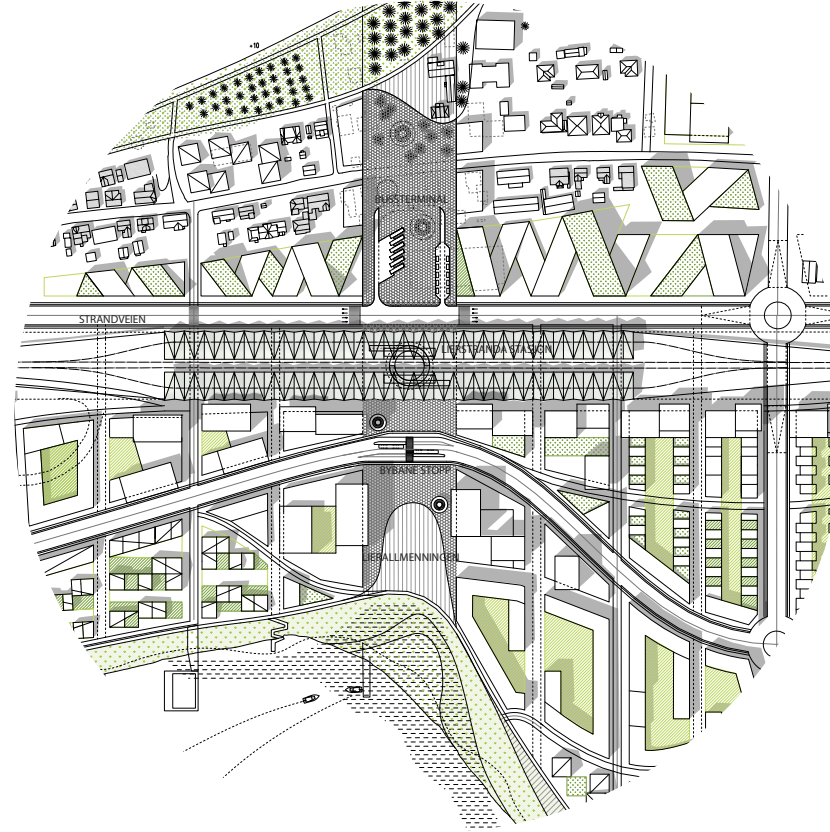
- Tar tak i den historiske barokke hagen til Lystgården Frydenlund og blir et viktig grøntareal for boligområdene rundt
- Knytter seg programmatisk til naturdragene i området: fra den kultiverte parken til jordbruket og til naturreservatet
- Et naturlig sted for et sted å lære om alt fra historiske parkanlegg i Lier til biotoper, botaniske og ornitologiske verdier

## ::Gater og allmenninger::

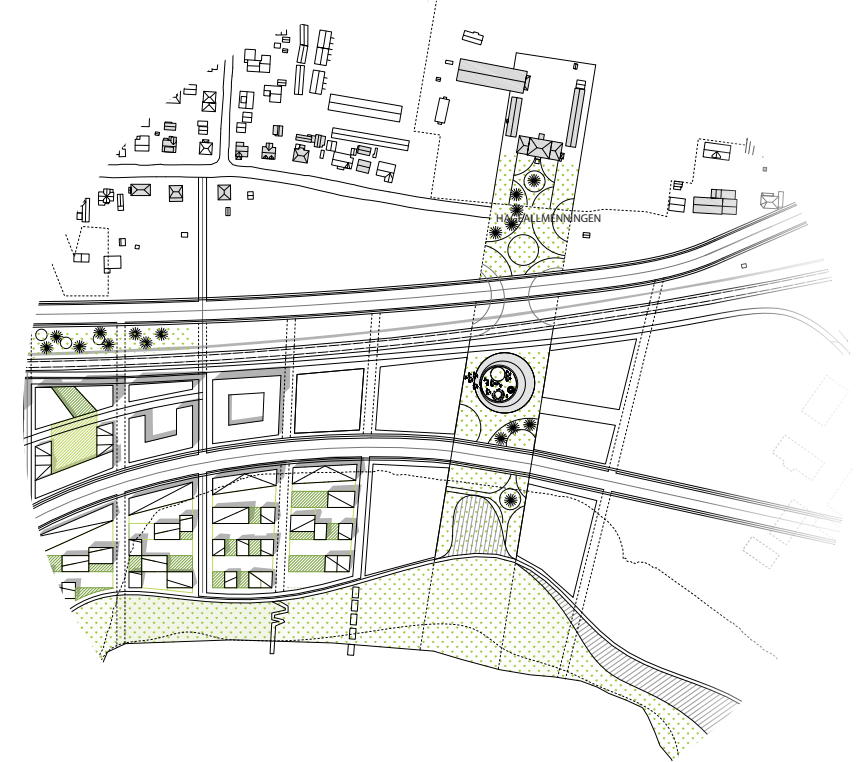
### Allmenninger



Aktivitetsallmenningen



Lierallmenningen



Hageallmenningen



# Typologier og tetthet

Byen  
Med et kompakt og arealeffektivt knutepunkt legges det opp til en bærekraftig urban byutvikling med høy utnyttelse i sentrale områder. Dette fristiller igjen andre arealer til lavere utnyttelser og det kan derfor legges opp til ulike typologier med egne roller basert på lokalisering. Med stor variasjon av utnyttelse kan det både oppnås en urban setting og bymessighet (som en forlengelse av Drammen) men også en lavere tetthet med henvisning til Lierdalen og dens mer naturnære bebyggelse, relasjon til det grønne og variasjon av program og struktur.

På nordsiden av jernbanen legges opp til en blanding av tettheter:

- Dette for både å åpne opp for bevaring av det gamle bymiljøet rundt Gamle Kongevei og å fortette
- Lavere bygg enn rundt knutepunktet, men med større utstrekning/fotavtrykk for å oppnå en viss masse. Egne områder og identiteter for byggene slik at større firmaer kan ha sine bygg/hovedkontor godt synlig og tilgjengelig fra E18.

Rundt knutepunktet:

- Tettere rundt knutepunktet både av bærekraftig perspektiv og for å markere knutepunktet
- Samtidig brukes bygningskroppene som støybarriere
- Tomtene bygges fullt ut på bakkeplan for å skape fasader og underbygge liv på gateplan

Mellom knutepunktet og kollektivgaten:  
Større boligkvartal med private skjermede innergårder og hager

Langs kollektivgaten:

- Det legges opp til en noe høyere tetthet og fulle fasader mot gaten for å bygge opp under gatelivet

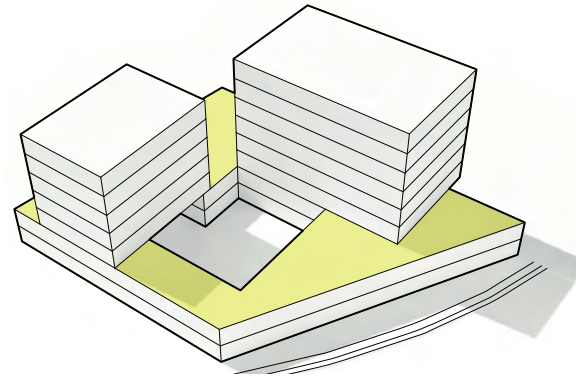
Sør for kollektivgaten

- Det legges opp til en noe løsere struktur som til slutt åpner opp mot Fjordpromenaden og fjorden
- Egne grønne hager i og rundt området
- Tydelig avgrenset av promenaden for ikke å privatisere Fjordpromenaden

