

Planbeskrivelse

Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset – Asker grense

PlanID 503-908-01

Planforslag til offentlig ettersyn

Utarbeidet av: Lier kommune v/stedsutvikling og plan

Dato: 16022026

1 Innholdsfortegnelse

1	BAKGRUNN.....	3
1.1	Bakgrunn for planarbeidet	3
2	HOVEDTREKK I PLANFORSLAGET.....	3
3	FORMÅL MED PLANARBEIDET	3
3.1	Formål med planarbeidet	3
3.2	Tidligere vedtak i saken	4
4	PLANPROSESSEN	4
4.1	Planprogram og konsekvensutredning	5
4.2	Samlet oversikt over rapporter og utredninger	5
4.3	Planprosess	6
4.4	Medvirkning og framdrift.....	6
4.4.1	Medvirkning.....	6
4.4.2	Varsel om oppstart	6
4.4.3	Videre planlagte aktiviteter:	7
4.5	Innkommne merknader til varsel om oppstart og planprogram på høring og offentlig ettersyn....	7
4.5.1	Liste over merknader.....	7
4.5.2	Sammendrag av merknadene.....	9
5	PLANSTATUS OG OVERORDNEDE FØRINGER.....	10
5.1	Nasjonale føringer	10
5.2	Regionale føringer	12
5.3	Kommunale planer	13
6	EKSISTERENDE SITUASJON	17
6.1	Beliggenhet og avgrensning	17
6.1.1	Beliggenhet	17
6.1.2	Avgrensning og størrelse på planområdet.....	18
6.2	Arealbruk	18
6.3	Bygninger og innhold	19

6.4	Landskap	21
6.5	Kulturminner og kulturmiljø	22
6.6	Naturverdier	23
6.7	Friluftsliv	29
6.8	Landbruk og jordressurser	29
6.9	Trafikkforhold og mobilitet	30
6.9.1	Trafikk- og mobilitetsanalyse.....	30
6.9.2	Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter.....	30
6.9.3	Kollektivtilbud	38
6.9.4	Vegsystem.....	39
6.9.5	Trafikkmengde.....	40
6.9.6	Gjennomgangstrafikk på Drammensveien fra vest til øst.....	41
6.9.7	Kapasitet på veinettet og i kryss.....	43
6.9.8	Ulykkessituasjon	45
6.9.9	Ulykker i Tranbykrysset.....	46
6.9.10	Kryss og avkjørsler innenfor planområdet:	47
6.9.11	Holdeplass for regionale buss / ekspressbuss:.....	48
6.9.12	Alternativ plassering av påkjøringsrampe til E18 på Heiatoppen	48
6.9.13	Anbefalte tiltak innenfor planområdet.....	50
6.10	Barn og unges interesser	56
6.11	Teknisk infrastruktur	61
6.11.1	Vann og avløp	61
6.11.2	Overvann.....	62
6.12	Vannmiljø	65
6.13	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	67
6.13.1	Ras- og skred.....	67
6.13.2	Flom	68
6.14	Støy	69
6.15	Analyser/utredninger	70
7	BESKRIVELSE AV KOMMUNEDELPLANEN	71
7.1	Planlagt arealbruk	71
7.2	Tranbykrysset – alternativ kryssløsninger	71
7.3	Tranbykrysset – anbefalt løsning	73
7.4	Forhold som sikres i plankart og planbestemmelser	76
7.5	Trafikk og mobilitet	78
7.5.1	Framtidig situasjon – trafikkmengder	78
7.5.2	Gang-/sykkelvei langs Drammensveien.....	80
7.6	Kulturminner og kulturmiljø	80
7.7	Overflatevann, vann- og avløp	80
7.8	Teknisk opprettinger i plankartet	82
8	KONSEKVENsutREDNING	84
8.1	Krav om konsekvensutredning for miljø og samfunn	84
8.2	Alternativer som er utredet	85
8.3	Metode og datagrunnlag	85
8.4	Sammendrag av konsekvensutredninger	87
9	VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	91
9.1	Landskap	91
9.2	Kulturminner og kulturmiljø	92
9.3	Naturmangfold	93
9.3.1	Naturverdier	93
9.3.2	Fisk- og viltinteresser	94
9.4	Trafikk	94
9.5	Barn og unges interesser	95
9.6	Risiko- og sårbarhet (ROS)	95
9.7	Teknisk infrastruktur	96
9.7.1	Håndtering av overvann	96
9.8	Økonomiske konsekvenser for Lier kommune	96
9.9	Juridiske forhold	96

1 BAKGRUNN

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Den trafikale situasjonen på Lierskogen har de siste årene gjennom utvikling av næringsområder på begge sider av E18, etablering av flere boliger og fremtidig kapasitetsutfordring i Tranbykrysset, vært løftet frem i flere planprosesser som vanskelig å løse. Målet med kommunedelplanen er å utrede trafikken i området mer overordnet og se på framskrivninger og jobbe frem forslag til tiltak for forbedrete forhold særlig for myke trafikanter.

I forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel i 2019, hadde Statens vegvesen og Buskerud fylkeskommune innsigelse til arealplanens høringsforslag. Bakgrunn for innsigelsen var at Lier kommune hadde vedtatt nytt kryss med av- og påkjøring til E18 i begge retninger, på Heiatoppen. Statens vegvesen trakk sin innsigelse til kommuneplanen 22.5.2019 under forutsetning at det fullverdige 4-veis motorveikrysset på Heiatoppen ble tatt ut av arealplanen. Det ble samtidig vedtatt at krysset på Heiatoppen skulle belyses i et eget planarbeid i regi av Lier kommune og i tett samarbeid med Statens vegvesen.

Bakgrunn for kommunestyrets vedtak om en egen kommunedelplan for Lierskogen, ligger også et innspill fra Lierskogen Vel og Samfunnslag som kom i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel 2019-2028.

Innspillet til rullering av kommuneplanens arealdel fra Lierskogen Vel og Samfunnslag, dreier seg i stor grad om den trafikale situasjonen på Lierskogen. Det antydes i innspillet at trafikken på Drammensveien har økt betydelig som følge av både et økt antall boliger samt et økt antall arbeidsplasser langs Drammensveien vest på Lierskogen. Velforeningens ønske var at det i kommuneplanen tas med tiltak som kan redusere trafikken på Drammensveien over Lierskogen. I tillegg legges det vekt på å legge til rette for tiltak som kan gjøre det trygt å ferdes som myk trafikanter på Lierskogen.

2 HOVEDTREKK I PLANFORSLAGET

Tydeliggjøre krav til trafikksikker tilrettelegging i alle plan- og byggesaker.

Tydeliggjøre av krav til håndtering og rensing av overvann for å beskytte vannforekomstene i og utenfor planområdet

Legge til rette for et fremtidsrettet og trafikksikkert Tranbykryss i størst mulig overensstemmelse med fredningsvedtaket.

Sikre rettferdig finansiering av nødvendige infrastrukturtiltak herunder Tranbykrysset gjennom hensynssone krav om grunneierfinansiering av infrastruktur-

3 FORMÅL MED PLANARBEIDET

3.1 Formål med planarbeidet

Formålet med kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, ble definert i forbindelse med utarbeidelse og fastsettelse av planprogram for planarbeidet. Til grunn for planarbeidet ligger også innspill fra Lierskogen vel og samfunnslag samt øvrige henvendelser og signaler kommunen har fått gjennom årene. Dette inkluderer medvirkning i pågående planprosesser.

Formålet med planarbeidet er å se helhetlig på den trafikale situasjonen innenfor angitt plangrense som strekker seg fra Tranbykrysset på E18 i vest via Lierskogen og frem til Asker grense i øst.

Arbeidet skal omfatte hensynet til myke trafikanter og kjørende.

Planen skal gi overordnede og langsiktige føringer for:

1. Sikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende innenfor planområdet
2. Bedre tilrettelagt kryssing av E18 for gående og syklende
3. Bedre tilrettelegging for reisende med kollektivtransport herunder buss, innenfor planområdet
4. Holdeplass for ekspressbuss langs E18 i øst/vest-retning
5. Trafikksikkerhet rundt pendlerparkeringen, påkjøringsrampen til E18 og bussholdeplass langs E18 ved Heiatoppen
6. Prinsipputforming for ny påkjøring til E18 på Heiatoppen
7. Prinsipputforming av nytt kryss E18 / Kirkelina (Tranbykrysset) for å gi krysset en mer trafikksikker utforming samt å bedre kryssets kapasitet
8. I størst mulig grad ivareta Tranbykryssets historiske verdi
9. Kapasitet på veier og øvrige kryss og rundkjøringer
10. Sanering av avkjørsler
11. Rekkefølgekrav for utbygging

Føringer som gis i kommunedelplanen skal legges til grunn ved senere reguleringsplaner. Kommunedelplanen kan gi føringer for etableringer utenfor det angitte planområde.

3.2 Tidligere vedtak i saken

Til grunn for planarbeidet ligger følgende vedtak i Lier kommunestyre:

Kommunestyrets vedtak knyttet til behandling av ny planstrategi 12. juni 2024 / PS 107/2024 (sak 2024/422):

Vedtakspunkt nr. 5: Kommunedelplan for samferdsel skal ikke legge til grunn et fullverdig 4-veis kryss på E18 ved Heiatoppen. KDP planlegges ferdigstilt før sommeren 2025, i samsvar med tidligere vedtak.

Kommunestyrets vedtak knyttet til kommuneplanens arealdel 18. juni 2019 / PS 59/2019 (sak 2017/1841):

Vedtakspunkt 5: Det tas initiativ til å utarbeide kommunedelplan for veisystemet i E18-korridoren fra Drengsrud i Asker til Tranbykrysset der en tar med arealbruken i tiliggende områder så langt det er nødvendig for å få til et helhetlig grep. Kommunedelplanarbeidet gjøres i tett samarbeid med Asker kommune, vegvesenet i nye Viken og Lierskogen Vel. Næringsområdet 1 Kjenner øst inngår i kommunedelplanen.

4 PLANPROSESSEN

4.1 Planprogram og konsekvensutredning

Planen er vurdert til å være omfattet av forskrift om konsekvensutredninger.

For kommunedelplaner skal det utarbeides planprogram etter reglene i plan- og bygningslovens § 4-1 andre ledd.

Kommunedelplaner etter plan- og bygningslovens §11-1 skal etter §6 bokstav a i forskrift om konsekvensutredninger, alltid ha konsekvensutredning og planprogram.

For kommunedelplaner skal konsekvensutredningen redegjøre for planen på et overordnet nivå jf. § 18 andre ledd i Forskrift om konsekvensutredninger.

Konsekvensutredning av kommuneplanens arealdel skal bare omfatte de delene av planen som fastsetter rammer for fremtidig utbygging og som samtidig innebærer endringer av den gjeldende planen. Det skal i konsekvensutredning av arealdelen også redegjøres for hvilke forhold som skal avklares og belyses nærmere i senere reguleringer av områdene.

Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen legger ikke til rette for nye utbyggingsområder, men det kan for trafikkområdet Tranbykrysset medføre vesentlige endringer dersom planarbeidet kommer frem til at krysset bør bygges om. Planarbeidet vil også kunne fastsette rammer for fremtidig utbygging og som samtidig vil medføre endringer av gjeldende kommuneplanens arealdel.

Tranbykrysset er fredet ved vedtak i Forskrift om fredning av Statens kulturhistoriske eiendommer, kapittel 29. Fredete eiendommer i landsverneplan for Statens vegvesen - veganlegg. På bakgrunn av kryssets status, skal kryssets utforming utredes på tiltaksnivå etter Statens vegvesens Håndbok V712 Konsekvensanalyse. Det utredes to alternative konkrete utforminger av Tranbykrysset. Dagens kryssløsning settes som 0-alternativet.

Øvrige konsekvenser av planen utredes som helhet jf. § 13 tredje ledd i forskrift om konsekvensutredninger.

Det er vedtatt at det skal utarbeides konsekvensutredning for følgende tema på tiltaksnivå for Tranbykrysset:

- Kulturminner
- Naturmangfold
- Vannmiljø
- Støy
- Luftforurensning

4.2 Samlet oversikt over rapporter og utredninger

Det vil utarbeides følgende utredninger og fagrapporter:

Utredningstema	Egen konsekvensutredning	Fagnotat/utredning	Planbeskrivelsen
Trafikkanalyse		X	
Mobilitet for myke trafikanter/Trafikksikkerhet		X	
Kollektivtrafikk		X	
Barn og unges interesser			X
Kulturmiljø/kulturminne; herunder Tranbykrysset	X		
Økonomiske konsekvenser			X
Støy; herunder Tranbykrysset	X		

Luftforurensning; herunder Tranbykrysset	X		
Naturmangfold; herunder Tranbykrysset	X		
Vannmiljø; herunder Tranbykrysset	X		
Overvann			X

4.3 Planprosess

Planprogram:

Planprogrammet ble behandlet av formannskapet i Lier kommune 30. januar 2025. Formannskapet vedtok å sende planprogrammet på høring og legge det ut til offentlig ettersyn. Det ble samtidig vedtatt å varsle oppstart planarbeid. Høringsperioden for planprogrammet var 6. februar 2025 til 30.april 2025. Planprogrammet ble fastsatt i formannskapet i Lier kommune 5. juni 2025.

Oppstart planarbeid

I forbindelse med at planprogrammet ble vedtatt sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn, ble det vedtatt å starte opp kommunedelplanplanarbeidet. Planarbeidet ble varslet på kommunens hjemmeside samt annonsert i Drammens Tidende og Lierposten. Varslingsperioden var fra 6. februar 2025 til 30.april 2025.

4.4 Medvirkning og framdrift

4.4.1 Medvirkning

Plan – og bygningslovens § 1-1 setter rammene for medvirkning. Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter.

