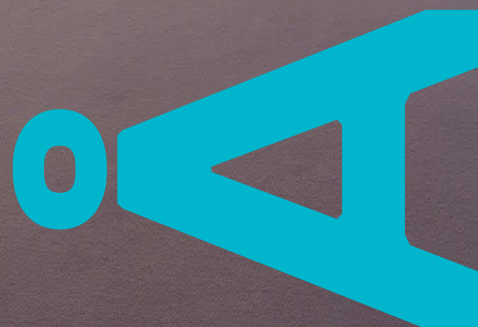
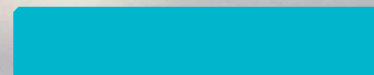
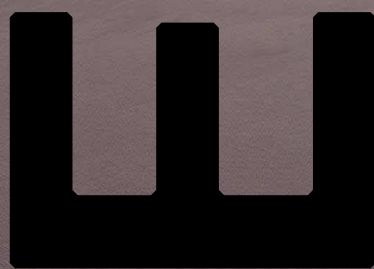


DRAMMEN KOMMUNE I
SAMARBEID MED:

BY- OG BOLIGUTSTILLING
OSLO - DRAMMEN
KLIMAEFFEKTIV
ARKITEKTUR OG
BYUTVIKLING

**OBS! NY INNLEVERINGSFRIST !
8. FEBRUAR 2010**



Idékonkurransse om utvikling av Strømsø sentrum i Drammen

DRAMMEN KOMMUNE
I SAMARBEID MED:

**BY- OG BOLIGUTSTILLING
OSLO - DRAMMEN**
KLIMAEFFEKTIV
ARKITEKTUR OG
BYUTVIKLING



Nye Strømsø torg fra syd. Arbeidet skal være ferdig i 2011-2012

Konkurransen er finansiert med bidrag fra:
Drammen kommune
Buskerud fylkeskommune
Husbanken
Rom Eiendom AS
Atlantic Crossing AS
Privat-Invest AS

Drammen kommune har rettigheter til bilder og illustrasjoner.

EN BY Å LEVE I!

Drammen kommune har i mange tiår arbeidet målrettet med å forbedre sitt bymiljø. Byens visjon Naturbania, som er sammensatt av ordene natur og urban, gir et godt bilde på hvor vi vil hen.

*"Miljø og kompetansebyen Drammen
en tett, levende og mangfoldig by i et vakkert landskap."*

Til nå har elven blitt renset, det er utviklet elveparker og bygget boliger langs elven, og det er etablert en sentrumsring som avlaster sentrumsgatene for biltrafikk. Drammens Teater er gjenoppbygget etter brann og det er utviklet en kunnskapspark, ny næringsvirksomhet, boliger og nytt kultursenter i det gamle industriområdet Grønland. I tillegg er Bragernes torg på nordsiden av elven rustet opp og vi er nå godt i gang med å utvikle bydelen Strømsø på sørsiden av elven. Her er det bygget et nytt bad og byens sentralidrettsanlegg er i ferd med å bli rustet opp.



3

Strømsø torg, som er byens viktigste kollektivknutepunkt, vil i 2011 fremstå i ny drakt. Torget vil endres fra å være en rundkjøring til å bli et nytt møtested for byens befolkning.

Drammen kommune samarbeider med Oslo kommune, Enova, Husbanken, Norske Arkitekters Landsforbund og Grønn byggallianse om by- og boligutstillingen. Dette er også et samarbeid med Framtidens byer. By- og boligutstillingen skal være en motor for utvikling av klimanøytrale (null-utslipp) byområder og arkitektur, og bidra til å realisere 25-30 forbildeprosjekter lokalisert til kollektivknutepunkter langs aksene Oslo – Drammen.

Denne idékonkurransen omfatter store deler av Strømsø sentrum som også er kjerneområdet for by- og boligutstillingen i Drammen.

Gjennom idékonkurransen ønsker vi å få belyst hvordan utviklingen av byens største kollektivknutepunkt, ved hjelp av god byutvikling og arkitektur, kan bidra til å skape et fremtidsrettet og menneskevennlig bysamfunn med lite transportbehov og minimale utslipp av klimagasser. Konkurranseforslagene skal virke inspirerende på utbyggere og befolkning og bidra til å få fram nye rammebetingelser for utvikling av området.

Drammen, september 2009

Tore Opdal Hansen
ordfører



Elvesvømming ved gangbrua Ypsilon under Elvefestivalen 2009.

INNHold

HENSIKTEN MED KONKURRANSEN	6
KLIMAUTFORDRINGEN	7
KONKURRANSEOMRÅDET	8
HISTORIKK	10
KULTURMINNEREGISTRERINGEN	11
DAGENS SITUASJON OG UTFORDRINGER	16
INTRODUKSJON	17
PLANSTATUS	20
TRAFIKKFORHOLD	21
VIKTIGE BYGGEPROSJEKT OG ANLEGG	25
DELOMRÅDER	26
DELOMRÅDE 1: TOLLBUGATA-LANGESGATE	27
DELOMRÅDE 2: DOKTOR GUNDERSENS Plass	28
DELOMRÅDE 3: DOKTOR HANSTEINS GATE	30
DELOMRÅDE 4: TELTHUSGATA	32
KONKURRANSEOPPGAVEN	34
KONKURRANSETEKNISKE OPPLYSNINGER OG BESTEMMELSER	36
VEDLEGG	39

HENSIKTEN MED KONKURRANSEN

6

Idékonkurransen er en viktig del av Drammens strategi for å utvikle bydelen Strømsø. Konkurransområdet utgjør kjerneområdet i Drammen for by- og boligutstillingen.

Visjonen for by- og boligutstillingen er å planlegge og realisere klimanøytrale byområder og arkitektur. I første omgang er målet 50 % reduksjon av klimagassutslipp fra transport, energibruk og materialbruk. For å nå målet må det tenkes klimaeffektivt gjennom hele plan-, prosjekterings- og byggeprosessen.

Denne idékonkurransen skal belyse hvordan man kan legge til rette for en energieffektiv og klimanøytral utvikling, i en tidlig fase av planprosessen, både på områdenivå og på prosjektnivå:

1. Områdenivå

- Området er del av et viktig regionalt knutepunkt ved jernbanestasjonen og Strømsø torg. Ønsket om handel, service, kunnskapsbasert næring og

konsentrert utbygging i knutepunktet må avbalanseres mot ønsket om å utvikle en by som er god å leve i, med eller uten barn.

- Idékonkurransen skal få fram tanker om hvordan menneskenes livsstil vil kunne endre seg, og hvordan byen kan utvikles for å møte de nye behovene dette vil kunne utløse.
- Beboerne i området bør kunne redusere bilbruken mest mulig og i stedet gå, sykle eller reise kollektivt.
- Konkurransforslagene skal virke inspirerende på utbyggere og befolkning og bidra til at det kan lages nye rammebetingelser for utvikling av området.

2. Prosjektnivå

- Nye bygninger skal redusere energibruken til et minimum og øke andelen fornybar energi. Dette vil ha konsekvenser både for plassering, orientering og utforming av bygningene.
- Den nye bebyggelsen skal ikke bare fungere praktisk og teknisk, men også legge til rette for andre livskvaliteter og uttrykke rent arkitektonisk det samfunnet vi nå ser konturene av.
- Moderne energieffektivt byggeri skal integreres i byen på en slik måte at historien blir synlig. Nytt og gammelt må sammen kunne danne en velfungerende helhet både estetisk og funksjonelt.

Næringslivets gave til byen til 200-årsjubileet i 2011 er en vannskulptur av den engelske kunstneren William Pye.



KLIMAUTFORDRINGEN

Idékonkurransen inngår i By- og boligutstilling Oslo - Drammen. Det er utarbeidet egne kvalitetskriterier for prosjekter i utstillingen, se vedlegg 5: "Kvalitetskriterier med veiledning".

Utstillingens visjon er å utvikle og realisere klimanøytrale (null utslipp) bygninger og byområder. Målet for første periode av utstillingen er å utvikle og realisere byggeprosjekter med totalt sett 50% reduksjon av klimagassutslipp i forhold til dagens praksis.

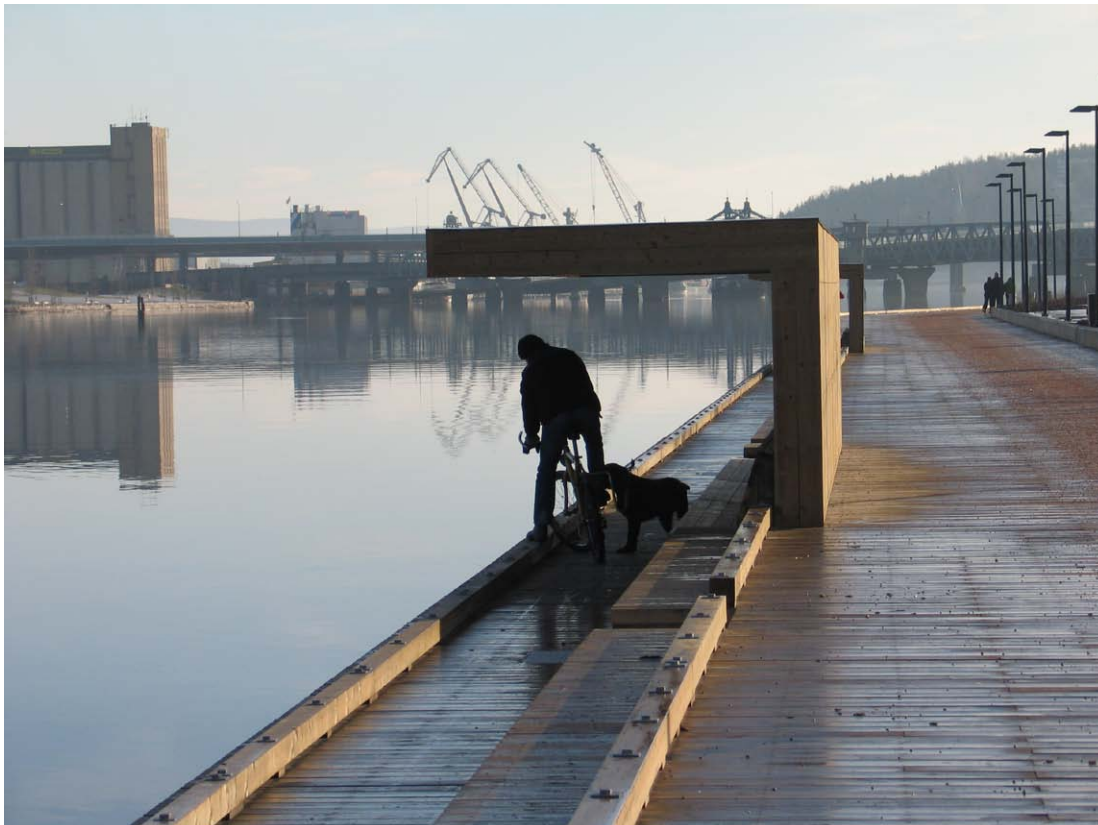
For å nå disse målene kreves fokus på klimaeffektivitet gjennom hele plan-, prosjekterings- og byggeprosessen. Det er imidlertid særlig avgjørende at det gjøres riktige grep på overordnet nivå.

Klimagassutslipp fra byggeprosjekter (bygninger, utbyggings- og transformasjonsområder) er i hovedsak knyttet til de tre temaene transport, stasjonær energibruk og materialbruk. I denne idékonkurransen ønskes særlig belyst hvordan det på overordnet nivå kan legges til rette for de to førstnevnte av disse tre temaene:

Utfordring:

- **Redusert bilbruk og økt gang-, sykkel-, og kollektivtransport.**
- **Redusert energibruk i bygninger og økt bruk av fornybar energi.**

Turveien langs elva.



KONKURRANSE-OMRÅDET

8



Konkurranssområdets plassering i Drammen.