## ::Typologier og tetthet::

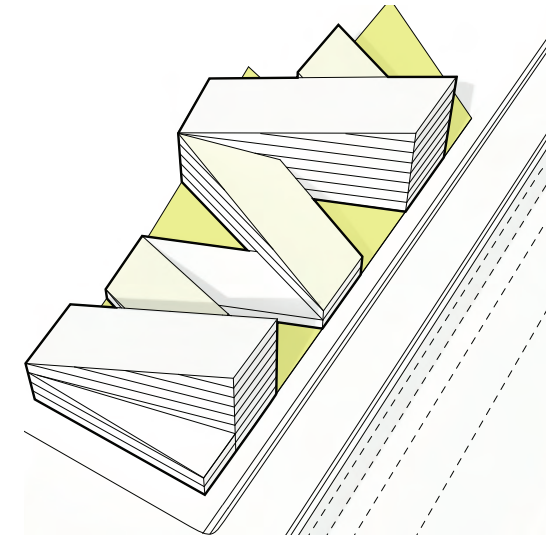
### Base med tårn

- TU: 350-380%
- Etasjer: 2+5/6etg
- Program: Næring
- Rolle: Aktivt bakkeplan mot gater



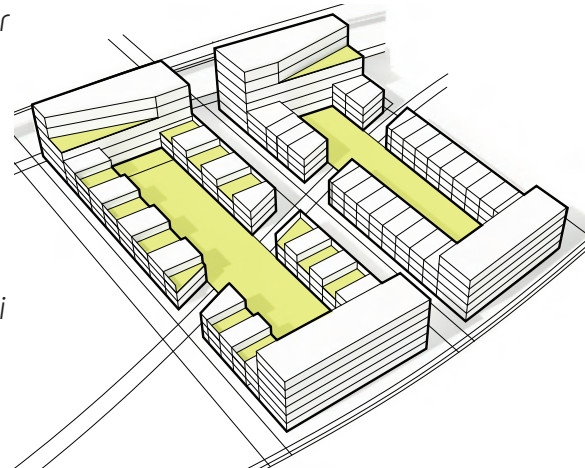
### Større selvstendig volum

- TU: 250-320%
- Etasjer: 1-7 etg
- Program: Næring
- Rolle: Aktivt bakkeplan mot gater



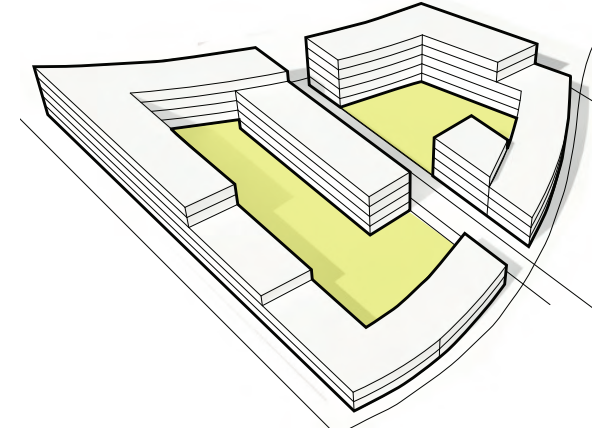
### Langsmale kvartaler med lameller

- TU: 260-300%
- Etasjer: 3-7 etg
- Program: Næring og bolig
- Rolle: Aktivt bakkeplan mot stasjonen og kollektivgate, private gårdsrom for boligene i midten



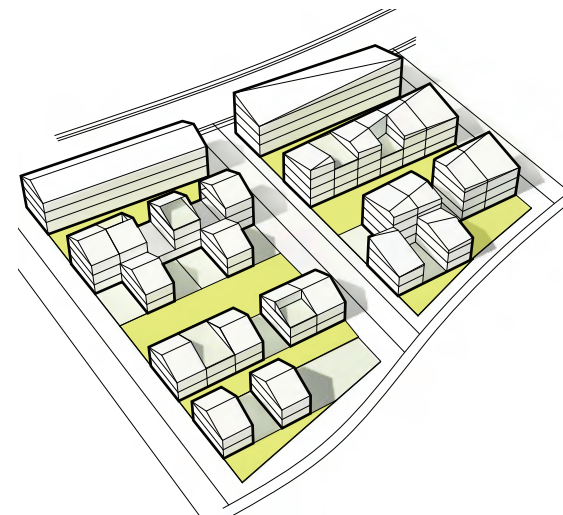
### Storgårdskvartal

- TU: 220-300%
- Etasjer: 2-6
- Program: Næring og bolig
- Rolle: Aktivt bakkeplan mot allmenning og kollektivgate, private gårdsrom for boligene i midten



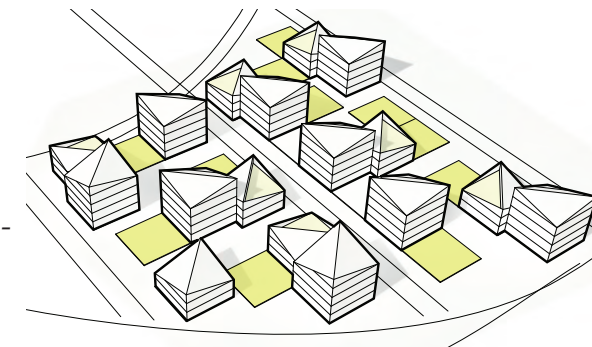
### Lamell og hageby

- TU: 140-170%
- Etasjer: 3-4 etg
- Program: Næring og bolig
- Rolle: Aktivt bakkeplan mot kollektivgate, private boligtau i bakkant



### Hageby

- TU: 130-170%
- Etasjer: 2-6 etg
- Program: Bolig
- Rolle: Private boligtau med innganger mellom enhetene



Arealer

Området deles inn i flere større tomter og det er her tatt utgangpunkt i utviklingen av tomtenes L1, L2, L3 og L7. Her følger en oversikt over arealer og fordeling mellom bolig, næring og offentlig i det illustrerte prosjektet.

	m2 BTA				m2 BRA (basert på faktor på 0,9)			
	bolig	næring	offentlig	totalt	bolig	næring	offentlig	totalt
L1								
L1-a	-	-	5 214	5 214	-	-	4 693	4 693
L1-b	9 123	3 238	-	12 361	8 211	2 914	-	11 125
L1-c	12 321	3 753	-	16 074	11 089	3 378	-	14 467
L1-d	9 950	4 521	-	14 471	8 955	4 069	-	13 024
L1-e	12 651	3 706	-	16 357	11 386	3 335	-	14 721
L1-f	5 765	3 048	-	8 813	5 189	2 743	-	7 932
L1-g	-	10 876	-	10 876	-	9 788	-	9 788
L1-h	-	8 750	-	8 750	-	7 875	-	7 875
L1-i	-	9 971	-	9 971	-	8 974	-	8 974
L1-j	-	-	4 349	4 349	-	-	3 914	3 914
L1-k	4 519	-	-	4 519	4 067	-	-	4 067
L1-l	5 232	-	-	5 232	4 709	-	-	4 709
L1-m	3 897	-	-	3 897	3 507	-	-	3 507
L1-n	4 394	-	-	4 394	3 955	-	-	3 955
L1-o	4 249	577	-	4 826	3 824	519	-	4 343
L1-p	5 915	677	-	6 592	5 324	609	-	5 933
L1-q	4 013	-	-	4 013	3 612	-	-	3 612
L1-r	-	-	1 169	1 169	-	-	1 052	1 052
L1-s	-	2 576	-	2 576	-	2 318	-	2 318
L1-t	-	17 873	-	17 873	-	16 086	-	16 086
L1-u	-	-	3 222	3 222	-	-	2 900	2 900
total	82 029	69 566	13 954	165 549	73 826	62 609	12 559	148 994

