

## Attraktive og livskraftige byer og tettsteder – Fase I



---

**DOKUMENTINFORMASJON**

Oppdragsgiver: Buskerudbysamarbeidet  
Rapportnavn: Attraktive og livskraftige byer og tettsteder – Fase I  
Utgave/dato: 02 / 2012-02-28  
Arkivreferanse: -

Oppdrag: 527572 – Attraktive og livskraftige byer og tettsteder  
Oppdragsbeskrivelse: (Basert på tilbud 010828): Analyser, utredninger, prosessledelse  
Oppdragsleder: Engblom Sissel  
Fag: Analyse;Plan;Utredning  
Tema: By- og tettstedsutvikling  
Leveranse: Analyse;Overordna plan;Prosessbistand / rådgivning;Rapport / utredning

Skrevet av: Øyvind Dalen, Sissel Engblom  
Kvalitetskontroll: Lasse Bjerved

Asplan Viak AS [www.asplanviak.no](http://www.asplanviak.no)

---

## FORORD

Asplan Viak har vært engasjert av Buskerudbysamarbeidet for å utføre oppdraget *Attraktive og livskraftige byer og tettsteder – Fase 1: Dagens situasjon*. Rapporten utgjør analysefasen i oppdraget, og vil bli fulgt opp av Fase 2: *Utviklingsmuligheter*. Oppdraget har vært utført høsten 2011 og vinteren 2012.

Jomar Lygre Langeland har vært sekretariatets kontaktperson for oppdraget. De fem kommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier har bidratt gjennom møter og intervjuer.

Sissel Engblom har vært oppdragsleder for Asplan Viak. Øyvind Dalen har vært ansvarlig for innsamling og sammenstilling av analysegrunnlaget.

Sandvika, 28. februar 2012

Sissel Engblom  
Oppdragsleder

**INNHALDSFORTEGNELSE**

1	Innledning .....	5
2	BuskerudByen .....	7
3	Generelle utviklingstrekk .....	9
4	Transport, støy og tilgjengelighet.....	19
5	Overordnet landskapskarakter.....	30
6	Drammen .....	35
7	Kongsberg.....	45
8	Øvre Eiker .....	55
9	Nedre Eiker .....	65
10	Lier .....	75



## 1 INNLEDNING

Dette oppdraget inngår i arbeidet med felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023. Gjennom planprogrammet vedtatt i kommunene og fylkeskommunen juni 2011, er det trukket frem tre hovedområder for nærmere utredninger:

1. Effektivt og miljøvennlig transportsystem
2. Næringsutvikling
3. Attraktive og livskraftige byer og tettsteder

Temaet *Attraktive og livskraftige byer og tettsteder* innbefatter vurdering av boligutvikling, handels- og senterstruktur og livskraftige og attraktive tettsteder. Utredningen er definert i tre faser, hvorav foreliggende rapport omfatter første fase:

- Fase 1: beskrivelse av dagens situasjon
- Fase 2: utviklingsmuligheter
- Fase 3: forslag til strategier og virkemidler

Fase 2 utredningen er presentert i en egen rapport utarbeidet av Asplan Viak, mens Fase 3 i hovedsak gjennomføres av Buskerudbysekretariatet i prosess med partnerne i Buskerudbysamarbeidet.

Foreliggende situasjonsbeskrivelser og analyser tar utgangspunkt i målformuleringen i planprogrammet for Buskerudbysamarbeidet om å «utvikle Buskerudbyen til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse». En av hovedmålsetningene for samarbeidet er å redusere bruken av privatbil til fordel for kollektivtransport, gang og sykkel, samt mulighet for å frigjøre vegkapasitet til næringstransport.

For hver kommune er det gitt en generell beskrivelse av struktur, befolknings- og boligsammensetning, fordeling av sentrumsbaserte arbeidsplasser, samt forholdet til grønne og blå arealer. Situasjonsbeskrivelsen etterfølges av en vurdering av muligheter og utfordringer for hver kommune.

Følgende steder er vurdert:

Drammen:

- Sentrum
- Aksen mot Åssiden/travbanen
- Gulskogen vest
- Aksen Tangen-Nøstodden

Kongsberg:

- Sentrum
- Raumyr
- Wennersborg/Teknologiparken
- Skollenborg

#### Øvre Eiker:

- Hokksund
- Vestfossen
- Darbu

#### Nedre Eiker

- Mjøndalen, inkludert Krokstadelva
- Steinberg
- Solbergelva

#### Lier

- Lierbyen, inkludert Lier sykehus
- Lierstranda
- Lierskogen, inkludert Liertoppen

Sammenstilling er basert på analyser av kart, relevant forskning, samt befaringer i de aktuelle områder.

Alle grunnkart benyttet i utredning er hentet fra kommunenes egne kartdatabaser (Felles KartdataBase, og matrikkeldata med blant annet bygninger, inkludert bruksformål, boligtype, etasjetall og lignende). De enkelte kommuner er ansvarlig for kvalitet og innhold i dette grunnlaget (inkludert eventuelle feil og mangler).

Kartene som viser fordeling av A-bedrifter i de forskjellige kommunene viser antall ansatte pr virksomhet, og ikke antall ansatte pr adressepunkt. I situasjoner hvor mange små bedrifter har samme adresse, for eksempel i et kjøpesenter, fremkommer dette bare en med prikk pr størrelsesintervall i kartene. For mer detaljert informasjon om fordeling av virksomheter i Buskerudbyen henvises det til rapporten Kartlegging av virksomheter i Buskerudbyen, utarbeidet av Asplan Viak 2012.

## 2 BUSKERUDBYEN

Buskerudbyen består av kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg. De bebygde områdene i regionen er adskilt av enten dyrka mark, skog eller vann (Drammenselva og Numedalslågen). De største sammenhengende bebygde områder er strekningene Lierstranda-Bragernes-Krokstad, Gulskogen- Strømsø-Knive og Mjøndalen-Hokksund, samt Kongsberg by. I tillegg er det flere mindre grender i regionen, hvorav flere er etablert i tilknytning til jernbanestasjonene. Kongsberg sentrum ligger en halvtimes kjøretur fra Hokksund, med lite bebyggelse i mellom, slik at Buskerudbyen i prinsippet består av to adskilte tettstedsregioner.

Mye av den opprinnelige tettstedsstrukturen har sitt utspring i historisk næringsvirksomhet langs Drammenselva. Senere utvikling har gitt boligbygging i felt med lav tetthet oppover åssidene. Dette har ført til økt reisebehov i befolkningen, og mindre muligheter for effektiv og konkurransedyktig kollektivbetjening da befolkningsgrunnet er lavt og målpunktene er mange og spredt fordelt.

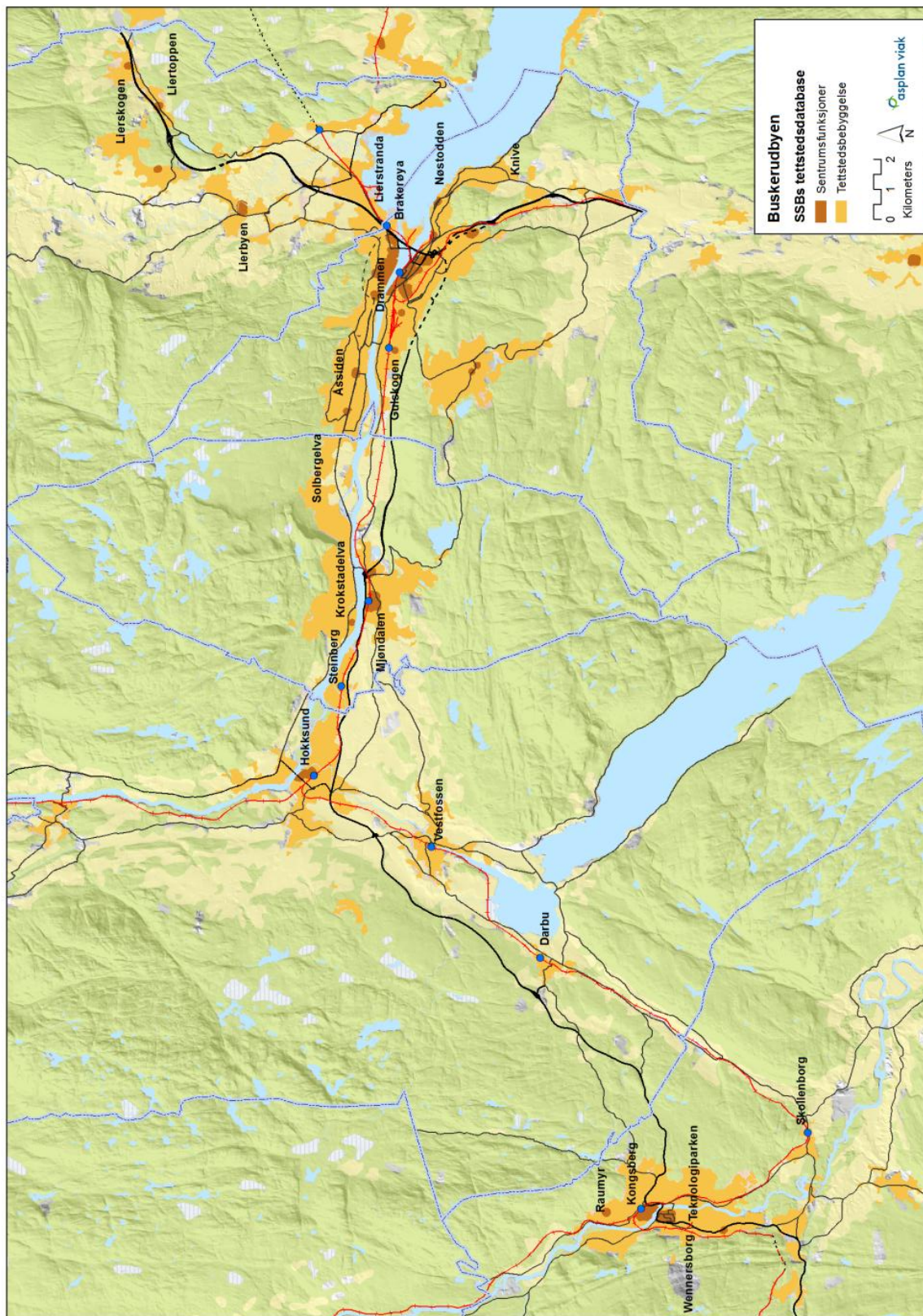
Jernbanen, og E134 binder sammen bebyggelsen sør for Drammenselva, mens fv 283 binder sammen bebyggelsen på nordsiden. E134 fortsetter mot Kongsberg, Notodden og videre til Haugesund. E18 passerer gjennom Lier og Drammen øst, i retning Vestfold og videre til sørlandet.

God veiforbindelse, samt et mindre effektivt togtilbud (både lav frekvens og lite transporteffektiv trasé), gjør at bilen blir det foretrukne reisemiddelet mellom de to regionene i Buskerudbyen. I Drammensregionen er tog konkurransedyktig med bil for reiser mellom målpunkt nær jernbanestasjonene, men har lav frekvens (én avgang pr time). Flat topografi langs Drammenselva gir gode muligheter for effektiv transport med sykkel.

De største arbeidsplasskonsentrasjonene i regionen er Drammen sentrum og Teknologiparken i Kongsberg.

De største handelskonsentrasjonene er Liertoppen kjøpesenter (Lier), Drammen sentrum med Strømsø, Bragernes og CC-senteret, Gulskogen (Drammen), Krokstadelva (Nedre Eiker), Eiker kjøpesenter (Øvre Eiker), og Kongsberg sentrum. I omsetning er Bragernes størst, etterfulgt av Krokstadelva, Strømsø og Kongsberg.

Sentrumsfunksjoner for øvrig er hovedsakelig etablert i tilknytning til jernbanestasjonene, med unntak for Lierbyen og Bragernes. Flere broer over Drammenselva, samt tett sentrumsbebyggelse reduserer barriereeffekten av elva i Drammen sentrum. Lierbyen har mistet mye av sin sentralitet etter flytting av både jernbanetrase og hovedvei.



Figur 1. Oversiktskart Buskerudbyen, basert på SSBs definisjon av tettsteds- og sentrumsområder. Tettsted = område med minst 200 bosatte og ikke mer enn 50 m mellom husene (unntak for parker, idrettsanlegg, industriområder, vann og lignende arealer som naturlig inngår i et tettsted). Sentrum = område med mer enn tre ulike hovednæringsgrupper med sentrumsfunksjoner (må inneholde varehandel og offentlig administrasjon eller helse- og sosialtjenester eller annen sosial og personlig service). Avstanden mellom bedriftene skal ikke være mer enn 50 meter

### 3 GENERELLE UTVIKLINGSTREKK

I følge SSB<sup>1</sup> er det fire hovedtrender som styrer dagens boligutvikling og boligbehov i Norge;

- Befolkningsvekst
- Aldring
- Innvandring
- Sentralisering

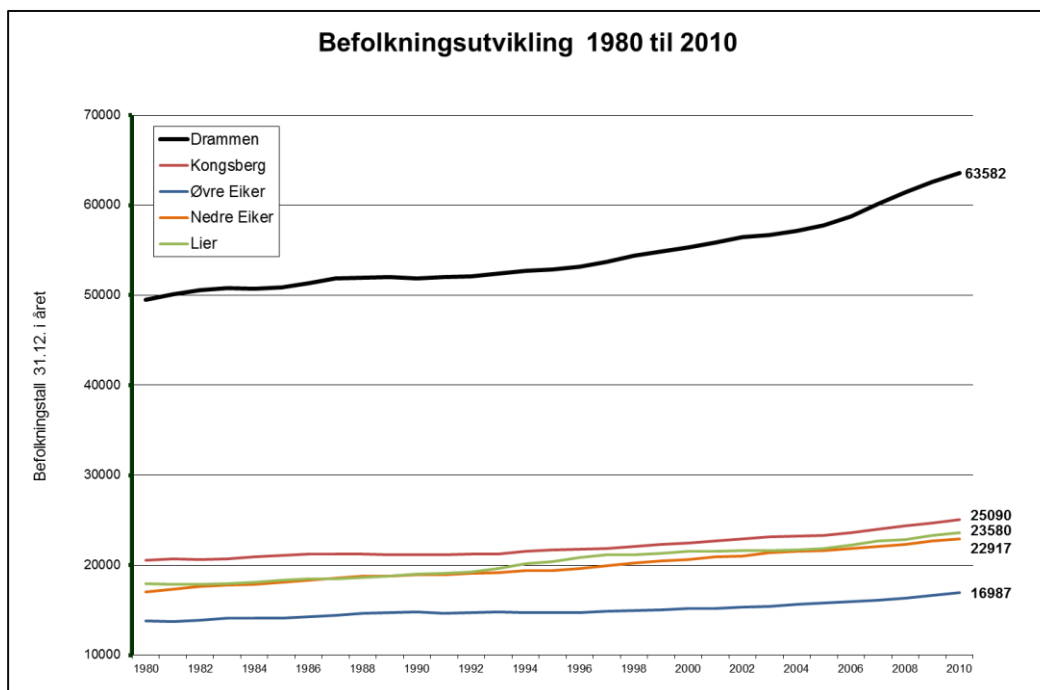
Dette er faktorer det må tas hensyn til ved planlegging av attraktive byer og tettsteder.

#### Befolkningsvekst

Drammen har hatt den største vekst av kommunene i Buskerudbyen frem til nå, og veksten startet for alvor på slutten av 1990-tallet (se Figur 2). Kongsberg er noe større enn Lier og Nedre Eiker, mens Øvre Eiker er noe mindre enn de andre kommunene.

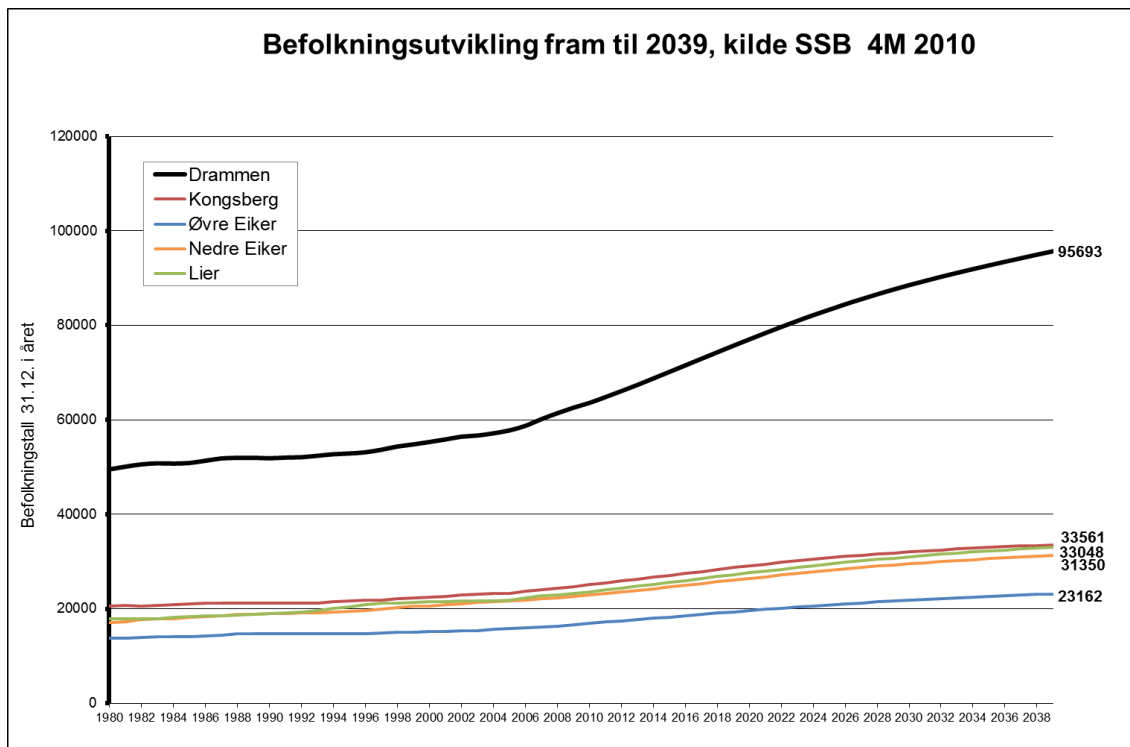
Alle kommunene forventes å fortsette å vokse (se Figur 3, som er basert på SSBs MMMM-prognose). Drammen vil fortsette å få størst vekst, mens Lier nærmer seg og sannsynligvis vil passere Kongsberg. Basert på dette kan det forventes størst boliggetterspørsmål først i Drammen, deretter Lier, Kongsberg, Nedre Eiker og så Øvre Eiker. SSBs MMMM-prognose tar ikke hensyn til større planlagte utbygginger som for eksempel Lierstranda.

På tross av befolkningsvekst forventes det en avtagende prosentvis vekst for Buskerudbyregionen etter 2015, og den bratte veksten begynner å flate ut rundt 2030 (se Figur 4). Prognoser for fremtidig boligbehov må ta hensyn til dette. Avtagende prosentvis vekst følger nasjonale trender, og kan blant annet forklares med mindre innvandring, eldre befolkningensmengde, og færre fødte barn.

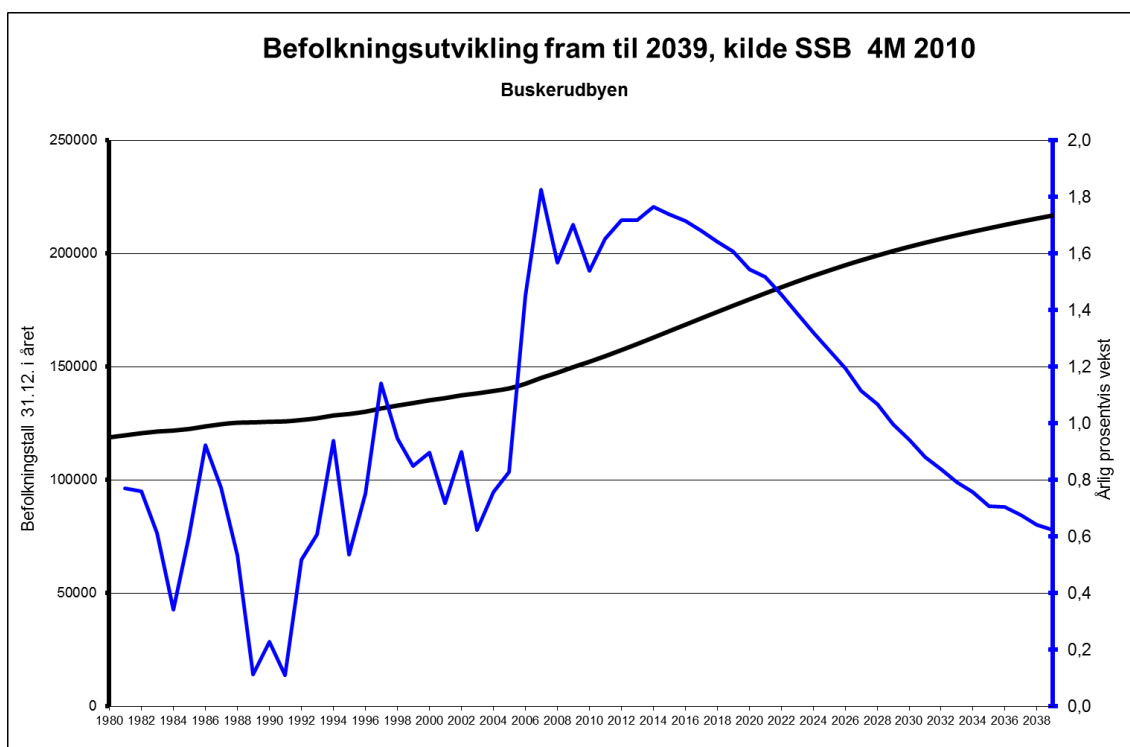


Figur 2. Befolkningsutvikling pr kommune fra 1980 og frem til i dag.

<sup>1</sup> Tidsskriftet Plan 5/2011



Figur 3. Forventet befolkningsutvikling pr kommune frem til 2039, basert på SSBs MMMM-prognose



Figur 4. Samlet befolkningsutvikling for Buskerudbyen frem til 2039. Svart kurve viser samlet befolkningsutvikling, mens blå kurve viser årlig prosentvis vekst.

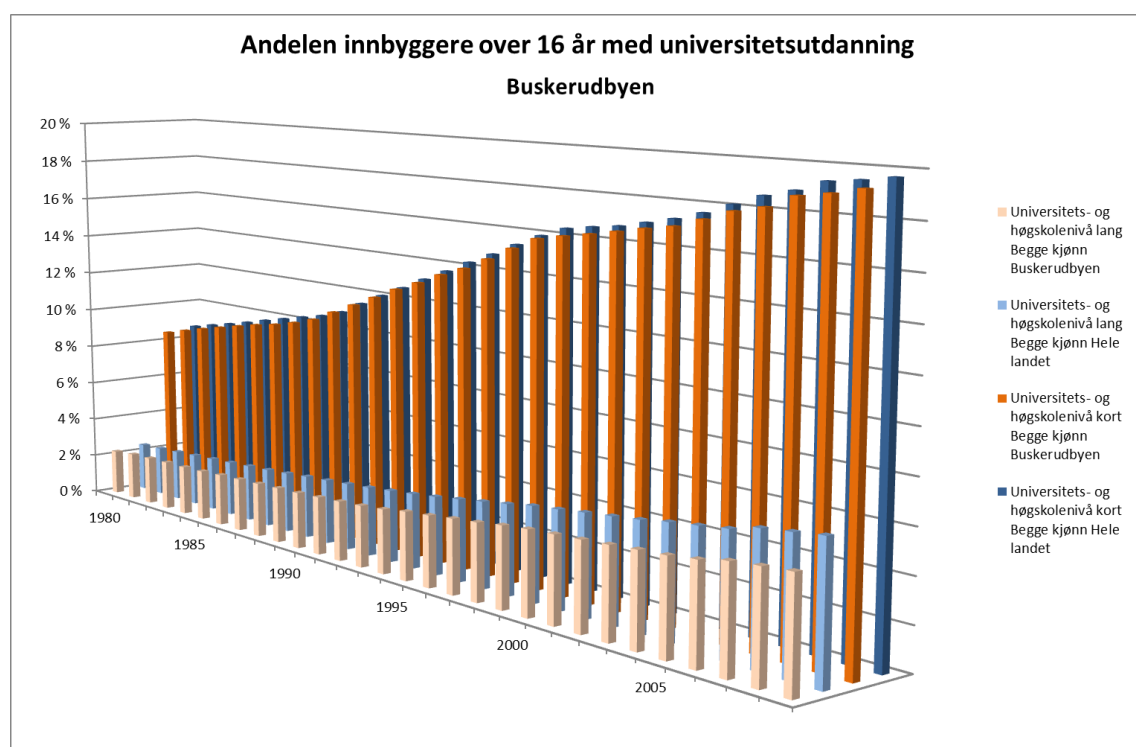


## Utdannelse

Befolkningen i Buskerudbyen har omtrent samme utdannelsesnivå som i Norge for øvrig, men ligger noe under landsgjennomsnittet for lengre universitets- og høgskoleutdanning (minst 5 år utover videregående skole), og denne differansen har gradvis økt siden begynnelsen av 1990-tallet, se Figur 5.

Utdannelsesnivået i Kongsberg ligger vesentlig over landsgjennomsnittet mens Eiker-kommunene ligger tilsvarende under. Drammen ligger noe under landsgjennomsnittet for lang universitets- og høgskoleutdanning, mens Lier ligger over landsgjennomsnittet for kortere utdanning.

Dette bør være potensial for både å styrke tilbudet inne høyere utdanning, og for etablering av et mer attraktivt arbeidsmarked for personer med høyere utdanning i Buskerudbyen.



Figur 5. Andel personer i befolkningen med henholdsvis kort og lang utdanning utover videregående for Buskerudbyen samlet sett.

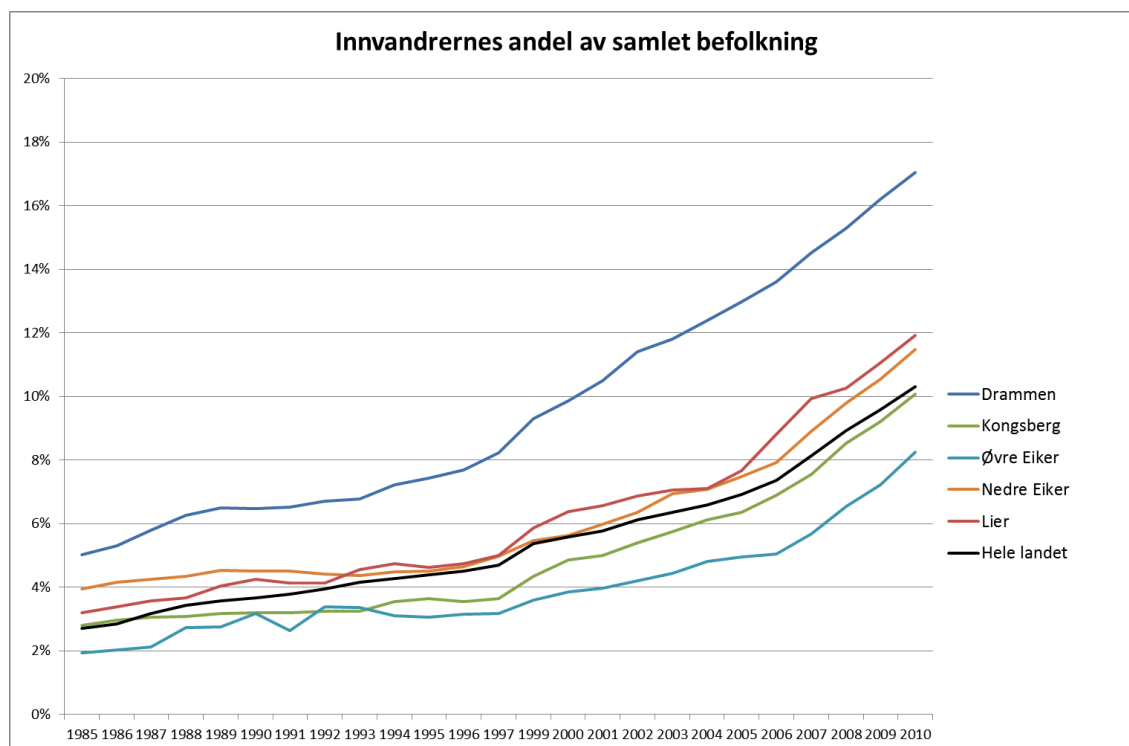
## Innvandring

Drammen har en vesentlig høyere innvandrерandel enn landsgjennomsnittet (se Figur 6). Lier og Nedre Eiker ligger også over landsgjennomsnittet. Kongsberg ligger noe under landsgjennomsnittet, mens Øvre Eiker ligger vesentlig under landsgjennomsnittet. Innvandrere er definert som personer som er født i utlandet av to utenlandsfødte foreldre og som på et tidspunkt har innvandret til Norge.

I 2010 ligger landsgjennomsnittet for innvandreandel på ca 10,5 %. I Drammen er andel ca 17 %, i Lier 12 %, Nedre Eiker 11,5 %, Kongsberg 10 % og Øvre Eiker 8,5 %.



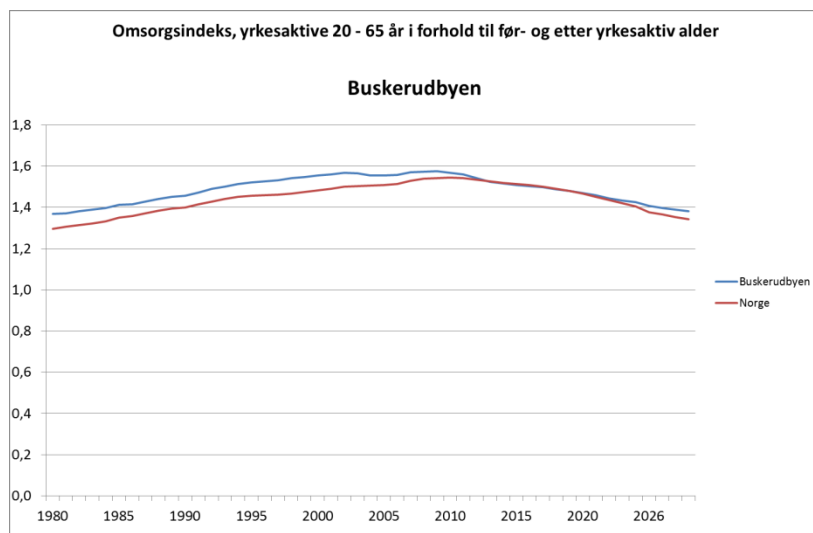
Kongsbergs internasjonalt rettede arbeidsmarked burde kunne tiltrekke seg en større andel innvandrere.



Figur 6. Innvandrerandel pr kommune frem til i dag.

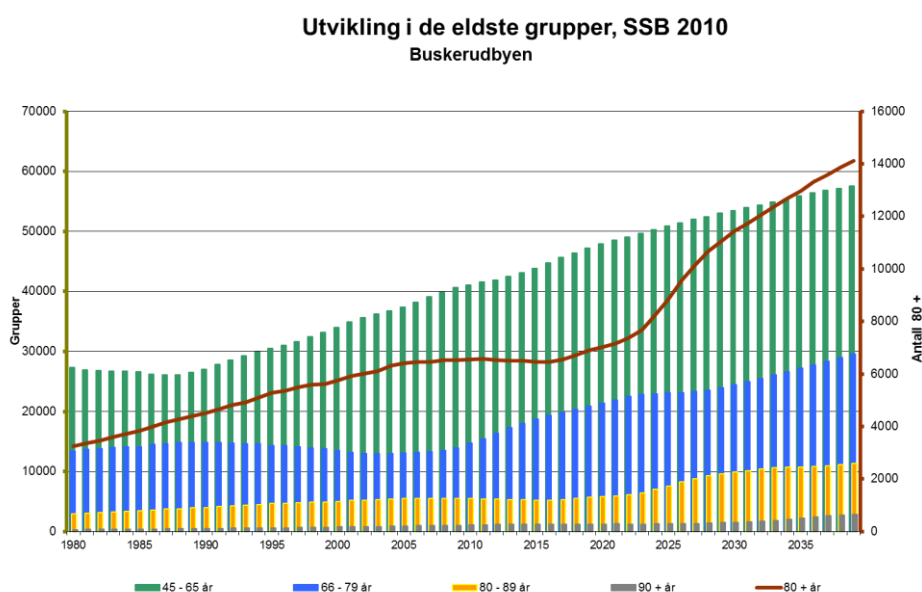
## Aldring

Omsorgsindeksen viser antall yrkesaktive personer i forhold personer utenfor yrkesaktiv alder. Omsorgsindeksen for Buskerudbyen sett under ett har frem til i dag ligget noe over landsgjennomsnittet, men viser samme fallende tendens som for resten av landet fra og med 2010 (se Figur 7). Synkende omsorgsindeks henger først og fremst sammen med forventet vekst i antall eldre, både i form av flere eldre og at den enkelte forventes å leve lengre. Omsorgsindeksen gir en indikasjon på forventet fordeling mellom skatteinntekter og offentlige utgifter.



Figur 7. Samlet omsorgsindeks for Buskerudbyen

Det forventes en kraftig vekst i antall bosatte over 80 år i Buskerudbyen fra og med 2020 (se Figur 8). Trenden er lik for alle kommuner. Fra og med 2010 er det også ventet en markant vekst i gruppen 67-79 år. Dette er en ny generasjon med kjøpesterk eldre, som viser stor interesse for å kjøpe personlige tjenester, og som oppsøker kultur og sosialt fellesskap.



