

Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen

OPPSUMMERING AV INNKOMNE HØRINGSUTTALELSER MED KOMMENTARER

Offentlig ettersyn:

Forslag til planprogram ble behandlet i formannskapet i Lier kommune 26. april sak 19/2018 og formannskapet i Drammen kommune 15. mai i sak 71/18. Det ble varslet oppstart av planarbeid med høring av planprogram 12. juni 2018. Frist for å komme med merknader til planprogram og oppstart av planarbeid ble satt til 3. september 2018. Det kom inn 19 uttalelser.

Leseveiledning:

Tas til orientering: Innhold i innspillet tas som opplysning/informasjon.

Tas til etterretning: Benyttes der tiltakshaver vil etterkomme innspillet i det videre planarbeidet.

Tas til følge: Benyttes der tiltakshaver vil følge opp innspillet med endring(er) i planmaterialet.

Tas ikke til følge: Benyttes der tiltakshaver ikke vil følge opp innspillet.

Dette medfører ikke riktighet: Benyttes der innspillet beror på feiltolkning.

Oversikt over alle høringsuttalelser:

Offentlige instanser

- A1 Fylkesmannen i Buskerud (03.09.2018)
- A2 Statens vegvesen (02.10.2018)
- A3 Bane NOR (13.09.2018)
- A4 Jernbanedirektoratet (04.09.2018)
- A5 Fiskeridirektoratet (03.09.2018)
- A6 Kystverket Sørøst (03.09.2018)
- A7 Helse Vestre Viken HF (02.09.2018)
- A8 Helse Sør-Øst RHF (03.09.2018)
- A9 Buskerud fylkeskommune (03.09.2018)
- A10 Norges vassdrags- og energidirektorat Region Sør (31.08.2018)
- A11 Asker kommune (28.08.2018)
- A12 Røyken kommune (30.08.2018)
- A13 Helsetjenesten i Lier kommune (31.08.2018)
- A14 Landbrukskontoret (14.09.2018)
- A 15 Glitrevannverket IKS (15.06.2018)

Næringsorganisasjoner og bedrifter

-

Interesseorganisasjoner, beboergrupper og velforeninger

- C1 Drammens Sportsfiskere Vannmiljøutvalget (26.08.2016)
- C2 Linnestranda vel (03.09.2018)

Grunneiere, naboer, gjenboere og hjemmelshavere

- D1 Bertil O Steen Eiendom AS (03.09.2018)

Privatpersoner

- E1 Øivind Skøyen (03.09.2018)

Nr	Avsender	Oppsummering	Samordnede planfaglige kommentarer
Offentlige instanser			
A1	Fylkesmannen i Buskerud (03.09.2018)	<p>a) Fylkesmannen viser til relevante føringer og planer for området og mener planprogrammer viser fin oversikt over disse.</p> <p>b) Fylkesmannen mener det i planprogrammet gis en god beskrivelse av intensjonene med planen og prioriteringene i transporthierarkiet knyttet til samordnet areal- og transportplanlegging. Det er i tråd med klimaforliket der det er mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det anmerkes som positivt at det vises til Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. God tilgjengelighet og nærhet til et attraktivt og effektivt kollektivtransportsystem vil også være i tråd med ny regional areal- og transportplan for Buskerud 2016 – 2030.</p> <p>c) Videre er Fylkesmannen svært positiv til at det skal gjennomføres alternativstudier for nytt knutepunkt basert på overordnede planer, strategisk plattform med masterplan, mulighetsstudiene for knutepunktutvikling, og evalueringsrapporten av de foreslåtte løsningene for knutepunktutvikling. Vi viser til at i tråd med de overnevnte føringene skal kollektivknutepunktet være et fremtidsrettet og effektivt knutepunkt for buss, tog og taxi som støtter opp under miljøvennlig transport og de høye klimamålene for utvikling av Fjordbyen.</p> <p>Vi viser til at Lierstranda er med sin nærhet til Drammen by og eksisterende jernbane svært godt egnet for en byutvikling som bygger opp under miljøvennlige transportløsninger. Det vises til at Lierstranda er ett av de 6 prioriterte utviklingsområder med potensiale for omfattende attraktiv fjordbyutvikling og muligheter for etablering av ny jernbanestasjon.</p> <p>d) Med tanke på barn og unge viser Fylkesmannen til rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Retningslinjene stiller blant annet krav om at arealer og anlegg som skal brukes av</p>	<p>a) Tas til orientering</p> <p>b) Tas til orientering</p> <p>c) Tas til orientering. Potensialet for attraktiv fjordbyutvikling er omfattende med muligheter for etablering av ny jernbanestasjon og kollektivknutepunkt. Fjordbyen har med sin nærhet til både Drammenbanen, E18 og Rv. 23 (E 134) svært gode tog- og vegforbindelse nord-sør og øst-vest.</p> <p>d) Tas til orientering</p>

		<p>barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Det fremkommer av forslaget til utredningsprogram at det skal redegjøres for hvordan planforslaget legger til rette for barn og unge og hvordan deres interesser ivaretas. Tilrettelegging for myke trafikanter med spesiell vekt på eventuelle skoleveier vil være viktig for barn og unge.</p> <p>e) Prinsippene om en universell utforming må legges til grunn for utformingen av området. Dette er forhold som det må redegjøres for i saken og som må sikres fulgt opp gjennom bestemmelsene. Vi viser til Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne og Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne.</p> <p>f) Når det gjelder naturmangfold viser Fylkesmannen til naturmangfoldloven og hva planen må gjøre rede for.</p> <p>Norge har gjennom ratifisering av internasjonale konvensjoner forpliktet seg til å stoppe tapet av biologisk mangfold innen 2020. Gjennom planarbeidet er det særlig viktig at kommunen ivaretar leveområder for sjeldne, trua og sårbare arter (kategoriene CR/EN/VU), og arealer med naturtyper med verdivurdering «viktig» (B) og «svært viktig» (A).</p> <p>I oversendelsesbrevet vises det til at ved behandling i Formannskapet i Lier kommune 26. april i sak 19/2018 ble det vedtatt at planavgrensningen skal justeres der deler av Linnestranda naturreservat ligger innenfor planavgrensningen. Fylkesmannen forutsetter at utviklingen av planen tar tilstrekkelig hensyn til naturreservatets behov for skjerming og naturmangfoldet i sjøen, både under utbyggingen og som ferdig tiltak. Reservatet strekker seg i vest til sjøområdene utenfor Gilhusodden. Formålet med fredningen er å bevare et særegent og verdifullt våtmarksområde med tilhørende vegetasjon, fugleliv og annet dyreliv. Området rommer interessante plantesamfunn og utgjør en viktig fuglebiotop.</p>	<p>e) Tas til etterretning i videre planlegging og som et eget punkt i planbestemmelsene. Temaet vil bli konkretisert i område- og detaljreguleringsplaner og etterfølgende prosjektering.</p> <p>f) Tas til etterretning. Forholdet til naturmangfoldloven skal omtales i konsekvensutredningen. Utredningene vil også redegjøre for sjeldne, trua og sårbare arter samt svært viktige og viktige naturtyper.</p> <p>Planens avgrensning er justert ved at Linnestranda naturreservat og Møysund ligger utenfor planområdet og vil ikke bli berørt.</p>
--	--	---	--

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

	<p>g) Fylkesmannen ber om at planarbeidet sikrer en god grøntstruktur med god forbindelse til omkringliggende grøntområder. Langs fjorden og elva er det spesielt viktig. Nærmiljø og friluftsliv er aktuelle utredningsteama i forslaget til planprogram. De minner om St. meld. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand, nasjonale forventninger og andre overordnede føringer knyttet til vassdrag.</p> <p>De ber om at landskap og estetiske forhold blir ivaretatt i planarbeidet. Vi viser til Den europeiske landskapskonvensjonen og til Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging der det står at kommunene skal ivareta landskapshensyn i planleggingen.</p> <p>h) Støy og luftforurensning. Støy er omtalt som et aktuelt utredningsteama. Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442/2016 for behandling av støy i arealplanlegging skal legges til grunn. Det må tas hensyn til støyforholdene ved plassering og utforming av bygninger, planløsninger og uteoppholdsarealer. Luftforurensning skal også utredes. Vi viser til Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520.</p> <p>i) Ift. samfunnssikkerhet og beredskap mener Fylkesmannen at klimatilpasning er særlig viktig i et område som ligger nær fjorden. Fylkesmannen forutsetter at de grunnleggende prinsippene fra NVEs strategi for klimatilpasning (2010-2014) følges opp i videre arbeid. Klimatilpasning i plan handler om å erkjenne at klima er i endring og forstå hvordan disse endringene i samfunnet kan resultere i uønskede hendelser som ras, flom, havnivåstigning osv., som man må forebygge konsekvensene av. Det er derfor en forutsetning at forhold knyttet til flom, overvann og havnivåstigning utredes og vektlegges i arbeidet. Fylkesmannen forutsetter at konsekvensutredningen også omhandler stormflo og at dette blir utredet i tråd med F3 i TEK10.</p>	<p>g) Tas til etterretning. Ihht. planprogrammet skal det beskrives hvordan planen påvirker hovedtrekkene i grønnstrukturen, jf. masterplanen. Herunder inngår vurdering av fjernvirkning og siktlinjer. Det planlegges å utarbeide temaplan med temakart og retningslinjer for hvilke hensyn som bør tas i videre planlegging.</p> <p>Det er også igangsatt et eget arbeid for planlegging av en gjennomgående forbindelse langs kystlinja fra Drammen til Linnestranda. Landskap og estetikk vil bli behandlet på et overordnet nivå i kommunedelplanen, og forutsette detaljering og konkretisering i område- og detaljplaner.</p> <p>h) Tas til etterretning i konsekvensutredningene og legges til grunn for kommunedelplanen. Temaet vil bli konkretisert i områdeplanen og etterfølgende prosjektering.</p> <p>i) Tas til etterretning. Stormflo tas inn i planprogrammet under beskrivelsen av temaet «Flom, overvann og havnivåstigning». Etersom planlegging og prosjektering ikke påbegynnes før i 2019, vil F3 i TEK 17 legges til grunn for utredningen.</p>
--	--	---

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		Videre skal det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse for planen i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3 hvor dette er stilt som krav ved utarbeidelse av planer for utbygging. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbygging, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Vi ber om at DSBs veileder Samfunnsikkerhet i kommunens arealplanlegging fra 2017 blir benyttet som hjelpemiddel.	I beskrivelsen av risiko- og sårbarhetsanalyse ligger DSBs veileder «Samfunnsikkerhet i kommunens arealplanlegging» inne som anbefalt veileder.
A2	Statens Vegvesen (02.10.2018)	<p>a) Statens vegvesen (SVV) gjengir hensikten med planen. Endelig planavgrensning avklares i samarbeid med Bane NOR, Statens vegvesen og Buskerud fylkeskommune. Konsekvensen av tiltak utenfor planområdet (influensområde) vil vurderes i utredningen, jf. planprogramforslaget. SVV støtter hensikten med planen og berømmer Lier og Drammen kommune for denne tilnærmingen til videre utvikling av Fjordbyen.</p> <p>b) Nytt planarbeid for strekningen E134 Dagslett-Linnes-E18 vil være viktig premissgiver for framtidig- og midlertidige tilkoblinger til E134. Videre vil planarbeid og realisering av ny E134 fra Dagslett til E18 kunne gi nødvendige avklaringer med hensyn til ny bruk av det som da blir avlastet vegnett (altså eksisterende E134 på strekningen og tilgrensende/berørte fylkesveger). Foreløpig er utbygging av E134 ikke prioritert i Nasjonal Transportplan. Byggestart er dermed ikke avklart. Men det er bevilget penger til planarbeidet som er under forberedelse. Framdrift for Vegvesenets planarbeid er blant annet avhengig av omfanget av korridorer som skal utredes. Hvordan kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen skal forholde seg til manglende planavklaringer for ny E134 må inngå i planarbeidet dersom kommunen tenker å gjøre planarbeidet for Fjordbyen uten å koordinere med Vegvesenets planarbeid.</p> <p>SVV mener planarbeidet må se på hvilke transportløsninger som kan være aktuelle i en midlertidig fase fram til ny E134 er bygget ut på den angjeldende strekningen. Kapittel 6.3 Tema som skal konsekvensutredes må suppleres med dette.</p>	<p>a) Tas til orientering. Det har vært dialog i et møte med SVV og planavgrensningen beholdes med unntak av en mindre justering ved at Linnestranda Naturreservat og Møysund nå i sin helhet ligger utenfor planområdet.</p> <p>b) Planarbeid for strekningen E134 Dagslett-Linnes-E18 kan føres opp blant planer som gir lokale føringer i kap. 3.4. Det skal beskrives hvordan overordnede planer og mål er tatt hensyn til under utarbeidelsen av KDP. I utredning av etappevis utbygging skal det bl.a. utredes midlertidige løsninger for veg til og gjennom Fjordbyen. Hvordan KDP'en skal forholde seg til manglende planavklaringer for ny E134 kan innlemmes som eget kulepunkt/tema under «Tilrettelegging for etappevis utbygging».</p>