	m2 BTA				m2 BRA (basert på faktor på 0,9)			
	bolig	næring	offentlig	totalt	bolig	næring	offentlig	totalt
L2								
L2-a	-	8 642	-	8 642	-	7 778	-	7 778
L2-b	-	11 202	2 681	13 883	-	10 082	2 413	12 495
L2-c	9 713	7 581	-	17 294	8 742	6 823	-	15 565
L2-d	12 157	5 306	-	17 463	10 941	4 775	-	15 717
L2-e	15 298	5 353	-	20 651	13 768	4 818	-	18 586
L2-f	5 906	2 385	-	8 291	5 315	2 147	-	7 462
L2-g	4 800	5 659	-	10 459	4 320	5 093	-	9 413
L2-h	3 386	4 026	-	7 412	3 047	3 623	-	6 671
L2-i	3 203	-	1 627	4 830	2 883	-	1 464	4 347
L2-j	2 060	2 748	-	4 808	1 854	2 473	-	4 327
L2-l	-	11 125	-	11 125	-	10 013	-	10 013
L2-m	-	4 377	-	4 377	-	3 939	-	3 939
L2-n	4 621	-	-	4 621	4 159	-	-	4 159
L2-o	4 266	-	-	4 266	3 839	-	-	3 839
L2-p	4 052	-	-	4 052	3 647	-	-	3 647
L2-q	4 919	-	-	4 919	4 427	-	-	4 427
L2-r	4 643	-	-	4 643	4 179	-	-	4 179
totalt	79 024	68 404	4 308	151 736	71 122	61 564	3 877	136 562

	m2 BTA				m2 BRA (basert på faktor på 0,9)			
	bolig	næring	offentlig	totalt	bolig	næring	offentlig	totalt
L3								
L3-a	10 795	-	-	10 795	9 716	-	-	9 716
L3-b	10 566	-	-	10 566	9 509	-	-	9 509
L3-c	9 980	685	-	10 665	8 982	617	-	9 599
L3-d	5 508	480	-	5 988	4 957	432	-	5 389
L3-e	3 161	-	-	3 161	2 845	-	-	2 845
L3-f	6 323	-	-	6 323	5 691	-	-	5 691
L3-g	7 327	-	-	7 327	6 594	-	-	6 594
L3-h	10 915	-	-	10 915	9 824	-	-	9 824
L3-i	6 911	-	-	6 911	6 220	-	-	6 220
L3-j	-	-	9 500	9 500	-	-	8 550	8 550
totalt	71 486	1 165	9 500	82 151	64 337	1 049	8 550	73 936

	m2 BTA				m2 BRA (basert på faktor på 0,9)			
	bolig	næring	offentlig	totalt	bolig	næring	offentlig	totalt
L7								
L7-a/f	17 853	-	-	17 853	16 067	-	-	16 067
L7-g	-	1 599	-	1 599	-	1 439	-	1 439
L7-h	-	1 669	-	1 669	-	1 502	-	1 502
L7-i	-	441	882	1 323	-	397	794	1 191
L7-j	-	2 299	-	2 299	-	2 069	-	2 069
L7-k/l	5 670	-	-	5 670	5 103	-	-	5 103
L7-m	-	3 389	-	3 389	-	3 050	-	3 050
L7-n	-	10 978	-	10 978	-	9 880	-	9 880
L7-o	-	29 673	-	29 673	-	26 706	-	26 706
L7-p	-	3 451	-	3 451	-	3 106	-	3 106
L7-q	-	16 243	-	16 243	-	14 619	-	14 619
L7-r	-	48 887	-	48 887	-	43 998	-	43 998
L7-s	-	14 976	17 447	32 423	-	13 478	15 702	29 181
totalt	23 523	133 605	18 329	175 457	21 170	120 245	16 496	157 911

Lierstranda 2.0	m2 BTA				m2 BRA (basert på faktor på 0,9)			
	bolig	næring	offentlig	totalt	bolig	næring	offentlig	totalt
L1	82 029	69 566	13 954	165 549	73 826	62 609	12 559	148 994
L2	79 024	68 404	4 308	151 736	71 122	61 564	3 877	136 562
L3	71 486	1 165	9 500	82 151	64 337	1 049	8 550	73 936
L7	23 523	133 605	18 329	175 457	21 170	120 245	16 496	157 911
totalt	256 062	272 740	46 091	574 893	230 455	245 466	41 482	517 403