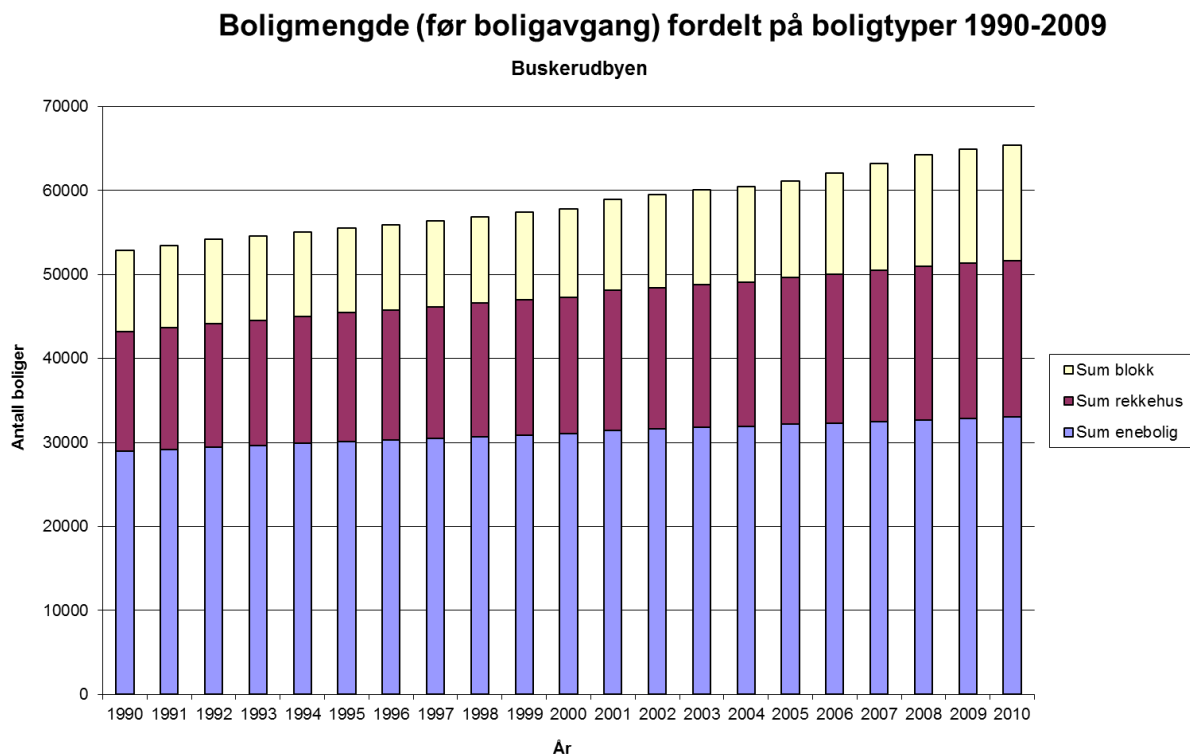
Figur 8. Utvikling i de eldste grupper for Buskerudbyen samlet sett

## Boligtypesammensetning

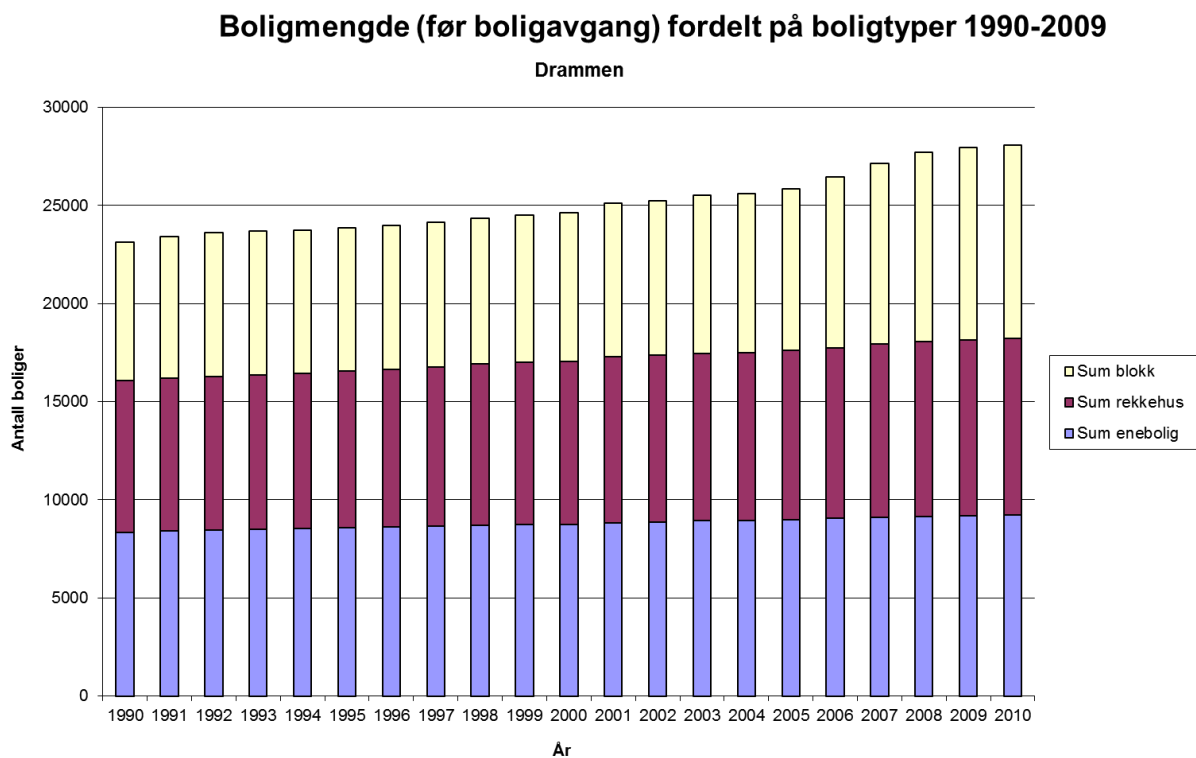
Figur 9 til Figur 14 viser utvikling i boligtypefordeling for henholdsvis Buskerudbyen sett under ett og de enkelte kommuner fra 1990 og frem til i dag. Figurene viser at det i prinsippet bare er Drammen som har en jevn fordeling i boligtilbudet. Fra og med 1990 har det hovedsakelig blitt bygget leiligheter og rekkehus i Drammen, noe som har gitt en jevn boligtypefordeling, og et godt grunnlag for å håndtere den store befolkningsveksten Drammen har hatt. I de andre kommunene har det hovedsakelig blitt bygd eneboliger og rekkehus i samme periode, noe som har resultert i et mer ensidig boligmarked (se Figur 15).

Variasjon i boligtypesammensetningen er nødvendig for at folk skal kunne flytte mellom forskjellige typer boliger i løpet av en livsfase. En annen viktig variabel er utviklingen i befolkningssammensetningen, som viser en dramatisk økning i antall eldre. Denne gruppen etterspør gjerne mindre og enklere boliger enn eneboliger. Leiligheter og rekkehus er også etterspurte boformer blant unge i etableringsfasen. Flyttekjeden tilsier at flere nye leiligheter vil kunne frigjøre dagens eneboliger for nye beboere.

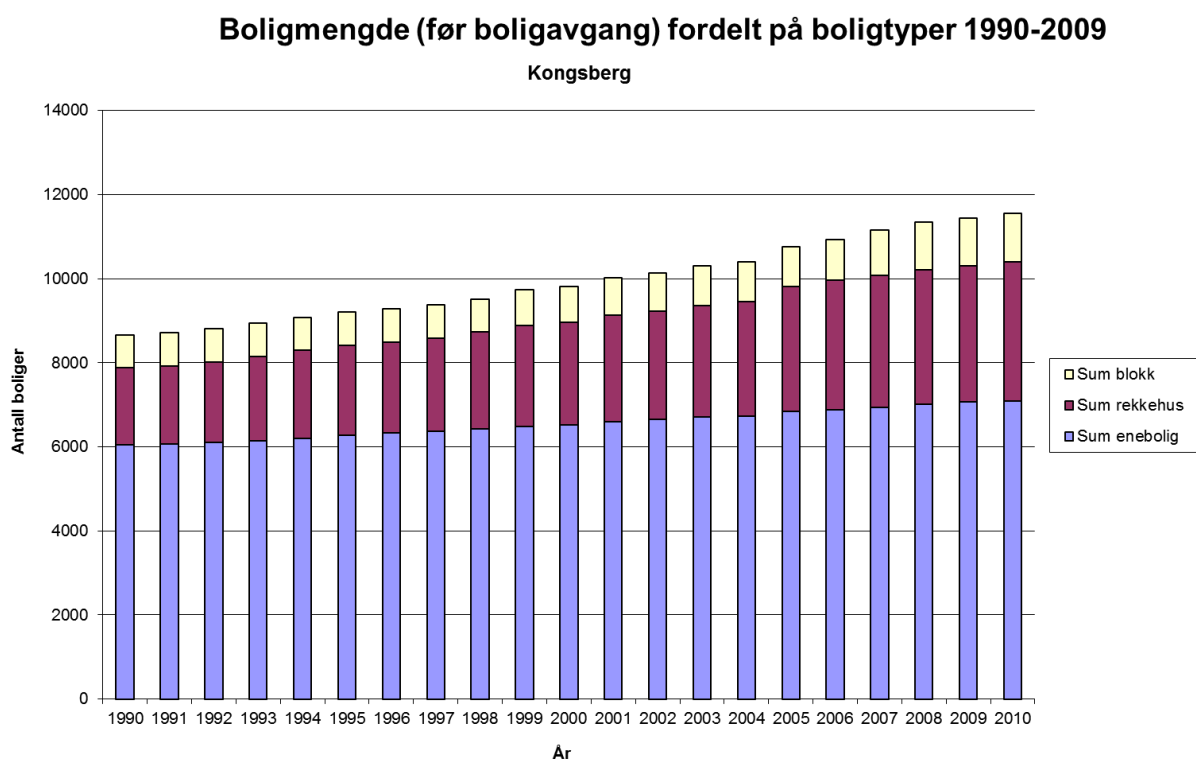
Urban attraktivitet kan være en årsak til at det bygges og omsettes flere sentrale leiligheter, slik situasjonen har vært i Drammen.



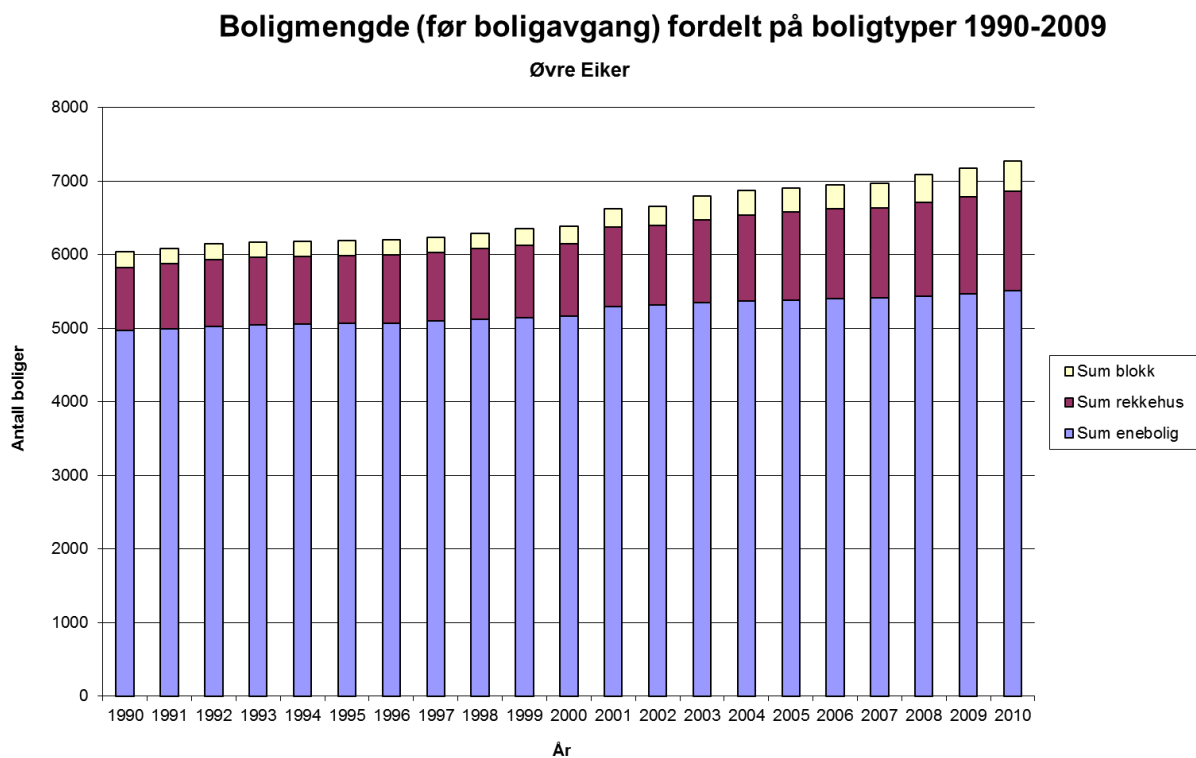
Figur 9. Boligtypefordeling for Buskerudbyen sett under ett.



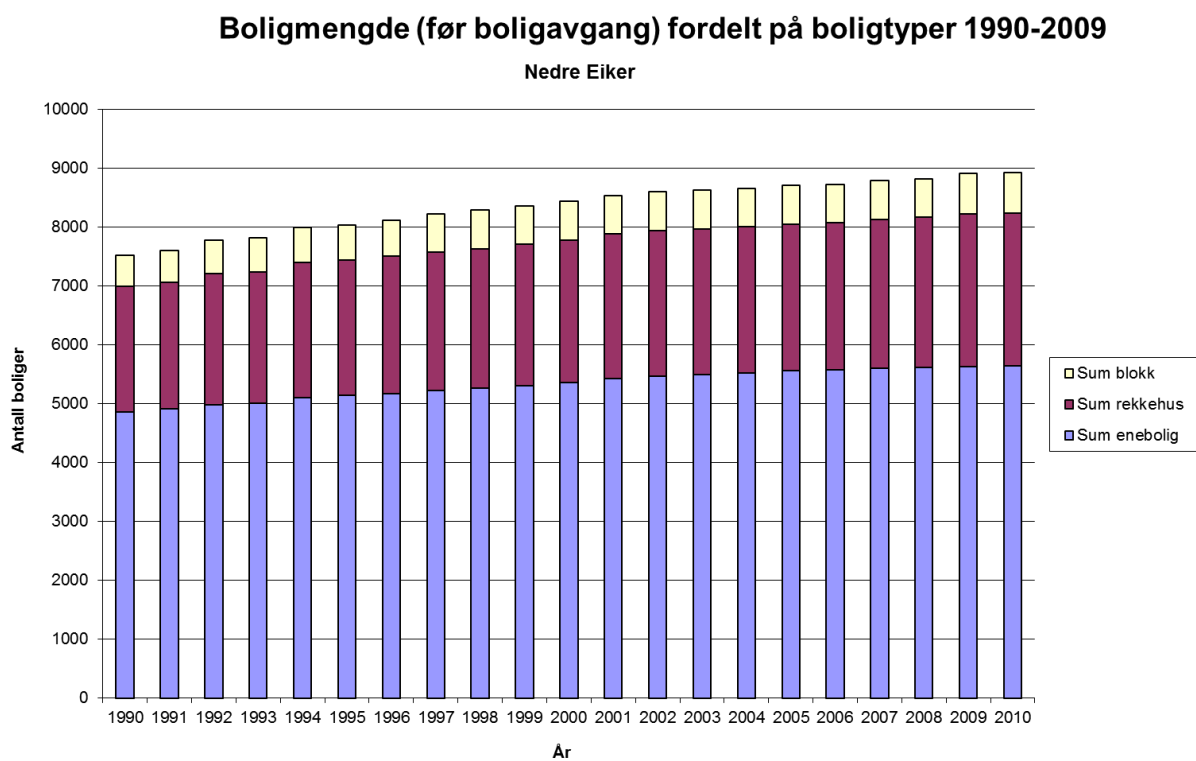
Figur 10. Boligtypefordeling for Drammen



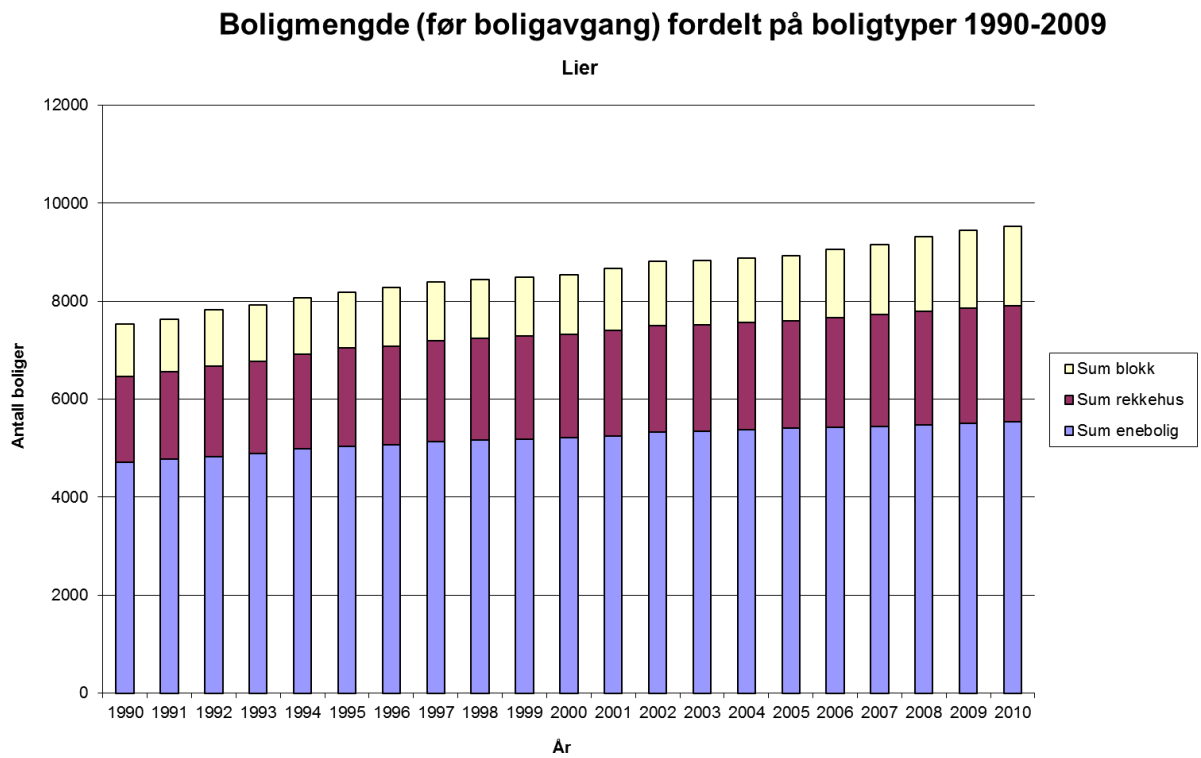
Figur 11. Boligtypefordeling for Kongsberg



Figur 12. Boligtypefordeling for Øvre Eiker

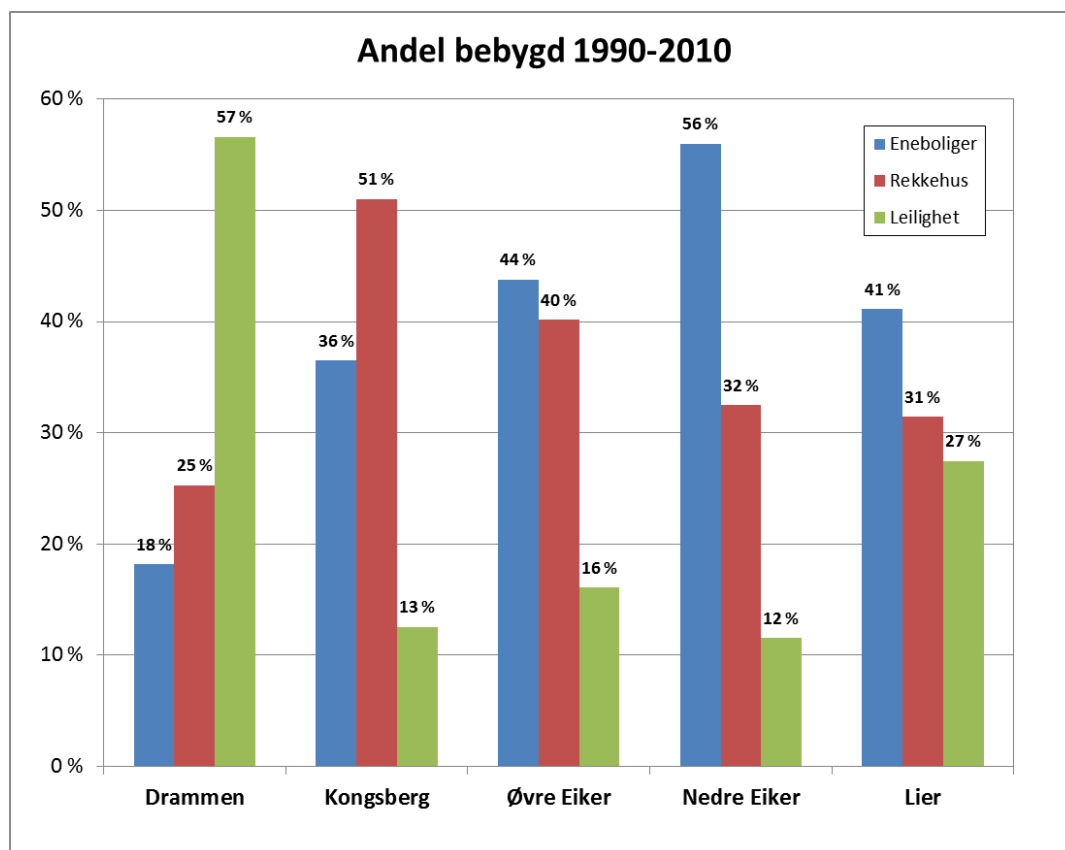


Figur 13. Boligtypefordeling for Nedre Eiker



Figur 14. Boligtypefordeling for Lier

Kommune	Boligtype	1990	2010	Økning	Andel 1990	Andel 2010	Andel bebygd
Drammen	Eneboliger	8 346	9 247	901	36 %	33 %	18 %
	Rekkehus	7 714	8 967	1 253	33 %	32 %	25 %
	Leilighet	7 063	9 870	2 807	31 %	35 %	57 %
	Sum	23 123	28 084	4 961	100 %	100 %	100 %
Kongsberg	Eneboliger	6 040	7 095	1 055	70 %	61 %	36 %
	Rekkehus	1 833	3 308	1 475	21 %	29 %	51 %
	Leilighet	785	1 147	362	9 %	10 %	13 %
	Sum	8 658	11 550	2 892	100 %	100 %	100 %
Øvre Eiker	Eneboliger	4992	5510	518	82 %	76 %	44 %
	Rekkehus	880	1355	475	14 %	19 %	40 %
	Leilighet	212	402	190	3 %	6 %	16 %
	Sum	6084	7267	1183	100 %	100 %	100 %
Nedre Eiker	Eneboliger	4855	5646	791	65 %	63 %	56 %
	Rekkehus	2135	2594	459	28 %	29 %	32 %
	Leilighet	528	691	163	7 %	8 %	12 %
	Sum	7518	8931	1413	100 %	100 %	100 %
Lier	Eneboliger	4718	5535	817	63 %	58 %	41 %
	Rekkehus	1750	2375	625	23 %	25 %	31 %
	Leilighet	1069	1615	546	14 %	17 %	27 %
	Sum	7537	9525	1 988	100 %	100 %	100 %



Figur 15. Boligtypefordeling pr kommune i Buskerudbyen, samt fordeling av hva som har blitt bygget i perioden 1990-2010.



## 4 TRANSPORT, STØY OG TILGJENGELIGHET

Registreringer utført av Statens Vegvesen<sup>2</sup> viser at E18 har den største trafikkbelastningen av hovedveiene i Buskerudbyen. E18 gjennom Lier og frem til Lierstranda har en årsdøgtrafikk (ådt) på opp mot 47.000, mens sørover fra Drammen ligger ådt-tallet på opp mot 30.000. Gjennom Drammen og frem til Nedre Eiker er det også mye trafikk langs Fv282/283 på begge sider av Drammenselva, hvor trafikkmengdene ligger på 20-30.000 ådt. Langs E134 mellom Drammen og Hokksund ligger trafikkbelastningen gjennomgående på i overkant av 16.000 ådt, omtrent det samme for fv 282 gjennom Nedre Eiker.

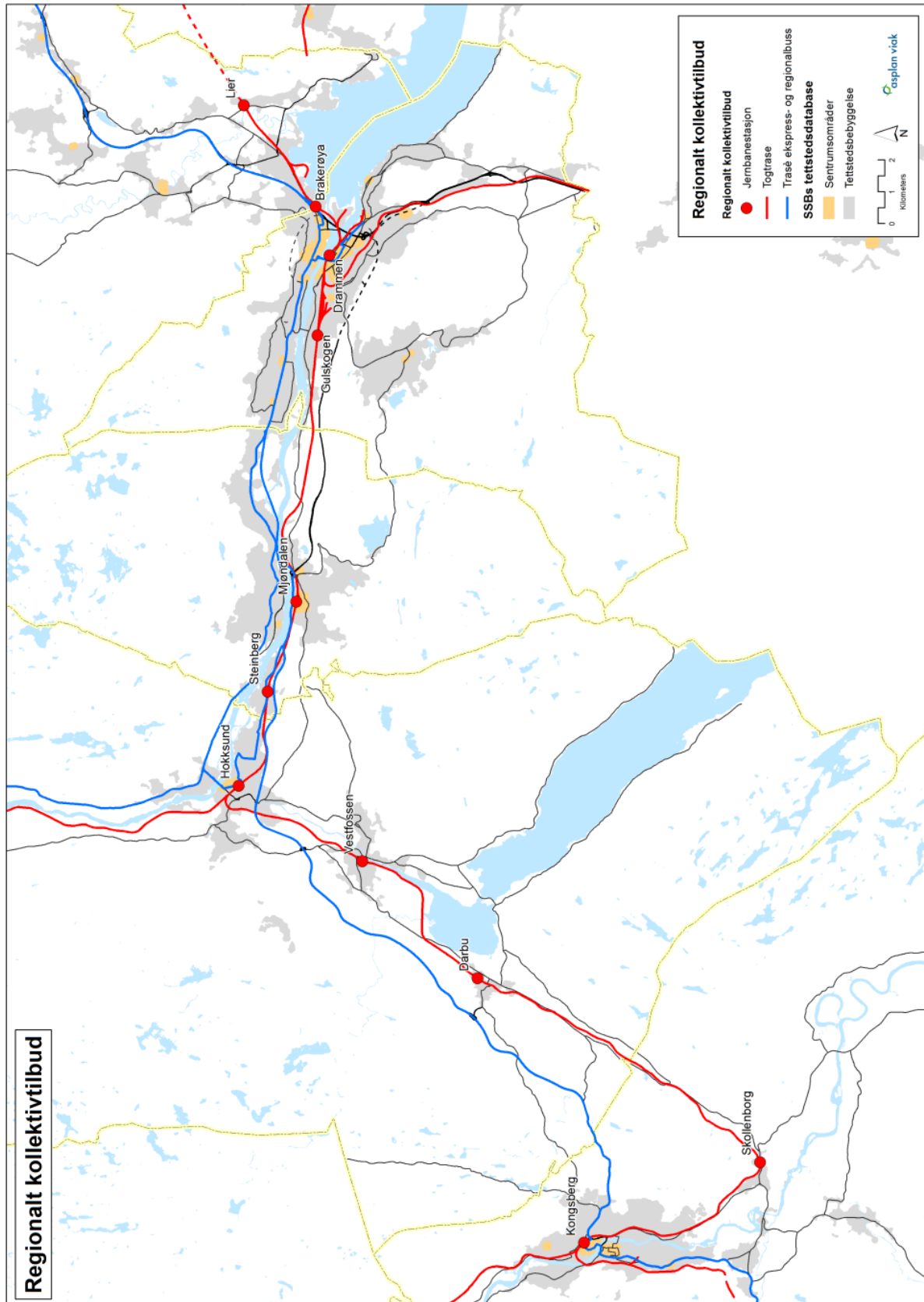
Trafikkbelastningen på E134 avtar til ca 10.000 mellom Hokksund og Kongsberg, og videre ned til 6000 ut av Kongsberg i retning Telemark. Gjennom Kongsberg er det en trafikkmengde på 16-20.000 langs E134 mellom fv 88 og fv 40 (rundt sentrum). Statens Vegvesens Håndbok 017 (Vegnormalen) anbefaler etablering av fire-felts vei ved nybygging av riksvei dersom trafikkmengdene/prognosene forventes å overstige 12.000 ådt. Høye trafikkmengder trenger ikke medføre kapasitetsproblemer på eksisterende vei, da fremkommeligheten vil avhenge av hastighet, kryssutforming, og trafikkvariasjoner over døgnet og året. Trafikkvolumet på veinettet i Buskerudbyen er vist i Figur 16.

Det regionale kollektivtransporttilbudet i Buskerudbyen består av tog med timesfrekvens (Kongsberg-Oslo-Eidsvoll), samt ekspressbuslinjene Notodden-Kongsberg-Mjøndalen-Drammen-Oslo (Linje 1) og Hønefoss-Mjøndalen-Drammen-Oslo (Linje 10), og Vikersund-Hokksund-Mjøndalen-Drammen (Linje 101) som alle har én avgang pr time. Linje 1 følger E134 mellom Kongsberg og Mjøndalen, og deretter fv 283 mellom Mjøndalen og Drammen (Bragernes), og deretter E18 inn til Oslo. Linje 10 følger rv 35 mellom Hønefoss og Hokksund (Lebergkrysset nord for Drammenselva), og deretter fv 283 til Drammen, og videre langs E18 i retning Oslo. Linje 101 følger rv 35 mellom Vikersund og Hokksund stasjon, videre langs Drammensveien til Mjøndalen, og deretter fv 283 til Drammen (Bragernes). Det regionale kollektivtilbudet er vist i Figur 17.

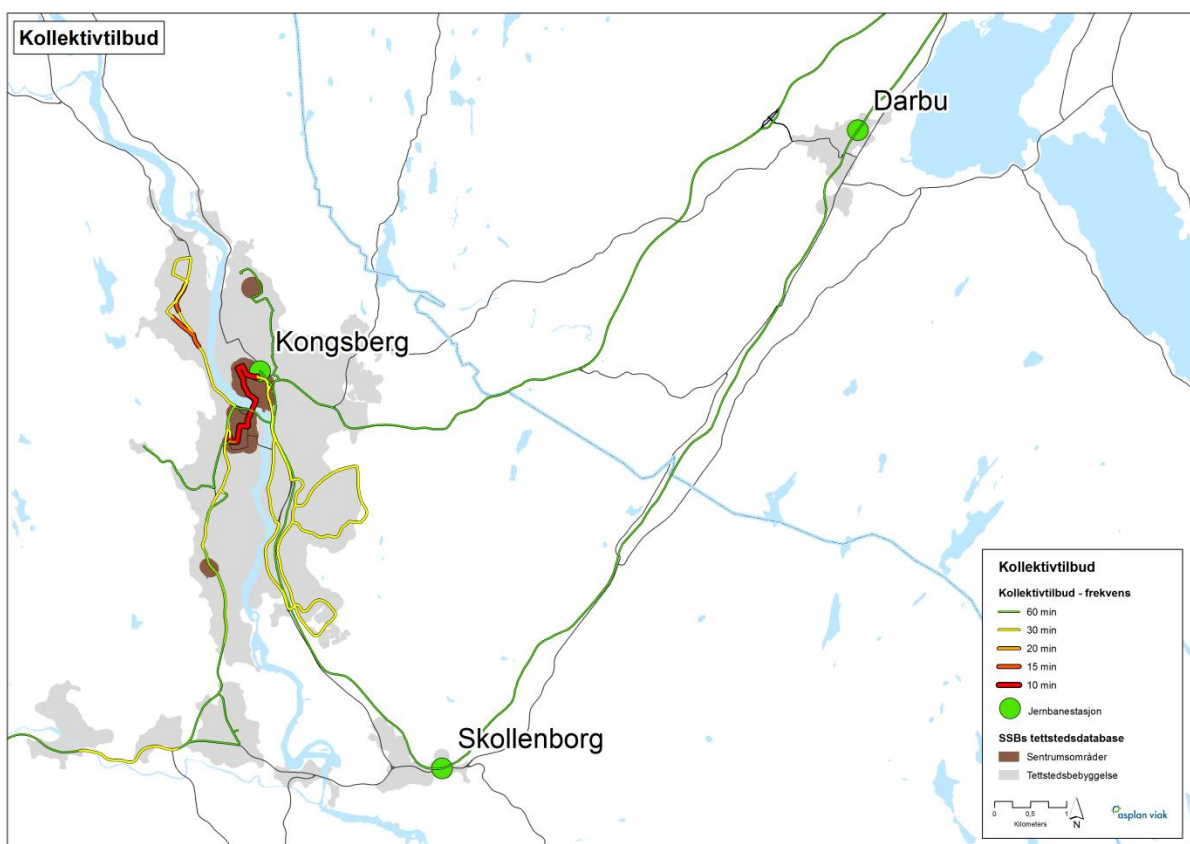
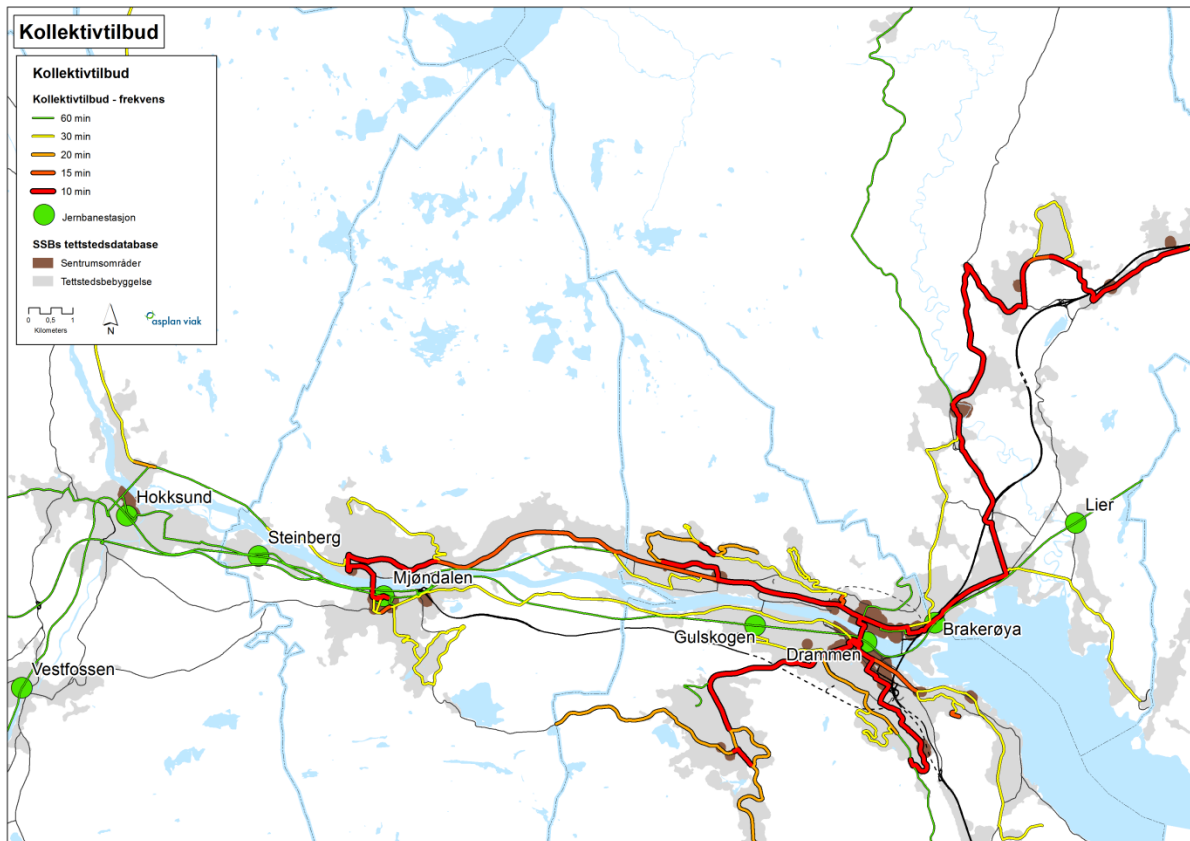
Drammen har det beste kollektivtilbudet i Buskerudbyen, hvor flere ruter kjører med 10 min frekvens. Den beste kollektivbetjeningen i regionen er på strekningen Strømsø-Bragernes-Åssiden-Solbergelva-Krokstad-Mjøndalen, samt Fjell-Strømsø. Øvre Eiker har hovedsakelig kun ruter med timesfrekvens, mens Kongsberg har god kollektivdekning mellom togstasjonen og sentrum syd. Lier har god kollektivbetjening i morgenrush, og ellers for det meste halvtimesfrekvenser på kollektivtilbudet. Frekvensen på kollektivtilbudet i Buskerudbyen er vist i Figur 18. Kartet er en teoretisk fremstilling av antall busspasseringer på de enkelte vegstrekningene i regionen. Den reelle frekvensen kan være skjevt fordelt over en time.

<sup>2</sup>Registreringene gjelder for år 2010, målinger for 2011 er foreløpig ikke tilgjengelig fra Statens Vegvesen.





Figur 17. Regionalt kollektivtilbud i Buskerudbyen, basert på data fra Buskerud kollektivtrafikk



Figur 18. Frekvens på kollektivtilbudet i Buskerudbyen, basert på data fra Buskerud kollektivtrafikk

Ved bruk av ATP-modellen er det sett på tilgjengelighet med henholdsvis bil og kollektivtransport i Buskerudbyen sett under ett. Beregningene er basert på punkter som representerer antall bosatte innenfor 200m. For hvert punkt er det beregnet gjennomsnittlig reiseavstand til alle andre punkter i Buskerudbyen, vektet for antall bosatte i de enkelte punktene. Resultatet blir således et mål på gjennomsnittlig reisetid til alle deler av regionen for alle bosatte i Buskerudbyen.

Beregning av reisetid med bil er basert på skiltet hastighet redusert med 10 %, som er en forenkling for å ta høyde for kø-sitasjon, lyskryss og andre vilkårlige forsinkelser på veinettet.

Beregning av reisetid med kollektivtransport er basert på dagens rutestruktur og rutetider for buss og tog, med minst én avgang pr time. Reisetid med kollektivtransport inkluderer gangavstand til/fra nærmeste holdeplass og ventetider ved eventuelle behov for å skifte fra en rute til en annen. Beregning av reisetid med kollektivtransport inkluderer ikke eventuell bruk av bil og innfartsparkering.

Resultatet av beregningene er vist i Figur 19 og Figur 20, og viser at det er store forskjeller i tilgjengelighet med henholdsvis bil og kollektivtransport. Det er brukt samme skala på begge kartene.

Figur 19 viser at hele det bebygde området mellom Amtmannssvingen og Hokksund på begge sider av Drammenselva er tilgjengelig med bil i løpet av 15-20 min. Alle tettbebygde områder i Buskerudbyen kan nås med bil av hele befolkningen i løpet av 45 min.