Kunngjøring av planprogram på høring og til offentlig ettersyn samt varsel om oppstart planarbeid i Lierposten 6. februar 2025

Kunngjøring lagt ut på kommunens kunngjøringsside 3. februar 2025

Nyhetssak på kommunens hjemmeside 6. februar 2025

Brev til offentlige instanser og berørte organisasjoner 3. februar 2025

Innlegg på Lier kommunes Facebook-side 15. februar 2025

Digital innbyggerdialog åpen for merknader i perioden 15.2.2025-30.4.2025

Medvirkningsmøte på Lierskogen samfunnshus 20.2.2025

Førstegangsbehandling av planforslag:

Barnetråkk og besøk hos elevrådet på Heia skole februar 2025

Møte i elevrådet på Tranby skole 17. mars 2025

Barnetråkk og medvirkning med elevrådet ved Tranby ungdomsskole er omtalt mer utdypende i avsnitt 6.11 Barn og unges interesser.

4.4.2 Varsel om oppstart

Samtidig med at planprogrammet ble vedtatt sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn, ble det vedtatt oppstart planarbeid.

Planarbeidet ble annonsert i Lierposten og Drammens Tidende 6. februar 2025.

Lierskogen vel- og samfunnslag ba om utvidet frist for merknader. Ny frist ble satt til 30.4.2025. Opprinnelig frist var 23.mars 2025.



Faksimile fra Lierposten 6. februar 2025

4.4.3 Videre planlagte aktiviteter:

Planforslag til politisk behandling: 12. mars 2026

Høringsutkast på høring og offentlig ettersyn: ca. 19. mars – ca. 8. mai 2026.

Informasjonsmøte/åpen kontordag i forbindelse med høring og offentlig ettersyn: Mars /april 2026

4.5 Innkomne merknader til varsel om oppstart og planprogram på høring og offentlig ettersyn

4.5.1 Liste over merknader

I forbindelse med høring av planprogram og varsel om oppstart planarbeid, har det kommet inn merknader til planen både via kommunens postmottak og via den digitale innbyggerdialogen som var opprettet til høringsperioden.

Merknadene som er kommet inn via postmottak og innbyggerportalen er kommentert adskilt. Alle merknader er kommentert i vedlegg 7 og 9. Alle innkomne merknader er samlet i vedlegg 8.

Merknader kommet inn til kommunens postmottak

I forbindelse med høring av planprogram og varsel om oppstart planarbeid kom det inn 13 innspill til fristen. Et innspill kom inn etter fristen. Nedenfor ligger en oppsummering av alle merknader som har kommet inn til kommunens postmottak.

Alle merknader er kommentert i vedlegg 7.

Innbyggerdialog

I forbindelse med høring av planprogram og varsel om oppstart planarbeid ble det opprettet en digital innbyggerdialog på kommunens kunngjøringsside for kommunale planer.

Innbyggerdialogen var åpen for merknader i perioden 15.2.2025-30.4.2025.

Det kom inn totalt 40 individuelle merknader i innbyggerdialogen. Av disse 40 er det i all hovedsak privatpersoner som har uttalt seg på vegne av seg selv. I tillegg har Lierskogen vel- og samfunnslag, FAU ved Heia skole og Nærmiljøanleggsgruppa Ekebergåsen lagt inn innspill.

Tabellen nedenfor viser hva innspillene i stor grad har handlet om og hvor mange som har nevnt temaet i sitt innspill. Noen av innspillene har nevnt mange temaer mens andre innspill kun har nevnt noen få eller bare et tema. Dersom et innspill har nevnt samme tema flere ganger, er det kun medtatt (telt med) én gang i tabellen.

Der det står tall i parentes i kolonnen «Antall merknader» betyr det at innspillet som har kommet inn, gjelder områder utenfor planområdet, men at det allikevel er telt med. Listen i tabellen er ikke uttømmende. Alle innspill som har kommet inn via innbyggerdialogen ligger i vedlegg 8.

Lierskogen vel- og samfunnslag ba om at det skulle kunne legges inn bilder i innbyggerportalen. Bildene som ble lastet opp i portalen er vedlagt den tilhørende merknaden.

Tabellen viser at det har kommet inn flest merknader som omhandler kryssingen av Drammensveien ved Avstikkeren (17 merknader).

13 av merknadene har nevnt behovet for gang-/sykkelvei langs Drammensveien.

7 av merknadene har nevnt krysset Drammensveien / Gamle Drammensvei.

7 av merknadene har nevnt Heiatoppen bru.

7 av merknadene har nevnt skilting av kommunale veier.

Tema fra innbyggerportalen	Antall merknader
Krysset Drammensveien / Gamle Drammensvei	7
Bussholdeplass Heiatoppen	6
Gang-/sykkelvei langs Drammensveien	13
Krysset Drammensveien/Ulvenveien	5
Heiatoppen bru	7
Avstikkeren (fotgjengerfelt mv.)	17
Krysset Drammensveien/Vestbyveien	4
Bussholdeplasser langs Drammensveien (minus Heiatoppen)	3
Fartsgrense/hastighet på Drammensveien	4

Fotgjengerfelt på Drammensveien (minus Avstikkeren)	2
Støyskjerming på E18	2
Tungtrafikk gjennom Lierskogen sentrum	5
Kommunale veier – brøyting/strøing/salting	3 (4)
Kommunale veier – skilting	7
Kommunale veier – fotgjengerfelt/fartshumper/trafikksikkerhet	5 (9)
Fullverdig kryss på Heiatoppen (både på- og avkjøring i både øst og vest retning)	2

Følgende instanser har hatt innspill til selve planprogrammet:

Lierskogen vel- og samfunnslag: Utvidelse av planområdet til minimum å omfatte alle områder som er regulert eller som er under regulering på Lierskogen. Utbygginger som er vedtatt eller på vei til å bli vedtatt må være med. Planen må inkludere hele Lierskogen sentrum.

Kommunedirektørens vurdering: Det ble vurdert dithen at i forbindelse med dette planarbeidet var kommunedirektørens forslag til varslingsgrense tilstrekkelig. Planprogrammet ble ikke endret i tråd med innspillet før fastsettelsen.

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus: Ved utredning av Tranbykrysset på tiltaksnivå må det vurderes grundig i planprogrammet, hvilke utredninger som bør inngå som utredningstemaer i planprogrammet.

Kommunedirektørens vurdering: Det ble foretatt en ny vurdering av behov for konsekvensutredninger. Naturmangfold og vannmiljø skal konsekvensutredes. Planprogrammet ble endret i tråd med innspillet før fastsettelsen.

Statens vegvesen: Konsekvensutredning av Tranbykrysset må utarbeides etter Håndbok V712 Konsekvensanalyse. Støy og luft konsekvensutredes ifb. nye samferdselstiltak.

Kommunedirektørens vurdering: Støy og luft skal konsekvensutredes. Utredninger utføres etter håndbok V712.

Planprogrammet ble endret i tråd med innspillet før fastsettelsen.

Erik Heibo: merknaden inneholder innspill om at vassdragsnatur og viktig natur tas med i planprogrammet.

Kommunedirektørens vurdering: Det ble vurdert dithen at i forbindelse med dette planarbeidet var kommunedirektørens forslag til utredningstema supplert med innspill fra Statsforvalteren, tilstrekkelig.

Planprogrammet ble ikke endret i tråd med innspillet før fastsettelsen.

4.5.2 Sammendrag av merknadene

Sammendrag av merknadene med forslagsstillers kommentarer gjengis i vedlegg 7.

4.5.3 Fastsettelse av planprogram

Planprogram for kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset – Asker grense ble fastsatt i formannskapsmøte 5. juni 2025 (PS 52/2025).

5 PLANSTATUS OG OVERORDNEDE FØRINGER

5.1 Nasjonale føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027, vedtatt ved kongelig resolusjon 20. juni 2023.

Norge har sluttet seg til 2030-agendaen med 17 mål om å fremme sosialt, miljømessig og økonomisk bærekraftig utvikling. Som samfunnsutviklere, tjenesteytere og planmyndigheter, er kommunen avgjørende for å lykkes med å realisere bærekraftig samfunnsutvikling i hele landet.

De nasjonale forventningene legger særlig vekt på følgende:

Samordning og samarbeid

Planleggingen skal være helhetlig gjennom koordinering på tvers av kommuner, fylkeskommuner, statlige aktører og sektorer – for å unngå dobbeltarbeid, sikre tydelig ansvarsdeling og sikre effektive, målrettede prosesser

Oppdaterte planer

Oppdaterte planer er nødvendig for å få til en bærekraftig samfunns- og arealplanlegging og for å gjennomføre lokal, regional og nasjonal politikk.

Kunnskapsbasert planlegging

Samfunns- og arealplanleggingen må bygge på et oppdatert og godt kunnskapsgrunnlag for å legge grunnlag for reelle strategiske drøftinger, interesseavklaringer og gode løsninger.

Trygge og inkluderende lokalsamfunn

Det skal legges til rette for levende tettsteder og bygder med sosial infrastruktur, møteplasser, gode boliger, tilgjengelighet og særlig fokus på sårbare grupper.

Velferd og bærekraftig verdiskaping

Planleggingen skal styrke lokalt nærings- og arbeidsliv, fremme grønn omstilling og kreativ bruk av lokale ressurser og kompetanse, samtidig som tjenester for fremtidens velferd understøttes.

Klima, natur og miljø

Streng styring av jordvern, klimatiltak og naturmangfold er sentralt. Arealbruk skal begrense nedbygging, fremme klimatiltak og beskytte friluftsliv og kulturmiljøer.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Planleggingen må ivareta risiko- og beredskapsarbeid, tilpasning til klimaendringer, sikre rent vann og bygge robuste lokalsamfunn som tåler uforutsette hendelser.

Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)

Arealbruk som reduserer transportbehov og utslipp

Retningslinjene krever at planlegging legger til rette for arealbruk og løsninger som reduserer klimagassutslipp. Dette inkluderer mer kompakt arealbruk som indirekte begrenser transportbehovet og dermed utslipp fra samferdsel.

Klimavennlige transportløsninger integrert i planleggingen

Myndigheter på statlig, regionalt og kommunalt nivå skal sikre at planleggingen støtter

omstilling til et lavutslippssamfunn, noe som også omfatter transportsektoren ved å prioritere tiltak og løsninger som gir lavere utslipp fra mobilitet og energibruk.

Helhetlig tilnærming: Klima, energi og mobilitet sees i sammenheng

Retningslinjene understreker at hensynet til klima, natur og energi skal ses samlet. Dette innebærer at transportplanlegging ikke kan gjøres isolert, men må samordnes med arealbruk, energibruk og klimatilpasning for å redusere utslipp og sikre effektiv ressursbruk.

Klare forventninger til offentlige aktører i samferdselsplanlegging

Statlige, regionale og kommunale myndigheter skal legge retningslinjene til grunn i all planlegging, også innen samferdsel. Dette innebærer at transportløsninger må utformes slik at de bidrar til klimagassreduksjon, fleksibel energibruk og robusthet mot klimaendringer.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025):

Samordnet, bærekraftig areal- og transportplanlegging

Retningslinjene skal sikre at bolig-, areal- og transportplanlegging ses i sammenheng for å utvikle kompakte, bærekraftige byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange.

Tydelig vekt på klima, natur og miljø

Det legges sterkere føringer for å redusere klimagassutslipp, bevare naturmangfold, unngå nedbygging av dyrket mark og karbonrike arealer (inkl. myr), og tilpasse samfunnet til klimaendringer.

Geografisk differensiering: byer vs. distrikter

Byregionene får strengere krav knyttet til nullvekstmålet, fortetting rundt knutepunkter og miljøvennlig mobilitet. Distriktene skal prioritere utvikling av levende lokalsamfunn og mer fleksible løsninger for bolig- og næringsutvikling.

Mer detaljerte og presise krav til planleggingen

Retningslinjene innfører mer detaljerte krav innen bl.a. sentrumsutvikling, boligstruktur, næring, reindrift, kulturmiljø, samfunnssikkerhet, arkitektur og universell utforming.

Kommunene må også utarbeide mer omfattende beslutningsgrunnlag og samarbeide tettere regionalt.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (1995):

Formålet med retningslinjen er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.

Retningslinjen stiller krav til den kommunale planleggingsprosessen der kommunen blant annet skal:

- utarbeide retningslinjer, bestemmelser eller vedtekter om omfang og kvalitet på arealer og anlegg av betydning for barn og unge, som skal sikres i planer der barn og unge er berørt
- organisere planprosessen slik at synspunktene som gjelder barn som berørt part kommer fram og at ulike grupper barn og unge gis anledning til å delta.

Rikspolitiske retningslinjer skal sikre et oppvekstmiljø med trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger på samme vis som arbeidsmiljøloven vil sikre et arbeidsmiljø som gir grunnlag for en helsefremmende og meningsfylt arbeidssituasjon som gir full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger. Barn har ingen egen lov som sikrer dette. Rikspolitiske

retningslinjer for barn og unge skal bidra til at dette ivaretas i planlegging og byggesaksbehandling.

Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021)

Forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag

Verneplan for vassdrag: Hensikten med verneplanen er å sikre helhetlige nedbørfelt med sin dynamikk og variasjon fra fjell til fjord. Vernet gjelder først og fremst mot vannkraftutbygging, men verneverdien skal også ta hensyn til ved andre inngrep.

5.2 Regionale føringer

Regional planstrategi for Buskerud 2024-2027:

4.1 Samfunnsutfordring: Mer innenforskap

Politisk utviklingsmål og regionalt samfunnsoppdrag

Alle bor i trygge og inkluderende lokalsamfunn

Inkluderende lokalsamfunn med god tilgjengelighet til viktige tjenester, sosiale møteplasser og fritidsaktiviteter fremmer trivsel og styrker samfunnsdeltakelse. Bedre inkludering og integrering i alle våre lokalsamfunn krever helhetlig innsats og kombinasjon av ulike tiltak. Vi trenger økt bevissthet om mangfoldets verdier og fordeler som følger et mer inkluderende samfunn. Det er behov for mer kunnskap om hvordan vi kan legge til rette for at eldre, innvandrere og personer med funksjonsvariasjoner kan bidra med sine ressurser på egne premisser.