## ::Arealer::

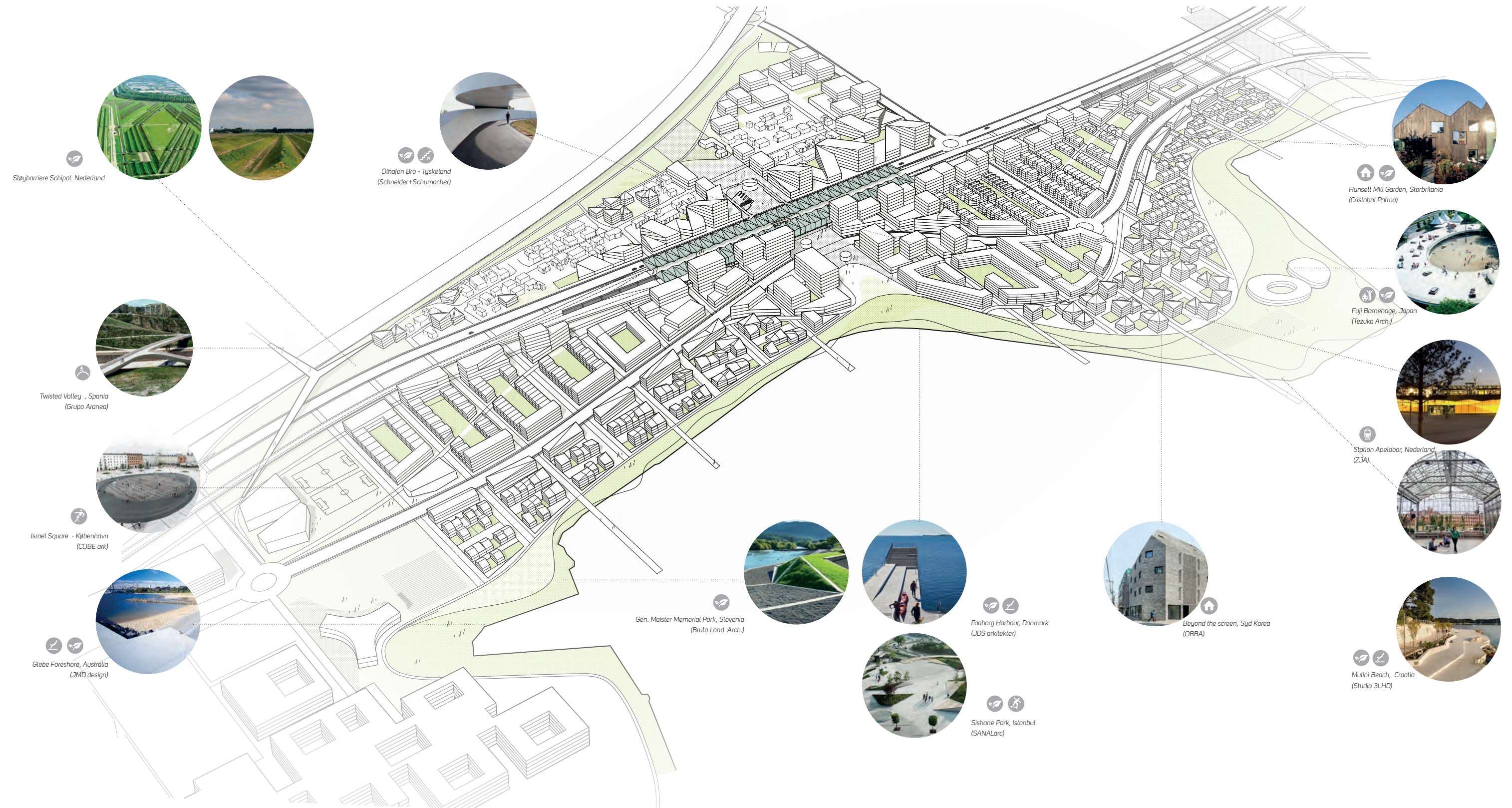
### Kvartaler







# ::Lierstranda 2.0::







DRAMMEN

VESTRE VIKEN SYKEHUS

AKTIVITETSALLMENNINGEN

NY GANG- OG SYKKELBRO

LIERSTRANDA ALLÉ

LIERSTRANDA STASJON

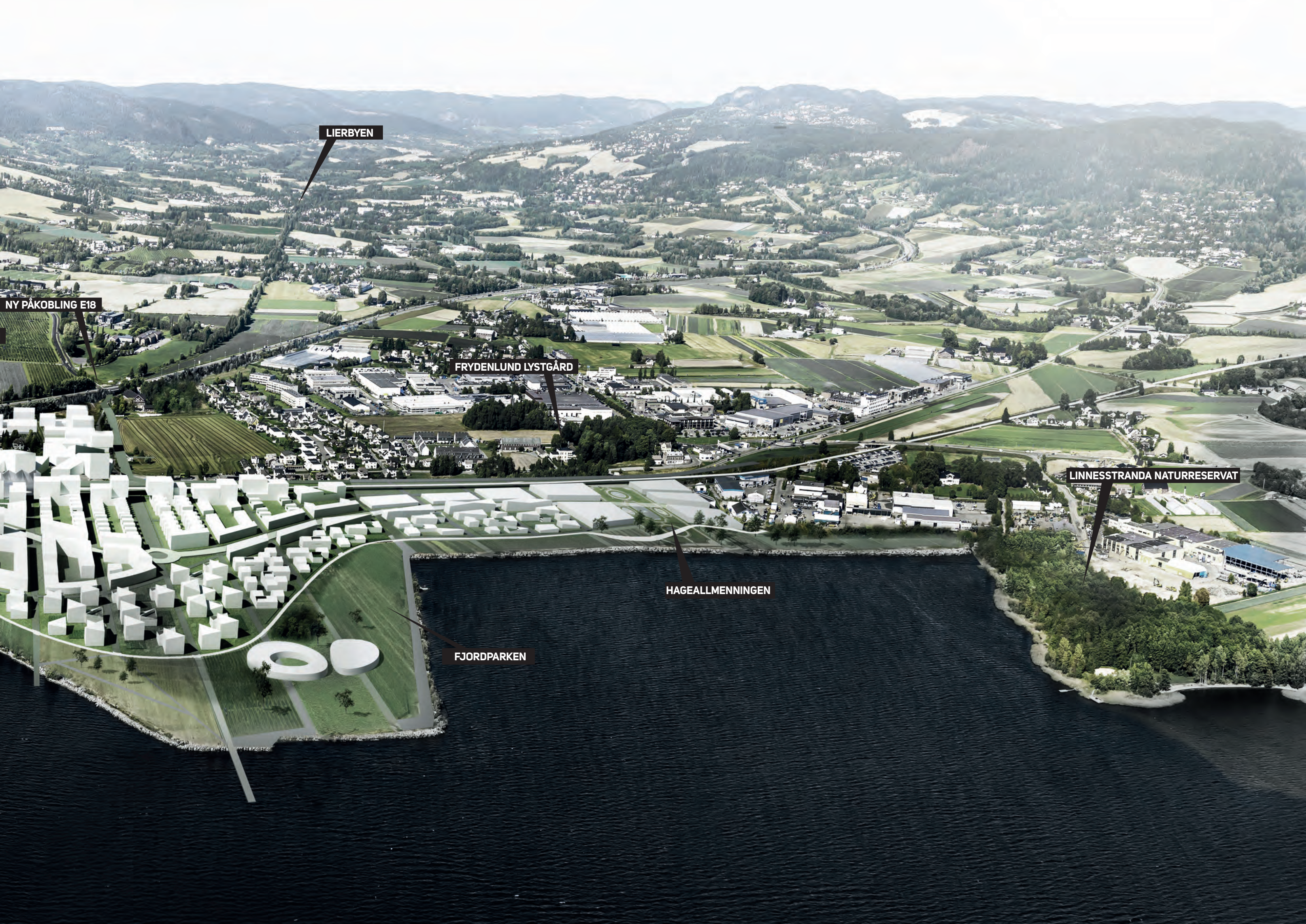
BUSSTERMINAL OG TAXI

BYBANESTOPP

FJORDPROMENADEN

LIERALLMENNINGEN





LIERBYEN

NY PÅKOBLING E18

FRYDENLUND LYSTGÅRD

LINNESSTRANDA NATURRESERVAT

HAGEALLMENNINGEN

FJORDPARKEN





## BAKGRUNN

En samlokalisering av Brakerøya og Lier stasjon støtter oppunder potensialet for en ny bærekraftig byutvikling på Lierstranda og en transformasjon av et industriområde beliggende på en av Drammensområdets flotteste tomter. Området ligger i skjæringspunktet mellom land, by og fjord, og en utvikling her vil knytte Drammen og Lier tettere sammen og samtidig øke kontakten mellom byen og Fjorden. Som første store steg i utviklingen skal Vestre Vikens nye sykehus lokaliseres på Brakerøya. Det skal også bygges et nytt kryss mellom RV23 og E18, og det er viktig at begge disse prosjektene ses i sammenheng med byutviklingen generelt og lokaliseringen av stasjonen og knutepunktet spesielt. Det nye kollektivknutepunktet vil være sentrum for nye Lierstranda og legger grunnlaget for en utvikling der bruk av kollektivtransport, sykkel og gange står i fokus. Med et tett og kompakt sentrum, legges det til rette for at Lierstranda skal være et område lett tilgjengelig for myke trafikanter og der behovet for å bruke privatbil skal være minimalt.

## ANALYSER

### JERNBANESTASJONENS PlassERING I PLAN

Jernbanestasjonen skal være utgangspunkt i utviklingen av et knutepunkt. Dette knutepunktet skal være en node i den nye stedsubviklingen og knytte seg på både eksisterende og nye koblinger. Den blir et nav i møtet mellom ulike transportmidler, myke som harde trafikanter, og vil være et element som alle må forholde seg til.

Lierstranda stasjon skal serve hele nye Lierstranda i tillegg til nærområdene rundt. Lokaliseringen må derfor ses i sammenheng med et større område, disses eksisterende og nye funksjoner og potensialet for et velfungerende knutepunkt og ny byutvikling. 4 mer eller mindre ulike plasseringer - fra kurven ved Strandbrua i vest til forlengelsen av Jensvollveien i øst - har vært diskutert og

analysert. Den anbefalte plasseringen er alternativet kalt "Tømmerterminalen". Med denne lokaliseringen vil jernbanestasjonen være:

- relativt nære sykehuset (700 m - 8-9 min)
- i OK avstand til østre del av utviklingsområdet (950 m)
- sentralt i det nye byutviklingsområdet
- et godt utgangspunkt for byutvikling og knutepunktsutvikling rundt stasjonen
- i mer balansert avtand til Drammen og Lier stasjon (dersom Lier stasjon allikevel kommer til å beholdes)
- på rettinge
- uavhengig av Strandbruas fremtid

### JERNBANEN I SNITT

Jernbanen er ikke bare en tilgang, men kan også være en stor barriere i byutvikling. Ved å se på lengdesnittet av dagens jernbane kommer det frem at sporene i dag går fra k+12,0 ved Lier stasjon for så å bevege seg ned til k+2,1 på Lierstranda og deretter opp igjen til k+7,5 over Drammenselva. En heving av sporene på denne strekningen vil dermed også jevne ut traseen og samtidig som at jernbanen ikke lenger vil være en barriere.