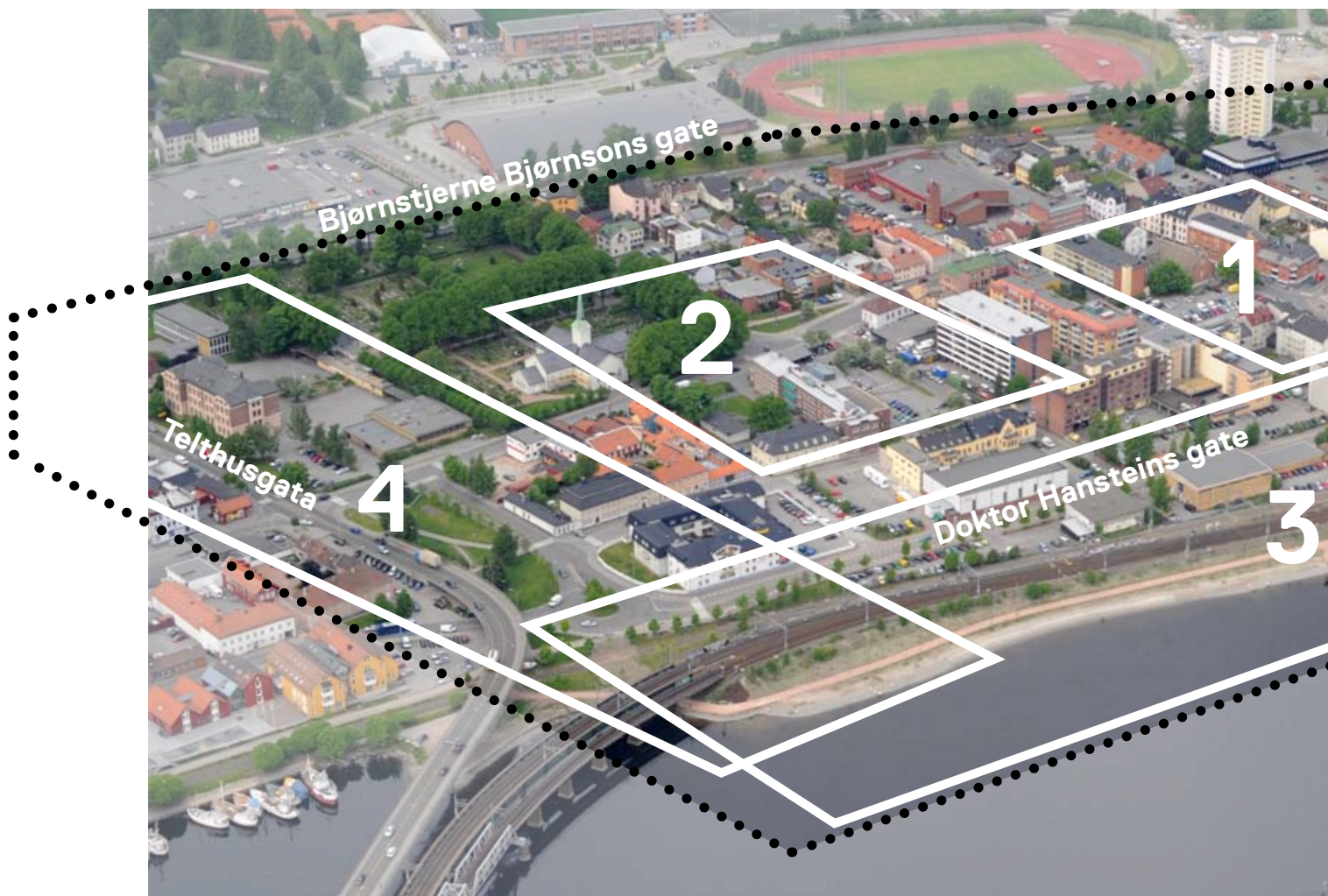
Konkurranssområdet ligger i Strømsø sentrum og går fra Strømsø torg til og med Telthusgata, mellom Bjørnstjerne Bjørnsons gate og elva.

Områdets beliggenhet tett på Strømsø torg og jernbanestasjonen gjør at en positiv utvikling her vil kunne påvirke hele byen.

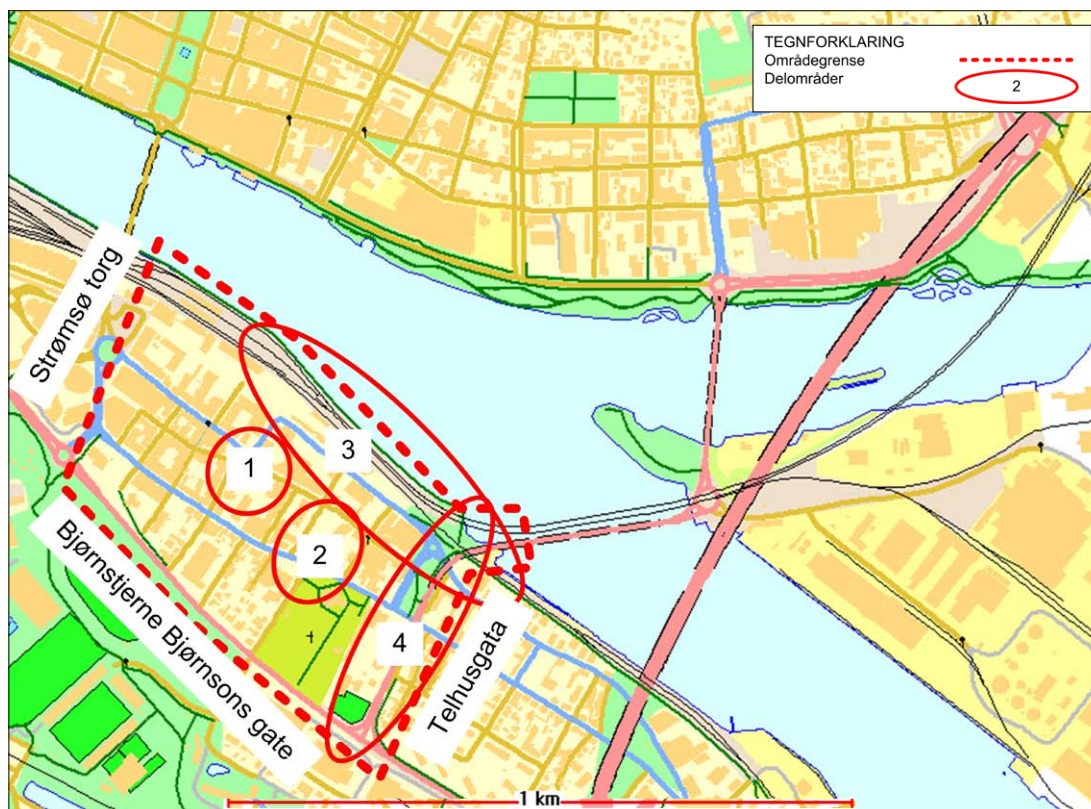
Innenfor konkurranssområdet er det fokusert spesielt på 4 delområder hvor det er mulig å gjennomføre betydelige endringer både når det gjelder utforming av gater og plasser, bebyggelse og funksjoner.

De fire delområdene er:

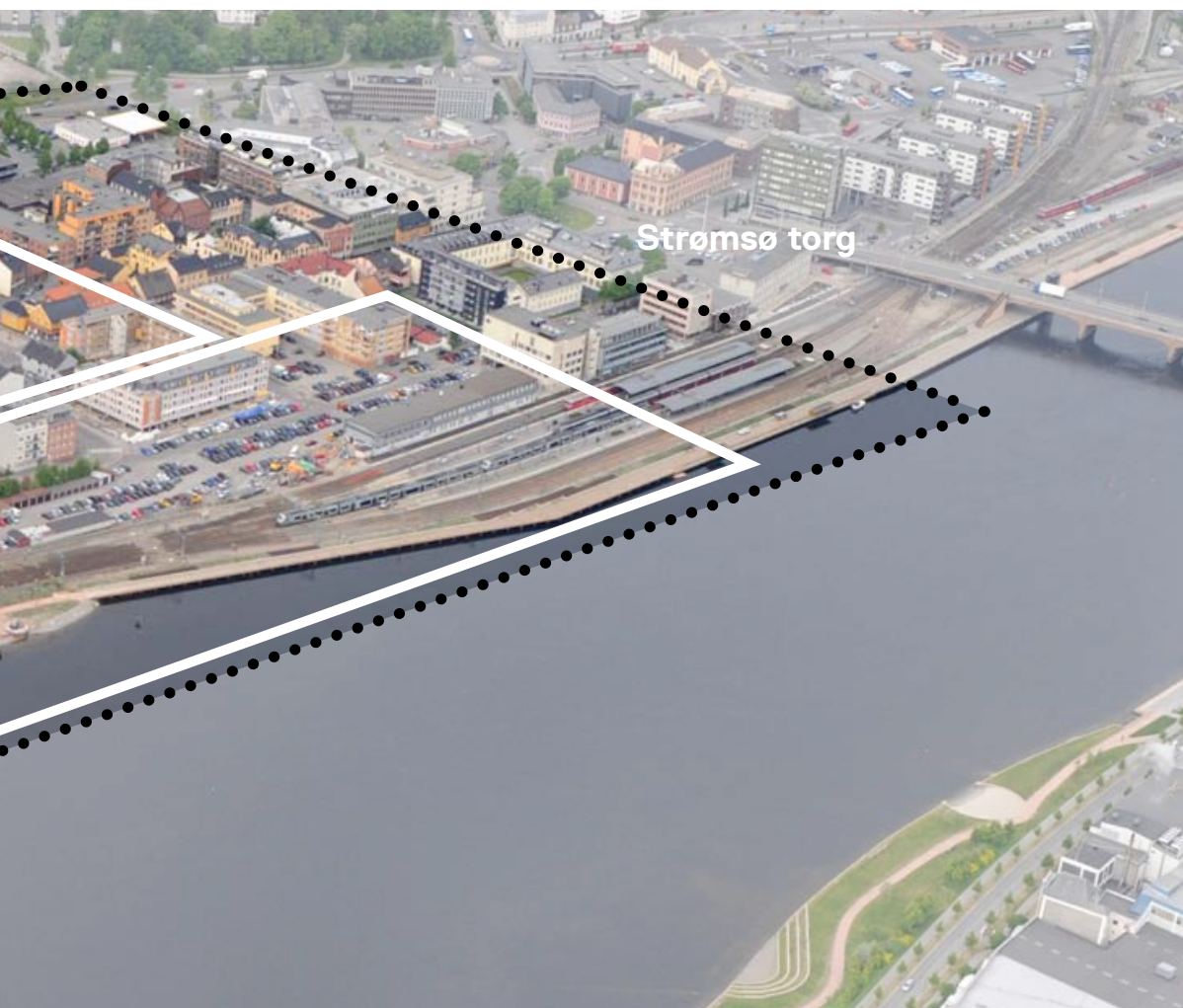
- 1: Tollbugata-Langesgate
- 2: Doktor Gundersens plass
- 3: Doktor Hansteins gate
- 4: Telthusgata



Konkurranssområdet med delområder, sett fra nord.



De fire delområdene i konkurranseområdet.



HISTORIKK

10



Bydelens utvikling

Som navnet tilsier var Strømsø en gang en øy. Gradvis har øya blitt integrert i fastlandet og i dag må man være lokalkjent for å se de historiske sporene.

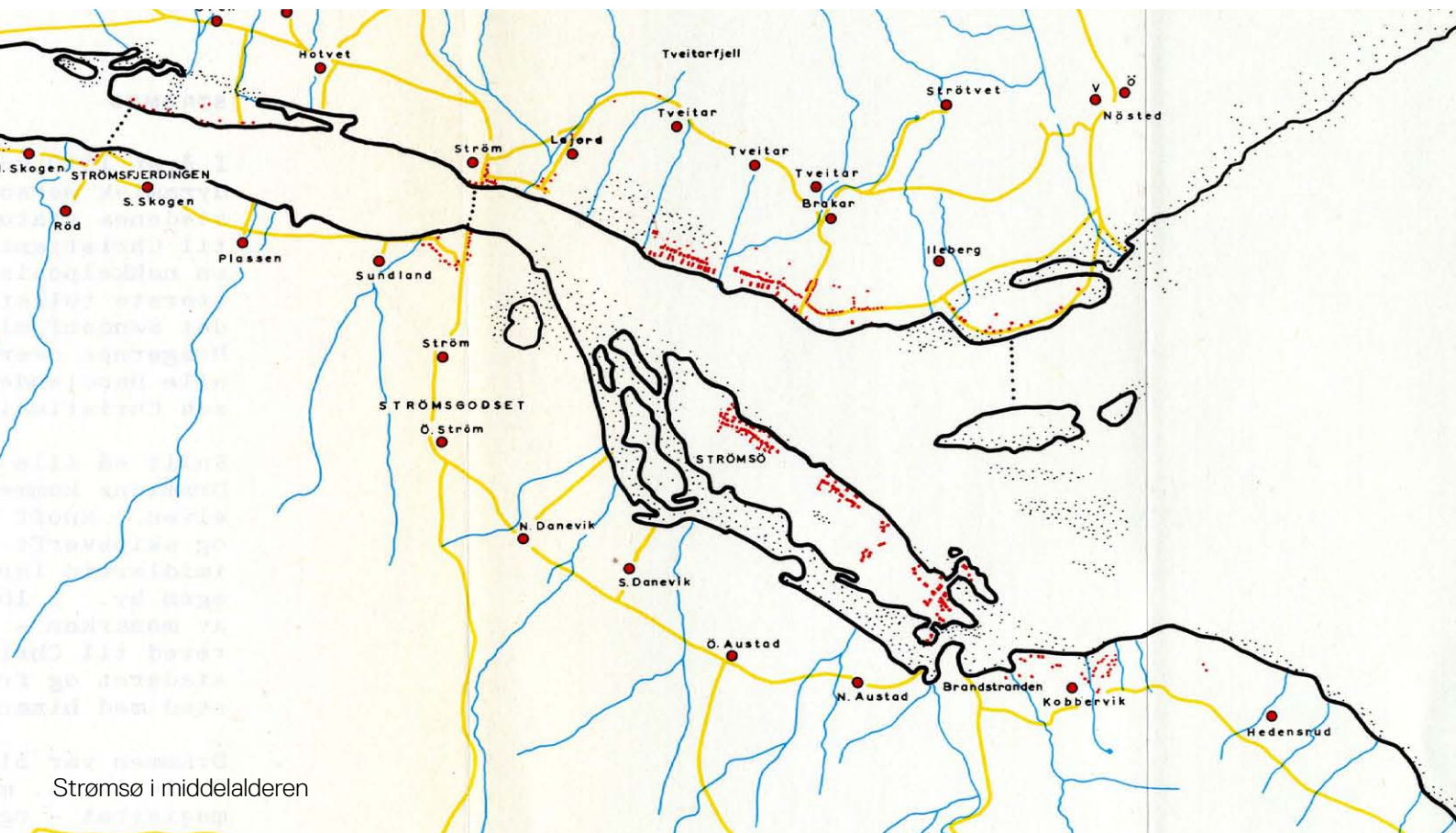
Bydelen har ikke, slik som Bragernes på andre siden av elva, vært offer for store bybranner. Strømsø har derfor spor av mange tidligere epoker både i bebyggelsen og i gatestrukturen. Det er viktig at disse sporene ikke slettes ut, men tvert imot synliggjøres og tas vare på som historiske spor i en sammensatt bydel.

