

FJORDBYEN LIERSTRANDA

Byen tilbake til vannet

11.09.2015





INNHALDSFORTEGNELSE

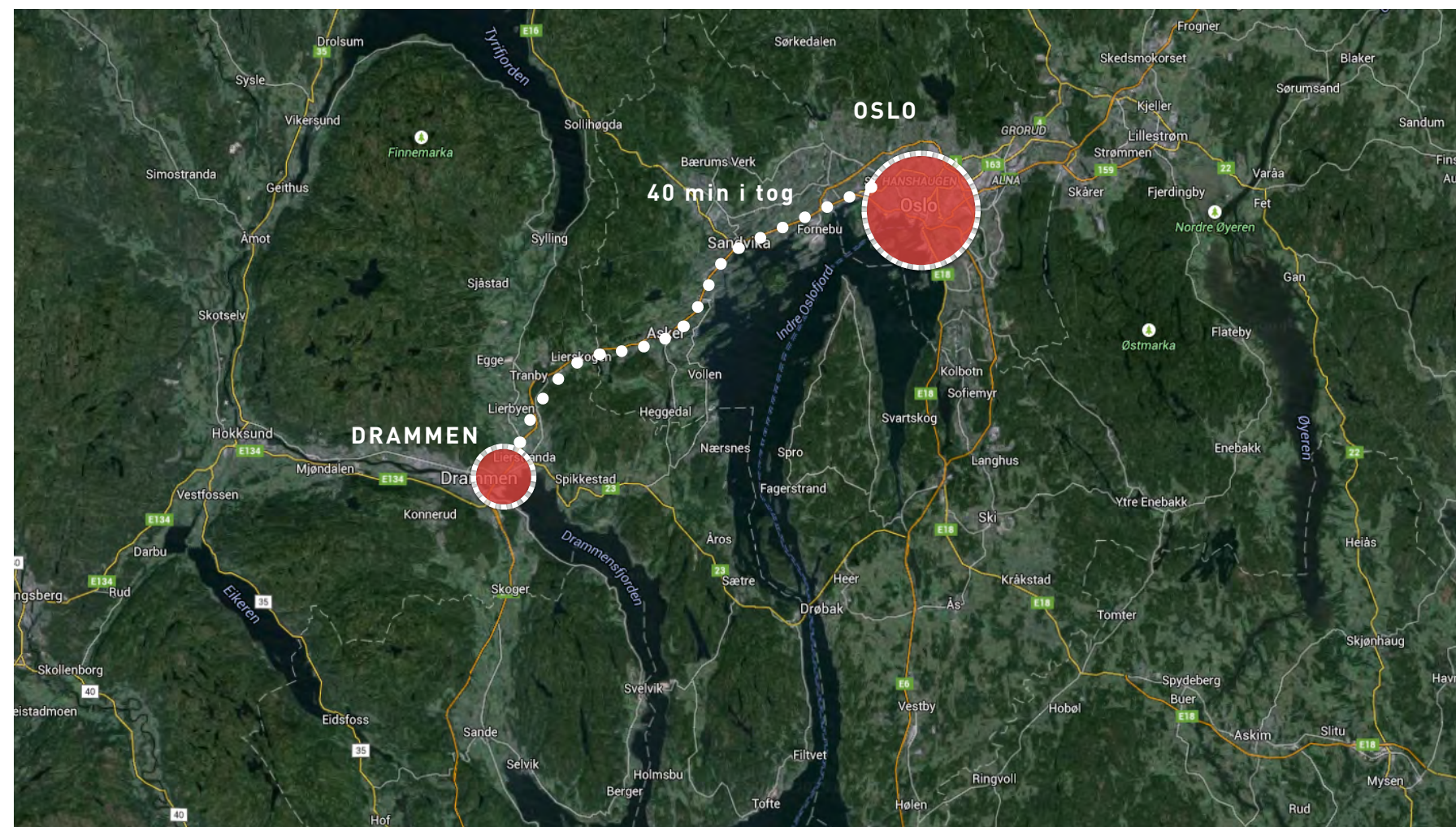
INNLEDNING	04
KONSEPTPLAN	06
SITUASJONSPLAN	08
UTSNITT SITUASJONSPLAN	10
PLANDIAGRAMMER	14
LANDSKAPS- OG TRAFIKSNITT	16
KNUTEPUNKTET	18
FLOMVERK OG STRANDEN	22
ETAPPER	26
AREALER	28



INNLEDNING

Byutviklingsområdet Lierstranda rommer et stort potensiale for de neste års byutvikling for Lier- og Drammens kommuner. Nærheten til høyklasse infrastruktur, store nye investeringer i arbeidsplasser med blant annet sykehuset og korte avstander til ettertraktede bymiljøer i Lier, Drammen og Oslo storbyregion kombinert med fine lokale landskaper, nærheten til Drammensfjorden og det spektakulære fjellandskapet gjør plasseringen, muligheter og utgangspunktet for utvikling unikt.

Lierstrandas historiske utvikling fra nasjonal idyll til storindustriområde rommer mange interessante historiske lag og forutsetninger, og disse kan danne grunnlag for ny utvikling i området. Kombinert med en landskapelig beliggenhet kan det beste fra begge verdener være medskapere av et unikt nytt byområde, som både har hagebyen, industrien, landskapet og Drammens bymessighet som forbilder. Utover dette setter klima-og flomsikring en særlig scene for området og er et vilkår som, riktig forvaltet, kan bidra til ennå en kvalitet i utviklingen av byen.



PLASSERING- ATTRAKTIVITET

Attraktivitet, pendleravstand



FORSKJELLIGE BYKARAKTERER

LIERSTRANDA GAMLE BY MED SIN LILLE SKALA

MAN MADE KYSTLINJE I STADIG FORANDRING

Byutvikling tar tid og involverer mange forskjellige parter, inkludert politiske og økonomiske interesser, interkommunale samarbeider og statlige beslutninger. Planen for det nye Lierstranda skal være tilstrekkelig robust, fleksibel og ha evnen til å tilpasse seg forskjellige politiske og økonomiske konjunkturer over lengre tid. Det fordrer en klar visjon for området samt et grunnleggende grep for byens struktur. Drammen, Oslo og flere andre norske byer, har som for eksempel Barcelona en meget klar byplan hvor det urbane er karakterisert ved en klar struktur, skalamessig sammenheng, tetthet og et grunnlag for etablering av forskjellige funksjoner løpende. Dette vil være et robust og urbant utgangspunkt for en sammensatt by med høy tetthet. Ønsket om høy arealutnyttelse på Lierstranda gjør at vi henter inspirasjon fra tette bystrukturer og forsøker å etablere en moderne utgave av kvadratur-byen, tilpasset Lierstrandas landskapelighet, omkringliggende samfunn og infrastrukturelle anlegg.



LANDSKAP

Fjellet, dyrkningslandskapet, bylandskapet



VAKKER BELIGGENHET MELLOM FJELL OG FJORD

GOD INFRASTRUKTUR

KVALITETEN Å BO VED FJORDEN

KONSEPTPLAN

Strukturplanen – den grønne plan:

Eksisterende trafikale strukturer i området danner en barriere på langs av området. Vi foreslår at den nye Lierstranda Stasjon plasseres sentralt i området og koblet med ny til- og frakjørsel fra motorvei, samt kryss ved Strandveien for optimal adgang til knutepunkt og byutviklingsområdet.

Den langsgående trafikkorridoren foreslås gjort rekreativ med nye gang- og sykkelveier hvor byens møte med de massive trafikkstrukturer gjøres mer vennlig som et beplantet og grønt forløp. Her etableres krysninger over og under jernbanen med koblinger til vannet og innlandsliggende landskapsforbindelser. Trafikkorridoren blir dermed områdets grønne ”ryggrad”. Tverrstilte landskapskiler forbinder vannkanten med byen og bakenforliggende arealer. Den grønne takten oppdeler området i mindre enheter og gir tydelige områder med egen karakter, kvalitet og bymessighet.

