

Lier kommune

► **Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen**

Konsekvensutredning for samferdselstema

Fagrapport Etappevis utbygging

Oppdragsnr.: 5193687 Dokumentnr.: R-08 Versjon: 03 Dato: 2020-10-18



Oppdragsgiver: Lier kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Anne Kristin Mehren
Rådgiver: Norconsult AS
Oppdragsleder: Kristin Brunborg Økland
Fagansvarlig: Kristin Brunborg Økland
Andre nøkkelpersoner: Einar Bowitz

03	2020-10-18	Endelig rapport	KBO	EILUN	KBO
02	2019-10-25	Utkast rapport inkl. sammendrag	KBO	MaHaa	KBO
01	2019-10-11	Utkast til rapport	KBO	EiBow	KBO
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammen drag

Dagens industri- og næringsområde på Lierstranda og Brakerøya i Drammen kommune skal utvikles til et attraktivt og bærekraftig byområde. Området omfatter blant annet nytt sykehus i Drammen med Drammen Helsepark, og tilrettelegging for omlag 20.000 arbeidsplasser (inkludert sykehuset og helseparken) og boliger for omlag 20.000 bosatte. På grunn av områdets størrelse, vil utviklingen av Fjordbyen skje over lang tid, ca. 30-50 år. Utviklingen av Fjordbyen vil skje gjennom flere utbyggingsetapper, og utbyggingen vil kreve omfattende infrastrukturtiltak. Foreslåtte utbyggingsetapper for fire utredningsalternativer er vurdert. I tillegg er det gjort en vurdering av en alternativ utbyggingsrekkefølge med utgangspunkt i tilgjengelige arealer.

Utredningsalternativene

Foreslåtte utbyggingsetapper i alternativene forutsetter at alle arealer på Lierstranda er tilgjengelig for transformasjon. Alle alternativene foreslår å etablere ny jernbanestasjon, kollektivknutepunkt og nytt hovedvegssystem samt utbygging av boliger og næring i direkte tilknytning til kollektivknutepunktet som del av den første utbyggingsetappen på Lierstranda. Alternativ 1 foreslår å utvikle strandområdet, park og sjøbad i direkte tilknytning til bolig- og næringsutviklingen i samme etappe. Alternativ 2 og 3 har foreslått å gjøre strandarealer langs hele Lierstranda tilgjengelig for tur og rekreasjon så tidlig som mulig. Videre utbygging foreslås i alle alternativer i direkte tilknytning til foregående utbyggingsetappe.

Utbyggingsrekkefølgen som er skissert i alternativene, vil bygge oppunder målene satt i strategisk plan og masterplan for Fjordbyen. Utbygging i tilknytning til kollektivknutepunkt vil gi gode rammer for nullvisjonen for utslipp av klimagasser og for ønsket transportform som gange, sykkel og kollektivtransport, og redusere behov for bruk av bil.

Alternativ utbyggingsrekkefølge

Med utgangspunkt i tilgjengelige arealer, er det planlagt å starte utbygging av Gilhusbukta som en første utbyggingsfase. Gilhusbukta ligger ca. 2 km øst for Brakerøya stasjon og ca. 3,5 km fra Lier stasjon.

Det vil være betydelig vanskeligere å oppnå målene gitt i strategisk plattform og masterplan for utvikling av Fjordbyen ved å starte utviklingen av Fjordbyen på Gilhus som ligger lengst unna jernbanestasjon og kollektivknutepunkt. Det vil derfor være avgjørende med et godt busstilbud samt å opprette gode forbindelser for myke trafikanter både i og ut av området. I anleggsperioden vil det kunne bli betydelig anleggstrafikk forbi boligområdet over en lang periode, og det er viktig å skjerme området for anleggstrafikken (støy og støv). I tillegg må gang- og sykkelforbindelser holdes helt atskilt fra anleggsområdet og anleggstrafikken.

Finansiering av infrastrukturkostnader

Grunneierbidrag for å finansiere infrastrukturen blir i mange tilfeller benyttet for å bidra til finansieringen av infrastruktur ved utbyggingsprosjekter. I hvor stor grad Fjordbyen kan «tåle» utbyggerbidrag, avhenger av det generelle etterspørselspresset i boligmarkedet i tillegg til konkurransen med andre prosjekter og eksisterende bygningsmasse i Drammensregionen og i Vestregionen generelt. Etter en lang periode med sterk prisvekst i boligmarkedet, synes utviklingen nå mer moderat. Det vil kunne innebære at den økonomiske bæreevnen knyttet til utbyggerbidrag vil være mindre i Fjordbyen enn hva en del andre byutviklingsprosjekter har hatt de siste årene. Med små eller ingen utbyggerbidrag, vil det være det offentlige som må stå for finansieringen. Det er overordnede føringer for kommunene om konsentrert arealutvikling for å bidra til transport- og klimapolitiske mål. I så fall vil dette kunne være argumenter for bidrag fra regionalt/statlig nivå for å utvikle Fjordbyprosjektet.