Historiske bygninger og plasser

Strømsø sentrum rommer bevaringsverdig bebyggelse fra 1600-tallet og senere. Denne bebyggelsen skal inngå som en viktig og naturlig del av byen også i fremtiden.

Gyldenløves plass

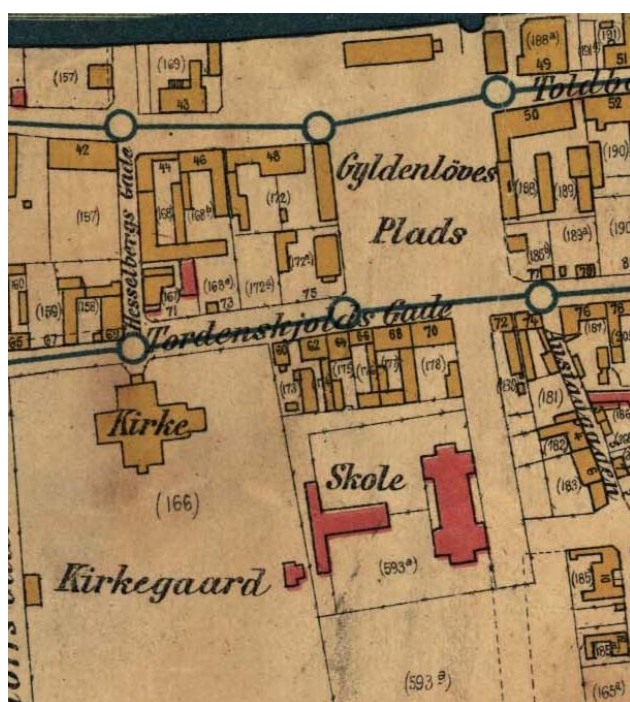
Gyldenløves plass, nær Strømsø kirke, var gamle Strømsøs hjerte. Rådhuset, kirken og de store handelshusene lå i området rundt.



Strømsø i middelalderen



Fra Gyldenløves plass tidlig på 1900-tallet.



*Gyldenløves plass i
ca. 1908.*

Fra nedre del av Gyldenløves plass fra tidlig på 1900-tallet.





Krysset Tollbugata -
Langes gate før og nå.

Tollbugata

Tollbugata var den viktigste langgata på Strømsø, med handelshus mot gata, og lager og tjenestefolk i bebyggelsen bak. Mye av vegetasjonen og viktige detaljer langs gata forsvant i iveren etter å tilpasse den til bilens krav. Små hyggelige plasser forsvant til trafikken, men skal nå vinnes tilbake.

Tollbugata sett fra Strømsø torg.





Jernbaneområdet er et "hav" av biler, som skal bli til hovedatkomstgate til stasjonen og P-hus.

Doktor Hansteins gate

Denne gata var den siste som ble utfylt på Strømsø.
Før dette skjedde var dette en bakevje skapt av
fyllingen til jernbanen.



*Over: Jernbanefyllingen danner en bakevje innenfor det utfylte
jernbanesporet, som senere ble Doktor Hansteins gate.
Under: Samme sted i dag.*



Kulturminne- registreringen

14

Som en del av arbeidet med sentrumsplanen ble bebyggelsen registrert og klassifisert mht. verneverdi. På denne bakgrunn er hvert bygg tildelt en vernestatus. I registreringen er verneverdien kategorisert i fire grupper:

F: Fredet etter Lov om kulturminner.

A: Svært høy verneverdi.

"Udiskutable" verneobjekter som er viktige i et lokalt og regionalt perspektiv.

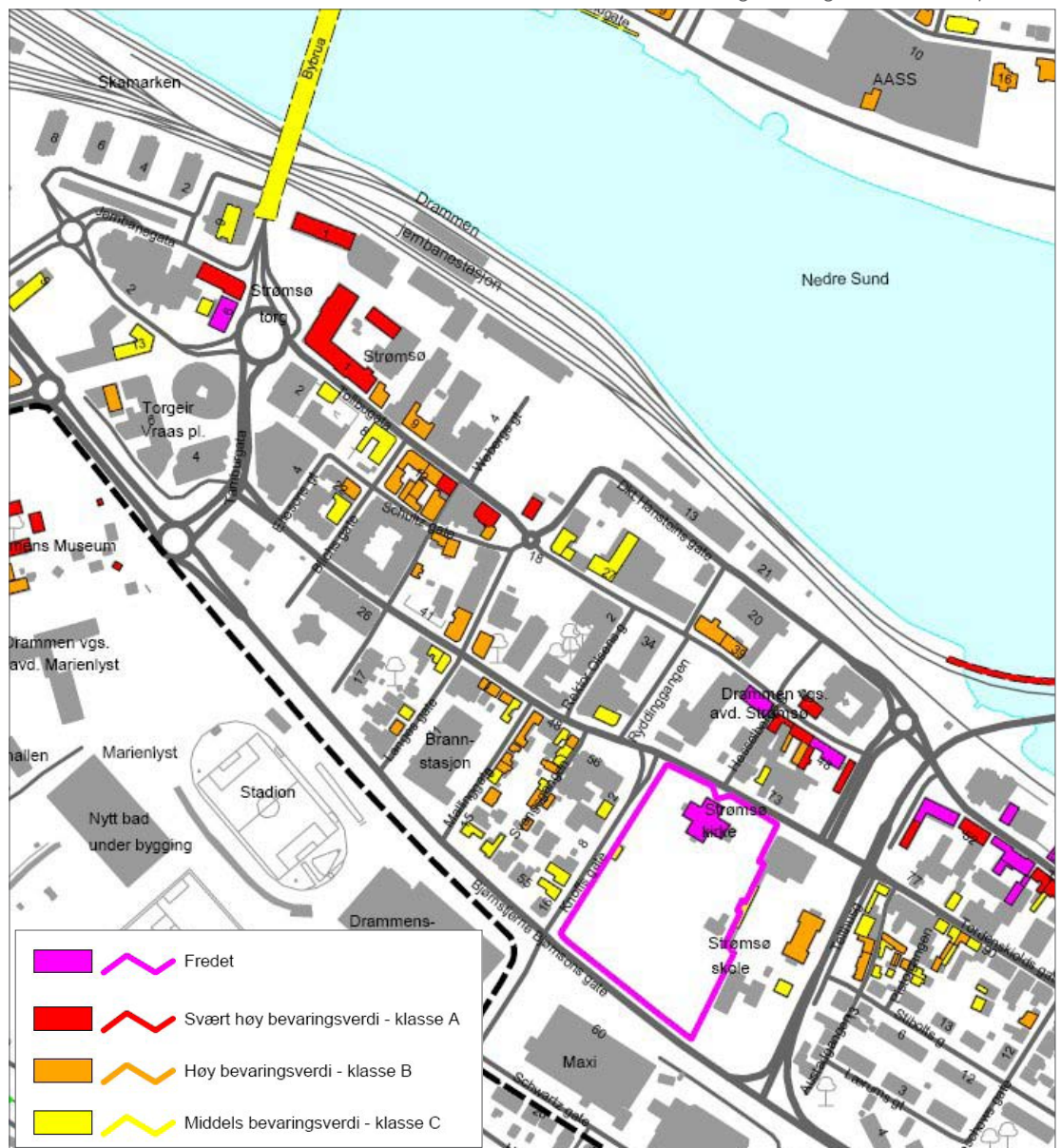
B: Høy verneverdi.

Kulturminner som er viktige for lokal identitet og som har en egenverdi uavhengig av plassering og miljø.

C: Middels verneverdi.

Kulturminner som hver for seg ikke er spesielt interessante eller verdifulle, men som er viktige for helheten i et verneverdig miljø, selv om de er ombygd.

Utsnitt av kulturminneregistreringen i sentrumsplanen.



Vurderinger

Som klassene over tilsier, er noen av bygningene udiskutable når det gjelder forslag til riving. Det gjelder i utgangspunktet Klasse F og A.

Også klasse B skal i utgangspunktet bevares. I sentrumsplanen stilles det krav om regulering dersom det foreslås noe som forringer verneverdien, eller dersom det foreslås riving.

Når det gjelder klasse C, så er det i noe større grad mulig å vurdere verneverdien ut i fra:

- Egenverdi
- Om bygningen inngår i en sammenheng med andre verneverdige bygninger.
- Kvaliteten på det byggverk som evt. vil erstatte bygningen eller andre viktige kvaliteter for å oppnå ønsket byutvikling.



Hesselbergs gate, en av Drammens eldste.



"Strømsø videregående skole", nytt og gammelt.

Typiske B- og C-bygg i Tordenskiolds gate.



DAGENS SITUASJON OG UTFORDRINGER



Elvefronten på Strømsø siden er blitt attraktiv for båtbesøk og turgåere.

Introduksjon

Knutepunktsutvikling i Drammen

Et viktig kriterium for å velge Strømsø sentrum som utstillingsområde i by- og boligutstillingen, og som konkurranseområde for denne idékonkurransen, er beliggenheten i tilknytning til byens sentrale kollektivknutepunkt.

Både i arbeidet med det statlige prosjektet "Framtidens byer" og det regionale prosjektet "Buskerudbyen" er målsettingene å redusere biltrafikken og å skape mer attraktive byer og tettsteder.

Et av de viktigste grepene er å konsentrere arealutviklingen slik at transportbehovet reduseres og flest mulig turer blir korte nok til å være gang- og sykkelturner. Nødvendige lengre reiser må i størst mulig grad kunne foregå med kollektivtransport.

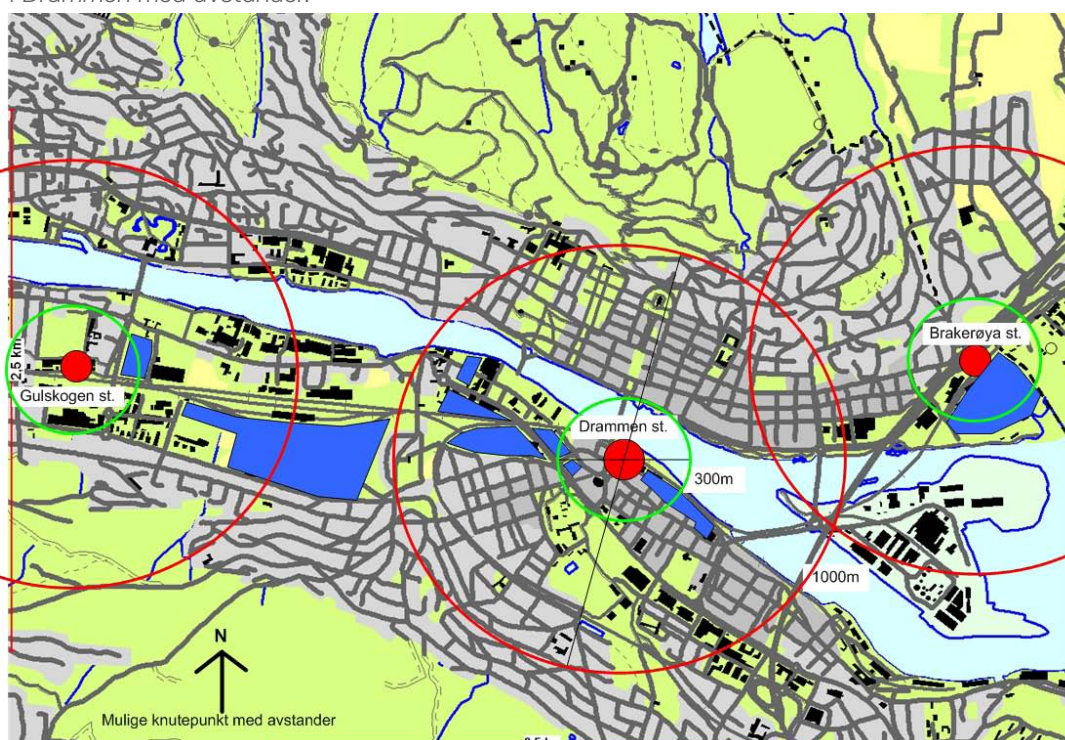
Det er viktig å lokalisere arealintensive, regionale arbeidsplasser, handel og service nær kollektivknutepunkt slik at flest mulig kan nå disse uten bruk av bil. Nye boliger bør også lokaliseres i eller ved slike knutepunkt. Områdene rundt Drammens tre jernbanestasjoner peker seg ut som mulige framtidige knutepunkt:

1. Gulskogen/Sundlandområdet som ligger ved Gulskogen stasjon, vest for sentrum. Ikke minst rommer det gamle jernbaneverkstedet Sundland betydelige arealreserver.
2. Brakerøya er et gammelt industriområde ved fjorden som også har jernbanestasjon. Området er avsatt til "arbeidsplassintensive næringer". Sett i sammenheng med utviklingen rett over kommunegrensen, på Lierstranda hvor det planlegges både boliger og næring, ligger dette området svært godt tilrette som et framtidig knutepunkt med konsentrert og blandet utbygging.
3. Strømsø sentrum med Drammen stasjon og bussterminal er et regionalt viktig kollektivknutepunkt, med til dels betydelige arealreserver innenfor en radius på 7-800m fra jernbanestasjonen.

Utfordring i Strømsø sentrum:

- Øke utnyttelsen innen et allerede utbygget sentrumsområde hvor en ønsker en harmonisk utvikling av den eksisterende byen.