Dette gir mulighet for mange kryssinger på bygulvet og den nye bystrukturen på Lierstranda kan flyte fritt og trygt under sporene. Gående og sykklende får mer eller mindre fritt leide på tvers av hele det nye utviklingsområdet, mens biltrafikken kan styres til

færre punkter. Høyere kjøretøy vil sannsynligvis kreve en mindre senkning i tillegg, noe som gjør det lett å styre hvor dette skal skje. Dette er et enkelt og rent grep der hele barriere-spørsmålet løses i en "go". Men i tillegg til god flyt på tvers av jernbanen, åpner hevingen opp for enda flere fordeler for utviklingen:

- programmering og bruk av området under jernbanen
- aktive fasader og attraktive byrom med byliv helt inntil sporområdet
- et løftet stasjonsbygg med en enkeltstående og identitetsskapende konstruksjon som tydelig markerer det nye knutepunktet
- sporene alltid godt over flomsikkert nivå

### KOBLINGER OG FASER

Tverrkoblingen fra RV23 til E18 skal utbedres og et scenario har vært å lage en ny Strandbro med flere rundkjøring på et øvre nivå. Dette ville blitt en stor og dominerende konstruksjon som bl.a. ville føre RV23 og store trafikkmengder gjennom den nye utviklingen på Lierstranda.

Det anbefales i steden en løsning der RV23 kobles til E18 på et tidligere punkt, enten ved bruk av Jensvollveien eller (som i ettertid har blitt diskutert av Statens Vegvesen) via en diagonal fra Amtmannsvingen til E18. På denne måten føres RV23 i utkanten

av utviklingsområdet og en ny påkobling til E18 kan skje på et nedre nivå og bli en enkel og lite dominerende løsning.

Dette er en løsning som kan gjennomføres i første fase og stå klar til sykehuset er klart i 2022. Da arbeidet med jernbanen tidligst kommer i gang fra 2022, vil det være behov for en midlertidig løsning for å krysse jernbanen ved atkomst fra E18 til sykehuset, og deler av den eksisterende Strandbroen vil kunne benyttes til dette.

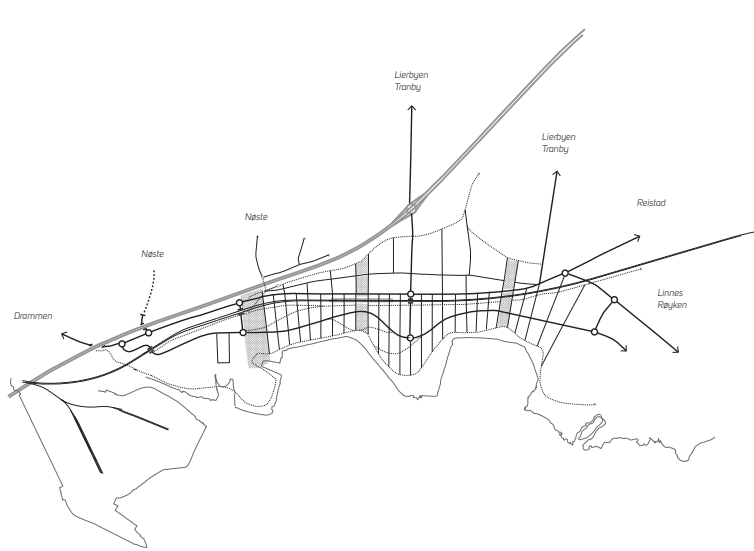
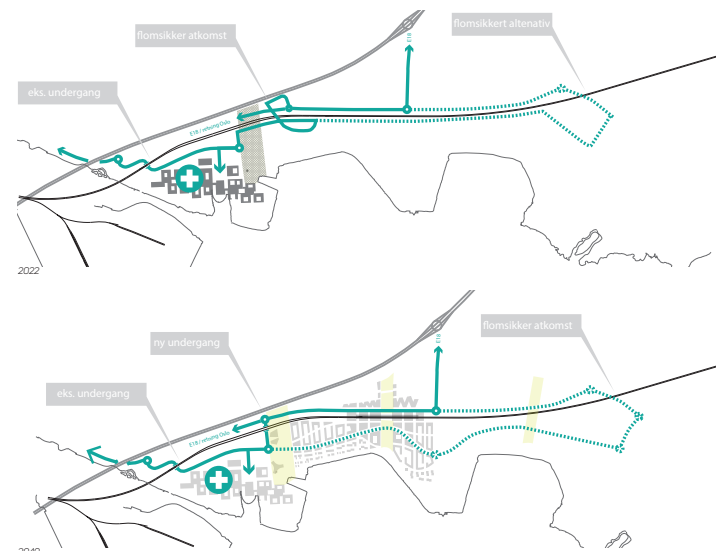
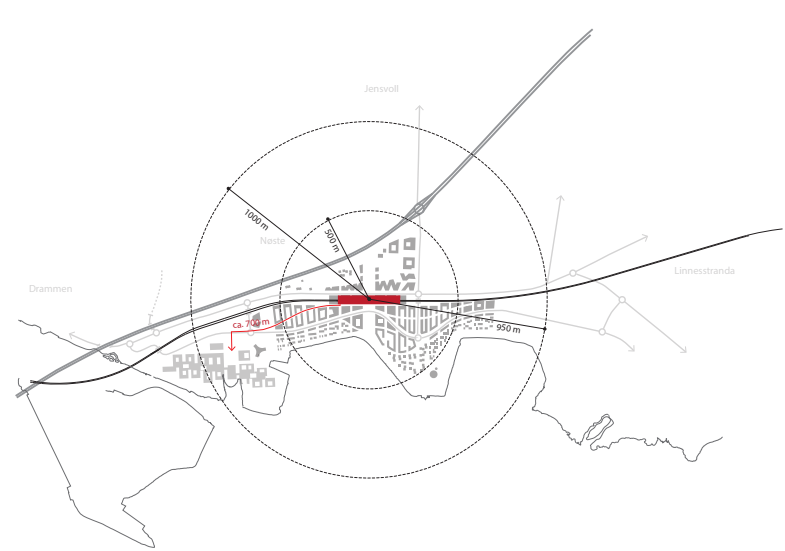
### BYSTRUKTUR OG TOMTER

Lierstranda har tre hovedgater som kobler seg til den eksisterende situasjonen. To langsgående gater, mer eller mindre parallelle med E18, som kobler Lierstranda til Drammen i vest og Linnos og Røyken i øst, og en tverrgående som vil bli en viktig kobling til både Lierbyen og Tranby og ikke minst til E18.

De to langsgående gatene har ulik karakter, der den øvre er en utvidet 4-felts Strandveien som vil være den den viktigste raske koblingen til og gjennom området. Den nedre gaten er en kollektivgate og lokalgate som i hovedsak mater og sikrer atkomst til

tomtene sør for jernbanen. I tillegg til disse hovedgatene, består området av en rekke mindre gater, noen flere langsgående, men flest tverrgående

Noen mindre bånd som går på skrå, fungerer som snarveier for gang og sykkel, går gjennom nabolag og øker koblingen til stasjonen fra de ulike områdene (særlig koblingen stasjonen-sykehuset).