Utviklingen følges blant annet ved å se på:

Livskvalitet

Trivsel og trygghet i nærmiljøet

Deltakelse i frivillighet og andre aktiviteter

Deltakelse på kulturaktiviteter

Tilgjengelighet til kulturtilbud, servicefunksjoner og fritidsaktiviteter

Trafikksikkerhet og ulykkesutvikling

Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035:

Samordnet areal- og transportutvikling

Planen skal sikre en helhetlig og effektiv kobling mellom arealbruk og transportsystemet for å skape attraktive lokalsamfunn, styrke næringslivets konkurransekraft og redusere klimagassutslipp.

Fortetting, stedsutvikling og tydelig senterstruktur

Utviklingen skal konsentreres rundt byer, tettsteder og kollektivknutepunkt.

Sentrumsutvikling, handel, service, boligområder og næringsarealer skal lokaliseres der de støtter opp om levende steder og mindre transportbehov.

Bærekraftig mobilitet og effektivt transportsystem

Planen prioriterer kollektivtransport, sykkel og gange, samt tiltak for bedre fremkommelighet, godstransport og innfartsparkering. Det legges vekt på miljøvennlige løsninger og ny transportteknologi.

Vern av natur- og arealressurser

Dyrka mark, drikkevannskilder, grønnstruktur, kulturmiljø og andre viktige naturressurser skal sikres. Planen legger klare føringer for arealbruk som balanserer utvikling med hensyn til miljø og langsiktig ressursforvaltning.

Regional vannforvaltningsplan for Innlandet og Viken 2022-2027

Helhetlig og samordnet vannforvaltning

Planen skal sikre en koordinert og kunnskapsbasert forvaltning av vannmiljø på tvers av kommune- og fylkesgrenser. Den skal bidra til at miljøhensyn ivaretas både lokalt og regionalt, i tråd med vannforskriften og EUs vanndirektiv.

Fastsetter miljømål og beskriver miljøtilstand

Planen gir oversikt over miljøtilstanden i alle vannforekomster i regionen, og setter konkrete miljømål samt tidsfrister for å oppnå dem. Dette inkluderer vurdering av påvirkningsfaktorer som avløp, landbruk, vannkraft og fysisk påvirkning.

Tiltaksprogram for å forbedre vannkvaliteten

Tiltaksprogrammet beskriver hvilke tiltak som er nødvendige for å nå miljømålene innen planperioden. Sektormyndigheter skal konkretisere og iverksette tiltakene innen tre år etter programmets vedtak.

Politisk forankret og sentralt godkjent plan

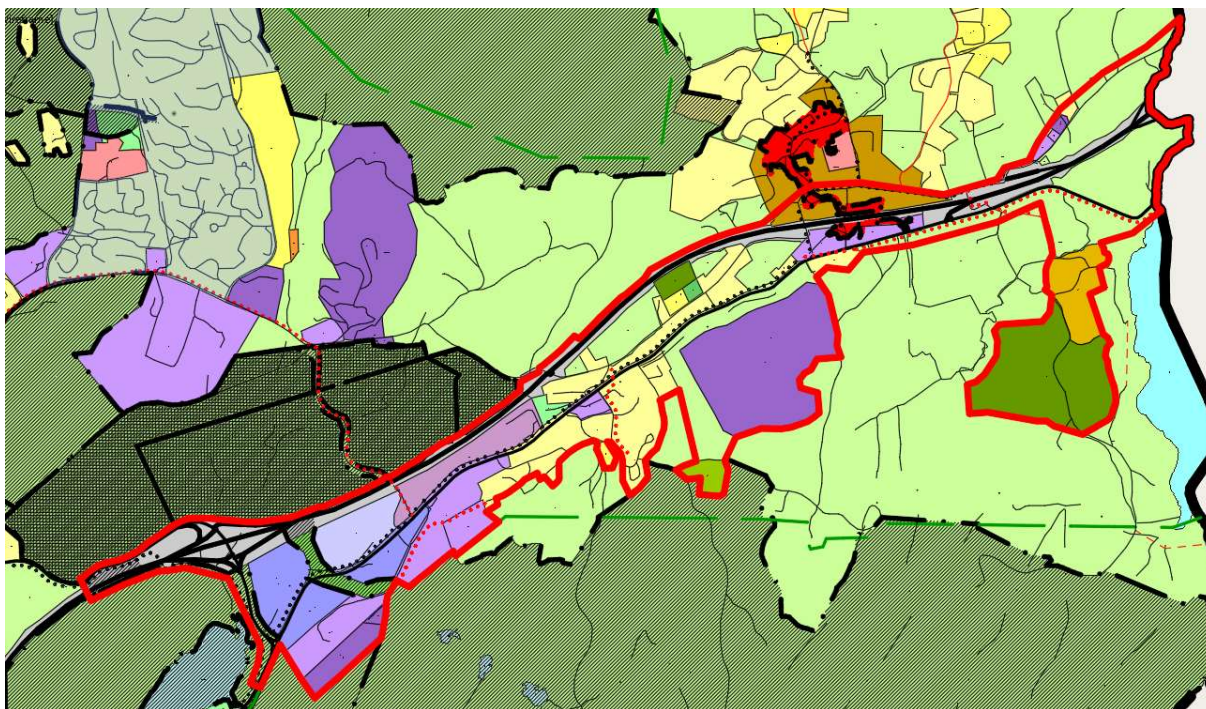
Planen ble vedtatt av berørte fylkesting i 2021 og formelt godkjent av Klima- og miljødepartementet i oktober 2022. Den gjelder for hele planperioden 2022–2027 og erstatter tidligere planer for Glomma- og Vest-Viken vannregion.

5.3 Kommunale planer

Kommuneplanen

Kommuneplanen består av en retningsgivende og strategisk samfunnsdel og en juridisk bindende arealdel.

Vedtatt arealbruk innenfor planområdet går frem av plankart og kommuneplanbestemmelser vedtatt av kommunestyret 19.6.2019. Kommunedelplanens bestemmelser vil bli et supplement til gjeldende kommuneplanbestemmelser. Ved motstrid vil kommunedelplanens bestemmelser gå foran kommuneplanens bestemmelser.



Utklippet viser vedtatt arealbruk for området, gjeldende kommuneplanens arealdel 2019-20208. Planområdet vises med rød strek.

Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet

Plan id	Plannavn	Plantype	Status
2022-04	Detaljregulering for ny hovedvannforsyning fra Kleivdammen til Liertoppen	Detaljregulering	Planforslag
504-908-05-02	Lierskogen pukkverk	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-15	Gjellebekk vest (felt N1)	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-18-02	Detaljregulering for del av Høgda - Tranby	Detaljregulering	Vedtatt arealplan
504-908-11-02	Detaljregulering for Saga - Gjellebekk, Pillefabrikken	Detaljregulering	Vedtatt arealplan
504-902-48	Gjellebekk Sør N3	Detaljregulering	Vedtatt arealplan
2022-09	Detaljregulering for Gjellebekkstubben 2 og 6	Detaljregulering	Vedtatt arealplan
504-902-24	Damtjern	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-902-11	Kirkelina - Damtjern	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-907-04	Lyngås - E18, rv. 289	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-902-24-02	Disposisjonsplan for Damtjern - Friområder	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-15-02	Detaljregulering for Hølaløkka nord	Detaljregulering	Vedtatt arealplan

504-902-24-03	Gang- og sykkelvei v/Damtjern	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-902-15	Apothekernes Laboratorium	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-902-24-02	Disposisjonsplan for Damtjern - Friområder	Bebyggelsesplan iht. Reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-15-01	Detaljregulering for Hølaløkka sør	Detaljregulering	Vedtatt arealplan
504-902-15-02	Apothekernes laboratorium vest	Detaljregulering	Vedtatt arealplan
504-908-18-02	Detaljregulering for del av Høgda - Tranby	Detaljregulering	Vedtatt arealplan
504-908-23	Stabekk vest	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-03	Kjenner	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-24	Detaljregulering for Mester Grønn	Detaljregulering	Vedtatt arealplan
504-908-42	Detaljregulering for gang- og sykkelvei Fv. 16 Lierskogen	Detaljregulering	Vedtatt arealplan
504-908-31	Polverud-Ulven golfsenter	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-32	Vestre Kjennervei 121/32	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-35	Drammensveien 269	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-1	Reguleringsplan for Gjellebekk	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-04	Lierskogen sentrum	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-04-04	Lierskogen sentrum - felt B4	Bebyggelsesplan iht. Reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-37	Gamle Drammensvei 152 - 156	Detaljregulering	Vedtatt arealplan
504-908-36	161/5 - Drammensveien (del av N5) Lierskogen	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-12	Gjellebekk - Lierskogen, fv. 16	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-04-02	Lierskogen sentrum - felt B19	Bebyggelsesplan iht. Reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-04-03	Lierskogen sentrum - Reguleringsendring	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-04-05	Lierskogen sentrum - Heia skole - Idrettshall	Detaljregulering	Vedtatt arealplan
2021-01	Lyfjellveien	Detaljregulering	Vedtatt arealplan

504-908-03-03	Detaljregulering for Kjenner – Helsesenter på Lierskogen, gnr. 121, bnr. 31	Detaljregulering	Vedtatt arealplan
504-908-17	Tveita	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-03-02	Reguleringsendring for Kjenner, Felt II	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
504-908-11	Saga - Gjellebekk	Eldre reguleringsplan	Vedtatt arealplan
2024-02	Detaljregulering for Sagvollskogen	Detaljregulering	Planlegging igangsatt

Kommunale planer og strategier

Strategi for mobilitet og trafikksikkerhet 2022-2025

Strategiens innsatsområder:

Samordning av trafikksikkerhetsarbeidet

- Videreføre godkjenningen som *Trafikksikker kommune* gjennom Trygg Trafikk.
- Sikre at trafikksikkerhet inngår i alt planarbeid, utbyggingsavtaler og byggesaker.
- Koordinere tiltak mellom kommunen og regionale aktører.

Sikring av skoleveier

- Innføre Hjertesoner rundt skolene for tryggere ferdsel til og fra skolen.
- Gjennomføre holdningsskapende tiltak som reduserer bilbruk ved skolene.
- Utføre fysiske tiltak som gang- og sykkelveier, skilting, trafikkdemping og belysning.
- Sørge for systematisk drift og vedlikehold av kommunens veinett.

Strategi for grønn mobilitet, vedtatt 5.5.2020

Strategien skal gi føringer for kommunens samfunns- og arealplaner.

Innsatsområde 2: Aktiv transport: Prioritere de gående og syklende i transportsystemet.

Temaplan overvann 2025

Overordnet mål: Trygg og bærekraftig overvannshåndtering

Lier kommune skal sikre helhetlige overvannsløsninger som ikke medfører skade på liv, helse eller kritiske samfunnsfunksjoner, hverken i dagens klima eller i fremtidens mer nedbørsintensive klima. Overvann skal håndteres mest mulig lokalt, og tiltak må bidra til bedre vannbalanse, redusert flomfare og styrket miljøkvalitet.

Hovedstrategi: Åpne, naturbaserte og flerfunksjonelle løsninger

Planen fastslår at overvann skal håndteres i åpne, naturbaserte og flerfunksjonelle løsninger – som grønne tak, regnbed, bekker, forsenkninger og blågrønne strukturer. Lukkede, rørbaserte løsninger skal kun brukes der naturbaserte løsninger ikke er mulig, og dette må begrunnes.

Tre-trinnsstrategien (utvidet til fem trinn)

Lier bygger sin strategi på en utvidet versjon av Norsk Vanns tre-trinnsstrategi for overvann:

- Trinn 0: Tidlig planlegging og avsetting av arealer for overvann.
- Trinn 1: Håndtering av mindre regn lokalt (10 mm) – infiltrasjon, vegetasjon og grønne tak.
- Trinn 2: Fordrøyning ved store regn – magasiner, forsenkninger og blågrønne tak.
- Trinn 3: Trygge flomveier ved ekstremregn (100-års regn med klimafaktor).
- Trinn 4: Sikre vassdragets rolle som mottaker og økosystem.

Virkemidler og krav for å nå målene

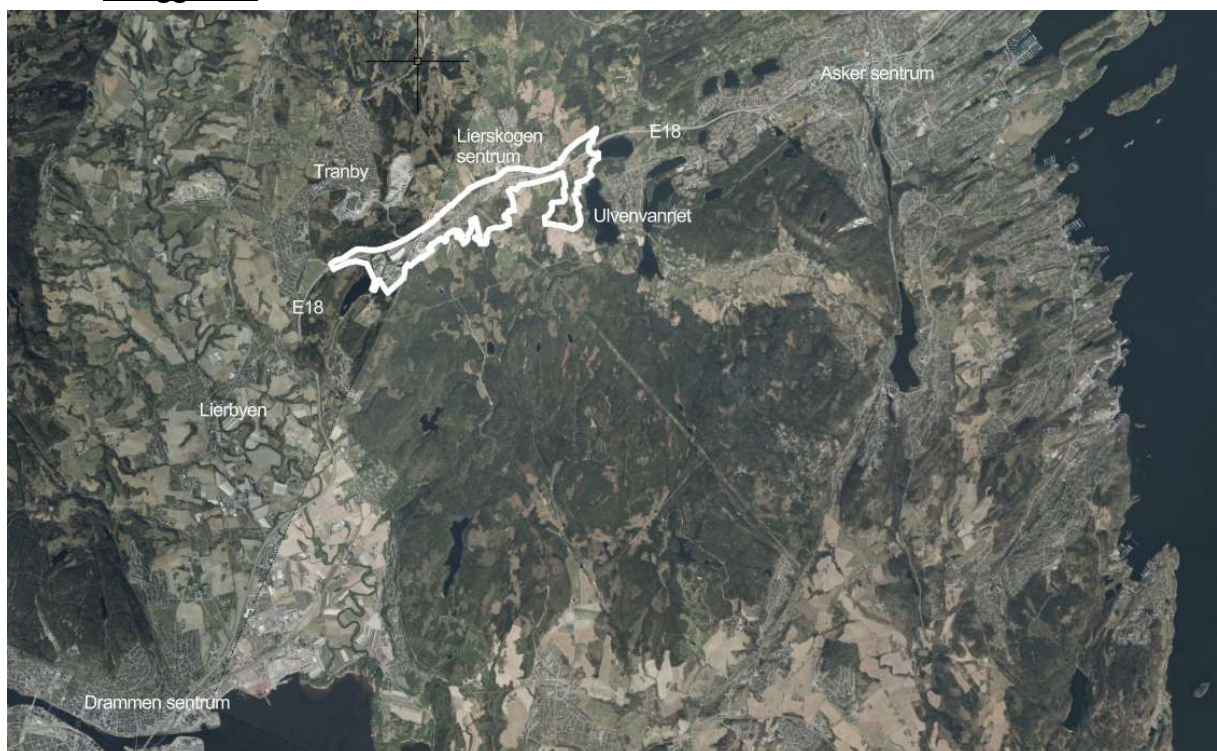
Planen fastsetter klare virkemidler for å realisere strategien:

- Krav til blågrønn faktor (BGF): Minst 0,7 i sentrumsområder og 0,8 i øvrige områder.
- Lokale løsninger først: Infiltrasjon og fordrøyning skal prioriteres; påslipp av små regnmengder (10 mm) til kommunalt nett er ikke tillatt.
- Klimajustering: Alle tiltak skal dimensjoneres for klimajustert 100-årsregn, med klimafaktor fra Norsk Klimaservicesenter.
- Tverrfaglig samarbeid: Overvann skal integreres i arealplanlegging, byggesaker og drift.