Mulige knutepunkt ved jernbanestasjonene i Drammen med avstander.



Handel i Strømsø Sentrum

Selv om Bragernes bydel på nordsiden av elva må sies å være det viktigste sentrumsområdet pr. i dag, så har Strømsø et særpreget handels- og servicetilbud som betjener hele regionen. Området har et stort spekter av småbutikker, mange med et internasjonalt tilsnitt. Butikktilbudet rundt Strømsø torg og nedover i Tollbugata representerer således et alternativt tilbud til det vi finner på Bragernes og i kjøpesentrene.

Utfordring:

- *Å beholde og videreutvikle det særpregete handelstilbudet i Strømsø sentrum til glede for framtidige beboere, arbeidstakere på Strømsø og byen for øvrig.*
- *Hvordan kan handelen betjene kollektivknutepunktet best mulig?*

Arbeidsplasser

Mange kunnskapsbedrifter holder til nær Strømsø torg og jernbanestasjonen. Samtidig er det store arealreserver i hele konkurranseområdet.

Utfordring:

- *Hvor i konkurranseområdet bør større arbeidsplasser kunne lokaliseres?*

Strømsø torg

Strømsø torg skal bygges helt om. Første byggetrinn skal stå ferdig til byjubileet i 2011. Torget skal videreutvikles som et kollektivknutepunkt og bli en viktig møteplass for byens befolkning.

Utfordring:

- *Hvilken rolle bør Strømsø torg spille i forhold til andre offentlige plasser og rom i byen og i konkurranseområdet?*

Befolkning

Det bor ca. 2.500 mennesker i det tette byområdet på Strømsø. Blant dem er det mange unge voksne i etableringsfasen med bakgrunn i ulike kulturer. En del har små barn, men mange flytter når familien blir større. Byområdet preges av relativt små leiligheter, men det er tilgang på romligere boliger og eneboliger i områdene rundt, så samlet sett er det et relativt bredspektret boligtilbud i gang- og sykkelavstand.

Utfordring:

- *Hvordan legge til rette for boliger til en bredest mulig del av befolkningen?*
- *Hvordan kan en legge bedre til rette for barn i området?*

Byform

Bygningsmassen, gatene og plassene i konkurranseområdet er variert både med hensyn til fysisk kvalitet og arkitektonisk uttrykk. Det er mange fine bygninger, både av eldre og nyere dato. Blant dem er byens eldste bygninger og mange bygningsmiljø med høy verneverdi.

Utfordring:

- *Hvordan skape en interessant helhet av så mange ulike elementer, både visuelt og funksjonelt?*
- *Hvordan formgi fremtidens bysentrum hvor bilens rolle er sterkt redusert?*

Ansiktet mot elven

I denne konkurransen ber vi om forslag til forming av Strømsøs nye ansikt mot elven. Området nedstrøms fra jernbanestasjonen endres nå fra lager og industri til bolig og næring som en del av knutepunktsutviklingen.

Utfordring:

- *Hvordan formgi både Strømsøs nye ansikt mot elven, og sammenhengen med eksisterende bebyggelse på Strømsø?*



Handelsområdet på Strømsø har et internasjonalt tilsnitt.

Grøntområder og rekreasjon

Strømsø sentrum har ikke mange gode offentlige rom. Både plasser, lekeområder og grøntstrukturen er oppstykket.

Utfordring

- *Hvordan styrke og videreutvikle grøntstrukturene og de offentlige uterommene i området?*
- *Hvilken betydning kan de ulike stedene ha for byens liv?*



Strømsø kirke.

Møte mellom elv og fjord var Drammens historiske utspring, men i mange år snudde byen ryggen mot elva. Fra 1990 årene endret dette seg. Nye boligområder erstattet industri langs elva og det ble anlagt elveparker som har blitt svært populære. De brukes både av turglade mennesker og de som ønsker en mer urban livsform.

Jernbanesporet ligger i dag som en barriere mellom store deler av Strømsø sentrum og turveien langs elva. Det er bare ved Bybrua og ved Strømsøbrua, i utkanten av konkurranseområdet, at det er mulig å komme ned til elva.

Utfordring:

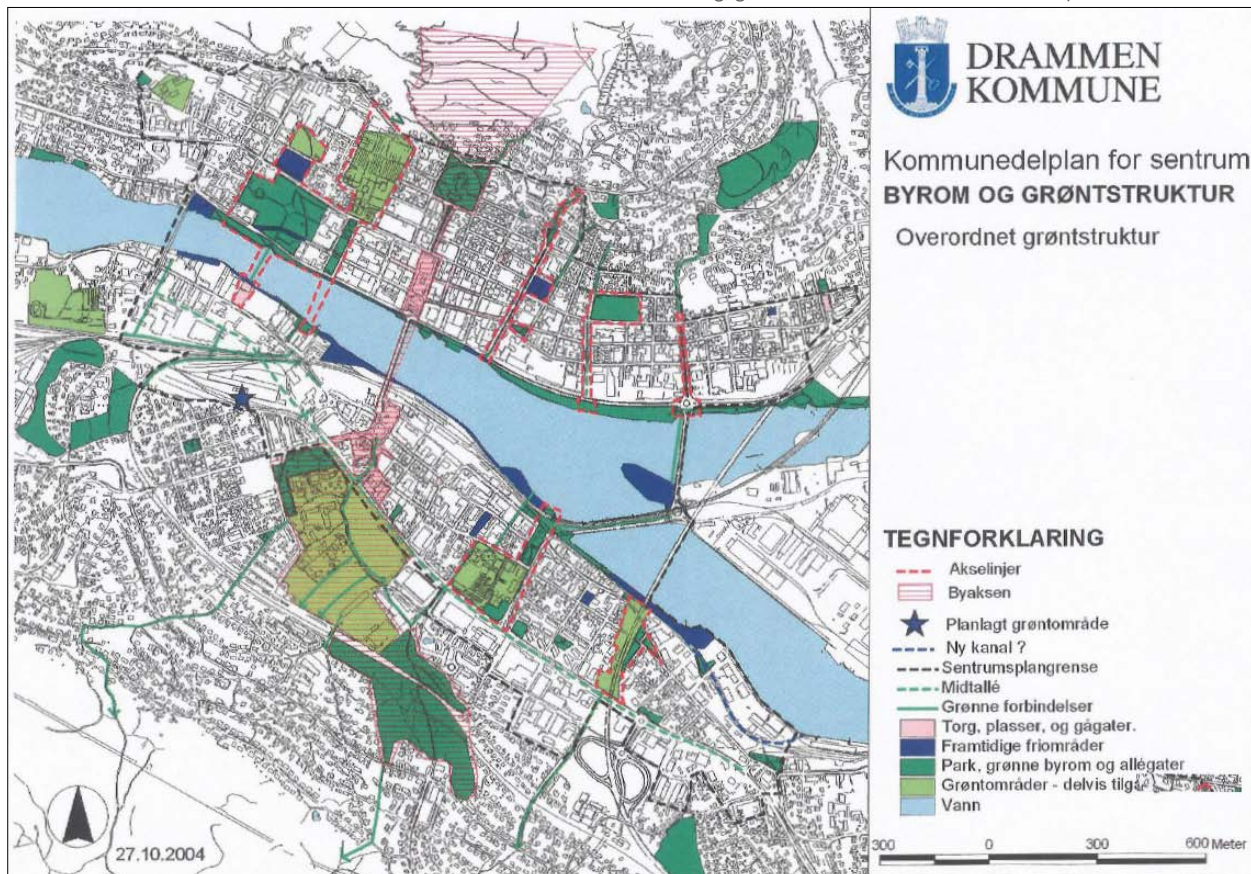
- *Hvordan bedre kontakten mellom konkurranseområdet og turveien langs elva?*

Strømsø kirkegård, som utgjør det største grøntområde innen konkurranseområdet, er i dag delvis lukket med tette støyskjermer og gjerder og har liten betydning som rekreasjonsområde.

Utfordring:

- *Hvordan kan Strømsø kirkegård spille en viktigere rolle som grøntområde i bydelen uten at støyskjermer og gjerder for de besøkende øker?*

Byrom og grøntstrukturer i Kommunedelplan for sentrum.



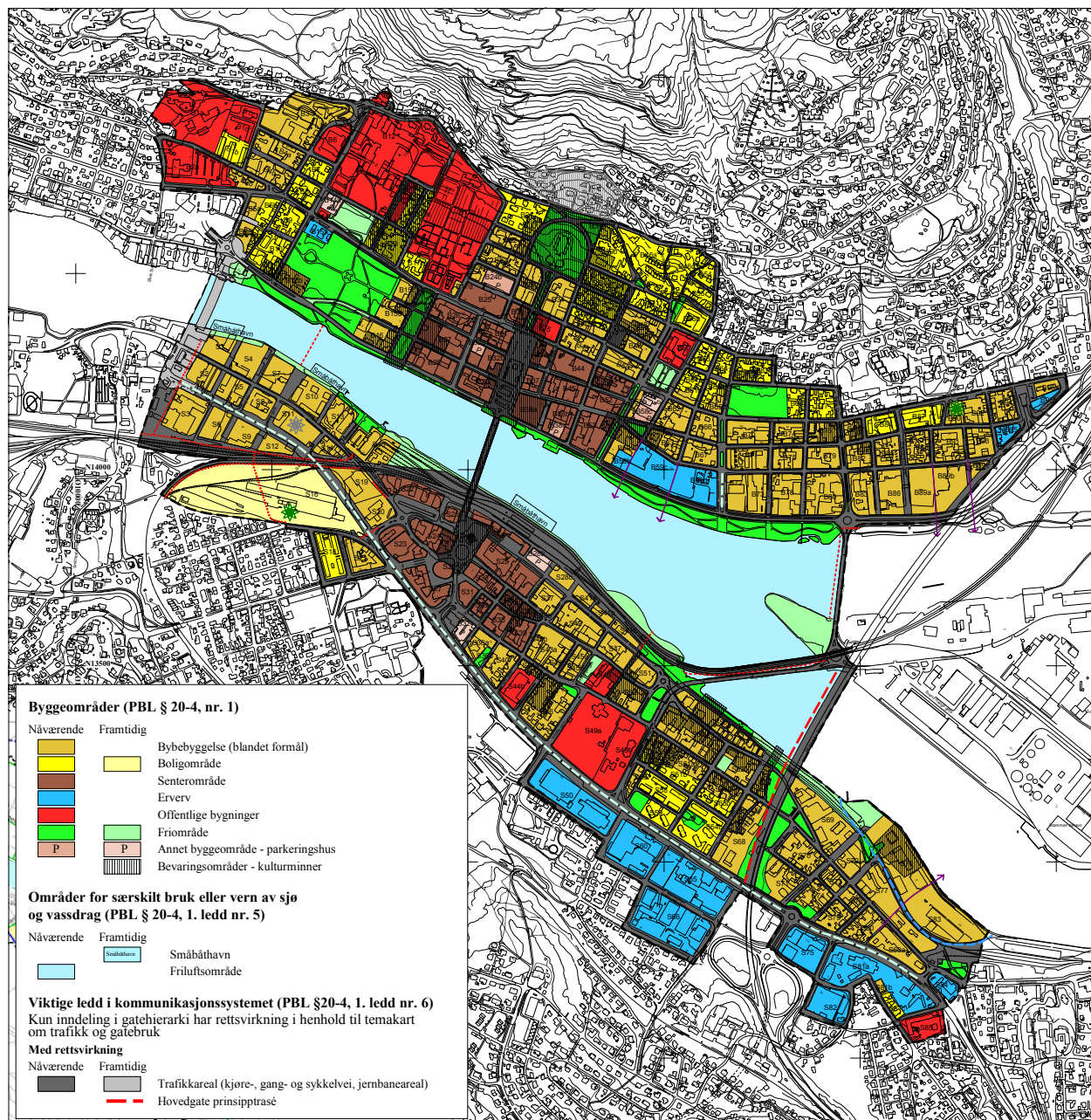
Planstatus

Kommuneplanens arealdel (2008) og Kommunedelplan for sentrum (2006) fastlegger overordnede rammer for den videre utvikling, som arealbruk, byggehøyder og bygningsvern.

Konkurransedeltakerne skal ta utgangspunkt i Kommunedelplan for sentrum, men det vil være mulig å avvike når det gjelder bygningsmassens volum og arealbruk. Hovedtrekkene i gatestruktur og vurderingen av bevaringsverdi på eksisterende bygninger skal følges.

Konkurransområdet er bare delvis regulert. Det foreligger en plan for Drammen stasjon fra 2003, og enkelte gateplaner. I tillegg gir Gatebruksplanen et gatehierarki utfra gatens trafikkmessige funksjon.

Kommunedelplan for sentrum.



Trafikkforhold

Biltrafikk

Bjørnstjerne Bjørnsons gate og Telthusgata er en del av sentrumsringen og er derfor viktige gater i bydelen med stor gjennomgangstrafikk. Disse gatene er de største trafikkbarrierene og den største forurensningskilden i bydelen både med hensyn til støy og luft.