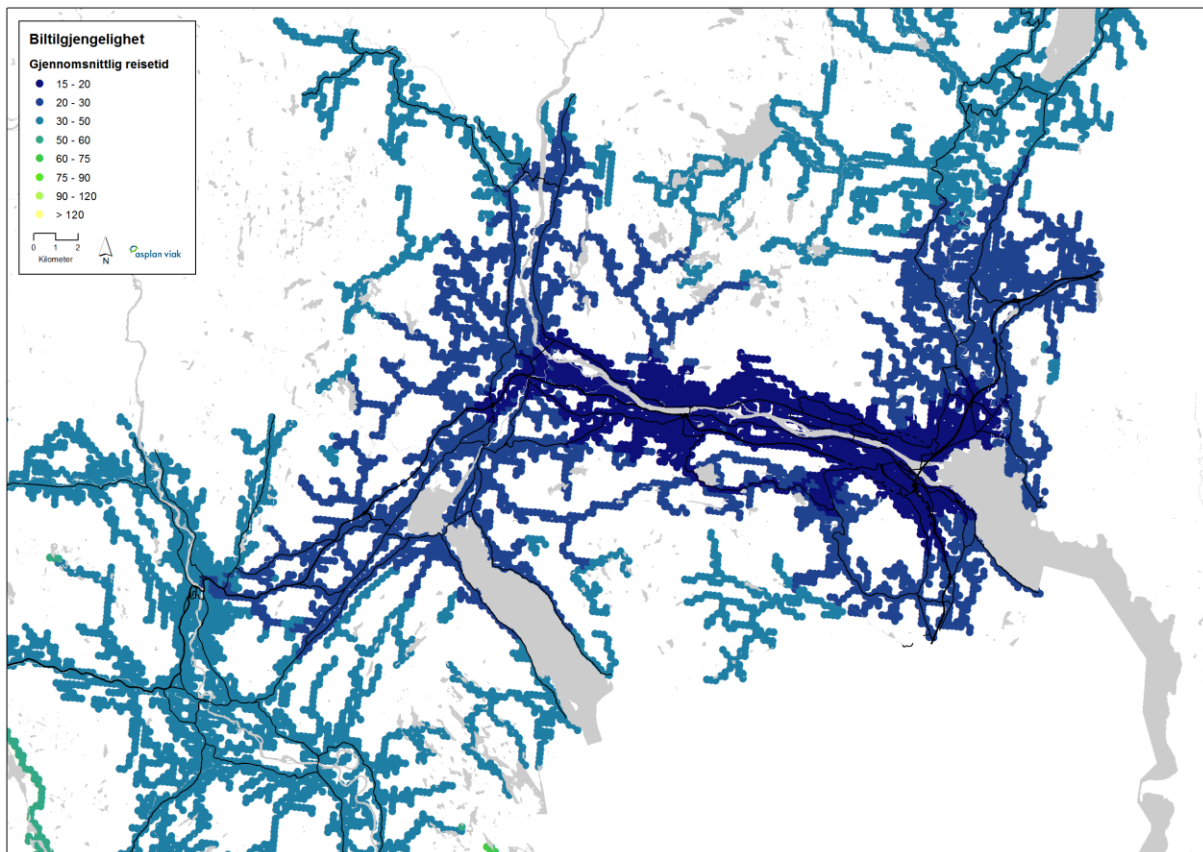
Figur 20 viser at områdene like ved kollektivterminalene på Bragernes og Strømsø torg har best tilgjengelighet med kollektivtransport. Gjennomsnittlig reisetid til disse områdene er ca 55 min. Området langs kollektivtraseen i Rosenkrantz gate kan nås i løpet av 60 min. For øvrig er det områdene rett ved jernbanestasjonene som har best tilgjengelighet.

For de tettbebygde områdene langs Drammenselva er differansen i reisetid mellom kollektiv og bil på 40 til 70 minutter.

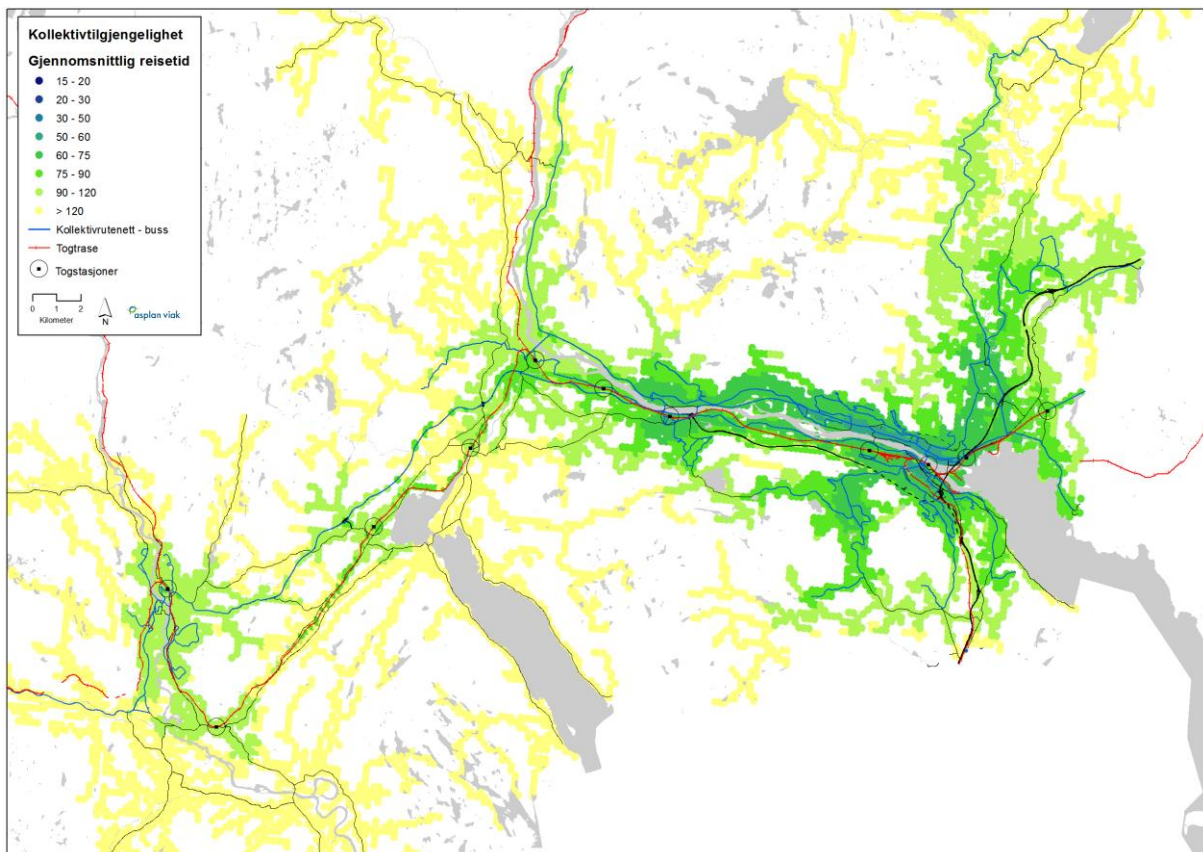
Statens Vegvesen gjennomførte i 2010 en støykartlegging for hovedveinettet (riks- og fylkesveier) i Buskerud, som grunnlag for kommunenes arealplanlegging<sup>3</sup>. Beregningene er for en prognosesituasjon 15-20 år frem i tid, og basert på dagens veinett. Støyvarselkartene er utarbeidet etter Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442), og viser beregnet rød ( $L_{den}>65dB$ ) og gul ( $L_{den}>55dB$ ) støysoner. Kartene er utarbeidet på overordnet nivå, og viser hvor støy bør være et tema i arealplanleggingen. Statens Vegvesen presiserer at det må gjennomføres mer nøyaktige støyberegninger dersom det er aktuelt med utbygging av støyømfintlig bebyggelse innenfor støysonene. Slike nøyaktige beregninger er det utbyggers ansvar å utarbeide.

<sup>3</sup> <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Stoy/Stoykart/Buskerud>

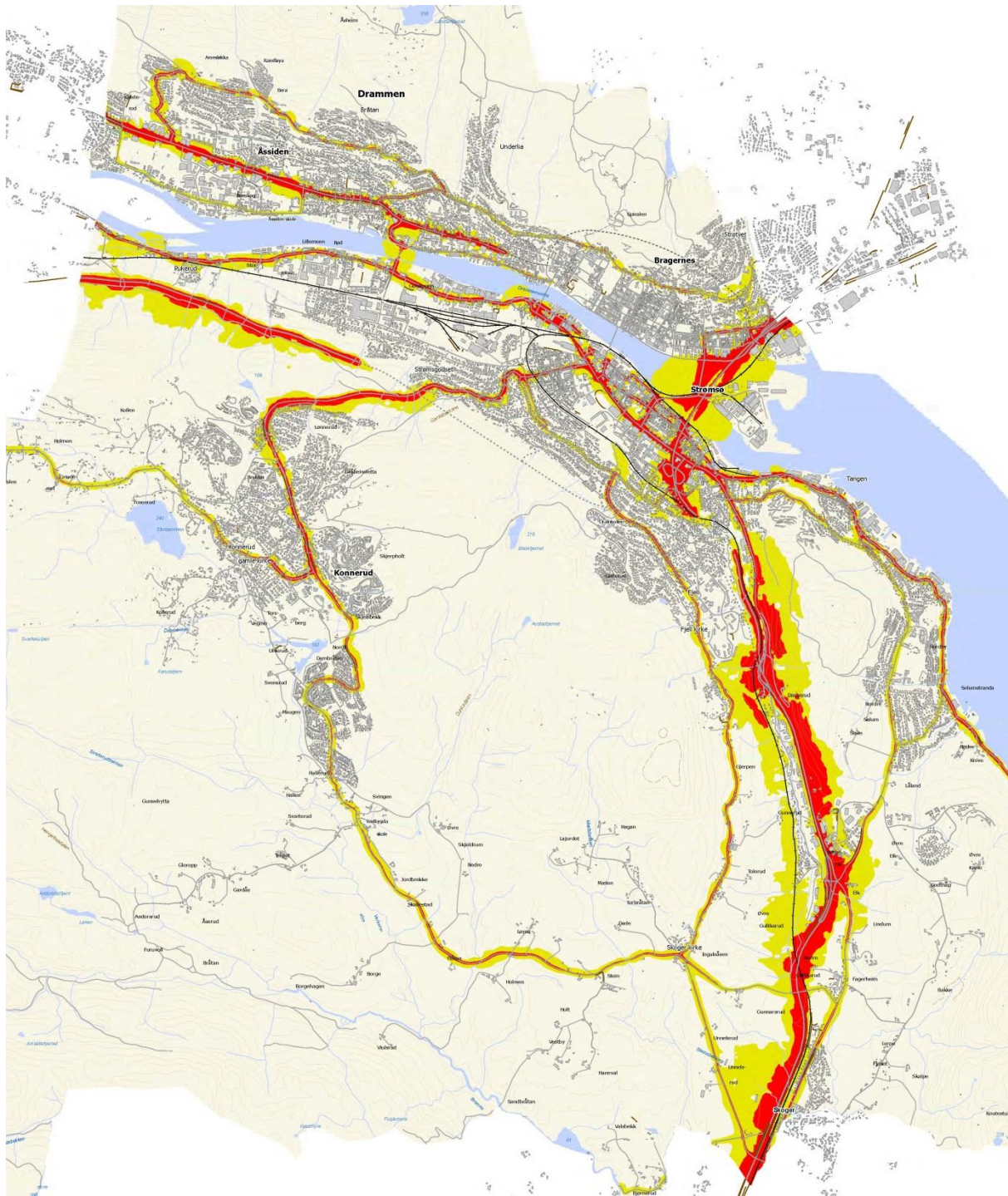




Figur 19. Tilgjengelighetskart for bil

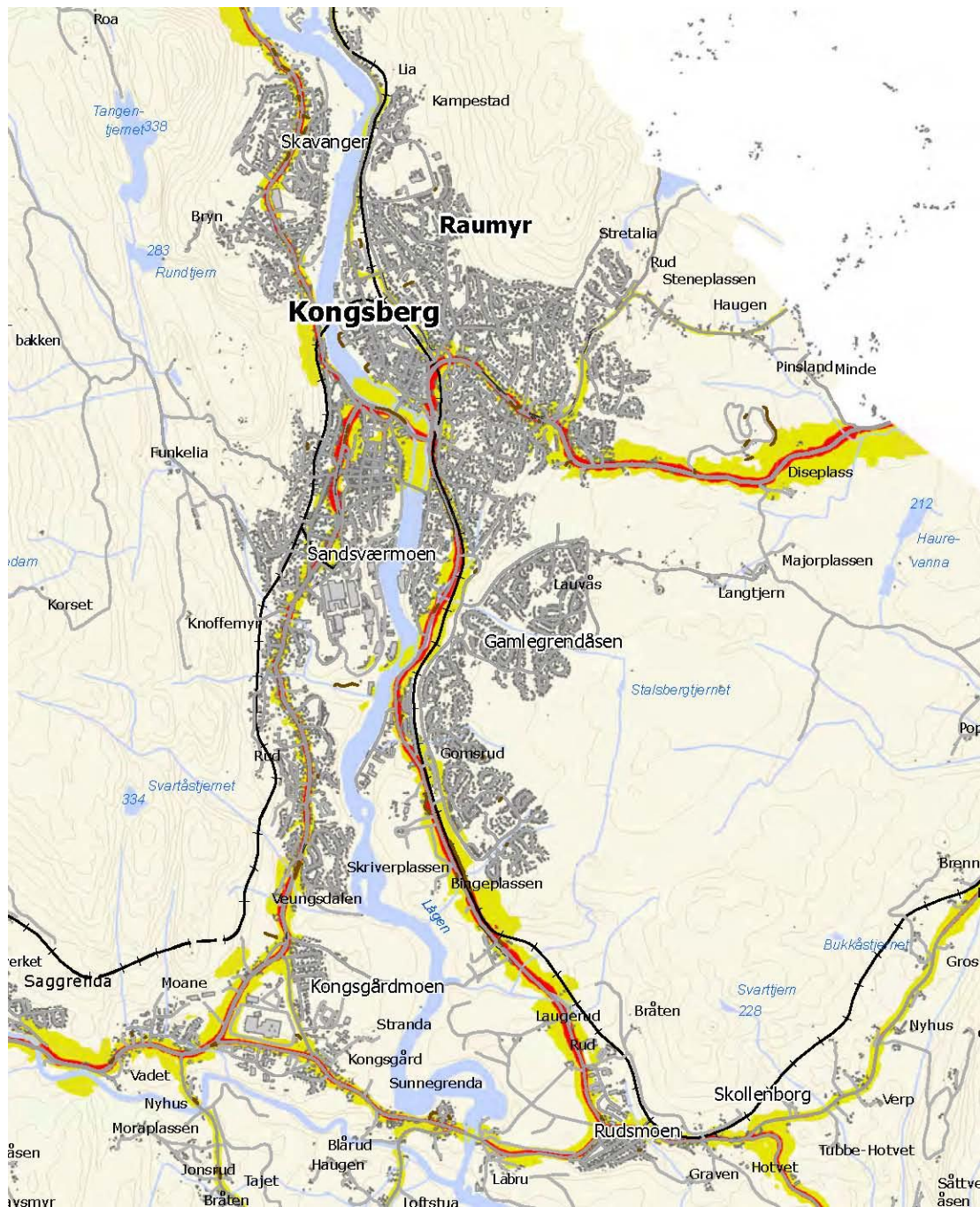


Figur 20. Tilgjengelighetskart for kollektivtransport



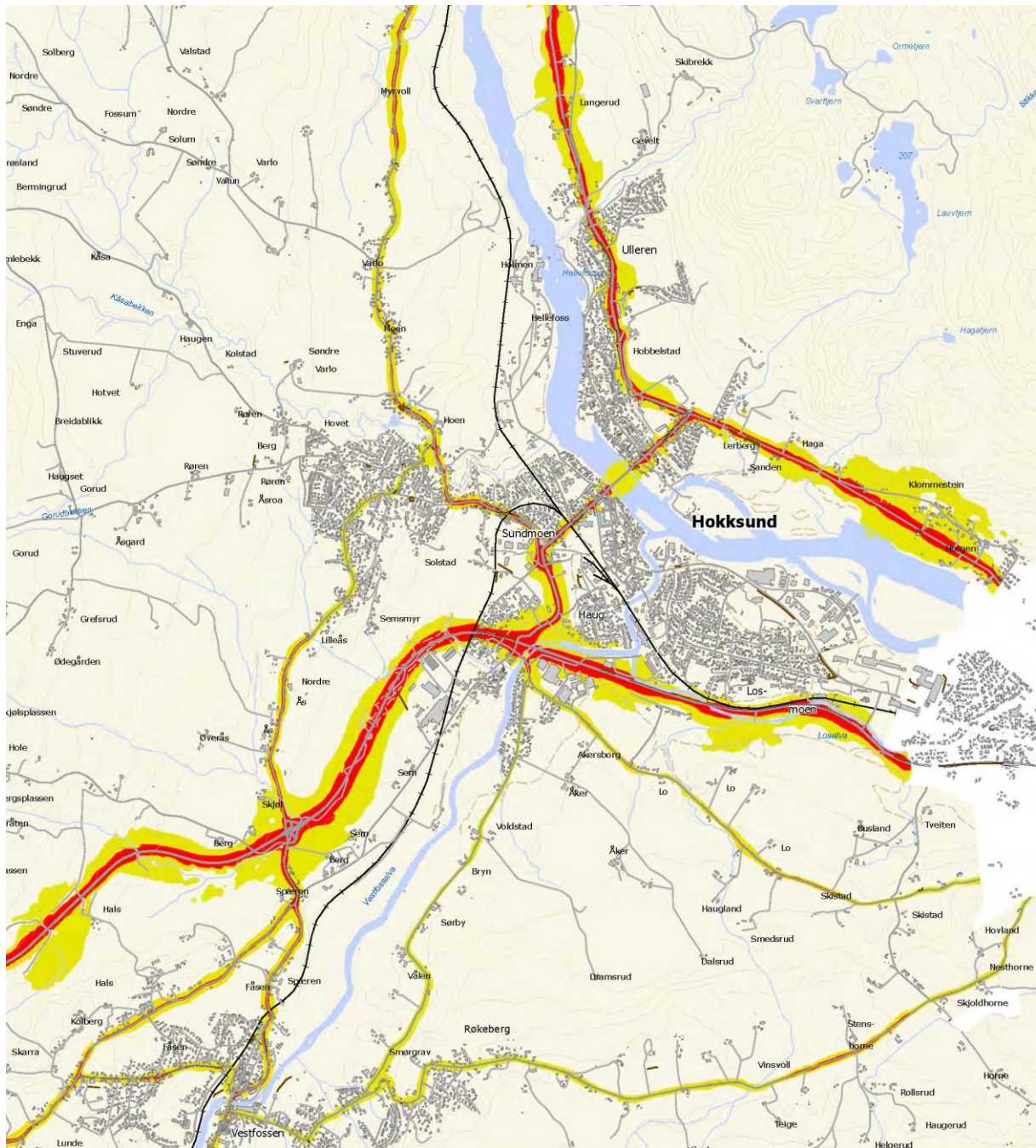
Figur 21. Støysonekart for Drammen; rødt ( $L_{den} > 65\text{dB}$ ) og gul ( $L_{den} > 55\text{dB}$ ). Kilde Statens Vegvesen.



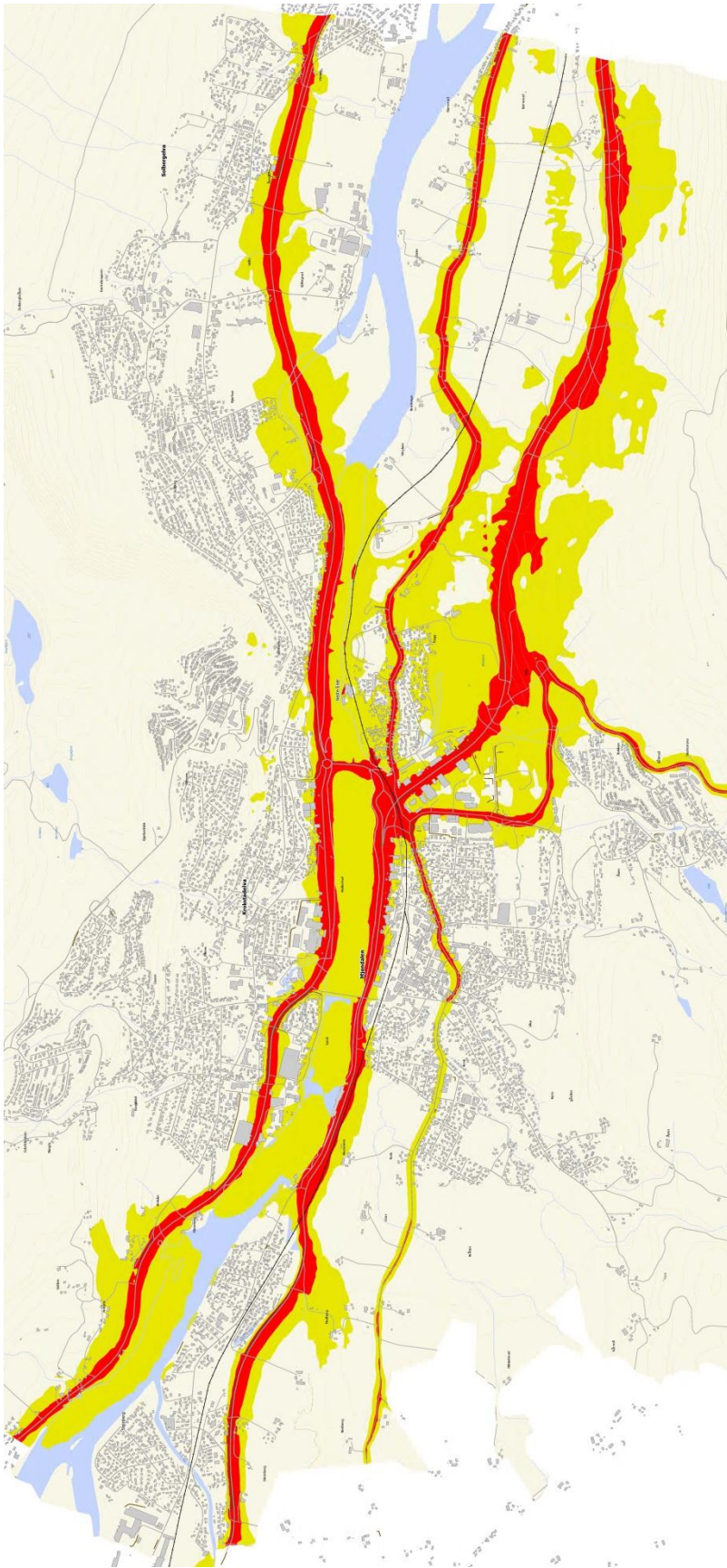


Figur 22. Støysonekart for Kongsberg; rødt ( $L_{den} > 65dB$ ) og gul ( $L_{den} > 55dB$ ). Kilde Statens Vegvesen.



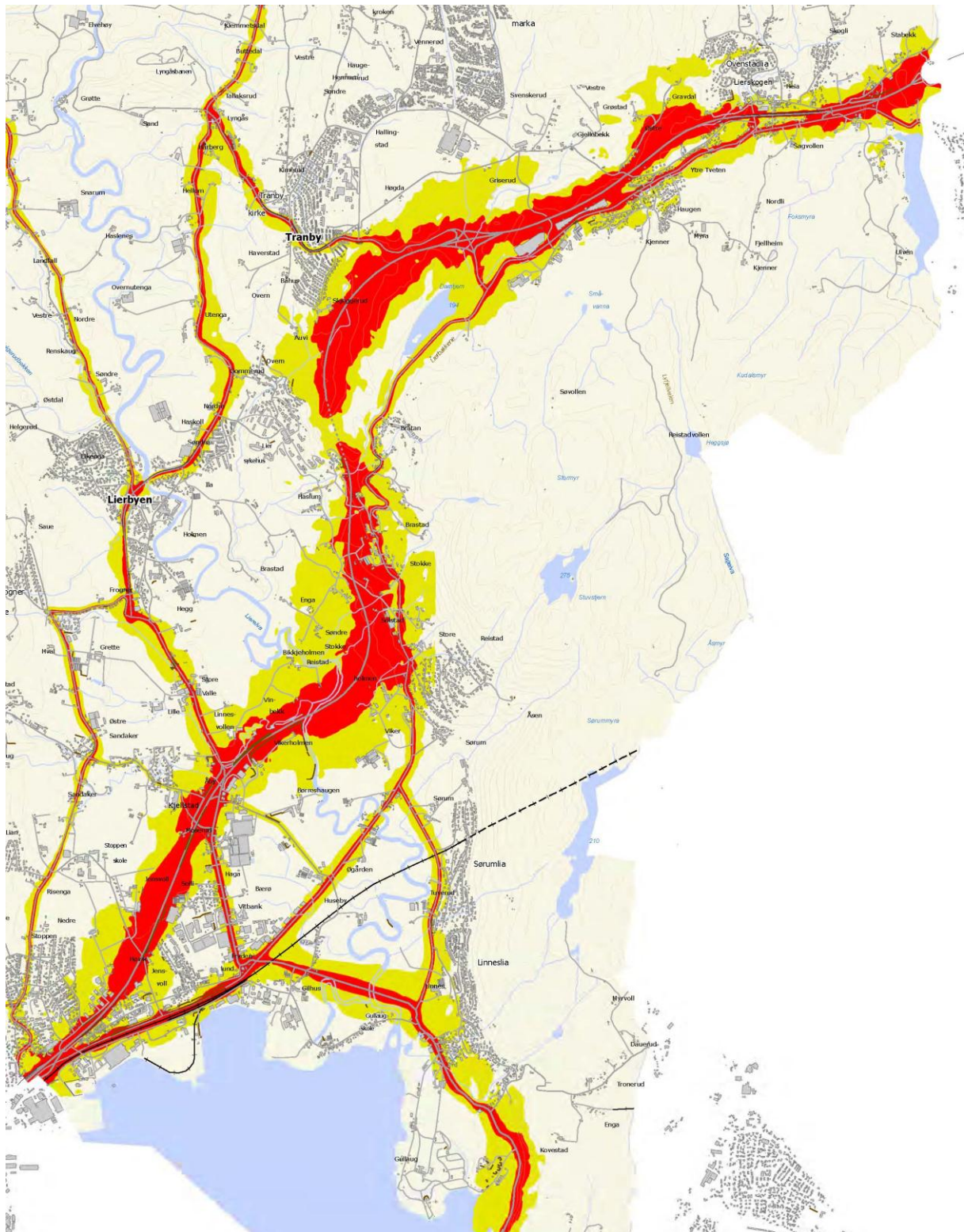


Figur 23. Støysonekart for Øvre Eiker; rødt ( $L_{den} > 65dB$ ) og gul ( $L_{den} > 55dB$ ). Kilde Statens Vegvesen.



Figur 24. Støysonekart for Nedre Eiker; rødt ( $L_{den} > 65\text{dB}$ ) og gul ( $L_{den} > 55\text{dB}$ ). Kilde Statens Vegvesen.





Figur 25. Støysonekart for Lier; rødt ( $L_{den} > 65\text{dB}$ ) og gul ( $L_{den} > 55\text{dB}$ ). Kilde Statens Vegvesen.

## 5 OVERORDNET LANDSKAPSKARAKTER

Landskapet forteller noe om hvor og hvordan vi utnytter tilgjengelig ressurser; jordbruk, beite, boligområder, byer, infrastruktur, rekreasjon osv. Landskapet viser hvor og hvordan vi bygger og bor, og hvordan vi forflytter oss.

### Landskapsregioner

Skog og Landskap (tidligere Norsk institutt for jord- og skogkartlegging, NIJOS) har utviklet et nasjonalt referansesystem for landskap. Kartleggingssystemet tar utgangspunkt i landskapets utforming ved en inndeling av landskapet i regioner. Formålet med det nasjonale referansesystemet for landskap er å synliggjøre forskjellige hovedtyper av landskap slik at deres særegne kvaliteter kommer klarere fram. Det nasjonale referansesystemet for landskap er delt inn i 45 landskapsregioner. Disse kan beskrives gjennom en skildring av landskapets seks hovedkomponenter; *landskapets hovedform*, *landskapets småformer*, *vann og vassdrag*, *vegetasjon*, *jordbruksmark* og *bebyggelse* og tekniske anlegg. I sum danner de seks landskapskomponentene en landskapsregions samlede landskapskarakter. Mer utfyllende beskrivelse av landskapsregioner kan leses i denne rapporten fra Skog og Landskap: [http://www.skogoglandskap.no/filearchive/Rapport\\_10\\_05.pdf](http://www.skogoglandskap.no/filearchive/Rapport_10_05.pdf).

Buskerudbyen består av fire forskjellige landskapsregioner, som vist i Figur 26. Mesteparten av Buskerudbyen ligger i Låglandsdalføra i Telemark, Buskerud og Vestfold.

### Landform/terrengform

Karakteristisk for Låglandsdalføra er tydelige overordna landskapsrom der skogkledde åssider rammer inn landskapsrommene. Dalsidene (U-daler) er markerte med gjennomgående lave til moderate høyder. I Numedalføret ved Kongsberg er dalsidene brattere med til dels skarp V-profil.

Typisk er at hovedelver renner gjennom daldragene og at jordbruk, bebyggelse, hovedveier og jernbanen ligger i bunnen av dalen. Beliggenheten under marin grense gir et landskap preget av sletter og ravedaler.

Låglandsdalføra omgis av Skogtraktene på Østlandet. Denne regionen kjennetegnes av store sammenhengende skogsområder med kuperte terrengformer.

### Bebyggelse og infrastruktur

Buskerudbyen består av flere separate tettbebygde områder og mindre grender mellom Lier og Kongsberg. Disse er adskilt fra hverandre enten av jordbruksområder med tilhørende gårdsanlegg eller markerte linjeelementer som Drammenselva, hovedveier eller jernbanen. Mellom Hokksund og Kongsberg er det lite bebyggelse.

Infrastrukturen ligger som parallelle transportkorridorer langsmed dalfører og elvedrag, og danner barrierer i landskapet og bebyggelsesstrukturen, spesielt i forhold til elver, sjøer og fjord. Dette gjelder særlig ved Mjøndalen, der hovedveg og toglinje skaper en barriere mellom elvefront og sentrum. Det vises til kapittel 6-10 for en generell beskrivelse av struktur i tettstedsområdene i Buskerudbyen.

## Vegetasjon og kulturlandskap

Regionen hører blant landets beste jordbruksregioner. Lierdalen er en av Norges frodigste jordbruksdaler. Dalføret er oppdelt av massive morenededannelser og dype ravedaler avgrenset av åskammer i øst og vest. Lierelva meandrerer kraftig i dalbunnen. Det første større og sammenhengende kulturlandskapet som passerer etter by- og tettstedsområdene i Drammensdalføret ligger på østsiden av Vestfosselva mellom Hokksund og Vestfossen og kalles Aker-Smørgrav. Aker-Smørgrav-området er i dag så godt som upåvirket av utbygging som ikke hører landbruket til, og er klassifisert som regionalt viktig i *Nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap i Buskerud* (Rapport nr. 5 - 1999, Fylkesmannen i Buskerud og Buskerud fylkeskommune. Oppdatert 2006). Videre sørvestover mot Kongsberg går E134 i ubebygde skogsområder mens jernbanen følger daldraget lenger sør. Her følger jernbanen smale partier med jordbruksområder omgitt av skogklede åskammer.



Venstre: Utsikt over det store sammenhengende jordbrukslandskapet Aker-Smørgrav. Her sett fra Berg. Høyre: Området rundt Fiskumvannet domineres av jordbruksområder og skogklede åssider. Tettstedet Darbu sees til venstre. Bildet er tatt fra Kolkin. Foto: Asplan Viak

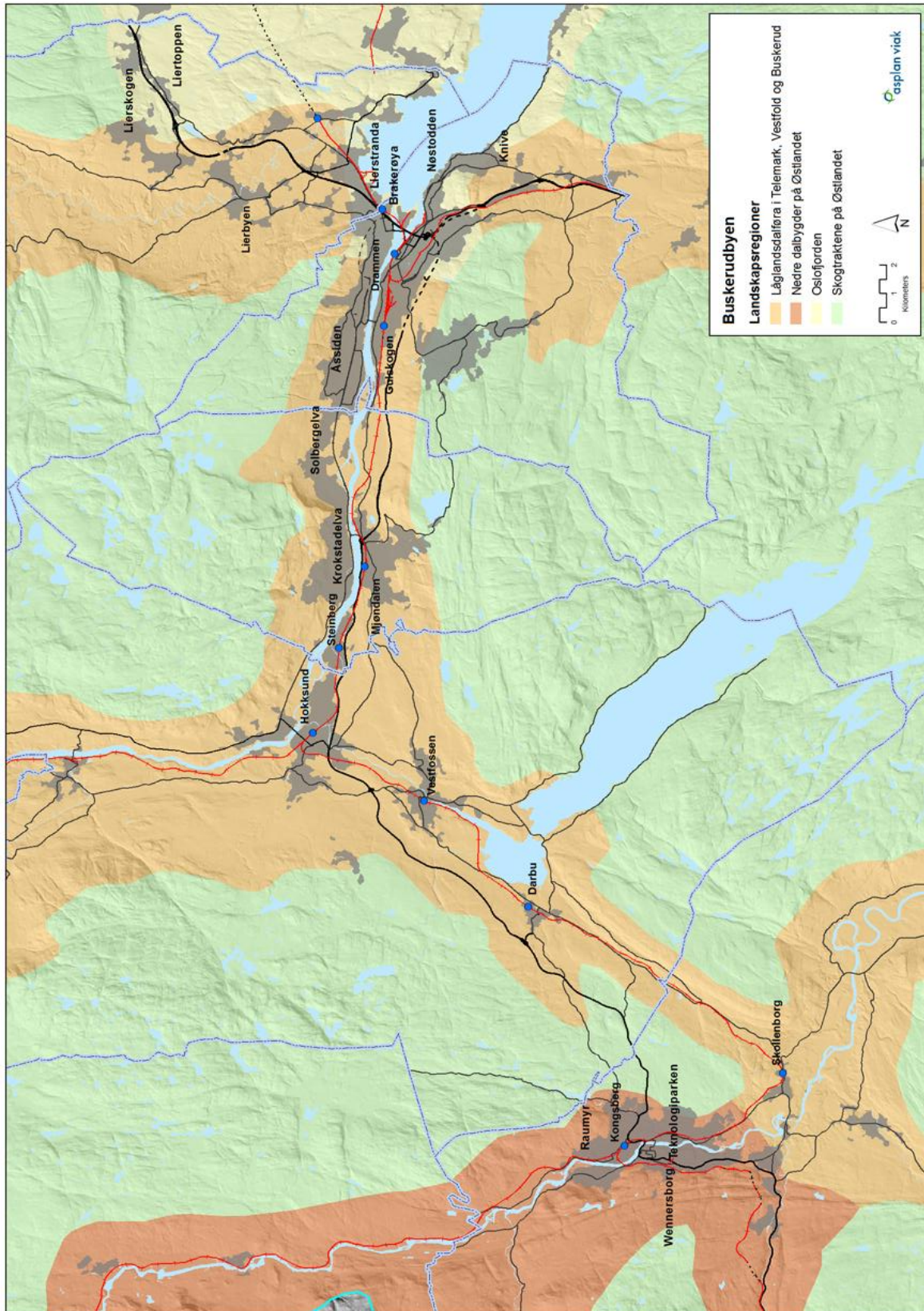
Barskog dominerer dalsidene i regionen. Blandingskog og løvskog ses i raviner, langs elver og ellers nær dyrka mark. På skrinne koller, rygger og skrenter vokser artsfattig og lyngdominert furuskog.

Vegetasjon skaper variasjon og danner mønstre, linjer og deler opp kulturlandskapet i ulike «rom». Langs bekker, grenser, gjerder og veier og rundt åkerholmer vil urter og gras, busker og kratt og løvtrevegetasjon sørge for viktige variasjoner i landskapet.