► Innhold

1	Innledning	5
2	Metode og forutsetninger for analysen	6
3	Dagens situasjon	7
	3.1 Eiendomsforhold	8
4	Beskrivelse av alternativer	9
	4.1 Alternativ 1	9
	4.2 Alternativ 2	10
	4.3 Alternativ 3	11
	4.4 Alternativ 4	12
5	Vurdering av utbyggingsrekkefølge	13
	5.1 Vurdering av utbyggingsetapper foreslått i alternativene	13
	5.2 Eiendomsforhold og leieavtaler	14
	5.3 Alternativ utbyggingsrekkefølge	15
6	Finansiering av infrastrukturkostnader	16
7	Oppsummering	17
8	Referanser	18

1 Innledning

Drammen og Lier kommuner har som mål å utvikle dagens industri- og næringsområde på Lierstranda og Brakerøya i Drammen kommune til et attraktivt og bærekraftig byområde i overgangen mellom Drammensfjorden, kulturlandskapet i Lier og Drammen sentrum. Området omfatter blant annet nytt sykehus i Drammen med Drammen Helsepark, og tilrettelegging for omlag 20.000 arbeidsplasser (inkludert sykehuset og helseparken) og boliger for omlag 20.000 bosatte.

På grunn av områdets størrelse, vil utviklingen av Fjordbyen skje over lang tid, ca. 30-50 år. Denne rapporten inneholder en presentasjon og vurdering av foreslått etappevis utbygging av Fjordbyen for de fire tiltaksalternativene. I tillegg gjøres det en vurdering av alternativ utbyggingsrekkefølge med utgangspunkt i eiendomsstruktur, og tilgjengelige arealer.

2 Metode og forutsetninger for analysen

Dagens situasjon på Lierstranda presenteres, og foreslått etappevis utbygging for de fire tiltaksalternativene beskrives. Alternativene vurderes opp mot målsetningen for utvikling av Fjordbyen.

Eksisterende eiendomsforhold og leieavtaler/kontrakter vil sannsynligvis påvirke utbyggingsrekkefølgen. Det gjøres derfor en vurdering av muligheter for utvikling av tilgjengelige områder.

3 Dagens situasjon

Planområdet ligger mellom E18 og Drammensfjorden i Lier kommune, og strekker seg fra rundkjøringa på Brakerøya i Drammen kommune i vest, til Vikerholmen der Lierelva krysser E18 i øst. Jernbanen går tvers gjennom planområdet fra sørvest til nordøst. Nord for jernbanen, er det en kombinasjon av overordnet vegsystem, lokalveger, jordbruksarealer og bebyggelse, både boliger, næring og offentlige formålsbygg. Sør for jernbanen er det en kombinasjon av jordbruksarealer, spredt bebyggelse og næringsområder.



Figur 3-1: Dagens situasjon. Planområdet er vist med svart stiptet strek

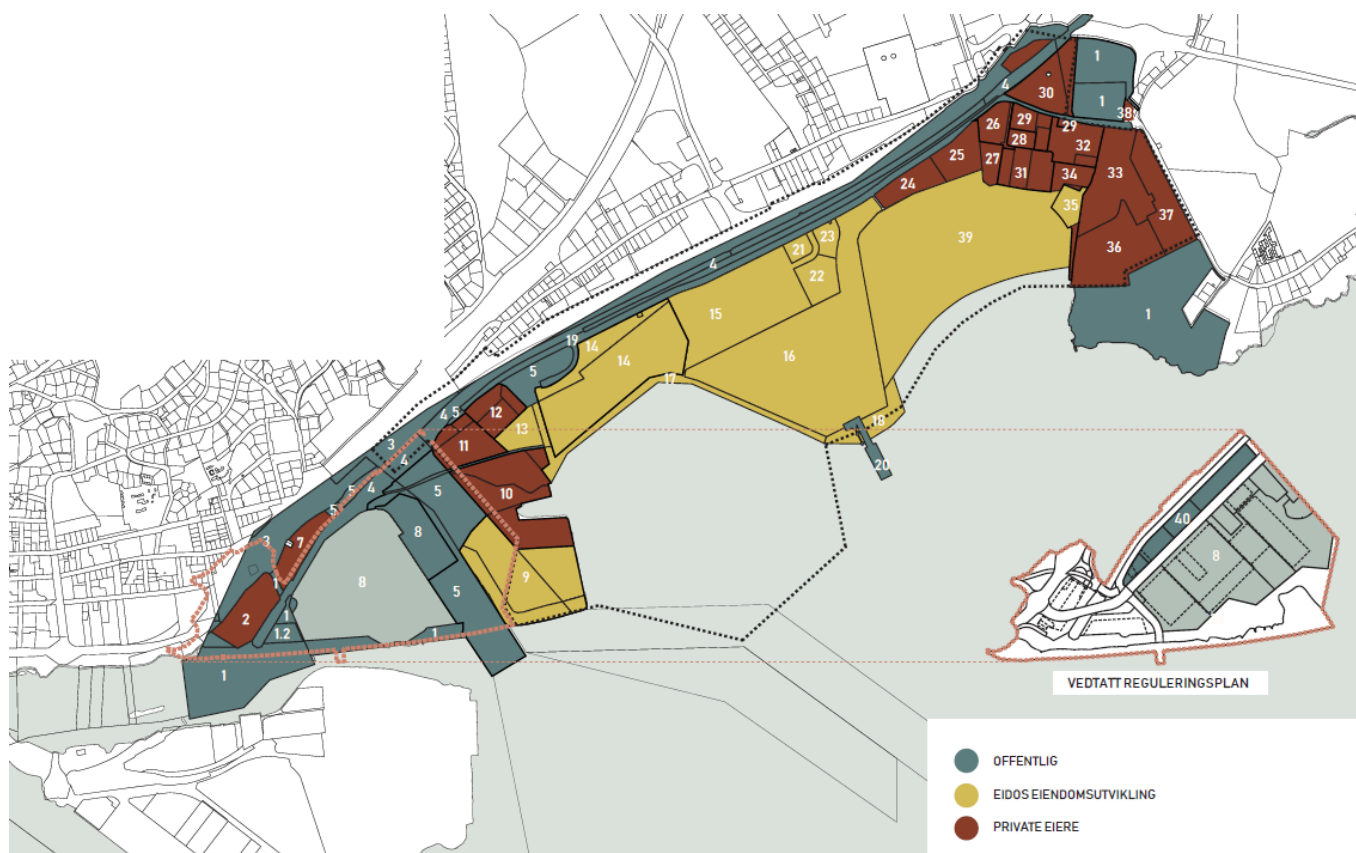
Lierstranda og sykehusomtata er i dag næringsområde med mye lager-, logistikk- og produksjonsvirksomhet. De viktigste industribedriftene på Lierstranda er Bama Industrier på Gilhus, Norscrap AS og Nor Tekstil AS. De største transport- og logistikkbedriftene er Bring Cargo AS, Nordpost AS og Auto Transport Service AS. Brakerøya er en del av byområdet i Drammen.