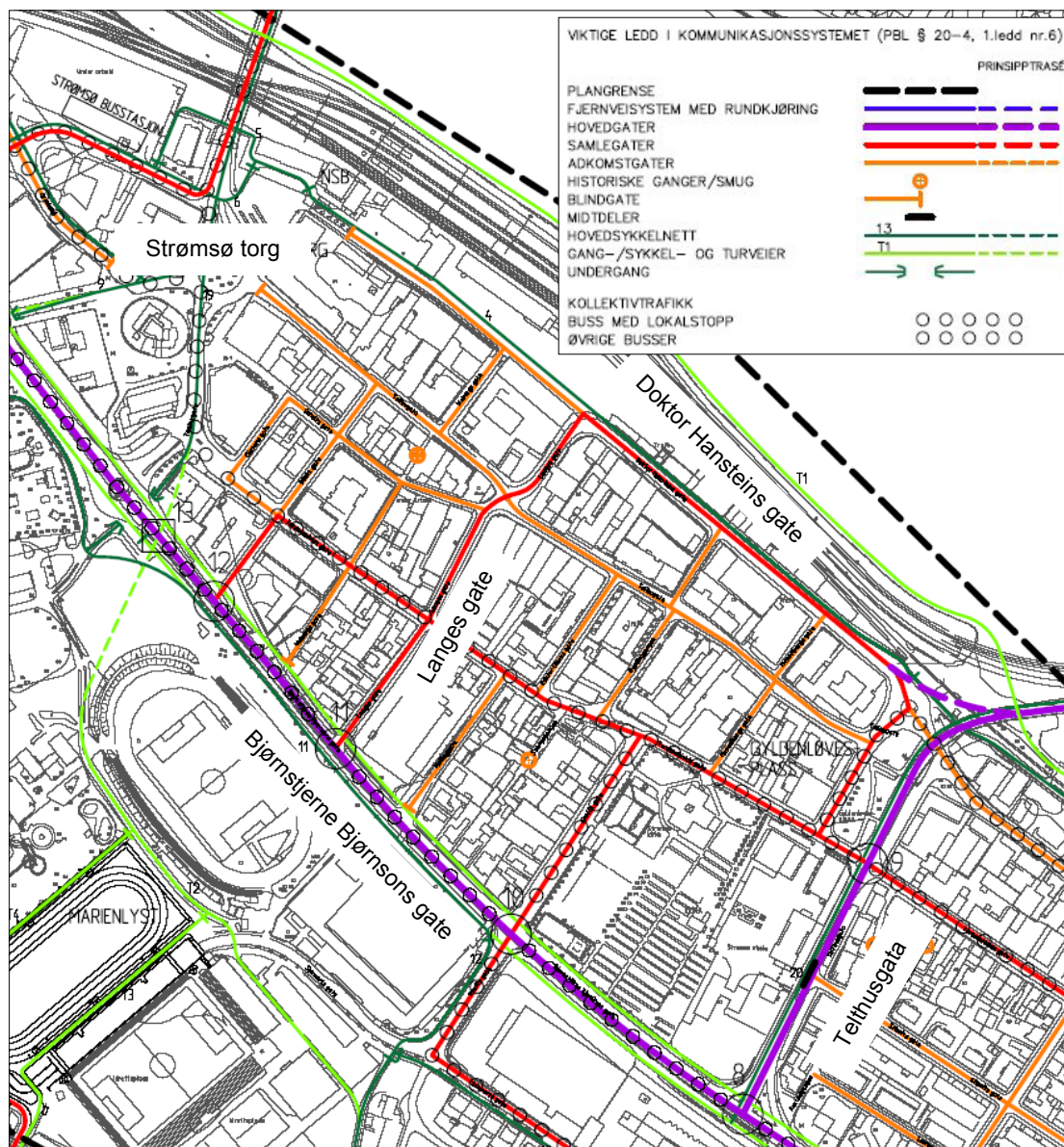
I gatebruksplanen for Strømsø er det Langes gate og Doktor Hansteins gate som i fremtiden vil være de viktigste gatene for biltrafikk fra sentrumsringen og til konkurranseområdet og jernbanestasjonen.

Utfordring:

- *Bruk/prinsipputforming av gatene i fremtidens bærekraftige by.*
- *Å vise hvordan biltrafikken kan reduseres i området.*
- *Hvordan kan bydelen leve med eksisterende trafikk i konkurranseområdets randsone?*

21

Gatebruksplan for Strømsø.





Bjørnstjerne Bjørnsons gate.

Kollektivtransport

Konkurranseområdet rommer byens jernbanestasjon og det viktigste knutepunktet for kollektivtrafikk. Stasjonsområdet skaper mye tilbringertrafikk med bil, og bussene genererer støy og forurensning.

I gatebruksplanen er Tordenskiolds gate vist som hovedtrase for buss. Busstraseen i Tordenskiolds gate gir god tilgjengelighet for beboerne, men representerer en relativt stor miljøbelastning. Konkurransen tar derfor utgangspunkt i at busstrafikken flyttes til Bjørnstjerne Bjørnsons gate.

Det planlegges omfattende ruteendringer i jernbanetilbudet med økt frekvens som får virkning fra 2012. Da vil Drammen få et svært godt kollektivtilbud, spesielt i retning Oslo. Flytoget til Oslo Lufthavn Gardermoen har fra september 2009 fått endestasjon i Drammen.

Det ligger godt til rette for at beboerne i området kan velge kollektive transportformer når de skal reise til andre byer med direkte jernbaneforbindelse eller andre steder i nærregionen med god bussforbindelse.

Utfordring:

- *Gjøre det så trivelig og skape så god fremkommelighet for myke trafikanter i bydelen at det blir naturlig å gå og sykle til buss og jernbane.*

Drammen busstasjon, vest for Strømsø torg.



Drammen jernbanestasjon.



Gang- og sykkeltrafikk

I dag er hovedtraséen for sykkel gjennom konkurranseområdet lagt til Doktor Hansteins gate. Det er også mange som sykler turveien langs elva for å komme til bydelen Grønland. Skal man opp på Bybrua fra turveien må man benytte heis eller trapp. Tordenskioldsgate er i dag lite attraktiv for syklister på grunn av biltrafikken og bussrutene som har sin hovedtrase der. Denne situasjonen vil kunne bli vesentlig bedre når Langesgate blir hovedatkomst for biler.

Det er planer om å bygge om Bjørnstjerne Bjørnsons gate til en fire felts allégate med gang- og sykkelvei på begge sider og gang- og sykkelkryssing i plan.

Når Bjørnstjerne Bjørnsons gate er bygget om vil det bli enklere å nå skoler, butikker og fritidstilbud som ligger sør for gata. I dag er man avhengig av to underganger og to lite attraktive kryssinger i plan ved Drammenshallen og Telthusgata.

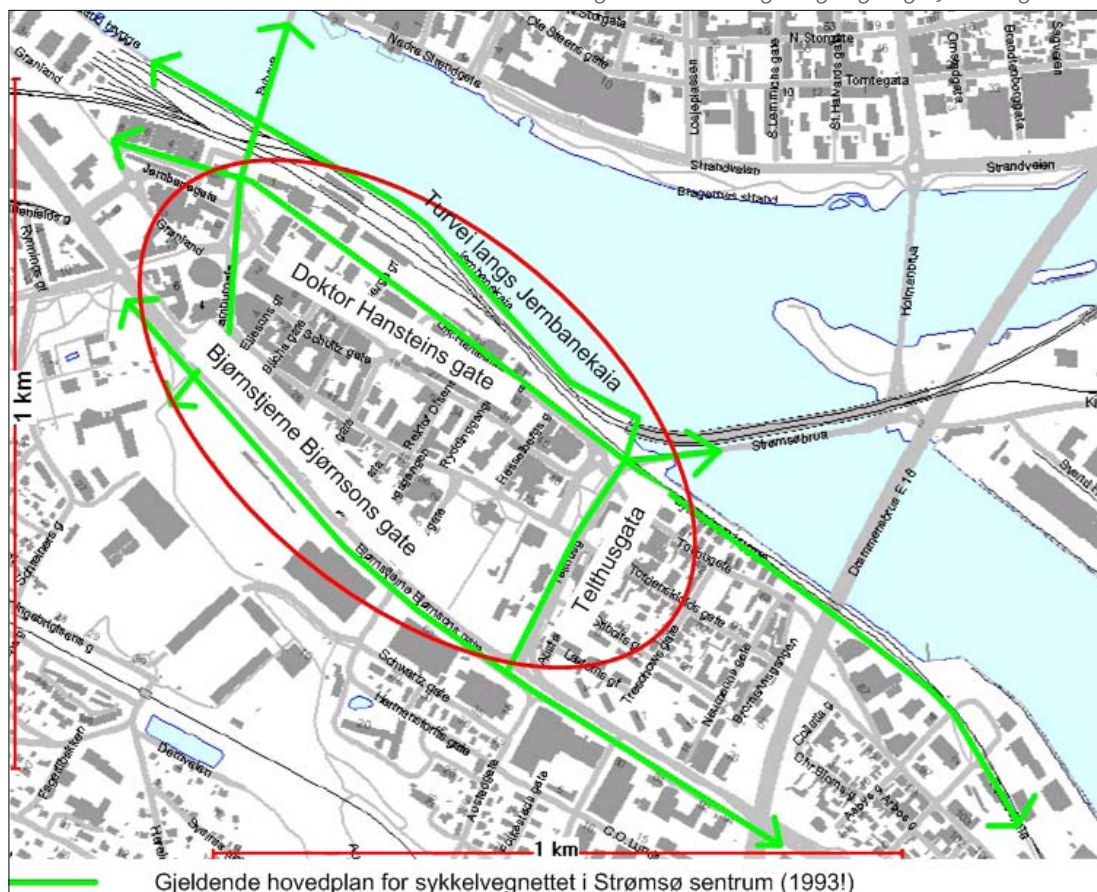
I dag må gående og syklende som vil krysse Drammenselva ved Telthusgata bruke bilbruerne, men det arbeides langsiktig med å få til en bedre løsning. Konkurransesforslagene må ta utgangspunkt i dagens situasjon.

Utfordring:

- Å få belyst hvilke muligheter en eventuell flytting av kollektivtraseen kan åpne for bymiljø og byform i konkurranseområdet. Det må legges til rette for attraktiv atkomst for gående fram til og over Bjørnstjerne Bjørnsons gate.
- Hvordan gjøre alle bygater attraktive for gående og syklende i tillegg til at det enkelte steder vil være behov for egne gang- og sykkeltraséer?
- Hvordan gjøre det mer attraktivt for fotgjengere og syklister å krysse Telthusgata, komme opp på Strømsøbrua og å komme ned til turveien langs jernbanekaia?

23

Viktige hovedretninger i gang- og sykkelvegnettet.



Gjeldende hovedplan for sykkelvegnettet i Strømsø sentrum (1993!)

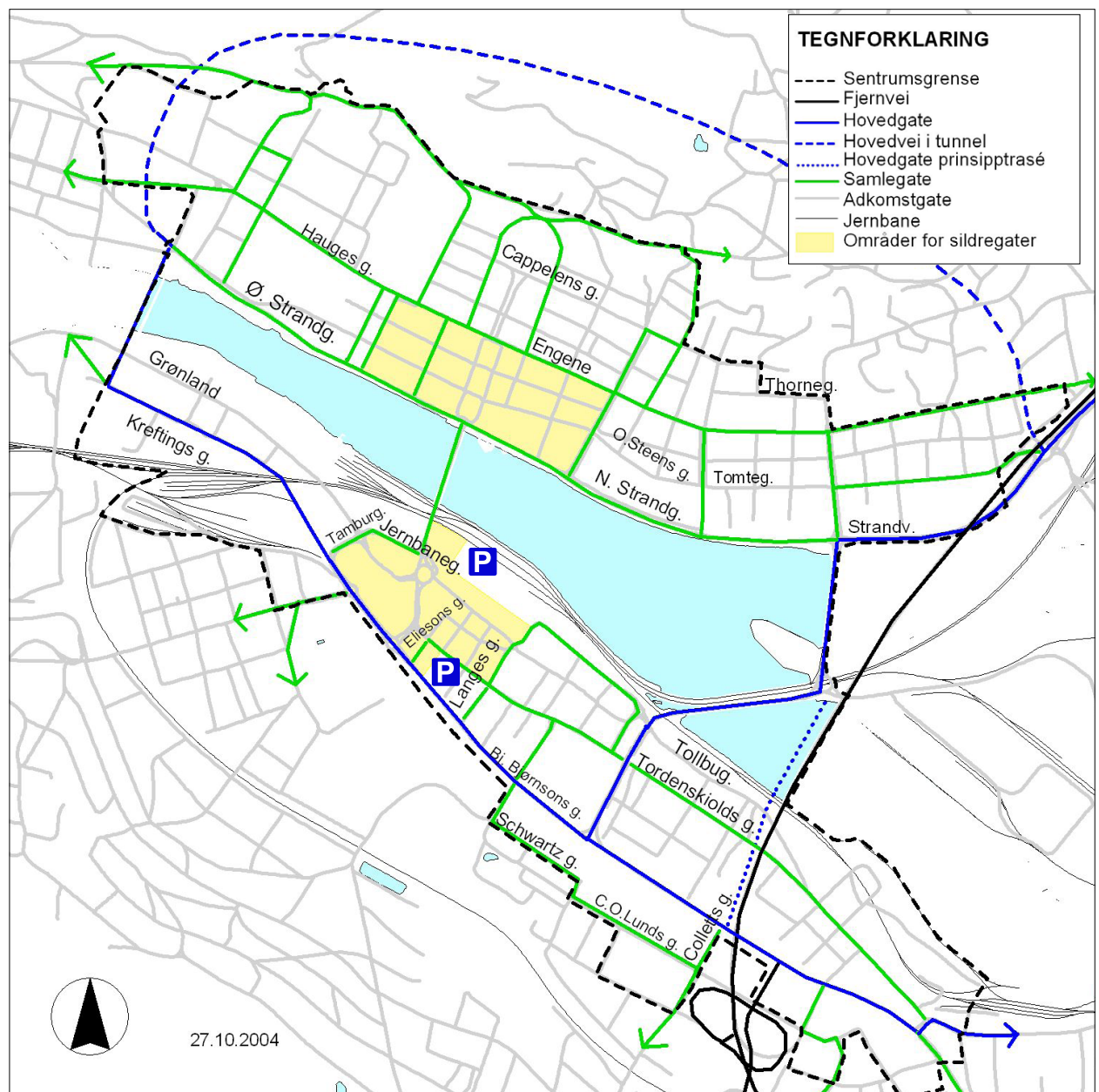
Parkering

Reisende med jernbanen skaper mye biltrafikk og bilene beslaglegger store arealer til parkering ved Drammen jernbanestasjon. Det arbeides nå med å erstatte flateparkeringen på jernbaneområdet med parkering i hus i Doktor Hansteins gate. I tillegg planlegges et parkeringshus bygget i krysset mellom Tordenskiolds gate og Eliesons gate. Dette skal kunne betjene sentrumshandelen, Marienlyst-

området og boliger i sentrumsområdet. Det planlegges å erstatte minimumskrav med en maksimumsgrense for antall parkeringsplasser. Dette vil gjøre det mer lønnsomt å bebygge relativt små innfilltomter.