1866
SELVGRODD BYSTRUKTUR



1866
KVARTAL PLAN

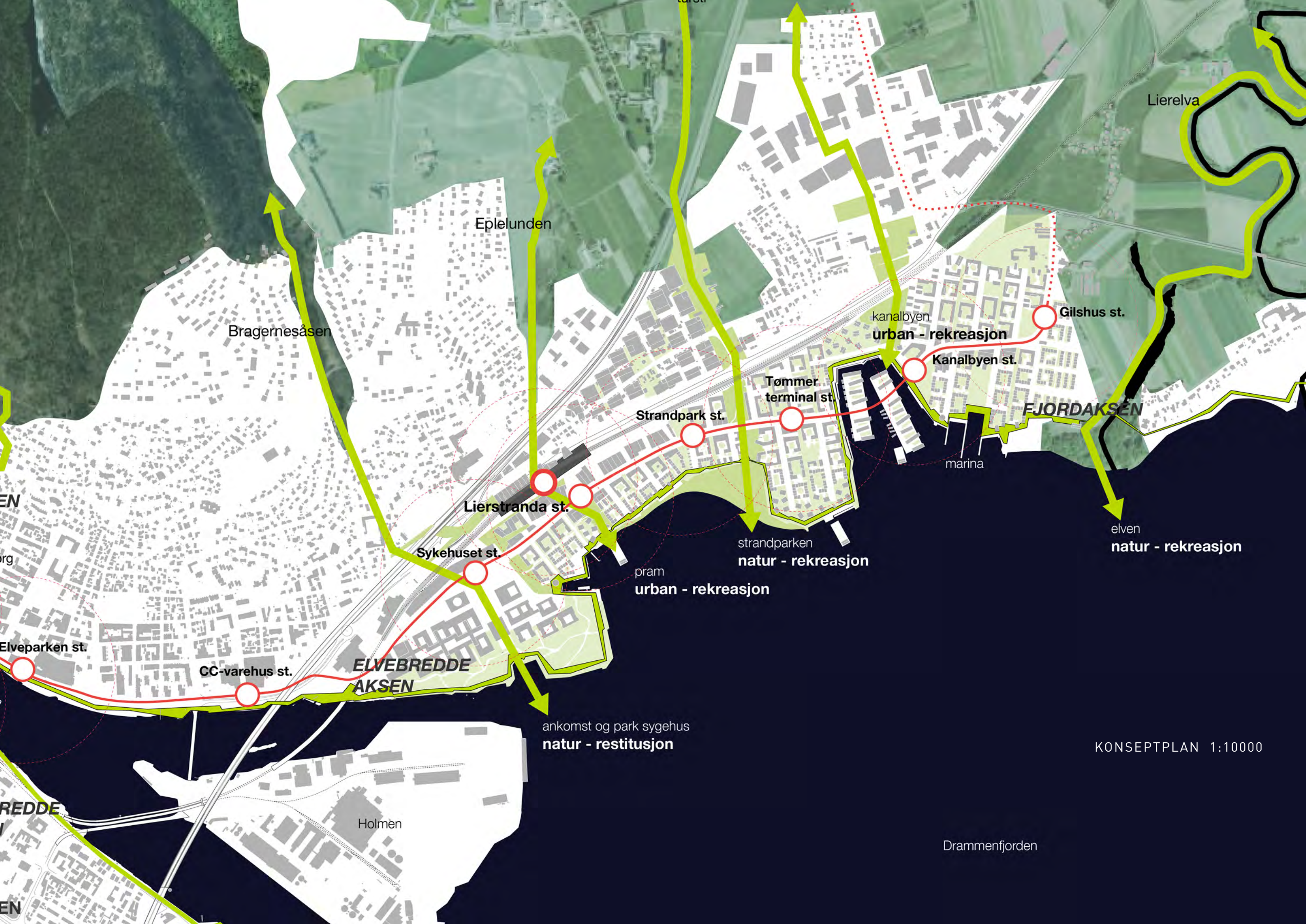


1916
SONEPLAN



2022-50
FJORDBYEN LIERSTRANDA





KONSEPTPLAN 1:10000

SITUASJONSPLAN



SITUASJONSPLAN 1:5000

JUUL | FROST ARKITEKTER



OVERVIEW KANALBYEN OG LIERSTRANDA ØST

Byrom og byliv

Planen byr på en rekke byromstyper i spennet fra rom av regional betydning til mindre lommeparker og lokale plassdannelser. Det rekreative flomverket langs fjorden og byrommet omkring knutepunktet vil ha regional karakter og henvender seg til en bred gruppe av brukere. Inne i området vil landskapskiler bli supplert av offentlige rom knyttet til de enkelte bebyggelser.

Boligtyper

Området fleksible struktur muliggjør et stort spenn i tilbudet av boligtyper. Tette bymessige bebyggelser i områder med høy adgang til kollektiv transport danner utgangspunkt for kvartaler med etasjeboliger i 3-5 etasjer med mulighet for punktvis høyere hus/tårn. Områder i utkanten langs vannet har en lavere tetthet, typisk 2-3 etasjer med mulighet for rekkehusbebyggelse og punkthus med mulighet for enkelte høyere bygninger.

Skala

Områdets skala tar til dels utgangspunkt i ønsket om en høy utnyttelse og bymessighet samt en tilstrekkelig masse til å støtte de store investeringer i kollektiv transport. På samme tid skal det nye byutviklingsområde være i tråd med Drammens byskala og kunne møte de eksisterende omgivelser uten å fremstå som fremmede i størrelse eller unødig voldsomme. Bak-enforliggende arealer og tilstøtende bebyggelse bør fortsatt ha mulighet for å kunne se over Lierstrand-sområdet. På samme tid skal området skape en egen karakter og modernitet og avspeile at "her er det en ny bydel". Hensynet til det eksisterende og en mulighet for å skape et nytt uttrykk har dannet utgangspunkt for vårt valg av skala og utnyttelse.

UTSNITT SITUASJONSPLAN



JENSVOLL

kontor og næring

tårn

kontor og næring

boliger

boliger

kontor og næring

boliger

lokal butikk

park

tårn

Lierstranda

kontor og næring

ny till- og avkjørsel

tårn

RV23

Strandveien

super-sykelsti

klubbhus

stirom

passasje

passa

grønn gård

kontor og

fotballbaner

kontor og næring

Boulevarden

kontor og næring

Strandpark st.

bybanestopp

JUULI FROST ARKITEKTER

barnehage

FJORDBYEN LIERSTRANDA - BYEN TILBAKE TIL VANNET

10



KANALBYEN

GILSHUS

UTSNITT SITUASJONSPLAN 1:2000

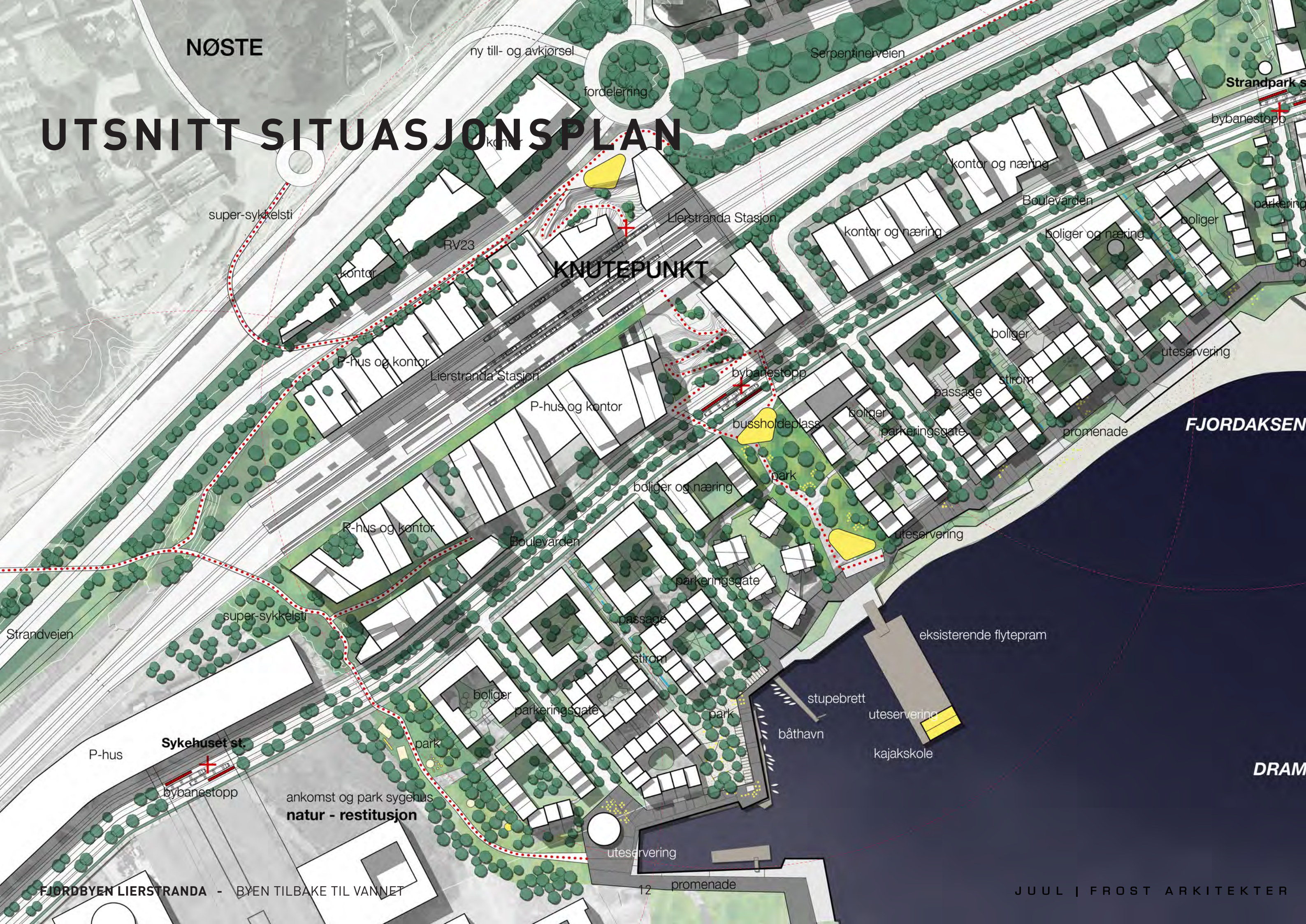
Tømmer
terminal st.