6 EKSISTERENDE SITUASJON

6.1 Beliggenhet og avgrensning

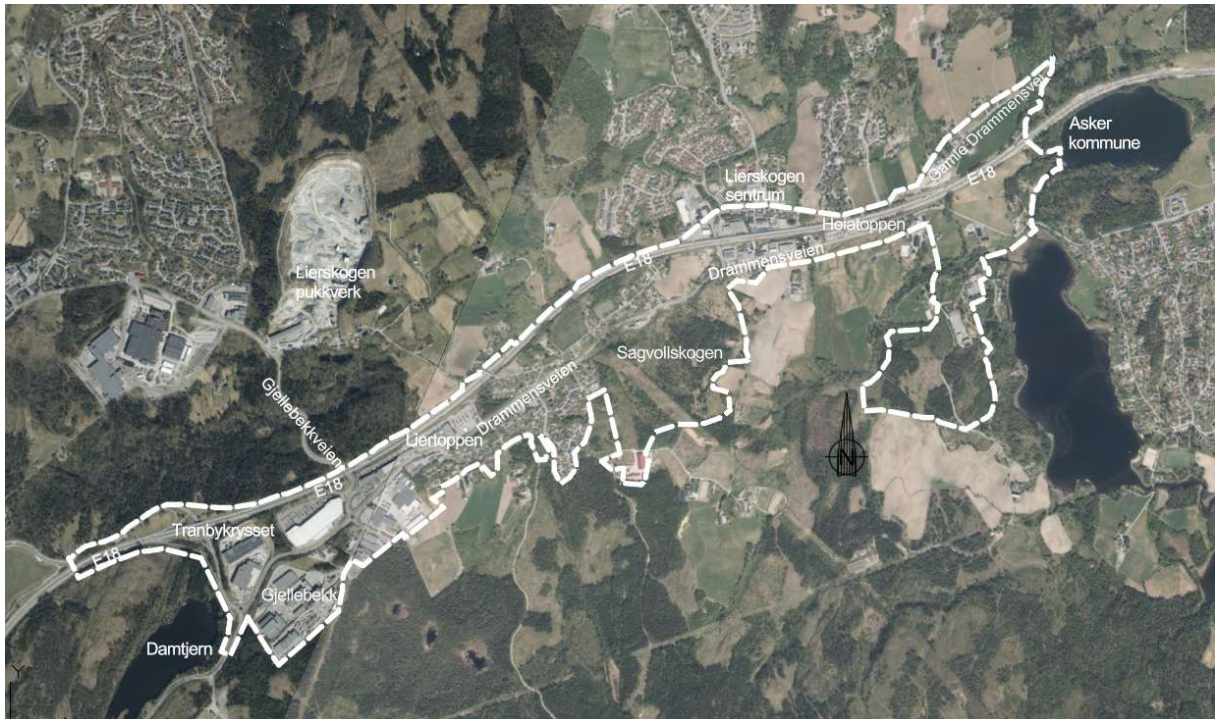
6.1.1 Beliggenhet



Bildet viser planområdet slik det ligger i Lier kommune og omkringliggende kommuner. Hvit strek viser planområdets avgrensning.

Planområdet omfatter østre del av Lier rundt tettstedet Lierskogen. Planområdet inkluderer Tranbykrysset i vest og tar med seg områder mellom E18 og Markagrensen, deler av Lierskogen sentrum frem til Asker grense i øst.

6.1.2 Avgrensning og størrelse på planområdet



Bildet viser planområdet med hvit strek.

Planområdet avgrenses av:

- Av – og påkjøringsramper for Tranbykrysset og Kirkelina i vest
- Alle utbyggingsområder sør for E18 på strekningen Tranby krysset - Asker grense
- Asker grense mot øst
- E18 og Gamle Drammensvei mot nord

I vest omfatter planområdet Tranbykrysset og tilliggende arealer samt E18. Sør for E18 inkluderes Drammensveien med tilliggende arealer på nord – og sørsiden. I øst omfatter planen de delene av Lierskogen sentrum som ligger sør for Gamle Drammensvei frem til Asker grense.

Områdets størrelse er ca. 2160 daa.

6.2 Arealbruk

Tettstedet Lierskogen ligger både på nordsiden og på sørsiden av E18. På nordsiden av E18 består området hovedsakelig av boligområder både som feltutbygginger og som mer spredtbygd, flere gårdsbruk og umiddelbar tilgang til Vestmarka. Her ligger også Lierskogen sentrum med skole, samfunnshus, barnehager og noe næringsbebyggelse herunder legekantor, serveringssted samt flere småbedrifter både med og uten kontorarbeidsplasser. På sørsiden av E18 består tettstedet av boligområder, gårdsbruk, barnehage, Kjekstadmarka med natur og friluftsliv samt større områder med for plasskrevende varehandel, industri, lagervirksomhet, små bedrifter med kontorarbeidsplasser samt Liertoppen kjøpesenter.

I sør grenser planområdet mot Kjekstadmarka, i nord grenser planområdet mot Gamle Drammensvei gjennom Lierskogen sentrum. I vest grenser planområdet mot Tranby og E18 og i øst mot Asker grense.

6.3 Bygninger og innhold

Lierskogen har tradisjonelt vært et område hovedsakelig bestående av gårdsbruk. Lierskogen sentrum har hatt en bymessig bebyggelse og huset næringsvirksomhet som bakeri, meieri og landhandel. Frem til slutten av 1960-tallet var Drammensveien og Gamle Drammensvei hovedfartsårene på Lierskogen. Mellom disse veiene lå det boligbebyggelse og dyrka mark.



Bildet viser Lierskogen i 1963. Damtjern ses lengst ned til venstre i bildet og Ulvenvannet lengst til høyre. Kilde: <https://www.norgebilder.no>

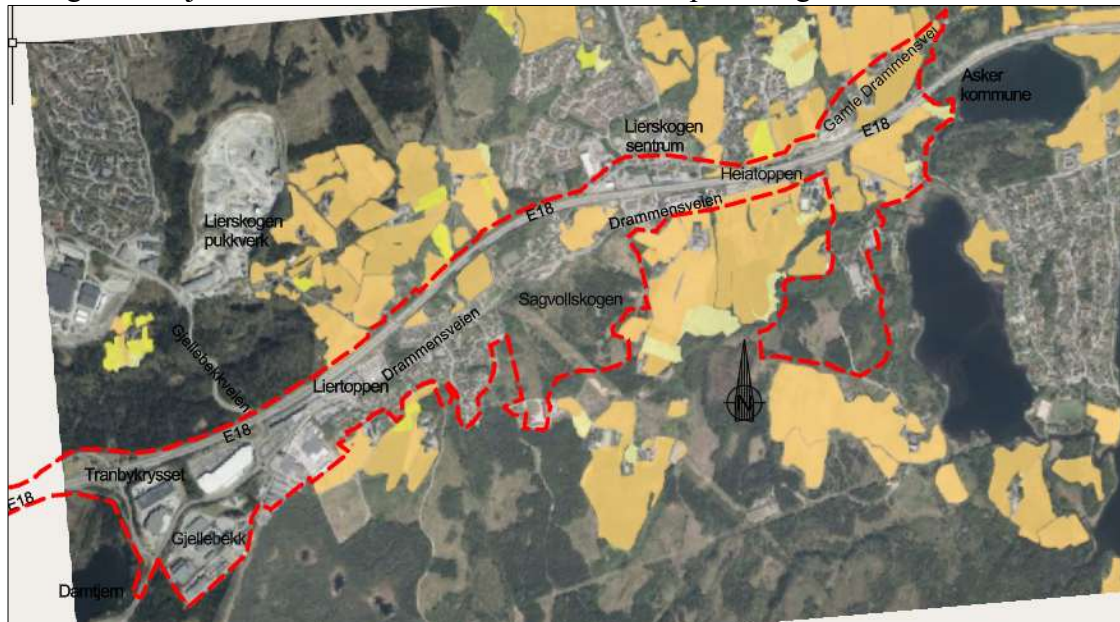
På slutten av 1960-tallet og begynnelsen av 1970-tallet ble E18 bygd gjennom Lier. Dette grepet delte stedet i en nordside og en sørside. Støy fra E18 har blitt et økende problem parallelt med økende trafikk (økt ÅDT) både på E18 og på Drammensveien. Områder i Fra 1990-tallet og utover på 2000-tallet, har det blitt bygd større boligfelt nord for Lierskogen sentrum. Området inneholder i alle hovedsak frittliggende eneboligbebyggelse og noe mer konsentrert småhusbebyggelse.

Fra 1980-tallet har det særlig på sørsiden av E18, vokst frem kjøpesenter og en del annen næringsbebyggelse. Disse virksomhetene forholder seg til veinettet og er uten kontakt med det opprinnelig bygde miljøet.

Gjellebekk er i dag et utbygd næringsområde bestående av forretninger med både plasskrevende varer og detaljvarehandel, industri og lagervirksomhet. Området er bilbasert og genererer mye trafikk. Området ligger med god nærhet til E18 via Tranbykrysset.

6.4 Landskap

Lierskogen er både et jordbrukslandskap med slake sletter omgitt av skog og høyere åser. Det er begrensede jordbruksarealer innenfor kommunedelplanens grense.



Bildet viser oversikt over jordbruksarealer på Lierskogen. Kommunedelplanens grense er markert med rød stiple linje. Jordbruksarealene er hentet fra NIBIO Kilden (lesedato 22.10.2025)

Topografi

Sør for E18 og frem til E18 er terrenget nokså slakt før det begynner å stige mot nord.

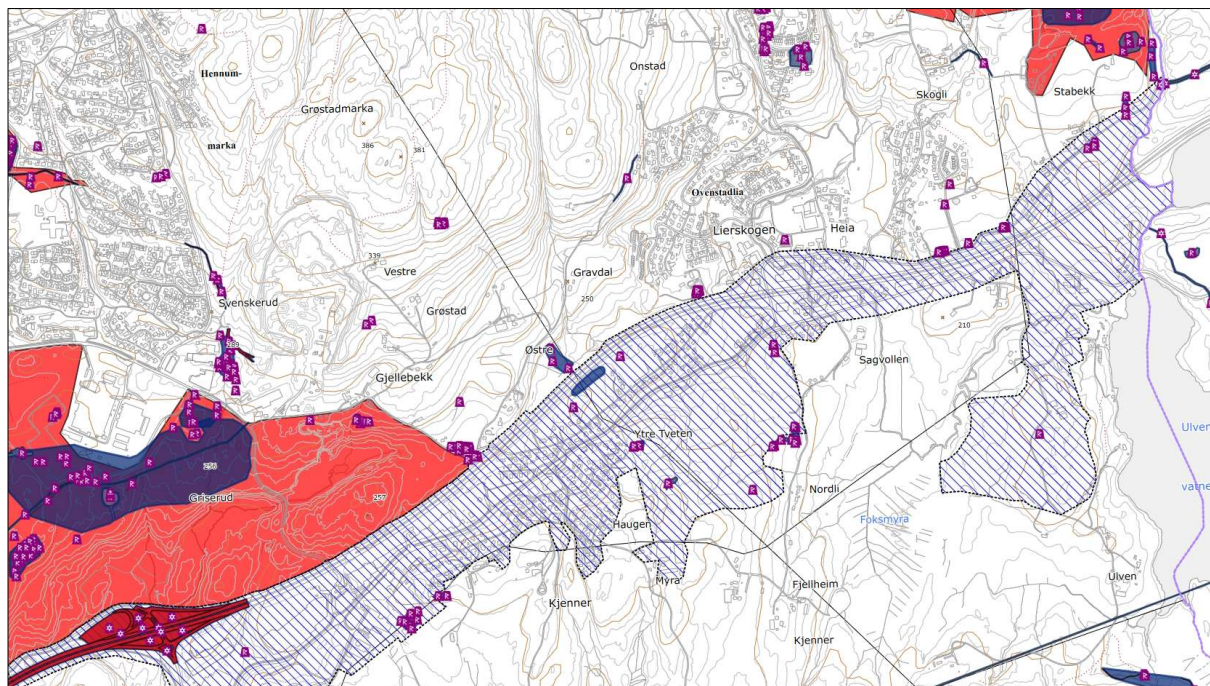


6.5 Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminner med nærhet til planområdet:

Kulturmiljø 15 Gjellebekk ligger nordvest for planområdet. Dette er registrert som Kulturminne med svært høy verneverdi.

Kulturmiljø 17 Lierskogen ligger nordøst for planområdet. Dette er registrert som Kulturminne med svært høy verneverdi.



Kulturminner og kulturmiljøer på Lierskogen. Langs planområdet, både nord og sør for E18 er det funnet flere kulturminner fra nyere tid og automatisk fredete kulturminner. Det er blant annet registrert spor etter bosetninger (rydningsrøyser, steingjerder, kokegroper), gravminner, historiske veianlegg, kalkbrudd og kalkovn. Tranbykrysset og 4,4 km av E18 mot Kjellstad er vernet i Statens vegvesens landsverneplan.