Industriområdet sør for jernbanen har i dag to hovedatkomst. I øst er Terminalen/Gilhusveien tilknyttet E134 via rundkjøring på Gilhus. I vest er Strandbrua forbindelse mellom Strandveien og Terminalen. Området er i dag stengt for gjennomkjøring ved Gilhusveien.

3.1 Eiendomsforhold

Det er flere store grunneiere i området, hvor Eidos Eiendomsutvikling AS er den største. Eidos Eiendomsutvikling AS er et eiendomsselskap som eies av Lier kommune (55%), Drammensregionens interkommunale havnevesen (30%) og Bane Nor Eiendom AS (15%). Selskapet eier ca. 370 daa på Lierstranda. Arealene er vist med gul farge på figur 1. I tillegg har Eidos utfyllingsrettighetene i store deler av Gilhusbukta, noe som vil øke Eidos sitt areal til 500 daa på Lierstranda.

Vegarealer, store deler av Brakerøya og et område på Gilhusodden er offentlig eid vist med grå farge på figur 1. Areal merket med rødbrun farge på figur 1 har private eiere.







Figur 3-2: Eierstruktur (Kilde: Eidos Eiendomsutvikling, oktober 2019)

4 Beskrivelse av alternativer

Mulighetsstudiene for knutepunktutvikling i Fjordbyen omfatter en beskrivelse og forslag til etappevis utbygging. Forslagene er presentert for hvert alternativ i de følgende delkapitler.

4.1 Alternativ 1

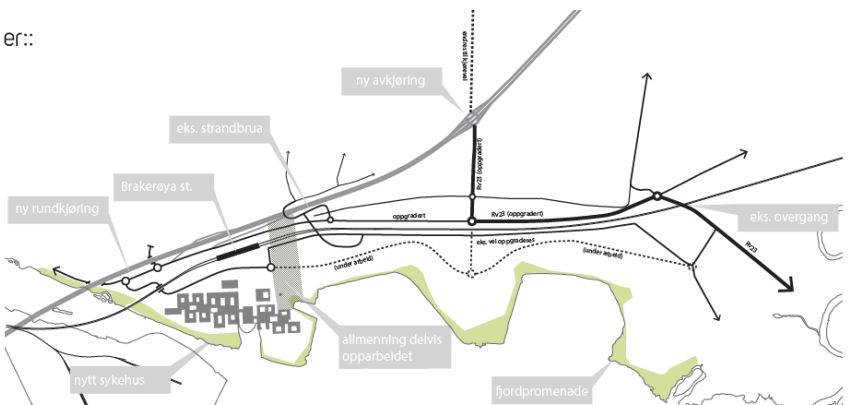
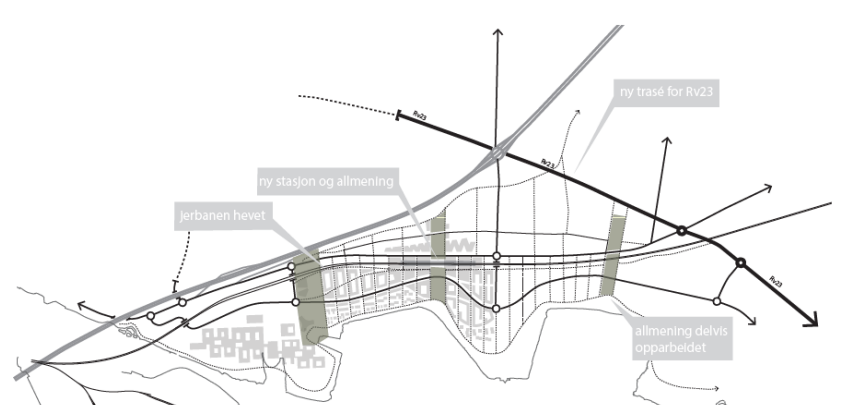
Alternativ 1 inkluderer bygging av ny jernbanestasjon og kollektivknutepunkt på Lierstranda, og har derfor skissert en midlertidig løsning hvor Brakerøya stasjon beholdes fram til 2040. Eksisterende Strandbrua benyttes som beredskapsveg og flomsikker atkomst til sykehuset. Utviklingen av Fjordbyen er foreslått gjennomført i fire utbyggingsetapper.