FJORDBYEN LIERSTRANDA - BYEN TIL BAKETIL VANNET

JUUL | FROST ARKITEKTER

NØSTE

UTSNITT SITUASJONSPLAN



ny till- og avkjørsel

fordelerring

Serpentineveien

Strandpark s

bybanestopp

super-sykkelsti

RV23

kontor

Lierstranda Stasjon

KNUTEPUNKT

kontor og næring

Boulevarden

boliger og næring

boliger

parkerings

kontor og næring

P-hus og kontor

Lierstranda Stasjon

P-hus og kontor

bybanestopp

bussholdeplass

boliger

parkeringsgate

passage

stirom

promenade

FJORDAKSEN

uteservering

boliger

boliger og næring

park

P-hus og kontor

Boulevarden

parkeringsgate

passage

stirom

eksisterende flytepram

stupebrett

uteservering

kajakskole

båthavn

park

boliger

parkeringsgate

park

Sykehuset st.

P-hus

bybanestopp

ankomst og park sygehus

natur - restitusjon

uteservering

promenade

FJORDBYEN LIERSTRANDA - BYEN TILBAKE TIL VANNET

DRAM

JUUL | FROST ARKITEKTER



MENFJORDEN

UTSNITT SITUASJONSPLAN 1:2000

PLANDIAGRAMMER



LANDSKAPSDIAGRAM

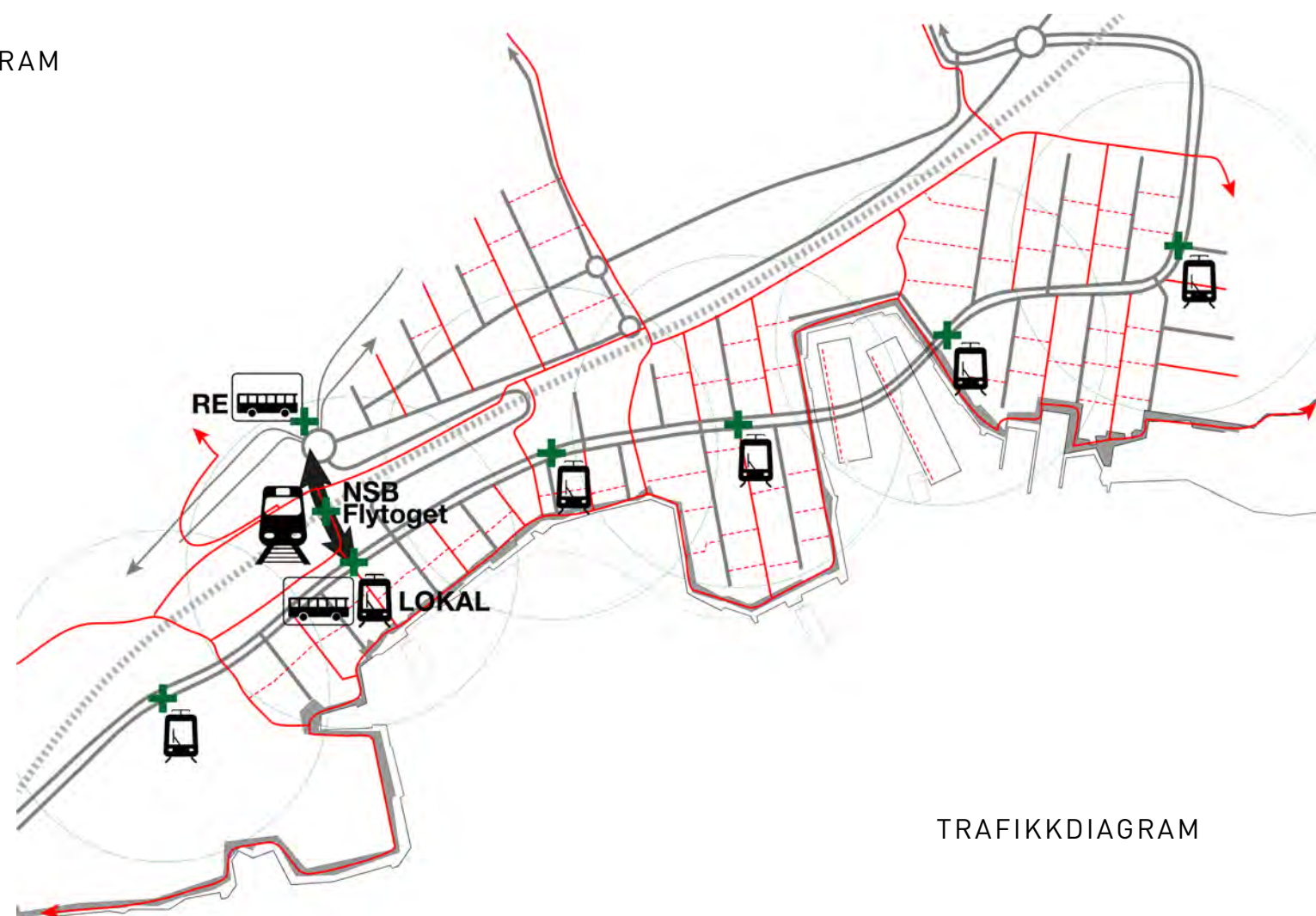
Landskap

Området seksjonerer overordnet med grønne kiler, som skaper forbindelse mellom fjordkantens nye flomverk og de bakenforliggende landskaper. Forbindelsene inneholder byggverk for å komme over eller under motorvei og jernbane på en måte som skaper nye koblinger hvor det før ikke var adgang. Bydelens nye boulevard er bred, bymessig og grønn. Veibeplantning i form av trær skaper en fortettet grønn romlighet mellom kjørebane og kollektivtrase og skaper en bymessig sammenheng mellom områdets kvarterer. Trærne foreslås å være lokale arter, både eviggrønne og løvfellende. Kollektivtraseen forslås anlagt som en grønn gresskledd flate med nedfelte skinner som kjent fra flere europeiske byer. I byområdets kvartaler anlegges grønne fordelingsveier (parkeringsgater) med vegtrær og kantsteinsparkering på gressarmerte flater. Mellom fordelingsveiene foreslås bakstier eller stirom med forarealer til boliger i grunnplan samt fellesstier og mulighet for LAR-anlegg som forsinkelsestiltak og nedsivningsarealer med rekreativ karakter.

Langs Drammensfjorden etableres et nytt flomvern på kote + 3. Flomvernet fremstår med et variert uttrykk fra en urban kaikant til grønne skråninger. Langs flomvernet etableres et stiforløp som forbinder Drammen by med hele det nye utviklingsområde. Langs kysten etableres en variasjon av landskapstyper og byrom. De eksisterende laste og losseanlegg for tømmer foreslås bevart for å gi en historisk referanse til Lierstrandens funksjon som industriområde. De flytende laste- og losseanlegg foreslås brukt som nye attraksjoner med plass til events, byliv og skip – kanskje flytende restauranter?

