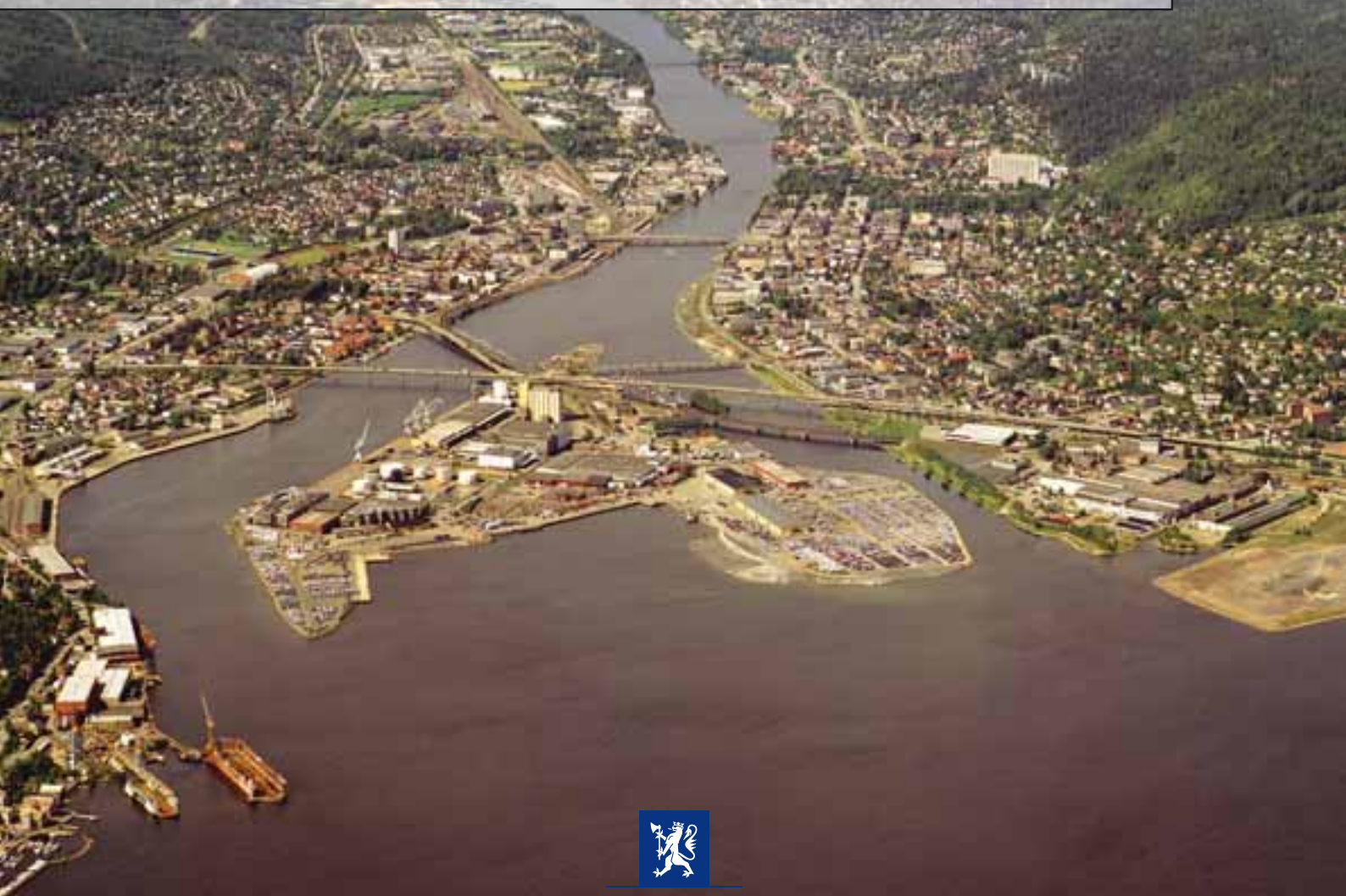


Temarapport

Byutviklingen i Drammen

Langsiktig arbeid for miljøvennlig bysentrum



MILJØVERNDEPARTEMENTET

Temarapport

Byutviklingen i Drammen

Langsiktig arbeid for miljøvennlig bysentrum



MILJØVERNDEPARTEMENTET

Innhold

Forord	3
1. Byutvikling som begeistrer	4
2. Byens plassering	4
3. Miljøkrise	5
4. Omdømmekrise	5
5. Omdømme i dag	6
6. Miljøpakke Drammen	7
7. Drømmen om Drammen	7
8. Veipakke Drammen og transportplanene	8
9. Bedre luft i Drammen (BLID)	9
10. Strategi for sentrumsutviklingen	10
11. Drammen 2011	12
12. Kommuneplan gir styring	14
13. Elvebyen	15
14. Opprydding i veikaoset - Veipakke Drammen	17
15. Byaksen	18
16. Bolig- og bybygging	19
17. En organisasjon for gjennomføring – Drammensmodellen	20
18. Folk tar byen i bruk	22
19. Erfaringer og lærdom	23
20. Veien videre	24
21. Kort byhistorie (fram til ca 1985)	25
Forfatterens etterord	27

Forsidefoto:

Flyfoto Drammen. Fjellanger Widerøe AS

Forord

Som oppfølging av Stortingsmelding nr. 23 (2001-2002) "Bedre miljø i byer og tettsteder" har Miljøverndepartementet i perioden 2003-2006 støttet pilotprosjekter for miljøvennlig byutvikling. Målet med pilotprosjektene var å utvikle gode eksempler som kan være forbilder for kommuner, næringslivet og andre, og å gi innspill til utvikling av virkemidler. Prosjektene fokuserte på fire temaer, blant annet utvikling av miljøsoner. Drammen har deltatt i pilotarbeidet.

Drammen var den første norske byen som definerte en miljøsoner i 1999. Kommunen valgte å knytte arbeidet med miljøsoner tett til sitt arbeid for miljøvennlig utvikling av Drammen sentrum. Drammen fikk Bymiljøprisen i 2003 for langsiktig og målrettet arbeid med miljøvennlig byutvikling.

Miljøverndepartementet har fulgt utviklingen i Drammen med interesse og ønsket å få oppsummert erfaringene fra arbeidet med byutvikling i et langsiktig perspektiv. Tidligere byplansjef i Drammen – Arthur Wøhni, nå seniorkonsulent i Asplan Viak as, har skrevet omtalen av byutviklingsprosessene i Drammen fra 1980-tallet og fram til i dag. Arbeidet er skjedd i samråd med Drammen kommune.

Pilotprosjektene for miljøvennlig byutvikling er oppsummert i temarapporter som danner grunnlag for en hovedrapport. Pilotarbeidet er i departementet blitt koordinert av seniorrådgiver Kjell Spigseth. I Miljøverndepartementets satsing på god by- og tettstedsutvikling, er det viktig å lære av de byene som har lyktes med god byutvikling. Hva har disse stedene konkret gjort, hvordan har de organisert seg for å oppnå forbedringer, hva har dette kostet - er noen aktuelle spørsmål som er tatt opp i rapportene.

Oslo, juni 2007



Flyfoto Drammen. Fjellanger Widerøe AS



Statsminister Kjell Magne Bondevik gratulerer Drammen med bymiljøprisen i 2003



Byvåpenet er en gjengivelse av Drammens bysegl fra 1715. Innskriften er "In fide et justitia fortitudo" (I troskap og rettferd er det styrke)

1. Byutvikling som begeistrer

Fortellingen om Drammen er fortellingen om en by i forvandling. En by som er i ferd med å endre sitt omdømme og selvbylde og som bevisst har brukt planmessig byutvikling som redskap for å oppnå en positiv omforming og vekst. Bildet av Drammen har vært preget av byens store forurensings- og miljøproblemer. Elva var sterkt forurenset. Europaveitrafikken bølget bokstavelig talt over byens torg og hyllet sentrumsområdene inn i eksos og støv, og viste hver eneste dag at hensynet til gjennomgangstrafikken var viktigere en bymiljøet.

I dag er oppfatningen av Drammen i ferd med å endre seg. Drammen har alt fått en ren elv til å bade og fiske i. Byen opplever et oppsving i boligbygging og interesse for næringsetableringer. Langs elva bygges nye boliger, næringsbygg og grønne parker. Bragernes torg og sentrale plasser har fått en betydelig ansiktsløfting. Byens borgere begynner å ta byens offentlige rom i bruk, etter at europaveiene er blitt lagt utenom i tunnel. Til grunn for denne forvandlingen ligger et langsiktig byutviklingsarbeid der forbedring av sentrale byrom i byaksen, elverensning, parkanlegg på elvebreddene og sist, men ikke minst, opprydding i veikaoset, er de viktigste faktorene. Byen begynner nå å høste av mange års målbevisst planlegging og gjennomføringsevne.

I 2003 fikk Drammen miljøvernministerens bymiljøpris for systematisk og langsiktig arbeid med miljøvennlig byutvikling. Miljøvernminister Børge Brende karakteriserte Drammen som "andungen som er i ferd med å bli svane". I 2004 fikk de nye veianleggene i byen vegdirektørens pris for "Vakre veier" og i 2005 ble Bragernes torg kåret til Norges beste uterom. Disse prisene har gjort at mange har fått øynene opp for den forvandlingen som skjer i Drammen.

2. Byens plassering

I 2006 hadde Drammen kommune 58 000 innbyggere, mens Drammen er by for 120-150 000 når en regner med alle i det naturlige omlandet som bruker byen. Befolkningsveksten har tradisjonelt vært på 0,7 til 0,8 prosent i året, men har økt opp mot 1,5 prosent de siste årene. Drammen er en flerkulturell by og er, nest etter Oslo, den byen med høyest andel av befolkning med ikke-vestlig innvandrerbakgrunn (16%).

Drammen ligger 45 km vest for Oslo der Norges nest største elv i vannføring – Drammenselva møter Drammensfjorden. Drammen er et trafikalt knutepunkt der jernbanelinjene fra Bergen og Vestfoldbyene møtes og der E 134 mot Kongsberg og Vestlandet tar av fra E 18 mellom Oslo og Kristiansand. Drammen havn er en viktig nasjonal importhavn særlig for frukt og grønnsaker - og for biler.

Drammen inngår som en by av flere i Osloregionen. Regionen har en betydelig endringstakt og vekst, og preges i dag av at Oslo er et pressområde når det gjelder bolig- og næringsutvikling. Tilflyttingen til Oslo er høy og presset på kommunikasjonsårene betydelig. Innen Osloregionen eksisterer det byer og byregioner i tillegg til Oslo, som kan karakteriseres som kjerner i en forståelse av Osloregionen som en flerkjernerregion. Flerkjernetekning innebærer utvikling av byer/byregioner rundt Oslo, som vil kunne styrke og virke avlastende for Oslo. Drammen har de siste år opplevd en utvikling som har styrket denne posisjonen. I 2005 flyttet Husbanken sin hovedadministrasjon til Drammen. Flytoget utreder å legge startpunktet for flytoget til Drammen. Fra før er byen godt linket til øvrige byer vest for Oslo gjennom intercity-togene.