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

	<p>c) SVV vil bli involvert i bestemmelse av planområdets omfang, jf. planprogramforslaget som nå er til høring. Dette slutter vi oss til. Foreslår møte fredag 19.10. kl. 12:30-14:30 hos SVV i Drammen som et første steg fram mot å avklare grensesnittet mellom vår planlegging og Lier kommune sin planlegging. På dette møtet bør det også diskuteres hvordan planarbeidene kan koordineres og ansvar og rollefordelingen mellom planmyndigheten og vegmyndigheten bør også være tema her, jf. avsnitt nedenfor.</p> <p>Viser til PBL §3-6 og §3-7 planmyndigheten(e) og statlige/fylkeskommunale vegmyndigheter. Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen berører statlig/fylkeskommunale vegmyndigheter og det bør vurderes om det kan være hensiktsmessig at ansvars- og rollefordelingen for kommunens og Vegvesenets kommunedelplanarbeider avklares gjennom en avtale mellom planmyndigheten(e) og involverte statlige og regionale myndigheter. Viser i denne sammenheng også til Instruks for Statens vegvesen hjemlet i LOV-1963-06-21-23-§9, LOV-1963-06-21-23-§10, FOR-2005-05-27-472. Spesielt for pkt. 3 Arbeidsoppgaver for regionvegkontorene.</p> <p>d) SVV antar tiltaket ikke kommer inn under krav om konseptutvalgsutredning og KS1?</p> <p>e) Viktige veger, foruten E134, som har nasjonal funksjon er E18. I tilknytning til planområdet er følgende fylkesveger, som alle har mer en lokal enn en regional funksjon: Fv.282, Fv.283, Fv.22, og Fv.23. Framtidig bruk av disse, og konsekvenser for disse må også vurderes i kommunens planarbeid for Fjordbyen.</p>	<p>c) Tas til etterretning. Dialog igangsatt.</p> <p>d) Hverken Lier eller Drammen kommune benytter KVVU som grunnlag for politiske valg av hvilke konsept det skal gås videre med. I foreliggende arbeid med KDP danner masterplan og tre mulighetsstudier grunnlaget for utredningene og planutformingene.</p> <p>e) Tas til etterretning.</p>
--	---	--

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

	<p>f) I tillegg til punktene i kapittel 6.3 Tema som skal konsekvensutredes peker vi på at dette kommunedelplanarbeidet med fordel kan avklare/gi føringer for:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Standard for utforming av veg- og gateutforming i Fjordbyen - Standard for utforming av kollektivtransportnettet - Standard for utforming av gang- og sykkeltransportnettet <p>g) SVV viser til gjeldende KU-forskrift. Spesielt viser vi til KU-forskriftens §3, §4, §17, §21 og §23. Det er viktig at utredningene er tilstrekkelig, og på et detaljnivå som gjør at vi kan ta stilling til planforslaget. Det er også viktig at riktige faglige ressurser blir engasjert til å utføre utredninger/vurderinger innenfor vårt fagområde. Vi gjør oppmerksom på at manglende avklaringer på framtidig trasé for E134 er en utfordring og kan være grunnlag for en innsigelse. Hvorvidt kommunen kan gjøre sitt planarbeide uten denne avklaringen må eventuelt dokumenteres om kommunens planarbeid skal skje uavhengig av kommunedelplanarbeidet for ny E134.</p> <p>h) SVV ber om at en del føringer blir tatt med i planprogrammet, som f.eks. vegloven, vegtrafikkloven, forskrift om anlegg av offentlig veg, NTP2014-2023, nasjonal sykkelstrategi, nasjonal gåstrategi med flere. Det listes også opp flere normaler, som f.eks. håndbok N100 Veg- og gateutforming, samt regionale føringer.</p> <p>i) SVV gjør også greie for hvordan de ønsker at konsekvenser for vegnettet skal gjøres og hvordan trafikkbelastningen skal beregnes. De lister også opp hvilke vurderinger som er viktige for SVV.</p> <p>j) SVV lister også opp 8 ulike grunner til at de kan komme til å fremme innsigelse mot planforslaget. Av disse er flere knyttet til ev. motstrid mot nasjonale strategier for gåing, sykling kollektivtransport m.fl., men også dersom planforslaget ikke har nødvendige avklaringer i planarbeidet for ny E134.</p> <p>k) SVV forutsetter ny uttale, senest til offentlig ettersyn.</p>	<p>f) Tas til etterretning. Standarder kan f.eks. vurderes innlemmet i temaplaner med temakart og retningslinjer for hvilke hensyn som bør tas i videre planlegging.</p> <p>g) Utredningene forholder seg til KU-forskriften, og søkes tilpasset plannivået og med hensiktsmessig avgrensning av influensområder. Mht. koordinering mot andre planer og tiltak, kan f.eks. rekkefølgebestemmelser være et virkemiddel å benytte. Da kan det gis tillatelse eller begrensninger på visse betingelser.</p> <p>h) Tas delvis til etterretning. Mange av normalene ligger til grunn for prosjektering på et mer detaljert plannivå.</p> <p>i) Tas til etterretning.</p> <p>j) Tas til orientering.</p> <p>k) Tas til etterretning.</p>
--	--	--

Innkommne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

A3	<p>Bane NOR (13.09.2018)</p>	<p>a) Oversendelsen ble ikke mottatt hos Bane NOR før 14.08.18, og det ble i epost av 15.08.18 gitt utsatt uttalefrist til 20.09.18.</p> <p>b) Bane NOR gjør greie for planens formål: fastsette en hovedstruktur for samferdselsinfrastrukturen i området, herunder legge til rette for utvikling av et velfungerende kollektivknutepunkt rundt eksisterende, samt evt. fremtidig, stasjonsområde for jernbanen. Lier og Drammen kommune ønsker gjennom planarbeidet å få til en prinsippavklaring for plassering av evt. ny jernbanestasjon med innpassing av knutepunktsfunksjoner og innfartsparkering.</p> <p>c) Jernbanens arealbehov: Bane NOR legger pr. i dag til grunn at en evt. anleggelse av ny stasjon på Lierstranda ligger langt frem i tid. Frem til en nærmere avklaring av dette foreligger er det likevel viktig at det avsettes tilstrekkelig areal langs eksisterende jernbane for en fremtidig utvidelse, både til to nye spor og ny stasjon, på strekningen Lieråsen-Drammen grense.</p> <p>Dette innebærer at det i overordnet planarbeid må sikres at det ikke legges til rette for nye, større byggetiltak nærmere enn 30 meter på begge sider av midt nærmeste spor ihht. Jernbanelovens § 10. Dette er i tråd med innspillet gitt til arbeidet med revisjon av Lier kommuneplan i brev datert 18.04.18.</p>	<p>a) Tas til orientering. E-post ble sendt Bane NOR 12. juni 2018. Thomas Johansen fikk også e-post direkte samme dag. Kunngjøring ble sendt i to forsendelser, en med vedlegg, og kun med høringsbrev og link 13. juni fra Lier kommune. Mottak er bekreftet. Bane NOR Eiendom fikk samme forsendelser, som er bekreftet mottatt og lest.</p> <p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Tas til etterretning. Jernbanelovens bestemmelser legges til grunn i KDP. Ved eventuell annen byggegrense må det jf. § 10, 1. ledd foreligge tillatelse fra Bane NOR.</p>
----	---	--	--

	<p>d) Brakerøya og Lier stasjon: Ut fra at ev. ny stasjonsstruktur på strekningen ligger langt frem i tid, bør en videreutvikling av Brakerøya og Lier stasjon legges til grunn for det videre planarbeidet. Prosjektet Rutemodell 2027 (R2027) ser på sammenhenger mellom fremtidig rutetilbud og infrastrukturtiltak. Realisering av R2027, der det legges opp til en økning fra to til fire tog i timen på Brakerøya og Lier, forutsetter ikke gjennomføring av sporutvidelse på strekningen Lieråsen-Drammen grense. Dagens jernbaneinfrastruktur på strekningen muliggjør et bedret togtilbud på stasjonene.</p> <p>Når det gjelder en nærmere vurdering av muligheter og begrensninger knyttet til en utvidelse av Brakerøya stasjon til et fullverdig kollektivknutepunkt, i form av sporutvidelse, herunder vurdering av sporgeometri, samt tilhørende funksjoner, er dette et noe større arbeid som bør inngå i det videre arbeid med kommunedelplanen.</p> <p>e) Godsspor: Planområdet innehar i dag flere godsspor og -funksjoner, både tilknyttet tømmerterminalen og annen næringsvirksomhet i området. Deler av disse sporområdene har også en viktig funksjon knyttet til oppstilling av togmateriell for vedlikehold, såkalte «gule maskiner». I det videre arbeidet med å legge til rette for transformasjon av disse næringsarealene til annen bruk er det viktig å ivareta behovet for jernbaneinfrastruktur i området. Vi mener det bør vurderes om også fremtidig infrastruktur for gods- og vedlikeholdsspor skal inngå i arbeidet med kommunedelplanen for samferdselsinfrastruktur for Fjordbyen.</p> <p>f) Ut fra viktigheten av både vurdering av videreutvikling av eksisterende stasjoner og andre viktige jernbaneinteresser innenfor planområdet, ønsker Bane NOR å delta aktivt i det videre planarbeidet.</p>	<p>d) Tas til orientering. Lokalisering av jernbainestasjon skal utredes ihht. masterplan og mulighetsstudiene. Jamfør vedtak i Drammen kommune, skal utvikling/utvidelse av Brakerøya stasjon vurderes. I en slik vurdering inngår bl.a. om det er tilgjengelig areal for sporutvidelse, samt etablering av tilliggende kollektivknutepunkt.</p> <p>Inntil en ny stasjon på Lierstranda er etablert, skal Brakerøya og Lier stasjon fungere tilfredsstillende. Det skal vurderes hvilke utbedringer/tilpasninger av Lier og Brakerøya stasjon som bør gjøres, for at de skal fungere som gode knutepunkt i transformasjonsperioden.</p> <p>e) Tas til orientering. Fremtidig arealbehov for infrastruktur for gods- og vedlikeholdsspor må vurderes opp mot planlagt arealbruk. Kommuneplanen har avsatt arealer til bebyggelse og anlegg for transformasjon til byområde.</p> <p>f) Tas til orientering, dialog imøteses.</p>
--	---	---