Utbyggingsetapper	Illustrasjon
<p>Fase 1: Lierstranda stasjon etableres</p> <ul style="list-style-type: none"> Nytt hovedvegssystem inkludert veg til sykehuset. Etablering av «sentralkvartalet» og østre kvartal - utbygging av boliger og næring i tilknytning til knutepunktet. Utvikling av offentlig strandområde, park og sjøbad. Mulighet for nyetablering av kontorer og plasskrevende varehandel nord for jernbanen. 	
<p>Fase 2: Knutepunktet forsterkes</p> <ul style="list-style-type: none"> «Sentralkvartalet» og østre kvartal med boliger og næring utvikles videre og ferdigstilles. Boliger i Strandbyen etableres for å øke boligandelen ved knutepunktet. Kvartal nord for jernbanen utvikles videre. Utfylling av Gilhusbukta, og området klargjøres for utbygging. 	
<p>Fase 3: Knutepunktet kompletteres</p> <ul style="list-style-type: none"> Store deler av knutepunktet er utbygd med høy tetthet. Område nærmest sykehuset utvikles – helseklynge, offentlige kontorer, offentlige funksjoner med behov for god kollektivdekning. Boligområdet ved Strandbyen fullføres – leiligheter eller town houses tilpasset barnefamilier. Østre kvartal utvides og fullføres. Område nord for jernbanen utvides ved behov. 	
<p>Fase 4: Hele potensialet fylles over tid</p> <ul style="list-style-type: none"> Kanalbyen i Gilhusbukta etableres – boliger tett på fjorden. Fjordparken og promenaden forlenges til naturreservatet på Gilhus. Evt. skole og idrettsanlegg etableres. 	

4.2 Alternativ 2

Alternativ 2 inkluderer bygging av ny jernbanestasjon og kollektivknutepunkt på Lierstranda, og har derfor skissert en midlertidig løsning hvor Brakerøya stasjon beholdes fram til 2040. Eksisterende Strandbrua benyttes som beredskapsveg og flomsikker atkomst til sykehuset

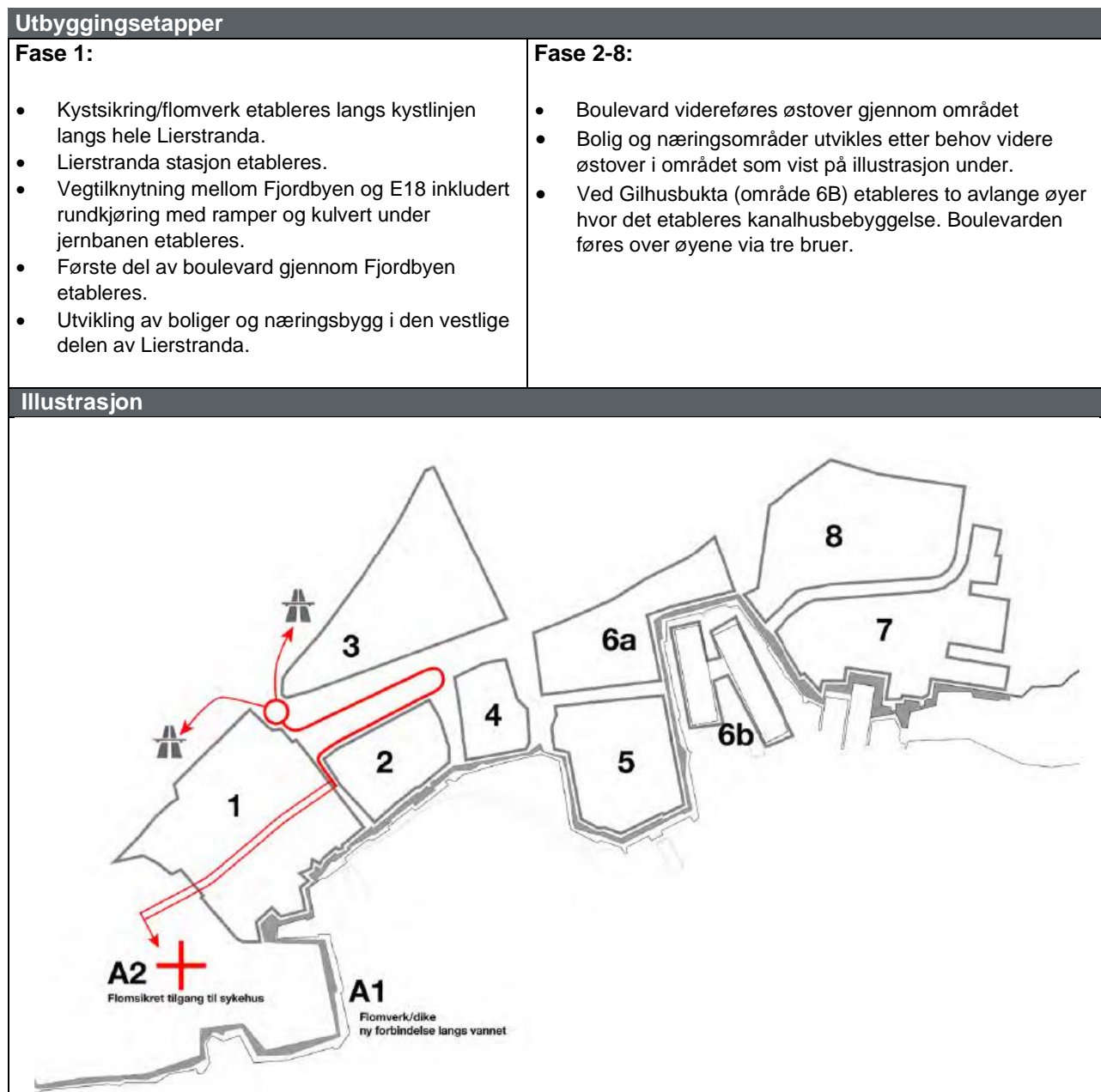
Utviklingen av Fjordbyen er foreslått gjennomført i to utbyggingsetapper.