## Elver og vann

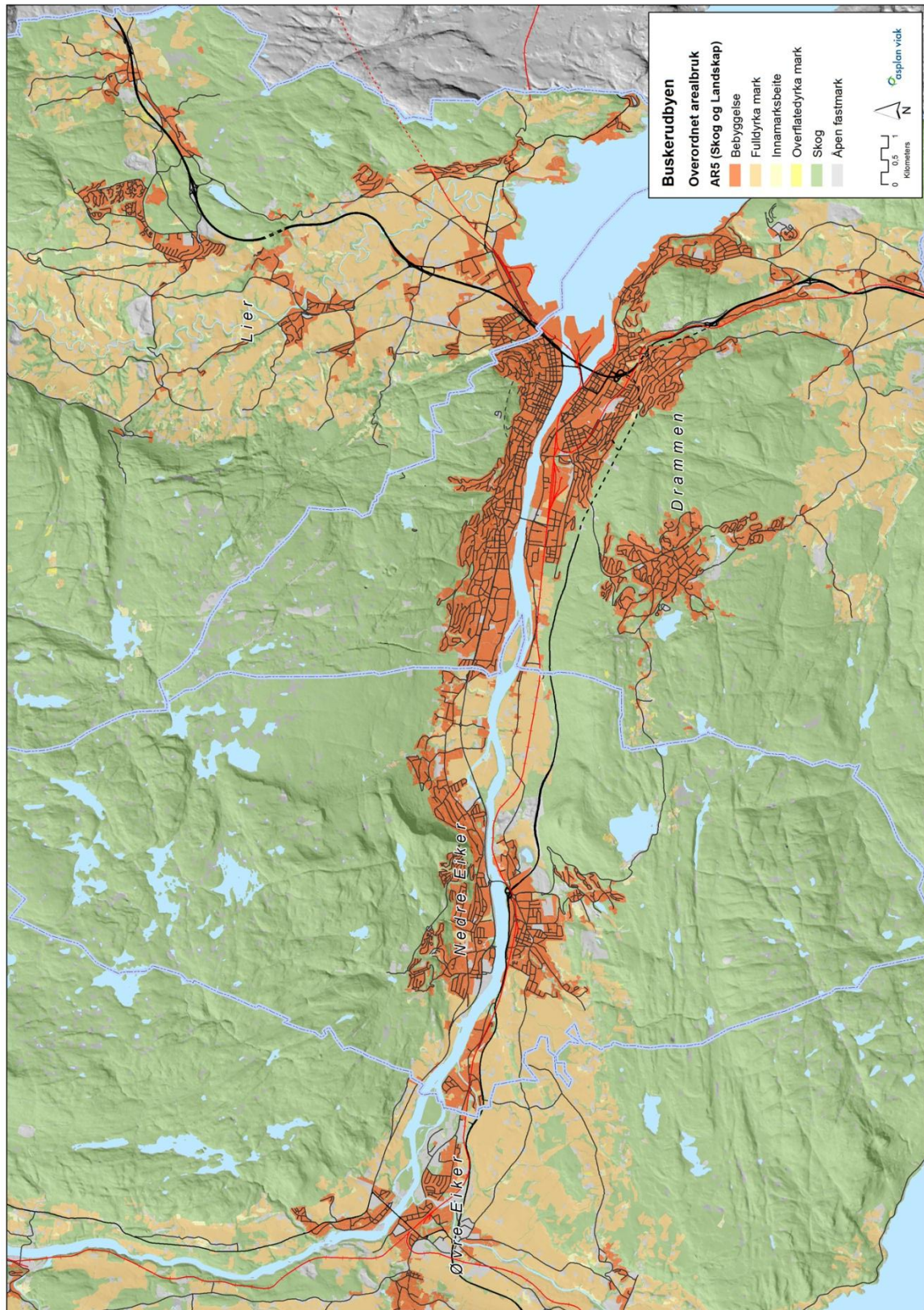
I bunnen av dalførene renner elver. Lierelva, Drammenselva, Vestfosselva og Numedalslågen er markerte linjeelement, men også barrierer for ferdsel. Store vannspeil som Drammensfjorden og Fiskumvannet/Eikeren er i tillegg til elvene sentrale landkapselement.





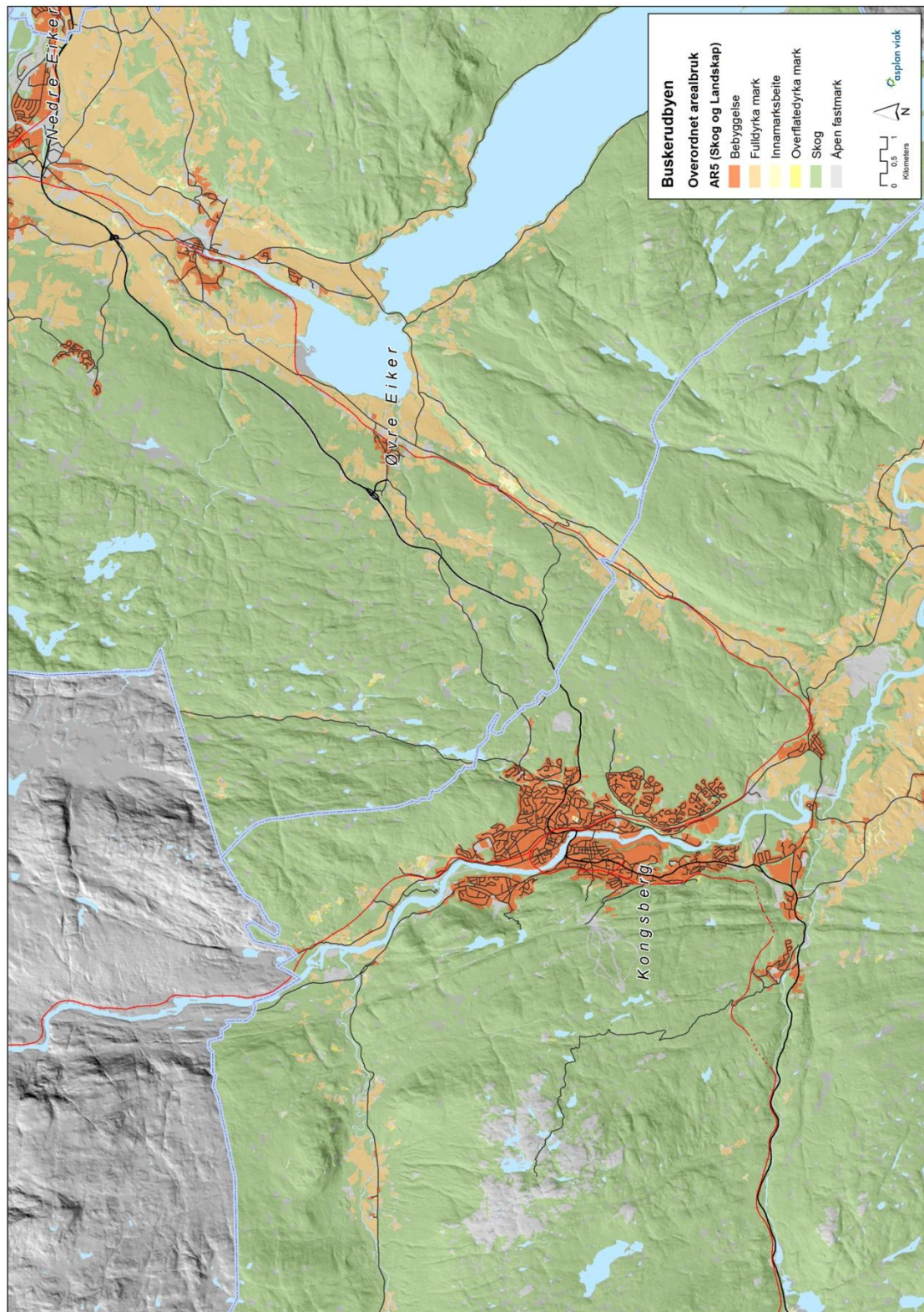
Figur 26. Landskapsregioner i Buskerudbyen. Mesteparten av Buskerudbyen ligger i Låglandsdalføra i Telemark, Buskerud og Vestfold. Kartleggingen er utført av Skog og Landskap.





Figur 27. Overordnet arealbruk i Buskerudbyen, basert på AR5 (Skog og Landskap). Mellom Lierstranda og Hokksund består Buskerudbyen av flere separate tettbygde områder og mindre grender. Disse er adskilt fra hverandre enten av jordbruksområder eller parallelle transportkorridorer langsmed dalfører og elvedrag.





Figur 28. Overordnet arealbruk i Buskerudbyen, basert på AR5 (Skog og Landskap). Mellom Hokksund og Kongsberg karakteriseres Buskerudbyen av jord- og skogbruksområder. Jernbanen følger daldraget.

## 6 DRAMMEN

### Generelt om struktur:

Drammen sentrum kan karakteriseres som en relativt større, kompakt og variert bykjerne. Med unntak for Åssiden og Knive ligger hovedtyngden av handel og sentrumsfunksjoner innenfor en km radius fra togstasjonene Brakerøya, Drammen og Gulskogen. Drammenselva deler sentrum fysisk i to, men fremstår samtidig som et viktig og sentralt byrom. Dette kan tilskrives en bymessig opparbeidelse av begge elvebredder, samt en serie med godt integrerte bruforbindelser i bystrukturen.

Handelssentrum ligger hovedsakelig på Bragernessiden, mens nyetablert kunnskapsnæring preger papirbredden/Grønland. Unntak fra dette er kjøpesenteretableringer på Gulskogen og CC-vest ved Brakerøya. Det er også noe handelsvirksomhet på Strømsø.

Gatestrukturen på begge sider av elven holder en klar kvartalsstruktur med kvartalsbebyggelse og bygårder. Sentrum har stor variasjon i skala og tetthet, og det pågår en kontinuerlig fortetting i sentrale områder. Innenfor bykjernen er det avsatt store grønne arealer; kirkegård, byparker, fotballbaner og andre idrettsanlegg.

Generelt er det mye parkeringskapasitet på bakkeplan, både gateparkering, større parkeringsområder, samt i første etasje på nyere bebyggelse.

Store arealer rundt Drammen stasjon og nordover mot Gulskogen eies av Jernbaneverket, og i påvente av ny godsstrategi er fremtidig arealbruk uavklart. Ved en eventuell transformasjon til byutvikling vil dette arealet kunne bli et bindeledd mellom Drammen sentrum og Gulskogen.

Dagens sykehus ligger knapt en km fra Drammen stasjon, omgitt av store parkeringsarealer med potensiale for transformasjon. En utvidelse av sykehuset i dette området er under utredning. Flere mulige alternative lokaliseringer er opp til vurdering. En moderne sykehussatsning på en sentral tomt kunne være en katalysator for bymessig fortetting med nye arbeidsplasser, boliger, handel og relaterte næringer.

Veksten har vært konsentrert til sentrale arealer i bykjernen på begge sider av elva. Langsiktige transformasjonsarealer viser en utviklingsretning mot fjorden, både mot Brakerøya/Lierstranda og Tangen/Nøstodden mot Knive.

### Bolig- og befolkningsstruktur:

Kartanalysene viser høy bolig og befolkningstetthet i den mest sentrale bykjernen, med tyngdepunkt ved Drammen stasjonen, for øvrig er det en høy andel eneboliger innenfor én km fra stasjonene. Samtidig er det en del blokkbebyggelse høyt oppe på åssidene, i betydelig avstand til togstasjonene.

Generelt sett er boligstrukturen er tredelt mellom enebolig, rekkehus og leiligheter, med overvekt av leilighetsbygg i bykjernen.

### Arbeidsplasser:

Arbeidsplassene er relativt jevnt fordelt i hele bybeltet langs elva. Det er høy konsentrasjon av A-virksomheter innenfor én km fra Drammen og Brakerøya stasjon, høy konsentrasjon av

C-virksomheter innenfor én km fra Gulskogen stasjon, og overvekt av A- og B-virksomheter i næringsområdet på Åssiden. Det er også overvekt av C-virksomheter langs fjorden ved Tangen/Nøstodden.

### **Bebyggelse:**

Sentrumsbebyggelsen har svært stor variasjon i skala og høyde, fra enetasjesbebyggelse i små kvartalsstrukturer og langs bygater, til nyere bebyggelse opp mot ti etasjer og med blandede funksjoner.

### **Park og elvedrag**

Det er opparbeidet et nytt bymessig sammenhengende grønt fri- og rekreasjonsareal langs elvebredden på begge sider. I tillegg til dette er det generøse grønt- og friarealer innenfor bysonen.

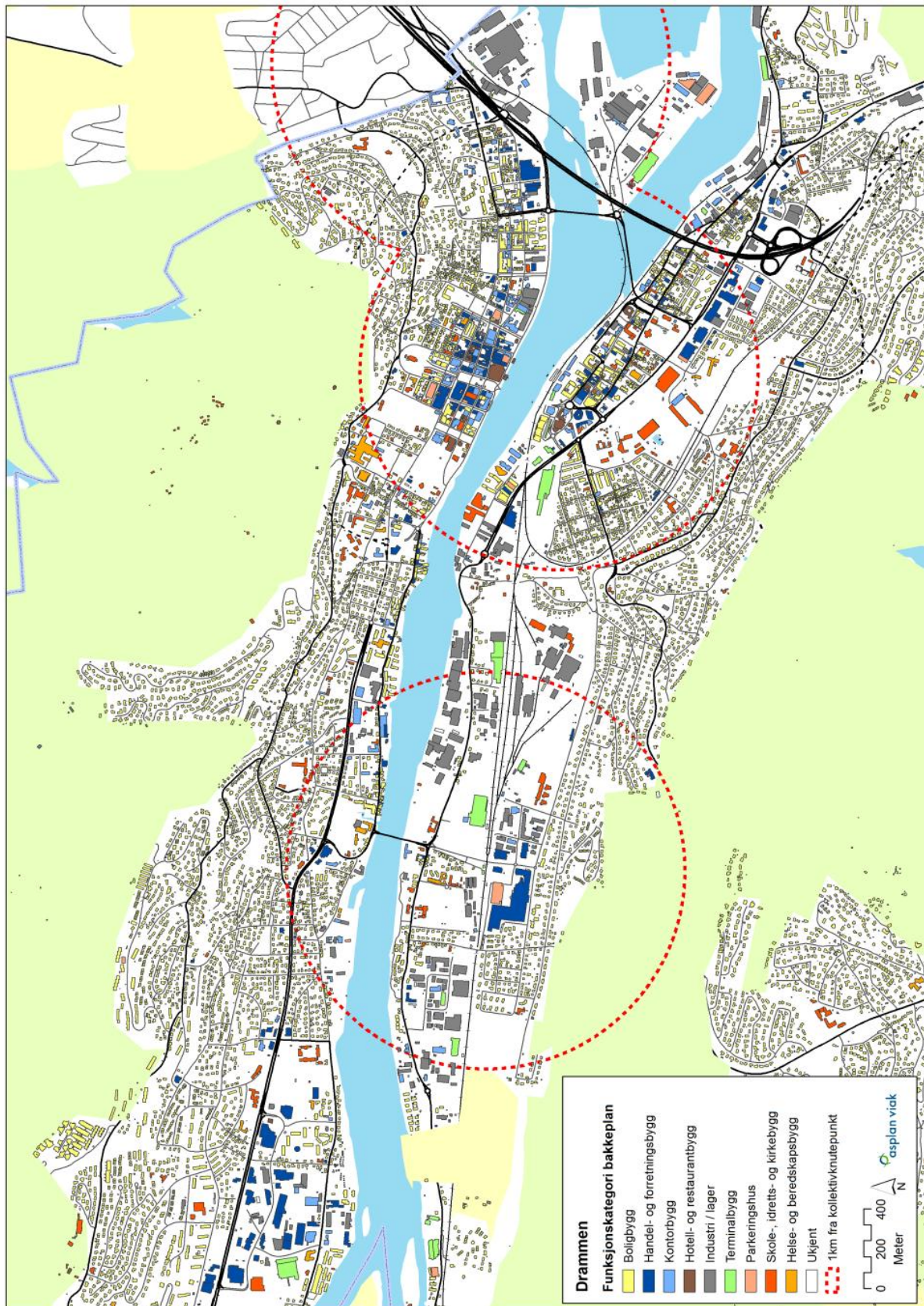
### **Utfordringer**

- Trenger avlastningsarealer for dagens arealkrevende C-virksomheter i sentrum
- Gulskogen kjøpesenter utarmer handel i sentrum
- Trafikale utfordringer grunnet stor gjennomfartstrafikk i flere retninger, spesielt tydelig på Brakerøya
- Ønsker å tiltrekke seg større private bedrifter (hovedkontorer), i sterk konkurranse med Oslo og Bærum
- Uavklart situasjon i forhold til lokalisering av nytt sentralsykehus

### **Muligheter**

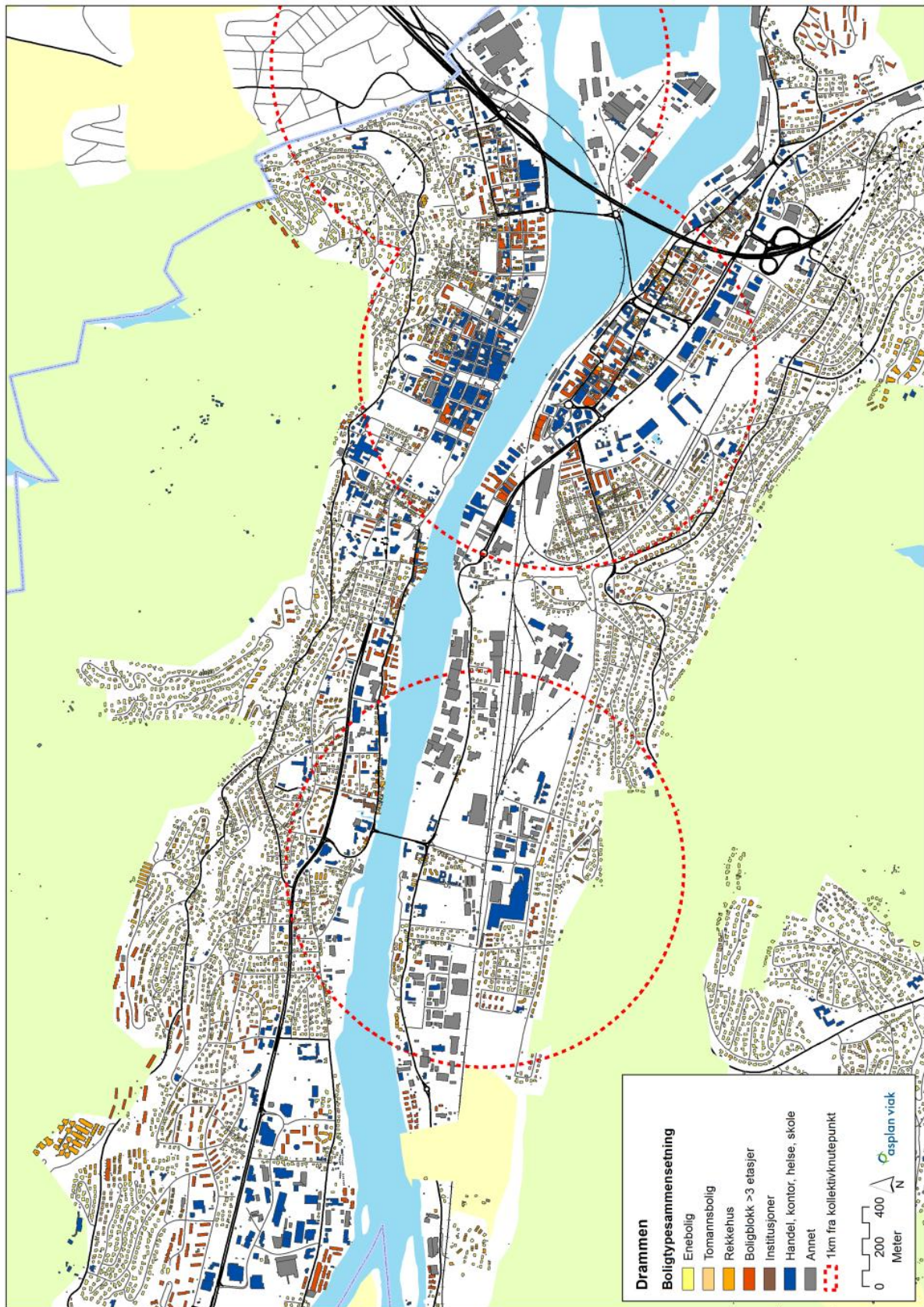
- Samarbeide med nabokommuner i Buskerudbyen om relokalisering av arealkrevende virksomheter
- Bygge videre på sterk identitet, vellykket byfornyelse og positivt omdømme for å tiltrekke seg nye investeringsgrupper og innflyttere
- Store transformasjonsområder sentralt plassert
- Et godt skinnebasert kollektivtilbud tilknyttet Oslo gir mulighet for å tiltrekke seg ressurssterke beboere og attraktive arbeidsplasser, som del i et felles bolig- og arbeidsmarked i Osloregionen
- Sentral lokalisering av nytt sentralsykehus ved en togstasjon kan fungere som en katalysator for en bærekraftig bymessig utvikling
- Bymessig fortetting ved dagens tre togstasjoner kan gi en bærekraftig og konkurransedyktig utvikling
- Transformasjon av lager- og industriområder ved fjorden kan muliggjøre en attraktiv fjordby i tilknytning til Lierstranda.





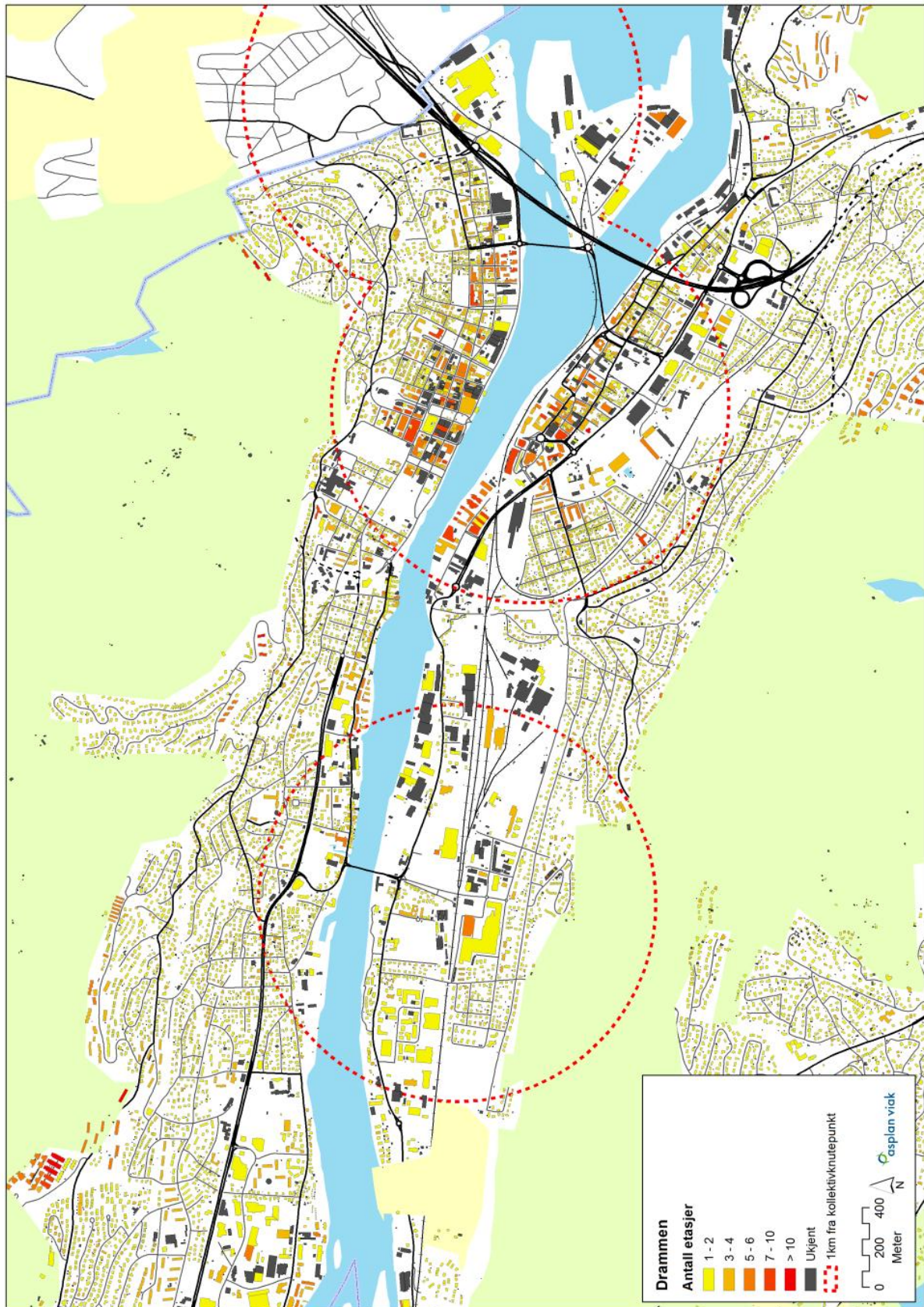
Figur 29. Bruksfunksjon bakkeplan Drammen





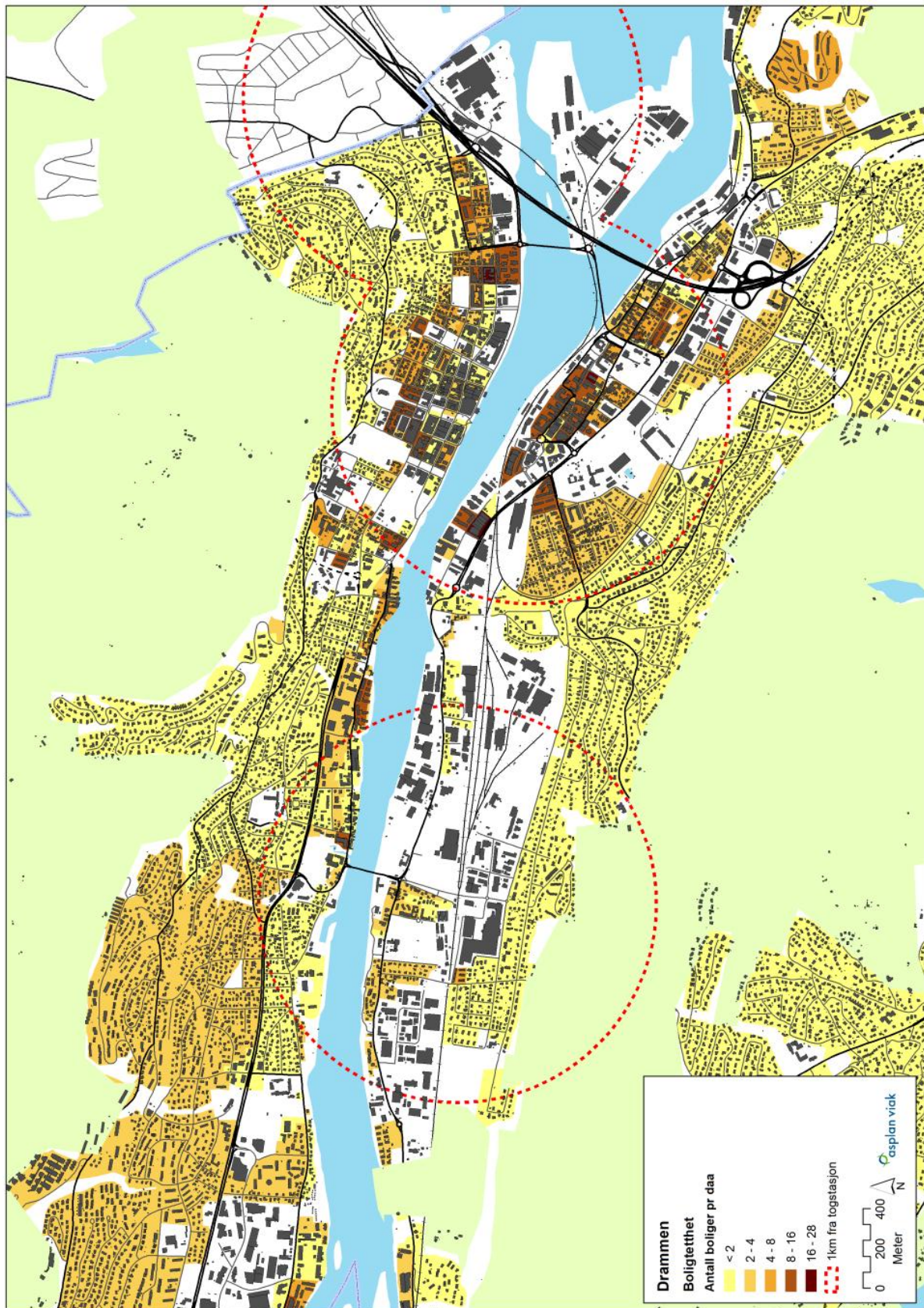
Figur 30. Boligtypefordeling Drammen





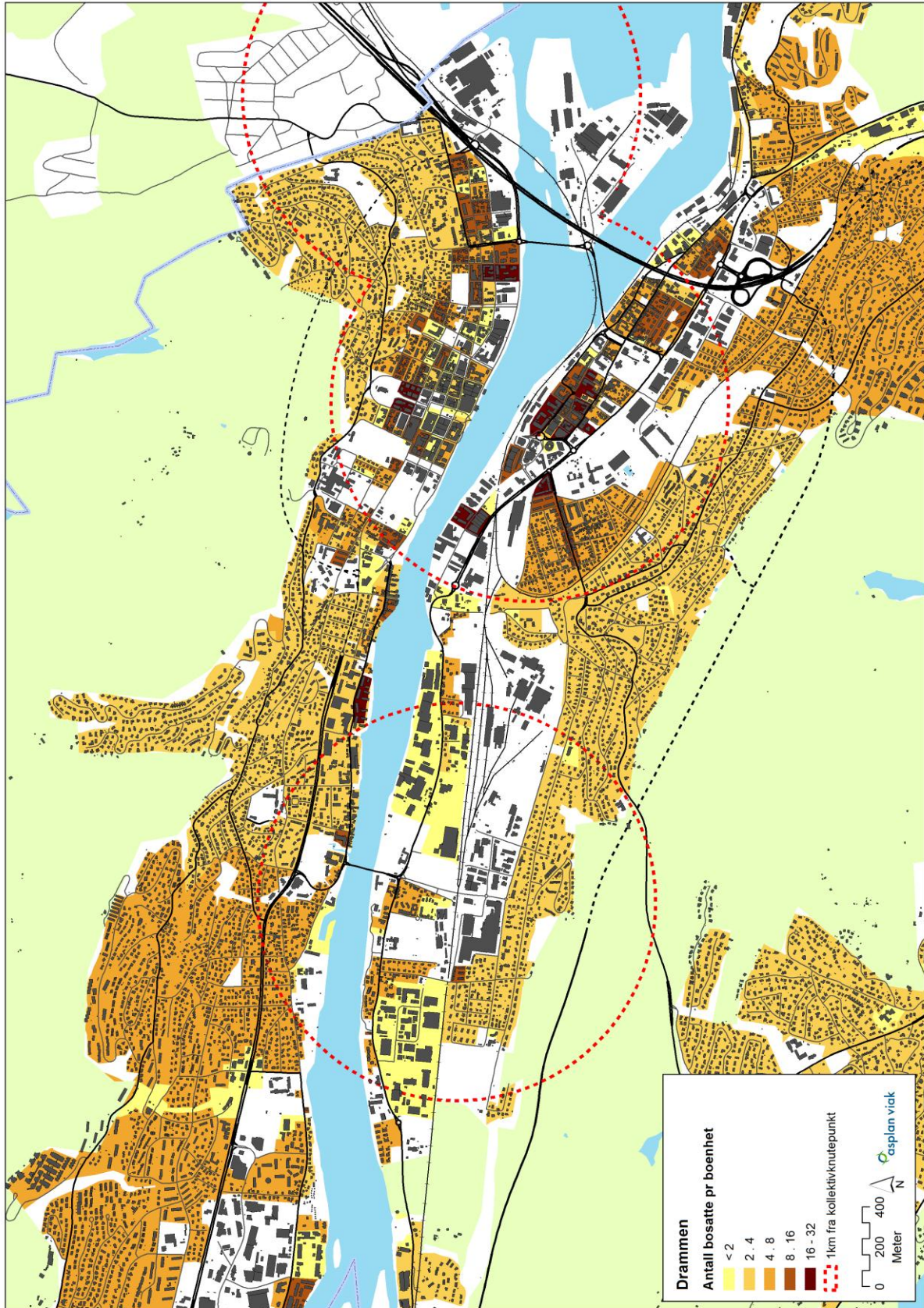
Figur 31. Fordeling antall etasjer Drammen