Drammen inngår i en større bo- og arbeidsmarkedsregion der mange pendler både inn til Drammen fra nabokommuner og gjennom eller fra Drammen innover mot Oslo.



Drammens plassering i Osloregionen

3. Miljøkrise

Drammen har hatt store miljøutfordringer. Elva var svært forurenset. Europavei 134 gikk rett over Bragernes torg og bidro til at mange innbyggere følte seg fanget i eksos-, støy- og støv i sin egen by. Innimellom trafikklårene ante man en by, bokstavelig talt hyllet inn i eksoståke.

Trafikken og byens topografi er en del av forklaringen til Drammens miljøproblemer. Byen ligger der dalbunnen er som smalest med bratte åser rundt. I bunnen renner Drammenselva som i sin tid tok unna utslipp fra 15 papirfabrikker og kloakk fra opp mot 100 000 innbyggere. Om Drammenselva ble det sagt at "ingen steder i verden klarer så få mennesker å forurense så mye vann" som i Drammensområdet.¹ Innenfor dalens smale tverrsnitt skulle alt for mye trafikk føres gjennom en trang dalbunn. Landskapsformene skaper også ekstra stor luftforurensning ved at kald luft ofte lager et lokk over byen slik at eksos og fyringsavgasser blir samlet opp som i ei osteklokke (inversjon), spesielt på vinterstid med høytrykk. Dette er ikke enestående for Drammen, men til tider hadde Drammen den dårligste bylufta i Europa.



Før rant kloakken urensset ut i Drammenselva



I kø gjennom Drammen

4. Omdømmekrise

I de senere årene er det blitt økt fokus på steders omdømme. Omdømme kan defineres som hvilke assosiasjoner som dukker opp når steds- eller merkenavn nevnes. Noen byer gir gode assosiasjoner, noen er nøytrale og kanskje mer preget av manglende profil, mens noen gir overveiende negative assosiasjoner. Drammen var i den siste gruppen. Drammen hadde et slett omdømme. Både i form av dårlig rykte utenfor bygrensene, men også innad blant drammenserne selv var det lett å være negativ til byen.

Forsker på NIBR Yngve Carlsson, sier det slik i en utredning om stedsidentitet, stedsimago og stedskvalitet i Drammen og Drammensregionen:

*"Drammen egner seg som en referanseby for alt som er stygt, forurenset og trafikkbelastet, fordi folk har opplevd det selv. Fagfolk, filmskapere, reklamefolk og humorister trenger ofte et sted med et negativt omdømme for å tydeliggjøre et poeng. Hvis en ønsker at de samme bjeller klirrer hos mottakerne, er det bedre å bruke Drammen som referanse enn for eksempel Sarpsborg eller Sandnes som langt færre har noe forhold til. I denne typen bruk av Drammen er det de ytre og negative egenskapene som er råstoff, ikke de indre kvalitetene, som det tar lengre tid å oppdage, og som færre utenforstående har et forhold til."*¹

Drammenserne har fått høre mye negativt om byen sin og følte det tungt å ta byrden med å tilbakevise de negative oppfatningene eller gjøre noe med fraværet av de positive fortellingene. Derfor har ofte overflatiske oppfatninger av Drammen fått leve uimotsagt. Dette er selvforsterkende prosesser som vanligvis er vanskelig å snu.

Årsakene til det dårlige ryktet er nok flere, men mange opplevde at bilde av byen var koblet til fysiske miljøforhold som forurenset elv og en trafikkskadd by. Det at utallige bilister måtte stå i endeløse bilkøer i alle retninger på broene over eller på veien gjennom byen, bedret heller ikke inntrykket av byen.



Motorveien har preget både miljøet og oppfattelsen av Drammen



Slik oppfattet maleren H. P. Dahm Drammen ca 1870

¹ Sitat fra NIBR rapport "Et sted mellom Venezia og Harry-by"

5. Omdømme i dag



Faksimile fra Finansavisens oppslag om Drammen 24. april 2004

I dag er byens omdømme i stor endring. I 1999 svarte 65 prosent av befolkningen at de trivdes meget eller svært godt i Drammen³.

I år 2000 oppga 72 prosent av Drammenserne⁴ at de var helt eller ganske enige i at "Drammen er et godt sted å bo". Det interessante her er at kun 25 prosent av innbyggerne i nabokommunene hadde samme oppfatning. I 2005 ble 600 unge voksne i alderen 22 til 45 i Oslo og Akershus spurt om oppfatninger – blant annet om Drammen. Kun syv prosent svarte at de kunne tenke seg å flytte til Drammen, mens hele 29 prosent kunne tenke seg å flytte til Fredrikstad⁵.

En spørreundersøkelse høsten 2006⁶ viser at østlendingers inntrykk av Drammen er blitt betydelig bedre de siste fem årene. Over 50 prosent har et bedre inntrykk av byen nå enn for fem år siden. Det er langt flere positive enn negative assosiasjoner til Drammen, men byen har fortsatt potensial for ytterligere forbedringer. Av dem som bor i Drammen oppgir ca 80 prosent at de trives godt eller svært godt i egen by.



Andungen har blitt en svane

Undersøkelsene som nevnt over, kan ikke direkte sammenlignes, men gir en indikasjon på at byens innbyggere er blitt enda mer glad i byen sin, og at også omverdenen begynner å få øynene opp for Drammens kvaliteter. Men fortsatt er den mange utenfor Drammen som oppfatter byen som traust og kjedelig, og det er få som vet noe om hvorvidt byen har et fint sentrum.

For alle som har fulgt med på Drammens utvikling, faller det lett å omtale det som har skjedd som forvandlingen av Drammen - i tråd med bildet av den stygge andungen som blir forvandlet til en vakker svane. Nå har aldri Drammen vært noen stygg by, og drammenserne har vært rimelig godt fornøyd med byen sin, men oppfatningen av byen har vært annerledes. Byen har rett og slett hatt et ufortjent dårlig rykte.



Utelivet langs Bragernes Torg

³ Drammensundersøkelsen 1999 -Norsk Gallup as

⁴ Norsk Gallup 2000 "holdninger til Drammen og Drammens image"

⁵ NIBR-rapport 2005:13 "Byenes attraktivitet" Guri Mette Vestby (red) www.nibr.no

⁶ Markedsinfo 2006 for Omdømmeprojektet

6. Miljøpakke Drammen

Alle byer er i kontinuerlig utvikling. Det skjer små og store endringer hele tiden. Nå og da skjer det store gjennomgripende endringer, som bybrannen i Drammen i 1866. Andre ganger er store endringer resultat av mange enkeltprosjekter som i ettertid kan oppsummeres til å ha vært avgjørende for utviklingen. Mange vil si at begynnelsen til Drammens forvandling var kloakkrammeplanen i 1986. Ved oppstart på arbeidet gikk 80 prosent av avløpsvannet urensset i elv og fjord. I 1995 var 97 prosent av bolig- og næringseiendommene tilknyttet renseanlegg. I dag er det badevannskvalitet på vannet i elva, og den er igjen en av Norges beste lakseelver.

Miljøverndepartementet lanserte i 1988 miljøpakke som et nytt begrep i miljøvern-arbeidet. En helhetlig og områderettet miljøvernsatsing ble for første gang satt på dagsorden i Norge. Den viktigste grunnen til at Drammensregionen ble valgt som miljøpakkeområde var særlig den betydelige forurensningen i vassdragene og miljøproblemene knyttet til biltrafikken. Miljøpakke Drammen bestod av en rekke konkrete og tidfestede mål innenfor seks innsatsområder:

- Fjorden og elva
- Trafikk og arealer
- Avfall og gjenvinning
- Naturvern, friluftsliv, kulturminner og kulturlandskap
- Nærmiljø, helse og trivsel
- Energi og industri

I løpet av årene 1988 - 1991 ble det gjennomført mer en 300 små og store miljø-tiltak. Synlige og raske resultater var miljøpakkas viktigste suksesskriterium. Snuoperasjonen som Drammen har gjennomgått de senere årene fikk med miljøpakka en kraftfull oppstart.

I samarbeid mellom berørte kommuner, Miljøverndepartementet og fylket kom de store tiltakspakkene "Kloakkrammeplanen" og "Miljøpakke Drammen" på plass. I perioden 1986-1995 ble det i alt investert ca 500 millioner kroner bare til kloakkrammeplanen. I tillegg kom betydelige investeringer til de deler av Miljøpakke Drammen som ikke omhandlet elverensingen.

7. Drømmen om Drammen

Hvis kloakkrammeplanen kan sies å være det fysiske tiltaket som pekte fram mot en forandring, var idékonkurransen "Drømmen om Drammen"⁷ i 1987 det idémessige fundamentet for de forandringene som skulle komme. Initiativtakere var kommunen og Drammensregionens Næringsvekst AS. Til grunn for å utlyse konkurransen lå en gryende erkjennelse av at det var nødvendig både å få fram i lyset de kvaliteter som lå i bysamfunnet, og å få påfyll av visjoner og idéer til videre utvikling av byen. "Drømmen om Drammen" var en åpen konkurranse som ga mange gode innspill til prosjekter som skulle komme senere, men det var også den første større manifestasjon på at byen ønsker å videreutvikle sine kvaliteter for å "få fart på Drammen". Fokus ble satt på avhengigheten mellom næringsmessige utviklingsmuligheter og utviklingen av byens funksjonalitet, kvalitet og innhold.

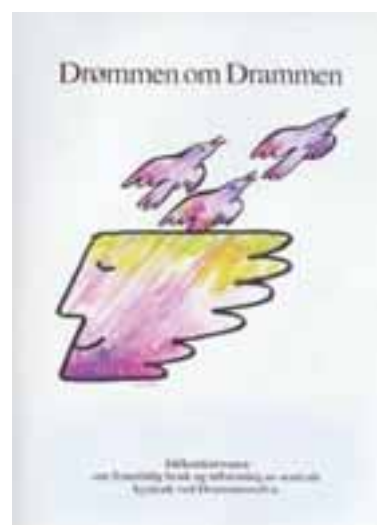
På denne tiden var mange av de sentrale brikkene i byutviklingen i spill. Sentralt beliggende tidligere industriarealer langs elva var uten virksomhet, veispørsmålet var oppe til diskusjon og elverensingen ga håp om en renere elv. Konkurransen fikk god oppslutning og skapte entusiasme, men ettersom den ikke ble fulgt opp med politisk fokus og virkemidler, forble "Drømmen om Drammen" en drøm – enda en stund. I ettertid er det imidlertid lett å se at konkurransen ga innspill til mange av de tiltakene som senere skulle komme. Konkurransen var visjonær i den forstand at den åpnet øynene for de muligheter og potensialer som byens sentrumsområder har. Kimen til forandring ligger ofte innbakt i at noen trekker opp visjoner for framtidig utvikling.