A3	<p>Jernbanedirektoratet (04.09.2018)</p>	<p>a) Jernbanedirektoratet har ansvar for den langsiktige utviklingen av persontransport og infrastruktur for jernbane i Norge. Bane NOR forvalter den eksisterende jernbaneinfrastrukturen.</p> <p>b) I forbindelse med etableringen av nytt sykehus/helsepark ved Brakerøya stasjon vil Brakerøya stasjon utvikles til et godt kollektivknutepunkt for nordre deler av Drammen og for Lier kommune. Dette synes å falle sammen i tid med utbyggingen av dobbeltspor Drammen - Kobbervikdalen/Gulskogen og tilhørende forbedringer av togtilbudet.</p> <p>c) I rapporten «Fremtidig areal - og sporbehov i Nedre Buskerud» fra 2015 beskriver (daværende) Jernbaneverket at dagens dobbeltspor over Lierstranda vil kunne betjene tilstrekkelig høy togfrekvens til Drammen fram til 2040. Det anbefales å ikke bygge 4 spor for å øke frekvensen og kapasiteten før ny Lieråsen tunnel blir bygget. Det bør likevel holdes av areal til 4 spor.» «Ny 4 spors stasjon etableres på Lierstranda – øst for dagens Brakerøya stasjon.»</p> <p>d) Det er tidligere skissert en fremtidig stasjon/ kollektivknutepunkt ved Lierstranda mellom dagens Brakerøya og Lier stasjoner. Slike skisser ligger også til grunn for planprogrammet som nå er på høring.</p> <p>Jernbanedirektoratet vurderer det slik at en ny stasjon ved Lierstranda, til erstatning for Brakerøya stasjon, ikke vil være anbefalt prioritert i de nærmeste NTP-periodene (før 2040). Vi vil derfor anbefale at samferdselsinfrastrukturen i Fjordby- utbyggingen planlegges for Brakerøya som kollektivknutepunkt innenfor dette tidsperspektivet.</p> <p>Jernbanedirektoratet og Bane NOR ser frem til et godt samarbeid med Lier kommune i det kommende kommunedelplanarbeidet.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering. Det gjøres tiltak ved Brakerøya stasjon for å knytte den bedre til nytt sykehus/helsepark. Det er imidlertid stort potensiale for forbedringer tilpasset en fremtidig byutvikling i Fjordbyen. Det skal ses nærmere på videreutvikling av Brakerøya stasjon i tråd med kommunens vedtak.</p> <p>c) Tas til etterretning. Areal for fire spor legges til grunn for planleggingen.</p> <p>d) Utbyggingen av Fjordbyen vil pågå i flere tiår. Det vil være naturlig at Brakerøya stasjon vil bestå i mange år framover og være eksisterende togstasjon i de første etappene av utbyggingen. En utvikling av Brakerøya stasjon er naturlig, inntil det foreligger nødvendige avklaringer knyttet til Lierstranda stasjon. For den videre planlegging av kollektivknutepunktet og tilhørende forbindelser, vil det være behov for god dialog med Jernbanedirektora-</p>
----	---	--	--

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

			tet/Bane NOR i planprosessen. Planlegging av stasjon med kollektivknutepunkt vil være en del av Buskerudbypakke 2.
A4	Fiskeridirektoratet (03.09.2018)	<p>a) Fiskeridirektoratet viser til planen «Detaljregulering for Utfylling i Sjø - Gilhusbukta» knyttet til utfylling i Gilhusbukta. De bemerker at planen ikke er forelagt Fiskeridirektoratet for medvirkning, men de går ut fra at Lier kommune eventuelt vil korrigere dette.</p> <p>b) Fiskeridirektoratets redegjør for sin rolle som myndighetenes rådgivende og utøvende organ innen fiskeri- og havbruksforvaltning i Norge. De skal fremme lønnsom og verdiskapende næringsaktivitet, gjennom bærekraftig og brukerrettet forvaltning av marine ressurser og marint miljø. I planleggingen har Fiskeridirektoratet et særskilt ansvar for balansert og bærekraftig utnyttelse av kystsonen, og med utviklingsmuligheter for marine næringer. For å sikre ivaretagelse av nasjonale og vesentlige regionale interesser på sitt område forutsetter pbl. at planleggingsmyndigheten, deriblant kommunene, legger til rette for medvirkning fra dem.</p> <p>c) De viser til at det finnes ålegraseng i Gilhusbukta, vektet som svært viktig, verdi A, jf. Fiskeridirektoratets kartverktøy https://www.fiskeridir.no/Kart samt Miljødirektoratets naturbase: http://www.miljodirektoratet.no/. Det er av nasjonal interesse å ivareta.</p> <p>Fiskeridirektoratet gir en lengre beskrivelse av ålegressets betydning og verdi, bl.a. for torsk og andre fiskearter samt skalldyr. Områder med ålegress har stor betydning som leverandør av viktige økosystemtjenester.</p>	<p>a) Tas til orientering. Fiskeridirektoratet har, bl.a. i brev fra Lier kommune av 11.09.2017, blitt orientert om reguleringsplan for utfylling i Gilhusbukta. Fiskeridirektoratet er orientert om de utredningene som er foretatt av NIVA/SWECO og NGL.</p> <p>b) Tas til orientering. Selv om planavgrensningen inkluderer vannarealer, vil kommunedelplanen være fokusert på infrastruktur knyttet til samferdsel og kollektivknutepunkt. Det planlegges ikke i nærheten av vannet. Følges opp videre i områdeplanen.</p> <p>c) Den overordnede arealbruken er avklart i kommuneplanens arealdel som Miljøverndepartementet godkjente 27.09.2013. Reguleringsplan for utfylling i Gilhusbukta er utredet og vedtatt. Miljødirektoratet har i brev av 15.01.2018 gitt tillatelse til utfylling av Gilhusbukta. Det skal etableres et nytt gruntvannsområde, samt gjennomføres en rekke andre avbø-</p>

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>Det er viktig å ta vare på de begrensede områdene som finnes langs kysten i Sør-Norge. Det er knyttet internasjonale forpliktelser til naturtypen ålegraseng.</p> <p>Ålegresset er samtidig sårbart for utbygginger i strandsonen og særlig utsatt for menneskelig aktivitet, og det bør unngås inngrep som mudring, sprengning, utfylling, brygger o.l. i eller i nærheten av ålegrasenger. Summen av mange små inngrep medfører dessverre et sterkt press på ålegrasengene. Sprengning og spredning av partikler vil kunne stresse fisk som skal gyte samt annet dyreliv. Videre er egg og larver sårbare overfor ytre påvirkning, f.eks. sterk støy og vibrasjoner.</p> <p>Fiskeridirektoratet vektlegger den betydningen gruntvannsområder med bløtbunn har som beiteområder for fugl og fisk og levested for akvatiske organismer. Inngrep som mudring og fylling av gruntvannsområder vil kunne endre produktiviteten i bløtbunnsområder.</p> <p>Fiskeridirektoratet er videre på generelt grunnlag betenkt mht. utfylling og dumping av masser i sjøen. De framlagte planer kan aktualisere til dels svært store massemengder som skal anbringes i sjø. En ting er hvilke konsekvenser selve etablerings-/byggefasen har på livet i sjøen. Dette kan avbøtes noe, bl.a. ved at eventuelle arbeider i sjø blir lagt til vinterhalvåret, da livet i sjøen er mest i ro. En annen ting er hva som skjer etterpå, særlig ift. ulike typer forurensning - hvordan massene vil oppføre seg og hvilken tilstand massene er i.</p> <p>d) Direktoratet peker på at det bør gjøres en interesseavveining der hensynet til biologisk mangfold vektet mot andre interesser med vurdering av alternative løsninger.</p> <p>De mener behov for areal til utbygging fortrinnsvis bør søkes dekket på land og man bør ikke bør nedbygge sjøareal hvor det er registrert verdsette og viktige marine naturverdier.</p>	<p>tende tiltak. Tema rundt ålegras og gruntvannsområder i Gilhusbukta følges ikke opp videre i KDP.</p> <p>d) Tas til orientering. Se svar til punkt c).</p>
--	--	---	---

		<p>De viser til statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning i strandsonen langs sjøen pkt. 5.3.4.5 Sjøområder «Disse områdene skal vektlegges som biotoper og grunnlag for fiske og annen høsting av fornybare naturressurser, og som ressurs for transport, ferdsel med fritidsbåt og annen rekreasjon. Det bør vises stor forsiktighet med å åpne for tiltak i sjø som medfører betydelige anlegg og/eller varige inngrep som kan være til ulempe for de hensyn som ligger bak retningslinjene.»</p> <p>Fiskeridirektoratet mener nedbygging av bløtbunnsområdet og ålegrasenga i Gilhusbukta rimer dårlig med uttalte visjoner og mål for Fjordbyen.</p> <p>e) <u>Planfaglige råd og forutsetninger</u>. Fiskeridirektoratet vil i utgangspunktet fraråde tiltak som kan påvirke ålegrasforekomster og bløtbunnsområder negativt. Dette gjelder desto sterkere når forekomstene er av nasjonal eller vesentlig regional verdi. I dette tilfellet vil Fiskeridirektoratet region Sør, av hensyn til å ivareta nasjonale interesser og lokalt biologisk mangfold, sterkt anbefale og forutsette at Lier kommune foretar en grundig vurdering av om full gjennomføring av «Kommunedelplan samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen» er så viktig at det bør gå på bekostning av viktige naturtyper, som bl.a. har stor betydning for yrkesfiske, for fritidsfiske og annen rekreasjonsbruk av sjø, ved f.eks. næringsmessig uttak av torsk og barns fiske av småkrabber. Man bør legge til grunn en føre-var-tilnærming i det videre planarbeidet. Kommunen må vurdere om det vil være mulig å realisere de forlagte planene uten utfylling i Gilhusbukta. Fiskeridirektoratet kan videre vanskelig se mulige effektive avbøtende tiltak i dette tilfellet.</p> <p>Dersom man likevel ønsker å gå videre med planer som medfører utfylling i og sannsynlig utsletting av et ålegrassafunn av nasjonal verdi forutsetter Fiskeridirektoratet region Sør at kommunen har besørget og legger fram utredning av konsekvenser for de nevnte naturverdier i sjø, og det</p>	<p>e) Tas til orientering. Se svar til punkt c).</p>
--	--	--	--

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>marine miljøet for øvrig, fra uavhengig og kvalifisert faglig hold, jf. forslag til planprogram pkt 6.3, og tydeliggjør dette for beslutningstagerne i den videre planprosessen.</p> <p>Fiskeridirektoratet bidrar gjerne i det videre planarbeidet og avventer uansett høring av planforslag.</p>	
A5	Kystverket Sørøst (03.09.2018)	<p>a) Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning og jobber for en effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnæringens behov for framkommelighet og effektive havner. Kystverket deltar i planmedvirkning og utøver myndighet etter havne- og farvannsloven.</p> <p>Havne- og farvannsloven har som formål å legge til rette for god framkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer. Kystverkets regionkontorer skal ivareta disse interessene i det regionale og lokale planarbeidet.</p> <p><u>Innspill til planen</u></p> <p>b) Planområdet ligger nær Drammen havn. Drammen havn er en stamnett-havn og har en sentral rolle i det nasjonale og regionale transportsystemet. Nær planområdet pågår det planarbeid, bl.a. områdereguleringsplan for Holmen. Kystverket Sørøst forutsetter at videre planarbeid ikke legger til rette for tiltak som vil være til hinder for effektiv havnevirksomhet.</p> <p>c) I forslag til planprogram går det fram at muligheten for persontrafikk på sjø skal avklares. Kystverket Sørøst forutsetter at eventuelle konsekvenser for sjøfarende og andre brukere av sjøen blir belyst og utredet gjennom planarbeidet.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til etterretning. Planarbeidet vil så lang det er mulig avstemmes mot tilliggende planer. Det vil i utarbeidelsen av planen gjøres grensesnittvurderinger ift. Holmen i nær dialog med Drammen kommune.</p> <p>c) Tas til følge. Mulighet for persontrafikk på sjø blir undersøkt. Temaet vil bli utredet sammen med andre trafikktema, planprogrammet endres på dette punktet. Tas videre i områdeplanen.</p>