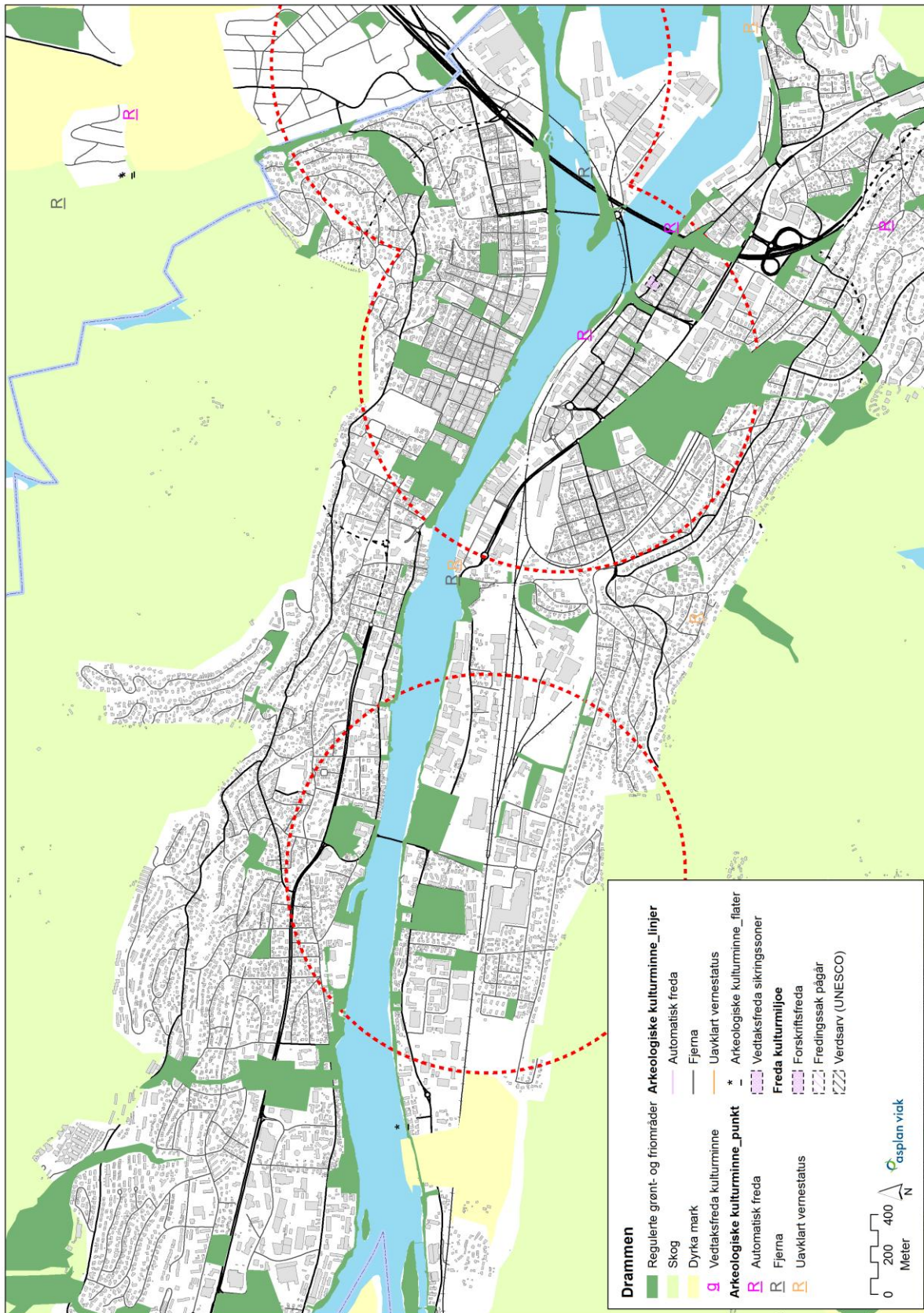
Figur 32. Boligtetthet Drammen





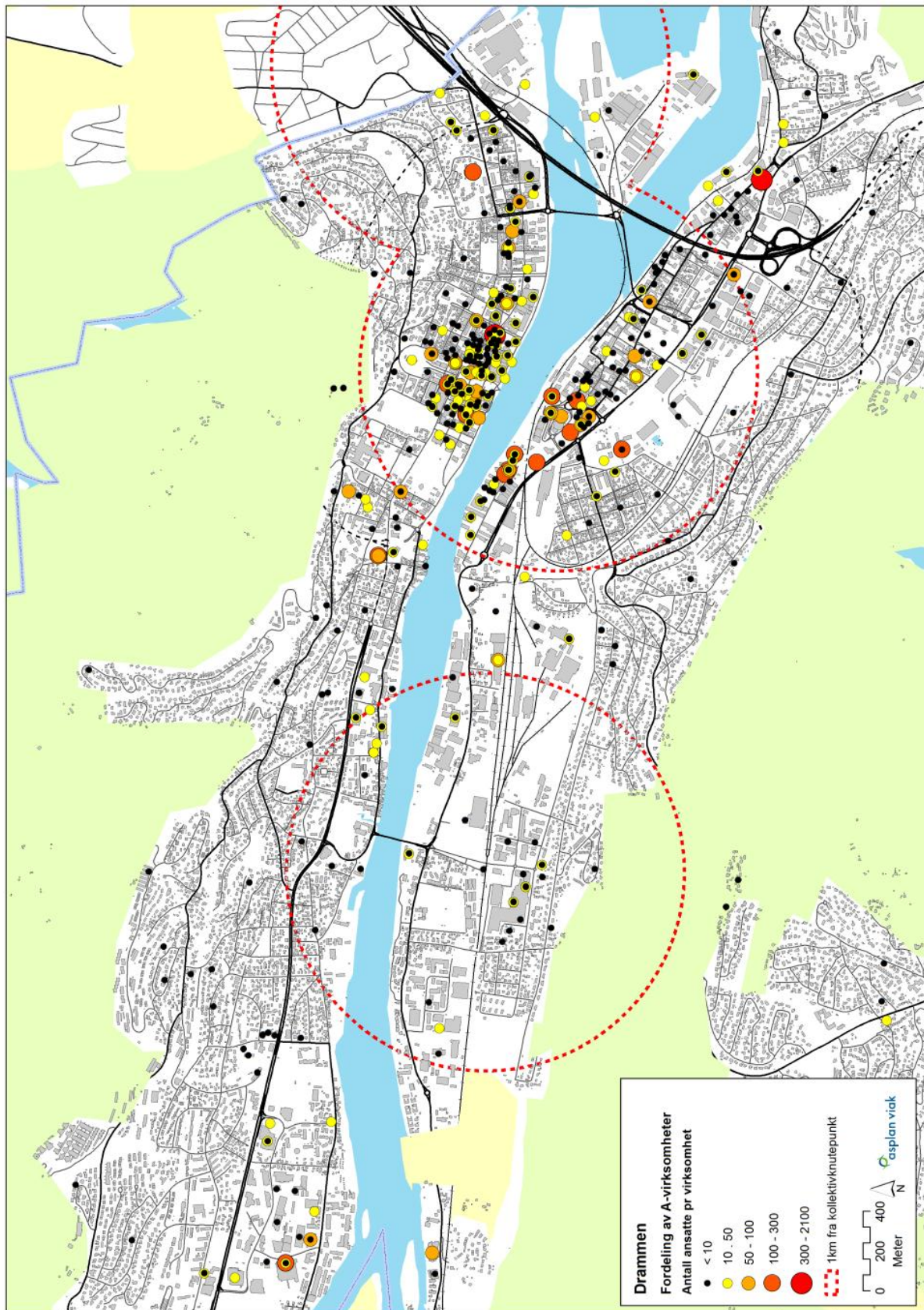
Figur 33. Befolningstetthet Drammen



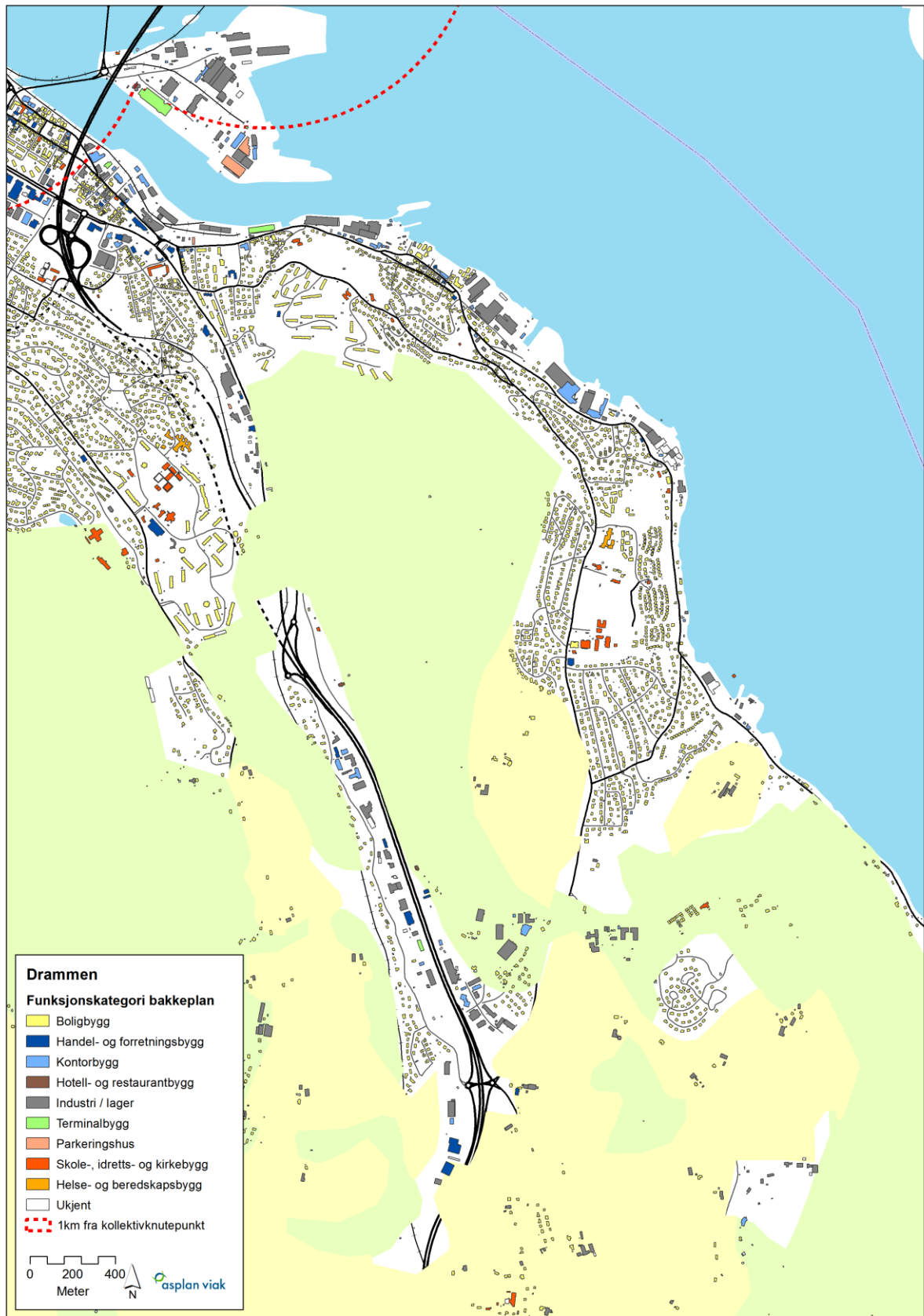


Figur 34. Regulerte grønt- og friområder (fra gjeldende kommuneplan) og kulturminner (kilde Askeladden)





Figur 35. Fordeling av A-virksomheter Drammen (virksomheter med senterfunksjon)



Figur 36. Bruksfunksjon bakkeplan Tangen, Nøstodden og Knive i Drammen



## 7 KONGSBERG

Generelt om struktur:

**Kongsberg sentrum** kan karakteriseres som en relativt liten, kompakt, og todelt bykjerne, med hovedtyngden av handel og annen sentrumsrelatert virksomhet innenfor 1 km fra togstasjonen. Elven deler det nye og gamle sentrum, med lav utnyttelse langs elvebreddene. Vestre elvebredd er preget av trafikk.

Handelssentrum ligger i den nye bykjernen øst for elva, med gangavstand til stasjonen, og gode parkeringsmuligheter.

Generelt er det mye parkeringskapasitet på bakkeplan, både gateparkering, større parkeringsområder, samt i første etasje på nyere bebyggelse.

Deler av sentrum har bevart en gatehusstruktur, selv om bebyggelsen generelt er av nyere dato. Restriktiv bevaringspolitikk i bykjernen har ført til lav utnyttelse på sentrale arealer.

**Raumyr** er et boligområde nord for Kongsberg sentrum, som også inneholder Høgskolen i Buskerud.

**Wennersborg** er et boligområde sør for Kongsberg sentrum, langs jernbanelinjen vest for Teknologiparken. Området har svært lav tetthet.

**Skollenborg** består av et mindre eneboligfelt ca 500m vest for togstasjonen, et tilstøtende næringsområde lengre mot nordvest, og ellers spredt bebyggelse ved stasjonen. Det er svært lav tetthet på både boliger, næring, antall bosatte og antall arbeidsplasser

Sentrumsplanen tilsier en utviklingsretning/transformasjonspotensiale nordover, mens byveksten har vært mot sør, hvor det også er størst konsentrasjon av arbeidsplasser.

Bolig- og befolkningsstruktur:

Kartanalysen viser generelt lav bolig- og befolkningstetthet. Boligstrukturen er i all vesentlig grad basert på eneboliger, med innslag av leilighetsbygg i bykjernen.

Arbeidsplasser:

Arbeidsplasskonsentrasjonen er fordelt på to hovedtyngdepunkt, sentrum med ca 3000 arbeidsplasser og Teknologiparken med over 5000 arbeidsplasser. Teknologiparken ligger ca 2 km fra jernbanestasjonen.

Bebyggelse:

Sentrum har en stor variasjon i skala og høyde, fra enetasjesbebyggelse i små kvartalsstrukturer og langs bygater, til nyere seksetasjesbebyggelse med parkeringssokkel og blandede funksjoner.

Park og elvedrag

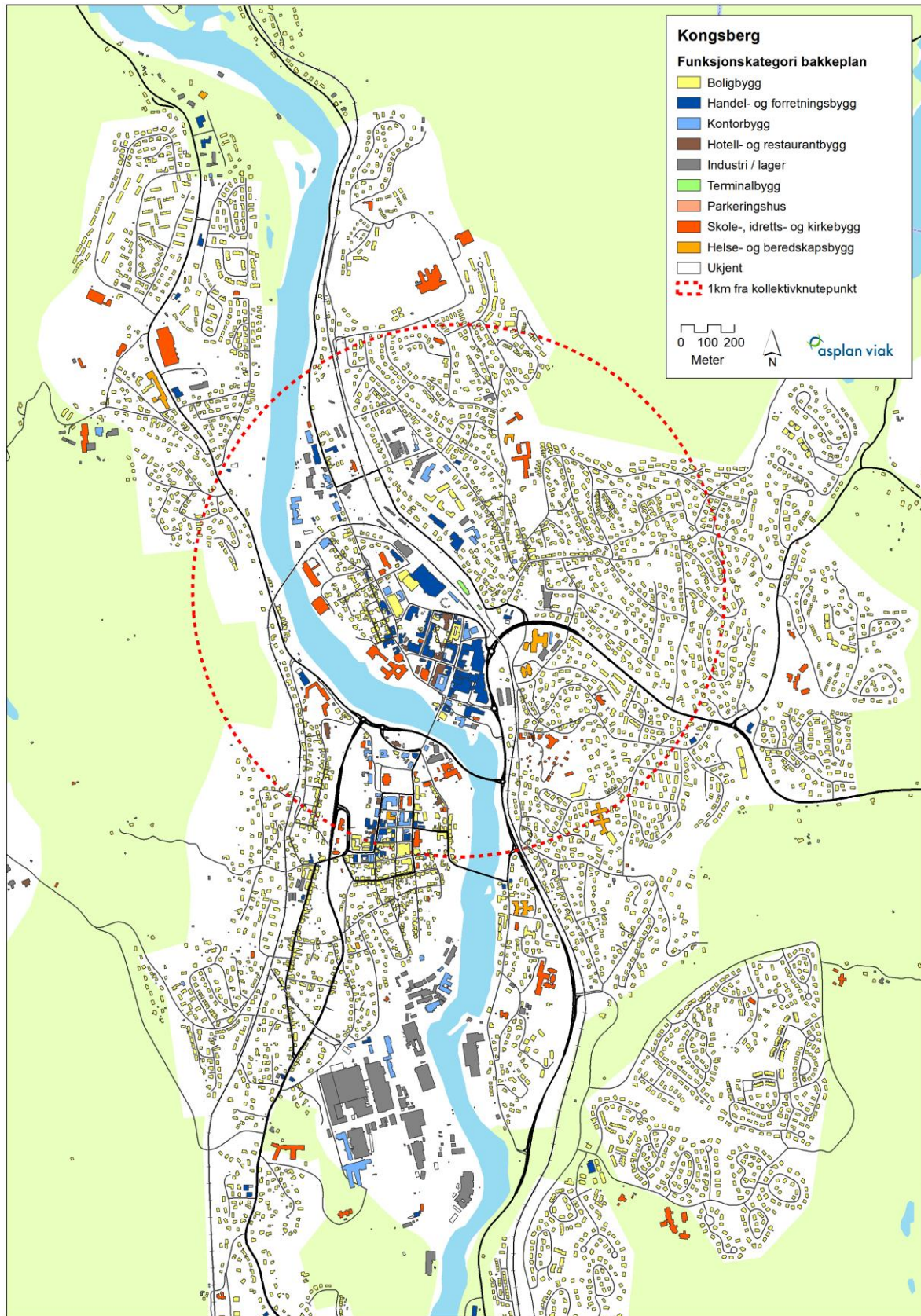
Det er opparbeidet et grønt fri- og rekreasjonsareal langs elvebredden på begge sider. I tillegg til dette er det generøse grønt- og friarealer i den opprinnelige bydelen rundt Kongsberg kirke.

## Utfordringer

- Elva og fossen oppleves som en barriere.
- Attraktive arbeidsplasser og høgscole er plassert utenfor bykjernen
- Selv om det i utgangspunktet er riktig med kjøpesenterbasert handel lokalisert til bysentrum, er det samtidig tilrettelagt for bilbasert handel med generøse parkeringshus, som øker biltrafikk i sentrum og skaper døde fasader på bakkenivå
- Sentrum trenger generelt mer bymessig puls og byliv i primære byrom
- Identiteten som teknologiby er knyttet til et lukket, og delvis avstengt næringsområde utenfor sentrum

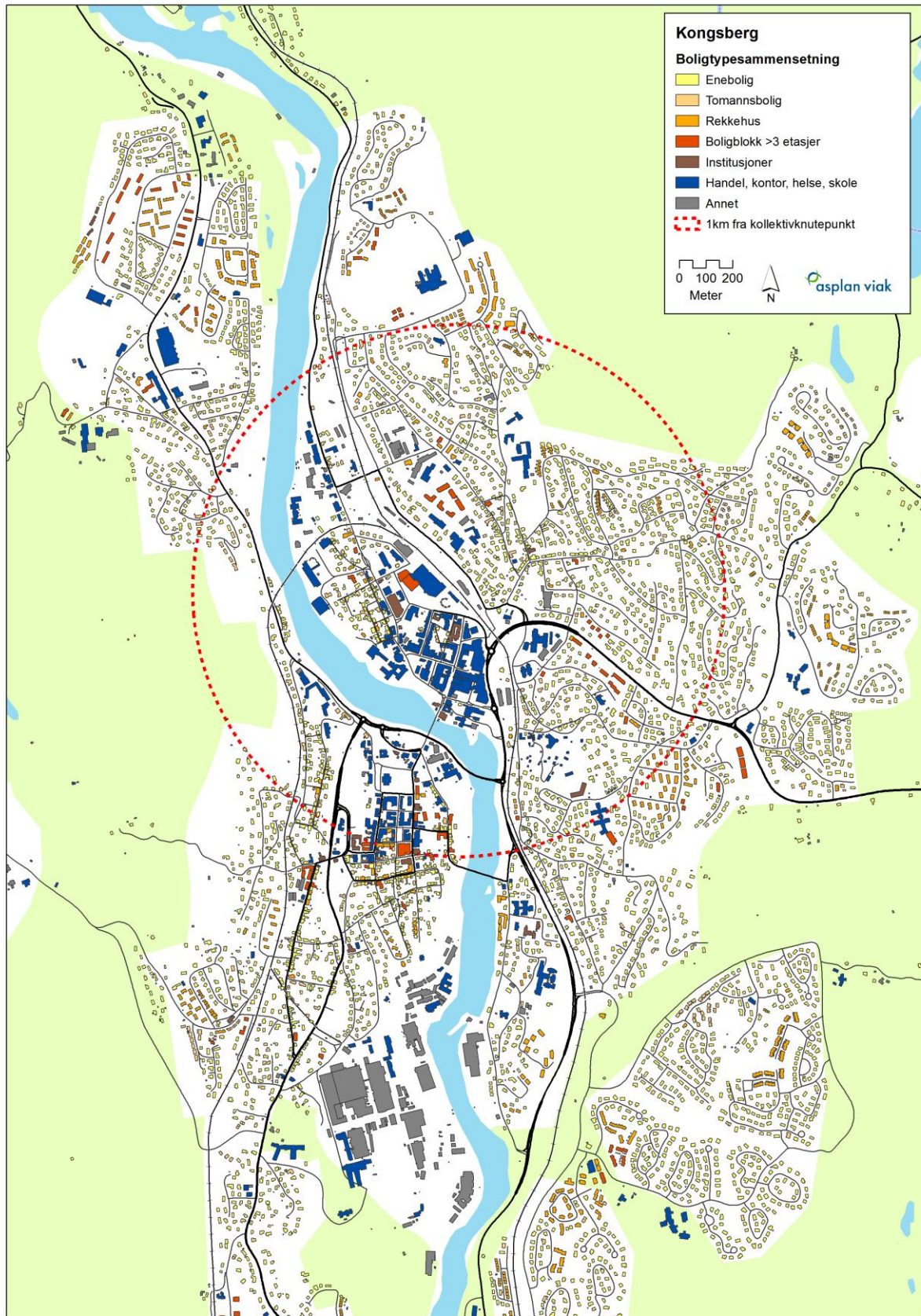
## Muligheter:

- Positiv investeringsvilje i byens kulturliv
- Velutviklet sykkelkultur
- Opparbeidelse av en mer bymessighet, bebyggelse og offentlige rom, langs elvebreddene kan styrke kontakten mellom de to sidene, og trekke inn elva som et attraktivt byelement
- Synliggjøre sin identitet i bykjernen som teknologiby, for eksempel ved etablering av relaterte og komplementerende næringer, høgscole, kultur, osv
- Stort fortetnings- og transformasjonspotensial ved kollektivknutepunktet
- Fremfor å spre nye boligområder nordover og østover på østsiden av elvebredden kan det være et større bymessig fortetningspotensial i å vurdere arealene langs elvebredden i bykjernen, samt å fortette historiske sentrum i retning Wenersborg/Teknologiparken.
- Det kan være interessant å vurdere etablering av en togstasjon med kollektivterminal på vestsiden av Teknologiparken (Sørlandsbanen), fremfor nye stasjoner ved Gomsrud eller Skollenborg øst for elva.



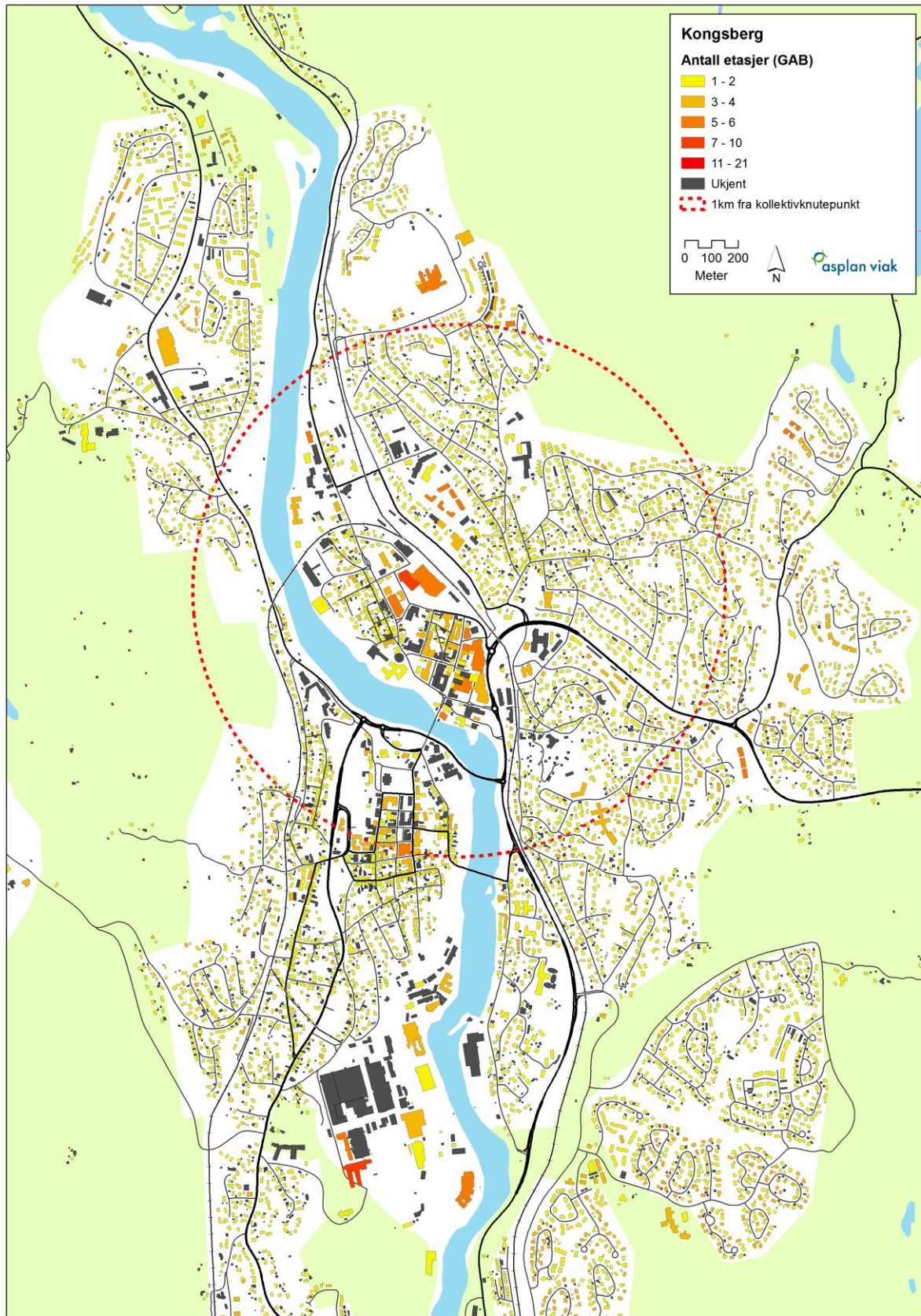
Figur 37. Bruksfunksjon bakkeplan Kongsberg





Figur 38. Boligtypefordeling Kongsberg





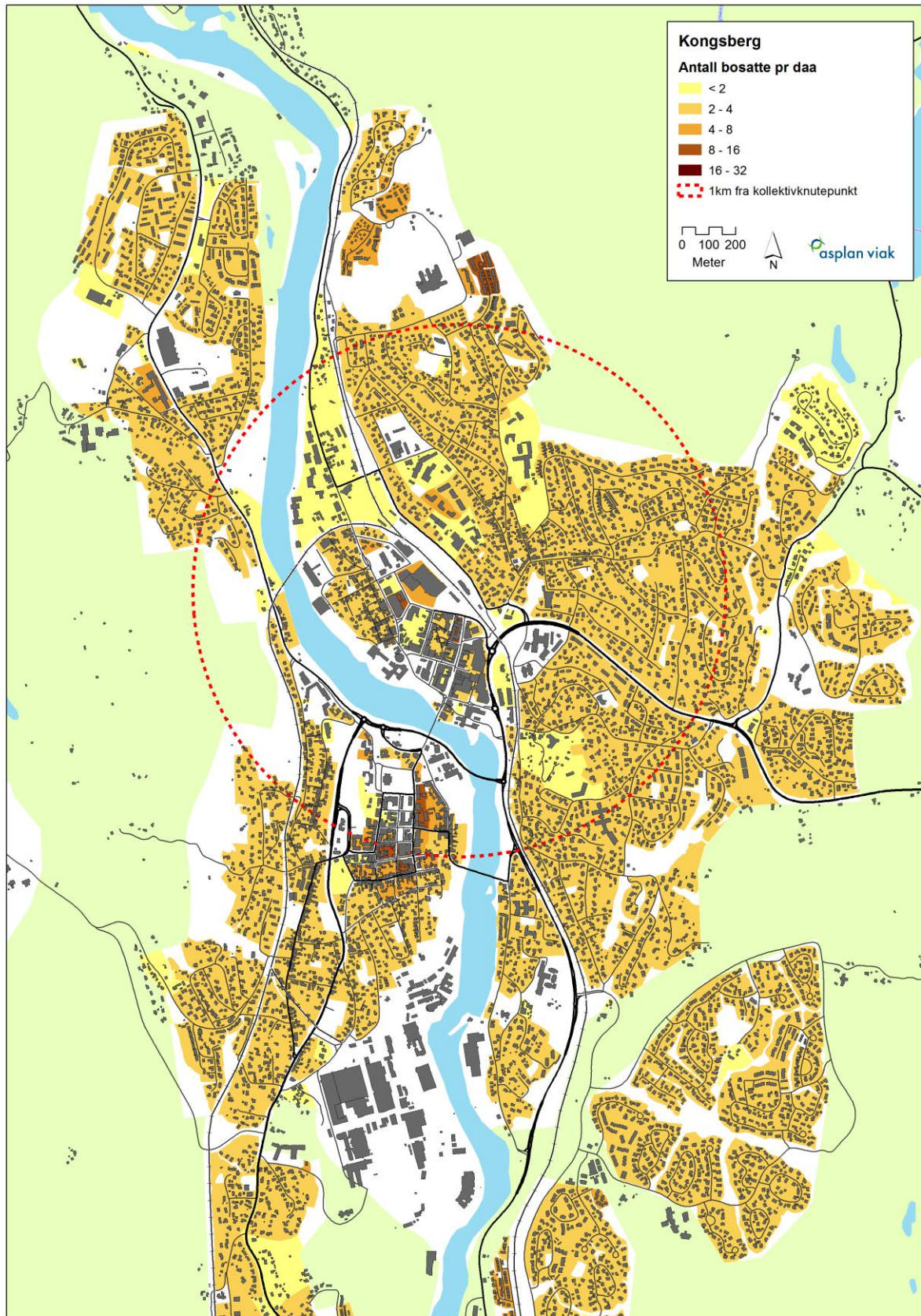
Figur 39. Fordeling antall etasjer Kongsberg





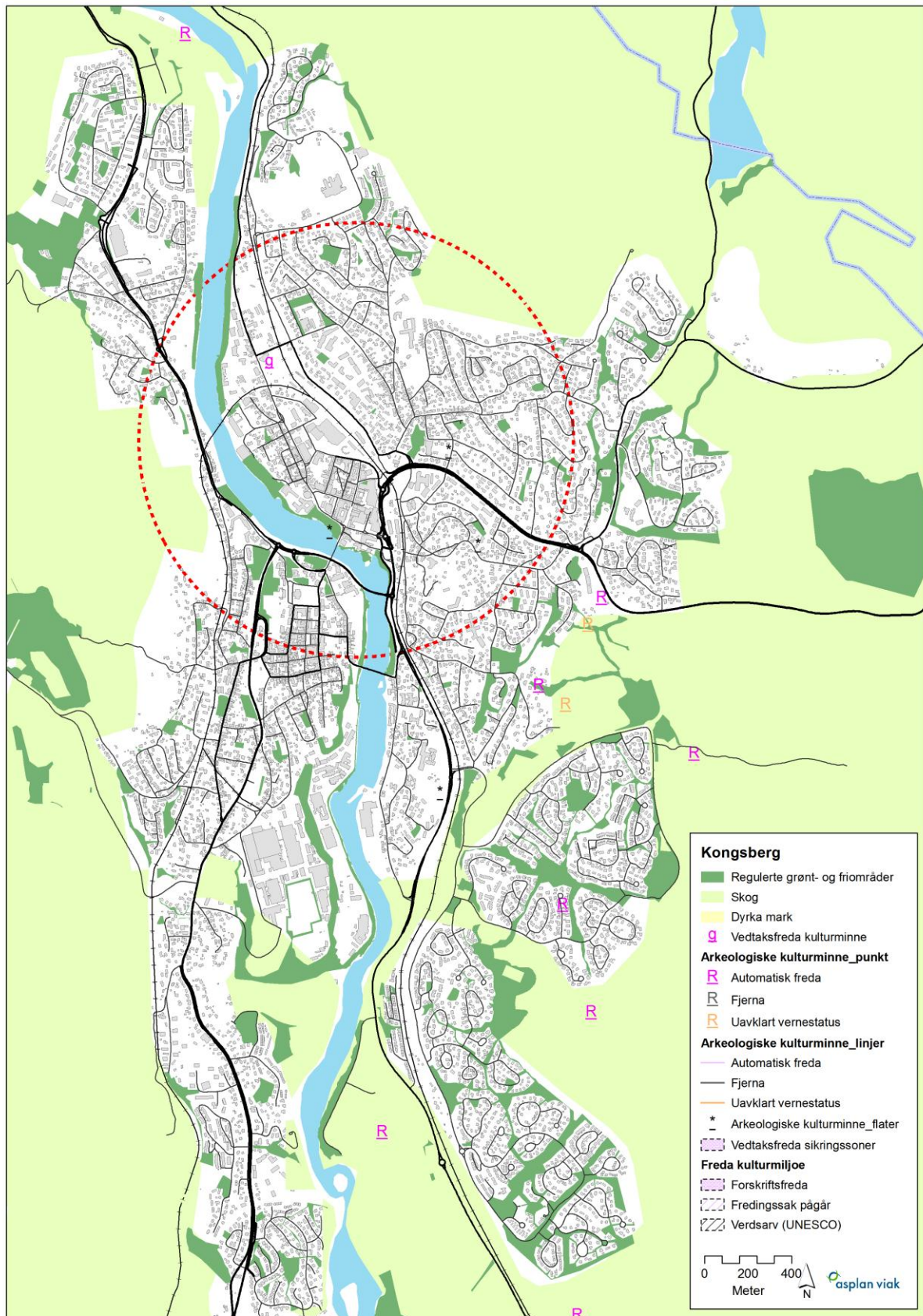
Figur 40. Boligtetthet Kongsberg





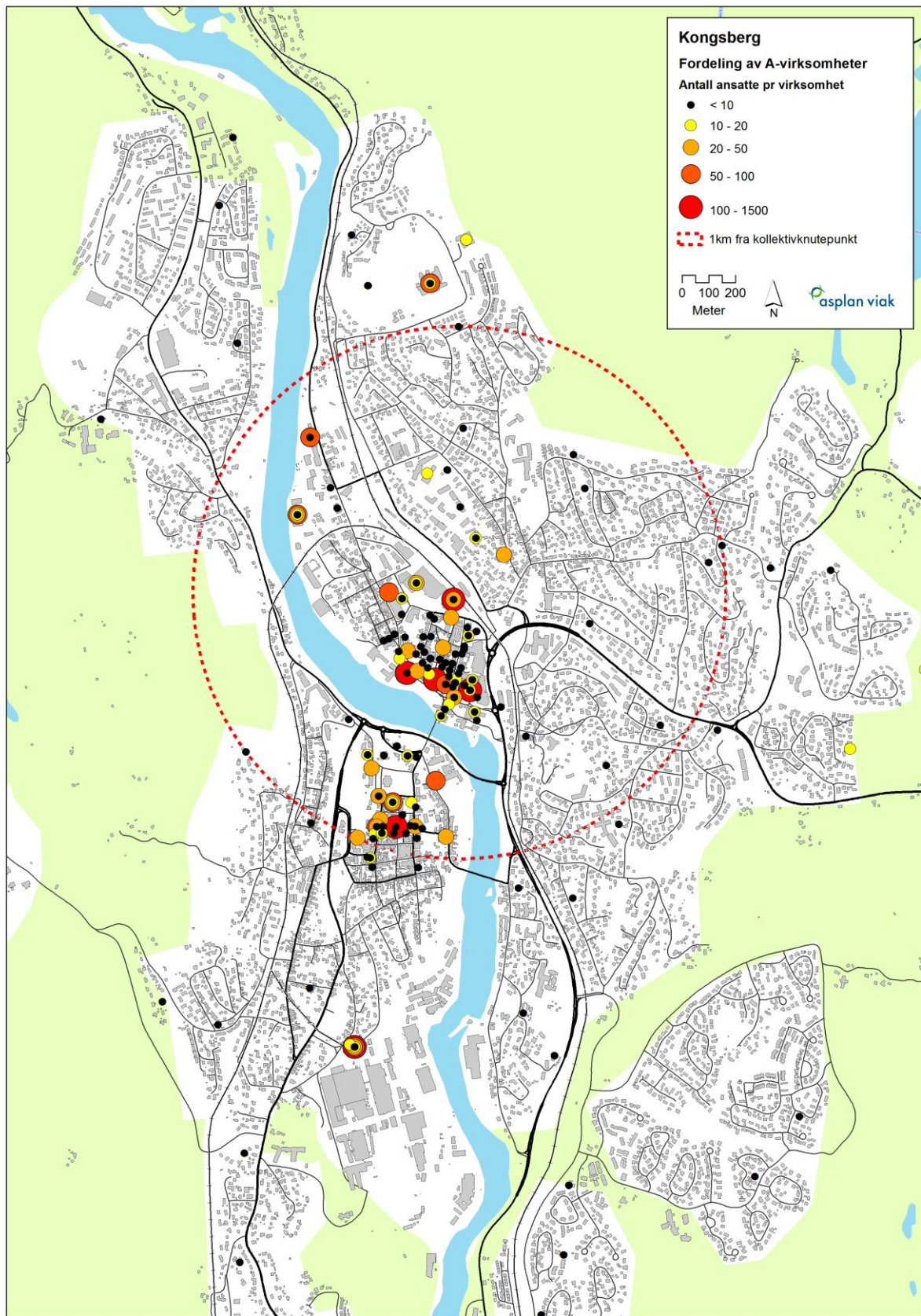
Figur 41. Befolknings tetthet Kongsberg



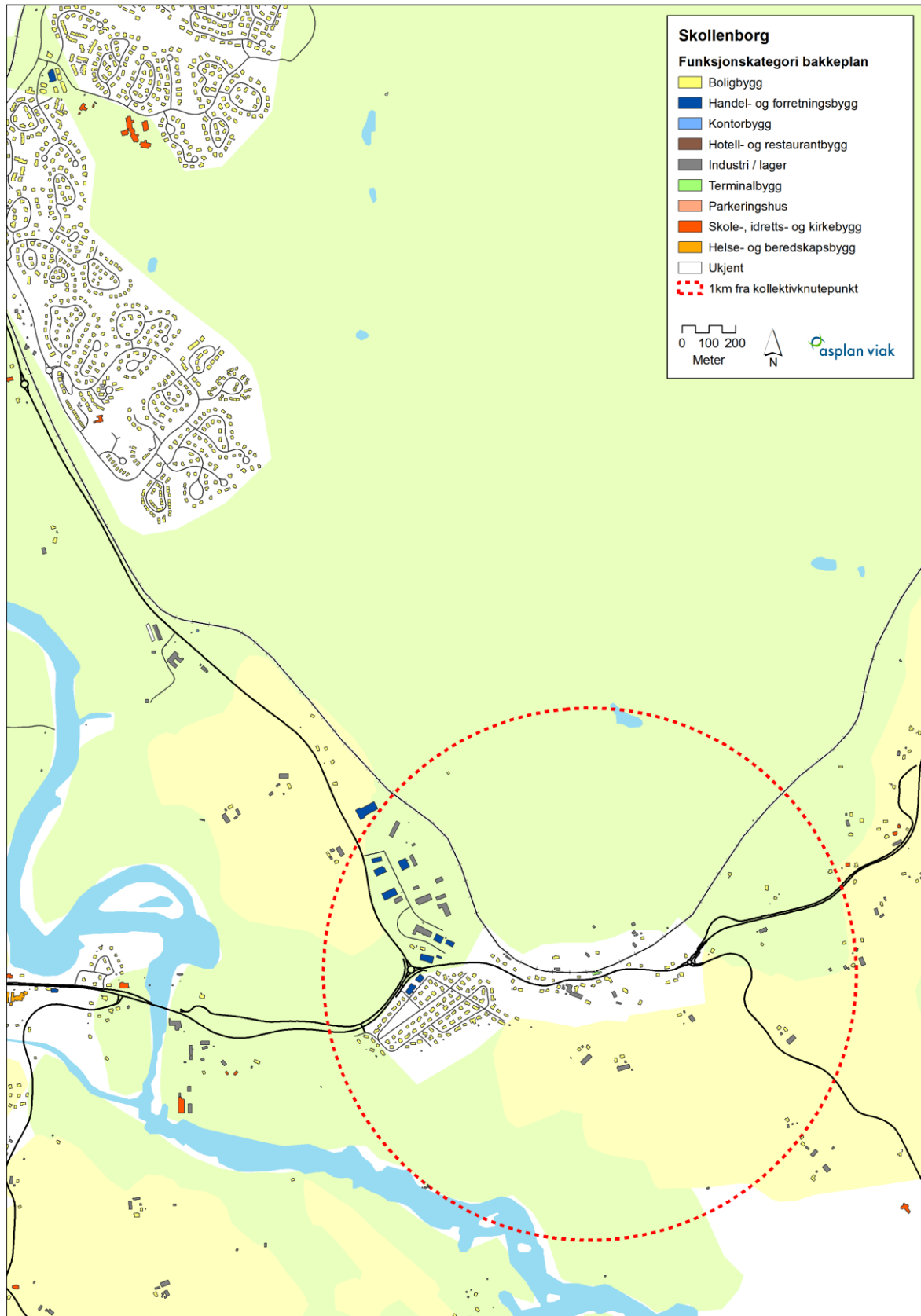


Figur 42. Regulerte grønt- og friområder fra gjeldene kommuneplan, og kulturminner (kilde Askeladden).