## LANDSKAP

mot den andre siden av E18.

En fjordpromenade mot sør fungerer som en flombuffer der promenadedekket legges på k+2,5. Hele utviklingen på Lierstranda legges også på eller over dette nivået noe som betyr at store deler av sentrumsområdet heves med 0,5m.

landskapsbånd

gang- og sykkelsti / promenade

■ offentlig program

== pir / brygge

== pir / brygge

OFFENTLIGE ROM

I tillegg til landskapsbåndene vil gatene og allmenningene utgjøre de viktigste offentlige rommene i Lierstrandas nye plan. Gatene og tverrgående gater vil være av særlig stor betydning for opphold og som møteplasser da disse er designet først og fremst for de myke trafikantene. Disse gatene vil i hovedsak ha utforming som gatetun og shared space.

Tre allmenningene går på tvers men er store, tydelige og strukturerende rom i byen, binder områder sammen på langs og på tvers og utgjør i tillegg viktige identitetsskapende elementer til den store utviklingen. Allmenningene og landskapsbåndene bindes sammen av en offtenlig 5 km lang løperunde, Lierstrandløypa, som rammer området inn og kan tidlig markedsføres som det nye Lierstrandløpet.

## PROGRAM

landskap som grønnbuffer /næringsbuffer /bolig (lett fortetting og bevaring) /næringsbuffer /stasjonsområde /næringsbuffer/ boligområde med noe næring / fjordpromenade som grønnbuffer

Innimellom de programmatiske båndene kommer innslag av offentlige program som barnehager, skole, idrettshall og andre kulturelle institusjoner, alle knyttet til et større offentlig rom som allmenningene, kollektivgaten eller Fjordpromenaden

## TETTHET

Rundt knutepunktet er det lagt opp til en høyere tetthet, både for å skape en mer urban situasjon, bygge oppunder miljømessige aspekter som å understøtte en høy kollektivbruk, samt frigi andre arealer for lettere utnyttelse, andre funksjoner og friarealer.

I hovedsak legges det opp til en høyere tetthet rundt kollektiv-  
nutepunktet og Lierallmenningen. Tettheten reduseres både langs  
med jernbanestopene og i retning mot fjorden. Nordover mot E18  
reduseres tettheten for så å øke litt igjen nærmest E18 og hovedat-  
komsten fra Jensvollveien.

● TU >300%

● TU 200% - 300 %

 TU 100% - 200%

● TU <100%

● TU <100%





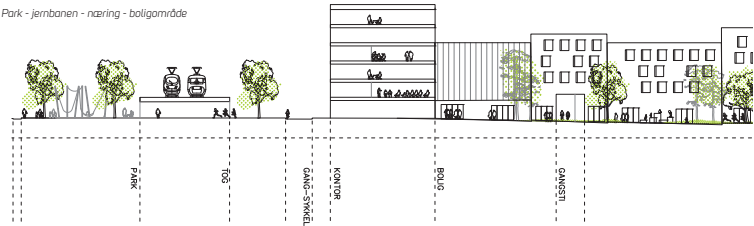
STASJONEN

En løftet jernbane åpner for programmering under sporområdet og skaper en tydelig stasjon på langs i området:

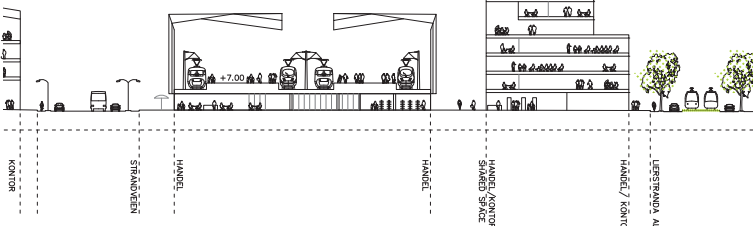
- Torget flyter under sporene og en karakteristisk universelt utformet dobbel-vindel-rampe skaper hovedinngangen til jernbanestasjonen
- Parkering for 3-400 biler under sporene på hver side av hovedinngangen, begge med direkte atkomst fra Strandveien (med carpool og korttidsparkering)
- Dedikert sykkelparkeringshotell under sporene, med opphengssystem som gjør at syktene kan stables i høyden
- Parkering for ulike fremkomstmidler i direkte anknnytning til stasjonen den til et viktig omreinsningspunkt og knutepunkt med raske og enkle bytter av fremkomstmiddel
- Tydelige atkomster på hver ende av stasjonen som knytter an perrongen til byen i begge retninger
- Handelsarealer under og langs med jernbanen utgjør de viktigste handelsgatene i området

I tillegg åpner en løftet stasjon opp for en stasjon av sterk identitet godt synlig fra avstand med en større takkonstruksjon som tydelig viser hvor jernbanestasjonen er

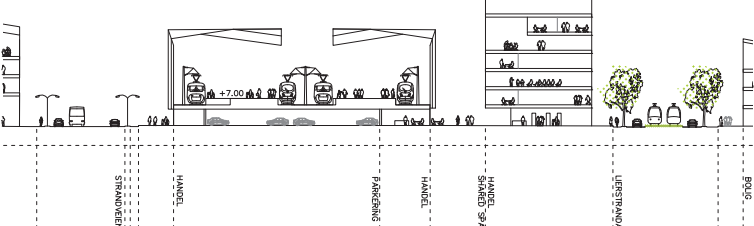
Snitt gjennom jernbanen 1:500



Næring - stasjonen og handel - handel og kontor



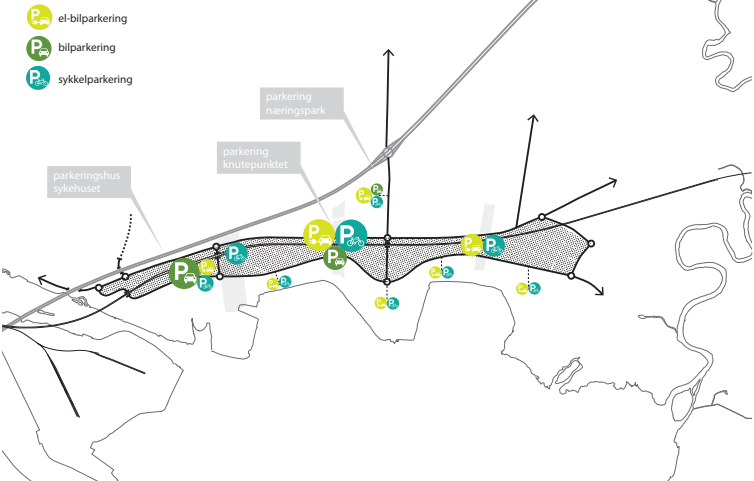
Næring - stasjonen og parkering - kontor