Elva ble ren 5 år før tiden



Igjen er det mulig å fiske i Drammenselven



Logoen for Drømmen om Drammen

⁷ Idékonkurransen het "Drømmen om Drammen- om framtidig bruk og utforming av sentrale bystrøk ved Drammenselva"

8. Veipakke Drammen og transportplanene



Strandveien

Drammens utvikling er på godt og vondt, sammenvevd med utviklingen av biltransporten. Den sørlandske hovedvei – hovedveien mellom Oslo og Kristiansand, nåværende E18, gikk over Bybrua i Drammen fram til Holmenbruene åpnet i 1966. Da biltrafikken eksploderte på 1960-tallet var det åpenbart at trafikken måtte ledes utenom Drammen sentrum. Resultatet var landets lengste bru – Motorveibrua på 1191 meter som ble åpnet i 1975. Det var en brutal inngripen i eksisterende boligmiljøer da brua ble oppført på søyler delvis over elva, og delvis over land på Holmen, Brakerøya og Strømsø. Ennå er det mange i Drammen som bærer nag etter prosessen rundt byggingen av motorveibrua på midten av 1970-tallet. Selv om E18 ble ledet utenom sentrum, gikk fortsatt trafikken mot Kongsberg og Vestlandet rett over Bragernes torg. På 1980-tallet anla Statens vegvesen Nedre Strandgate på fylling langs elva og gjorde at daværende Riksveg 11 ble ført i 2 enveiskjørt to-feltsløp gjennom Drammen – ett mot vest gjennom hovedgata Engene, det andre mot øst i Strandgatene langs elva.



Kunstnerisk i rundkjøringen i Brageråstunnellen utført av Viel Bjerkeset Andersen.
Foto: Statens Veivesen

I 1989 ble Drammen med i det såkalte "TP-10"- arbeidet, dvs. transportplaner for de 10 største byområdene i landet. Arbeidet som ble satt i gang av Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet, ble konsentrert om å få fram en transportpolitikk etter følgende hovedlinjer: miljøtiltak på eksisterende veinett, sterkere utbygging av gang- og sykkelveinett samt økt satsing på kollektivtrafikk. Gjennom transportplanarbeidet oppsto det debatt både om veibygging kontra satsing på alternative miljøvennlige transportformer, og om konkrete trasevalg.



Engene før og etter gjennomføringen av veipakke Drammen

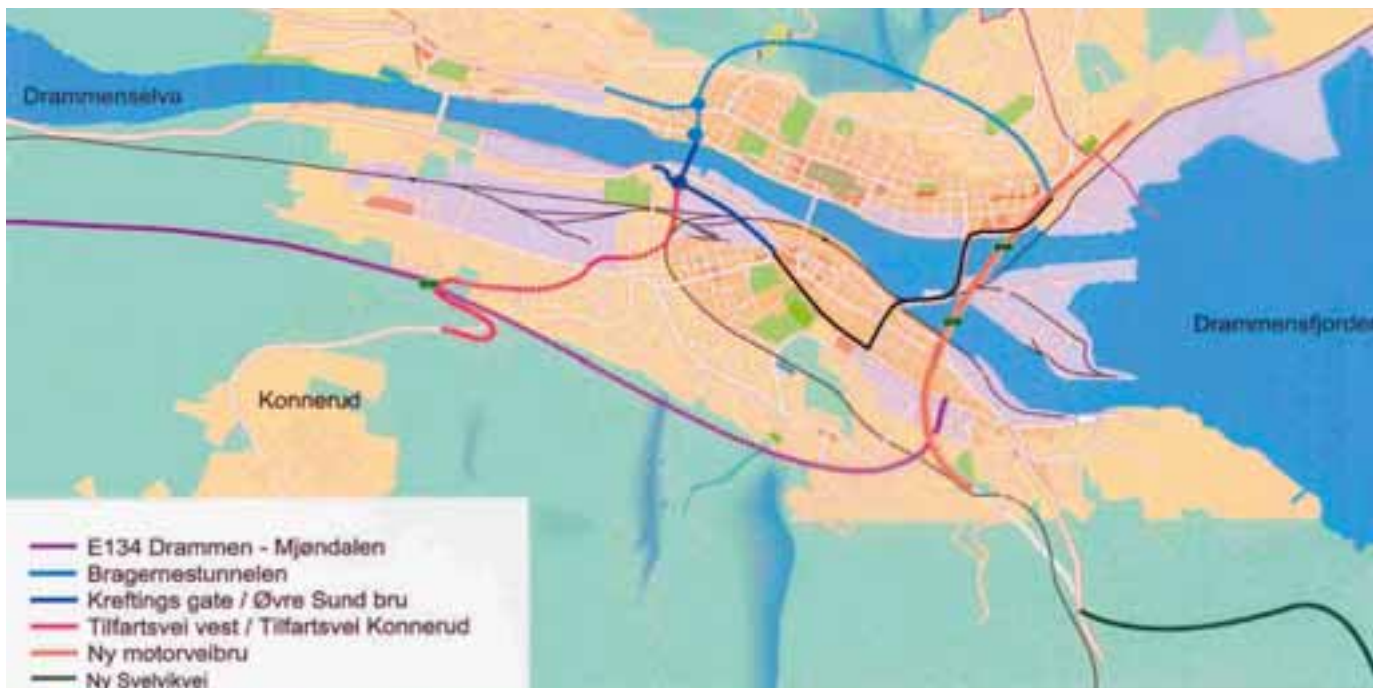
For trasé- og løsningsvalg var fokus særlig om Rv 11 (senere under navnet E76 og E134) skulle gå sør eller nord for elva, og om hvordan bygge økt kapasitet på E18s elvekryssing. Denne debatten kom til å sette sterkt preg på det politiske miljøet i Drammen i omtrent 15 år, helt fram til alle de mest kontroversielle vei-prosjektene var igangsatt.

Som ledd i TP10-arbeidet ble det også satt i gang stedsanalyser av Drammen sentrum med vekt på å synliggjøre de kvalitetene bysentrum har av kulturminner, grøntområder, steds karakter og byggeskikk.

Parallelt med transportarbeidet ble det forhandlet fram en gjennomførings- og finansieringsavtale med staten for hovedveiutbyggingen i Drammen: Veipakke Drammen.

Pakka som ble til i 1991, inneholdt planer for nye hovedveier for gjennomgangs-trafikk, sentrumsring, nye bruer og tilførselsveier til Drammen sentrum, sykkelveiprojekter samt miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Avtalen ble revidert i 2000 og de fleste av prosjektene er, eller er i ferd med å bli gjennomført.

For Drammen handlet veipakka først og fremst om å gjenvinne sentrale deler av byen etter at gjennomgangstrafikken har ødelagt byen i alt for mange årtier. Den skulle bidra til å gjøre det mulig å skape nytt liv med boliger, trivsel, handel og næringsliv i de sentrale bydelene. De gjennomførte prosjektene har allerede gitt betydelige miljøforbedringer og skapt grunnlag for ny byutvikling og trivsel i sentrum.



Kartet viser hovedelementene i Veipakke Drammen

9. Bedre luft i Drammen (BLID)

På midten av 1990-tallet ble fokus rettet på bylufta i Drammen. Situasjonen var alvorlig. Som et tiltak for å bedre bymiljøet ble BLID-prosjektet etablert i 1999 og varte til rundt 2005. BLID – Bedre Luft i Drammen - hadde som mål å sikre at Drammen oppfyller nasjonale og internasjonale luftkvalitetsmål. God luftkvalitet er også et langsiktig mål for byutviklingen mot år 2011, og ambisjonen er at 80 prosent av sentrumsbeboerne skal være fornøyd med luftkvaliteten. BLID var organisert som et LA21-prosjekt med bred deltakelse fra NAF, Lastebil-eierforbundet, Miljøheimevernet/Grønn hverdag, Syklistenes landsforening, Byen Vår Drammen, Statens vegvesen, Norsk Enøk og Energi AS i tillegg til Drammen kommune. Det ble igangsatt tiltak som skulle oppmuntre til anskaffelse av El-biler, panteordninger for å stimulere overgang til piggfire vinterdekk uten piggdekk-gebyr og holdningskampanjer for å sykle og bruke beina.

I sammenheng med BLID og oppfølging av TP10, ble det satt fokus på kollektivtrafikken. I 1993 kom prosjektet "Ny giv for kollektivtransporten i Drammen-regionen". Prosjektet ble videreført i 1997 som et godt organisert samarbeid mellom fylkeskommunen, kommunene i regionen og transportselskapene og med støtte til tiltak fra Samferdselsdepartementet. Det ble satset på bedre rutetilbud, markedsføring, billettsystemer og holdeplasser. Reiselivsundersøkelsen fra 1998 viser at 12 prosent av reisene i regionen og 15 prosent av reisene i Drammen, var kollektivreiser. Dette var relativt høye tall sett på landsbasis. "Ny Giv"- satsingen er videreført i en kollektivtrafikkplan for Drammensregionen som ble vedtatt 2006.

Drammen har satset på å tilrettelegge for alternativer til privatbilen. I 2004 ble ny busstasjon til 27 millioner kroner åpnet. Denne var i hovedsak finansiert av kommunen med bidrag fra Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen.



Bysykkelordningen var en følge av BLID



Miljøstasjonene overvåker bymiljøet



Sykkedorado logoen

Kommune har også oppgradert mange holdeplasser og sammen med fylkeskommunen lagt universell utforming til grunn for tiltakene. Byen har definert seg som sykkelby og lagt til rette for sykkelstier, etablerte tidlig reklamefinansiert bysykkelordning og har et eget sykkelplan.



Ny busstasjon i Drammen åpnet i 2004. Tegnet av Studio Grøn AB

10. Strategi for sentrumsutviklingen



Våren 1999 behandlet bystyret i Drammen strategi for sentrumsutviklingen og fastla følgende strategier:

- Oppgradering av byaksen fra Bragernes kirke til Marienlyst idretts- og fritidspark
- Kvalitetsøkning på kultur- og bydriftsoppgaver
- Flere boliger i sentrum og bykjernene for øvrig
- Høyere arealutnyttelse i bykjernen

Bystyret fastla også at kommunen skulle innta en aktiv rolle i gjennomføringen av denne strategien ved å:

- investere betydelig midler i bysenteret – særlig i byaksen
- stimulere til økt privat engasjement i sentrum med særlig vekt på mer aktivitet innen publikumsrettet næringsliv og private investeringer
- påta seg utvidet driftsansvar innen byaksen og tilgrensende kvartaler
- opprette et kommunalt heleid investeringsselskap

Denne strategien åpnet også for nærmere utredninger av aktuelle byutviklings tiltak og til finansiering av kommunens investeringer gjennom ekstraordinære eieruttak i forbindelse med en fusjon mellom Drammen Kraft og Buskerud Energi.