Trafikkplanen

Det foreslås etablert en ny boulevard med en ny bred trase med bybane og/eller bussfelt i midten, flankert av en fordelingsvei med kryssninger til lokalgater hver 130 meter. Den nye traseen inneholder sammenhengende arealer til plattformer og treplanting, sykkelfelt og fortau i en bred bymessig profil. Her er trafikken optimert for kollektiv transport, sykler og gående, mens biler blir i begrenset utstrekning gitt adgang til området. Trafikkplanen blir et strukturerende element som supplerer den grønne strukturen med lokalgater og gang-sykkelveier med grønn karakter. Lokalgatene betjener byggefeltene og danner rammen for byområdets hverdagstrafikk og suppleres av gang- og sykkelveier som grønne og rekreative forløp. Det arbeides med å etablere et nettverk av gode sykkelveier og egne supersykkelveier som gjør det mulig å benytte sykkel til de fleste dagligdagse gjøremål i bydelen. I området ved Lierterminalen etableres det en ny stor rundkjøring som fordeler biltrafikken fra E18 og RV23 og lokaltrafikken. Selve forbindelsen mellom rundkjøring og E18 etableres ved forsenkede ramper for å minske den visuelle påvirkningen og begrense støy. Rampene vil være flomsikrede i gjennom flomverk. Det etableres adgang over E18 med en ny sykkelbro som forbinder Nøste-området med Lierstranda. Bilister fra Bragernes, Nøste og Høvik kommer til Lierstranda via den eksisterende forbindelse ved Brakerøya eller underføringen ved Jensvollveien i gamle Lierstranda.



TRAFIKKDIAGRAM

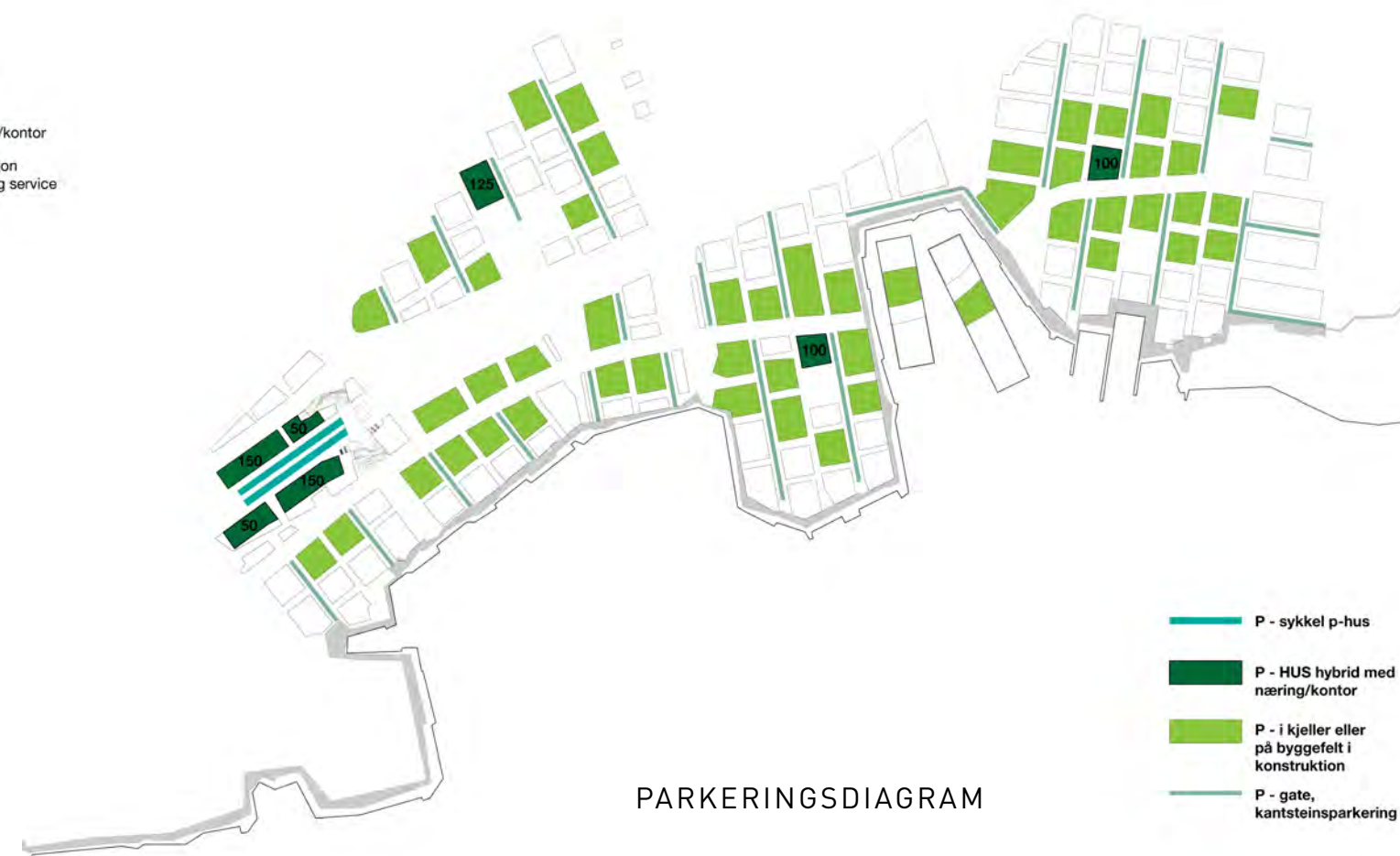


Parkeringsstrategi

Som en helt avgjørende del av en tett og sammensatt by tilhører det en differensiert parkeringsstrategi. Forslaget rommer mulighet for enkeltstående parkeringshus, parkering helt eller delvis i parkeringskjellere på de enkelte byggefelter samt terrengparkering i form av kantsteinsparkering i lokalgater. Vi mener at større parkeringsplasser på terreng bør unngås for å understøtte bymessighet og øke tettheten.

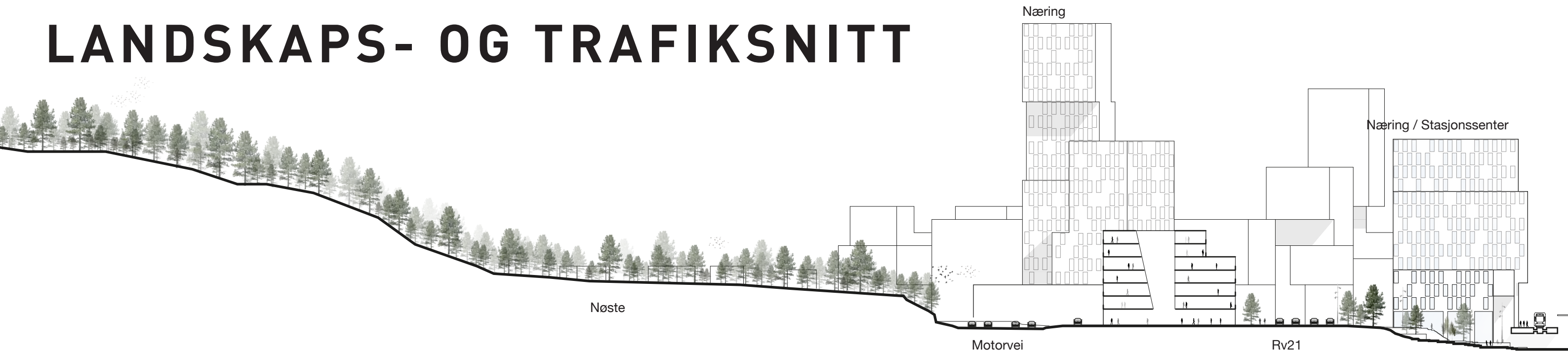
Bydelens effektive betjening med moderne offentlig transport og et høykvalitets gang- og sykkelssystem gjør det mulig å redusere parkeringsnormen ettersom det er mulig å ha en velfungerende hverdag uten bruk av bil. Det er dyrt å etablere parkering og pengene er kanskje bedre brukt på nye former for delebilsordninger, bileierfelleskaper og lignende. Ved en slik dobbeltutnyttelse kan man redusere antallet av p-plasser ytterligere. I en overgangsperiode kan noen av områdets store lagerhaller brukes som parkeringshus i takt med at området utbygges og behovet vokser.

Ved det nye kollektivknutepunktet etableres parkeringshus med plass til 500 biler i første etappe. Parkeringshuset kan utvides etter behov og det vil i alt med tiden kunne etableres 1000 parkeringsplasser. I stasjonsområdet etableres det effektive kiss & ride arealer supplert med mindre korttidsparkering på terreng.