Tranbykrysset

E18 på strekningen Kjellstad – Tranbykrysset, er omtalt som objekt 74 i Statens vegvesens landsverneplan: «Vegvalg – Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner». Krysset er i landsverneplanen omtalt som Kirkelina. Kirkelina (Tranbykrysset) er et toplanskryss i samsvar med tidens idealer med romslige av – og påkjøringsramper og åpne grøntarealer med noen få trær. Motorveien er et godt eksempel fra starten av motorveiutbyggingen i Norge. Byggingen av motorveien var et viktig trekk fra midten til slutten av 1960-tallet der man hadde hentet idealene fra utlandet. På grunn av den økende biltrafikken og ønsket om effektivisering, ble motorveien med midtdeler sett som en god løsning. Motorveien er derfor et typisk eksempel fra nyvinningene innen veibygging i denne perioden. Motorveien i Lier er tidstypisk mht. løsninger og teknisk standard. Kirkelinnakrysset er et tidstypisk toplanskryss som fortsatt fungerer i dag.

Sølvveien – dagens Gamle Drammensvei

Sølvveien er vernet etter PBL og i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner der den inngår som objekt nummer 256 i Statens nasjonale verneplan. Veien ble bygget i 1665 og skulle underlette transporten av sølv fra gruvene på Kongsberg til Oslo. I

Lier kommune ligger de vestligste delene av dette kulturminnet; enkeltminne ID 175374-2 Skillebekk bru.

Askeladden er Riksantikvarens offisielle database over kulturminner og kulturmiljøer som er fredet etter kulturminneloven, vernet etter plan- og bygningsloven, eller kulturminnefaglig vurdert som verneverdige i Norge. Beskrivelsen av Sølvveien er hentet fra Askeladden: Utstrekningen på den utvalgte verneverdige delen av Gamle Drammensvei er på om lag 1150 meter. Vegen går gjennom et gammelt kulturlandskap med dyrket mark og skogholt. Randvegetasjonen fremstår stedvis nesten som en allé, og gir en flott ramme og preg av eldre landeveg. Dette forsterkes av mangelen på vegmerking og moderne rekkverk på strekningen. Strekningen har til sammen tre tørrmurte hellebruer/kulverter forbi våte områder. Ved fylkesgrensen har hellebrua nyere stabbesteiner og fylkesgrensestein. Både vest for brua over Skillebekk (fylkesgrensa) og øst for Kampenhaugveien er veien vesentlig endret med breddeutvidelse og bygging av gang- og sykkelvei, samt moderne boligfelt. Dette begrunner den bestemte vernesoneavgrensingen. Tyngden av stadig nye lag med asfalt, arbeid i forbindelse med vedlikehold, og tung transport truer vegens oppbygde tverrprofil og tørrmurte elementer.

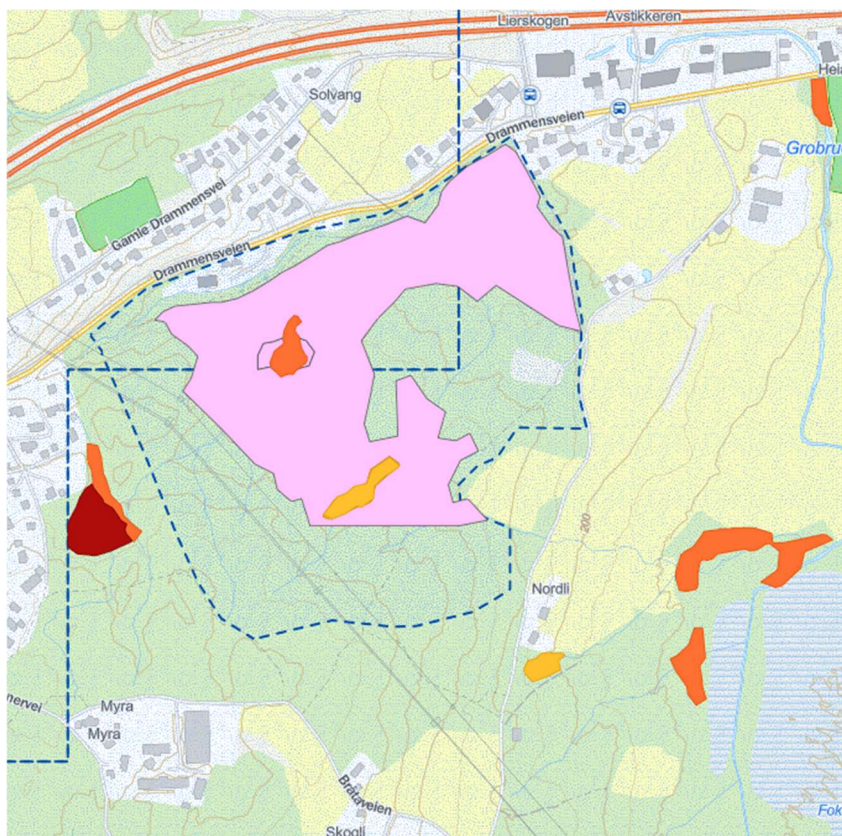


Bildet fra 185 Gamle Drammensvei sett mot øst. Kilde www.google.com/maps

6.6 Naturverdier

Innenfor planområdet finnes det flere lokaliteter med verdifulle naturtyper. De fleste lokalitetene er små og ligger i skog eller i forbindelse med dyrka mark.

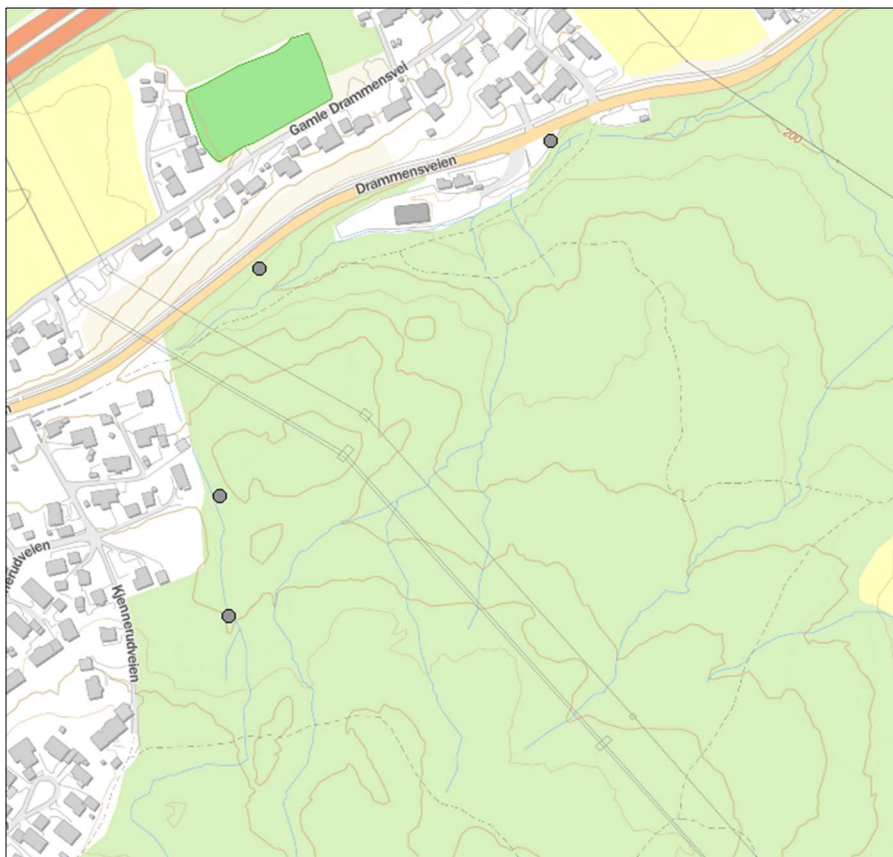
Den største registrerte lokaliteten av verdsatte naturtyper, har områdenavn Nordli N1 og ligger i området avsatt til næringsområde (Sagvollskogen) og er naturtype Beiteskog. Området ble kartlagt i 2018. Da var det nettopp foretatt hugst i området. På bakgrunn av dette er tilstanden svært redusert, og områdekvaliteten er derfor satt til svært lav kvalitet.



Hos Miljødirektoratet indikerer rosa felt Naturtype på land (NiN), svært lav lokalitetskvalitet. Røde områder indikerer områder med svært stor verdi, oransje felt indikerer områder med stor verdi og gule felter indikerer områder med middels verdi.

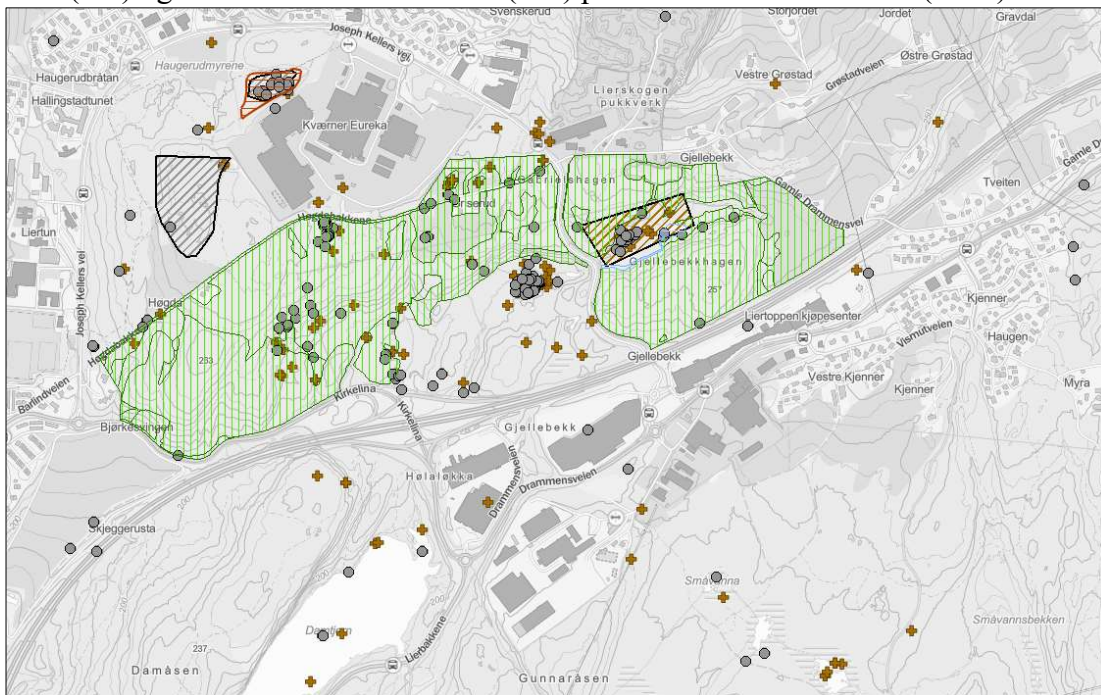
Innenfor det samme området finnes det også mindre områder med verdsatte naturtyper. Område Nordli N2 er registrert som kalkrik myr- og sumpskog. Området ble kartlagt i 2018. Iht. Miljødirektoratets faktaark er kvaliteten på lokaliteten svært lav på bakgrunn av hugst som nylig var gjennomført ved registreringstidspunktet. Tilstanden på området var derfor svært redusert.

Det er registrert (i 2024) 3 trær av arten ask *Fraxinus excelsior* innenfor eller i nærheten av området avsatt til næringsområde Sagvollskogen. Ask er kategorisert som EN- Sterkt truet (endangerede) i Rødlista 2021.



Utklippet viser arter av nasjonal forvaltningsinteresse som grå rundinger som indikerer ask (*Fraxinus excelsior*) i nærheten av Sagvollskogen. Kilde: Naturbase kart fra Miljødirektoratet, lesedato 15.12.2025.

Nord for Tranbykrysset ligger Gjellebekk naturreservat med en rekke kartlagte naturtyper samt arter av nasjonal forvaltningsinteresse. Det gjelder blant annet artene vipe som er kritisk truet (CR) og hønsehauk som er sårbar (VU) på Norsk rødliste for arter (2021).



Utklippet viser arter av nasjonal forvaltningsinteresse og Gjellebekk naturreservat. Kilde: Naturbase kart fra Miljødirektoratet, lesedato 10.11.2025.

I Ulvenvannet er det registrert edelkreps (sterkt truet (EN)).

Padderudvannet over grensen til Asker, er en kalkrik innsjø med stor forekomst av blanktjønnaks og forekomst av eller potensial for flere sjeldne og truede arter. Lokaliteten er kartlagt med A-verdi, og er en utvalgt naturtype.