Figur 43. Fordeling av A-virksomheter Kongsberg (virksomheter med senterfunksjon)



Figur 44. Bruksfunksjon bakkeplan Skollenborg



## 8 ØVRE EIKER

Generelt om struktur:

**Hokksunds** sentrumsstruktur på vestsiden av elven ble etablert i forbindelse med utbygging av Bergensbanen tidlig på 1900-tallet..

Sentrum har en ca 600m lang hovedgate, som starter ved jernbanestasjonen og strekker seg frem til Vestre Brugate i nord. Hovedtyngden av handelstilbudet i Hokksund sentrum er etablert langs denne i form av småbutikker på bakkeplan. I tillegg er det etablert et bilbasert kjøpesenter ved E134. Den gamle delen av Hokksund ligger på østsiden av elva, med tett boligstruktur og flere opplevelses- og kulturattraksjoner

Med unntak for noen mellomstore leilighetsbygg består bygningsmassen i sentrum for øvrig av eneboliger. Sentrumsområdet har generelt lav utnyttelse, og lavere befolkningstetthet enn omkringliggende boligområder. Det er mye parkeringskapasitet på bakkeplan, både gateparkering, og større parkeringsområder både i sentrum og ved stasjonen. Private eneboliger hindrer bymessig kontakt med elva. Vest for jernbanen er det store transformasjonsområder i umiddelbar nærhet til stasjonen, men i påvente av KVVU for godshåndtering i Drammensområdet er fremtidig arealbruk uavklart. Hokksund fikk bystatus i 2001.

**Vestfossen** er en tidligere industribygd revitalisert som kunst- og kultursenter, og er i dag det tettstedet i kommunen med størst vekst. Sentrum av området er preget av eldre industrilokaler omgjort til gallerier og atelierer, noen gatehus, og tilliggende spredt eneboligbebyggelse. Området har et variert utvalg av cafeer og småbutikker. Vestfossen har en flott kvartalsstruktur med innslag av noen fine «bygårder» i Storgaten, som er opp mot 3 etasjer. Boligområdene rundt har generelt lav utnyttelse.

**Darbu** består av et mindre område med spredt boligbebyggelse i felt. Området har svært lav tetthet på både boliger, næring, antall bosatte og antall arbeidsplasser. Bosatte henvender seg i stor grad til Kongsberg.

Øvre Eiker har over lengre tid hatt større vekst enn planlagt, men har fortsatt ledige tomter i alle tettsteder. Kommunen har jobbet systematisk med stedsutvikling av sine fem tettsteder gjennom mange år. Kommuneplanen legger opp til størst vekst i Hokksund og Vestfossen, samt stedsutvikling på Darbu.

Bolig- og befolkningsstruktur:

Kartanalysen viser generelt lav bolig- og befolkningstetthet i alle aktuelle tettsteder. Boligstrukturen er i all vesentlig grad basert på eneboliger, med innslag av leilighetsbygg i Hokksund sentrum.

Arbeidsplasser:

Hokksund sentrum er den største arbeidsplasskonsentrasjonen i kommunen, med i underkant av 2000 arbeidsplasser i gangavstand fra stasjonen.

### Bebyggelse:

Med unntak for tre- og fireetasjes bygninger i langs hovedgatene i sentrumssonene i Hokksund og Vestfossen består de aktuelle tettsteder i all hovedsak av en- til toetasjes boligbebyggelse.

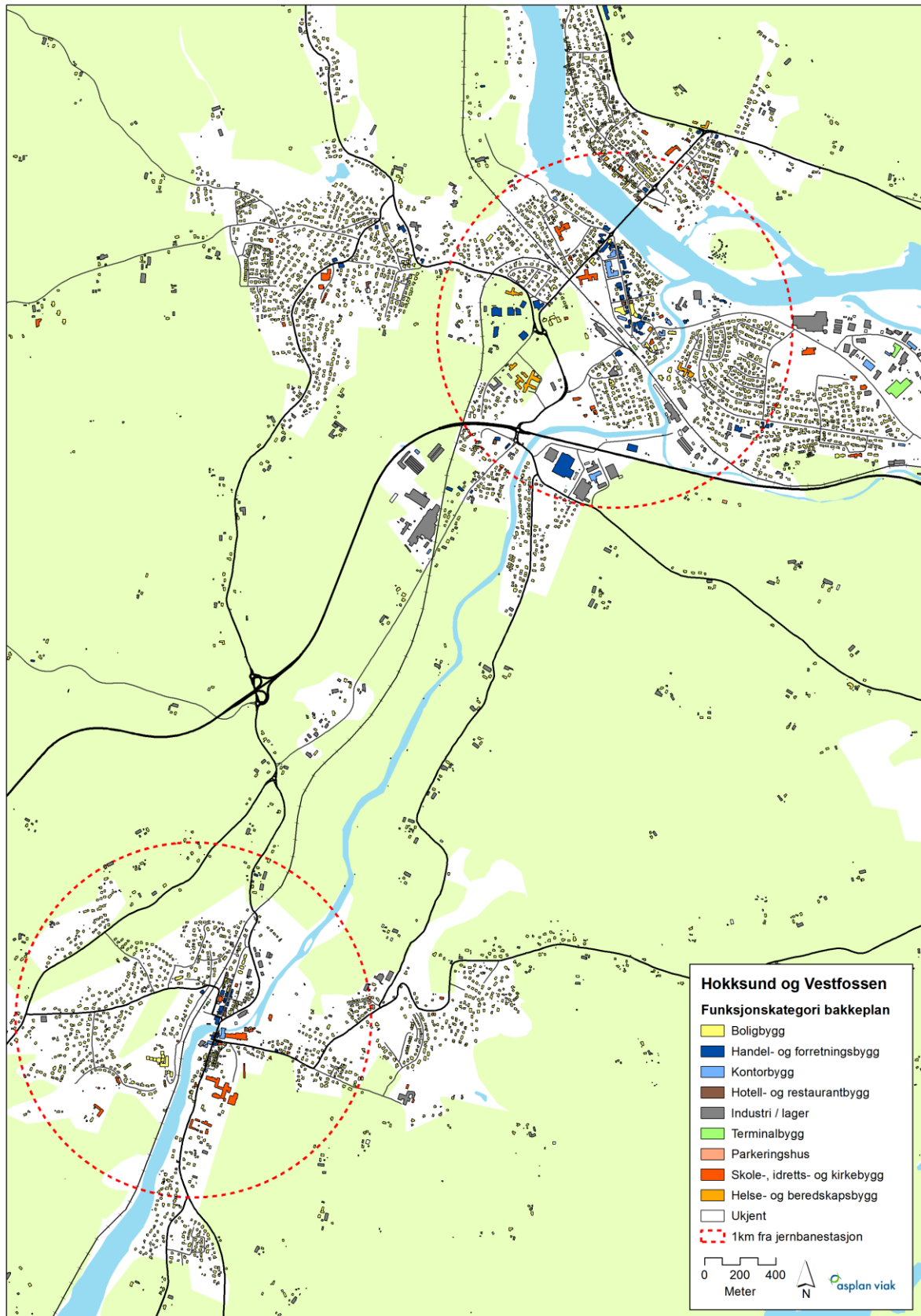
### Utfordringer:

- Hokksund mangler bymessig kontakt med elven
- Hokksund preges av store ubebygde områder og ufullstendig byvev, dette er spesielt tydelig ved togstasjonen:
- Hokksund har en tydelig hovedgate, men mangler sidegater med dynamikk
- Hokksund trenger generelt mer bymessig puls og byliv i primære byrom
- Hokksund bør tydeliggjøre sin stedsidentitet som sentrum med særtrekk.
- Mangler et konkurransedyktig lokalt kollektivtilbud på tvers av det regionale, som bindeledd mellom boligområdene og bysentrum/kollektivterminal
- Lav egendekning av arbeidsplasser, mye utpendling
- Vestfossens sterke identitet og utvikling kan være en utfordring for Hokksund på bymessige kvaliteter og attraktivitet, men er også en mulighet for Vestfossen

### Muligheter:

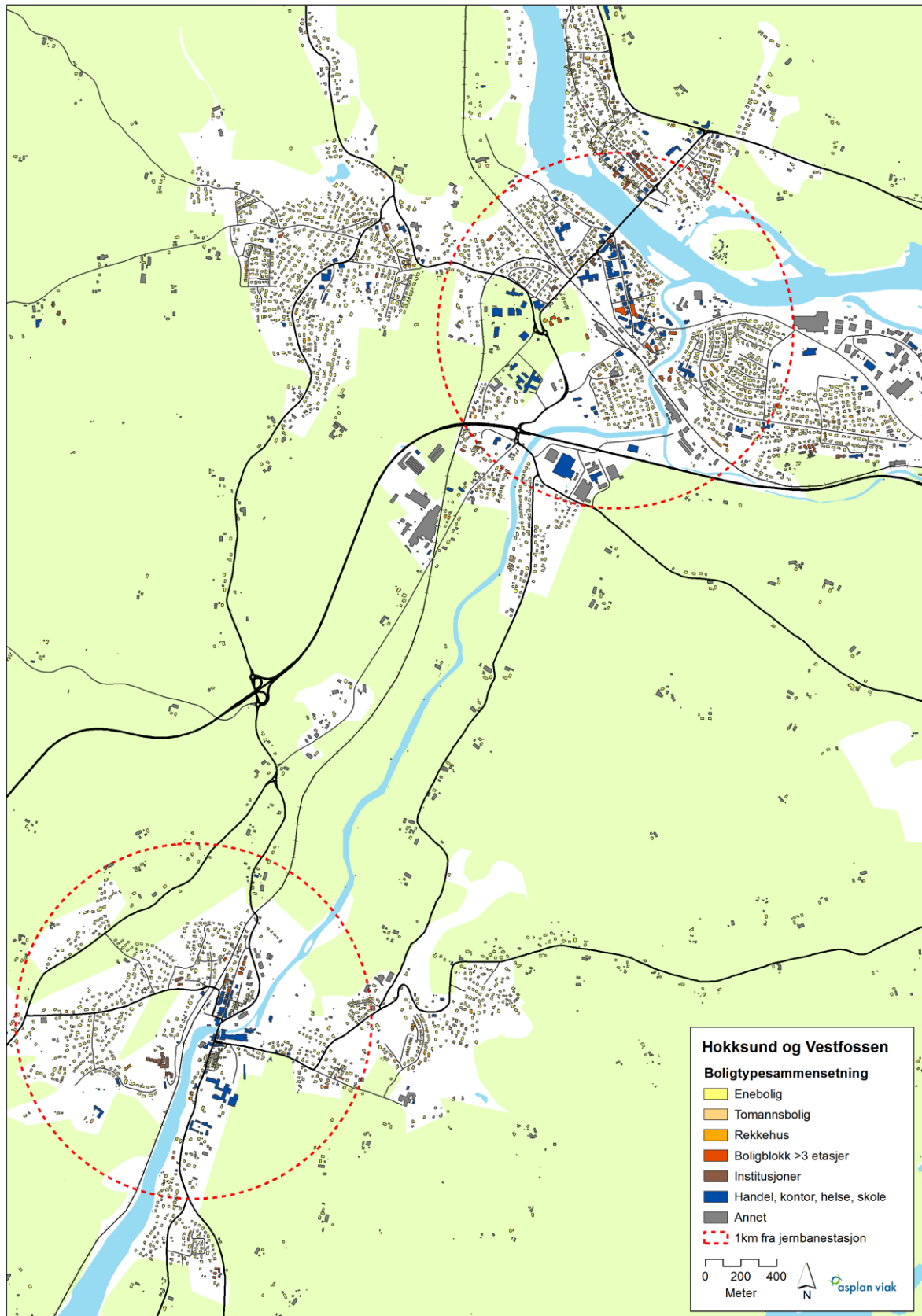
- Godt utgangspunkt for bærekraftig utvikling av sentrum
- Stort potensial for en bymessig tilknytning til Drammenselva, da hovedtyngden av større infrastruktur er trukket vest for bykjernen
- Hokksund har mulighet for å styrke en særegen identitet som «laksefiskeby» av nasjonal interesse, som skulle kunne føre til attraktiv turisme med tilhørende hotell og lakseservering i sentrum
- Tydelig avgrensning av bykjerne, med Drammenselva i nord, Vestfosselva i øst, kirkegårdsparken i sør og Vestre brugata i vest, som gir et godt utgangspunkt for fremtidig fortetting og transformasjon
- Relativt store transformasjonsarealer og ledige tomter i gangavstand fra Hokksund togstasjon åpner for stor bredde av nye bymessige etableringer og kvaliteter
- Ved høyere utnyttelsesgrad og forbedret adkomst til togstasjonen kan Darbu og Vestfossen utvikles som attraktive lokale tettsteder som avlastning for Hokksund og Kongsberg

Mange av butikkene i Eiker senter er ikke kommet med i kartet som viser fordeling av A-virksomheter i Hokksund grunnet manglende adresse i databasen som brukt i kartleggingen. Det jobber opp mot 100 personer på Eiker senter.

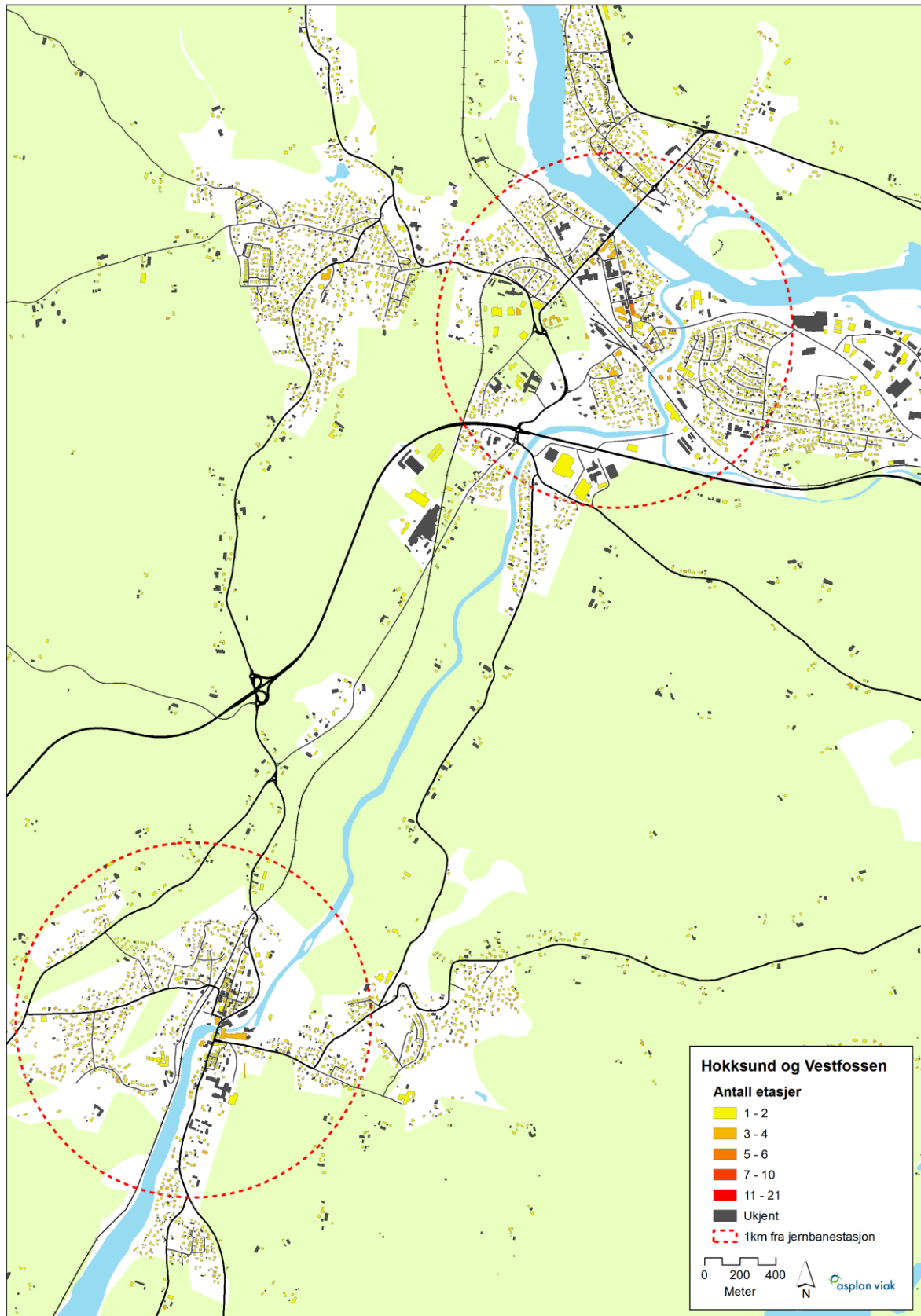


Figur 45. Bruksfunksjon bakkeplan Hokksund og Vestfossen

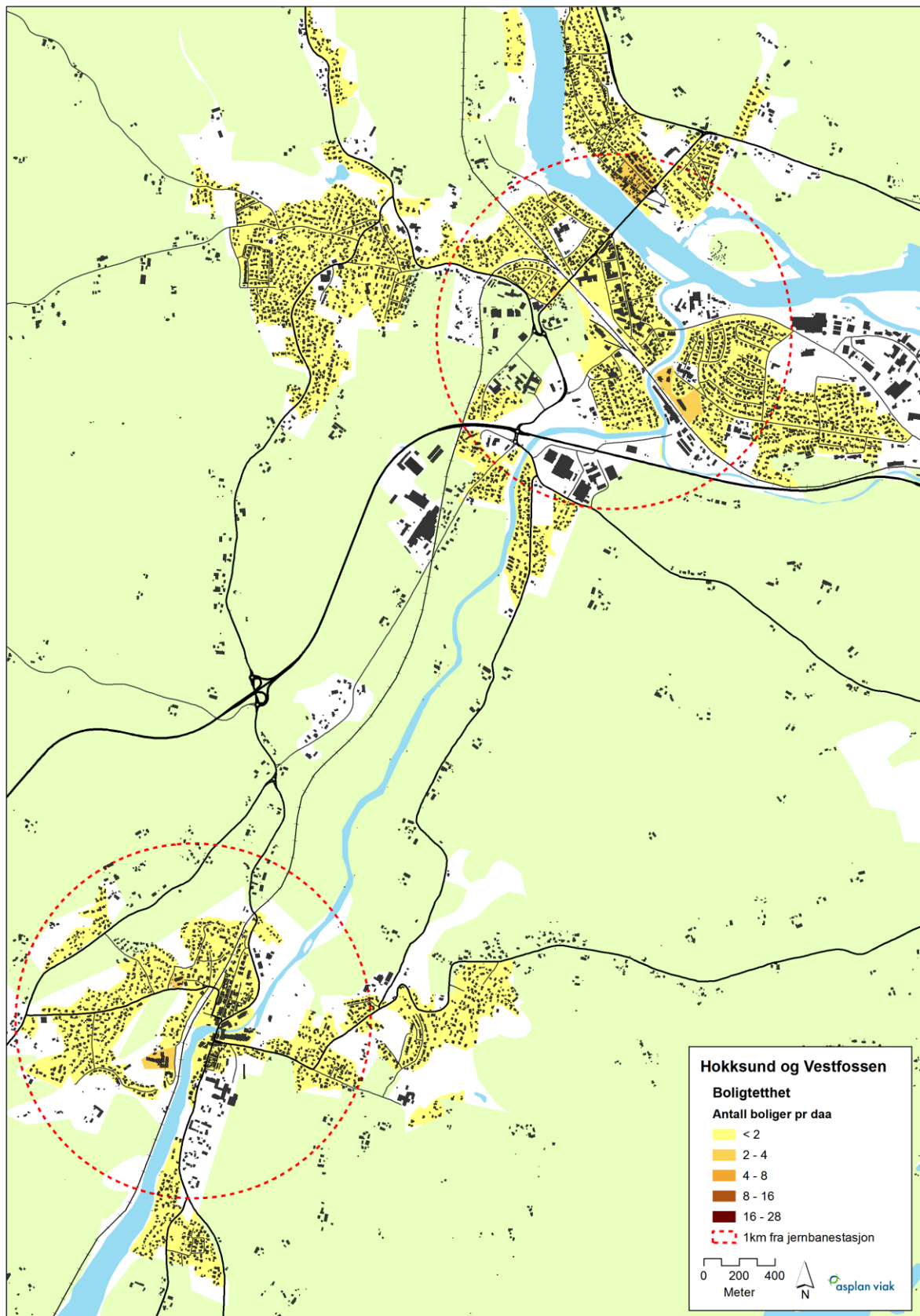




Figur 46. Boligtypefordeling Hokksund og Vestfossen

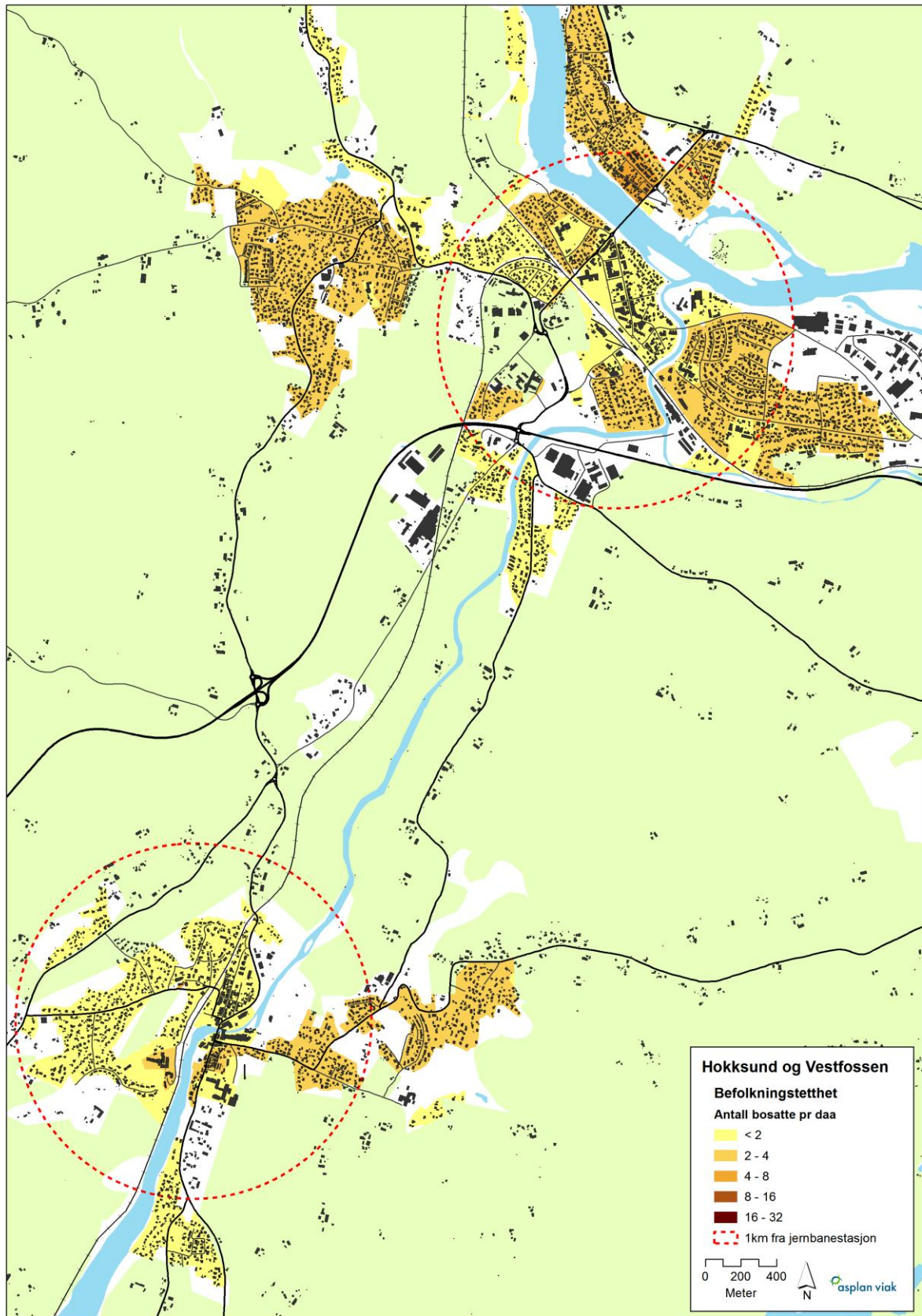


Figur 47. Fordeling antall etasjer Hokksund og Vestfossen

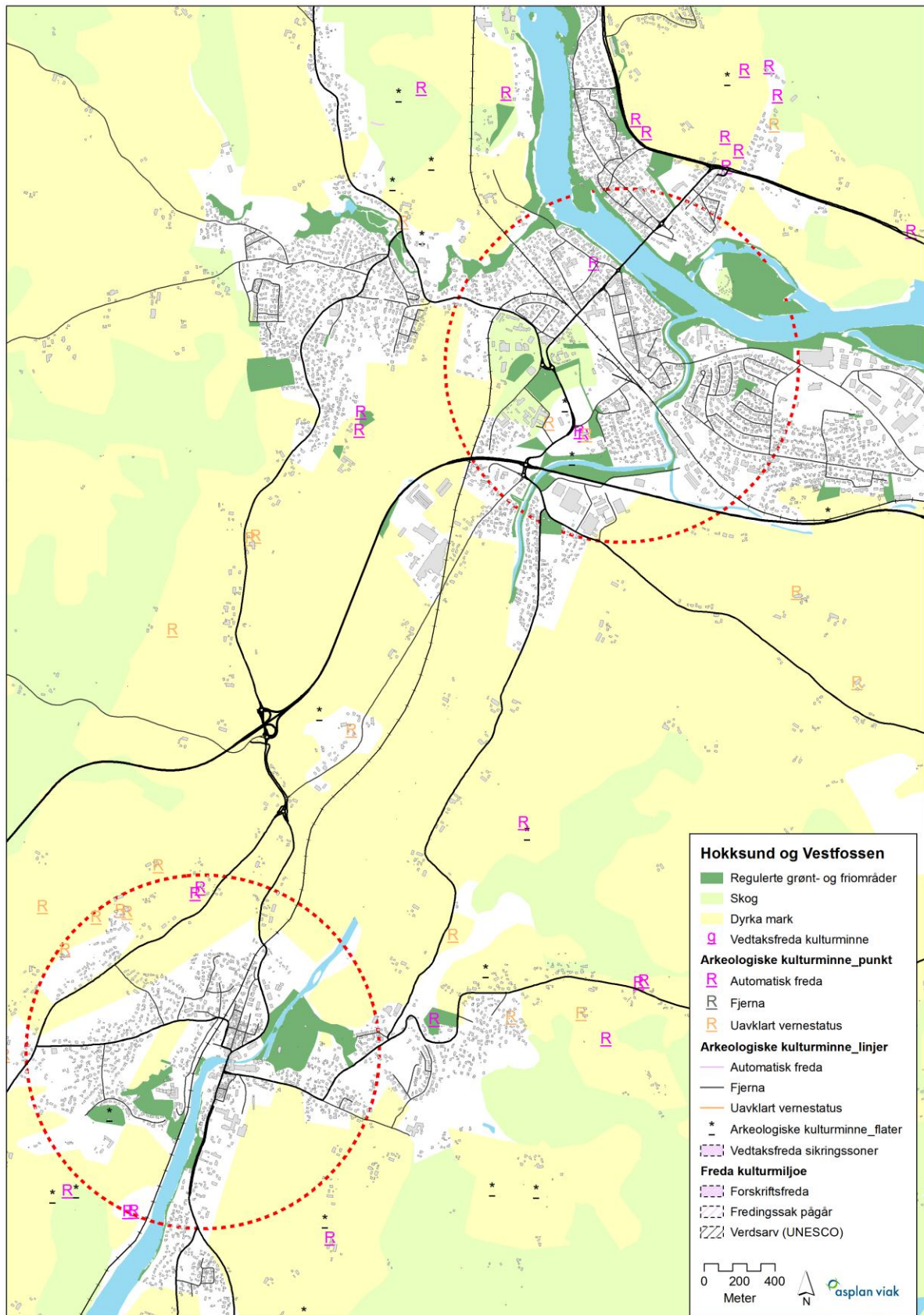


Figur 48. Boligtetthet Hokksund og Vestfossen



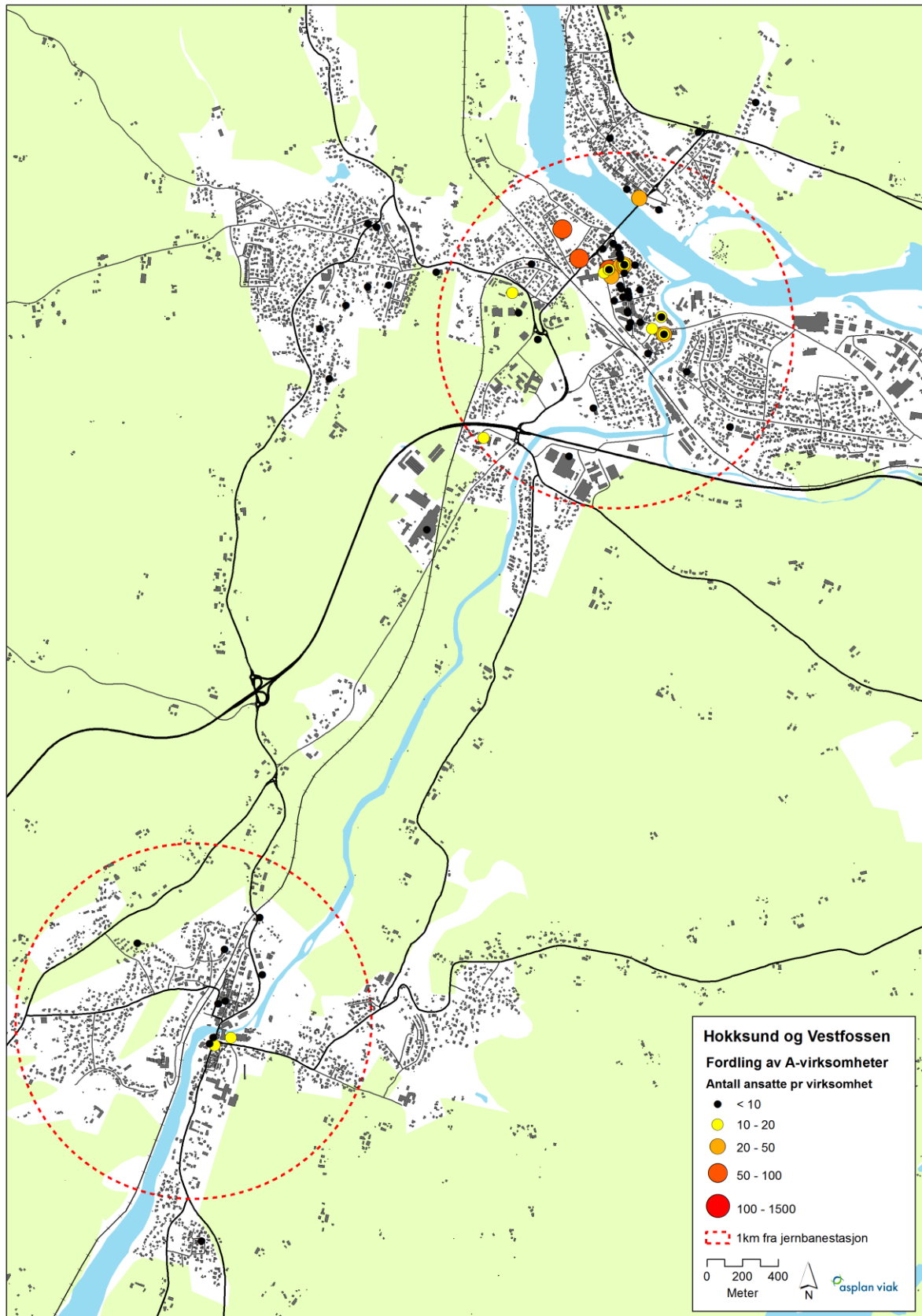


Figur 49. Befolningstetthet Hokksund og Vestfossen



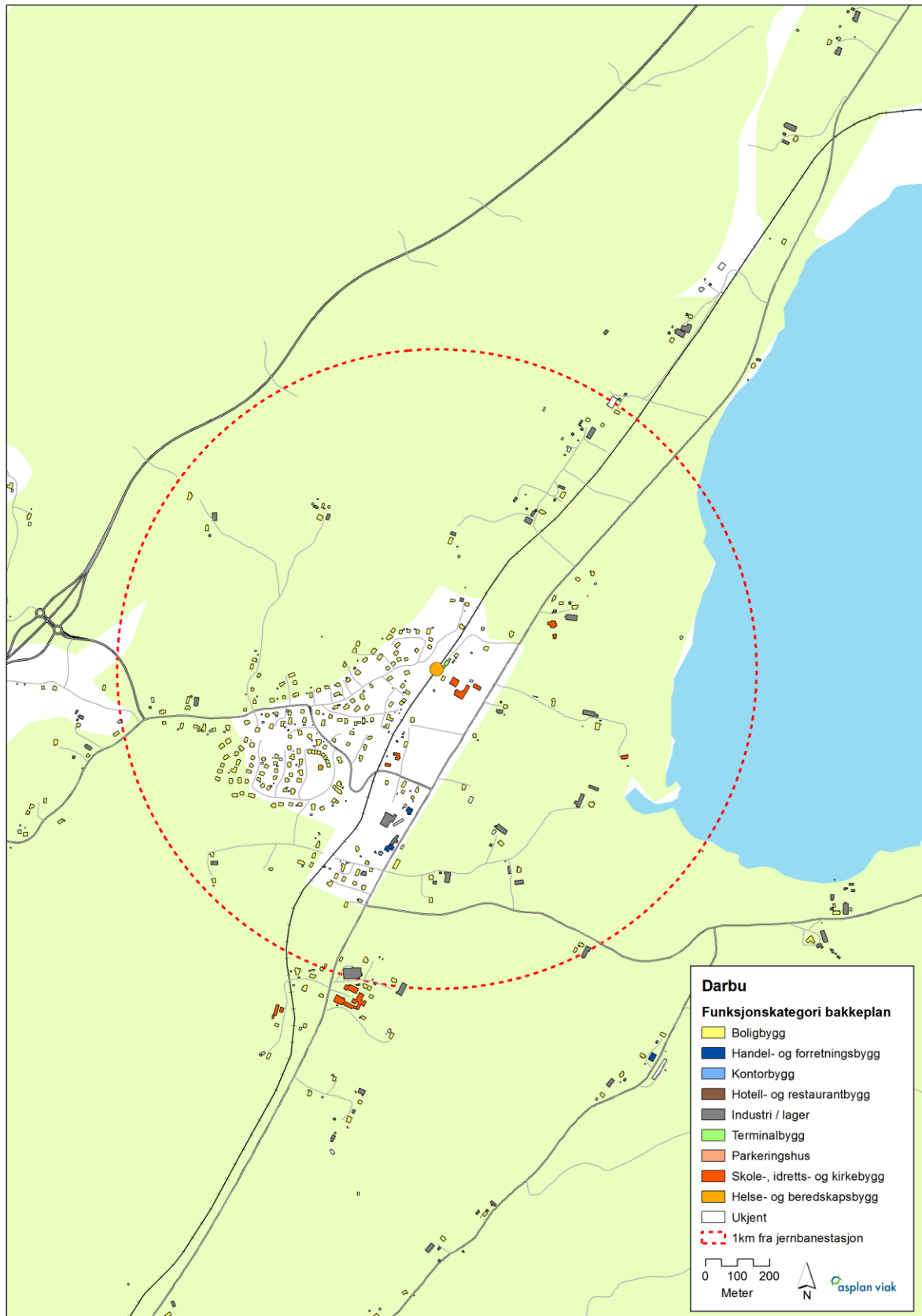
Figur 50. Regulerte grønt- og friområder fra gjeldene kommuneplan, og kulturminner (kilde Askeladden)





Figur 51. Fordeling av A-virksomheter Hokksund og Vestfossen (virksomheter med senterfunksjon)





Figur 52. Bruksfunksjon bakkeplan Darbu

## 9 NEDRE EIKER

Generelt om struktur:

**Mjøndalens sentrumskvadratur** ble anlagt i forbindelse med utbygging av Bergensbanen på tidlig 1900-tallet. Sentrumskjernen dekker et område på ca 400x400 meter, med jernbanestasjon og bussterminal plassert i ytterkant. Hovedtyngden av handel er lokalisert til Arbeidergata, hovedveien gjennom sentrum. Bygningsmassen for øvrig består i stor grad av boligbygg, i form av eneboliger og noen leilighetsbygg med inntil seks etasjer. Sentrumsområdet har generelt lav bebyggelseshøyde og utnyttelse, med få arbeidsplasser. Det er mye parkeringskapasitet på bakkeplan, både gateparkering, og større parkeringsområder ved kollektivknutepunktet. I dag hindrer både jernbanen og E134 kontakt mot Drammenselva, og elvebredden er preget av trafikk. Mjøndalen har ikke bystatus.