Utbyggingsetapper	Illustrasjon
<p>Fase 1 – mot 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brakerøya og Lier stasjon som i dag. • Flomsikker atkomst til sykehuset via eksisterende Strandbrua. • Fjordpromenade etableres langs hele Lierstranda. • Nytt kryss E18 etableres ved Jensvollveien, E134 føres via Strandveien og Jensvollveien og tilknyttes E18 i dette krysset. • Eksisterende veg – Terminalen oppgraderes mellom sykehuset på Brakerøya og rundkjøringen ved Gilhus. • Almønning ved Brakerøya opparbeides delvis. 	 <p>er::</p> <p>ny avkjøring</p> <p>eks. strandbrua</p> <p>ny rundkjøring</p> <p>Brakerøya st.</p> <p>oppgraderet</p> <p>Rv23 oppgradering</p> <p>eks. vei oppgraderet</p> <p>eks. overgang</p> <p>nytt sykehus</p> <p>allmønning delvis opparbeidet</p> <p>fjordpromenade</p>
<p>Fase 2 – mot 2040</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ny atkomst til sykehus via ny undergang øst for sykehuset. • Ny Lierstranda stasjon med allmønning – eventuelt hevet jernbane gjennom området. • Ny trasé E134 Amtmannsvingen – kryss med E18. • Ny gate gjennom Fjordbyen er etablert. • Utbygging i områder nært Lierstranda stasjon. • Utbygging mellom ny Lierstranda stasjon og sykehus. 	 <p>ny trasé for RV23</p> <p>ny stasjon og allmønning</p> <p>jernbanen hevet</p> <p>allmønning delvis opparbeidet</p>

4.3 Alternativ 3

Alternativ 3 inkluderer bygging av ny jernbanestasjon og kollektivknutepunkt på Lierstranda, men har ikke skissert midlertidig løsning beredskapsveg/ flomsikker atkomst. I stedet er det foreslått å etablere kystsikring/ flomverk med en kant på kote +3 langs Lierstrandområdet, inkludert langs sykehustomta.

Utviklingen av Fjordbyen er foreslått gjennomført i åtte utbyggingsetapper.



4.4 Alternativ 4

Alternativ 4 tar utgangspunkt i at Brakerøya stasjon og Lier stasjon beholdes og videreutvikles, og at Brakerøya stasjon videreutvikles til fullverdig knutepunkt.

Det er ikke foreslått utbyggingsetapper for alternativet.

5 Vurdering av utbyggingsrekkefølge

Utviklingen av Fjordbyen vil skje gjennom flere utbyggingsetapper, og utbyggingen vil kreve omfattende infrastrukturtiltak. Det er viktig at områdene som bygges ut i tidlige faser kan fungere tilfredsstillende både før andre deler av Fjordbyen bygges ut, og under anleggsperioden for senere utbyggingsfaser. Det forutsettes at Fjordbyen kan utvikles uavhengig av beslutning om ny trase for E134 Dagslett – E18.

Nytt sykehus på Brakerøya bygges uavhengig av stasjonsplassering på Lierstranda og er uavhengig av avklaring av ny trase for E134 Dagslett – E18. Brakerøya stasjon vil betjene sykehuset, og eksisterende Strandbrua vil fungere som flomsikker atkomst til sykehuset. Sykehuset er planlagt å være i drift i 2025. Utvikling av Fjordbyen vil være avhengig av følgende beslutninger:

- Utbygging av ny Lierstranda stasjon
- Lokalisering av kollektivknutepunkt
- Lokalisering og utforming av hovedgater i Fjordbyen

I tillegg vil tilgjengelige arealer mht. eksisterende eiendomsforhold, leiekontrakter og avtaler med grunneiere være avgjørende for utviklingen av området.