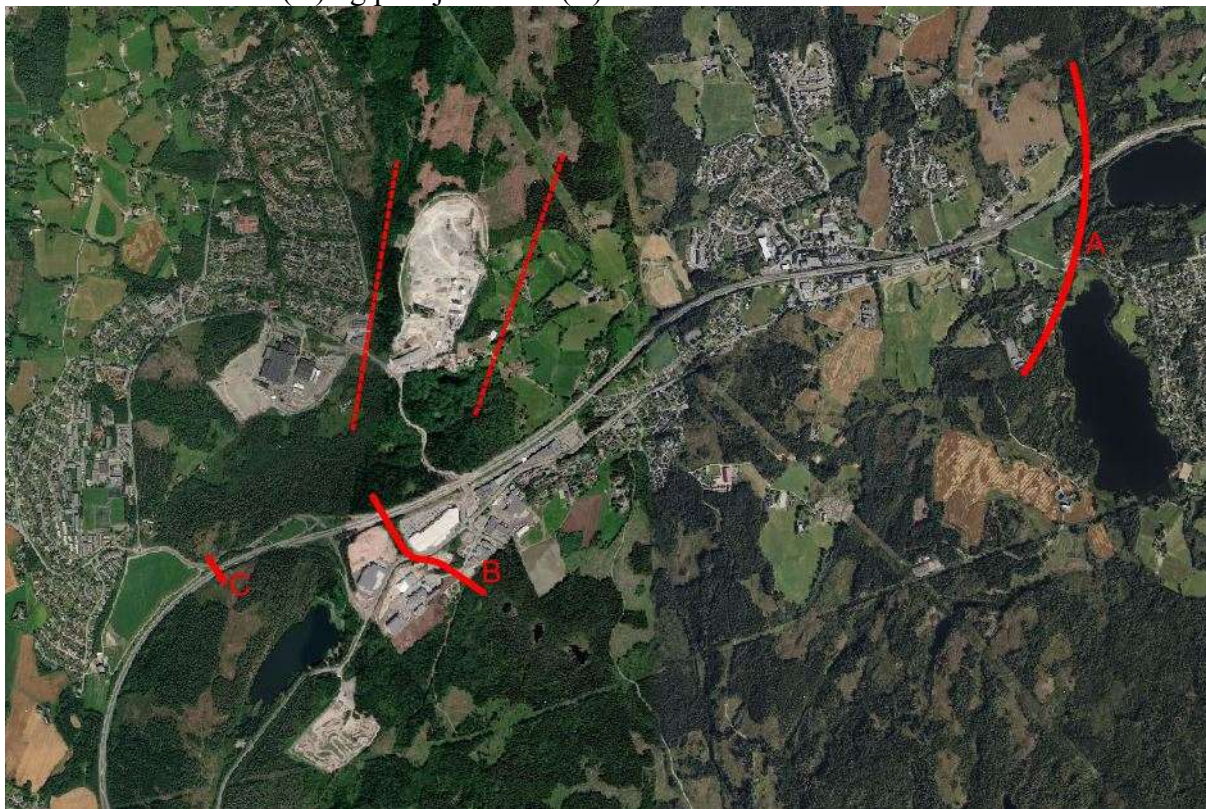
Nord og sør for planområdet for kommunedelplanen, er det store arealer med granskog. Dette er den dominerende arten i området.

Faunapassasje på Gjellebekk

E18 gjennom Lier ble etablert på slutten av 1960-tallet og begynnelsen av 1970-tallet, og med den ble det skapt en barriere for det regionale vilttrekket mellom Hurumhalvøya og nordover til Vestmarka. Særlig elg trakk over E18 der Liertoppen ligger nå.

På 1990-tallet omkom 2 personer i forbindelse med påkjørsel av elg og mer enn 40 elg døde etter å ha blitt påkjørt.

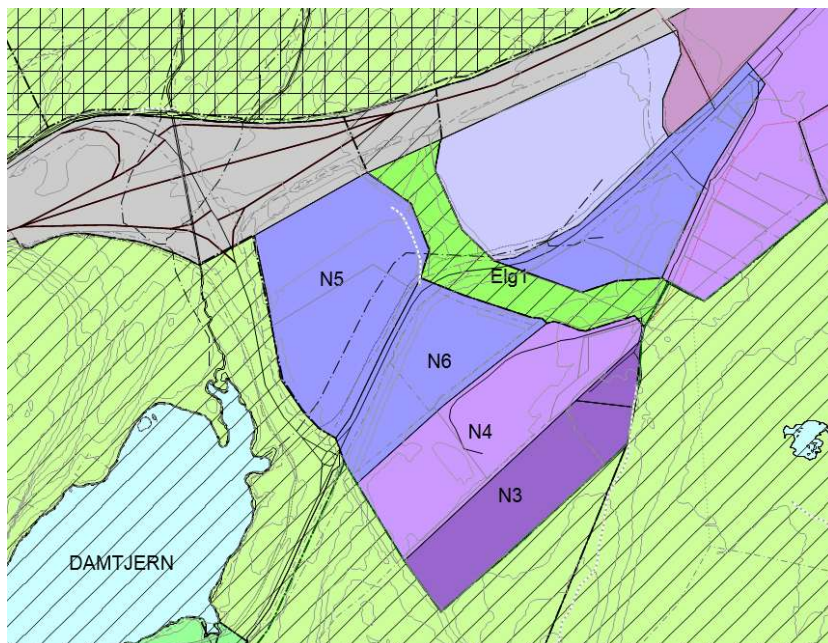
Som følge av dette satte Lier kommune i gang en stor prosess der det ble kartlagt mulige områder for etablering av en faunapassasje over E18 i Lier. Det ble satt ned en arbeidsgruppe bestående av representanter fra ulike offentlige organer og private interesser. Arbeidet ble gjort i samarbeid med viltøkolog Leif Kastdalen. Leif Kastdalen har utarbeidet flere rapporter i forbindelse med dette arbeidet. Statens vegvesen ønsket ikke å være med i arbeidsgruppen. Gruppen kom frem til at det var to aktuelle plasseringer for en faunapassasje henholdsvis vest for Ulvenvannet (A) og på Gjellebekk (B).



Bildet viser alternativer for faunapassasje som har blitt vurdert. A: Ulvenvannet. B: Gjellebekk; dagens plassering. Lokaliseringene A og B ble foreslått av arbeidsgruppen på 1990-tallet. C-plasseringen har vært foreslått av fagfolk ved flere anledninger, men Statsforvalteren (tidligere Fylkesmannen) har ønsket å holde på B-plasseringen. De stiplede linjene angir traseer som brukes av hjortevilt til og fra verneområdene.

Man gikk videre med alternativet på Gjellebekk. Denne plasseringen gjenspeiles i gjeldende kommuneplanens arealdel der felt Elg1 er avsatt som adkomstarealer til den forutsatte faunapassasjen. Elg 1 kom inn i kommuneplanens arealdel i 2009 (2009-2020), og har siden

blitt fulgt opp i påfølgende detaljreguleringsplaner. I tidligere kommuneplaner lå vilttrekket inne med en pil i nord nord-sør retning.



Bildet viser utklipp fra gjeldende kommuneplanens arealdel (2019-2028) der faunapassasjen vises som Elg1.

I etterkant av beslutningen om Gjellebekk som plassering for faunapassasje, har fagpersoner pekt på en alternativ plassering for faunapassasje. Det har blitt pekt på mulighet for etablering på Damåsen vest for Tranbykrysset (bl.a. Leif kastdalen i rapporten «Utredning av faunapassasje på El 8 ved Liertoppen» fra 2009). Her ligger E18 i skjæring slik at terrenget er godt tilpasset en overgang. Da dette alternativet ble lansert stilte Fylkesmannen i Buskerud spørsmål ved adkomstarealene til dette alternativet. Lier kommune valgte derfor å holde på Gjellebekk som løsning.

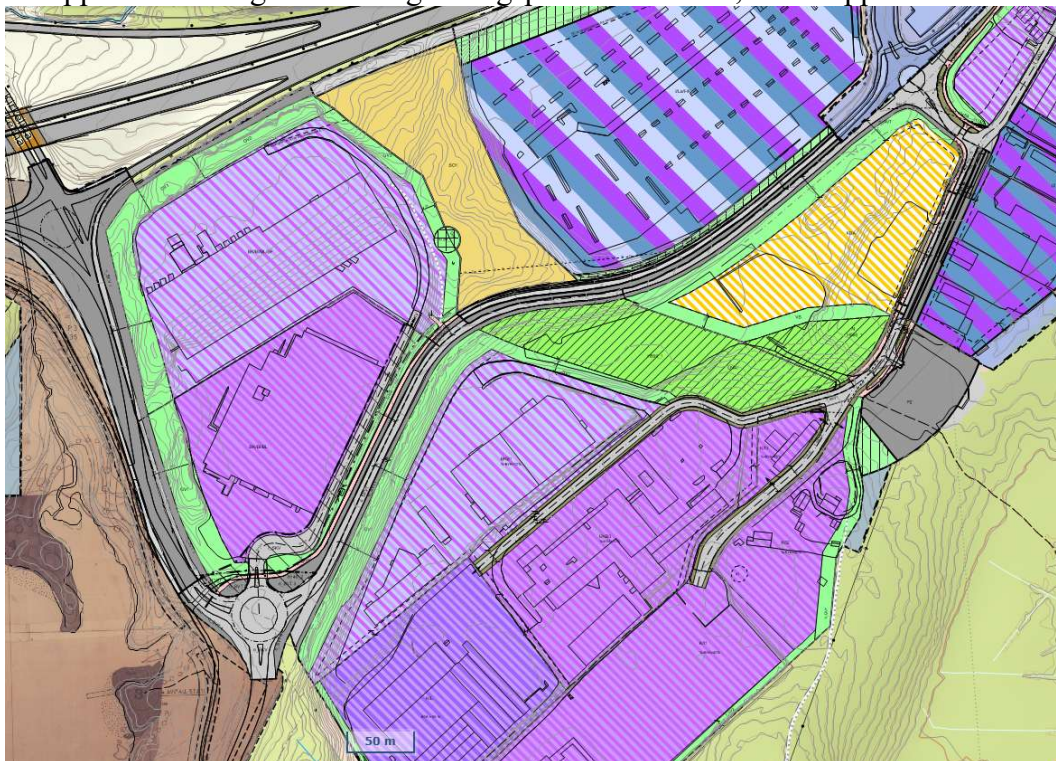
På begynnelsen av 2000-tallet ble det avholdt flere møter mellom kommuneadministrasjonen og Statens vegvesen, der temaet var realisering av en faunapassasje over E18. Lier kommunen oppfattet den gang at det var lite interesse hos Statens vegvesen for å prioritere tiltaket under arbeid med NTP. Daværende ordfører Ulla Nævestad (H) skrev i september 2006 et brev til SVV hvor hun viste til elgpåkjørslene på E18, deriblant en dødsulykke samme år, og ba om at etablering av en viltovergang på Gjellebekk, kombinert med viltgjerde, ble lagt inn i NTP. SVV konstaterte, i et svarbrev fra desember samme år, at «Vi er kjent med ønsket om viltovergang på E18 ved Gjellebekk». 24. august 2007 gjentok daværende rådmann Hans-Petter Christensen anmodningen i et eget brev til SVV.

I dag er det oppført viltgjerde på begge sider av E18 på den aktuelle strekningen for å stoppe hjortevilttrekket. Allikevel klarer til stadighet elg og rådyr å komme seg inn i veibanen i et forsøk på å krysse. Kryssingen har ofte dødelig utgang for dyrene.

Statens vegvesen har ved flere anledninger pekt på Fosskollen (der E18 ligger i tunell) som et naturlig krysningspunkt, og som vil gjøre en faunapassasje lenger nord overflødig. I henhold til Buskerud fylkeskommune er det elg som passerer Fosskollen, men det er et annet trekk enn det regionale trekket som forbinder Hurumhalvøya med Vestmarka. Det hevdes også at argumentet om bruken av Fosskollen som krysningspunkt faller på bakgrunn av den stadige tilstedeværelsen av hjortevilt i veibanen mellom Liertoppen og Damåsen/Fosskollen til tross for at strekningen er omkranset av viltgjerde. At hjortevilt aktivt søker åpninger i viltgjerdet

og forsøker å ta seg over E18, viser at det fortsatt er trykk fra dyr som ønsker å passere på denne strekningen.

Adkomstareal til en tenkt faunapassasje over E18 på Gjellebekk er nedfelt i kommuneplan ref. utklippet ovenfor og i senere reguleringsplaner i området, se utklipp under.



Bildet viser reguleringsplanene Detaljregulering for Saga, Gjellebekk og Pillefabrikken (plan Id 504-908-11-02), detaljreguleringsplan for Gjellebekkstubben 2 og 6 (2022-09) og Gjellebekk vest (felt N1) (504-908-15). Alle har innarbeidet faunapassasjen.

Sør for Fv1436 Drammensveien, er deler av areal regulert til viltkorridor midlertidig tatt i bruk som lagringsplass for masser, men med en forutsetning om at det skal opparbeides en viltkorridor om passasjen over E18 ligger an til å bli realisert.

Tranbykrysset har i etterkant blitt forskriftsfredet slik at etablering av bru eller miljøløkk over nærhet til de fredete avkjøringsrampene kan bli krevende å få til.

I NTP har det blitt økt fokus på bevaring av naturmangfold

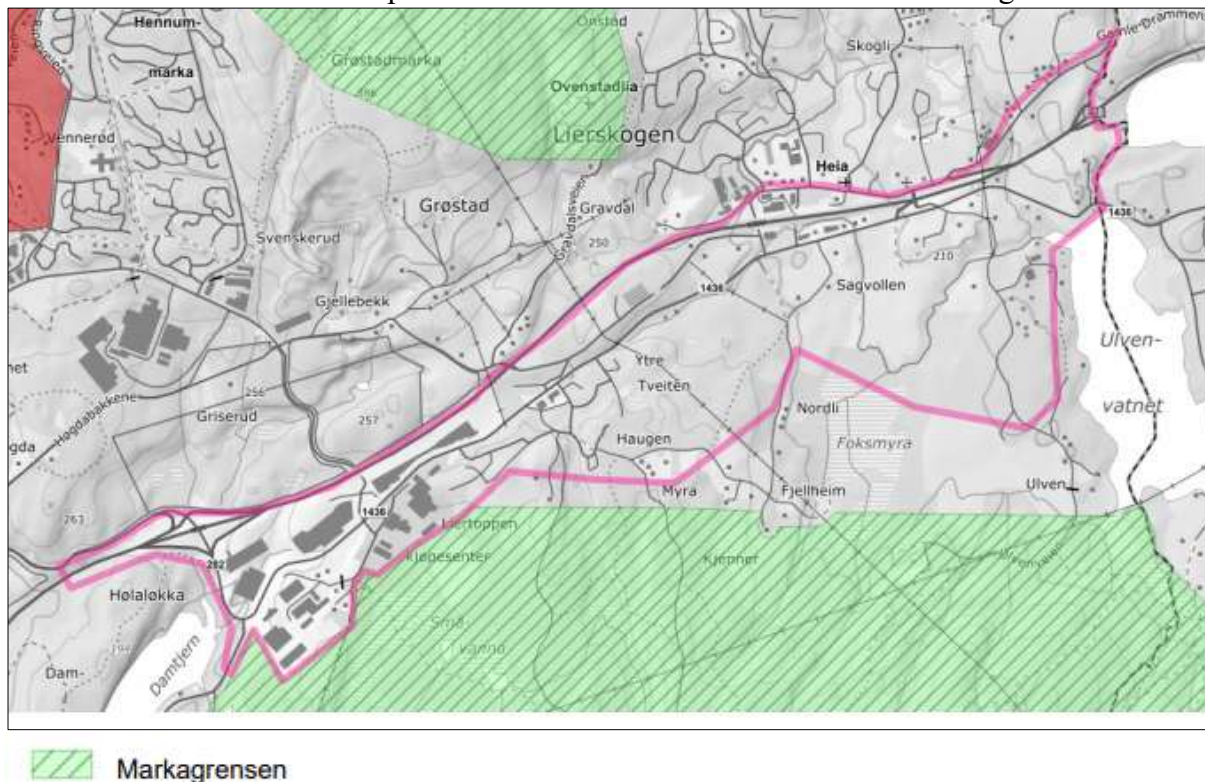
Miljødirektoratet og Lanbruksdirektoratet har utarbeidet et høringsutkast til ny hjorteviltstrategi. Satsingsområder i strategiperioden Strategien består av fem satsingsområder med målsettinger og tiltak som sammen bygger opp under visjonen: 1. Grenseløs forvaltning 2. Arealbrukskonflikter 3. Vilthelse 4. Fremtidens jaktutøvelse 5. Hjortevilt som næring

I denne saken er det aktuelt å fokusere på satsingsområdene 1. Grenseløs forvaltning og 2. Arealbrukskonflikter.