Målsettingen er at det ikke skal bygges flere små parkeringsanlegg i tilknytning til byggeprosjekt i området, men at en skal kunne leie parkeringsplasser i hus ved behov.

Sentrumsplanens framtidige gatehierarki med planlagte p-hus på Strømsø inntegnet.



Viktige byggeprosjekt og anlegg

Flere byggeprosjekt som har stor betydning for utviklingen i bydelen er i ferd med å bli gjennomført:

- Planene for nye Strømsø torg er vedtatt, og første byggetrinn skal være ferdig til byjubileet i 2011.
- Jernbanens opprusting av stasjonsbygningene vil pågå i samme periode.

- Et nytt parkeringshus nær Strømsø torg i Tordenskiolds gate. Fasadene på parkeringshuset skal utformes som kunstverk.

På sydsiden av Bjørnstjerne Bjørnsons gate fornyes området skoletilbud:

- Marienlyst skole (ungdomsskole) ved fotballstadion på sørsiden av Bjørnstjerne Bjørnsons gate, blir bygget som passivhus.
- Drammen videregående skole på Marienlyst, ved siden av Drammensbadet, utvides, slik at eksisterende Strømsø videregående skole innenfor konkurranseområdet kan frigjøres.

25



Nye Strømsø torg.

Nye Marienlyst skole.



DELOMRÅDER



Ortofoto som viser de fire delområdene. 1: Tollbugata-Langesgate, 2: Doktor Gundersens plass, 3: Doktor Hansteins gate og 4: Telthusgata.

Delområde 1

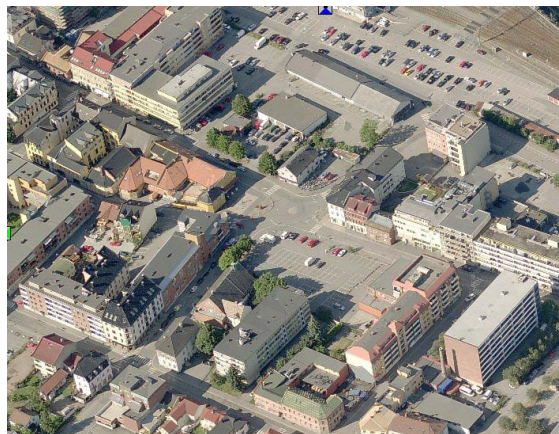
Tollbugata - Langesgate

Tollbugata er Strømsøs gamle hovedgate; "Fremgaten". Denne har fortsatt en viktig funksjon som handelsgate og er den historisk viktigste gjennomgående gata øst/ vest innenfor konkurranseområdet. I 2011 skal den stenges for biltrafikk i enden inn mot Strømsø torg.

Utfordring:

- Å videreutvikle Tollbugata som en handelsgate.
- Hvordan kan plassen hvor Langes gate møter Tollbugata gis en bymessig og vakker utforming som tar hensyn til ulike brukere av byen?
- Hvordan kan en utbygging av Tollbugata 26 bidra til å skape et godt byrom og hvilke funksjoner bør/kan eiendommen romme?

27



Flyfoto for delområde 1. Foto: map aid.

Langes gate er i gatebruksplanen definert som en viktig tilfartsåre både til jernbanestasjonen og til konkurranseområdet som sådan.

Kartutsnitt for delområde 1.



Delområde 2

Doktor

Gundersens plass

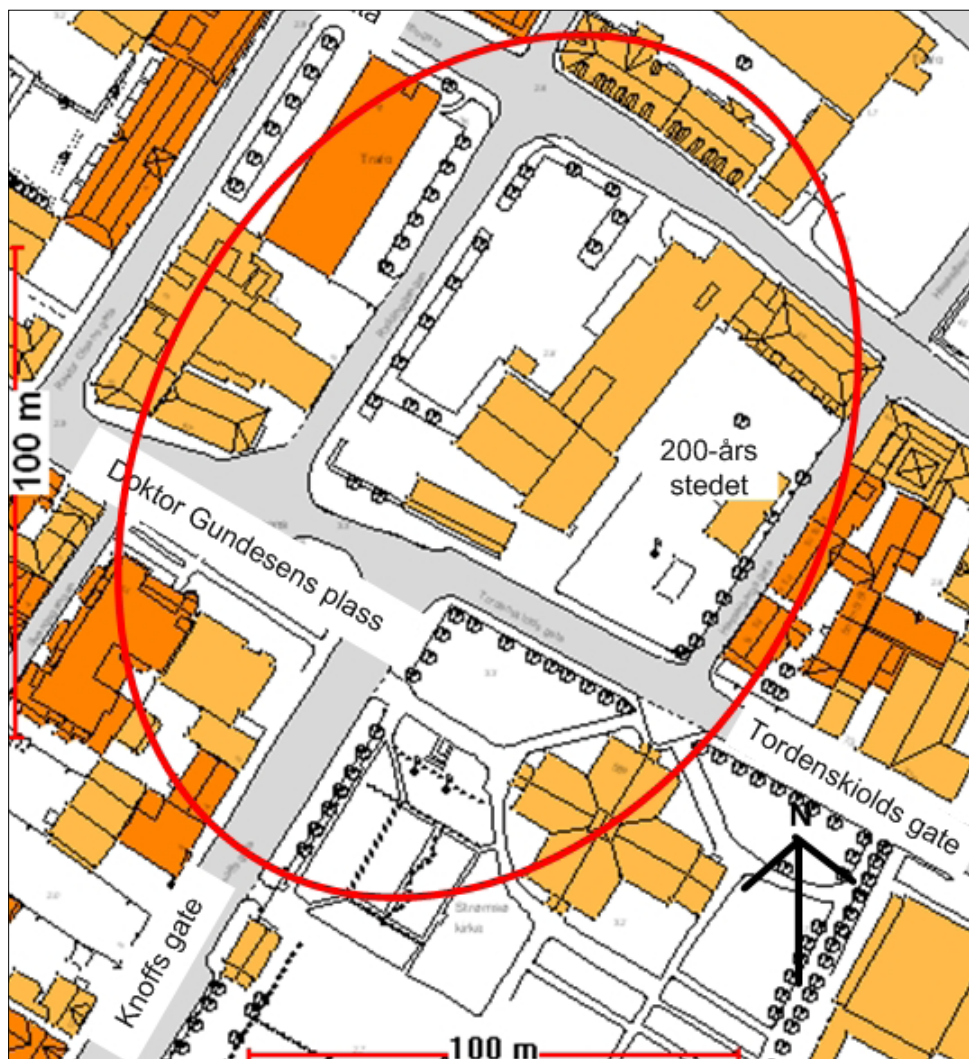
Doktor Gundersens plass med tilstøtende gater og Strømsø videregående skole

I dag er Tordenskiolds gate busstrasé gjennom området. Ny bilatkomst til sentrumsområdet i Langesgate og flytting av busene til Bjørnstjerne Bjørnsons gate vil åpne muligheter for ny utforming og bruk av gater og plasser i delområdene 1, 2 og 4. Med en slik omlegging vil det være mulig å begrense utkjøring i Bjørnstjerne Bjørnsons gate fra Knoffs gate.

Utfordring:

- Vurder hvilken rolle i bydelen dette delområdet kan ha i fremtiden og hvordan det kan utformes og brukes.
- Å bedre kontakten mellom kirkegården/ kirken og omgivelsene uten at støyproblemene for besøkende på kirkegården øker.
- Å etablere en attraktiv atkomst for gående og syklende til Bjørnstjerne Bjørnsons gate for å kunne komme til bussholdeplassen, skolene og andre viktige byfunksjoner som ligger sør for gata.

Kartutsnitt for delområde 2.





Knoffs gate mot syd.

Så vel beliggenhet som støy og forurensningsforholdene gjør det mulig å bruke denne eiendommen til for eksempel barnehage. Parkeringsplassen vest på tomten er avsatt til friområde i sentrumsplanen. Kombinasjonen av bypark, kvartalslekeplass og uteområde for barnehage kan vurderes.

I området rundt skoletomten møter nyere lamellbebyggelse den historiske småskala bebyggelsen.

Utfordring:

- *Utforming av ny bebyggelse og fellesarealer som bidrar til en god overgang mellom de ulike bebyggelsesstrukturene i området.*

Strømsø videregående skole med omgivelser

Buskerud fylkeskommune flytter den videregående skolen. Eiendommen vil bli disponibel til andre formål i 2011. En fredet bygning fra 1808 som først var rådhus, men som tidlig ble tatt i bruk som skole, er en del av skoleanlegget. Plassen bak den fredete bygningen er valgt som bydelens 200-årssted til jubileet i 2011.

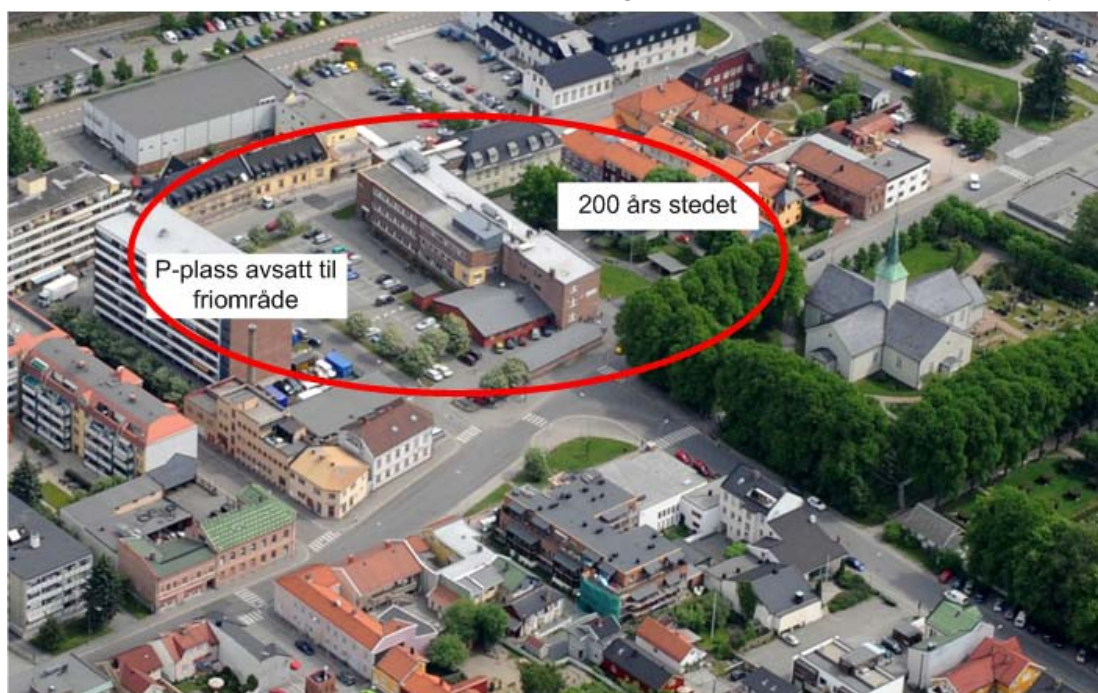
Utfordring:

- *Vurdere bruk av eksisterende bygningsmasse og mulighet for nybygg på eiendommen.*

P-plass vest for Strømsø videregående skole, avsatt til friområde i sentrumsplanen.



Strømsø videregående skole. Flyfoto fra sør. Foto: map aid.



Delområde 3

Doktor Hansteins gate

30

Doktor Hansteins gate - en ny bygate og Stømsøs nye ansikt mot elva.