Det var tanker om å få til et kommunalt investeringsselskap med en egenkapital i størrelsesorden 20-30 mill. kroner og en totalkapital på 80-100 mill. 1999-kroner. Et slikt selskap ble ikke opprettet, men gjennom ekstraordinært utbytte fra kraftfusjonen nedbetalte kommunen mye av sin gamle lånegjeld og var dermed i stand til å ta opp nye lån uten å få urovekkende høy lånebelastning.



Utelivet blomster - bilder fra torget



Kommunens målsetting var tosidig:

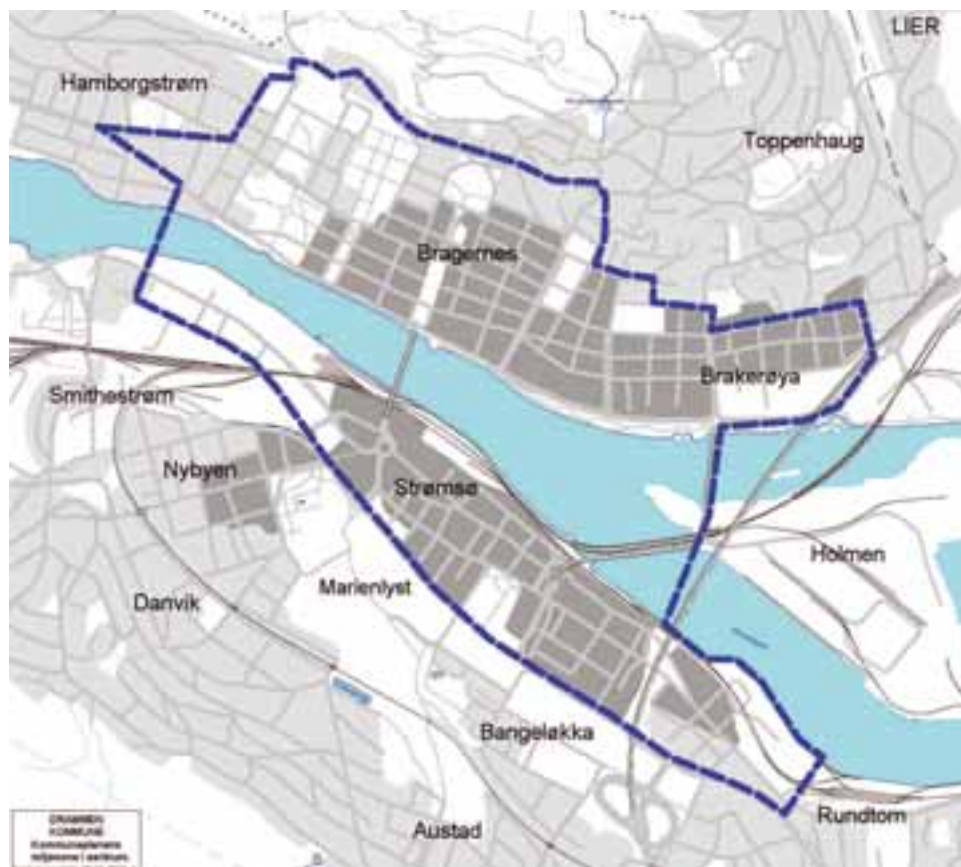
- ta primæransvaret for det offentlige rommet i byaksen
- stimulere private aktører til investeringer og utvikling

Det var et mål for kommunen å stimulere private aktører til investering og utvikling av Drammen sentrum. Dette kan oppnås først og fremst gjennom en tydelig og langsiktig politikk for utvikling av sentrum og konkret oppfølging gjennom planer, prosjekter og budsjettvedtak. Dette skulle vise grunneiere og investorer hvilke fysiske rammebetingelser kommunen vektlegger – og være grunnlag for å definere interessante forretningsmuligheter. Stimulans til andre aktører kan også oppnås ved at kommunen selv utvikler, investerer og øker kvaliteten.

For å få til utvikling i Drammen sentrum måtte kommunen gå foran og vise at de ville satse på kvalitetsforbedringer i sentrum og ha en forpliktende, langsiktig strategi. Dette ville igjen – håpet man, gjøre at også private våget å investere i prosjekter i Drammen sentrum.



Torget i Drammen yrer av liv



Avgrensingen av miljøsonene fra 1999

11. Drammen 2011

Forarbeidene for den positive byutviklingen ligger flere år tilbake i tid, men gikk i 1999-2000 over i en intensiv fase gjennom en bredt anlagt strategiprosess – "Drammen 2011". Navnet viser til at Drammen feirer 200 års-jubileum som by i 2011. Hensikten var å fastlegge og forankre retningen for utviklingen av byen fram mot byjubileet i 2011.



Strategidebatten ble det største medvirkningsprosjektet i byens historie. Ulike arenaer ble brukt: åpne bydelskomitémøter, Barn og unges bystyre, referansegrupper for næringsliv og andre. Hensikten var å fastlegge visjoner, mål og mulige virkemidler for utvikling av Drammenssamfunnet.

Fire framtidsbilder ble skissert opp:

Drammen som brast - hvis intet skjer. Dette var beskrivelsen av Drammen hvis intet skjedde. Da ville byen bli preget av liten befolkningsvekst og tilfeldig arealutnyttelse. Byen ville forbli en søvngig by med dårlig selvbilde i skyggen av Oslo og av motorveibrua. Dette var et bilde på noe byen slett ikke ville.



Naturbania – den urbane byen med nærhet til marka, var ett av framtidsbildene. Ideen var å satse på utvikling sentralt i byen, framstå som en selvstendig, komplett by med urbane kvaliteter, nærhet til naturgoder og kulturelt mangfold, kultursatsing og et attraktivt høgskole- og studentmiljø. Det var bymiljøkvaliteter som skulle trekke nye innbyggere til byen.

Navet – Drammen som nasjonalt logistikk-senter. Her skulle byens sentrale beliggenhet som kommunikasjonsknutepunkt utnyttes fullt ut. Det innebar en sterk næringsssatsing knyttet til havn, transport og relatert kompetansevirksomhet. Fokus ble satt på havna og at flere arbeidsplasser skulle være motoren i byens befolkningsvekst.



Bydelsliv var det fjerde framtidsbildet. Her sto boligbyen i fokus med attraktive boligområder, topp tjenestetilbud, gode oppvekstmuligheter og med komplette bydeler. På mange måter ble dette en soveby for folk som hadde arbeidsstedet sitt andre steder. Attraktive bomiljøer og bydeler skulle trekke nye mennesker til kommunen.



Disse fire tegningene av ark Pål Bragen ved byplankontoret i Drammen har vært nyttige som logoer i den brede debatten som fulgte scenarierarbeidet



Drammen i snø – I Drammen ender alpinløypene i sentrum

Befolkningen svarte relativt unisont. – ”Vi vil ha byens kvaliteter, gode kultur-opplevelser sammen med andre på fellesarenaer med høy standard, kombinert med naturkvalitetene i marka og langs elva”. Det skilte lite på voksne, barn, ungdommer og næringslivsfolk. De ville alle ha ”Naturbania” med både byopplevelser og naturopplevelser.

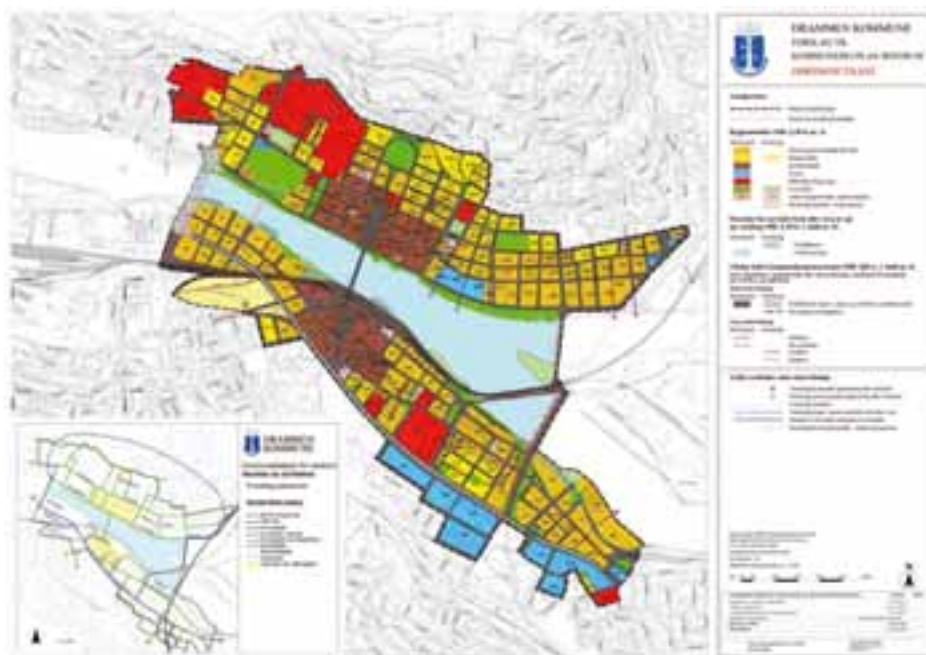
Betegnelsen Naturbania passer godt på Drammen som i tidligere tider var kjent som en vakker by, ikke minst på grunn av beliggenheten. Også i dag er forbindelsen mellom marka og byen unik ved at sentrum i begge ender av byaksen er koplet direkte på grøntområder. Med joggesko og middels kondisjon kan man gå fra marka syd for byen, over Marienlyst og gjennom sentrum til Bragernesåsen, på en drøy halvtime.

Naturbania-visjonen ble dermed både tverrpolitisk og folkelig forankret. Den ga gode føringer på at videre vekst skal skje i bykjernen, og ikke i satellitter rundt byen eller som boligvekst inn i de grønne områdene. Strategien fordrer at en stor del av befolkningsveksten på 6-8000 innbyggere de neste 12 årene vil komme i sentrumsområdet. Flere folk i bykjernen og sentrumsnære områder betyr en mer aktiv og attraktiv by. Flere kan bo i gang- og sykleavstand til arbeidsplasser og kulturtilbud. I byen skal boliger, næringsliv og kulturaktiviteter kunne blandes.

Naturbaniavisjonen ble vedtatt av bystyret i 2002 som grunnlag for kommuneplanprosessen. Drammen hadde etter generalplanarbeidet i 1975, ingen komplett kommuneplan. Førstegenerasjons arealdel kom på plass i 1991 og er senere rullert hvert 4. år, men kommunen hadde ingen samfunnsdel i sin kommuneplan. Med utgangspunkt i visjonen, ble kommuneplanen utarbeidet og vedtatt juni 2003. Satsingen på sentrum ble fulgt opp av en sentrumsplan (kommunedelplan) som ble vedtatt i juni 2006.