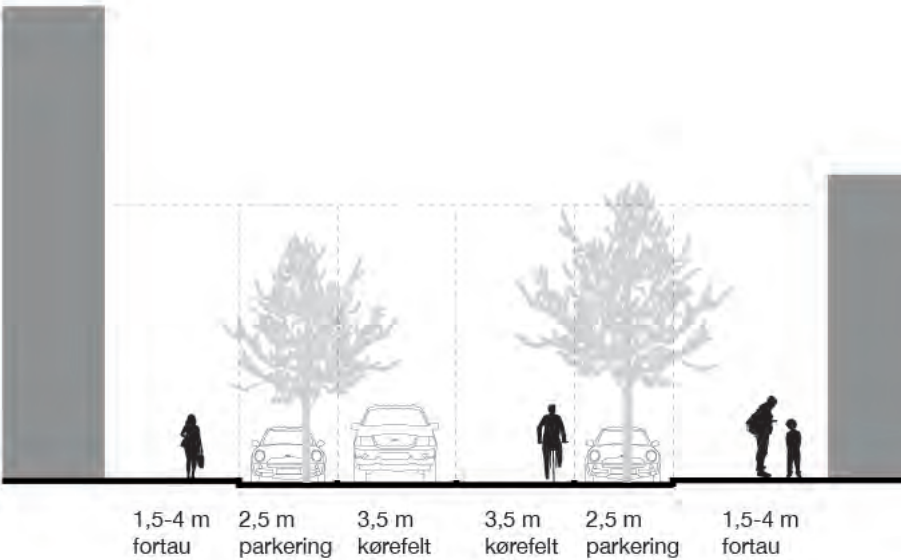


PARKERINGSDIAGRAM

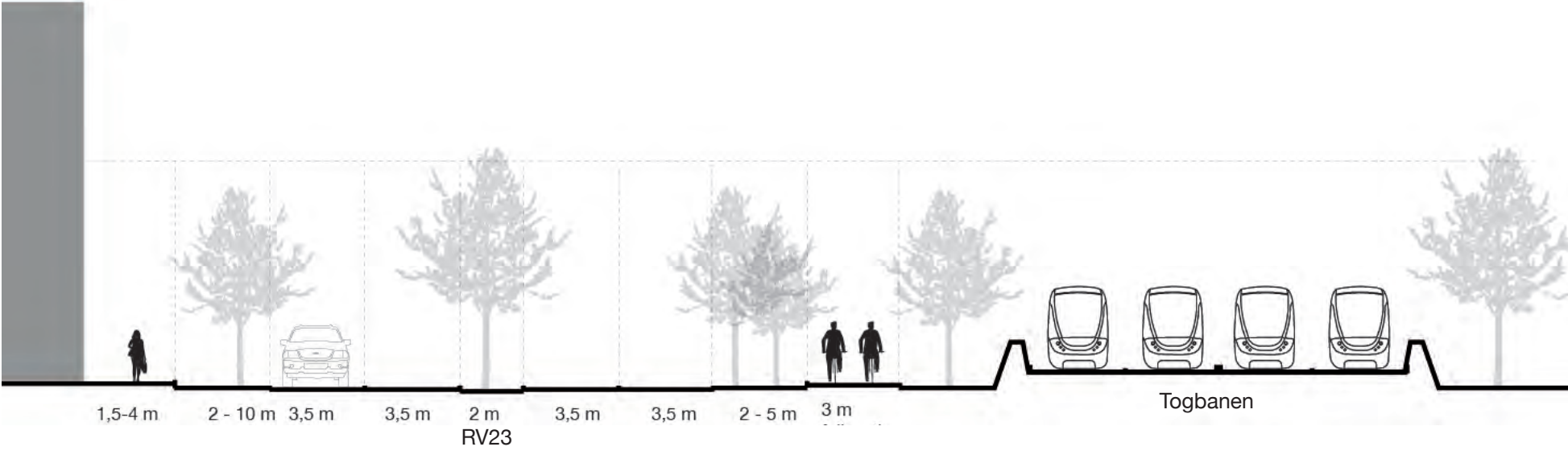
LANDSKAPS- OG TRAFIKSNITT



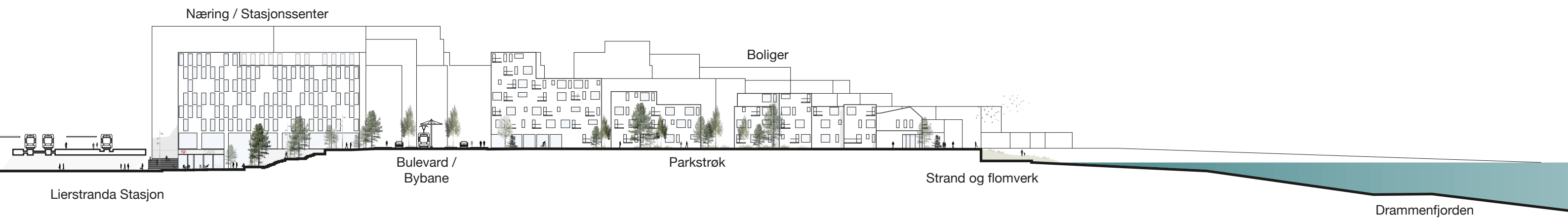
Fordelingsvej 15-20 m



RV23, Nyt tracé

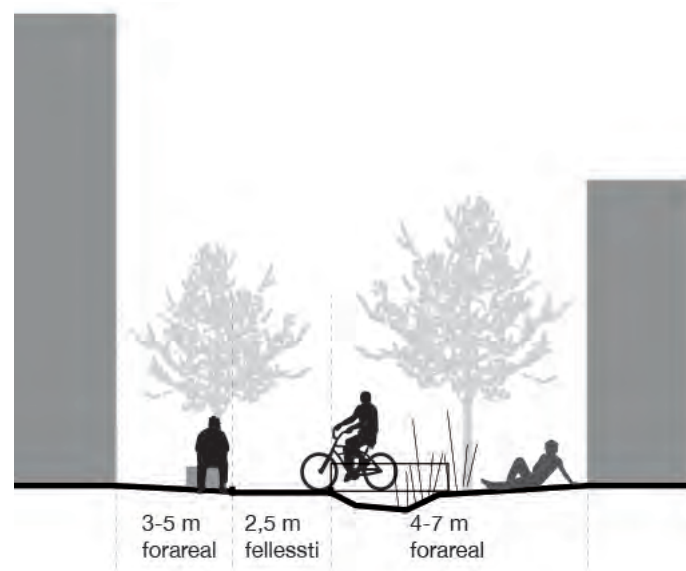


TRAFIKSNITT 1:200

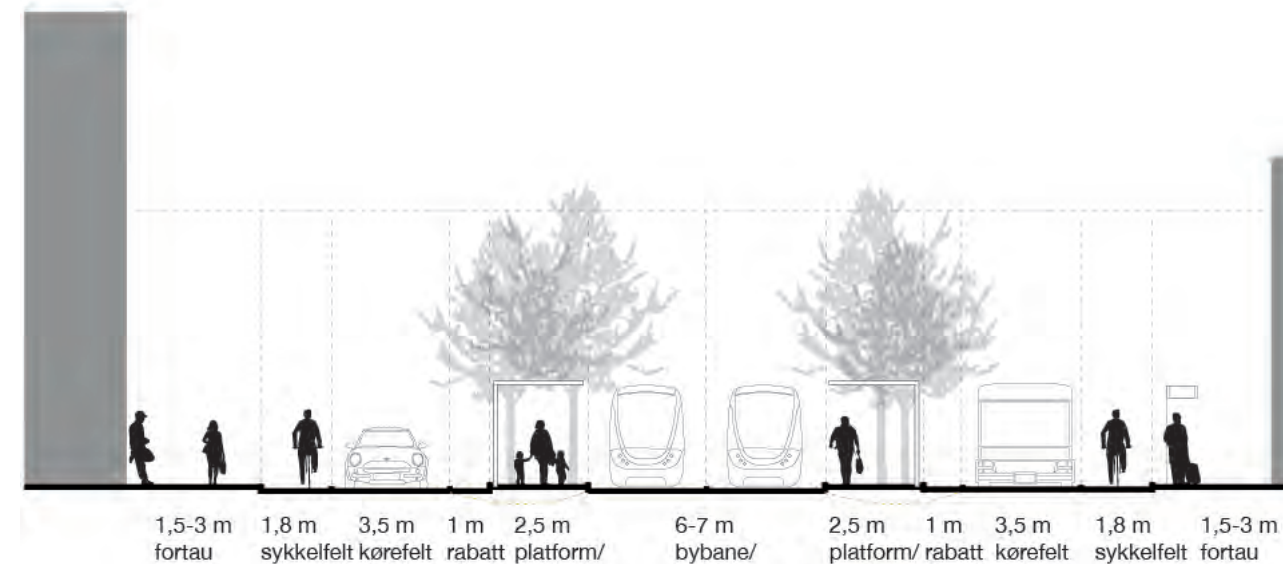


SNITT GJENNOM LIERSTRANDA STASJON 1:2000

Stirom 10-15 m



Bulevard med kollektivtracé 25-30 m



TRAFIKSNITT 1:200

KNUTEPUNKTET

Knutepunktet

Det nye stasjonskomplekset utformes som et markant urbant rom, hvor omstigning mellom de forskjellige trafikkformer skjer som en naturlig del av livet i bydelens viktigste byrom. Stasjonen plasseres sentralt i området med optimal kobling til regionale bussforbindelser og motorveien. Stasjonen vil være direkte koblet til Lierstrand's nye boulevard med bybane og lokale busslinjer.