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>d) Innenfor planområdet er det eksisterende privat havnevirksomhet, som i kommuneplanens arealdel er avsatt til bebyggelse og anlegg. Kystverket Sørøst viser til vår uttalelse av 22.8.2017 til offentlig ettersyn av planprogrammet for områdereguleringsplan for Fjordbyen. I uttalelsen viste vi til Miljøverndepartementets godkjenning av kommuneplanens arealdel for Lier av 27.9.2013, der bl.a. følgende går fram (vår understrekning): «For-slag til nytt område for bebyggelse og anlegg (område LS 1-10) ved Lier-stranda godkjennes. Lierstranda er med sin nærhet til Drammen by og ek-sisterende jernbane svært godt egnet for en byutvikling som bygger opp under miljøvennlige transportløsninger. <u>Det forutsettes at Lier kommune i samarbeid med Drammen kommune og re-gionale og statlige myndigheter arbeider videre med fastsetting av den detaljerte arealbruken, herunder transportløsninger inkludert dypvann-skai for tømmertransport, miljøoppydding og relokalisering av virksom-heter, gjennom en egen planprosess for området.</u>» Kystverket Sørøst for-utsetter at dette komme fram i det videre planarbeidet.</p>	<p>d) Lier og Drammen kommune samarbeider om KDP. I prinsippet tas overordnede grep med retningslinjer i KDP, mens detaljert arealbruk avklares i område- og detaljre-guleringsplaner.</p>
A6	<p>Vestre Viken HF (02.09.2018)</p>	<p>a) Helse Vestre Viken HF forutsetter at lokalisering av dagens Brakerøya sta-sjon beholdes, alternativt at flytting mot øst blir såpass moderat at da-gens lokalisering av oppgang til plattform kan beholdes.</p> <p>Kort avstand til Brakerøya stasjon er en forutsetning for at sykehuset kan være et bymessig bindeledd som er knyttet til overordnede målsetninger om miljømessig bærekraft og grønn mobilitet i Fjordbyen, i tråd med Strategisk plattform med Masterplan for Fjordbyen. Sykehuset og Drammen Helsepark vil ha et stort antall ansatte og besøkende. Det er en nasjonalt vedtatt målsetning at veksten i persontransport i byområdene kan tas med gange, sykkel og kollektiv (nullvekstmålet), og målene i Re-gional plan for areal og transport i Buskerud 2018 – 2035 er også førende for sykehusprosjektet, som nå utarbeider en mobilitetsplan for å fast-legge målsetninger for grønn mobilitet. Her er transporttilbudet med jernbane helt sentralt.</p>	<p>a) Tas til orientering. Se kommentar til A3 b) og d). Utredningene vil vurdere kon-sekvensene av de tre alternative plasse-ringene av stasjon med kollektivknote-punkt, samt hvordan Brakerøya og Lier kan videreutvikles på mellomlang sikt.</p> <p>Nytt sykehus vil bli et meget viktig ele-ment i utviklingen av Fjordbyen og ligge sentralt til dagens plassering av Braker-øya stasjon. I lengre perspektiv vil etter alt å dømme tyngdepunktet mht. arbeids-plasser og innbyggere forflytte seg noe østover. Sammen med sykehusets plasse-ring, må plassering av kollektivknote-</p>

	<p>De alternative plasseringene for togstasjon som skisseres i mulighetsstudier for Lierstranda knutepunkt i Fjordbyen medfører en avstand på minimum 500-600 m mellom sykehusets hovedinngang og den nærmeste av alternativene for plassering av ny stasjon (alternativ 3). Dette er en avstand som gjør tog til et mindre realistisk og attraktivt alternativ for kollektivtransport til sykehuset. Dette igjen vil medføre behov for større andel bilparkeringsplasser. Dagens togstasjon vil med ny gangforbindelse ha en avstand på om lag 200 meter til sykehusets hovedinngang. Alternativ 1 og 2 for ny stasjon medfører at sykehuset ikke lenger vil ligge i akseptabel gangavstand fra stasjon, noe som etter Helse Sør-Øst RHF sin oppfatning vil være svært uheldig og vanskeliggjøre oppnåelse av nasjonale og regionale målsetninger.</p> <p>b) Gatenett med lokalisering og prinsipputforming av hovedgaten gjennom Fjordbyen. Detaljreguleringsarbeidet for nytt sykehus i Drammen ligger foran planarbeidet for kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen. Dette medfører også at den planlagte gatestrukturen for nytt sykehus og Drammen helsepark vil gi føringer for planarbeidet med kommunedelplanen.</p> <p>Vestre Viken HF legger til grunn en at prinsipputforming av hovedgate-systemet med to gater, Helsegata og Fjordbygata (arbeidsnavn), gjennom planområdet for nytt sykehus i Drammen, vil gi føringer for tilknytning, plassering og prinsipputforming av resterende deler av hovedgatestrukturen gjennom Fjordbyen.</p> <p>Helsegata er planlagt for kollektiv, sykkel, gange, ambulanse og annen nødvendig transport til og fra sykehuset. Det er forutsatt at denne gaten i liten grad skal være åpen for gjennomkjøring for privatbiler, slik at kollektivtrafikken prioriteres. Fjordbygata vil være hovedforbindelsen for øvrig trafikk. I planområdet for nytt sykehus vil inn- og utkjøring for ev. parkeringsanlegg i forbindelse med arealene for Drammen Helsepark håndteres her.</p>	<p>punkt og arbeidet med samferdselsinfrastrukturen ta hele utviklingsområdet i betraktning. Utredningene vil bidra til å kunne se overordnede sammenhenger og gi svar på hvilke løsninger som vil fungere godt både for sykehuset og en utviklet Fjordby.</p> <p>b) Tas til etterretning. Gatestrukturen i KDP vil bli koordinert med de prinsippene for gatestruktur som ligger til grunn gjennom detaljreguleringen for nytt sykehus og helsepark. Temaplan med temakart planlegges utarbeidet.</p>
--	--	--

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>c) Grønnstruktur. Områderegeringsplanen for nytt sykehus legger til grunn at det skal sikres en sammenhengende grønnstruktur langs Drammenselva og Drammensfjorden. Grønnstrukturen bør kobles til den kommende grønnstrukturen i Fjordbyen. Kommunedelplanen for samferdselsinfrastruktur bør ta hensyn til de prinsippene som ligger til grunn for videreføring av grønnstrukturen.</p>	<p>c) Tas til etterretning. Nærheten til fjorden og kontakten med vannet vil være en bærebjelke for Fjordbyen, derav navnet. Innbyggerne skal ha god kontakt med sjøfronten. Grønnstruktur og gjennomgående forbindelser må ivaretas. Temaplan med retningslinjer planlegges utarbeidet.</p>
A7	Helse Sør-Øst RHF (03.09.2018)	<p>a) Plassering og prinsipputforming av fremtidig jernbanestasjon med kollektivknutepunkt: Forutsetter at plassering av Brakerøya stasjon beholdes, eller at flyttingen mot øst blir så moderat at dagens oppgang til plattform kan beholdes.</p> <p>De mener kort avstand til Brakerøya stasjon er en forutsetning for at sykehuset kan være et bymessig bindeledd og bidra til en overordnet målsetning om miljømessig bærekraft og grønn mobilitet i Fjordbyen. De peker på overordnede føringer om at persontransport i byområdene skal tas med gange, sykkel og kollektiv. Sykehusprosjektet utarbeider en mobilitetsplan med målsetninger om grønn mobilitet, hvor transporttilbudet med jernbane er helt sentralt.</p> <p>Av de alternative plasseringene av togstasjon, ligger alt. 3 nærmest, ca. 5-600 meter fra sykehusets hovedinngang. Helse Sør-Øst mener det gjør toget til et mindre aktuelt og attraktivt alternativ til bilen. Alternativ 1 og 2 for ny stasjon ligger for langt unna sykehuset og vil vanskeliggjøre oppnåelse av nasjonale og regionale målsetninger.</p> <p>b) <u>Gatenett</u>: Detaljreguleringen av sykehuset pågår, og planlagt gatestruktur vil gi føringer for kommunedelplanen. Helse Sør-Øst legger til grunn at hovedgatesystemet med to gater vil gi føringer for tilknytning, plassering og prinsipputforming av resterende deler av hovedgatestrukturen gjennom Fjordbyen.</p>	<p>a) Tas til orientering. Se svar a) til innspill A6.</p> <p>b) Tas til etterretning. Se svar A6 b)</p>

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>Helsegata er planlagt for kollektiv, sykkel, gange, ambulanse og annen nødvendig transport til og fra sykehuset. Fjordbygata vil være hovedforbindelsen for øvrig trafikk og for inn- og utkjøring for ev. parkeringsanlegg ifm. Drammen helsepark.</p> <p>c) <u>Grønnstruktur</u>: Områdereguleringen legger til rette for gjennomgående grønnstruktur langs Drammenselva og fjorden. Denne bør kobles på grønnstrukturen i Fjordbyen. KDP bør videreføre prinsippene som ligger til grunn.</p>	c) Tas til etterretning. Se svar A6 c)
A8	Buskerud fylkeskommune (03.09.2018)	<p>Bakgrunn for saken</p> <p>a) Buskerud fylkeskommune (BFK) peker på det interkommunale plansamarbeidet som Lier og Drammen kommuner har inngått om utviklingen av Lierstranda og Brakerøya og intensjonene for området.</p> <p>b) BFK mener <i>Regional plan- for areal og transport i Buskerud 2018 – 2035</i> må inngå som en overordnet føring i planarbeidet. Etter føringene i planen er det mål om at utbyggingsmønster og transportsystem skal fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Et av planens delmål er at veksten i persontransport i byområdene skal tas med gange, sykkel og kollektiv (nullvekstmålet). Det er svært viktig at planforslaget viser hvordan den planlagte infrastrukturen skal bidra til å realisere nullvekstmålet, i tråd med regional plan.</p> <p>c) Grønn mobilitet: Fylkeskommunen mener det er positivt at planarbeidet har høye ambisjoner om å skape en god bydel for mennesker med korte avstander til daglige gjøremål og et effektivt kollektivsystem. Fylkeskommunen forutsetter at grønn mobilitet legges til grunn i planarbeidet og at dette fremgår tydelig av planmaterialet. Fylkeskommunen anbefaler at den omvendte trafikkpyramiden, som vist i planprogrammet, legges til grunn for det videre planarbeidet.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til følge. Intensjonene med kommunedelplanen er i stor grad i tråd med regional plan.</p> <p>c) Tas til etterretning på overordnet nivå. Det vil bli vurdert å formulere retningslinjer for videre planlegging der det synes hensiktsmessig. Områdeplanen og ytterligere detaljplaner vil konkretisere arealbruken i det enkelte delområde.</p>

		<p>d) Pågående planarbeid: Planprogram for områderegulering Fjordbyen ble lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 15.08.2017. I planprogrammet er det forutsatt en egen kommunedelplanprosess for samferdselsinfrastruktur, og planprogrammet fremmes for sluttbehandling parallelt med denne saken. Videre fremdrift er slik at kommunedelplanen skal vedtas før, og senest samtidig med, områdereguleringen. Fylkeskommunen påpeker at det er viktig at planprosessene er godt koordinerte og at de to planene sees i sammenheng.</p> <p>Det er i tillegg flere pågående planprosesser i området Lierstranda – Brakerøya. Buskerud fylkeskommune ber om at planforslaget redegjør for grensesnitt mellom planene. Det er viktig at planarbeidet ivaretar koblingen mot overordnet vegsystem og fylkeskommunen påpeker generelt at kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen må sees i sammenheng med øvrige planarbeider.</p> <p>e) Tømmerhavn: Lier kommune er godt kjent med at fylkeskommunen igangsetter et arbeid med regional plan for lokalisering av tømmerhavn i Drammens-/Oslofjorden og Lier kommune deltar i dette arbeidet. Fylkeskommunen ønsker å få til gode grensesnitt i arbeidet mellom den regionale planen og kommunens planprosesser. Det regionale planarbeidet er i en oppstartsfase denne høsten og fylkeskommunen ser at det er hensiktsmessig at det er tett dialog om utredninger og plangrep i disse to planene.</p> <p>f) Regionalt planforum: Buskerud fylkeskommune synes det er veldig positivt at kommunene ønsker å benytte regionalt planforum i forbindelse med utarbeidelse av planforslaget.</p> <p>g) Medvirkning: Buskerud fylkeskommune er positive til at det legges til rette for et bredt opplegg for medvirkning, men etterlyser også at det legges til rette for at barn og unge gis reell medvirkningsmulighet. Barn</p>	<p>d) Tas til etterretning. KDP og områdeplanen koordineres. Det vil også bli redegjort for grensesnitt mot andre planer.</p> <p>e) Tas til etterretning.</p> <p>f) Tas til orientering.</p> <p>g) Tas delvis til etterretning. Barn og unges interesser vil bli behandlet ved utredning av nærmiljø og friluftsliv inkludert barn og</p>
--	--	---	---