BYVEV

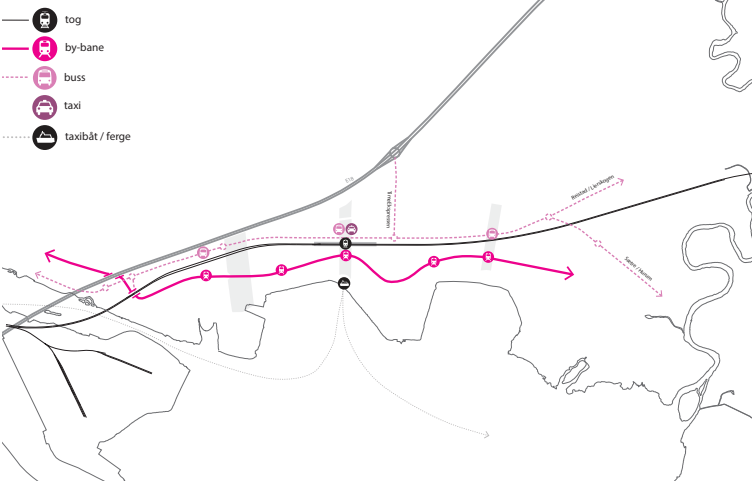
PARKERING

- All bilparkering samles i hovedsak i parkeringshus mellom kollektivgaten og Gamle Kongevei
- Innfartsparkering for kollektivknutepunktet etableres i direkte tilknytning til jernbanestasjonen under sporene og med direkte atkomst til og fra Strandveien, RV23 og E18
- Større parkeringskjellere etableres under kontorbyggene
- Det legges opp til sambruk av alle parkeringer, også sykehusets
- Alle parkeringer skal ha høy andel av el-bil parkering og mindre egne el-bil parkeringer kan lokaliseres mer sentralt i boligområdene
- Store sykkelparkeringer etableres i og på knutepunktet



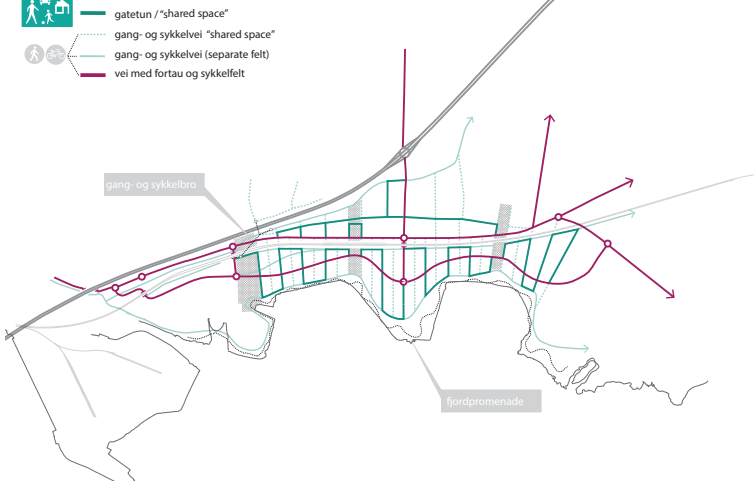
KOLLEKTIVTRASEER

- All kollektivtrafikk får dedikerte felt
- Den lokale kollektivtrafikken går i egen bybane/bybuss-gate på sørsiden av jernbanestasjonen
- Ekspresbuss/ regionsbuss /fjernbuss og buss for tog går på nordsiden av jernbanen og har egen bussterminal
- Taxiholdeplassen er lokalisert ved bussterminalen
- Taxibåt og fergestopp er lokalisert i forlengelsen av knutepunktet der Lierallmenningen møter fjorden



GANG- OG SYKKELFORBINDELSER

- De langsgående gatene blir tydelige transportårer på langs og kobler seg til gang- og sykkelnettet i Drammen og Lier
- Noen få av de tverrgående får den samme rollen, og da særlig Jensvollveien med ny og bearbeidet undergang til Lier og Aktivitetsallmenningen med ny gang- og sykkelbro til Næste
- Den hevde jernbanen muliggjør et stort antall gang- og sykkelforbindelser på tvers og gir de myke trafikantene et nettverk av forbindelser
- De tverrgående gatene består i hovedsak av shared space og gatetun der gående og syklende alltid er prioritert og evt. kjøring er kun for kjøring til eiendommen



KNUTEPUNKTET

Den løftede jernbanen gjør at både nord- og sørsiden av jernbanen enkelt kan utnyttets til kollektivknutepunkt og skaper en komplettende bevegelse i motsatt retning, på tvers av jernbanen:

- Taxi med Drop off og Kiss'n ride på nordsiden med direkte atkomst til Strandveien
- Bussterminal for fjernbuss, regionsbuss og ekspresbuss samlokalisert med taxi på nordsiden og med god tilknytning til E18 og RV23. Bussterminalen kan også huse buss for tog når det er nødvendig.
- Frittstående sykkelparkeringshus som kompletterer stasjonens sykkelhotell, ett på hver side av stasjonen – en ved bussterminalen og en ved bybanen/bussen. Disse er tenkt som punkthus med parkering i rampe slik at disse kan gå over flere etasjer uten et stort foravtrykk
- Bybanens/bussens hovedstopp på sørsiden der kollektivgaten

møter Lierallmenningen

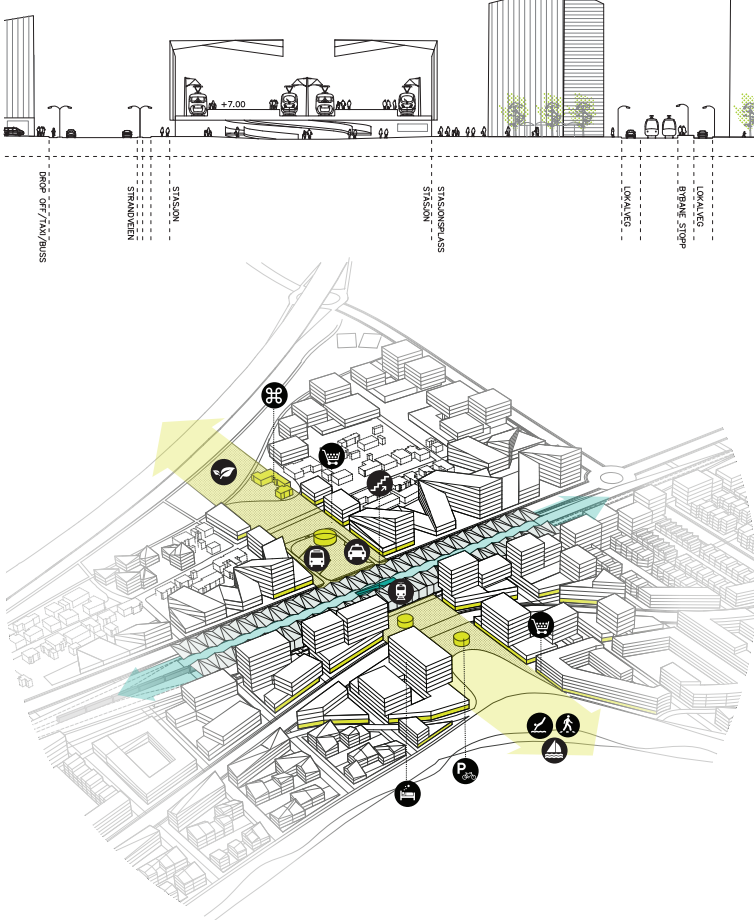
- Ved allmenningens møte med Fjorden legges det opp til muligheter for bla. ferje, fjordbuss og taxibåter slik at Elva og Fjorden kan avlaste trafikknettet og brukes som transportåre også for kollektivtrafikken

For å aktivere gatene særlig rundt knutepunktet, legges det opp til publikumsrettede virksomheter på bakkeplan i alle gatene i og rundt knutepunktet. For å få til en god flyt legges det opp til:

- Handelsarealer under og langs med jernbanen
- Handel langs med kollektivgaten på kvartalene nærmest allmenningen
- Tverrgatene mellom disse får en kombinasjon av handel og kontorinnganger og fullfører dermed mulighetene for "handels-loops"
- Alle kontorer får dedikerte lobbyer fra sidegatene
- Alle boliger får innganger fra innsiden av kvartalene