Knutepunktet foreslås utformet som et bredt byrom som forbindes under banetraseen og dermed opphever en markant barriere i området og kobler Lierstrand's vannkant sammen med en effektiv trafikkmaskin med både motorvei, supersykkelvei og strandvei for gående. Knutepunktet blir et nytt sentrum på Lierstranda, hvor en urban ramme danner utgangspunkt for nye høyklassede offentlige transportformer. Det etableres synlige og lett tilgjengelige adkomstveier fra den nye passasjen til perrongene. I tillegg suppleres det med et begrenset antall korttids parkeringsplasser og det etableres gode overdekkede sykkelparkeringsplasser langs knutepunktets hovedadkomster.

Knutepunktets byrom fremstår som grønt, har en bred brukergruppe og tilbyr opphold, møtesteder og aktivitet døgnet rundt. Det etableres plass til butikker og kafeer som en integrert del av knutepunktet for å understøtte byliv og aktivitet.

Adgang til sykehus

Planen er utformet så det sikres god adkomst til sykehuset når dette etter planen står ferdig i 2022. Hovedtilkomsten blir via bulevarden som plasseres på kote +3,5 og dermed er sikret mot flom. Det etableres samtidig en sekundær adgang fra Brakerøya.

Stasjonsplassering

Det er foretatt en undersøkelse av en rekke forskjellige stasjonsplasseringer på Lierstrand. Det er på denne bakgrunn valgt en plassering i den vestlige del av Lierstrand, i kort avstand til det planlagte sykehuset. Plasseringen gir mulighet for god betjening av sykehuset for ansatte, besøkende og pasienter. I tillegg er plasseringen god i forhold til å dekke de eksisterende tett befolkede områder i Drammen og de nye byutviklingsområdene på Lierstranda. I den forslåtte etappeplanen for utbygningen av Lierstranda vil stasjonens nærmeste bydeler bli bygget først og dermed styrke passasjergrunnlaget for stasjonen. Det vil med den valgte plassering være god adgang til stasjonen både for biltrafikk, gående og syklist fra Brakerøya og Lierstranda.

Tilrettelegging for annen kollektivtrafikk

Stasjonsplasseringen gir gode muligheter for å etablere et optimalt kollektivknutepunkt. Via undergangen ved den nye stasjonen vil det bli god sammenheng mellom Lierstrand's nye boulevard og stoppested for en fremtidig bybane eller bybuss. Bussterminal for regionale busser plasseres i et overdekket bussterminalanlegg ved den store rundkjøringen. Denne plasseringen sikrer god adgang til både E18 og det lokale og regionale veinettet. Det er foreslått 6 nye bybuss- eller banestopp langs den nye bulevarden. Dermed vil alle de nye bolig- og næringsområder ha adgang til høykvalitets kollektivtransport innenfor maksimalt 600 meter.





NSB
Lierstranda
Stasjon

VERMAKER
PLAYGROUND

KAFFE KAFFE

PASSASJEN UNDER STASJONEN

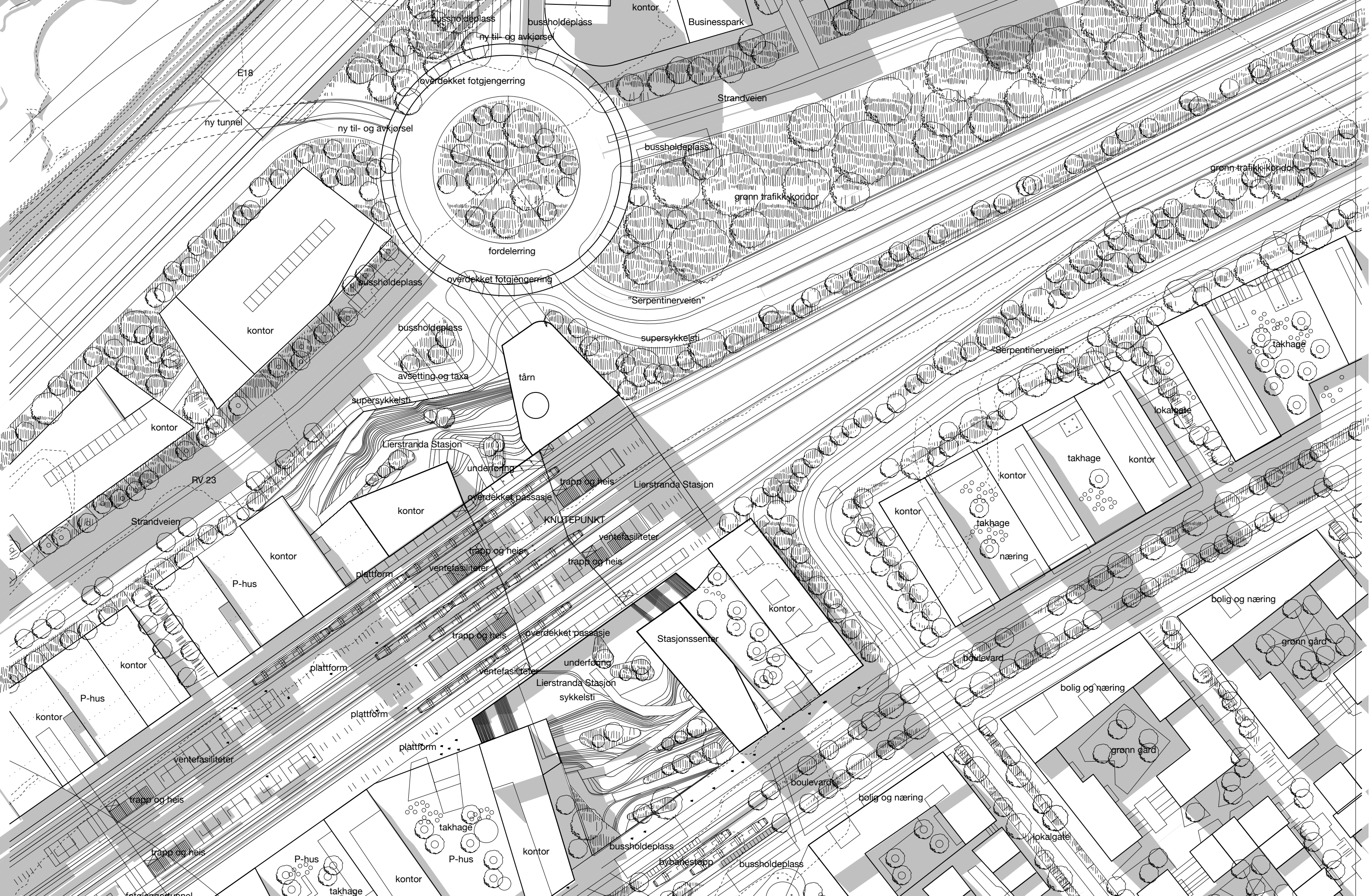


OVERVIEW LIERSTRANDA STASJON

Bærekraft

Det nye byrommet på Lierstranda planlegges med vekt på en høy grad av bærekraft. Utover bygningenes energiforbruk er transport og mobilitet de viktigste temaene i forhold til å etablere en bærekraftig by. Derfor er utgangspunktet for byplanen at man kan bo, arbeide og leve i de nye boligområdene uten bruk av bil. Bolig, arbeidsplasser og butikker plasseres så man lett kan benytte kollektiv trafikk eller sykkel mellom dem. Ryggraden i bydelen er den nye bulevarden hvor det med tiden kan etableres bybane eller BRT som knytter bydelen sammen og skaper forbindelser til Lier og Drammen.