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>og unge er ofte myke trafikanter og i henhold til <i>Strategiskplattform med Masterplan</i> skal Fjordbyen være et sted der barn skal kunne bo, gå på skole og fritidsaktiviteter, leke og ferdes trygt. Barn og unge vil derfor kunne ha en spesiell interesse av å medvirke i planarbeidet. Fylkeskommunen viser til Plan- og bygningslovens § 5-1, og herunder særlig bestemmelsene om at kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Fylkeskommunen anbefaler at ulike medvirkningstiltak tilpasset ulike grupper gjennomføres tidlig i planprosessen, og at innspillene fra medvirkningen samt hvordan de er benyttet i planarbeidet, synliggjøres i planbeskrivelsen. Medvirkning forplikter, og det er viktig at innspillene fra medvirkningen benyttes i planarbeidet.</p> <p>h) Kommentarer til planprogrammet: Kommunedelplanen skal følges opp med en områdeplan som også angir rammer for arealer i tilleggende områder. Planprogrammet for Samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen bør tydeliggjøre forholdet til områderegulering Fjordbyen og hvordan de to planene skal samvirke og hvordan innholdet i de to planene vil være forskjellig fra hverandre. I dag har de to forslagene til planprogram delvis overlappende utredningsprogram. Planprogrammet bør derfor i tydeligere grad vise hva som blir grensesnittet mellom planene.</p> <p>i) Planavgrensning: Fylkeskommunen ber kommunene vurdere om det er hensiktsmessig at planavgrensningen strekker seg så langt som til Vikersholmen i nord, både med tanke på infrastrukturen i Fjordbyen og utredningstemaene i konsekvensutredningen.</p> <p>j) Utredningstema: Buskerud fylkeskommune mener at de foreslåtte utredningstemaene er gode og grundige og dekker det som er nødvendig å for å vurdere konsekvensene av tiltaket. For visse temaer, som landskapsbilde og byutvikling og byform, er det vanskelig å vurdere konsekvensene av ny infrastruktur uten å også se dette i sammenheng med</p>	<p>unges interesser. Direkte medvirkning vurderes å være mer relevant på et mer detaljert nivå, som f.eks. i områdereguleringen. Her vil det være lettere å gi tilbakemelding på mer konkrete planer for eksempelvis gatebruk, strandsone, lekeområder og annet uteoppholdsareal.</p> <p>h) Tas til følge. Planprogrammet vil spesifisere hvilke utredninger som skal gjøres i de respektive planene. Overlapp kan generelt dreie seg om ulik detaljering. Utredningene i kommunedelplanen er mer overordnet enn områdereguleringsplanen. Innholdsmessig dreier KDP seg kun om samferdsel og kollektivknutepunkt, samt overordnet grøntstruktur.</p> <p>i) Tas til følge. Det har vært dialog med Statens vegvesen, og det ble anbefalt at planavgrensningen opprettholdes</p> <p>j) Tas til orientering. De tre mulighetsstudiene gir ganske god oversikt over alternative utbyggingsformer. De innbyrdes forskjellene er til dels store og det er i hovedsak utbyggingsområdene som skal utredes i områdeplanen. Kommunedelplanen med</p>
--	--	---	---

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>ny planlagt arealbruk for øvrig. Det bør derfor gjøres en vurdering av hvorvidt enkelte tema bør utredes i forbindelse med områderegulering Fjordbyen for å gi en helhetlig vurdering av konsekvensene. Det er viktig at konsekvensene av Fjordbyen blir tilstrekkelig belyst, men uten unødvendige overlapp i hva som utredes på de ulike plannivåene. Dersom planavgrensningen for kommunedelplanen reduseres vil dette gi større overlapp med områdereguleringen for Fjordbyen enn dersom planavgrensning har en større utbredelse.</p> <p>k) Ved behandling i Formannskapet i Drammen kommune 15. mai i sak 71/18 ble det vedtatt at planarbeidet også skal vurdere alternativene opp mot en situasjon om Brakerøya stasjon bør opprettholdes eller flyttes. Fylkeskommunen ber om at dette synliggjøres under «Jernbane» i kapittel 6.3 <i>Tema som skal konsekvensutredes</i> i planprogrammet. Beliggenheten til en eventuell ny stasjon blir naturlig nok svært viktig for hvordan Fjordbyen vil utvikle seg og det er viktig at planarbeidet bidrar til å avklare dette.</p> <p><u>Kulturminnevern</u></p> <p>l) Fylkeskommunen er fornøyd med at <i>Temaplan for fysiske kulturminner og kulturmiljøer i Lier</i> (vedtatt 14. desember 2015) er oppført blant føringene for planarbeidet. Fylkeskommunen anbefaler at <i>Kulturminnekompasset: Regional plan for kulturminnevern i Buskerud 2017-2027</i> (vedtatt 27. april 2017) også oppføres blant føringene for planarbeidet da kulturmiljøet Huseby, er innenfor planområdet. Des gis en nærmere beskrivelse av Huseby. De anbefaler å legge en hensynssone C H570 over kulturmiljøet på Huseby i kommunedelplanen, for å sikre disse gravhaugene og andre viktige kulturminner her.</p> <p>m) Automatisk fredet kirkested: Da planområdet omfatter et Huseby kirkested (ID 84667), som Riksantikvaren har førstelinjeansvar for, har fylkeskommunen innhentet Riksantikvarens uttalelse. Riksantikvaren uttaler at: Riksantikvaren vil understreke at de middelalderske kirkestedene</p>	<p>konsekvensutredninger vil ha fokus på kollektivknutepunkt og overordnet samferdsel. Vurderingene i de respektive planene vil dermed både ha noe forskjellig innhold og ulikt nivå. Det vurderes som bedre å ha et lite overlapp enn at konsekvensene ikke blir tilstrekkelig belyst.</p> <p>k) Tas til orientering. Se kommentar til A3 d).</p> <p>l) Tas til orientering og etterretning.</p> <p>m) Tas til orientering. Kulturarv kan bli et av temaene det planlegges utarbeidet tema-plan med temakart for, litt avhengig av endelig plangrense. Hensynssone C H570</p>
--	--	---	--

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>med kirkegård er av nasjonal verdi og automatisk fredete kulturminner. Det er svært viktig at en i den videre planleggingen tar tilbørlig hensyn til dette. Store endring er av nærmiljøet til slike kirkesteder vil være konfliktfylt, og bestemmelser som sikrer god forvaltning av kulturminner og kulturmiljøer må derfor innarbeides i kommunedelplanen. Kirkestedet på Huseby er registrert i Askeladden (ID 84667), men nøyaktig lokalisering og avgrensning er usikker. Videre er tilstandsgraden registrert som TG4 Tapt/Fjernet. Det er imidlertid trolig at rester av kirke og kirkegård kan være bevart i området omkring og under hovedbygningen. Riksantikvaren ber derfor Buskerud fylkeskommune oppfordre kommunene til å legge hensynssone C H570 i tilbørlig utstrekning over og rundt kulturmiljøet som befinner seg her, med retningslinjer om hvordan det skal tas hensyn til eventuelle kulturlag i grunnen ved arbeider som kan berøre eventuelle kulturlag. Vi presiserer at Riksantikvaren med denne uttalelsen ikke har tatt uttrykkelig stilling til arealbruken jf. kulturminneloven § 8 fjerde ledd.</p> <p>n) <u>Automatisk fredete kulturminner</u>: Fylkeskommunen gjør greie for lokaliteter med automatisk fredete kulturminner i planområdet. Forholdet til automatisk fredete kulturminner avklares vanligvis på reguleringsplan-nivå ved gjennomføring av kulturminneundersøkelser, jf. kulturminnelovens § 9. Fylkeskommunen vil derfor presisere at når det gjelder hensynet til automatisk fredete kulturminner har fylkeskommunen ikke sagt seg enig i arealbruken, jf. kulturminneloven § 8, 4. ledd, siste setning. Dersom det er ønskelig med en avklaring av forholdet til automatisk fredete kulturminner før reguleringsarbeidet påbegynnes, vil fylkeskommunen kunne bistå med dette.</p> <p>o) Automatisk fredete maritime kulturminner: Norsk maritimt museum er rette myndighet til å uttale seg om kulturminner fredete eller kulturminnelovens §14. Norsk maritimt museum påpeker at det ligger et fredet kulturminne i sjø innenfor plangrensene. Dette gjelder Askeladden ID 103671-1. det bes om at kulturminnet legges inn som hensynssone</p>	<p>avmerkes i tilbørlig utstrekning over og rundt kulturmiljøet dersom det blir en del av planen.</p> <p>n) Tas til orientering. Det tas kontakt ved behov.</p> <p>o) Tas til orientering. Skipsvraket er godt kjent og vil ikke bli berørt av kollektivknetepunkt og samferdselsinfrastruktur. Kulturminnet vil bli håndtert som hensynssone i kart og bestemmelser.</p>
--	--	--	---

		bevaring eller tilsvarende. Alternativt kan det søkes om dispensasjon fra kulturminneloven.	
A9	NVE (03.09.2018)	<p>a) Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven.</p> <p>b) Planområdet omfatter deler av Sandakerelva, Lierelva og flere sidevassdrag til denne. Fare for flom, erosjon og skred langs vassdrag må vurderes og tas hensyn til i planleggingen. Det bør inn et punkt om kryssing av vannveier og fare for flom og vassdragsrelatert fare i avsnittet som omhandler flom, stormflo og flodbølge.</p> <p>c) DSB publiserte i 2016 veilederen «Havnivåstigning og stormflo - samfunnssikkerhet i kommunal planlegging». Det er denne NVE forholder seg til. På kartverkets nettside se havnivå, https://www.kartverket.no/sehavniva/ kan man få høyden for sin aktuelle kommune direkte. For Lier vil sikkerhet mot stormflo med 200-års gjentaksintervall være på kote 216.</p> <p>d) Videre står det i planprogrammet at det innenfor planområdet antas å være dypt til fjell og at tidligere registreringer ikke har vist kvikkleireproblemer i området. Planområdet er forholdsvis flatt, og det er ingen store kjente soner med fare for kvikkleireskred innenfor planområdet. Det er imidlertid gjort mange registreringer av kvikkleirepunkt av Statens vegvesen som nå ligger registrert i NVEs kart, se https://tema.kart.nve.no/link/?link=kvikkleire. Vi mener derfor at avsnittet som gjelder grunnforhold i planprogrammet må endres, slik at det går frem at dette er en problemstilling som må vurderes og tas hensyn til i det videre arbeidet.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til følge. Kryssing av vannveier og fare for flom og vassdragsrelatert fare tas inn i planprogrammet.</p> <p>c) Tas til orientering. Høyden for sikkerhet mot stormflo med 200-års gjentaksintervall er i følge nettsiden 219 cm over NN2000 (anbefalte tall fra DSB).</p> <p>d) Tas til etterretning. Kvikkleire vil bli vurdert og tas inn i planprogrammet. Geotekniske undersøkelser vil bli gjennomført for nye alternative stasjonsområder.</p>

		<p>e) NVE er i det videre arbeidet med planen særlig opptatt av temaene listet opp nedenfor.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utforming og kapasitet av bekke- og elvekryssinger. Kryssing av vannveier bør skje slik at det berører vassdraget minst mulig. NVE mener at bekker i prinsippet bør være åpne og anbefaler derfor bruk av bruer fremfor kulverter ved kryssinger. Dersom en bekk må lukkes bør det vurderes om det er mulig å legge den om, da det som oftest er bedre å legge om en bekk enn å lukke den på en lengre strekning. • Nærføringer og utfyllinger i vassdrag og bekker. • Utforming av pilarer og brufundament, dersom dette påvirker flom, erosjon, skred eller vassdragsmiljø • Skredfare, som kan forårsake fare for omkringliggende bebyggelse • Flomfare, som kan forårsake fare for omkringliggende bebyggelse • Elvelandskapet • Anleggsfasen, og deponiområder • Innarbeiding av fareområder i plankartet som hensynssoner med tilhørende bestemmelser som ivaretar sikkerheten for naturfare <p>f) Vi viser til NVE sine internettsider https://www.nve.no/flaum-og-skred/arealplanlegging/ for mer informasjon og veiledning.</p>	<p>e) Tas til orientering.</p> <p>f) Tas til orientering.</p>
A10	Asker kommune (28.08.2018)	<p>a) Forslag til planprogram beskriver at knutepunktet skal være integrert i den fremtidige bystrukturen på Lierstranda og at kommunedelplanen må fastsette robuste løsninger som åpner for ulike fremtidige løsninger. Dette er gode rammebetingelser.</p> <p>b) Asker kommune er opptatt av at all utvikling i området skjer etter at overordnet infrastruktur er planlagt helhetlig, herunder Rv 23 (E134) og kobling mot E18. Forslag til planprogram beskriver at retningslinjene til masterplanen brukes som utgangspunkt for strukturer og prinsipper for veier og gater, samt annen tilrettelegging for transport. Det foreslås at</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering. Foreslått plangrense har til hensikt å se KDP for Fjordbyen i sammenheng med rv. 23 (E134) og tilkoblingen med E18. Koordinering mot rv. 23</p>