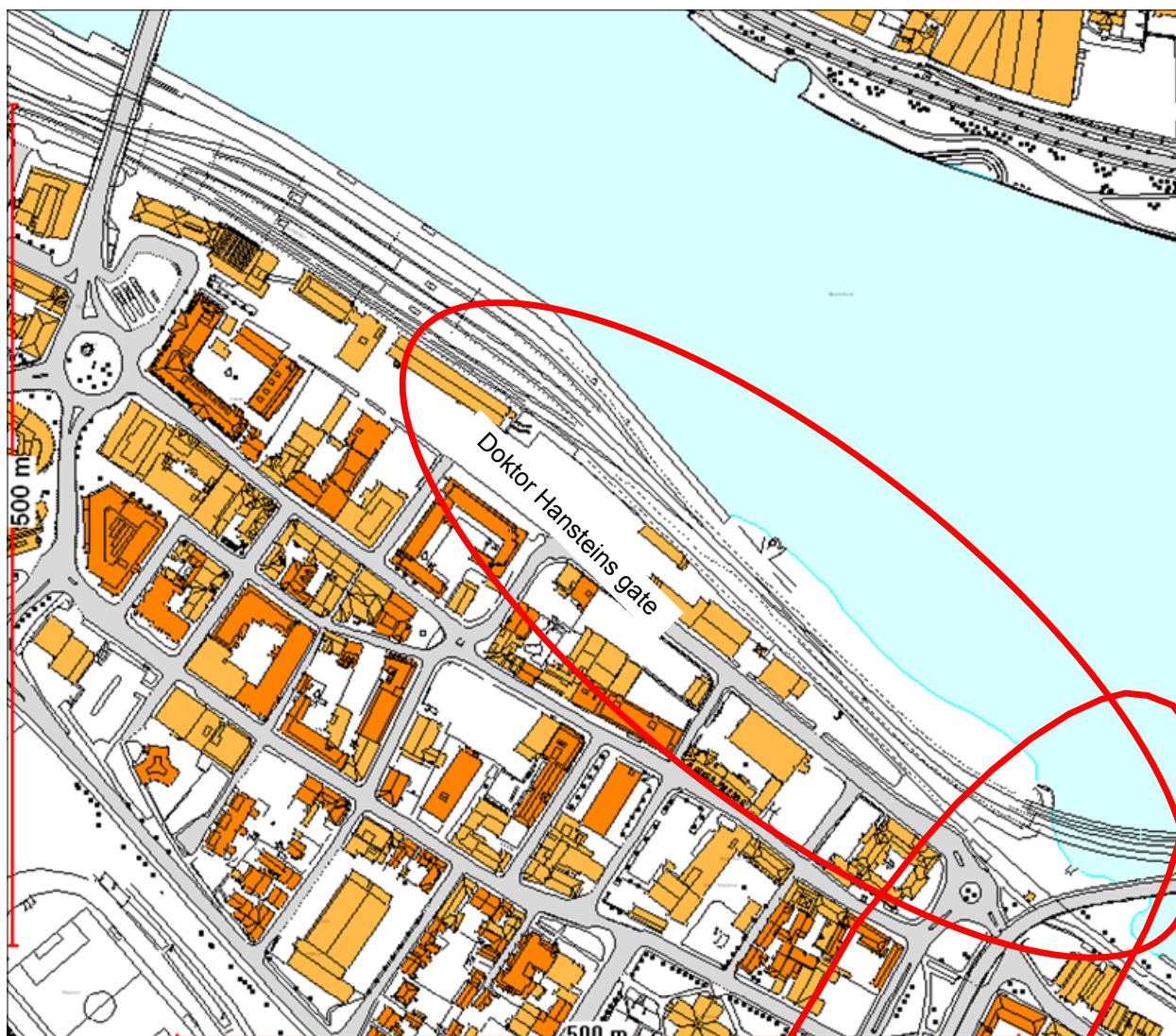
Gata ble anlagt lenge etter at jernbanen var bygget. Jernbanefyllingen skapte en bakevje som siden har blitt fylt ut. Området har blitt brukt til lager og lett industri, men i de senere årene har det stort sett vært boliger som har blitt bygget her. Det er mange ubebygde og dårlig utnyttede tomter i området, som totalt gir et stort utbyggingspotensiale.

Doktor Hansteins gate er i gatebruksplanen tiltenkt funksjon som mategate fra øst til konkurranseområdet og Drammen stasjon. Gata må også være dimensjonert for busstrafikk, slik at "Buss for tog" kan benytte denne utkjøringen fra stasjonsområdet. Gata er også en gjennomgående sykkeltrasé.

Utfordring:

- Å gi form til Doktor Hansteins gate, gjennom å foreslå nybygg på ubebygde og dårlig utnyttede tomter. Bebyggelsen nord for gata vil bli svært viktig for Drammens nye fasade mot elva og Bragernes.
- Bebyggelsen skal symbolisere det nye miljøvennlige Strømsø.
- Det ønskes innspill på hvordan et P-hus på 400-500 biler på østsiden av stasjonen kan utformes på en attraktiv måte, eventuelt integreres i annen bebyggelse.

Kartutsnitt for delområde 3.





Doktor Hansteins gate med store muligheter for utvikling av ny bebyggelse. Flyfoto fra sør. Foto: map aid.

Doktor Hansteins gate med eksisterende parkeringsplass.



Delområde 4

Telthusgata

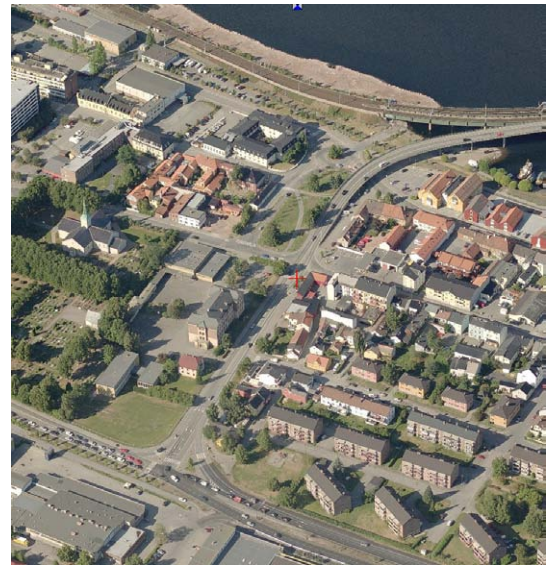
32

Telthusgata og Gyldenløves plass Et grøntdrag ned til elva

Dette er det første stedet nedstrøms Bybrua hvor ikke jernbanespooret stenger for kontakten med turveien langs elva på bakkeplan.

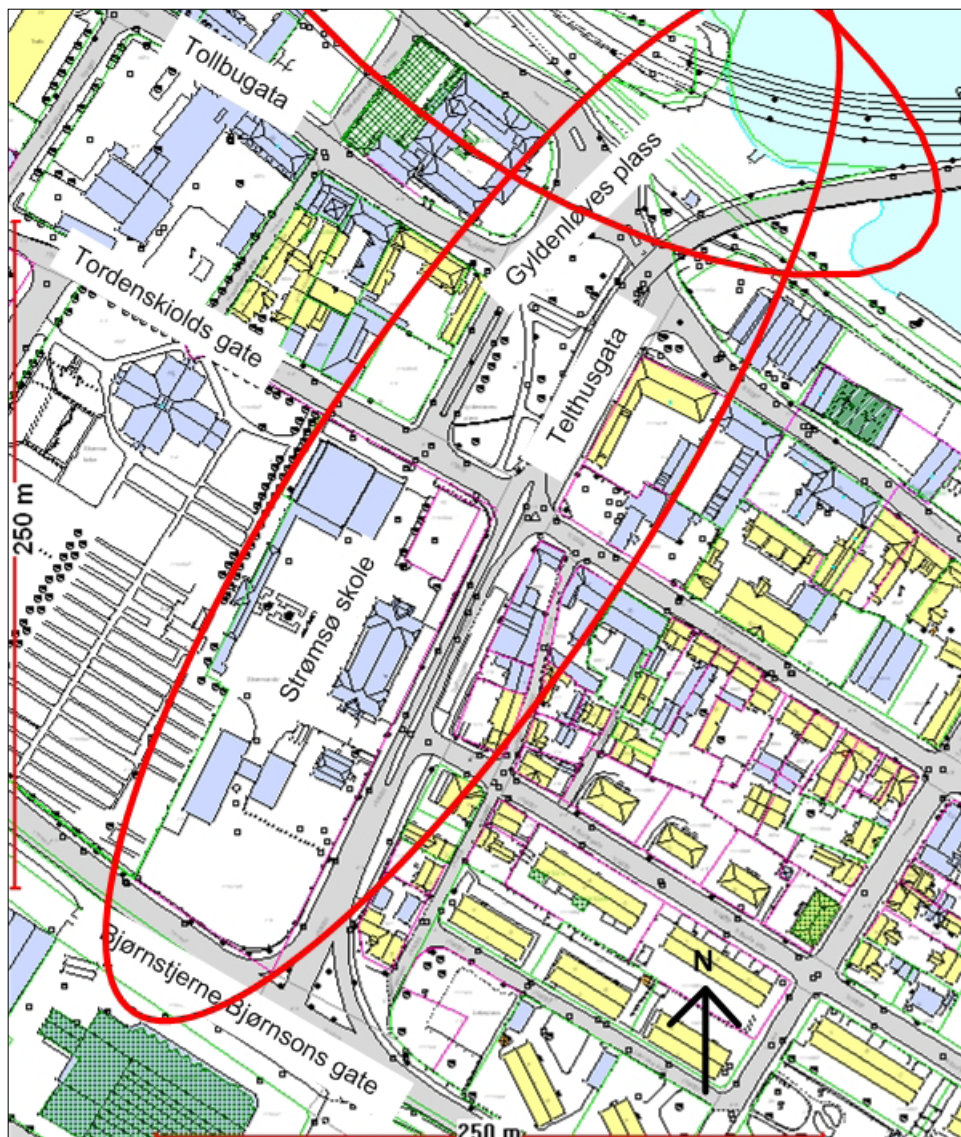
Utfordring:

- Delområde 4 tenkes utviklet som et delvis bebygget grøntdrag fra Bjørnstjerne Bjørnsons gate til elva.



Telthusgata, sett fra Bjørnstjerne Bjørnsons gate mot elva (mot nord).
Foto: map aid.

Kartutsnitt for delområde 4.



Telthusgata

Telthusgata er en del av sentrumsringen. Gata går over i Strømsøbrua. Selv om det er fremmet tanker om å flytte denne bruforbindelsen mot øst må konkurransedeltakerne ta utgangspunkt i dagens situasjon.

Utfordring:

- *Dempe Telthusgatas sterke barrierevirkning, både visuelt og funksjonelt.*
- *Utforme en god og bymessig kobling for biltrafikken mellom Telthusgata og Doktor Hansteins gate. Dagens situasjon er til stor ulempe for nabolaget og bidrar til å ødelegge Gyldenløves plass.*
- *Utforme en naturlig forbindelse mellom turveien langs elva og fortauene på Strømsøbrua.*

Gyldenløves plass

Gyldenløves plass er Strømsøs gamle torg. I dag er området sterkt preget av biltrafikk.

Utfordring:

- *Hvordan gi plassen noe av sin gamle verdighet tilbake, og innpasse den i et grøntdrag og gang- og sykkelvegnett, samtidig som god tilgjengelighet til Doktor Hansteins gate opprettholdes?*
- *Hvordan gjenopprette den historisk viktige Tollbugata på tvers av Gyldenløves plass?*



Strømsø skole med den sterkt trafikkerte Telthusgata i forgrunn.

Strømsø skole

Denne skolen skal legges ned og den gamle verneverdige hovedbygningen rehabiliteres. Eiendommen er svært støyutsatt på grunn av trafikk i Telthusgata og Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Av samme grunn er luften relativt forurensset. Luftkvaliteten tilsier at det ikke kan anlegges barnehage på tomten.

Dette er den eneste kommunale eiendommen i konkurranseområdet og kommunen ønsker å bruke den bevaringsverdige skolebygningen som et aktivum for bydelen. Blant annet er det foreslått å etablere et lokalhistorisk senter. I forbindelse med nybygg på eiendommen er det tanker om å bygge utleieboli-ger som åpner for ulike urbane levemåter.

Utfordring:

- *Gi den gamle skolebygningen en ny funksjon som vil kunne bygge opp under fellesskapet i bydelen.*
- *Balansere bruk av tomte til nybygg og grøntanlegg.*
- *Vise hvordan man kan bebygge tomten som en del av et grøntdrag.*

Telthusgata med koblingen til elva. Flyfoto fra sør. Foto: map aid.



KONKURRANSE- OPPGAVEN

34

1 Generelt

Gjennom idékonkurransen ønskes belyst hvordan konkurranseområdet som helhet kan utvikles og hvilken rolle det bør ha i byen. I tillegg ønskes en mer detaljert vurdering av de fire delområdene.

2 Byfunksjoner

Hvordan bør ulike funksjoner blandes/ lokaliseres i forhold til hverandre? Er det noen områder hvor det ligger spesielt godt til rette for spesifikk bruk? Hvordan kan det legges best til rette for at bydelen kan betjene befolkningen der uten bruk av bil?

3 Rammer for ny bebyggelse

Eksisterende gatestruktur forutsettes beholdt i all hovedsak. For øvrig er konkurrentene stilt relativt fritt til å utforme nye rammer for utviklingen i området. Forslagene forutsettes å gi innspill på forhold som:

- 3.1 Arkitektonisk uttrykk, byggehøyder og volum.
- 3.2 Ny bebyggelse må illustreres ut i fra at den skal ha passivhusstandard og være tilpasset en bysituasjon.
- 3.3 Hvordan moderne og verneverdig bebyggelse kan fungere godt sammen, både arkitektonisk og funksjonelt.
- 3.4 Beskrive gode private og halvprivate uteområder i forbindelse med boliger.
- 3.5 Det skal tas hensyn til støy og luftkvalitet ved plassering og utforming av bygninger, private uteområder og offentlige rom.
- 3.6 Det ønskes innspill på hvordan parkeringsplasser for 400-500 biler på østsiden av stasjonen kan utformes på en attraktiv måte, enten som eget P-hus eller integrert i annen bebyggelse.