Bydelens skala er planlagt i forhold til de klimatiske forhold på stedet. Det bygges som utgangspunkt i 2-4 etasjer med enkelte høyere områder. Denne forholdsvis lave, men tette bebyggelsesstrukturen gir et godt mikroklima mellom bygnin- gene og gir le for vinden. På den måten støtter bygningsstruk- turen muligheter for uteopphold, sykling og byliv. I tillegg etableres tett beplantning langs veier, i lommeparker og byrom for å skape le og støtte opp om rekreativt opphold i byen.

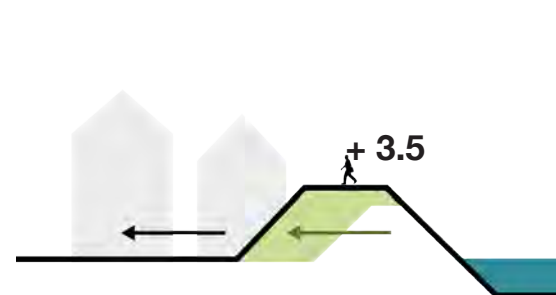
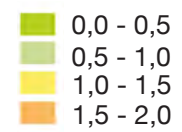


FLOMVERK OG STRANDEN

FLOMSIKRING



Flomdyp 200-årsflom



Kystlinjen idag - med flomsikring
En temporær kant kan etableres for at flomsikre området i tidlige etapper.



Kystlinjen fremtid
Land er fylt opp til flomsikkert nivå på + 3.5





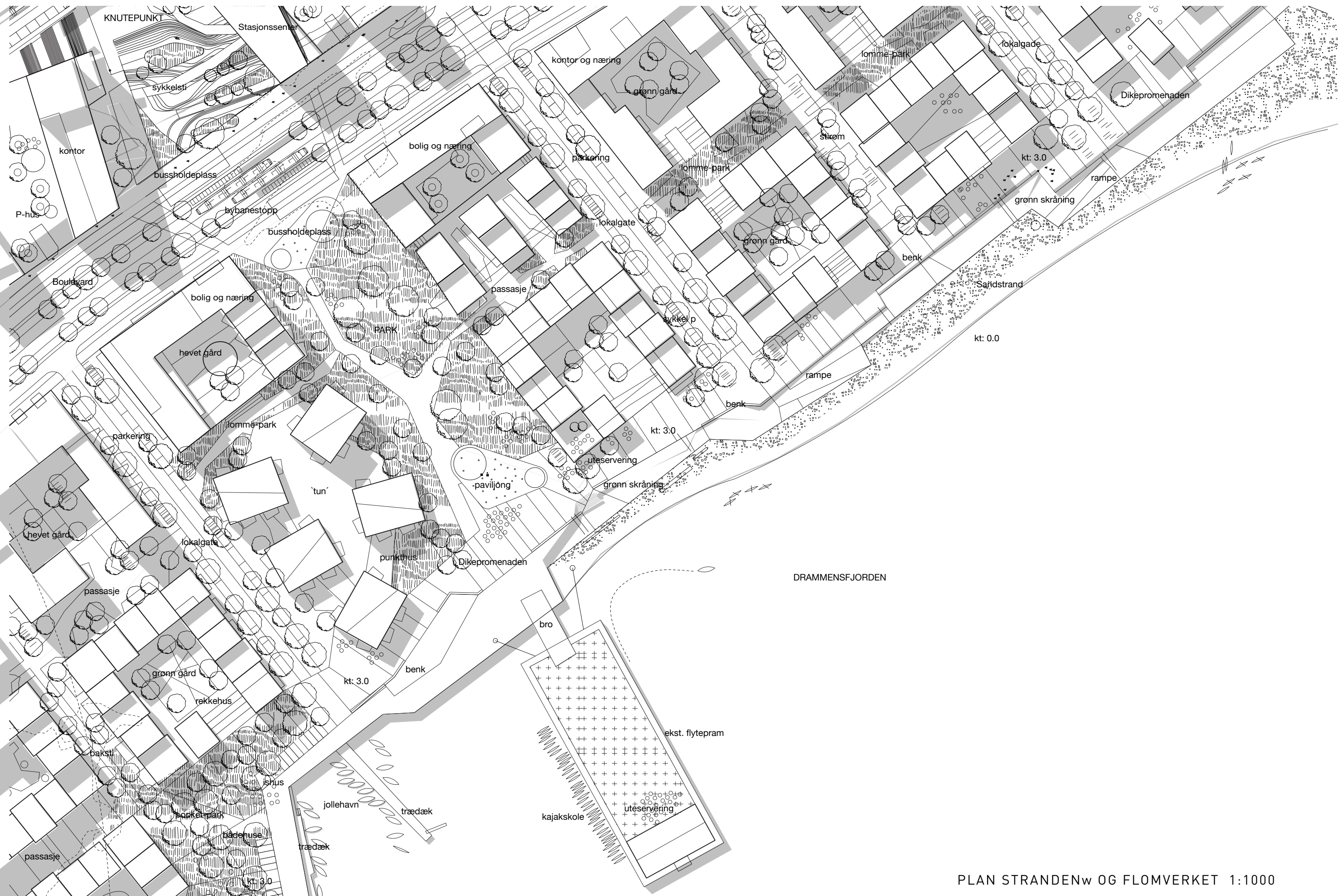


Klimasikring

Klimasikring er et vesentlig parameter i planlegging av fremtidige byområder. Ved Lierstranda er det enkelte lavtliggende områder som med høy vannstand kan oversvømmes ved midlertidig stigning av nivået i Drammensfjorden. Dette er spesielt viktig i forhold til sikring av infrastruktur og adkomstvei til sykehuset. Vi foreslår derfor at området sikres med et rekreativt flomverk langs Drammensfjorden. Ved å legge topp flomverk på kote + 3 og infrastruktur til sykehuset og boulevard på kote + 3,5 vil man være sikret mot flom. Hvorvidt ny bebyggelses topp gulv skal ligge på kote + 3-3,5 eller alternativt på nåværende terreng bør undersøkes ytterligere i den kommende planleggingsprosessen.

Det legges opp til at overflatevann på alle veier, plasser og øvrige arealer ikke avledes direkte til vann og avløpssystemer, men at det etableres arealer ut i fra LAR-prinsipper med fordryningsbassenger og lokal avledning av regnvann.