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>planforslaget må samkjøres med ny kommunedelplan for Rv 23 Lignes-E18 og forprosjekt for Strandveien, men ikke gjøre seg avhengig av fremdriften av planarbeidet for Rv23. Asker kommune er ikke enig i dette, og mener at planer for Rv23 og Strandveien skal være vedtatt før utbygging i Fjordbyen kan starte.</p> <p>c) Mulighetsstudiet foreslår at det settes av tid til å jobbe med hovedgrep for området, noe Asker kommune bifaller. Hovedgrepet bør vektlegge helhetlige transportløsninger basert på grønn mobilitet, busstrasé og holdeplasser sett i forhold til inngangspartier og ganglinjer, attraktive tverrforbindelser og tilgang til fjorden.</p> <p>d) Asker kommune mener det er viktig at avgrensning av beregningsområde for trafikkberegningene defineres i et regionalt perspektiv. Lierstranda utgjør tross alt et felles bolig- og arbeidsmarked med vestre del av Akershus. Trafikkprognosene bør utvides fra 30 år til 50 år, noe som sammenfaller med mulighetsstudiets tidsperspektiv. Det forutsettes at nullmålet legges til grunn for dimensjonering av veisystemet.</p> <p>e) Det bør jobbes aktivt med å redusere barrierevirkning fra veianlegg og jernbane, samt sammensmelting av Fjordbyen med omkringliggende bebyggelsesområder og Drammen sentrum. Mange tverrforbindelser er vist i strategisk plattform, noe som er et godt grep.</p> <p>f) Buss langs riksvei 23 binder sammen Lier, Røyken og Hurum kommuner, og blir en stadig viktigere kommunikasjonsåre. Strekningen mellom Lierstranda og Spikkestad anses som spesielt viktig, og tilrettelegges for både hyppige bussavganger og gang- og sykkelanlegg.</p> <p>g) Når det gjelder tilrettelegging for gjennomgående (region-) bussvei, anbefaler Asker kommune at prinsipløsning og trasé ses i sammenheng med planlagt bussvei gjennom Asker og Bærum, som vil bli bygget samtidig med ny E18. I tillegg til bussvei, bør det tilrettelegges for buss til tog</p>	<p>vil bli ivare tatt i størst mulig grad. (ses ift. innspill fra SVV).</p> <p>c) Tas til etterretning.</p> <p>d) Tas til etterretning. Det er viktig at trafikkberegningene er tilpasset det reelle influensområdet, som vil omfatte et langt større område enn varslet planområde.</p> <p>e) Tas til etterretning. Ut over det rent samferdselsrelaterte, vil områdeplanen utfylle og detaljere viktige helhetlige grep knyttet til bebygde områder.</p> <p>f) Tas til orientering. Det er planlagt en egen kollektivtrasé som vil bygge opp under-, og forbedre dagens busstilbud.</p> <p>g) Tas til orientering. Prinsipputforming av bussvei ses i sammenheng med løsninger i sykehus-planen og gjennom utredningene som skal gjennomføres. Buss til tog</p>
--	--	--	---

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>(matebuss), lokalbusser og regionalbusser (ekspressbuss til arbeidsplass-konsentrasjoner i nye Asker, Bærum og Oslo).</p> <p>h) Innfartsparkering: matebusser og sykling til stasjoner bør implementeres i vurderingene. Det er store pendlerstrømmer fra Drammen/Lier til Asker/Bærum/Oslo. For å gi et komplett mobilitetstilbud må alle transportmidler tas i bruk.</p> <p>i) Sykkelveier: det bør legges til grunn at nye sykkelveier skal være gjennomgående og tilknyttet eksisterende anlegg. Det bør fastsettes hva høy standard på sykkelanlegg innebærer. Ved stasjoner, sykehus og nye nærings- og handelsområder bør krav om høystandard sykkelparkering (videoovervåket sykkelhus) legges til grunn.</p> <p>j) Av aktuelle veiledere og planleggingsprinsipper, viser de til:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. TØI-veileder om areal- og transportutvikling av klimavennlige og attraktive byer. https://www.toi.no/publikasjoner/kunnskapsgrunnlag-areal-og-transportutvikling-forklimavennlige-og-attraktive-byer-article34573-8.html 2. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Kommunesektorens organisasjon (KS) har utarbeidet veileder for helhetlig knutepunktsutvikling. https://www.ntp.dep.no/Forside/veilder-for-helhetlig-knutepunktutvikling 3. Helsefremmende stedsutvikling; 10 prinsipper fra COurban: <ol style="list-style-type: none"> a. Fortetting med kvalitet b. Aktiv transport c. Tilgang til arenaer for fysisk aktivitet og rekreasjon d. Tilgang på grøntområder e. Sosiale møteplasser f. Strategisk samlokalisering g. Universell utforming h. Trygghet i. Tillit 	<p>synes mest aktuelt inntil ny togstasjon på Lierstranda er etablert.</p> <p>h) Tas til etterretning.</p> <p>i) Tas til etterretning. Det foreligger en felles sykkelplan for Buskerudbyområdet hvor det er planlagt høystandard sykkelveg gjennom Fjordbyen fra Brakerøya til Gullaugkrysset. Det er initiert oppstart av en regional plan for sammenhengende sykkelveg på begge sider av Drammenselva og frem til Linnestrand.</p> <p>j) Tas til orientering.</p>
--	--	--	--

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>j. Medvirkning</p> <p>Asker kommune ønsker lykke til med et spennende planarbeid for Lierstranda.</p>	
A11	Røyken kommune (30.08.2018)	<p>Fra møtet i Formannskapet den 28.08.2018 ble sak PS 100/18 behandlet. Det underrettes om følgende vedtak:</p> <p>a) Det bemerkes at Røyken kommune er opptatt av at all utvikling i området skjer etter at overordnet infrastruktur er etablert, herunder Rv 23 (E-134) og kobling mot E-18. Kommunen mener at prinsippene for samferdselsinfrastruktur i kap. 5.2 ikke godt nok ivaretar dette.</p> <p>b) Fjordbyplanene må bruke STV sine trafikkmodeller som grunnlag i planarbeidet og kople planarbeidet mot framdrift av KDP for RV23 - Linnes -E18. Dette må ivaretas i planprogrammet.</p> <p>c) For øvrig vises det til saksfremlegg utarbeidet til den politiske behandlingen i Røyken kommune hvor det blir gitt innspill til ulike deler av planprogrammet.</p> <p>Røyken kommune vil følge planarbeidet tett og ønsker lykke til med videre arbeid.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til etterretning. Det vil bli nær dialog med SVV knyttet til forutsetninger for trafikkberegninger og bruk av foreliggende datagrunnlag.</p> <p>c) Tas til orientering.</p>
A12	Helsetjenesten Lier kommune (31.08.2018)	<p>a) <u>Ivaretagelse av barn og unges medvirkning</u>: Det at barn og unge skal ha muligheten til å bli hørt i saker som gjelder seg selv, er et rettslig prinsipp som er forankret i FNs barnekonvensjon, og implementert i norsk lovverk, blant annet i Plan- og bygningslovens formålsbestemmelse. Måter å gjøre dette på er flere, og inkluderer blant annet å gjennomføre barnetråkk. Felles for metodene er at man innhenter barn- og unges egne uttalelser om hvordan de bruker områdene, og deres egne meninger om hva de ønsker seg av endringer i området som planen omfatter. Lier kommune har gjennomført barnetråkkundersøkelser på Høvik skole i 2009. Det foreligger imidlertid lite opplysninger om området, da det i stor utstrekning</p>	<p>a) Tas til orientering. Se kommentar til A8 g).</p>

		<p>var et industriområde uten særlig kvaliteter for barn og unge under registreringen.</p> <p>Et utredningstema kan derfor være å innhente barn og unges ønsker/uttalelser til fjordbyplanene som helhet, før man går i gang med videre planer.</p> <p><u>Ivaretagelse av folkehelseperspektivet:</u> Helsetjenesten gjør greie for folkehelseloven, som skal fremme befolkningens helse, og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen, jf. folkehelseloven § 4.</p> <p><u>Tilgjengelighet:</u></p> <p>b) Det bør planlegges for bane som på sikt kan utvides og betjene bebyggelse langs fjorden helt ut til Engersand. Dette vil kunne ha positiv betydning for opplevd bokvalitet, støy, luftforurensning, antall ulykker, og opplevd trygghet langs aksene. Et utredningstema kan være å avklare slike virkninger av en bane.</p> <p>c) Det bør planlegges for trase for gående og syklende som på sikt kan utvides og betjene bebyggelse langs fjorden helt ut til Engersand. Dette vil kunne ha positiv betydning for opplevd bokvalitet, støy, luftforurensning, antall ulykker, og opplevd trygghet langs aksene. Et utredningstema kan være å avklare slike virkninger av en bane.</p> <p>d) Med den befolkningsutvikling som er forventet på sikt, bør man se på muligheten av å også legge til rette for transport av personer sjøveien. For eksempel med havn i Drammen, Fjordbyen, Gullaug, og Engersand. Et utredningstema kan være å avklare miljømessige virkninger av en slik tilrettelegging.</p> <p><u>Barrierer:</u></p>	<p>b) Kollektivtraseen prosjekteres med en kurvatur som kan tilpasses bane, men bussbetjening er i utgangspunktet vurdert som mest realistisk.</p> <p>c) Tas til orientering. Se kommentar til A10 i). KDP vil koordinere seg mot annen planlegging så langt det lar seg gjøre.</p> <p>d) Mulighet for persontrafikk på sjø blir undersøkt og belyst som del av planarbeidet.</p>
--	--	--	---

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

	<p>e) Transportveiene i området bør utformes slik at de medfører minst mulig barrierevirkning. Dette kan gjøres ved å planlegge for å legge transportveier unna bakkeplan, og bygge lokk som frigjør overflateareal for annen bruk. Et utredningstema kan være å avklare barrierevirkninger av ulike forslag.</p> <p>f) Det bør være god tilgang til sjølinja for innbyggere ellers i Lierdalen, med gode og trygge adkomstveier for myke trafikanter.</p> <p><u>Støy og luftforurensning:</u></p> <p>g) Transportveiene i området bør utformes slik at de medfører minst mulig støy- og luftforurensning for befolkningen. Å få gjennomgangstrafikk i kulvert – eventuelt med lokk, samt bygge inn stasjonsområdet er to eksempler på grep som kan gjøres. Et utredningstema kan være å avklare betydningen av slike tiltak for spredning av støy og luftforurensning.</p> <p><u>Forurensning:</u></p> <p>h) Tiltakshaver skal vurdere om det er forurenset grunn i området der et terrenginngrep er planlagt gjennomført. Hvis grunnen er forurenset, eller det er grunn til å tro at den er det, så følger tiltakshavers plikter etter forurensningsforskriften kapittel 2.</p> <p>Lierstranda er utfylt med masser, og fremstår annerledes enn den naturlige vannlinjen, for eksempel vist gjennom flybilder fra 1939. Det vites generelt ikke hvilke masser som er benyttet som fyllmasse rundt om. Med tanke på tidligere tiders praksis med å håndtere avfall, så må man være oppmerksom på at man kan komme over grunnforurensning. I tillegg kan industri ha påvirket mange av eiendommene. Det må antas at det kommer til å gå med tid, ressurser og kostnader til å avklare forurensningstilstand og håndtering av forurenset masse.</p> <p>Noe vet vi: Sykehustomta blir håndtert som egen sak av miljødirektoratet</p>	<p>e) Tas til etterretning. Arealbeslag og barrierevirkninger er et element i utredning av nærmiljø og friluftsliv inkl. barn og unges interesser.</p> <p>f) Tas til etterretning. Følges også opp mer detaljert i områdeplan.</p> <p>g) Tas til orientering. Ulike konsepter utredes.</p> <p>h) Tas til etterretning og orientering. Forurensning i grunnen undersøkes sammen med grunnboringer og tilfører ny kunnskap rundt framtidig kollektivknutepunkt i tillegg til det som allerede foreligger av informasjon. Nærmere undersøkelser må gjøres i forbindelse med områdeplan og framtidige detaljreguleringsplaner.</p>
--	---	--