5.1 Vurdering av utbyggingsetapper foreslått i alternativene

Foreslåtte utbyggingsetapper i alternativene 1-4 forutsetter at alle arealer på Lierstranda er tilgjengelig for transformasjon.

I alternativ 1 og 2 er etablering av sykehus på Brakerøya med midlertidig flomsikker atkomst via Strandbrua foreslått som første etappe i utbyggingen. Alternativ 3 har foreslått flomsikring ved bruk av flomverk langs hele Lierstranda. Detaljreguleringsplan for sykehus på Brakerøya inkludert flomsikker atkomst er vedtatt 26. september 2019, og stemmer godt overens med forslag til midlertidig løsning for alternativ 1 og 2.

Alle alternativene foreslår å etablere ny jernbanestasjon, kollektivknutepunkt og nytt hovedvegssystem samt utbygging av boliger og næring i direkte tilknytning til kollektivknutepunktet som del av den første utbyggingsetappen på Lierstranda. Alternativ 1 foreslår å utvikle strandområdet, park og sjøbad i direkte tilknytning til bolig- og næringsutviklingen i samme etappe. Alternativ 2 og 3 har foreslått å gjøre strandarealer langs hele Lierstranda tilgjengelig for tur og rekreasjon så tidlig som mulig. Videre utbygging foreslås i alle alternativer i direkte tilknytning til foregående utbyggingsetappe.

I strategisk plattform og masterplan for Fjordbyen er det formulert fire mål som er viktige for utviklingen i Fjordbyen:

1. Fjordbyen skal være et attraktivt sted
 - Godt alternativ for boligkjøpere i regionen
 - Attraktivt for etablering av arbeidsintensive bedrifter
2. Fjordbyen skal være urban
 - Bygge oppunder Drammen sentrum, med attraktivt kultur-, handels- og servicetilbud og byliv
 - Bebyggelse, uterom og offentlige rom skal ha høy kvalitet
 - Bidra til å håndtere befolkningsveksten i Drammensområdet
3. Fjordbyen skal være bærekraftig
 - Sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft skal være styrende
 - Nullvisjon for utslipp av klimagasser
 - Boligutbygging skal bidra til å dekke etterspørsel og boligbehov blant alle sosiale lag

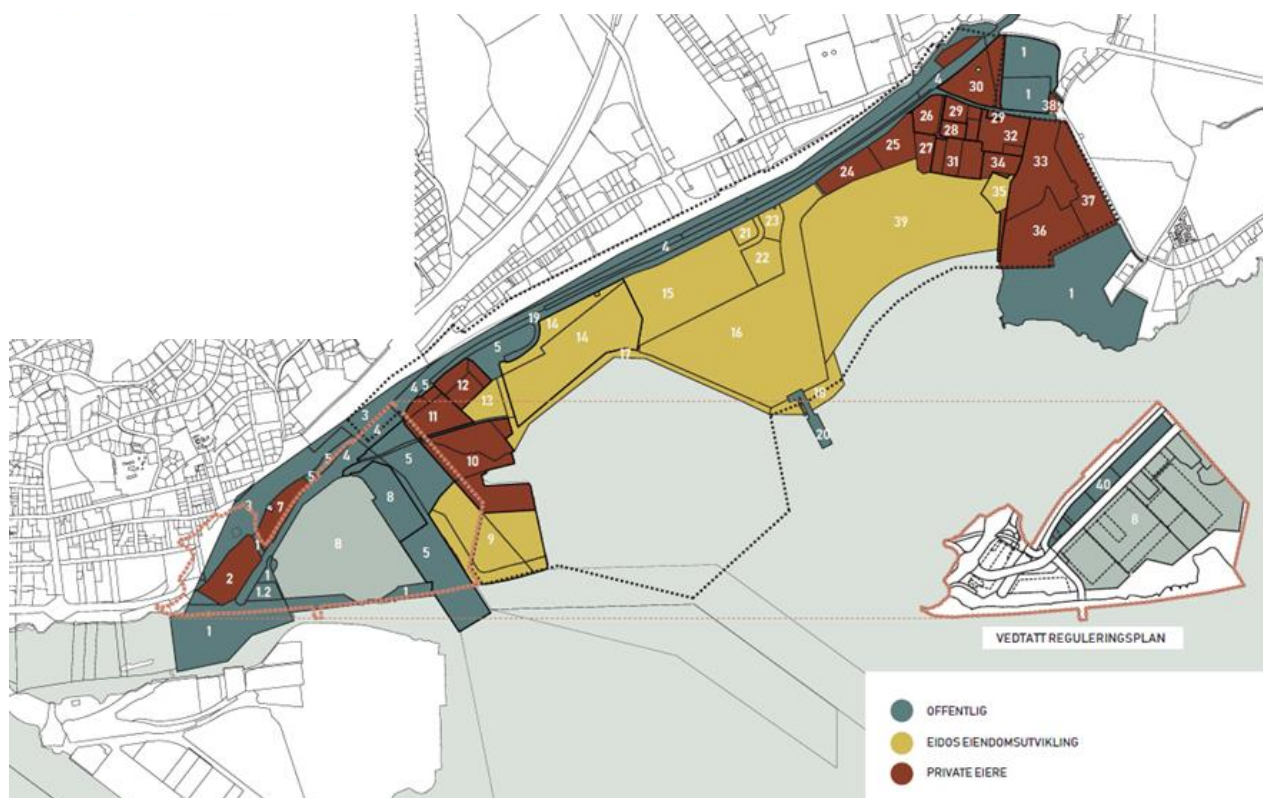
4. Fjordbyen skal knytte sammen land og sjø