Sentrumsatsingen i Drammen
Tegning: Pål Bragen



Sentrumsplanen



Kommuneplanen for Drammen

12. Kommuneplan gir styring

Gjennom kommuneplanen ble visjonen for Drammen vedtatt: "Miljø- og kompetansebyen Drammen – en tett, mangfoldig og levende by i et vakkert landskap". Planen fastslår at byen skal vokse uten å ese nevneverdig utover dagens byggegrenser. Dette betyr i praksis å legge opp til tettere utnyttelse av arealene, men også muligheten til å omforme og bygge inn nye kvaliteter i sentrale deler av byen. Sentrum og byakse skal videreutvikles som byens og regionens naturlige møteplass og tyngdepunkt. Samtidig skal Drammens historiske kvaliteter ivaretas og hovedtrekkene i landskapet samt nærheten til naturen bevares.

Parallelt med strategiprosessene rundt Drammen 2011 ble det arbeidet med tre hovedfokusområder for forbedringen av Drammen:

- Elvesatsingen
- Veipakke Drammen
- Byaksen



Naturbania (Tegning Pål Bragen)

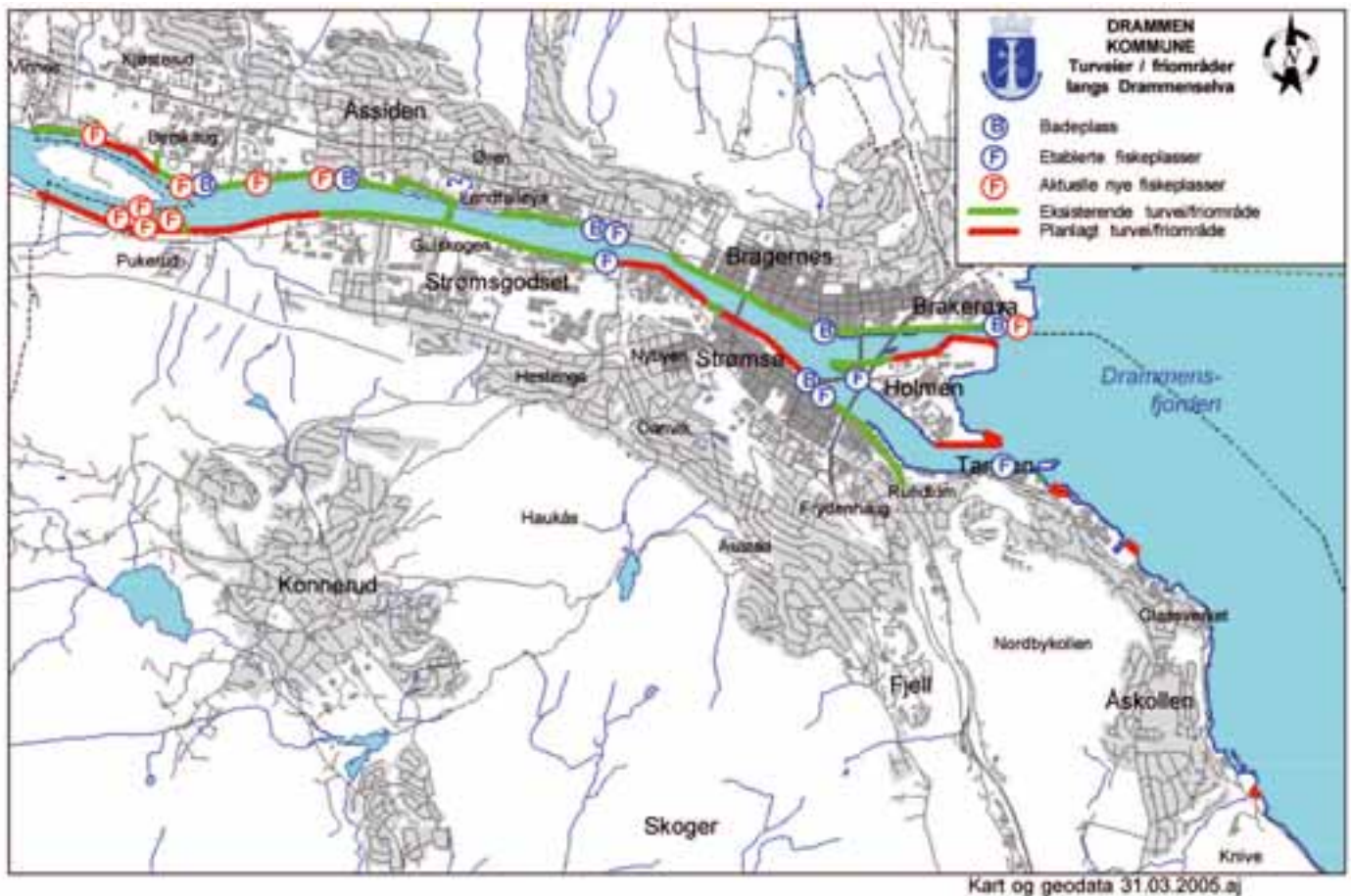
13. Elvebyen

Elvas kvaliteter brukes i dag bevisst i byutviklingsstrategien. Elva skapte byen, men byen vendte den etter hvert ryggen og brukte vassdraget som resipient for næringsliv og husholdninger. I dagens satsing på byutvikling er elva igjen blitt en del av grunnlaget for sentrumsvekst og et viktig identitetsskapende element. Det er overordnet for Drammen at byens forhold til elva styrkes og utvikles. Grunnlaget for dette er lagt gjennom bedret vannkvalitet og ved opparbeidelsen av nye turveier og parker langs elvebreddene.

I Åssiden elvepark ble tidligere fyllinger omgjort til parkområder med lekeplasser og badestrender. Turveien langs elva knytter parken til Muusøya småbåthavn, Drammen camping og til flere nye boligområder som har blitt utviklet fra tidligere industriområder langs elva. Ved utvikling av nye boligområder på elvebredden blir strandområdene avsatt til allment tilgjengelige rekreasjonsområder.



Parken på Holmennokken åpnet 2006

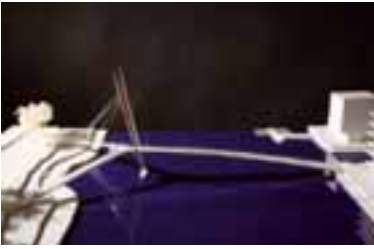


Gjennom miljøprosjektet ”**Kloakkrammeplan for Drammen - ren elv og ren fjord**” vant byen tilbake elva og fjorden - et naturområde med bedret vannkvalitet for liv i og ved elva, og som rekreasjons- og friluftslivsområde for byens innbyggere.

Som en del av miljøprosjektet ble det i 1991 vedtatt en **Kommunedelplan for Drammenselva**. Planens mål er å ivareta og utvikle kvalitetene i og langs elva. Planen sikrer by- og bygningsmiljø med kulturhistorisk tilknytning til elva, samtidig som den legger en samlet strategi for utvikling av parker og turveier på elvebreddene. Gjennomføringen av planen har pågått kontinuerlig i over 15 år. For Bragernessiden ble planens mål nådd i 2006. Mottoet ”Elva som har skapt en by, skal gjøre det på ny” kommer fra kommunedelplanarbeidet.



Elvebyen Drammen



Modell av gangbrua Ypsilon som åpnes 2008, tegnet av Sivilarkitekt Arne Eggen



Arbeidet med miljøforbedring og oppgradering av de sentrumsnære elvebreddene startet i 1993 med Fjordparken. Kommunen koblet arbeidene med nye avskjærende kloakkledninger sammen med planene for nye elveparker og turveier. Slik kunne en sikre at det fram til i dag er opparbeidet vel 7 km med turveier langs elva, og to øyer i elva er sikret som parkområder. Dette kunne skje fordi politikerne i Drammen klart ønsket slik samordning og stilte investeringsmidler til rådighet for å opparbeide turstier med høy kvalitet. På Bragernessiden er det nå et sammenhengende turveinett fra fjorden til Nedre Eiker grense. Fra Bybrua til fjorden er det opparbeidet en strekning på 1,7 kilometer og 65 dekar med nye parkområder, turveier, gjestebrygger og badestrender. Bruk av overskuddsmasser fra tunnelene i "Veipakke Drammen" har bidratt til gjennomføringen. I området er det investert til sammen 52 millioner kroner, fordelt med 36 millioner på parkområder og nye elvefronter, og 16 millioner på Strandveien som har atskilte gang- og sykkelveier. Elvepromenaden på Strømsøsiden er igangsatt og skal være ferdig i 2008. Kommunen har i økonomiplanen avsatt 62 millioner kroner til dette.

I tillegg skal det bygges en ny gangbru over elva – Ypsilon. Dette er et spleiselag mellom utbyggere og kommunen til vel 70 millioner kroner. Denne brua vil binde sammen de to delene av byen og er viktig for å styrke miljøvennlig gang- og sykkeltrafikk i sentrum.

Nå er opparbeidingen av parker og turstier på det meste gjennomført og har tilført sentrum og bydelene langs elva helt nye kvaliteter. Elveplanen har bidratt i positiv retning til å gi planlegging troverdighet i lokalsamfunnet. Dette var ikke bare en "papirplan", men fungerte som motivasjon, et samlende positivt fokus på en visjon, og ikke minst: Den hadde musklene som skulle til for gjennomføring.



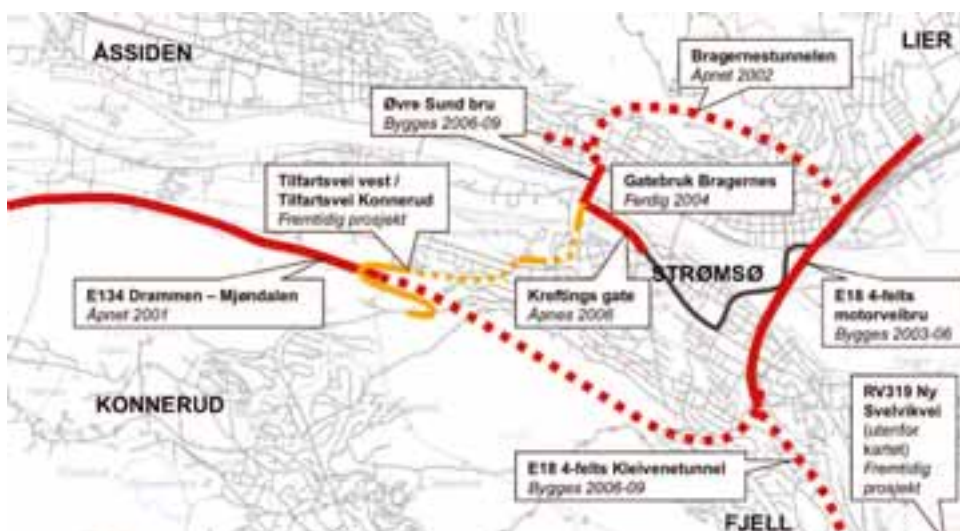
Montasjen viser Elvefronten på Strømsø i 2005 og slik det skal bli i 2008
Fotomontasje: Hindhammar AS

14. Opprydding i veikaoset - Veipakke Drammen

Drammen var ofte omtalt som ”et stort veikryss”- oftest i negativ betydning. I utgangspunktet burde nærhet til veier være en fordel; Alle byer av betydning, det være seg næringsmessig eller kulturelt, ligger der viktige veier krysses.