Lier kommune jobber for å finne finansiering til en oppdatert kartlegging av vilttrekk og alternative plasseringer av en faunapassasje. Dette vil bli et grunnlag for å få Statens vegvesen til å spille inn tiltaket i forbindelse med fremtidig revidering av Nasjonal transportplan (NTP).

6.7 Friluftsliv

Innenfor planområdet ligger det enkelte områder som brukes til friluftsliv. Innenfor planområdet finnes det også områder som fungerer som inngang til både Kjekstadmarka i sør og Vestmarka i nord. Kjekstadmarka og Vestmarka er store sammenhengende natur – og friluftsområder. Kommunedelplanen inkluderer ikke områder innenfor Markagrensen.

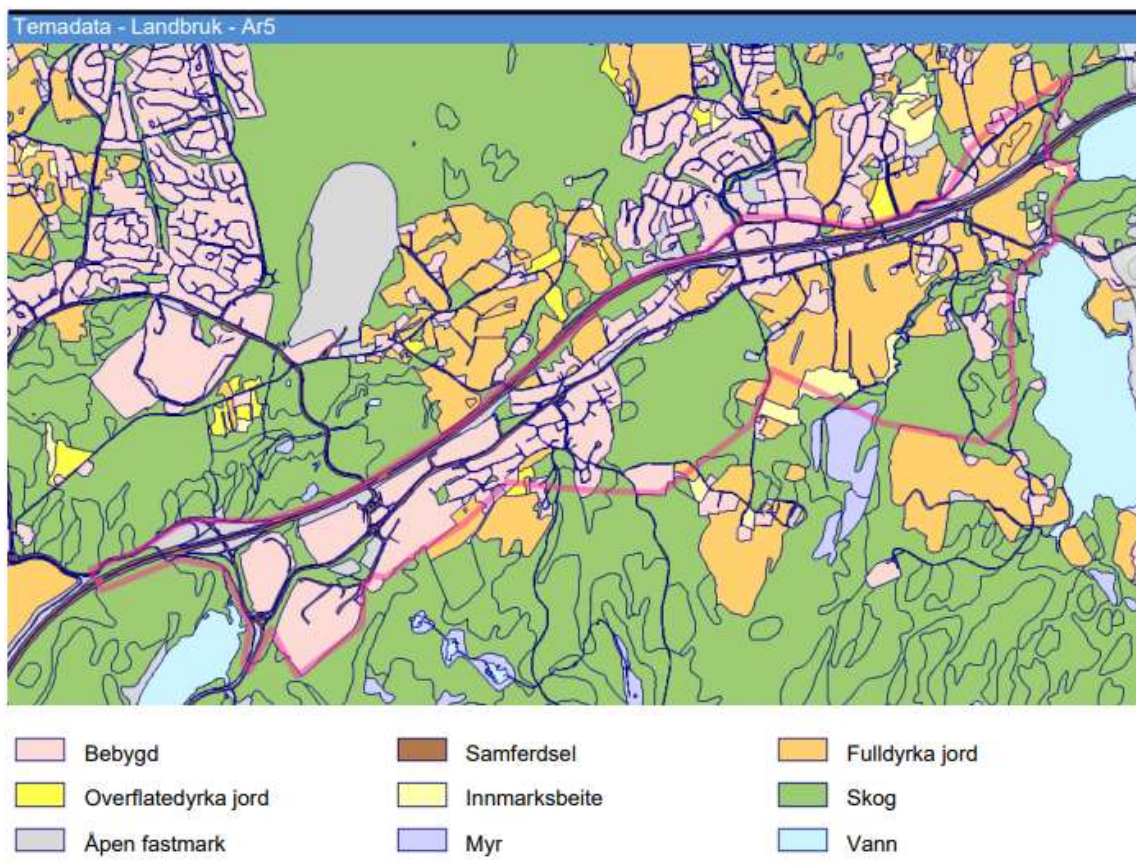


Utklippet viser planområdets nærhet til områder som omfattes av Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven) LOV-2009-06-05-35. Kilde Lier kommune kartinnsyn (NOIS), leddato 11.10.2025

6.8 Landbruk og jordressurser

Bebygd areal og skog er de dominerende arealtypene innenfor planområdet. I tillegg finnes det arealer med fulldyrka og samferdselsarealer.

Innenfor planområdet er det også arealer hvor det i dag drives landbruk og som er klassifisert innenfor kategorien Jordkvalitet hos Nibio. Disse områdene er av ulik kvalitet; fra mindre god jordkvalitet til svært god jordkvalitet.



Utklippet viser hvilke arealtyper som finnes innenfor og i tilknytning til planområdet. Kilde Klassifikasjonssystemet AR5 hentet fra Lier kommunes kartinnsyn.

6.9 Trafikkforhold og mobilitet

6.9.1 Trafikk- og mobilitetsanalyse

I forbindelse med planarbeidet har Lier kommune engasjert konsulentfirmaet Rambøll til å utarbeide en trafikk- og mobilitetsanalyse for planområdet. Analysen har registrert dagens situasjon både for myke trafikanter og kjørende. I tillegg er det sett på hvilke tiltak som bør gjøres både for myke trafikanter og kjørende. Det er også gjort framskrivninger for trafikk og det er sett på hvilke konsekvenser den generelle trafikkøkningen vil få for kryss i området. Analysen ligger som vedlegg 11.

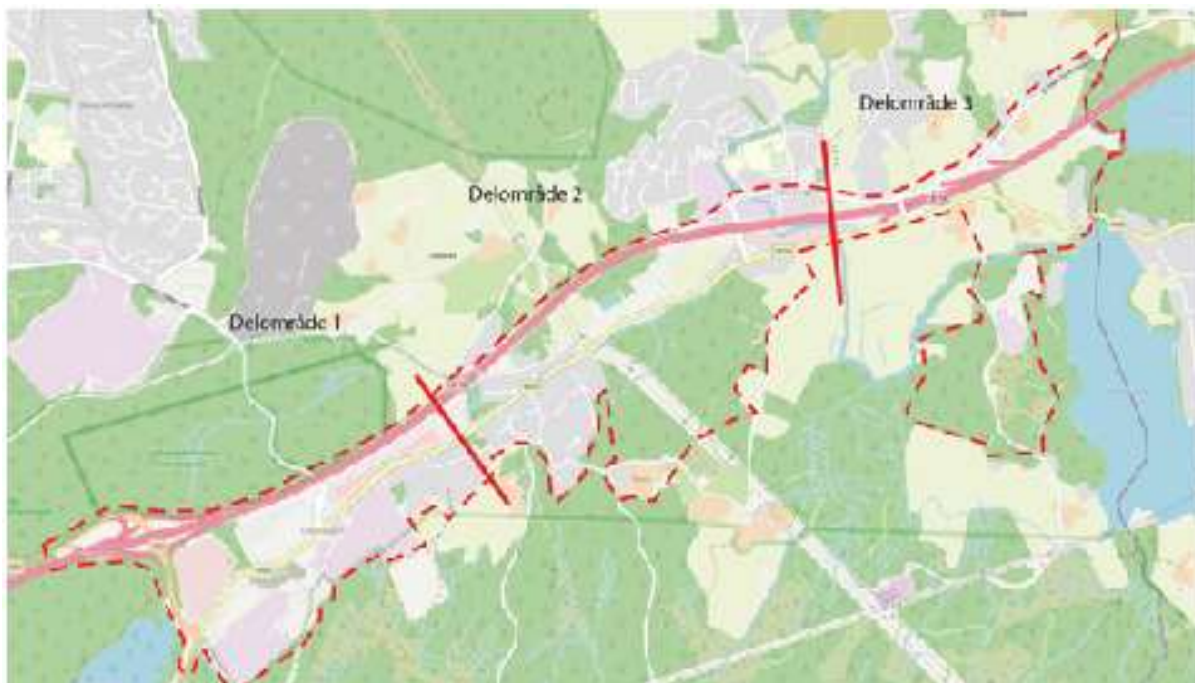
I forbindelse med utarbeidelse av trafikkanalysen har det blitt gjennomført trafikkregistreringer i tre kryss. Trafikkregistreringene ble utført tirsdag 3. desember og onsdag 4. desember 2024 i tidsrommet 07:00 – 22:00.

6.9.2 Trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter

I trafikk- og mobilitetsanalysen Lier kommune har fått utarbeidet, ses det på eksisterende situasjon for gående og syklende.

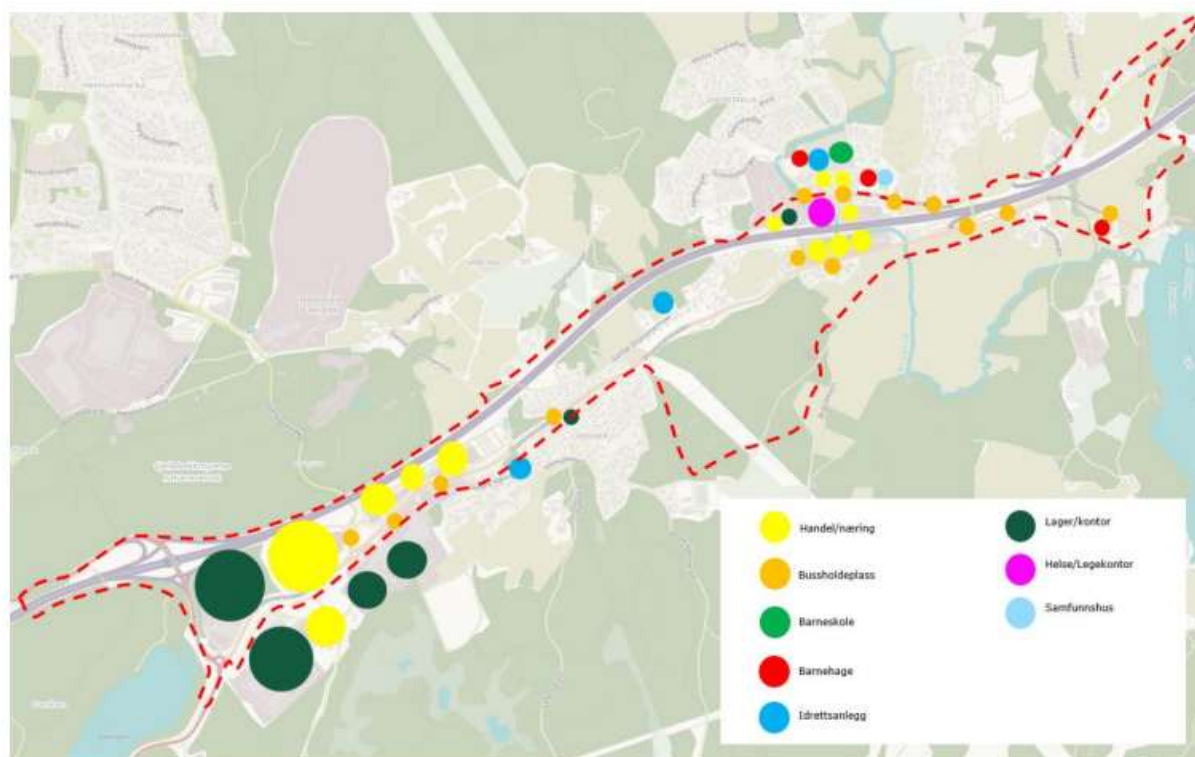
Funn fra trafikk- og mobilitetsanalysen (vedlegg 11) er lagt til grunn for vurderinger av trafikksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter på Lierskogen. Trafikk- og mobilitetsanalysen som er gjengitt nedenfor, har delt planområdet for kommunedelplanen inn i 3 delområder for å gjøre fremstilling av funn ryddigst mulig. Inndelingen er kun av praktisk betydning.