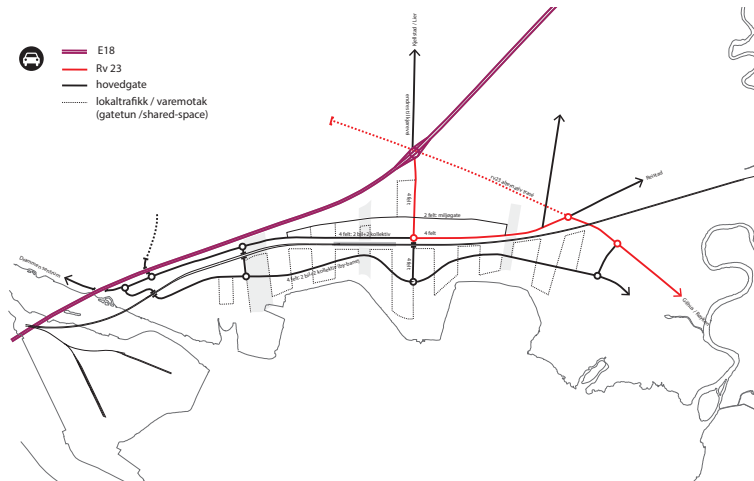
Snitt gjennom jernbanen og knutepunktet 1:500

Bussterminal og taxi - stasjonens hovedinngang - Lierallmenningen - hovedstopp bybane/buss 1:500

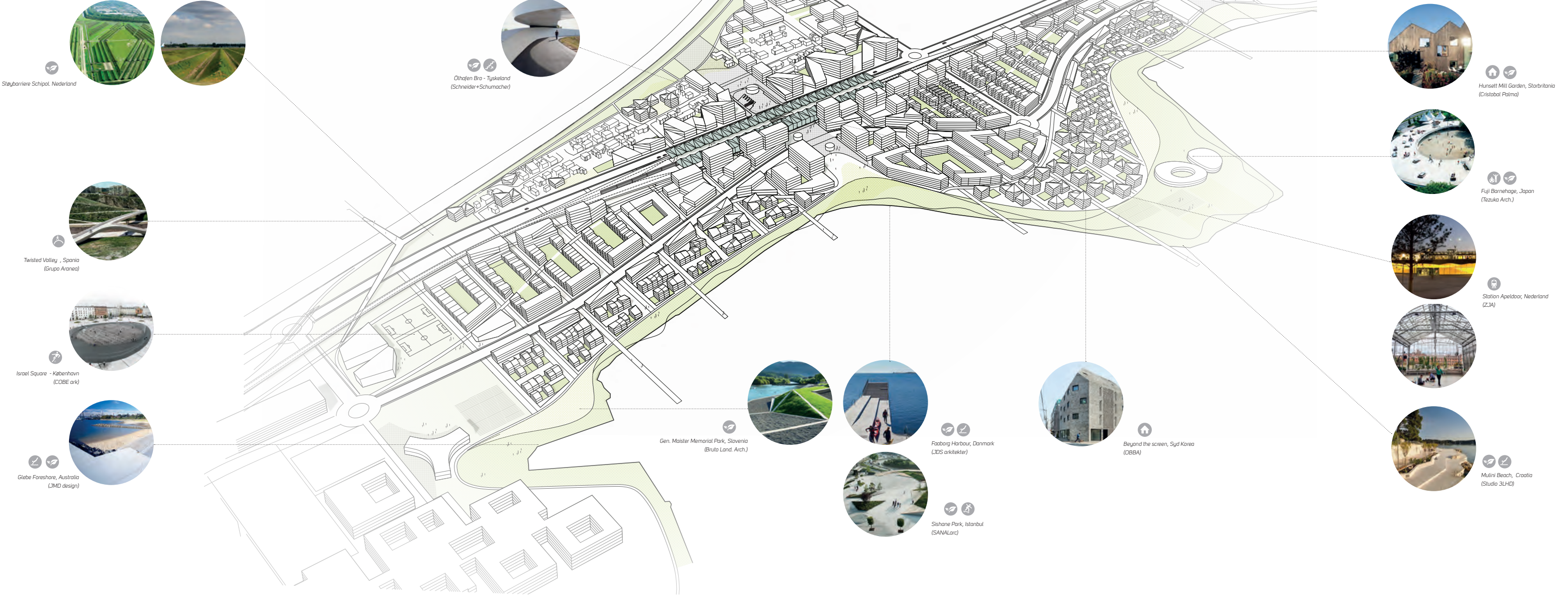


BILTRAFIKK

- RV23 ledes utenom området
- Strandveien oppgraderes til 4 felt, men trafikkmengden vil minkes betraktelig da trafikken til E18 ledes utenom
- Kollektivgaten på sørsiden av jernbanen blir den viktigste lokalgaten for atkomst til områdene i sør
- Siden jernbanen er hevet, vil det enkelt kunne etableres tverrgående 2 underganger for bil under jernbanen
- Resterende tverrgående gater er gatetun eller shared space og evt. kjøring på disse er kun for kjøring til eiendommene
- Flomsikker atkomst til området (over k+3,0) vil være via eksisterende bro over jernbanen ved Linnes
- Gamle Kongevei endres til shared space og gjøres dermed mindre attraktiv for gjennomfart







IDENTITET

LIERSTRANDA  
Lierstranda ligger i skjæringspunktet mellom Drammen og Lier, og mellom fjorden, kulturlandskap og byen. Kvalitetene dette bringer med seg er viktig å videreføre slik at Lierstranda kan bli et område med en tydelig identitet, et sted der både Liunger, Drammenser og tilflyttere kan finne en tilhørighet.

FJORDPROMENADEN  
Lierstranda Fjordpromenade består av to ulike soner:

- en konstant promenade
- en fleksibel sone, Fjordparken

Disse endrer seg og fungerer som en sammenhengende voksende og krympende Fjordpark. I tillegg kommer tverrgående strukturer som bryter opp/deler Fjordparken i soner og forsterker den urbane koblingen til fjorden. Disse tre elementene bidrar til en variasjon og rikdom der Fjordpromenaden er stedsspesifikk og identitetsskapende, både for Lierstranda i sin helhet, men også for de enkelte nærområdene.

GATER OG ALLMENNINGER  
Gatene fungerer som en stor vev og en finmasket bystruktur som knytter hele området sammen som et teppe.

Retning og struktur spiller tilbake på jordbrukslandskapet og teiger som strukturerende element med varierende størrelser, fremhevet av 3 store allmenninger. Disse allmenningene har ulike funksjoner for Lierstranda og dette underbygges av utforming og programmering, både i allmenningen og i de inntilliggende kvartalene, og de har fått navn deretter:

- Aktivitetsallmenningen
- Lierallmenningen
- Hageallmenningen

TYPOLOGIER OG TETTHET  
Med et kompakt og arealeffektivt knutepunkt legges det opp til en bærekraftig urban byutvikling med høy utnyttelse i sentrale områder. Dette fristiller igjen andre arealer til lavere utnyttelser og det kan derfor legges opp til ulike typologier med egne roller basert på lokalisering.

Med stor variasjon av utnyttelse kan det både oppnås en urban setting og bymessighet (som en forlengelse av Drammen) men også en lavere tetthet med henvisning til Lierdalen og dens mer naturnære bebyggelse, relasjon til det grønne og variasjon av program og struktur.

Tettere rundt knutepunktet der tomteene bygges fullt ut på bak- Høyere tetthet og fulle fasader mot den nye kollektivgaten for å byggeplan for å skape aktive fasader og underbygge liv på galeplan. ge opp under gatelivet. Deretter en noe løsere struktur som til slutt Deretter større boligkvarter med private skjermede innergårder og åpner opp mot Fjordpromenaden og fjorden hager.