Drammens spesielle problem var i korthet at man så langt hadde ”løst” problemet med E18 ved å bygge motorveibrua på slutten av 1970-tallet. Men problemet med hovedveitrafikken vestover opp Drammensdalen mot Kongsberg og Hallingdal var ikke løst. Det var heller ikke problemet med riks- eller Europaveiene som gikk gjennom sentrum på begge sider av elva.

Prinsippløsningen ble å bygge en sentrumsring som drenerer gjennomgangs- trafikken bort fra sentrum samt å bygge E134 i tunnel i åsen sør for Drammenselva. Sentrumsringen ble også lagt i tunnel på nordsiden av elva, mens den sør, på Strømsøiden, går i gammel trasé gjennom sentrum. Det ble videre avsatt betydelige midler til rehabilitering av sentrumsgater som ble avlastet. Pakken av prosjekter fikk navnet Veipakke Drammen. I pakken inngår også en ny bru – Øvre Sund bru – som vil fullføre sentrumsringen.



Kart over prosjektene i veipakke Drammen



Strandveien ca 1985 og 2005



Veipakka satte særlige krav til fagkompetanse hos kommunens planleggerne. I fagmiljøene er det stor kunnskap om transportplanlegging som konsekvens av endret arealbruk, men lite kunnskap om den omvendte situasjonen; hvordan påvirker veiutformingen tilstøtende arealbruk.

Veipakke prosjekter	Åpningsår/ status	Kostnad i mill. kr (åpningsår / anslag)
Stamveier		
• E134 Drammen – Mjøndalen	2001	1050
• E18 - 4 felts motorveibru	2007	870
Regionale/lokale veier		
• Bragemestunnelen, inkl etterbruk	2002	830
• Kreftings gate	2006	280
• Øvre Sund bru	(2009/10)	260
• Tilfartsvei vest/ Tilfartsvei Konnerud	Utsatt	1000
• Ny Svelvikvei	Utsatt	700
Hovedveinett for sykkel	Løpende	140
Totalt investeringer som gjennomføres (ikke inkl Tilfartsvei / ny Svelvikvei)		3420

Oversikt investeringene i Veipakka



Eksempel på "Drammens kryss"

Gateutforming ble grundig diskutert, og det ble utarbeidet til dels helt nye løsninger, som for eksempel "Drammenskrysset". For øvrig ble det planlagt med respekt for tradisjonell gateutforming - toveiskjorte gater med lav hastighet samt brede fortau.

Det kunne være konflikter mellom fotgjengervennlige løsninger og framkommelighet for store kjøretøyer. Bystyret i Drammen har imidlertid sagt at myke trafikanter prioriteres først, dernest kollektivtrafikken, deretter biltrafikken.

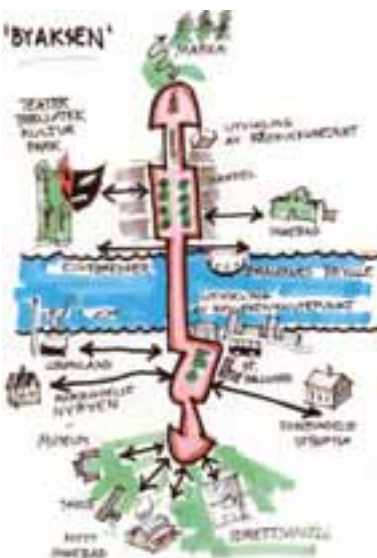
15. Byaksen



Plaketten som følger bymiljøprisen er hengt opp på byens rådhus

Utover 1990-tallet formulerte Drammen sin satsing på byaksen. Byaksen forener byen på tvers av elva og går fra ås til ås. På denne aksen ligger jernbane- og busstasjonene og kollektivknutepunktet, byens hovedkirke, storstuen Bragernes torg, rådhuset, byens sentralidrettsanlegg, kino og museum. Det legges stor vekt på å samle flest mulig attraksjoner og institusjoner innenfor gangavstand fra byaksen og kollektivknutepunktet.

"Byaksen er et storslått byplangrep som illustrerer byens koordinerte og langsiktige satsing på bymiljøet i bred forstand. Den binder sammen de to delene av Drammen by og den revitaliserer elva som et aktivt visuelt, fysisk og funksjonelt element i byen. Den er byens sentrale urbane struktur, men samtidig knytter den byen til Drammensdalførets overordnede grønnstrukturer. Slik blir Byaksen et bilde på den samlende viljen som ligger bak Drammens satsing de siste årene; den uttrykker den bærende idé for de tiltakene som er gjennomført og for de innsatsene som planlegges videre." (Fra Bymiljøprisen - juryens begrunnelse)



Byaksen



Bragernes torg, blomsterflor

Kommunen har kostet 55 millioner kroner på opprusting av Bragernes Torg. Torget er blitt et av de fineste i landet, og klarer å holde på et yrende torghandler- og blomsterhandlermiljø. Om vinteren er det skøytebane på øverste del av torget - dette for å sikre at torget skal brukes hele døgnet og hele året. Rundt torget har kaféene flyttet bord og stoler ut på de nye granittfortaue og skapt sydlandske tilstander. Torget er nok det enkeltprosjektet som har synliggjort byakse-satsingen mest, og ikke minst høstet mange lovord - både fra statsråder og "mannen i gata".

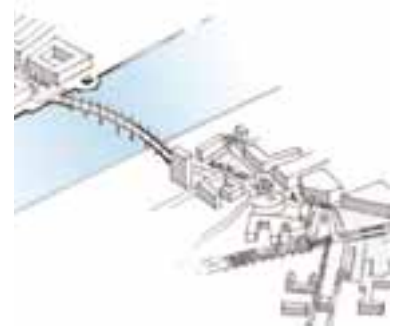


Narvesen kiosken på Bragernes torg før og etter ombygning

Opprustingen av torget var preget av satsing på kvalitet. Både gjennom granitt og brostein i gategulvet og gjennom valg av lysmaster og annen møblering. De gamle slitte torgbodene ble erstattet med nye, spesialdesignede blomsterboder. Da Narvesen skulle fornye kontrakten om leie av kiosk på torget, satte kommunen som vilkår at den nye kiosken var tilpasset arkitekturen på torget. Narvesen designet og bygde da en kiosk tilpasset form og uttrykk som blomsterbodene har.

I 2006 ble sentrumsplanen for Drammen vedtatt. Nå har kommunen et helhetlig plangrunnlag for den videre utvikling. Målsettingene med sentrumsplanen er:

- Satsing på en mangfoldig, urban, tett by der mye av forventet vekst vil skje i bykjernen.
- Byens særpreget, herunder bygningsarven, skal bevares. Kulturminner er et prioritert tema, og sentrumsplanen skal inneholde en "verneplan" som avveier forholdet mellom vekst og vern.
- Bysenteret skal utvikles som kommunens og regionens naturlige møteplass og tyngdepunkt.



Utsnitt av byaksen. Skisse av Jan Gehl

16. Bolig- og bybygging

Parallelt med satsing på byutviklingstiltak, forsøkte kommunen aktivt å tilrettelegge for private utbygginger. Det ble lagt ned mye ressurser for å få fortgang i behandlingen av private reguleringsplaner og å effektivisere og sikre god sammenheng i plan- og byggessaksbehandlingen. Ved utgangen av 2005 forelå det ferdige reguleringsplaner for 3-4000 boliger – de fleste sentralt beliggende.

På Union-området på Grønland – et bynært område der papirfabrikkene tidligere lå - ble det fremmet planer for 5-700 boliger, samt kunnskapspark og næringsarealer. Reguleringsplanene ble vedtatt 2002, og i 2007 var opp mot halvparten av planen realisert. To felt var avsatt til mulige arealer for Høgskolen i Buskerud. Her gikk kommunen aktivt inn og fikk avtale om oppkjøp av grunnen. Dette ble gjort for å sikre videre utvikling av kunnskapspark, bibliotek med mer. I mars 2007 ble Papirbredden – Drammen kunnskapspark åpnet og det er bygd foreløpig 144 boliger i Union Brygge.

På Bragernes Strand bygger Byggholt AS i alt 360 boliger som er et av de meste populære nye boligfeltene i Drammen, nettopp på grunn av kommunens etablering av elvepark og badestrand.



Boligbygg Union Eiendomsutvikling



Papirbredden åpnet 2007

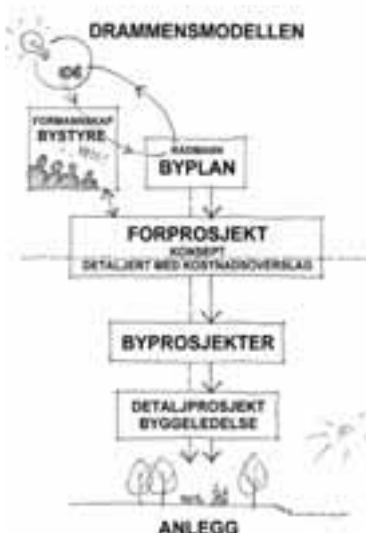
17. En organisasjon for gjennomføring – Drammensmodellen



Boligbygg Bragernes strand
- Byggholt as

Bymiljøsatsingen i Drammen har medført store utfordringer for den kommunale organisasjonen. I likhet med de fleste andre kommuner, bygde også Drammen ned sine plan- og gjennomføringsetater på 1980-tallet. Tidligere sto kommunene ofte for både å planlegge, erverve grunn og gjennomføre store utbygginger. Dette ble i stor grad overtatt av private utover på 80-tallet. Da Drammen sto overfor store utbygginger ved inngangen til 2000, valgte kommunen å rendyrke byggherrerollen for byutviklingsprosjektene ved å opprette en egen virksomhet – Byprosjekter. Denne skulle styre gjennomføringen av store prosjekter, der kommunen enten selv skal bygge eller er involvert i for eksempel i form av samarbeidsavtaler med Statens vegvesen.

Drammen kommune har lenge hatt et byplankontor som har kunnet gjennomføre større planleggingsprosjekter i egen regi, i tillegg til håndtering av private reguleringssaker. I forbindelse med Veipakke Drammen ble også trafikk-kompetansen styrket – først som en egen veipakke-seksjon, men etter hvert som en integrert del byplankontoret. For å se helhet i byutviklingen har det vært en styrke at de forskjellige fagprofesjonene så som arkitekter, landskapsarkitekter, trafikk-planleggere og annen fagkompetanse var representert i byplanmiljøet.



I 2000-2001 ble kommuneorganisasjonen omstrukturert slik at planlegging og gjennomføring av byutviklingsprosjekter skulle styrkes. Byplanvirksomheten har ansvar for å planlegge og utrede nye prosjekter. Dette innebærer ansvar for å omgjøre overordnede planer eller idéer til forprosjekter som viser mulige løsninger og gir grove kostnadsestimater. Ofte må det også lages en konkret reguleringsplan, eller detaljplaner der gjennomføringen ikke er avhengig av reguleringsplanen.