- Gode grøntområder
- Sjøfronten tilbake til innbyggerne

Utbyggingsrekkefølgen som er skissert i alternativene, vil bygge oppunder målene satt i strategisk plan og masterplan for Fjordbyen. Utbygging i tilknytning til kollektivknutepunkt vil gi gode rammer nullvisjonen for utslipp av klimagasser og for ønsket transportform som gange, sykkel og kollektivtransport, og redusere behov for bruk av bil.

5.2 Eiendomsforhold og leieavtaler

Næringsområdene på Lierstranda vil være i drift i lang tid framover. Utviklingen av området vil til dels være avhengig av når arealene er tilgjengelig for utvikling. Utbygging av sykehuset er avklart, og forventes som nevnt å være i drift i 2025.



Figur 5-1 Eierstruktur (Kilde: Eidos Eiendomsutvikling, oktober 2019)

De store sentrale områdene på Lierstranda, merket med gul farge på Figur 5-1, frigjøres i 2040. Næringsarealene nærmest sykehuset på Brakerøya er privat eiet, merket med rødbrun farge på figur 1, og det antas at arealene er vil tilgjengelig for annen bruk i 2030. I praksis er det kun Gilhusbukta som per nå er tilgjengelig for utvikling. Utbygging av Gilhusbukta kan trolig startes opp i 2024.

5.3 Alternativ utbyggingsrekkefølge

Med utgangspunkt i tilgjengelige arealer, er det planlagt å starte utbygging av Gilhusbukta som en første utbyggingsfase. Gilhusbukta ligger ca. 2 km øst for Brakerøya stasjon og ca. 3,5 km fra Lier stasjon.

Det antas at Gilhusbukta vil være klargjort for utbygging i 2025, og at utbyggingen vil pågå mot år 2040. Utbyggingen vil bestå ca. 3500 boliger. I tillegg vil elever ved Høvik ungdomsskole og Gullaug barneskole flyttes til Gilhus, hvor det opprettes en ny barne- og ungdomsskole (1-10 trinn). Arbeidene med oppfylling av Gilhusbukta er godt i gang, og hele området skal heves til kote. +3,4 for å kunne tåle 1000-års flom. Gilhusbukta planlegges å bli en kanalby.

Det vil være betydelig vanskeligere å oppnå målene gitt i strategisk plattform og masterplan for utviklingen av Fjordbyen, ved å starte utviklingen av Fjordbyen på Gilhus som ligger lengst unna jernbanestasjon og kollektivknutepunkt. Det vil derfor være avgjørende med et godt busstilbud samt å opprette gode forbindelser for myke trafikanter både i og ut av området. For å kunne etablere et godt busstilbud, er befolkningsgrunnlaget viktig. Det bør utredes om det er godt nok befolkningsgrunnlag for en busslinje gjennom Fjordbyen med tilfredsstillende avgangsfrekvens.

Følgende tiltak bør etableres før Gilhusbukta tas i bruk:

- Kollektivtrase – busstilbud bør etableres innen utbyggingen er ferdig for å unngå at befolkningen på Gilhus velger bil som hovedtransportmiddel.
- Attraktiv gang- og sykkelforbindelse til Brakerøya stasjon
- Attraktiv gang- og sykkelforbindelse under jernbanen og mot Jensvoll, Høvik og Nøste

Anleggsperioden

Det er foreslått to atkomster til Fjordbyen. Den ene ved nytt sykehus i vest, og den andre på Gilhus i øst. Det kan forventes at all anleggstrafikk i forbindelse med bygging av Fjordbyen vil ha tilkomst fra Gilhus i øst. Det vil derfor bli betydelig anleggstrafikk forbi boligområdet over en lang periode, og det er viktig å skjerme området for anleggstrafikken (støy og støv). I tillegg må gang- og sykkelforbindelser holdes helt adskilt fra anleggsområdet og anleggstrafikken.

6 Finansiering av infrastrukturkostnader

Grunneierbidrag for å finansiere infrastrukturen blir i mange tilfeller benyttet for å bidra til finansieringen av infrastruktur ved utbyggingsprosjekter. Utbyggingsavtaler benyttes ofte som virkemiddel for å gjennomføre rekkefølgebestemmelser.