4 Rammer for offentlig uteareal

Det er krevende å finne rom for nye offentlige utearealer innenfor et allerede utbygd område. Det må foreslås løsninger for:

- 4.1 Blå-Grønn struktur
- 4.2 Grønne lunger/parker
- 4.3 Offentlige torg og plasser
- 4.4 Lekeområder for barn og ungdom inkludert utearealer for ny barnehage.

Områdets betydning for byen og bydelen beskrives.

5 Rammer for trafikk

- 5.1 Eksisterende gatestruktur forutsettes beholdt. Doktor Hansteins gate er tenkt som hovedatkomst for bil og sykkel til området og jernbanestasjonen fra øst, Langesgate for biler fra syd, men bruken av de øvrige trafikrealene kan foreslås endret.
- 5.2 "Buss for tog" skal benytte Doktor Hansteins gate og kjøre ut over Strømsø torg ved behov.
- 5.3 Jernbanesporet gjennom bydelen forutsettes beholdt i sin nåværende trasé.
- 5.4 Det må bli naturlig å leve og jobbe på Strømsø uten bil. Det betinger at gående og syklende må få en helt annen prioritet enn i dag.
- 5.5 Det må bli enklere og mer attraktivt å krysse Telthusgata for gående og syklende.
- 5.6 Kollektivtraseen flyttes til Bjørnstjerne Bjørnsons gate som forutsettes ombygget til en 4 felts allégate med fotgjengerkryssing i plan.



Handikaptoalett på Bragernes torg.



Ledelinjer på Bragernes torg.

6 Kulturminner

Konkurransedeltakerne skal forholde seg til sentrumsplanens registrering av kulturminner.

7 Reguleringsplaner

Konkurransedeltakerne trenger ikke å ta hensyn til gjeldende reguleringsplaner.

8 Kommunaltekniske anlegg

Kommunaltekniske anlegg forutsettes å ligge lett tilgjengelig i de offentlige gatene.

9 Universell utforming

Det skal legges til rette for at alle kan bruke alle publikumsrettede bygninger, fellesarealer, trafikkanlegg med mer.

10 Kunstnerisk utsmykking

Kunstnerisk utsmykking av offentlige bygg og områder er en integrert del av Drammen kommunes byutviklingsstrategi. Det ønskes forslag til nyskapende måter å integrere kunst og kunstnere i utviklingen av Strømsø.

11 Redusert bilbruk

Visjonen er at klimagassutslipp fra transport internt i området og daglig transport til og fra området skal reduseres til et minimum. Målet på kort sikt er at bilbruken skal reduseres med minimum 50%

i forhold til "dagens praksis". Følgende premisser skal legges til grunn for løsningsforslagene:

- 11.1 Legge til rette for etablering av persontransportintensive aktiviteter og funksjoner nærmest mulig knutepunkt for kollektivtransport.
- 11.2 Optimal (høy) utnyttingsgrad ved kollektivknutepunkt.
- 11.3 Reduserte gangavstander. For eksempel bør kontorbygg ligge innenfor en gangavstand på ca. 3-400m fra kollektivtilbud, og boliger bør ligge innenfor 800m fra både sentrale servicefunksjoner og kollektivtilbud.
- 11.4 Høystandard og effektive gang- og sykkelforbindelser som prioriteres foran annen trafikk, og god parkeringsdekning for sykkel og bysykkelordning.
- 11.5 Lav eller ingen P-dekning for boliger og øvrige funksjoner. Plassering av et lite antall P-plasser i P-hus eller integrert i bebyggelsen, og begrenset gateparkering.

12 Energibruk

Visjonen er at konkurranseområdet skal bli klimanøytralt med hensyn til stasjonær energibruk. Dette krever bygninger med minimal energibruk og omfattende bruk av fornybar energi (bl.a. solenergi, bioenergi og varmepumper). På kort sikt er målet at alle nye bygninger i området som minimum skal ha passivhusstandard. Følgende premisser skal legges til grunn for løsningsforslagene:

- 12.1 Det skal legges vekt på passive løsninger. Nye bygningsvolumer skal være enkle og kompakte og forholdet mellom bygningers ytterflater og klimatiserte volum/bruksareal skal reduseres til et minimum.
- 12.2 Bebyggelsesplan og organisering av nye volumer skal optimaliseres for utnyttelse av passiv og aktiv solenergi på takareal og fasader.
- 12.3 Andel sørvendte fasader (+/- 30 grader) på nye bygninger skal optimaliseres og skyggeeffekt på alle sørvendte fasader reduseres til et minimum.

KONKURRANSE- TEKNISKE OPPLYSNINGER OG BESTEMMELSER

36

1 Konkurransform

Konkurransen arrangeres som en åpen idékonkurranse som avholdes etter reglene i forskrift om offentlige anskaffelser Kapittel 23; "Plan- og designkonkurranser".

2 Krav til innlevert materiale

A Plansjer

Det skal leveres maksimum 6 stk A1 plansjer i liggende format, oppklebet på stiv kartong el. Alle plansjer skal orienteres med nord opp.

Motto skal påføres nederst i høyre hjørne på plansjer og tegninger.

B Plan for hele konkurranseområdet

Det skal leveres plan i målestokk 1:1250 for hele området med beskrivelse, som viser bebyggelsesstruktur, gatebruk, grøntstruktur og rekreasjonsområder samt ønsket plassering av viktige byfunksjoner som bydelen er avhengig av. For å svare på konkurranseoppgavens punkt 11 om redusert bilbruk skal det også leveres kart eller prinsippskisse i valgfri målestokk for gang- og sykkelvegnett med angivelse av avstander fra ulike bygninger og funksjoner til kollektivtilbud og viktige servicefunksjoner.

C Planer, snitt og fasader for delområdene

Det skal leveres plan i valgfri målestokk med beskrivelse, som viser plassering av bebyggelse og øvrige anlegg, gater, plasser, friområder og grøntareal, supplert med beskrivelse og illustrasjonsskisser.

Herunder:

- 1 Redegjøre for hvordan forventningene i konkurranseoppgavens punkt 11 om redusert bilbruk er oppfylt, for eksempel ved oversikt over utnyttelsesgrad for ny bebyggelse.

- 2 Angivelse av m² takarealer og sørvendte fasader (+/- 30 grader) for nye bygninger.
- 3 For alle nye bygningsvolumer angis et forholdstall mellom totalt areal av ytterflater (tak og fasader) og totalt bruksareal.
Areal av ytterflater/bruksareal (BRA).

D Illustrasjoner og ekstriørperspektiver

Det skal leveres illustrasjonsskisser, 3d-skisser eller fotomontasjer i valgfri målestokk. Herunder:

Skyggebilde ved følgende tidspunkt: kl.07.00, 12.00 og 19.00 ved:

1. Midtsommers
2. Vår og høstjevndøgn
3. Midtvinters

E Hefte

Alt presentasjonsmateriale må også leveres nedfotografert i et hefte i A3 format, og på CD-rom/DVD. Målestokk skal fremgå på alle planer og profiler. Både hefter og CD-rom/DVD skal leveres i 3 eksemplarer.

F Konvolutt for deltakernavn/motto

Navn på forslagsstillerne skal leveres i separat forseglet, nøytral og ugjennomsiktig konvolutt, med motto påført forsiden.

3 Tidsplan for konkurransen

Første kunngjøring og befaringsdag: 11. og 12. september 2009, på Arkitekturdagen i Drammen

Annonsering: September 2009

Felles befaringsdag av konkurranseområdet: 12. oktober 2009, kl.1300 fra Drammen jernbanestasjon.

Innlevering: 8. februar 2010, kl.12.00

Utstilling av forslagene: 15.2-21.2.2010.

Kunngjøring av vinner(e): Mars 2010.

4 Innlevering

Norske Arkitekters Landsforbund, Josefinesgate 34, 0351 Oslo, merket "Idékonkurranse Strømsø" og forslagets motto.

Frist for levering/innsendelse:

8. februar 2010, kl.12.00.

Innsendte forslag må være poststemplet eller dokumentert innlevert kurerfirma senest innen samme tidspunkt, og må være Norske arkitekters landsforbund i hende senest 11. februar 2010.

5 Konkurranseseksjon

Per Rygh, Konkurransesekretær Norske arkitekters landsforbund
E-post: per@arkitektur.no
Telefon: +47 23332508

6 Jurysekretær

Anne Kristin Rosfjord Wik, Overarkitekt Byplan.
E-post: Anne.kristin.rosfjord.wik@drmk.no
Telefon: +47 03008

7 Deltakerrett

Konkurransen er åpen for alle sivilarkitekter og landskapsarkitekter innenfor EU/EØS-området med godkjent universitets-/høyskoleutdanning, eller tilsvarende utdanning. Konkurransen gjennomføres gjerne i samarbeid med andre relevante faggrupper.

8 Språk

Konkurransen kan besvares på norsk, svensk, dansk eller engelsk.

9 Spørsmål til konkurranseprogrammet m/vedlegg

Spørsmål om forståelse av konkurranseprogrammet kan rettes til konkurransefunksjonæren, adr.:

Norske Arkitekters Landsforbund, Josefinesgate 34, 0351 Oslo.

E-post : per@arkitektur.no

Siste frist for forespørsel: 01.11.2009

Svar på spørsmål legges ut på konkurransens nettside www.arkitektur.no innen 08.11.2009.

10 Premier

Samlet premiesum er kr.1.000.000.- Juryen står fritt til å fordele premiesummen. Det vil også være anledning til å foreta "innkjøp" og foreta hedrende omtale.

11 Bedømmelse

Juryens rapport skal inneholde:

- Fortegnelse over alle innkomne forslag.
- Begrunnet vedtak om eventuell utelukkelse fra bedømmelse.
- Generell kritikk som redegjør for konkurransens samlede erfaringer og juryens konklusjoner.
- Spesiell kritikk av de premierte utkastene, og eventuelt andre utkast som juryen ønsker å fremheve.
- Kortfattet omtale av de øvrige utkastene, og eventuelt innarbeidet i den generelle kritikken.
- Begrunnet vedtak om fordeling av premiebeløpet.
- Innstilling om det videre arbeid med oppgaven.

12 Godkjenning

De konkurransetekniske bestemmelsene er godkjent av NAL. Ved innlevering av konkurranseutkast har konkurransedeltaker akseptert programmet og konkurransevilkårene.

13 Jury

De innkomne utkastene vil bli bedømt av en jury som består av:

1. Helle Søholt. Partner Gehl Architects, København, oppnevnt av NAL.
2. Ellen Hellsten. Siv.ark MNAL, oppnevnt av NAL.
3. Stein Stoknes. Siv.ark MNAL, energi- og miljøfaglig kompetanse, NAL | Ecobox.
4. Anne Marit Vagstein. Siv.ark MNAL, Husbanken region sør.
5. Guro Berge. Transportfaglig kompetanse, Vegdirektoratet.
6. Tore Braaten. Transportfaglig kompetanse, Statens vegvesen region sør.
7. Oddmar Aurvoll. Teamleder stedsutvikling, Buskerud fylkeskommune.
8. Per Øyvind Mørk. Leder Byen vår Drammen.
9. Hans Petter Tonum. Leder Drammen Næringslivsforening.
10. Ingeborg Dahl. Representant for Vei, Natur og Idrett, Drammen kommune.
11. Bjørn Veirud. Sjefsarkitekt, Byplan i Drammen kommune.

14 Anonymitet

Forslagstillerne har plikt til å sørge for full anonymitet omkring de innsendte forslag inntil juryens vedtak i konkurransen er fattet og offentliggjort.

15 Forsikring

Innbyder vil ikke forsikre de innkomne utkastene. Det vil ikke bli gitt erstatning for mulige skader på innsendt materiale. Deltakerne må oppbevare kopier av innsendt materiale.

16 Utkast som avviker fra programmet

Utkast kan utelukkes fra bedømmelse:

- Dersom det ikke leveres i tide.
- Dersom det er gjort brudd på anonymiteten.
- Dersom det er gjort vesentlige brudd på bestemmelsene om innlevert materiale.

17 Eiendoms- og opphavsrett

Drammen kommune har eiendomsretten til alle de premierte utkastene. Drammen kommune har rett til å benytte idéer fra alle premierte og innkjøpte utkast i det videre arbeid med planområdet.

18 Utstilling av utkastene

Alle godkjente utkast vil bli utstilt i forbindelse med juryering og premiering. De premierte utkastene og eventuelle utkast med hedrende omtale vil bli publisert i NALs tidskrift "Norske Arkitektkonkurranser". Disse utkastene vil også kunne benyttes ut i utstillinger tilknyttet By- og boligutstilling Oslo - Drammen.

19 Forhold etter konkurransen

Denne konkurransen er en idékonkurranse, og innbyderen kan ikke forplikte seg til å videreføre konkurranseresultatet.

Det er innbyders intensjon at forfatterne bak det utkast som juryen tildeler 1. premie blir tildelt oppdrag med reguleringsplan eller tilsvarende planarbeid for hele eller deler av konkurranseområdet.

Bruparken under den nye motorveibrua på Strømsø ble i 2008 kåret til Norges beste uterom.



VEDLEGG

Følgende vedlegg kan lastes ned fra nettsidene til NAL Ecobox:

39

1. Digitalt grunnkart over bydelen, med høydedata.
2. Oversiktskart for Drammensdalen med høydedata.
3. Skråfoto og ortofoto av Strømsø.
4. Rapport: Mål, strategier og virkemidler for Strømsø bydel, datert 09.02.09.
5. Kvalitetskriterier med veiledning.
6. Miljødata. Temakart for støysoner og kvikkleire.

<http://www.arkitektur.no/enbyalevei>



"Elveharpen" ved Union og Byparken. Av kunstnergruppen Living Lenses.