En årsak til at Drammen har lyktes med sin byutviklingsstrategi er at planlegging og gjennomføring har gått hånd i hånd og vært bevisst knyttet opp til økonomiplanleggingen i kommunen. Drammen har brukt økonomiplanen for å finansiere og fase inn de forskjellige prosjekter. Oppbyggingen av en gjennomføringsorganisasjon som Byprosjekter sikret også fokus og organisatorisk kraft til realiseringen av planene.

I tidligere plan- og strategidokumenter hadde politikerne åpnet for å bruke betydelig midler på byutviklingstiltak. I de årlige økonomiplanene omtales de forskjellige byutviklingsprosjektene. Noen er kun idéskisser med foreløpige og grove kostnadsestimater, mens andre er detaljprosjekter og klare for mulig gjennomføring.

For prosjekter som er på utredningsstadiet, gir økonomiplanen en foreløpig rammebevilgning som brukes til å finansiere videre plan- og utredningsarbeid. Dette gjøres under forutsetning av at det senere fremmes en politisk sak om utforming, økonomi og gjennomføring. Større prosjekter vil ofte utvikles over år, slik at de omtales i flere økonomiplaner og da med stadig høyere grad av detaljavklaring og økonomisk "treffsikkerhet". Dette sikrer både full politisk kontroll med utforming og økonomi, og samtidig god forutsigbarhet og realisme i prosjektutviklingen.



Papirbredden og Union sett fra
Bragernes siden

Under rådmannen er det byplansjefen som har det administrative ansvaret for prosjektarbeidet og budsjettoppfølgingen fram til beslutning om at et prosjekt skal gjennomføres. Deretter inngås en intern gjennomføringsavtale mellom byplansjefen og sjefen for Byprosjekter. Gjennomføringsansvaret og budsjettmidler overføres til byprosjekt-virksomheten som setter i gang arbeidet med anbudsgrunnlag og kontrahering av utbyggingstjenester. For hvert enkelt prosjekt har det hele tiden vært en egen prosjektgruppe som er bemannet med representanter fra byplan, byprosjekter og etater i kommunen som har ansvaret for drift og vedlikehold i ettertid. Gruppen ledes av den virksomheten som til en hver tid har

det økonomiske ansvaret. Dette er med på å sikre kontinuitet slik at intensjoner fra planleggerne ivaretas ved gjennomføring, og at erfaringer fra gjennomføring og drift tidlig kan spilles inn i plan- og gjennomføringsfasen.

Det som kjennetegner Drammensmodellen er det tette samarbeidet gjennom hele prosjektets utvikling mellom planleggere, gjennomførere og de som senere skal ha ansvar for drift og vedlikehold. Det er ressurskrevende at mange fagfolk skal delta i større deler av prosessene enn hva som ofte er vanlig i andre kommuner, men det sikrer kvalitet og realisme i prosjektene. Det er ikke uvanlig i Drammen at landskapsarkitekten på byplankontoret som har utviklet planene sammen med konsulenter, nesten daglig kontaktes for å ta stilling til utformingsdetaljer under byggefasen.



Elvefestivalen

Investeringsbudsjettet Drammen kommune										
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Byutvikling/samferdsel	70	10	45	163	21	92	38	39	86	129
Vann/avløp	26	20	25	27	62	44	78	72	66	80
Kultur/fritid/kirke	14	21	3	75	100	14	24	14	74	237
Skole/barnehage	50	57	192	79	50	40	40	29	128	140
Helse/pleie/omsorg/sosial	58	18	46	91	56	48	30	38	71	26
Annet	7	1	6	30	8	48	25	73	35	39
Totalt investeringsbudsjett	224	127	316	465	297	286	235	265	459	650
Netto driftsbudsjett	1060	1054	1138	1286	1416	1443	1527	1533	1606	1762

Tabellen viser fordelingen av investeringsbudsjettet fra 1998 til 2007 i millioner kr. Tallene refererer seg til avsatte midler i økonomiplanen og kan avvike noe fra faktisk gjennomført (spesielt gjelder dette 2001).

Tabellen over viser at Drammen de siste 10 årene har investert opp mot 700 mill. kroner i byutviklingstiltak og samferdsel. Dette er investeringer som i hovedsak er knyttet til byaksen, elveparken og kommunens del av veipakke Drammen.

18. Folk tar byen i bruk



Elvefestivalen



World Cup Logo 2007



Å utvikle byens fysiske kvaliteter var ikke et mål i seg selv, men et middel for å sikre en attraktiv og levende bykjerne som blir brukt av mange. Derfor var det også viktig med fokus på byens innhold, på levende handelsvirksomhet og på å få til kultur og idrettsarrangementer.

En av de aller første sentrumsforeningene i landet, Byen Vår Drammen AS, ble stiftet i 1992. Bakgrunnen var den svært negative utviklingen i Drammen sentrum da de fikk konkurranse fra store kjøpesenteretableringer i omegnen. Kommunen gikk inn i selskapet på eiersiden med 32,9 prosent, resten sto næringsdrivende og gårdeiere i sentrum for.

Bakgrunnen var blant annet at etableringer av flere store kjøpesentre ved hovedveiene utenfor byen truet handelskraften i sentrum. På kort tid vokste Buskerud Handelspark, Liertoppen Kjøpesenter, Maxi Storsenter og Gulskogen Senter og tok mye av omsetningen bort fra sentrumsbutikkene. Drammen sentrum har endret seg betraktelig i de årene Byen Vår Drammen har eksistert. To kjøpesentre er etablert, byrommet og elvebredden er blitt satt i stand og omsetningen i sentrum har gått merkbart opp. I 2006 økte sentrumshandelen med 4,3 % sammenliknet med året før. I samme periode viser tall fra kjøpesentrene en økning på 3,4 %. Dette er en klar indikasjon på at sentrum er i ferd med å ta tilbake handelskraft fra kjøpesentrene.

På mange måter har sentrum klart å snu en negativ handelsutvikling – ikke minst gjennom å både markedsføre sentrum bedre og legge opp til et bredt spekter av aktiviteter i sentrum. Bondens Marked trekker nå mye folk og utvides til flere markedsdager i året. I samarbeid med kulturkrefter i regionen arrangeres Elvefestivalen hvert år i august, og i mange år har FIS lagt Wordcup i skisprint til Drammen i mars. Da omgjøres sentrum til idrettsarena for en dag og det blir både en idrettsfest og folkefest.

Byen Vår Drammen representerer et viktig bindeledd mellom kommunen og den enkelte næringsdrivende. Sammen med kommunen går selskapet ut for å få gårdeiere til å ta sin del av ansvaret for å holde byen ren og ordentlig, og det gis gunstige tilbud om å delta i vedlikeholdsprogram.

Erfaringen med Drammensmodellen for sentrumsorganisering er at de gode løsningene må søkes i et partnerskap mellom kommunen og de private aktørene. Det er avgjørende at kommunen går i bresjen og forplikter seg til samarbeid – dette for å få gårdeiere og næringsdrivende med på laget.



World Cup Sprint



Bondens marked



Elvefestivalen 2006

19. Erfaringer og lærdom

Eksemplet Drammen viser at et langsiktig og målbevisst arbeid gir resultater. Kan bysamfunnet etablere en felles visjon og holde fast på den, gir dette uttelling. Visjonen må baseres på en bred diskusjon om hvilken byutvikling byen ønsker. Visjonen må derfor være djerv, men realistisk og ikke "drømmespinn" som kan latterliggjøres når den skal brukes senere som grunnlag for vanskelige valg. Dette gir kraft til arbeidet med en byutvikling som fremmer visjonen og gir god begrunnelse for også å stoppe tiltak som kan true visjonen.

I Drammen har forankringen av visjonen vært så sterk at når debatten om investeringsmidler til for eksempel nye idrettsanlegg eller bydelshus har kommet opp, har et nesten samlet bystyre prioritert investeringer i bykjernen. Prioritering er å velge bort noe som en også skulle ønske seg gjennomført. Dette er tøffe politiske valg, særlig med hensyn til at kun 10 prosent av byens befolkning bor i sentrumsområdene der investeringene kommer. Alle innbyggerne har imidlertid sentrum som sin felles storstue. Eksemplet Drammen viser at det har vært en felles forståelse av at investeringer i bykjernen er til nytte for alle byens beboere. Erfaringen har vist at oppgradering av byområder gir oppslutning hos bybrukerne og videre positive virkninger for byens omdømme. Dette gir i sin tur også større vilje fra private til å satse på etablering og bygging i byen.

Drammen har begynt å høste av de planer og tiltak som er gjort. Befolkningen har omfavnet byutviklingsstrategien og støttet opp under videre satsing. Byens omdømme endres og kommunen opplever interesse fra fjern og nær. I de siste årene har det vært flere ti-talls studiebesøk fra andre byer og kommuner som vil lære av Drammen. Kommunen har sammen med næringslivet også aktivt markedsført byen og valgte i 2006 "Elvebyen Drammen" som samlende logo.

I perioden 2004 – 2007 har Drammen vært partner i EU interregprosjektet VISP (Vitalizing City Centres through Integrated Spatial Planning). Dette bidro både til viktig erfaringsutveksling om helhetlig byutvikling og til profilering av Drammen som en foregangsby der langsiktig planlegging og forbedring av det offentlige rom har resultert i en levende by der kultur, utdanning og næring har gode kår. Pengene i prosjektet ble brukt til å stimulere allerede igangsatte bærekraftige prosjekter og se dem i europeisk sammenheng. Partnerbyene Mölndal i Sverige, Kortrijk i Belgia, Enschede i Nederland, Hamburg-Harburg i Tyskland og Matlock i England har alle hatt politikere og faglige representanter på Drammensbesøk. Flere av disse har utviklet konkrete planer for sine egne byer med utgangspunkt i det de har sett i Drammen.



Drammens ordfører Lise Christoffersen mottar bymiljøprisen fra miljøvernminister Børge Brende og statsminister Kjell Magne Bondevik



Ordføre Tore Opdal Hansen med Plaketten for Norges beste Uterom



Bystranda - en ny oppskattet badestrand i bykjernen

20. Veien videre



Miljøverndepartementet har fulgt utviklingen i Drammen med interesse. Ettersom Drammen var den første norske byen som definerte en miljøsoner i 1999, ønsket departementet både å oppsummere erfaringene med byutviklingsarbeidet i Drammen og oppmuntre til ytterligere forsøk med tiltak og virkemidler som kunne bedre bymiljøet.

I Stortingsmelding nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder, trakk regjeringen opp politikk for utvikling av byer og tettsteder. For å redusere de lokale miljøproblemene ville Regjeringen invitere til utprøving av miljøsoner i noen byer og tettsteder. Miljøsoner betyr i denne sammenheng et geografisk avgrenset område, for eksempel en spesielt miljøbelastet bydel eller et mindre område, hvor det er spesielt behov for særskilte tiltak og virkemidler for å bedre miljøkvaliteten. Hensikten var å se de ulike miljøutfordringene under ett innenfor et område, og gjennomføre koordinerte tiltak for å bedre miljøforholdene.