OVERVIEW STRANDEN OG FLOMVERK



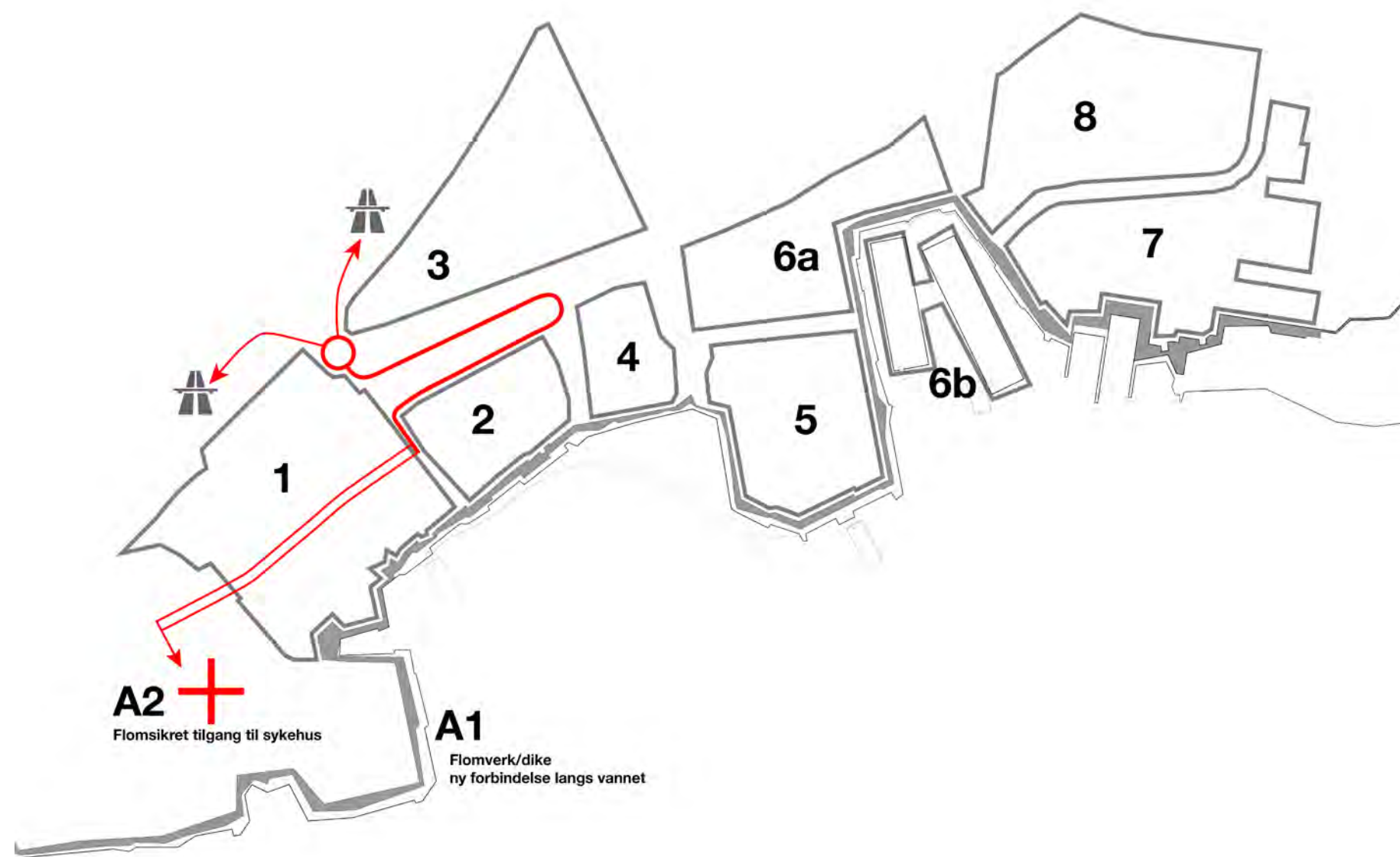
ETAPPER

Etapper

Transformasjonen av Lierstranda vil strekke seg over mange år, hvor en god etappeinndeling er viktig i forhold til infrastruktur og en sammenhengende transformasjonsprosess. Et viktig punkt i denne sammenheng er at de områder som ikke er bygget ut bidrar positivt til bydelens utvikling, som rekreative områder som inngår som klimasikring. Første etappe vil omfatte en kystsikring langs hele Lierstrandaområdet. Det etableres et flomverk med en kant på kote + 3 langs vannet. Arealet utformes som et rekreativt areal med et integrert stiforløp for gående og syklist. Kantsonen vil i seg selv fremstå som en attraksjon med mulighet for opphold i et slyngende beplantet belte som tilbyr en variert naturopplevelse og en stor rekreativ verdi. I samme fase etableres første etappe av den nye boulevard i forbindelse med plasseringen av den kommende Lierstranda Stasjon og kollektivknutepunkt. I forbindelse med anleggelse av boulevarden opparbeides også rundkjøringen med tilhørende rampeanlegg for tilslutning til E18 og Rv23. Arealer i den vestligste del av Lierstranda, "Nøstestranda" utlegges i denne etappen til bolig og næringsbygg.

I de følgende etapper fortsettes boulevarden mot øst hvor det utlegges nye bolig- og næringsområder langs denne når behovet oppstår. Videre føres boulevarden forbi Gilhus området og deretter under E18 mot det bakenforliggende næringsområde. Se plandiagram for etappeinndeling.

Ved Gilhusbukta oppfylles den østlige del av bukten slik at denne innsnevres. Her etableres det to avlange øyer som bebygges slik at det oppstår en kanalhusbebyggelse. Boulevarden føres over øyene som forbindes med 3 broer.



ETAPPEDIAGRAM



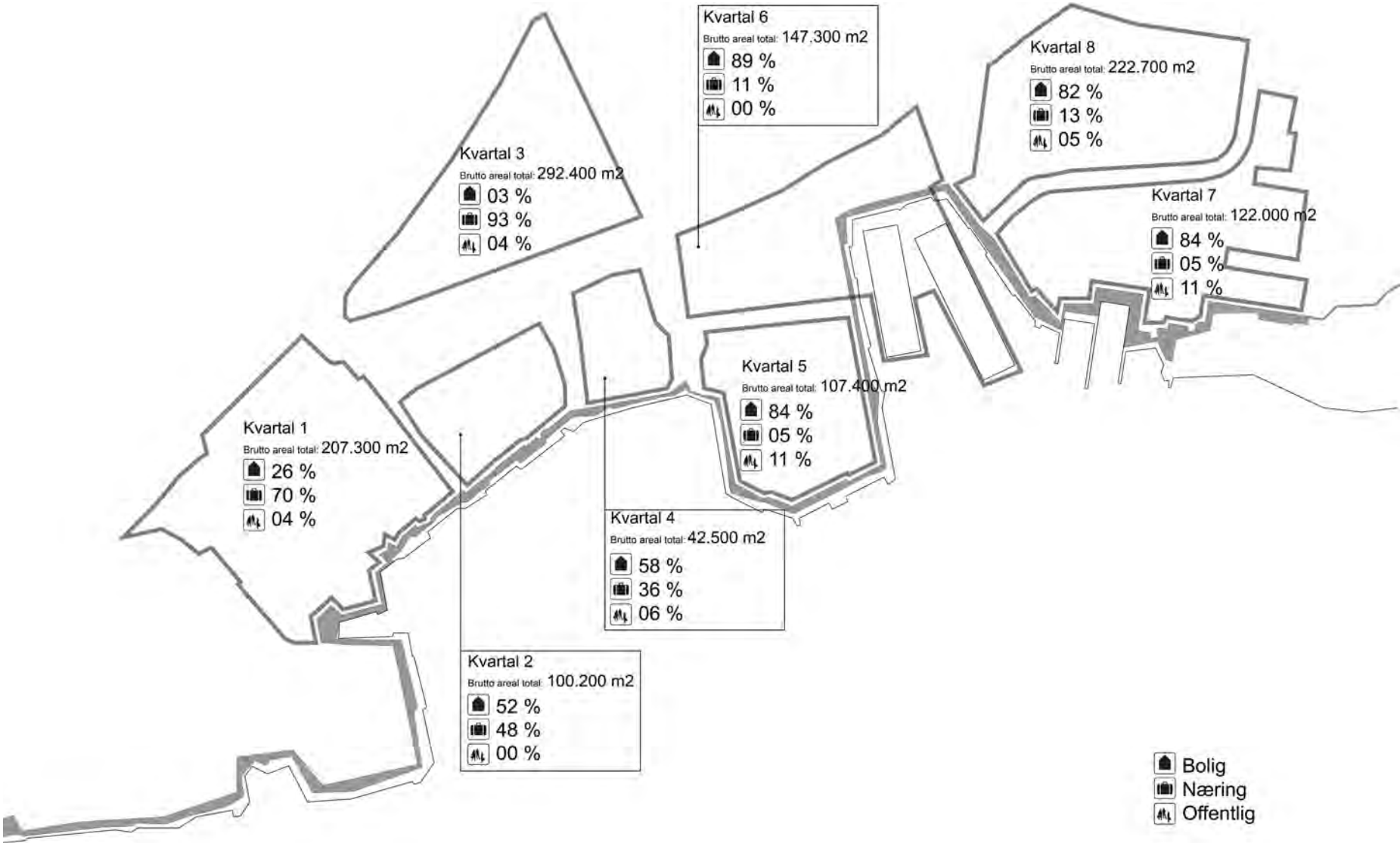
AREALER

Arealer

Med den foreslåtte bebyggelsesstruktur kan området romme fra 1,2 millioner etasjemeter til ca. 1,5 millioner etasjemeter. Hvorvidt området kan romme mer kvadratmeter bør undersøkes nærmere i den kommende planleggingsprosess. Det etableres fortrinnsvis bebyggelse i 3-4 etasjer med mulighet opp til 6-10 etasjer omkring kollektivknutepunktet og i enkelte andre områder med næringsbygg. Til gjengjeld legges det opp til en tett bebyggelse av urban karakter. Byggene tenkes utført i en høy kvalitet med vekt på langtidsholdbarhet og bærekraftige materialer. Det foreslås at bebyggelsene får noen felles kvalitetsparametere som skal gjelde i hele den nye bydelen. Kvalitetspunkter for boligbygg bør være:

- Bygg som støtter møtet mellom mennesker og byliv
- Gjennomlyste leiligheter
- God adgang fra alle boliger til privat gårdsanlegg eller altan
- Fokus på høy kvalitet av kantsoner i møtet mellom privat og offentlig areal
- Materialer som er velegnede til kystklima og patinering

Total Bolig BRA:	644.700 m2
Total Næring BRA:	537.100 m2
Total Offentlig BRA:	60.000 m2
Total BRA:	1.241.800 m2



AREALDIAGRAM