**Krokstadelva** er etablert som et område for kjøpsenterbasert handel på nordsiden av elvebredden, drøyt 1,5 km i gangavstand fra togstasjonen. Krokstadelva har stor parkeringskapasitet, og preges av større asfalterte arealer. Det mangler generell tilrettelegging for gående og syklende internt i området. Området har lav utnyttelse, og hovedtyngden av arbeidsplassene er knyttet til handel. En kombinasjon av infrastruktur og industri- og lagervirksomhet hindrer direkte kontakt med elva for store deler av området. Kommunen har planer for en stor videreutvikling av Krokstadelva, med både utvidelse av eksisterende handelstilbud, boligbygging, samt kino og badeland.

**Steinberg** består primært av eneboliger i felt, med noe innslag av rekkehus. Ved kommunegrensen til Øvre Eiker ligger et større næringsområde. Ved stasjonen ligger to mindre næringsområder med lav utnyttelse. Det er svært lav tetthet på både boliger, næring, antall bosatte og antall arbeidsplasser.

**Solbergelva** er et boligområde i åssiden på grensen mot Drammen, og har sitt utgangspunkt i Solberg Spinneri som i dag fungerer både som næringsområde og arena for kulturaktiviteter. Solbergelva består i hovedsak av eneboliger og rekkehus i felt, med noe innslag av blokkbebyggelse. Området har generelt lav tetthet. Arbeidsplassene er fordelt på to områder; Spinneriet og langs Teglverksveien ned mot elva. Bosatte på Solbergelva henvender seg i stor grad til Drammen.

Nedre Eiker opererer med «den urbane trekant» mellom Mjøndalen, Krokstadelva og Solbergelva for fremtidig utvikling. Utbyggingsaktivitet og etterspørsel er foreløpig størst i Mjøndalen sentrum og på Krokstadelva.

Bolig- og befolkningsstruktur:

Kartanalysen viser generelt lav bolig- og befolkningstetthet i alle aktuelle tettsteder. Boligstrukturen er i all vesentlig grad basert på eneboliger, med innslag av leiligheter og blokkbebyggelse i Mjøndalen og på Solbergelva.

Arbeidsplasser:

Det er ikke en samlet større arbeidsplasskonsentrasjon i kommunen, men arbeidsplassene er generelt fordelt på tre hovedtyngdepunkt; Mjøndalen med ca 1100 arbeidsplasser, hvorav 600 er i sentrum, Krokstadelva med ca 800 og Mjøndalen industriområde med i underkant av 450. Kun Mjøndalen sentrum er i gangavstand fra en togstasjon.

### Bebyggelse:

Med unntak for enkelte fem og seksetasjes bygg i Mjøndalen sentrum, og en mindre konsentrasjon av tre- og fireetasjes småblokker på Solbergelva, består de aktuelle tettsteder i all hovedsak av en- til to etasjes bygg.

### Torg og elvedrag

Det er nettopp opparbeidet et nytt torg mellom Arbeidsgata og kollektivterminalen. Det er opparbeidet et grønt friareal med gang/sykkelvei langs søndre elvebredd, med forbindelser til Hokksund og Strømsø/Drammen.

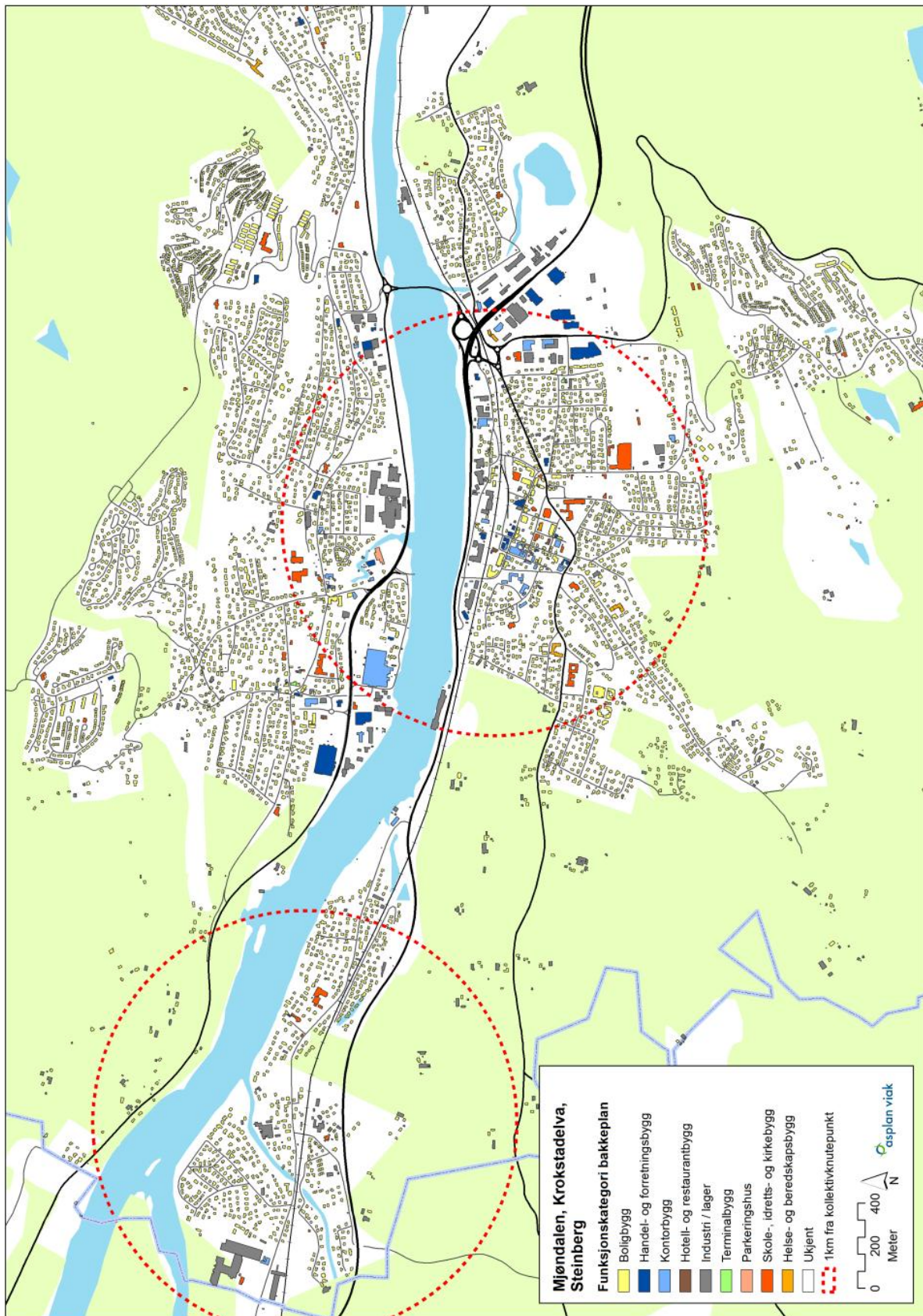
### Utfordringer:

- Det mangler en bymessig tilnærming (utbygging eller offentlig rom) langs elvekantene som bindeledd mellom de to sidene, og for å trekke elva inn i byrommet
- Det er ingen visuell kontakt mellom Mjøndalen, Krokstadelva og Solbergelva; områdene ligger forskjøvet i forhold til hverandre langsmed elva. Områdene ligger for langt fra hverandre til å kunne fremstå som en helhet
- Utover et økt handelstilbud er også nye kulturelle satsninger lokalisert til Krokstadelva, et område som i stor grad er bilbasert. Dette utfordrer både Mjøndalen og Hokksunds roller og utviklingspotensialer som bysentrum og kollektivknutepunkt.
- Den «urbane trekant» er stor og generell i sin struktur, og er ikke tilknyttet et overordnet kollektivnett. Det kan bli en utfordring å utvikle, fortette og samle et såpass stort areal til en velfungerende urban helhet
- Mangler et konkurransedyktig lokalt kollektivtilbud på tvers av det regionale, som bindeledd mellom boligområdene og bysentrum/kollektivterminal
- Styre investeringsviljen slik at Mjøndalen styrkes som sentrum
- Lav egendekning av arbeidsplasser, mye utpendling
- Nedre Eiker mangler skole for videregående utdanning

### Muligheter:

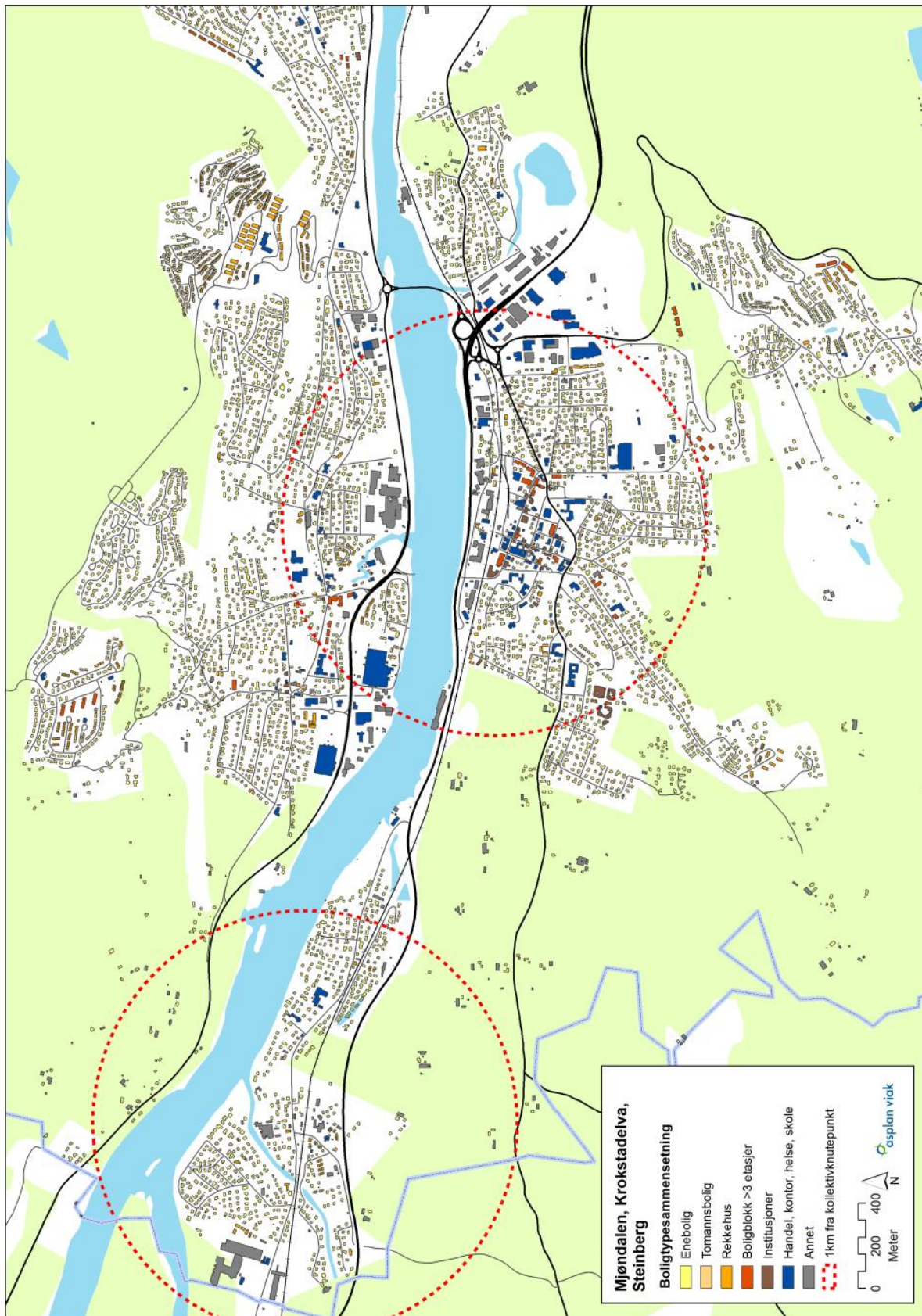
- Potensial for en kompakt og attraktiv bykjerne i Mjøndalen ved å prioritere området avgrenset av Drammenselva, Industrigata, Drammensveien og Rådhusgata
- Bymessig transformasjonspotensial på området mellom jernbanelinja og Drammenselva, som kan gi en bedre tilknytning til elvebredden
- Fremfor å videreutvikle Krokstadelva vestover, kan en eventuell transformasjon av næringsområdet øst for Mjøndalsbrua (inneholdende C-virksomheter som bla Viking Mjøndalen), bymessig utvikling og kobling på tvers av elva. Dette vil kunne knytte Krokstadelva nærmere til Mjøndalen
- Stor investeringsvilje kan fungere som katalysator for attraktiv bymessig utvikling i Mjøndalen
- Ved høyere utnyttelsesgrad kan Steinberg og Solbergelva utvikles som attraktive lokale tettsteder





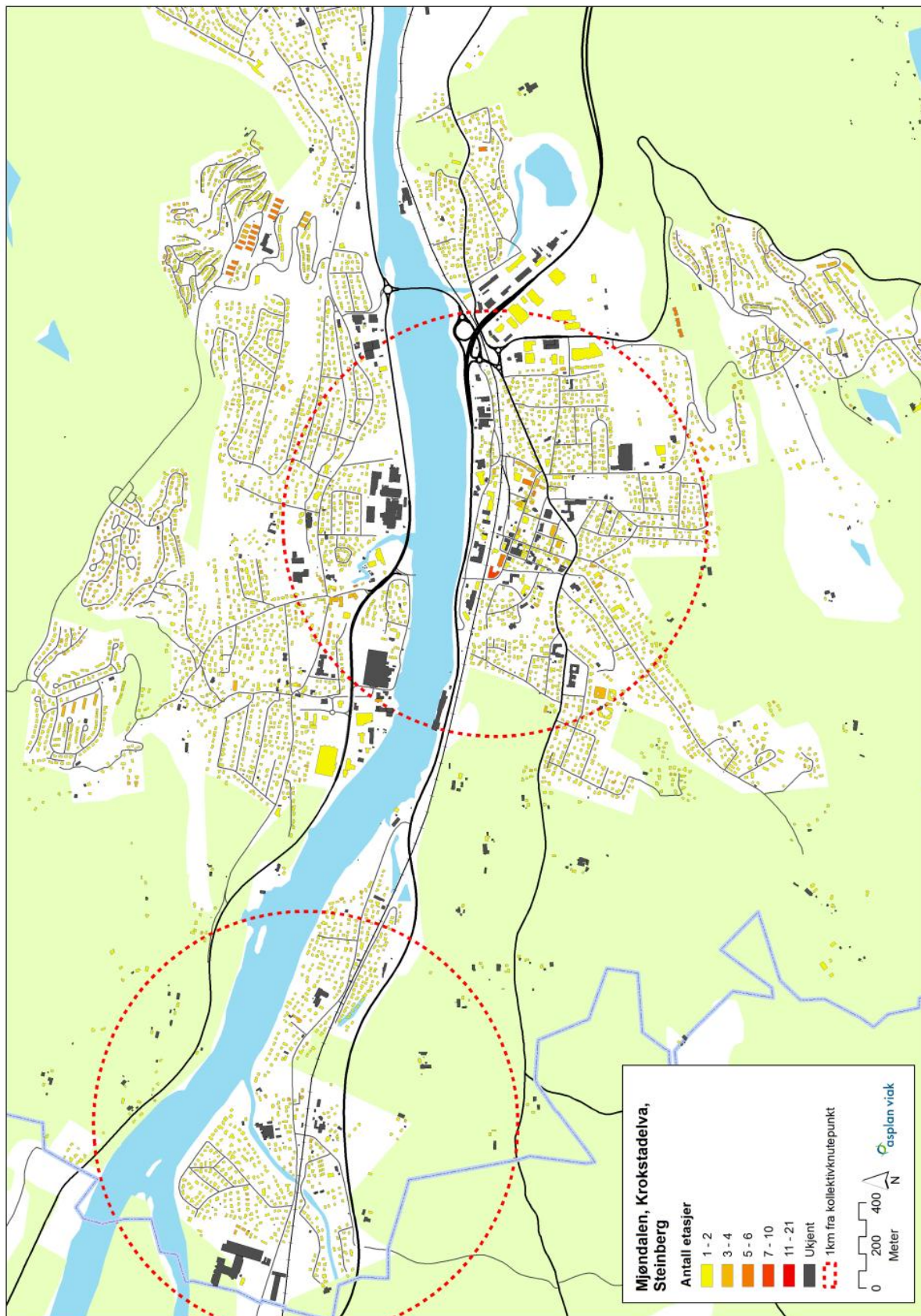
Figur 53. Bruksfunksjon bakkeplan Mjøndalen, Krokstadelva og Steinberg





Figur 54. Boligtipefordeling Mjøndalen, Krokstadelva og Steinberg





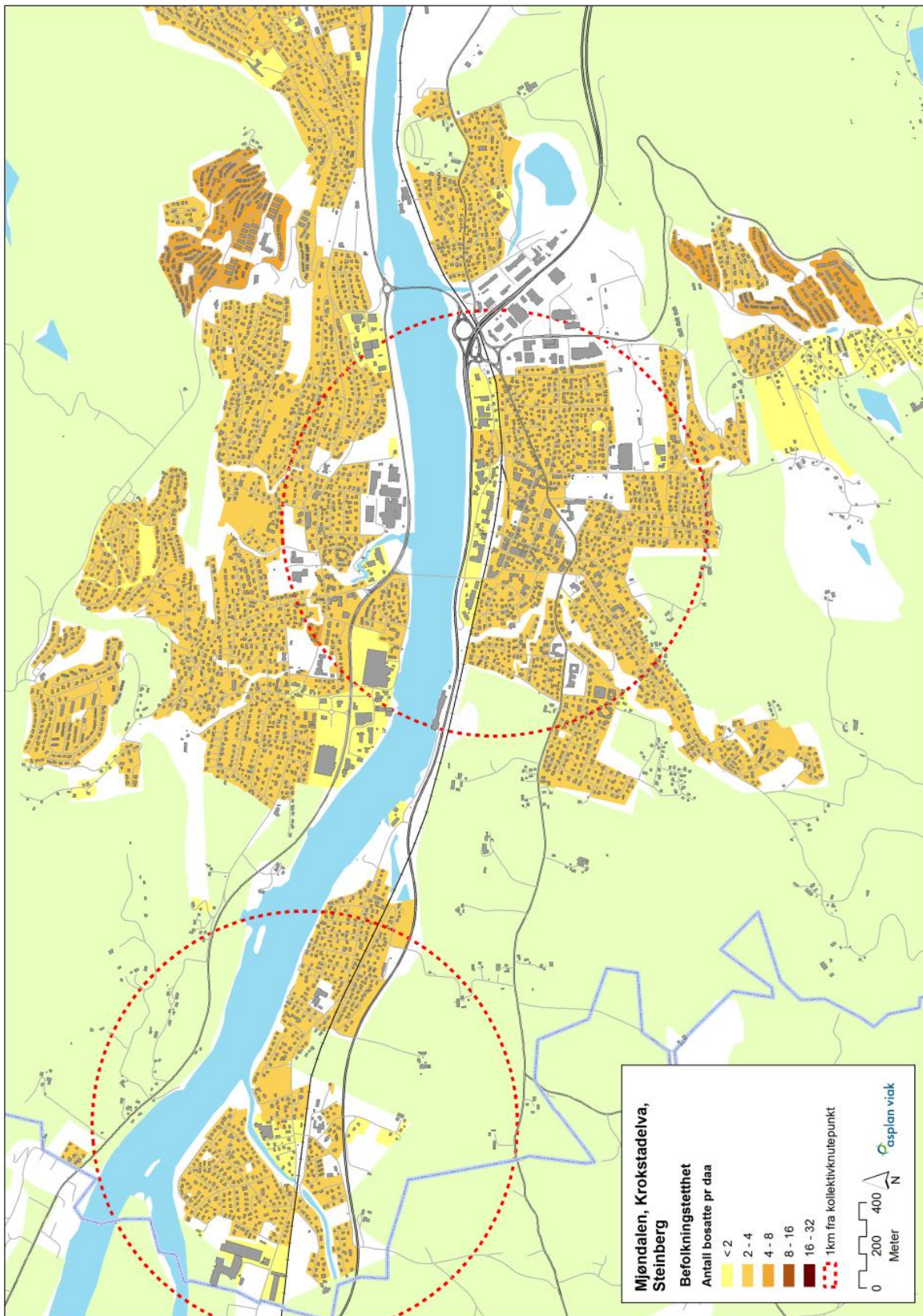
Figur 55. Fordeling antall etasjer Mjøndalen, Krokstadelva og Steinberg



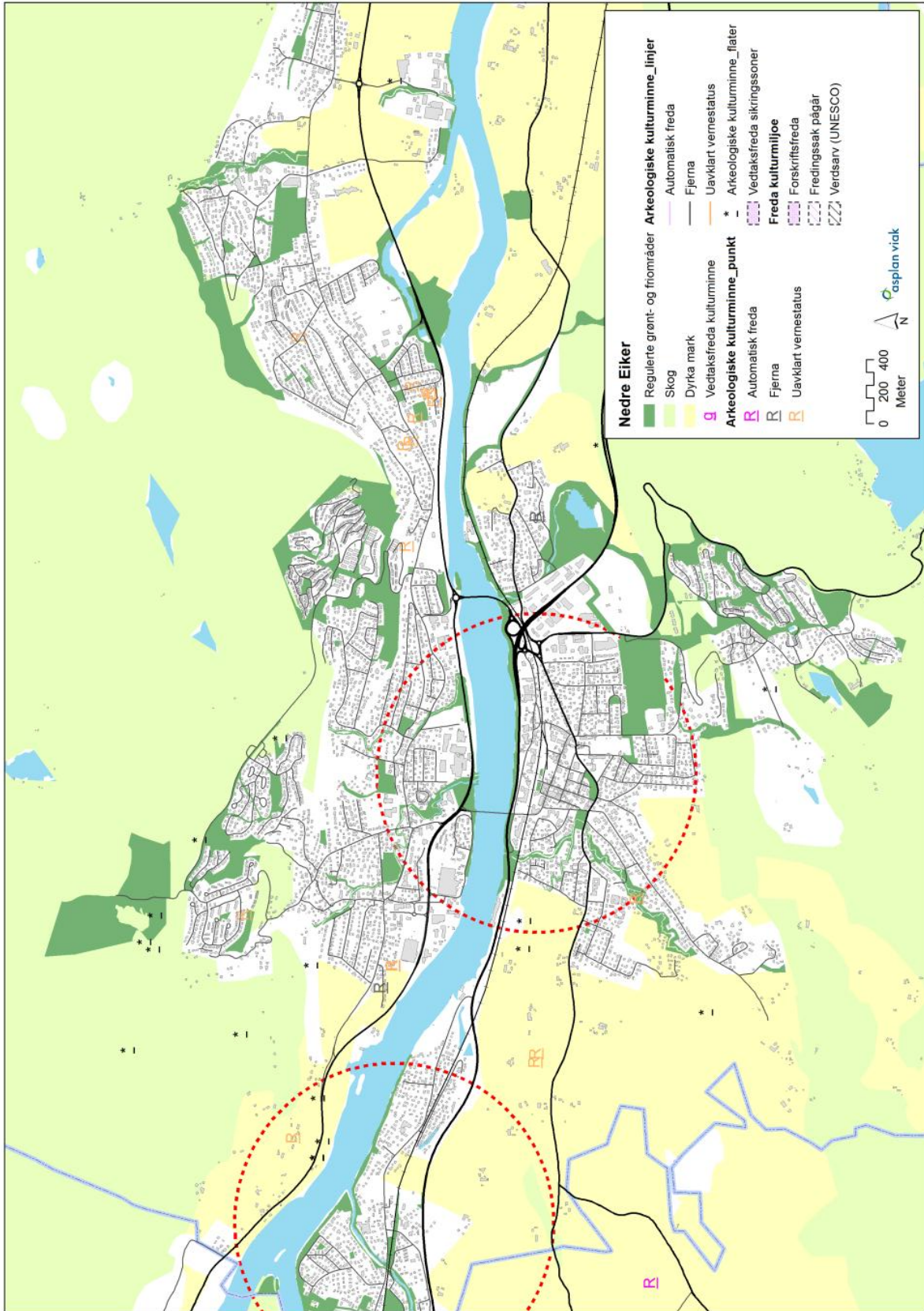


Figur 56. Boligtetthet Mjøndalen, Krokstadelva og Steinberg



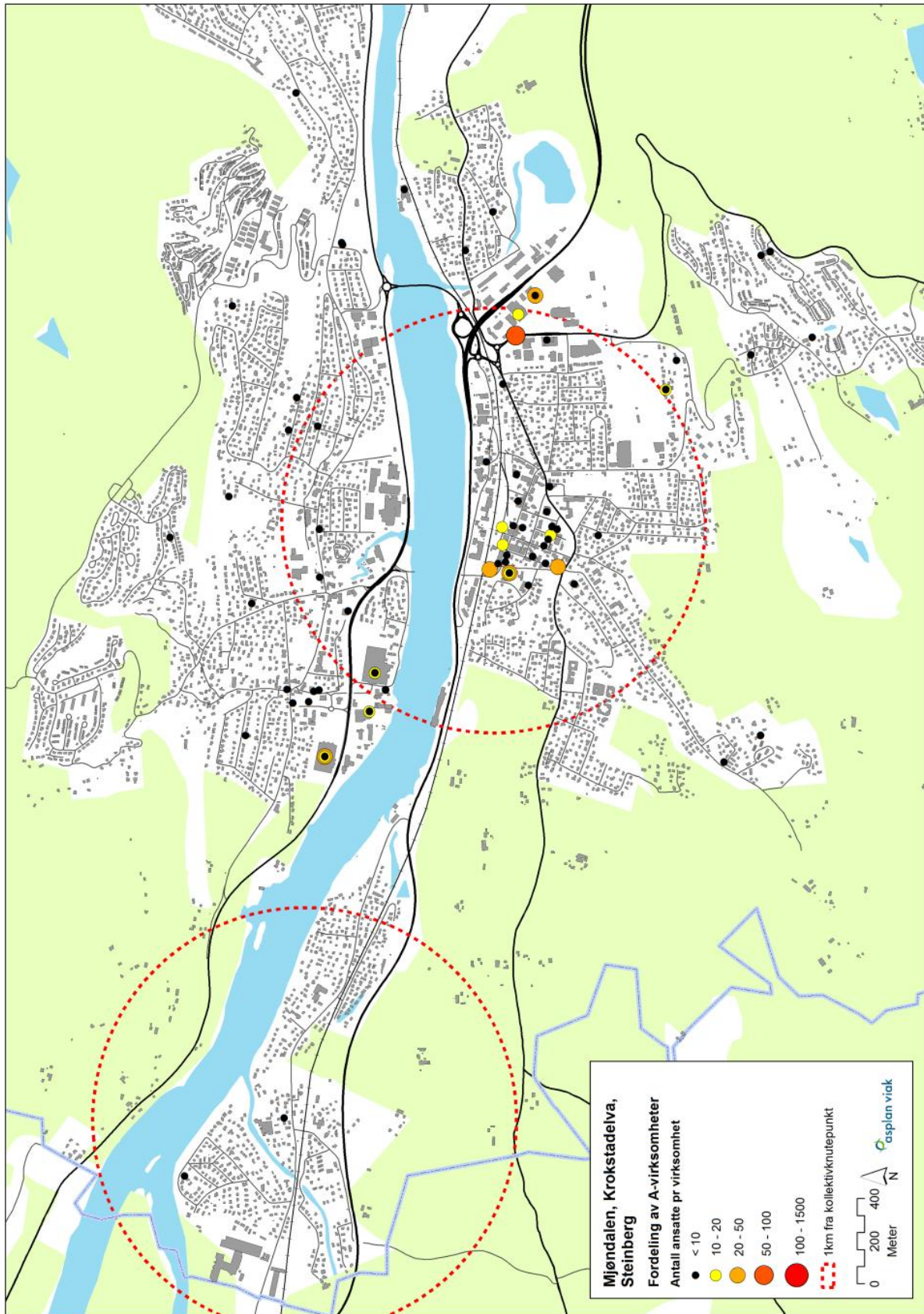


Figur 57. Befolkningstetthet Mjøndalen, Krokstadelva og Steinberg

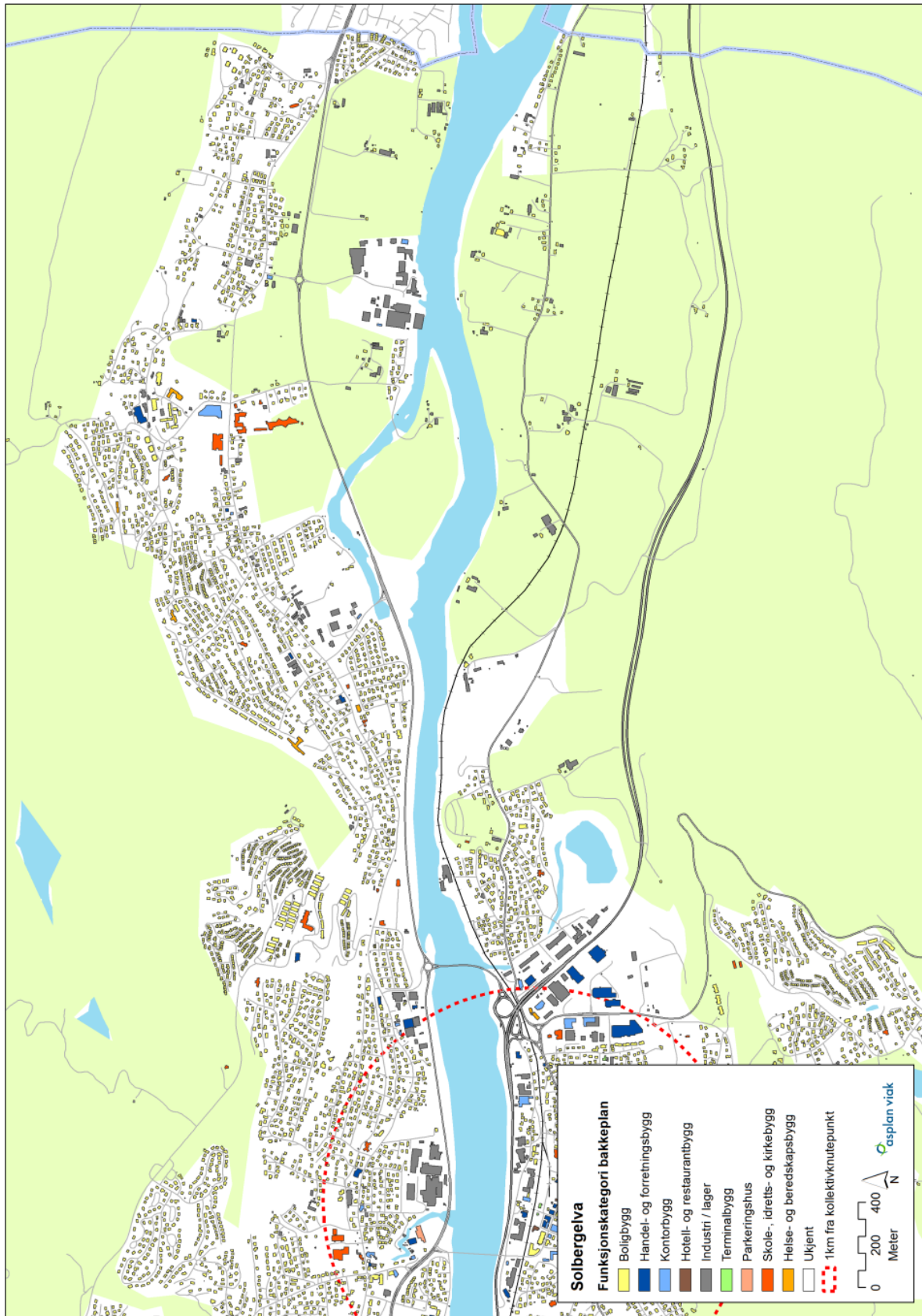


Figur 58. Regulerte grønt- og friområder (forrige kommuneplan), og kulturminner (kilde Askeladden)





Figur 59. Fordeling av A-virksomheter Mjøndalen, Krokstadelva og Steinberg (virksomheter med senterfunksjon)



Figur 60. Bruksfunksjon bakkeplan Solbergelva

## 10 LIER

Generelt om struktur:

Lier består av flere relativt konsentrerte og velfungerende boligområder, inkludert blant annet Lierbyen, Nøste, Tranby og Lierskogen, og ellers spredt boligbebyggelse. Det er tre større næringsområder i kommunen; Lierstranda med Vitbank, Gullaug, og Liertoppen. Med unntak for Kværner subsea på Tranby er det ellers hovedsakelig landbruksrelatert næringsvirksomhet. Industri- og lagervirksomhet på Lierstranda beslaglegger store arealer og hindrer kontakt med fjorden.

Lier stasjon fungerer som innfartsparkering, og ligger tilknytning til et eneboligfelt. Kommunen har i dag ingen områder som fremstår med bymessig karakter, derimot vitner historiske spor om en tidligere bygatestruktur langs Lierstranda og på Amtmannsvingen.

Lierbyen oppstod som en stasjonsby på sørlandsbanen. Etter omlegging av toglinje og E18 har Lierbyen mistet sin regionale tilgjengelighet, men fungerer fortsatt som kommunesenter.

Handel er konsentrert langs E18, med detaljhandel på Liertoppen kjøpesenter, og plasskrevende handel på Lierstranda/Vitbank.

Lierstranda eies av henholdsvis kommunen, private grunneiere, havnevesenet og Jernbaneverket. Dette er kommunens satsningsområde for fremtidig byutvikling, i nært samarbeid med Drammen kommune.

Veksten har generelt vært fordelt mellom ulike boligområder til forskjellige tider.

Bolig- og befolkningsstruktur:

Kartanalysene viser generelt lav tetthet med utspredd bebyggelse og befolkningsstruktur. Boligstrukturen er i all vesentlig grad basert på eneboliger, med noe innslag av rekkehus, lavblokk og enkelte høyblokker.