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>ABB og ROM eiendom har gjennomført et stort oppryddingsarbeid på land, i sedimentene og i sjø. Dette gjelder eiendommer som tilgrenser til Brakerøya, vest for Teigen. På eiendommer vest for Terminalen 4 finner vi deler av en gammel avfallsfylling. Avgrensningen er usikker. Sjøbunnen er forurenset flere steder, men Gilhusbukta blir håndtert av Miljødirektoratet i sak om utfylling.</p> <p>Kjente lokaliteter i grunnforurensningsdatabasen er: I øst: NCC Norge AS - NCC Asfalt (NODEST VEI A/S) (2 582), Lier Båthavn (Gilhus) (2 599), Gilhus Bruk A/S (2 595). I de sentrale områder: LIERSTRANDA (2 578). I vest: Impregneringsverk Brakerøya Lier jf. 0602 020 Dra. (2 597A), Impregneringsverk Brakerøya Lier jf. 0602 020 Dra. (2 597B). Flere lokaliteter ligger på Drammen sin side.</p>	
A13	Landbrukskontoret (14.09.2018)	<p>a) Varslet planavgrensning inneholder mye dyrket mark av beste kvalitet, flere gårdsbruk og gartnerier. Konsekvenser for de som driver landbruksnæring og konsekvenser for jordvernet må utredes grundig.</p> <p>b) Området inneholder også viktig naturmangfold som vurderes, blant annet vipejordene m.m.</p>	<p>a) Tas til orientering. Planprogrammet legger ikke opp til utredning av naturressurser inkl. dyrket mark, da samferdselsinfrastrukturen og kollektivknutepunkt ikke medfører beslag av dyrka- eller dyrkbar mark.</p> <p>b) Tas til etterretning. Konsekvenser for naturmangfold vil bli utredet.</p>
A14	Glitrevannverket (15.06.2018)	<p>a) Glitrevannverket IKS konstaterer fra plandokumentet at VIVA er gitt mandat til å utarbeide overordnede tekniske infrastrukturplaner for Fjordbyen, inkl. vannforsyning, og forutsetter at dette gjøres i nært samarbeide med Glitrevannverket IKS. Glitrevannverket har tett dialog med VIVA om sentrale problemstillinger, blant annet knyttet til fremtidig utvikling på akse Brakerøya – Lierstranda – Lillesand.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p>

Interesseorganisasjoner, beboergrupper og velforeninger			
C1	Drammens Sportsfiskere Vannmiljøutvalget (03.09.2018)	<p>a) Vannmiljøutvalget i Drammens sportsfiskere (VMU) mener det bør etableres en sammenhengende fjordpromenade i hele fjordbyens lengde og en park med strand på Tømmerterminalen. Det bør utvikles en finmasket park- og byromstruktur i fjordbyen.</p> <p>b) De mener hele strandsonen og alle gruntvannsområder (utenom Linnestranda og Gilhusodden) er ødelagt og må rehabiliteres/rekonstrueres.</p> <p>De ønsker et grønt belte med kantvegetasjon med 50 – 100 m bredde langs strandsonen for å sikre gode betingelser for planter, fisk, fugler og dyreliv.</p> <p>Sprengstein må forbys i strandsonen. Det bør tilrettelegges for stedegne planter. Som hovedregel (der det ikke er brygger eller sandstrender) bør metoden som er brukt på Blåbringebærstranda videreføres/videreutvikles.</p> <p>VMU ønsker etablert øyer, holmer og skjær langs kystsonen, de fleste øyene må kun være for fugler og planter. Gruntvannsområder og øyer skal tilpasses dyre-, fiske- og fugleliv i både ferskvann og saltvann med fylinger utformet i en økosystembasert modell. Tiltakene brukes til å rekonstruere ferskvannskorridoren mellom Lierelva og Bragernesløpet.</p> <p>De ser for seg at det kan være tilgang til noen øyer, holmer og strender med broer, som kan brukes til fiske, bading, soling, lek, o.a. De fleste vil være beskyttet som naturreservat.</p>	<p>a) Tas til orientering. Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknotepunkt vil ikke berøre strandsonen. Overordnet grønnstruktur vil bli et tema, mens detaljeringen vil skje i egen områdeplan og eventuelle detaljreguleringsplaner.</p> <p>b) Se kommentar til innspill A4, b) og c). Innspillene knyttet til detaljering av strandsonen, gruntvannsområder, ev. øyer og holmer, fisk og fugl vil bli håndtert i områdeplan.</p> <p>Det er i kommuneplanen avsatt en bred grønnstruktur langs fjorden med gjennomgående kyststi. Denne gjennomgående grønnstrukturen gjenfinnes i strategisk plattform med masterplan.</p> <p>Masterplan og mulighetsstudier ligger til grunn for planleggingen av Fjordbyen. Det legges opp til transformasjon i form av byutvikling. Videre planlegging vil avdekke hvordan rekreasjonsområder og naturområder kan utfylle hverandre.</p> <p>Mulighet for persontrafikk på sjø blir undersøkt.</p>

		<p>VMU ser også for seg kanaler mellom bebyggelsen og en kyststi for gange og sykling nær fjorden. De ber om prinsipplan for å lage en ferskvannskorridor fra Drammenselvas utløp til Lierelva. Den må være sammenhengende s.a. abboren kan vandre fra elv til elv.</p> <p>Blåbringeberstranda, dvs. kystsonen fra Bring-terminalen til Tømmerterminalen, må bevares i sin helhet.</p> <p>En havn i hovedkanalen, regulert båttrafikk med maks hastighet på 5 knop og områder hvor det ikke er tillatt å ferdes. Alle andre områder til robåter, seilbåter, kanoer, kajaker o.l.</p> <p>Elektrisk ferge for transport til/fra Dammen.</p> <p>Legge til rette for fisk, yngel, vadefugler, hekking for fugl, deretter folk og fe.</p> <p>Tilrettelegge for minst 3 dyp: 0-3 m: gruntvannssone tilpasset ferskvann. Sandbanker og takrør til demping av bølger. 3-10 m: stort sett ferskvann, i perioder saltvann som beveger seg med flo og fjære. Ferskvann og saltvann er adskilt fra hverandre. 10–30 m: saltvann til torsk.</p> <p>Kanaler, vannspeil og kantvegetasjon skal prege strandsonene slik at landskapsarkitekturen på Lierstranda får en banebrytende nasjonal betydning.</p> <p>VMU ber om at det tas lærdom av eksempler på godt vannmiljø: Deler av Åssiden elvepark, deler av Gulskogen Strand, deler av Bragernes Strand, Gilhusodden, Linnesstranda, Pølsesvingen, Øvre Sund, Gråmerra og Centralgaragen.</p>	
--	--	--	--

		<p>Bakevje i fjorden ved Fjordbyen – kan lede vann fra Drammensfjorden gjennom kanalen. Øyer med kohesjonspeler av tre kan brukes til å styre strømmen s.a. kanalene for tilførsel av friskt vann.</p> <p>Vi trenger en befaringsområde langsmed Drammenselva som kan brukes som modell for Fjordbyen.</p> <p>c) <u>Veier for gående og syklende</u>: VMU vil ha gangvei og sykkelvei på bruer over kanalene. Separate veier for gående og syklende. Alle gangveier kan bygges i h.t. de retningslinjene som ble fulgt ved Pølsesvingen og Centralgaragen.</p> <p>d) <u>Bilveier og jernbane</u>: Elektrisk bybane til Drammen og Gilhus, siden til Lierbyen. Bildeling med el-biler som kan stå i et parkeringshus. Kun bygater som anlegges på tvers av Fjordbyen, ned mot vannet – kan krysse kanaler med bruer. Slike gater planlegges som siktakser fra land mot vann og omvendt.</p> <p>De ønsker ikke gater langsmed fjorden. Avrenning fra gater må håndteres godt. Regnbed for håndtering av store nedbørsmengder.</p> <p>Jernbane, gjennomgangstrafikk og kollektivknutepunkt i senketunnel for å spare areal og dempe støy. Kun bygater i tettbygde strøk. Om Strandveien opprettholdes for gjennomgangstrafikk, må den legges i senketunnel. Eksempel: Grønland, ingen bilvei mellom elva og bebyggelsen og ingen gjennomgangstrafikk.</p> <p>Skjøtselsplan for Fjordbyen etterlyses.</p> <p>VMU ber om å delta i et medvirkningsprosjekt langsmed Lierstranda.</p>	<p>c) Tas til orientering. Hovedstrukturen for gående og syklende vil bli utredet. Det planlegges temaplaner med temakart som gjøres gjeldene med føringer for videre detaljering.</p> <p>d) Tas til orientering. Se kommentar til innspill A12 b). Det legges ikke opp til gater langs fjorden.</p> <p>Utforming av jernbane og kollektivknutepunkt vil bli utredet. Endelig utforming er det for tidlig å si noe om.</p> <p>Støy vil også bli utredet og alle tiltak vil måtte forholde seg til nasjonale grenseverdier.</p> <p>Skjøtselsplaner hører mer hjemme på et detaljert plannivå.</p> <p>Medvirkningsaspektet er viktig, og vil bli fulgt opp i videre detaljplanlegging.</p>
--	--	---	--

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

C2	Linnesstranda vel (03.09.2018)	<p>a) Linnesstranda vel representerer interessene til beboerne på Linnesstranda, fra Gullaug skole til Gilhusveien og Smetten sør for rv. 23, vi er nærmeste nabo til den planlagte fjordbyen, og er svært urolige over at boligområdet Linnesstranda inngår i planområdet for samferdselsløsninger.</p> <p>b) Fjordby-planene på Lierstranda har ambisiøse mål om å endre dagens arealbruk. Areal ved sjøen er i regional sammenheng svært verdifullt areal og disponeringen av dette må gjøres strengt i forhold til overordnede mål. I hovedsak bifaller vi som naboer at terminalområdet utvikles i bymessig retning. Men vi mener det er viktig at det blir trukket en klar grense for byutviklingen ved Gilhus, mot landbruksarealet og boligområdet vårt.</p> <p>c) I så måte må de samferdselstiltak som eventuelt planlegges langs Linnesstranda kun være tiltak som gjør boforholdene her bedre, ikke verre. Vi vil peke på at det er mye gammel bebyggelse langs veien, og tett på veien, slik byggeskikken var tidligere. Våre hus tåler ikke større inngrep i veibanen. Gitt de lokale forholdene mener vi at det kun vil være aktuelt med tiltak her som legger til rette for og bedrer forholdene for de myke trafikantene, og fortauet kan med fordel utbedres, noe vi har bedt om lenge.</p> <p>d) Velet er positive til den planlagte kollektivtraseen gjennom fjordbyen, jf. skissene s 15 i forslaget til planprogram, og i tråd med behovet for å avgrense de bymessige områdene tydelig, er det viktig at kollektivtraseen i øst ved Gilhus får retning mot nord, mot rv.23, og at trafikken ledes til overordnet veinett ved Amtmannssvingen, og ikke gjennom Gilhus eller Linnesstranda.</p> <p>e) I dag er Terminalen stengt med bom for å skåne bomiljøet på Gilhus og Linnesstranda for tungtransporten til terminalen. Bommen hindrer også effektivt at Terminalen brukes som alternativ vei til Strandveien østover fra Drammen. Strandveien har tett trafikk, og vi ønsker ikke denne trafikken tar veien langs sjøen. Vi ber om at det planlegges med at denne bommen består inntil Terminalen og fremtidig kollektivtrasé er knyttet opp til det overordnede veinettet et annet sted enn gjennom Gilhus.</p>	<p>a) Tas til orientering. Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt vil ikke berøre strandsonen.</p> <p>b) Tas til etterretning. Byutviklingen vil møte en naturlig skillelinje mot Gilhusodden og fulldyrka jordbruksareal ved Linnesstranda.</p> <p>c) Tas til etterretning. Trafikk blir et sentralt utredningstema. Linnesstranda egner seg ikke for gjennomgangstrafikk, både pga. bebyggelse, tilliggende barnehage og Gullaug skole.</p> <p>d) Tas til etterretning. Kollektivtraseen er i masterplanen tilknyttet overordnet veinett mot nord, på Gilhus.</p> <p>e) Tas til orientering. Trafikk blir er et viktig utredningstema. Det er enighet om at det ikke er ønskelig med gjennomgangstrafikk gjennom Fjordbyen langs sjøen.</p>
----	--	--	---