Det kan inngås utbyggingsavtaler som omfatter offentlig teknisk og grønn infrastruktur, boligpolitiske tiltak og andre tiltak som er nødvendige for gjennomføring av arealplanen. Det kan ikke inngås utbyggingsavtale om bidrag til eller forskuttering av kostnader til sosial infrastruktur. Departementet kan etter søknad gi samtykke til å fravike disse reglene der samfunnsmessige interesser tilsier det. Som hovedregel vil imidlertid grunneierbidrag være begrenset til teknisk infrastruktur.

Uten grunneierbidrag vil kommunal infrastruktur i Fjordbyen bli finansiert på samme måte som annen infrastruktur, og i konkurranse med denne, det vil si med offentlig (kommunal) finansiering. Med begrenset offentlig finansieringskapasitet, vil det dermed kunne oppstå en kø av utbyggingsprosjekter fordi det ikke er offentlige finansieringsmuligheter. Grunneierbidrag kan redusere denne begrensningen og dermed bety at Fjordbyen kan komme lengre fram i kommunens prioriteringsrekkefølge for nye prosjekter. Slik kan utbyggerbidrag være fordelaktig både for kommunen og utbygger.

Utbyggerbidrag kan imidlertid også gjøre det vanskeligere å gjennomføre en utbygging til beste for innbyggerne og boligkjøperne. Grunneierbidrag vil bety at utbygger må finansiere kostnadene ved deler av den tekniske infrastrukturen. Dersom utbygger eier arealet, slik som tilfellet er for størstedelen av arealet i Fjordbyen, vil merkostnadene ved slike utbyggerbidrag innebære en kostnadsøkning for utbygger, som i prinsippet overføres på boligkjøperne. De tilbudte boligene og næringsarealene vil dermed bli dyrere for kjøperne eller leietakerne, slik at etterspørselen går ned. Utbyggers gevinst blir da redusert. Utbyggingen av Fjordbyen vil skje i konkurranse med andre utbyggingsprosjekter og eksisterende bygningsmasse i Drammensregionen og i Vestregionen generelt. Vår vurdering er at Fjordbyen også er i konkurranse med prosjekter i Asker, Bærum og andre kommuner. Økte grunneierbidrag vil kunne virke til å gjøre det mindre økonomisk attraktivt med en rask utbygging av Fjordbyen.

I hvor stor grad Fjordbyen kan «tåle» utbyggerbidrag, avhenger også av det generelle etterspørselspresset i boligmarkedet. Etter en lang periode med sterk prisvekst i boligmarkedet, synes nå utviklingen mer moderat. I Norge er perioden med sterk vekst i oljeinntektene nå trolig over, og framover peker de fleste kurver i retning av mer moderat vekst enn hva vi har sett det siste tiåret. Dette vil kunne innebære at den økonomiske bæreevnen knyttet til utbyggerbidrag vil være mindre i Fjordbyen enn hva en del andre byutviklingsprosjekter har hatt de siste årene.

Med små eller ingen utbyggerbidrag, vil det være det offentlige som må stå for finansieringen. Kommunens evne til å finansiere investeringene vil trolig være begrenset, men det kan vurderes om annen offentlig finansiering kan bidra, for eksempel fra statlig eller regionalt nivå. Det er overordnede føringer for kommunene til å bidra til en konsentrert arealutvikling for å bidra til transport- og klimapolitiske mål. I så fall vil dette kunne være argumenter for bidrag fra regionalt/statlig nivå for å utvikle Fjordbyprosjektet.

7 Oppsummering

Den ideelle måten å utvikle Fjordbyen på, vil være å starte utbyggingen ved jernbanestasjonen og knutepunktet. Det er her de største volumene skal bygges og det er her man best kan bygge opp under målene formulert i strategisk plattform og masterplan for Fjordbyen.

Dersom utbyggingen starter ved Gilhusbukta, er det viktig å etablere et godt busstilbud og attraktive gangforbindelser innen boligområdet tas i bruk. I denne varianten vil finansieringen av infrastrukturkostnadene og eventuelle rekkefølgebestemmelser være et viktig moment.

Tidsperspektiv tilgjengelige arealer:

- 2024 – Mulig oppstart utbygging Gilhusbukta i øst
- 2030 – Mulig oppstart utbygging av områder tett på Brakerøya stasjon
- 2040 – Mulig oppstart utbygging av områder sentralt på Lierstranda

Med en tidsdifferanse på 5-6 år for når arealer frigjøres på Gilhus og i umiddelbar nærhet til Brakerøya stasjon, bør det gjøres en vurdering av fordeler og ulemper ved å starte utbygging i «riktig rekkefølge» sammenlignet med å avvente oppstart av utbygging i Fjordbyen til arealer nært Brakerøya er disponible.

8 Referanser

Carlsen, L.M & Tovsrud, S.: 2016 *Evaluering av mulighetsstudier for Knutepunkt Lierstranda*. Behandlet av styringsgruppa den 5. april 2016

Juul-Frost arkitekter, 2015: *Fjordbyen Lierstranda Byen tilbake til vannet*

LPO, DRMA, Multiconsult & AKJ: *Parallelloppdrag Knutepunktutvikling Lierstranda*

Norsam as & GILHARDI + HELLSTEN ARKITEKTER, 2015: *Parallelloppdrag Knutepunktutvikling Lierstranda*