Arbeidsplasser:

Arbeidsplassene er konsentrert til Lierstranda, Lierbyen, Liertoppen og Tranby. Hovedtyngden av arbeidsplassene i kommunen er C-virksomheter.

Kulturlandskap

Lier fremstår som et rikt kulturlandskap, med et svært produktivt landbruk.

### Utfordringer

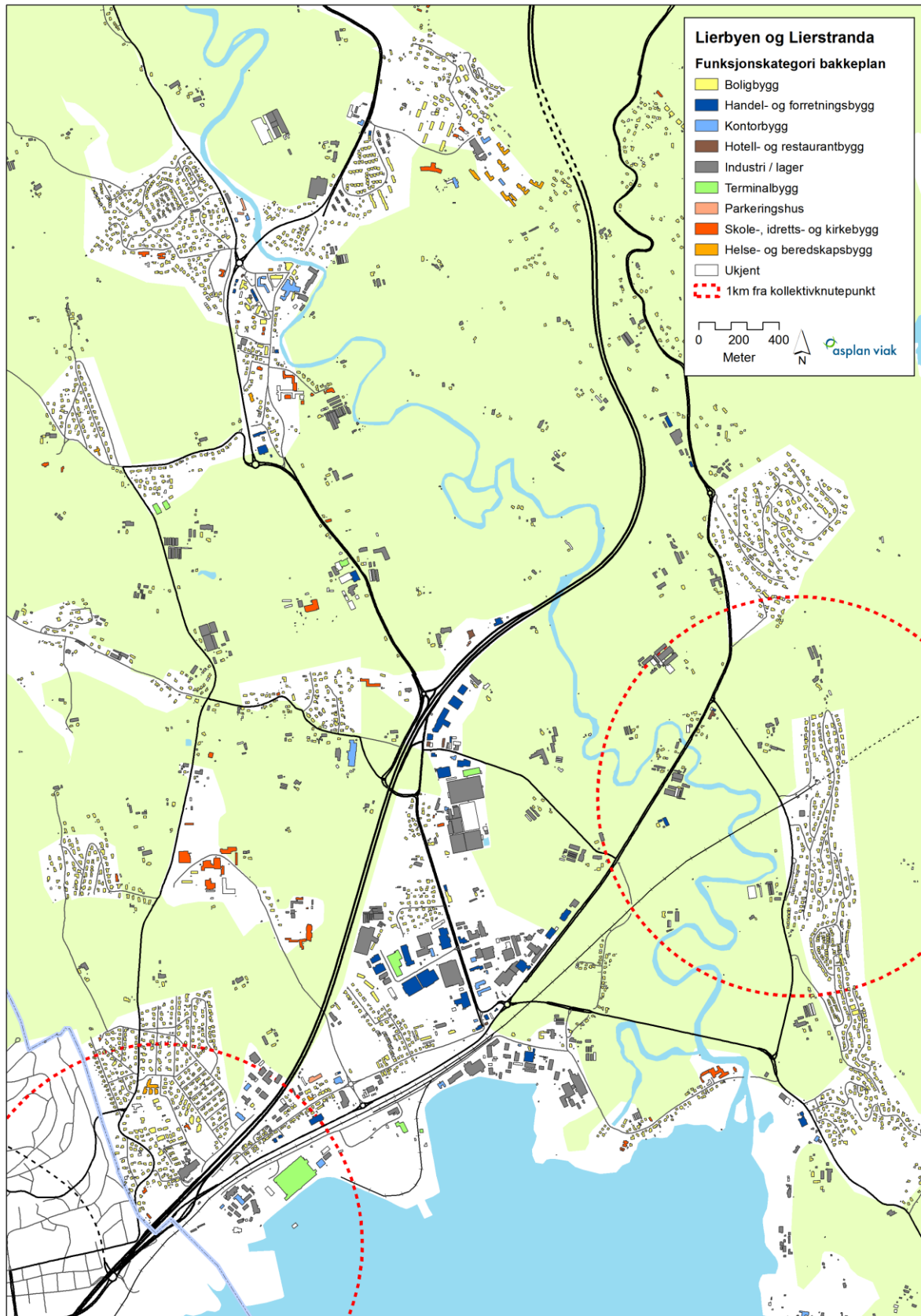
- Svært spredt bolig- og næringsbebyggelse, som gir store avstander, mye bilbruk, og vanskeliggjør etablering av et konkurransedyktig kollektivtilbud
- Kommunen mangler et tydelig bysentrum
- Mye gjennomfartstrafikk skaper barrierer mot fjorden
- Svært mye pendling både inn og ut av kommunen
- Utfordring å håndtere/fordele veksten i kommunen i påvente av en byutvikling på Lierstranda. Dagens trend med spredte og utflytende tettsteder langt fra togstasjonene forsterker en lite bærekraftig utvikling



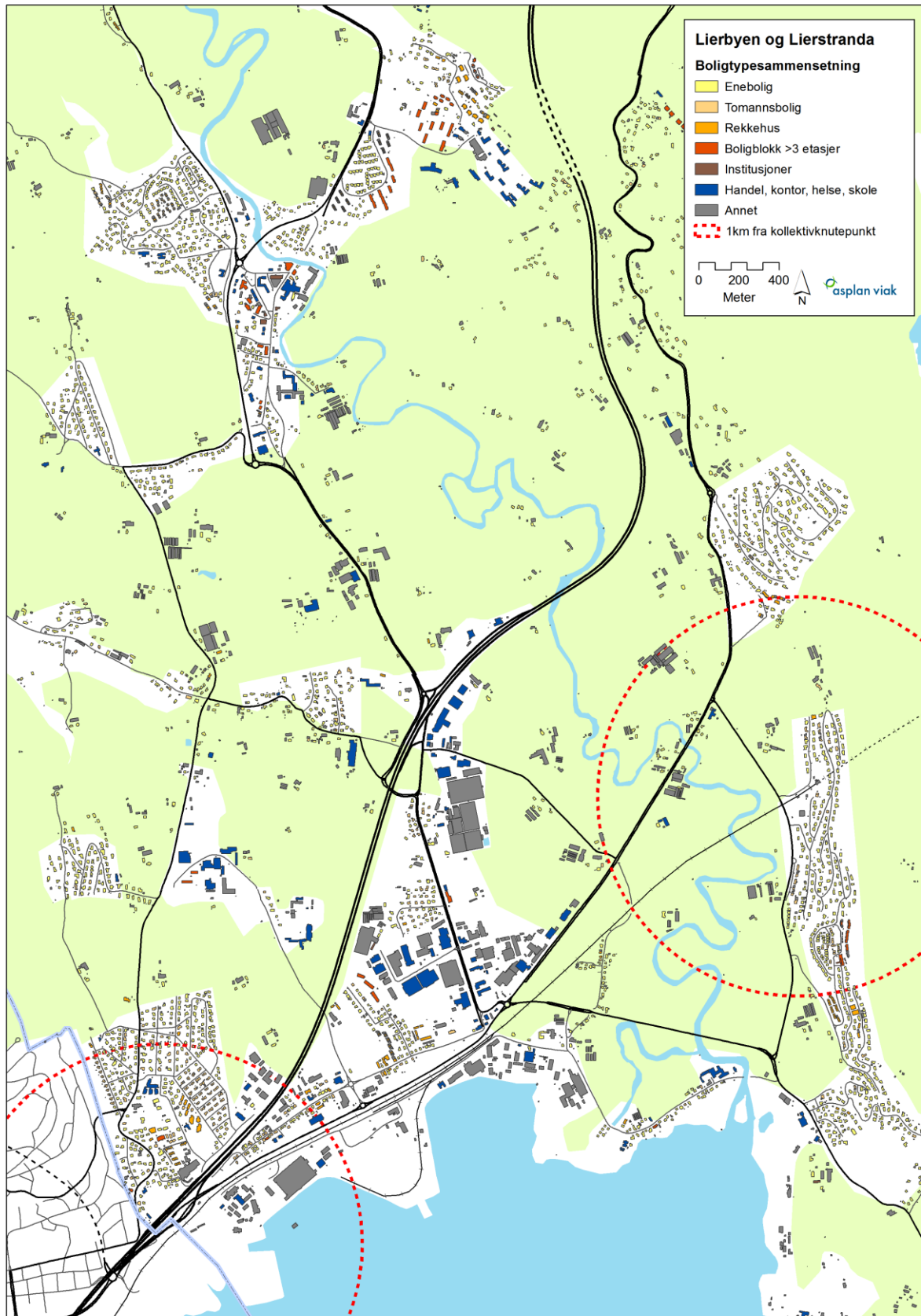
- Lierstranda som fremtidig byutviklingsområde krever nært samarbeid med felles målsetning og satsning mellom flere strategiske aktører (Lier kommune, Drammen kommune, Jernbaneverket, Statens Vegvesen, EIDOS, og private investorer/utviklere)

### **Muligheter**

- Fremtidig byutvikling på Lierstranda, med høystandard kollektivknutepunkt ved f.eks. Amtmannssvingen, vil aktualisere etablering av arealeffektive arbeidsplasser, handel og svært attraktive boliger ved fjorden. Med rett styring og satsning på vekst basert på kollektivtransport med skinner som rygggrad vil Lierstranda kunne utvikles til nasjonalt foregangseksempel for bærekraftig byutvikling i hovedstadsregionen
- Sentral lokalisering av nytt sentralsykehus ved en togstasjon kan fungere som en katalysator for en bærekraftig bymessig utvikling (for eksempel Amtmannssvingen eller Brakerøya)
- Lierstranda muliggjør en bymessig sammenheng med, og forsterkning av Drammen
- Lierstranda aktualiserer en bedre trafikal løsning for tilknytning til regionalt transportnett på Brakerøya

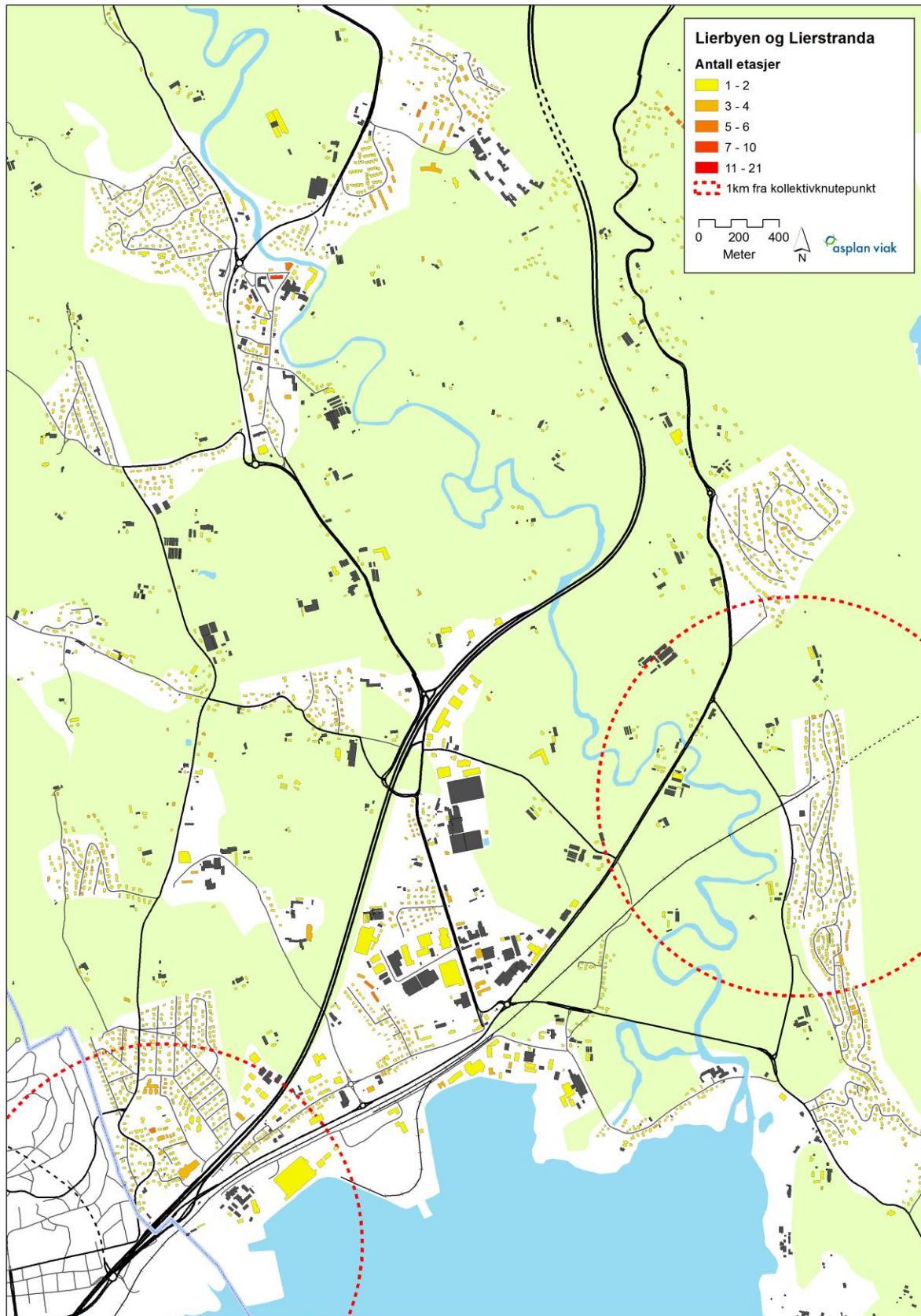


Figur 61. Bruksfunksjon bakkeplan Lierbyen og Lierstranda

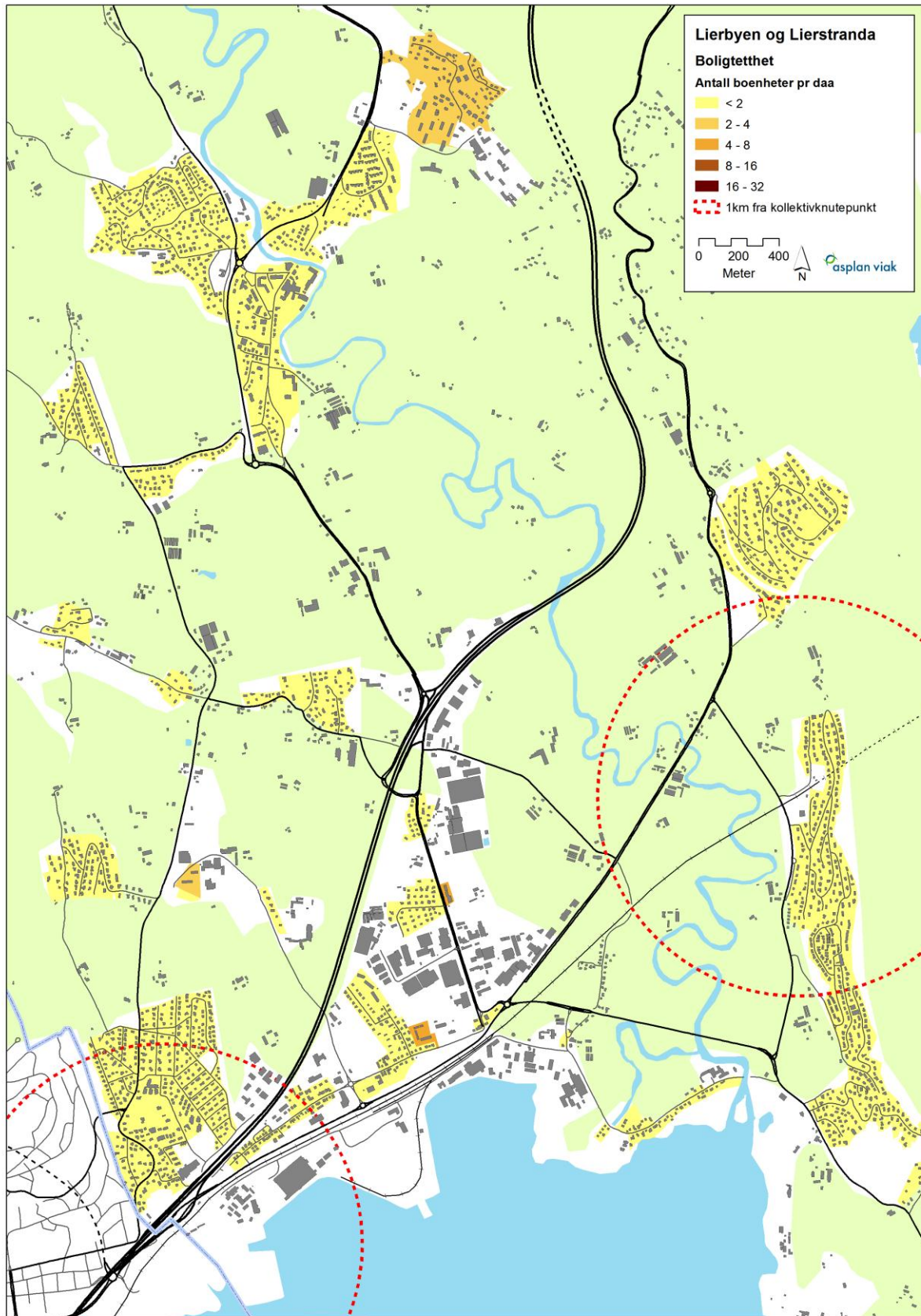


Figur 62. Boligtypefordeling Lierbyen og Lierstranda



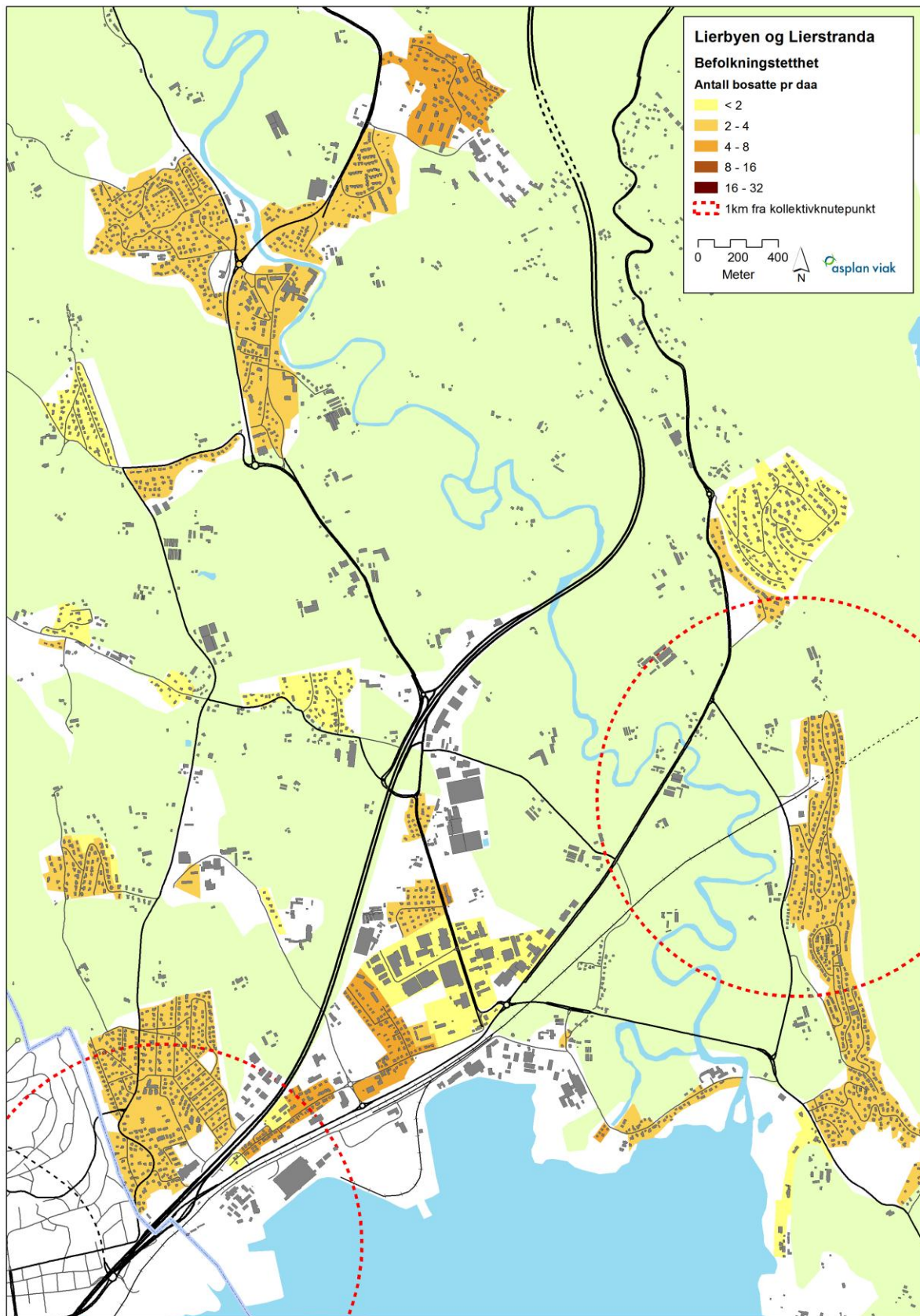


Figur 63. Fordeling av antall etasjer Lierbyen og Lierstranda



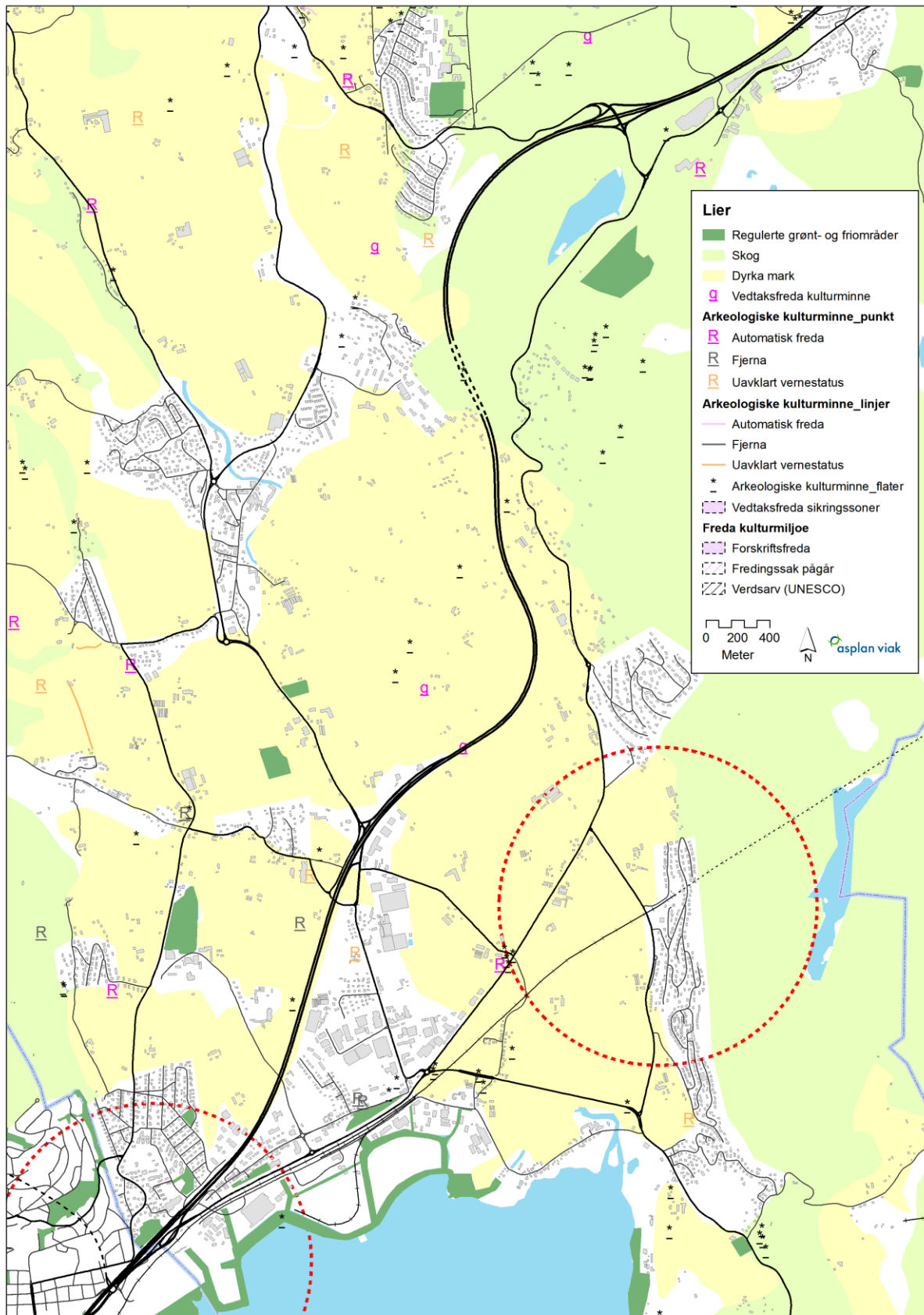
Figur 64. Boligtetthet Lierbyen og Lierstranda



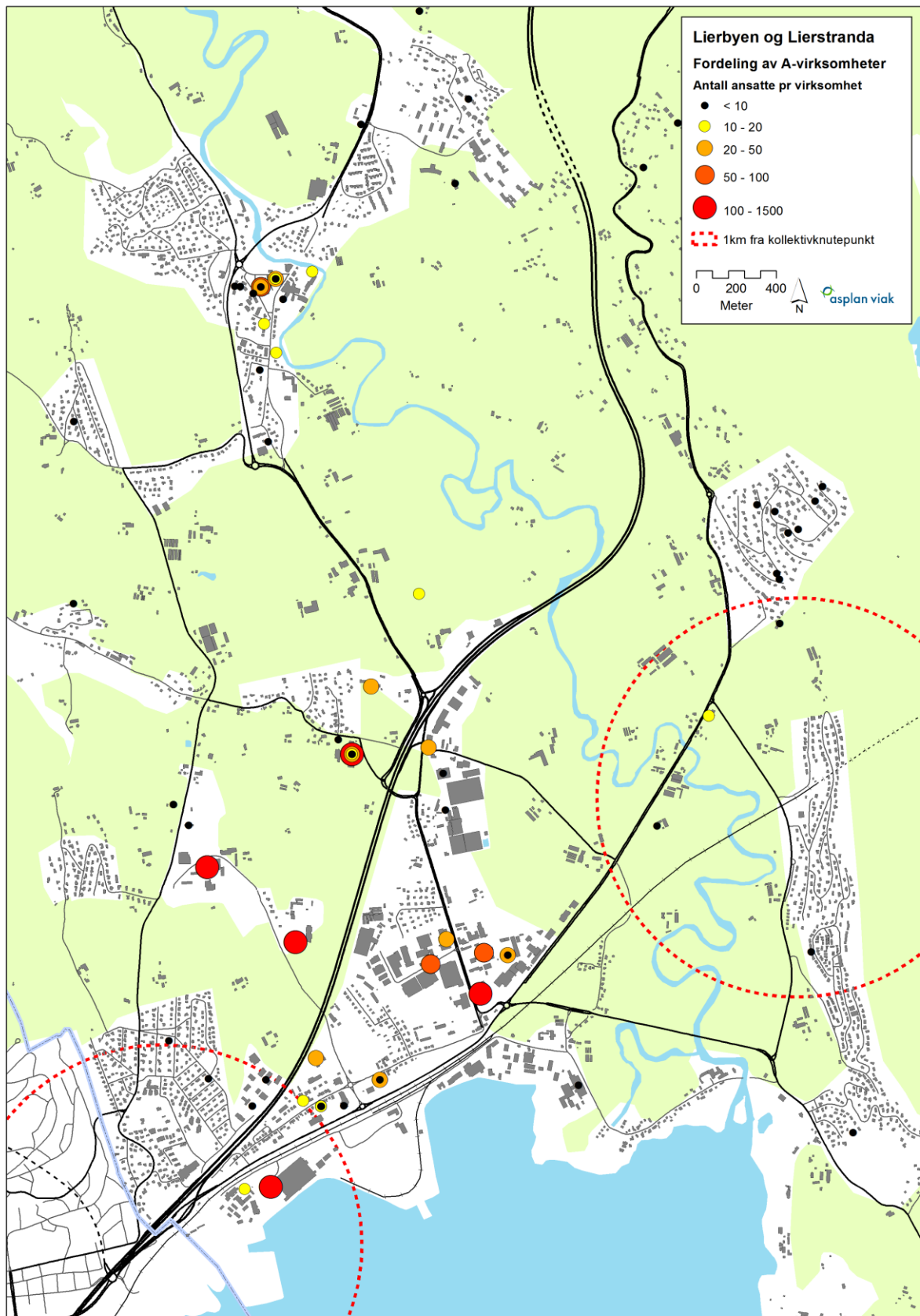


Figur 65. Befolkningstetthet Lierbyen og Lierstranda

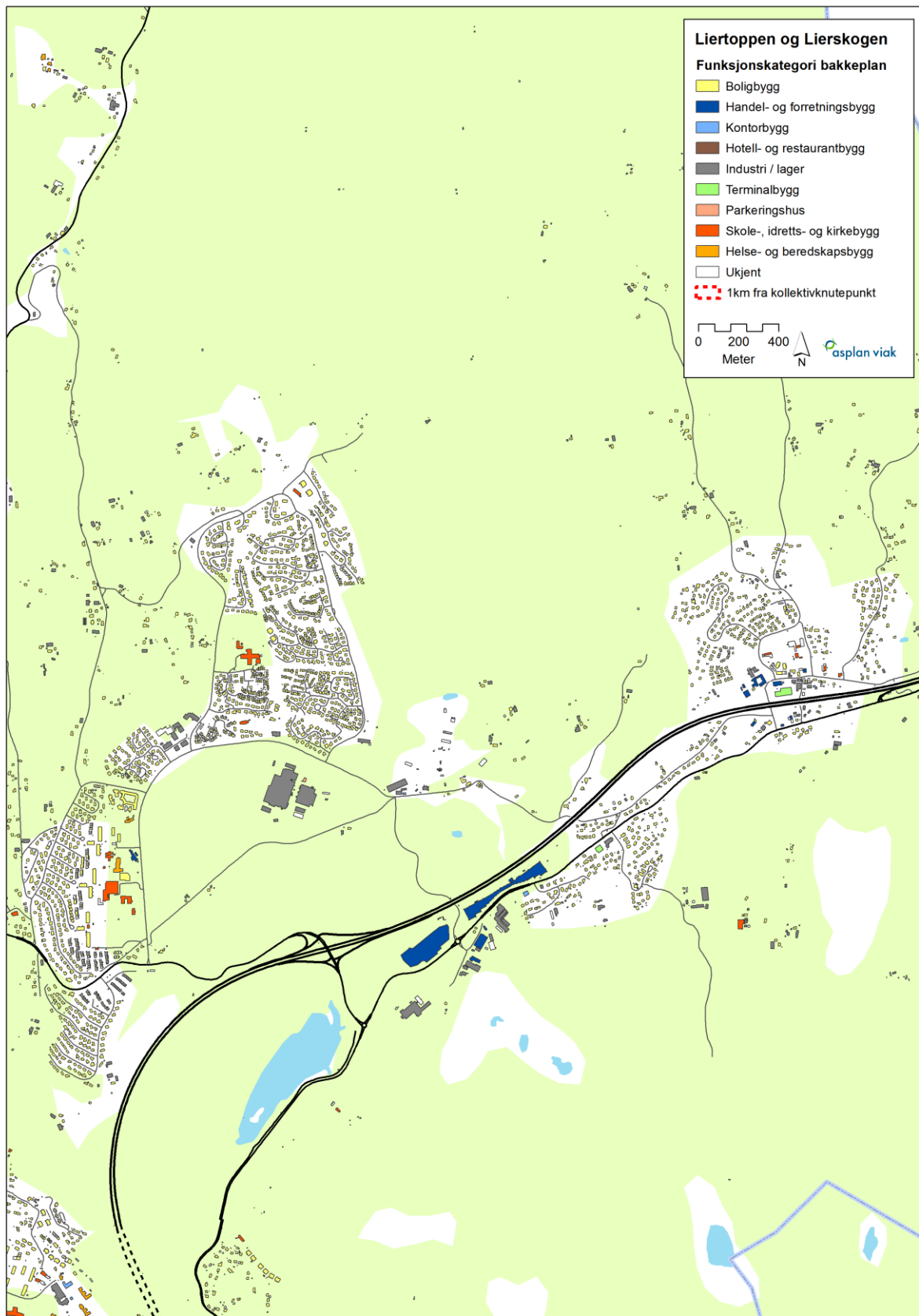




Figur 66. Regulerte grønt- og friområder fra gjeldende kommuneplan, og kulturminner (kilde Askeladden)

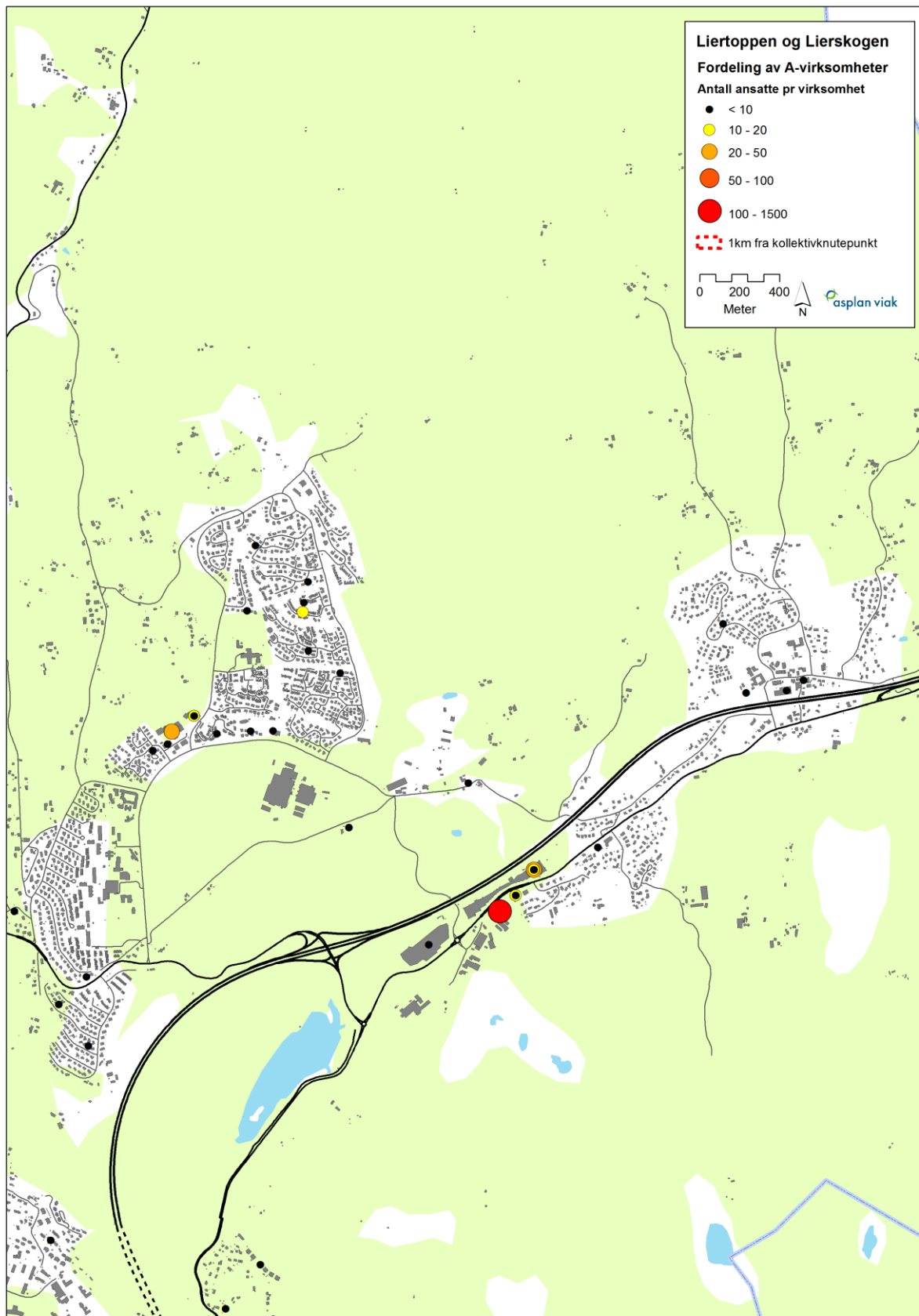


Figur 67. Fordeling av A-virksomheter Lierbyen og Lierstranda



Figur 68. Bruksfunksjon bakkeplan Liertoppen og Lierskogen





Figur 69. Fordeling av A-virksomheter Liertoppen og Lierskogen