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

	<p>f) Vi har bedt om at fjordbyplanene må inneholde trafikkregulerende tiltak som hindrer at trafikk til og fra området, både i anleggsperioden og driftsfasen, går gjennom Gilhus eller bruker Linnestranda. Vi er svært glad for gjennomkjøringsforbudet på Linnestranda, men er overrasket over hvor lite forbudet hjelper når det er kø på rv.23. Vi ber om at det vurderes ytterligere tiltak som bom eller annet for å hindre gjennomkjøringen.</p> <p>g) Velet har i mange sammenhenger ønsket en bedre løsning for å komme oss til fots og på sykkel til Drammen fra Gilhusområdet, gjennom den kommende fjordbyen. Dette er et behov som gjelder langt flere enn dem som bor her, det er stor trafikk av gående og syklende til og fra Drammen her, nærmest på tross av dårlig tilrettelegging i dag. Det er et betydelig potensial for økt trafikk av myke trafikanter mot Drammen, om forholdene legges til rette slik vi ber om. I dag oppleves næringsområdet/Terminalen som svært utrygt trafikkmessig. På tross av eksisterende gang- og sykkelvei langs Terminalen er det mangel på lys, trygge kryssinger og manglende forbindelse til gang- og sykkelveinett på andre siden av Strandveien og Drammen.</p> <p>h) Vi mener at fjordbyplanene aktualiserer vårt ønske, og at det er viktig at gående og syklende snarest ivaretas på en trygg måte i området, og ikke minst gjennom en sannsynlig langvarig anleggsfase.</p> <p>i) For ordens skyld gjør de oppmerksom på at illustrasjoner (s 20 i forslaget til planprogram) som skal vise dagens situasjon i området her for de myke trafikanter inneholder vesentlige feil og mangler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Figur 5 s 20, utsnitt av dagens situasjon for gående viser ikke at det er sammenhengende fortau langs hele Linnestranda frem til Gilhus, og at det er undergang under rv.23 med gangvei til Amtmannssvingen, og Husebygata, ei heller at det er gang- og sykkelvei langs Terminalen fra Gilhusveien frem til Strandbrua. • Figur 6, s 20, dagens nettverk for sykkel, viser ikke at det er skiltet hastighet på Linnestranda 40 km/t, med blandet trafikk. Linnestranda 	<p>f) Tas til etterretning. Trafikkregulerende tiltak vil bli viktig både i anleggs- og driftsfase. Temaet aktualiseres i større grad når tiltakene nærmer seg detaljering og gjennomføring.</p> <p>g) En felles sykkelplan for alle kommunene er vedtatt av by- og kommunestyrene og fylkestinget. Det er i denne planen planlagt en høystandard sykkelveg gjennom Fjordbyen med forbindelse til Gullaug.</p> <p>h) Tas til etterretning.</p> <p>i) Tas til etterretning, figurer oppdateres.</p>
--	---	--

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>stranda skulle dermed inngått i nettverket med stiplet strek. Det gjelder også undergangen under rv.23, samt alle andre forbindelser her, jf. merknadene til figur 5.</p> <p>De ønsker velkommen til en befaring i området.</p>	
--	--	--	--

Grunneiere, naboer, gjenboere og hjemmelshavere			
D1	Bertel O Steen Eiendom AS (03.09.208)	<p>a) Bertel O Steen Eiendom AS bemerker at deres eiendommer gbnr. 24\41 og 24\50 kan bli berørt av planarbeidet, da eiendommene ligger innenfor planområdet.</p> <p>b) De ber om at de holdes orientert om utviklingen av planarbeidet slik at de kan komme med innspill underveis i prosessen. De er spesielt opptatt av hvordan den planlagte veistrukturen i Fjordbyen vil knytte seg til hovedveisystemet og i den grad det berører Bertel O Steens eiendommer.</p>	<p>a) Tas til orientering. Eiendommene 24/41 og 24/50 vest for E18 på Kjellstad vil ikke bli berørt av planarbeidet.</p> <p>b) Tas til etterretning. Arbeidet med Fjordbyen vil ikke berøre eiendommene. Arbeidet med kommunedelplan for RV23s påkobling mot E18 vil trolig være mer aktuell å følge med på.</p>

Privatpersoner			
E1	Øivind Skøyen (03.09.2018)	<p>a) Skøyen peker på at togstasjon og tilhørende tiltak er svært kostbare og krevende tiltak, der de positive effektene for utviklingsarealene i planområdet er klart formidlet. Negative følgevirkninger av å legge ned to togstasjoner og frata store boligområder deres eneste reelle kollektivtilbud er derimot knapt belyst i hørings-saken eller i forutgående prosesser.</p> <p>b) Høringsuttalelsen her stiller spørsmål ved noen av forutsetningene som planarbeidet synes å bygge på, og til utredningsopplegget som er presentert, relatert til effekter av å nedlegge stasjoner og flytte kollektivtilbudet vekk fra boligstrukturene som er konsentrert langs sidene av Lierdalen.</p>	<p>a) Tas til orientering. Togstasjoner bør helst være lokalisert nær brukerne. Det er jernbanedirektoratet som utreder det fremtidige togtilbudet og som bistår med å lage Nasjonal transportplan (NTP). Basert på vedtatt NTP lager de handlingsprogram for den kommende planperioden, både for togtilbud og infrastruktur.</p> <p>En eventuell ny stasjon på Lierstranda ligger ikke inne i NTP. Når en ny stasjon kommer med i NTP, og hvorvidt en ny stasjon skal erstatte både Brakerøya og Lier stasjon er det ikke konkludert med.</p> <p>b) Planleggingen av Lierstranda stasjon er nært knyttet til ønsket byutvikling på Lierstranda. Når det gjelder jernbanestasjonen, har utredningen Fremtidig areal- og sporbehov i Nedre Buskerud (2015) til nå vært en sentral premissgiver. Det er som nevnt ikke gitt at en ny stasjon på Lierstranda utelukker Lier stasjon. Etter det vi har kjennskap til, ser Jernbanedirektoratet på behovet for å oppdatere utredningsgrunnlaget.</p> <p>Lokale og regionale virkninger skal utredes, herunder hvordan ny samferdselsinfrastruktur påvirker arealutviklingen i Lier kommune og Drammen kommune.</p>

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		<p>c) Begrepet "knutepunkt" indikerer normalt at flere kollektivsystemer kan kobles, og at disse fungerer for et større omland. Knutepunktutvikling i de fleste urbane sammenhenger er arealutvikling (fortetting) omkring et eksisterende knutepunkt, dvs. at kollektivsystemene allerede betjener arealene. For Fjordbyen er situasjonen svært annerledes. Arealutviklingen, attraktiviteten og legitimiteten til høy bymessig utnyttelse, hviler tungt på å fjerne kollektivtilgangen fra eksisterende boligområder, uten at det sikres etablering av andre kollektivtilbud til erstatning.</p> <p>d) For at dette ikke skal bli et radikalt tilbakeskritt for det store omlandet som i dag har god tilgang og fremkommelighet til høystandard kollektivtransport, og føre til økning i biltrafikk, eller flytting pga. ulempene bilpendling medfører, må planarbeid og konsekvensutredning gi disse konsekvensene stor oppmerksomhet, og gjøre avbøtende tiltak til vilkår for gjennomføring av planen.</p> <p>e) Reisemønsteret i influensområdet betinger finmasket lokalisering av stasjoner. Mange pendler ut fra Drammen/Lier og mer sentraliserte stasjoner her vil ikke fungere like godt. Sentrale stasjoner øker kødannelse og reisetid. Større avstander til stasjon reduserer også andelen som kan/vil gå/sykle.</p> <p>f) For at byutviklingen i Fjordbyen skal kunne bygge opp under miljøvennlig transport (jfr MDs vedtak ifm kommuneplanen), må det sannsynliggjøres hvordan bil ikke skal bli det eneste eller mest aktuelle transportmiddelet for store boligområder etter at Lier stasjon nedlegges. Hvordan sannsynliggjøre at det vil bli etablert et høyfrekvent og høystandard transport-</p>	<p>Trafikant- og transportbrukernytte skal utredes, herunder reiser til- og fra arbeid.</p> <p>c) Tas til orientering. Se kommentar til a) og b). Kollektivtransport skal utredes med fokus på plassering og tilgjengelighet til holdeplasser og knutepunkt. Både Brakarøya og Lier stasjon har begrensninger knyttet til omstigningsmuligheter i dag.</p> <p>d) Tas til orientering. Se kommentar til b) og c)-.</p> <p>e) Tas til orientering. Se kommentar til a) og b). I tillegg skal parkering, pendlerparkering samt gang- og sykkeltrafikk utredes.</p> <p>f) Tas til orientering.</p>
--	--	--	--

		<p>system her? Hvordan sannsynliggjøre at ikke pågående og påtenkt boligutbygging langs rv 23 mm i Lier og Røyken vil forverre situasjonen for de som vil reise til ny stasjon på Lierstranda?</p> <p>g) Parkeringspolitikk kan neppe ha noen rolle i å gjøre transporten for de som allerede bor langs dalsidene miljøvennlig. Det blir behov for store parkeringsarealer for at de som bor spredt skal kunne ha rimelig tilgang til ny togstasjon. Planprogrammet sier ett sted at parkeringskapasiteten skal beholdes på samme nivå som ved dagens Brakerøya og Lier stasjoner. Denne kapasiteten er allerede for liten, og etterspørselen må forventes å øke betydelig i årene som kommer. Dette bør beregnes og tas med i forutsetningene dersom ikke mange skal tvinges over i bil som hovedreisemiddel blant de som pendler.</p> <p>h) Rv 23 representerer en stor usikkerhet. Planprogrammet gjør ikke rede for hvordan riksveiløsninger fungerer som premiss for Fjordbyen og knutepunktet, og det gjør heller ikke rede for usikkerhetene ved fremtidig hovedveisystem, trasevalg, fremdrift, fremkommelighet mm.</p> <p>i) Planprogrammet nevner noen steder en kollektivtrase gjennom fjordbyområdet, og ett sted står det også at denne føres videre til Linnes, et annet sted nevnes Gilhus/Engersand. Det virker ikke tilstrekkelig å antyde vagt slike tiltak som i seg selv er svært kompliserte og kostbare. Dersom en slik trase er en forutsetning (jf strategisk plattform), så må gjennomførbareheten av kollektivtraseen sannsynliggjøres. Dette handler i så fall om plassering, arealbehov, bevilgningsbehov og driftsansvar.</p> <p>j) Generelt må utredning av aktuelle temaer se på et influensområde som strekker seg til omlandet for dagens stasjoner. Lier stasjon benyttes av et</p>	<p>g) Tas til orientering. Parkering, inkl. pendlerparkering blir et viktig utredningstema.</p> <p>h) Tas til orientering. Det skal underveis i planprosessen sikres god dialog med SVV. Når det gjelder forholdet til fremtidig vegsystem skal det bl.a. gjennomføres trafikkanalyser som viser trafikkbelastningen i ny samferdselsinfrastruktur.</p> <p>i) Tas til etterretning. Kollektivtraseen er i masterplanen tilknyttet overordnet vegnett mot nord, på Gilhus. Utredningene vil danne grunnlaget for konkrete valg.</p> <p>j) Tas til etterretning. Plangrensa begrenser ikke utredningenes influensområder. Tra-</p>
--	--	---	--

Innkomne høringsuttalelser til planprogram på offentlig ettersyn

		svært stort omland, som en naturlig følge av topografi og et dårlig kollektivtilbud forøvrig. Dette er beslutningsrelevant, og må løftes fram i plan- og utredningsarbeidet.	fikk, kollektivtrafikk og parkering er eksempler på tema som må ses i et større perspektiv.
--	--	--	---

<Lim inn alle høringsuttalelser komplett>