Drammen ble derfor invitert som pilotkommune for miljøsoner sammen med Groruddalen i Oslo. Pilotprosjektene skulle spesielt legge vekt på å løse lokale miljøproblemer knyttet til lokal luftforurensing og støy, men ville samtidig forsøke å bedre forholdene knyttet til nedslitte grøntområder, offentlige rom, trafikkfarlige områder, dårlig tilgjengelighet, kulturminner og kulturområder som trues av miljøødeleggende påvirkning.



Blomsterhandel på torget

Drammen valgte å definere miljøsonearbeidet som en overbygning over alle de tiltak som var i gang for å bedre de fysiske kvalitetene i sentrum. Da den nye veistrukturen kom på plass i 2002, valgte kommunen å tone fokuset på de trafikk-skapte miljøkonsekvensene noe ned ettersom omlegging ga en betydelig reduksjon av gjennomgangstrafikken i sentrum. Innsatsen ble rettet inn på å ta ut gevinstene som trafikkomleggingen ga i form av bl.a. å kunne etablere elveparken på tidligere europaveigrunn og igjen bruke torget som folkelig møteplass.

Naturbania-visjonen legger opp til betydelig boligbygging i sentrumsområdene. Det er en stor utfordring å gi gode bomiljøer og oppvekstforhold både til dem som bor i sentrum i dag, og til dem som skal flytte dit. Blant annet er det en utfordring å håndtere økningen i trafikk som kommer som en følge av generell vekst i personbilbruken og at flere vil bo i sentrum.

Kommunen så behovet for en sentrumsplan som kunne styre utviklingen av sentrumsområdene framover. Dette er en helhetlig plan som skal se både utbygging og vern i sammenheng og sikre at nye byggeprosjekter tilpasser seg byens visjoner. Miljøverndepartementet har støttet flere delprosjekter i sentrumsplanarbeidet nettopp for å sikre at de miljøgevinstene som ble oppnådd fra både elverensingen og veipakka kunne føres videre. Sentrumsplanen ble vedtatt i juni 2006.



Bilder av Stromsø torg i dag og skisser for framtidige løsninger

Forvandlingen av Drammen stopper ikke i 2007. Det arbeides planmessig med nye byutviklingsprosjekter fram mot byjubileet i 2011. Elveparken på Strømsø-siden er under bygging, det samme er gangbrua Ypsilon som skal forbinde Strømsø og Bragernes. I økonomiplanen er det satt av investeringsmidler på i alt 80 millioner kroner til å omforme Strømsø torg, når siste ledd i sentrumsringen kommer på plass rundt 2010.

21. Kort byhistorie (fram til ca 1985)

Der Drammenselva møter fjorden var det tidlig grunnlag for bosetting. Allerede på 1300-tallet begynte hollenderne å kjøpe tømmer herfra. Drammen ble by i 1811 ved at de to konkurrerende kjøpstedene Bragernes og Strømsø ble slått sammen. I 1812 ble brua over elva åpnet og understreket byens rolle som kommunikasjonsknutepunkt. Dette ble ytterligere befestet i 1868 da Randsfjordbanen sto ferdig, og da jernbanen noen år senere ble forlenget inn til Christiania.

Litt etter midten av 1800-tallet kom dampsgen, og med den treforedlingsindustrien for fullt. Fram til 1970-tallet var det treforedlingsindustrien, tekstilproduksjonsbedrifter, glassverk, jernstøperi og skipsverft som dominerte byens næringsliv. I 1903 kom elektrisiteten som ga grunnlag for papirfabrikker langs elva. I alt var det ni papirfabrikker og én cellulosefabrikk langs elvebreddene, og Drammen var Norges største papirprodusent. Fabrikkene satte sitt tydelige preg på bybildet. Fra 1850 til 1900 vokste befolkningen fra 8000 til 23000 innbyggere. Fra midten av 1970-tallet og fram til 1990 forsvant det meste av industrien. Ettersom Drammen ikke var helt avhengig av én enkelt bedrift eller bransje (hjørnestensbedrift), var de sysselsettingsmessige konsekvenser av omstillingen begrenset til treforedlingsindustrien. De fleste fant seg nytt arbeid i logistikkvirksomhet, service og tjenesteproduksjon. Drammen har i dag 57 000 innbyggere, men er by for et sted mellom 120 og 150 000 når en regner inn kommunene i Drammensregionen.



Byaksen



Bybrua 70 år



Det har bodd folk i Drammen siden steinalderen - 6500 år gammel hellerisning



Torget anno 1912

Den fysiske utviklingen av Drammen har vært preget av mange bybranner, vekst og fall for store industrietableringer, omfattende vei- og jernbanebygging og en jevn befolkningsvekst. Alt dette skulle det være plass til innenfor et avgrenset areal i en elvedalbunn med ustabile elvebredder og trange kommunegrenser.

I 1866 brant store deler av Bragernes sentrum ned. Et to kilometer langt belte i en bredde på 200 meter og med 388 eiendommer ble ødelagt. Etter brannen ble det utarbeidet en gjennomgripende endring av det opprinnelige bymønsteret. Resultatet ble en rutenettsplan med små kvartaler avbrutt av større branngater formet som alléer. Bare murbygninger fikk oppføres høyere enn 1,5 etasjer. Dette skapte det særegne "Drammenshuset" - trebygninger i halvannen etasje som var ment som midlertidig bebyggelse etter brannen og senere skulle avløses av murbebyggelse. Men trehusene ble stående og ble en viktig del av Drammens bygningsarv. Reguleringen av Bragernes fra 1866 var et moderne og dristig byplan-grep som har vist seg robust og levedyktig nok til å håndtere byens vekst i 140 år.



Drammenshuset

Ny bygningslov i 1904 innførte murtvang i byene. Forstadsbebyggelsen som vokste opp like utenfor bygrensen var tilfeldig og kronglete. Som mange andre byer på begynnelsen av 1900-tallet utlyste også Drammen en nordisk plankonkurranse i 1916. Den eneste norske arkitekten som deltok – Oscar Hoff - utarbeidet en generalreguleringsplan for Drammen som riktignok ble vedtatt av bystyret i 1920, men aldri stadfestet. Denne planen ga ingen god løsning for Strømsø og på midten av 1930-tallet ble den store norske byplaneksperten Sverre Pedersen konsultert. Han la fram et forslag i 1935 som ga grunnlaget for landingen av den nye bybrua på Strømsø torg i 1936. Pedersens plan ble heller ikke stadfestet, men brua ble bygd.

Strømsø og Bragernes er to forskjellige bydeler. Bragernes fikk en stram rutenettsplan i 1866 og er den "borgerlige" bydelen der rådhus, torg og hovedtyngden av handelsbyggene ligger. Strømsø har vokst "organisk" med gatenett og bebyggelse fra 1600-tallet som er stykkevis endret etter større og mindre branner og omreguleringer. På 1950-tallet var den kronglete Tollbugata fra byens første tid fortsatt gjennomfartsvei. For å få et plangrunnlag for endring utarbeidet man en reguleringsplan i 1953. Den viste en ny vei som en svak kurve inn mot bybrua. Anleggning av veien førte til omfattende rivinger, noe som punkterte Strømsø torgs lukkede karakter og førte til ubebygde arealer og sårflater i bebyggelsen som det siden har vært vanskelig å reparere.



Nedre Bragernes på 1950-tallet

I 1950-årene startet byggingen av industrianlegg og kaier på Holmen, og det ble nødvendig med bruforbindelser over øya som da var en del av E18-forbindelsen. Veianlegget delte Strømsø bydel i to. Tidlig i 1970-årene pågikk arbeidet med Norsk Vegplan II for fullt i Drammen. Mest dramatisk og synlig ble byggingen av motorveibrua som åpnet i 1975. Med denne ble Strømsø nok en gang delt og forslumlingsprosessen startet i bydelen mellom bruene. På nordsiden – Brakerøya - var endringene like store. Her ble bydelen avskåret fra elva med en ny vei lagt på utfyllinger i elva. Byggingen av disse nye bruene resulterte også i at man ikke lenger kunne se fjorden fra byen.



Motorveibrua skjærere ennå rett gjennom byen

Utover 1970- og 80-tallet økte behovet for boliger. Fokus og planleggingsressurser ble satt på å bygge nye boligområder. Ønsket var tett, lav villabebyggelse og løsningen ble å anlegge nye boligområder i jomfruelig terreng. Hensynet til jordvernet medførte at boligveksten først skjedde oppover åsene og med etablering av en egen satellittbydel. Reguleringsplanen for Fjell ble godkjent i 1965, og utbyggingen på Konnerud skjedde på slutten av 1960-tallet og begynnelsen av 70-tallet. Skolen ble bygget i 1973.

Bykjernen ble her som i mange andre byer "glemt", – byboliger var ikke attraktive. De planene som ble laget for sentrum var ofte rene veiplaner uten retningslinjer eller svar på byutvikling og bykvaliteter.

Dette var situasjonen når byen på 1990-tallet tok fatt på å endre sentrum, og som er tema for dette heftet.

Forfatterens etterord

Takk til alle som har bidratt til denne spennende historien om Drammen byutviklingsprosess. Spesiell takk til fung. byplansjef Bjørn Veirud for innspill til det historiske bakteppet og oversikt over prosessene i byutviklingen. Takk til entusiastiske medarbeidere på byplan ved overark. Arne Enger og Pål Bragen og overing. Liv Marit Carlsen, for å lete fram bilder, illustrasjoner og fakta.

Den historiske gjennomgangen bygger mye på artikler av Bjørn Veirud, Tor Selstad og Terje Tollefsen fra Byggkunst nr 2/1994 – Drammen – et byportrett. Videre har jeg også benyttet Drammensboka av Tom Helgesen og Tom Schandy (Forlaget Tom & Tom 2003).

Foto:

Takk til Drammen kommune for fotografier. Fotografene er i hovedsak Arne Enger og Birgitte Simensen Berg.

Asplan Viak AS, mai 2007.

Utgiver: Miljøverndepartementet, 2007
Rapporten publiseres på: <http://www.planlegging.no>

Rapporten er utarbeidet av:
Arthur Wøhni, Asplan Viak AS
Lay-out: twm reklamebyrå.
T-1465 ISBN 978-82-457-0414-3

Rapporter fra pilotarbeidet for miljøvennlig byutvikling

Hovedrapport:

- **Pilotarbeid for miljøvennlige byer** T-1461

Temarapporter:

- **Byomforming** T-1462
- **Utvikling og drift av sentrum** T-1463
- **Miljøvennlige arbeidsreiser** T-1464
- **Byutviklingen i Drammen** T-1465
- **Byutvikling og miljørone i Groruddalen** T-1466