Planområdet er delt inn slik:



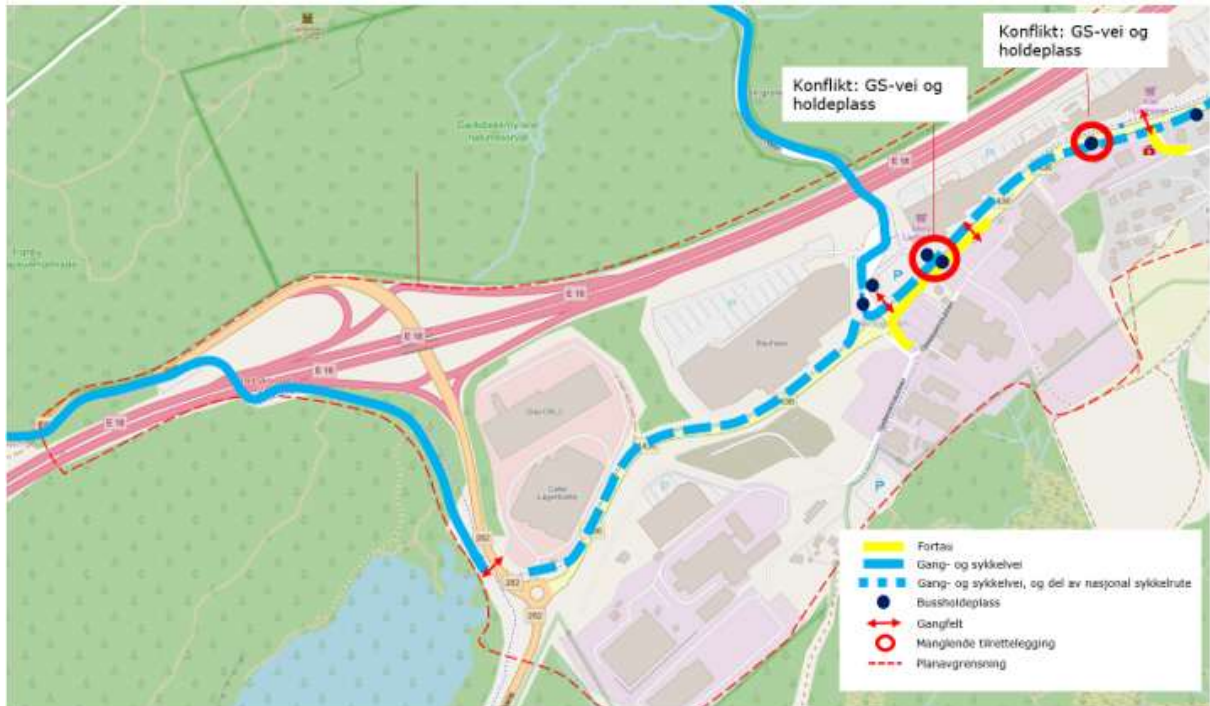
Figuren viser hvordan planområdet er delt inn i 3 delområder for å gjøre funnene mest mulig lesbare. Figuren er hentet side 6 i trafikk- og mobilitetsanalysen.

Figuren under viser de ulike målpunktene innenfor planområdet samt noen viktige målpunkter i Lierskogen sentrum som blant annet Heia skole, Heia FUS barnehage og Heiahallen.



Figuren viser de viktigste målpunktene innenfor planområdet og i umiddelbar nærhet. Figuren er hentet side 4 i trafikk- og mobilitetsanalysen.

Delområde 1:



Figuren viser dagens tilrettelegging for gående og syklende innenfor delområde 1. Figuren er hentet fra side 7 i trafikk – og mobilitetsanalysen.

Delområdet strekker seg fra Tranbykrysset i vest og frem til den østlige parkeringsplassen som tilhørende Lier toppen kjøpesenter.

Delområde 1 har sammenhengende gang- og sykkelveinett på nordsiden av Drammensveien. Gang- og sykkelveien kobler seg på viktige målpunkter og bussholdeplasser med fotgjengerfelt.

Der det er holdeplass for buss på sørsiden av Drammensveien, veksler tilretteleggingen mellom fortau og gang-/sykkelvei. De fleste fotgjengerfeltene på strekningen er opphøyde. Fartsgrensen er 50 km/t forbi alle kryssingspunktene på Drammensveien.

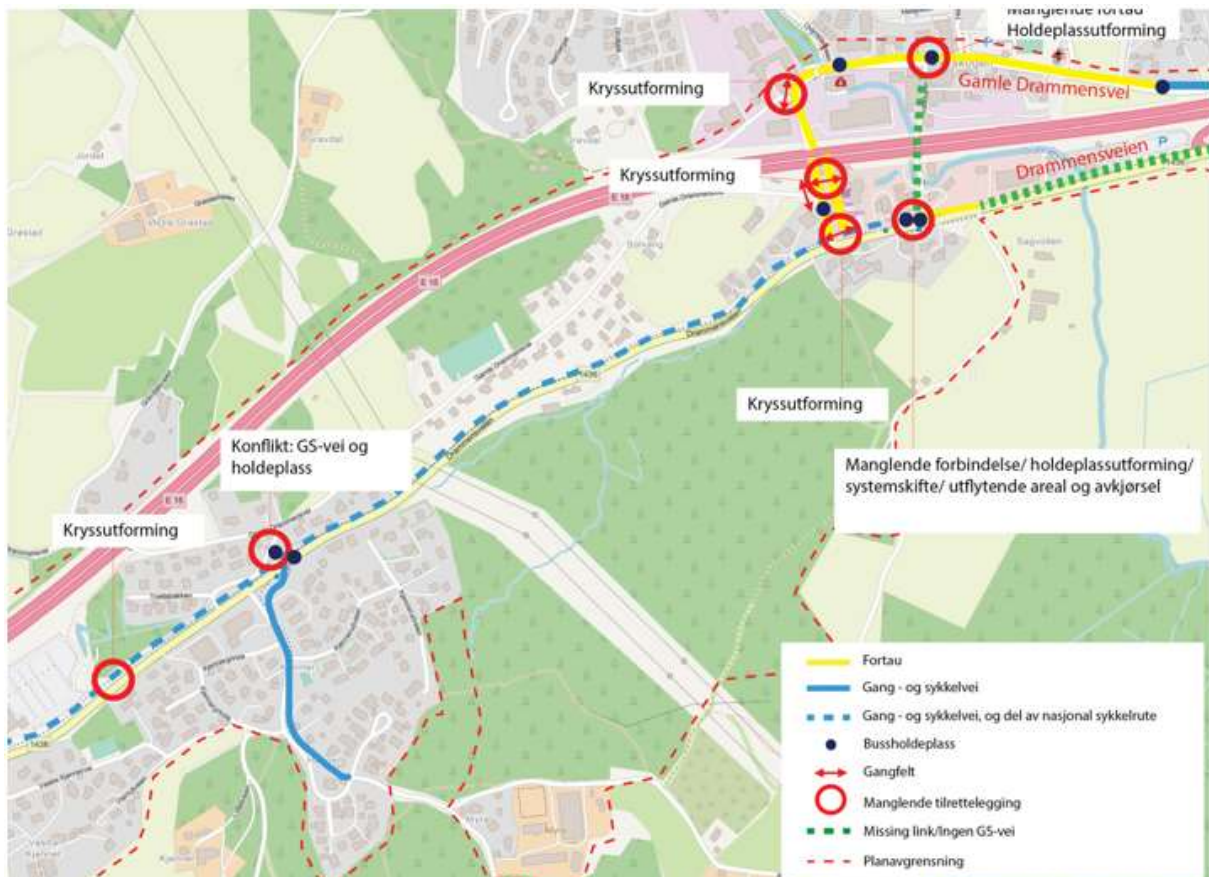
Plattformer ved bussholdeplassene på nordsiden av Drammensveien er ikke separert fra gang- og sykkelveien. Holdeplassene kommer derfor i konflikt med gang- sykkeltraseen på strekningen.

Kryssing av E18:

Vest for Tranbykrysset ligger det egen gang-/sykkelveibru over E18.

Gjellebekkveien med separat gang-/sykkelvei ligger i kulvert under E18.

Delområde 2:



Figuren viser dagens tilrettelegging for gående og syklende innenfor delområde 2. Figuren er hentet fra side 8 i trafikk – og mobilitetsanalysen.

Delområdet strekker seg fra østre parkeringsplass tilhørende Liertoppen og frem til Lierskogen sentrum i øst.

Delområde 2 har sammenhengende gang- sykkelvei på nordsiden av Drammensveien frem til Gamle Drammensvei. Fra Gamle Drammensvei og østover frem til Circle K i øst, er det etablert fortau på nordsiden av Drammensveien. Fra krysset Drammensvei / Gamle Drammensvei fortsetter gang- sykkelveien nordover frem til krysset Gamle Drammensvei / Gamle Drammensvei. Herfra går det fortau videre nordøst på nordsiden av Gamle Drammensvei frem til Lierskogen sentrum. Fra Heiaveien og østover er det etablert gang-sykkelvei på nordsiden av Gamle Drammensvei.

Videre langs Drammensveien øst for Circle K, er det ikke et tilrettelagt tilbud for gående og syklende.

I Lierskogen sentrum er det en strekning på ca. 35 meter som mangler fortau.

Innenfor delområde 2, er det registrert en rekke kryss som har behov for en strammere kryssutforming.

Bussholdeplassene innenfor delområde 2 har i likhet med holdeplassene innenfor delområde 1, manglende separering fra gang- sykkelvei. Bussholdeplassene har i tillegg behov for oppgradering.

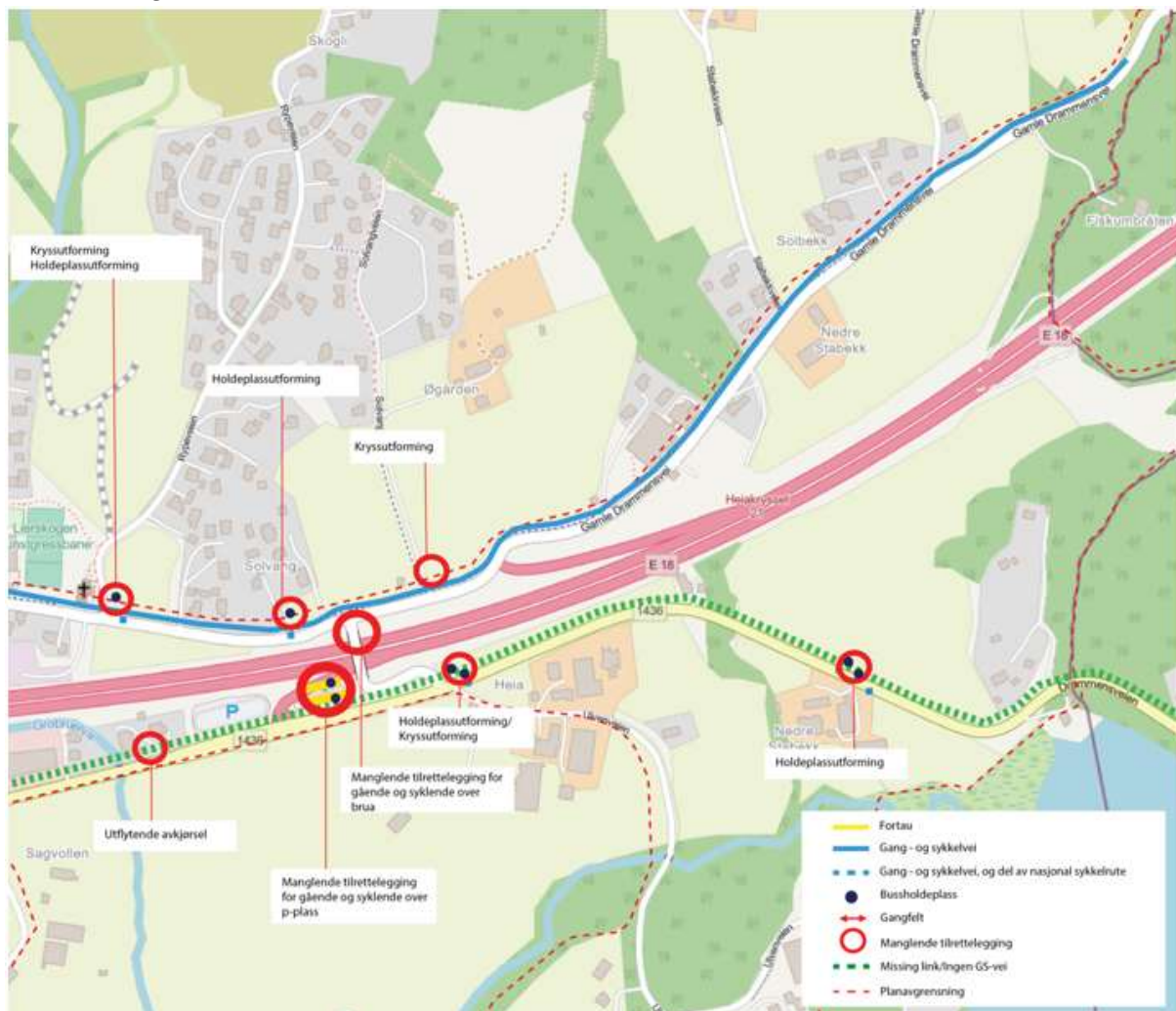
I området rundt Circle K er det fra punktet der fortauet slutter, en manglende lenke frem til fortauet som fungerer som bussholdeplass. Bussholdeplassen i vestgående retning ved Circle K, er uheldig plassert midt mellom inn/utkjøringene til bensinstasjonen. Dette gir et uoversiktlig og lite trafiksikkert trafikkbilde for myke trafikanter.

Kryssing av E18:

Noe øst for Liertoppen kjøpesenter ligger Gamle Drammensvei på bru over E18. Både Gamle Drammensvei på denne strekningen, og brua mangler egen tilrettelegging for gående og syklende. Veien er stengt for gjennomkjøring mellom krysset Tveitabakken x Gamle Drammensvei og Gamle Drammensvei 1 (Franzefoss pukkverk).

Lenger øst ligger Gamle Drammensvei med fortau under E18 der europaveien ligger på bru. Avstikkeren er i planen Lierskogen sentrum – reguleringsendring (plan id 504-908-04-03) regulert til gang-/sykkelvei. Avstikkeren ligger i kulvert under E18. Avstikkeren som forbinder Gamle Drammensvei og Drammensveien, er en viktig forbindelse for myke trafikanter som kommer fra områdene nord for E18 og skal sørover. Mange brukere av Avstikkeren bruker bussholdeplassen Avstikkeren som ligger langs Drammensveien.

Delområde 3:



Figuren viser dagens tilrettelegging for gående og syklende innenfor delområde 3. Figuren er hentet fra side 10 i trafikk – og mobilitetsanalysen.

Delområde 3 strekker seg fra Lierskogen sentrum i vest og frem til Asker grense i øst. Innenfor delområde 3 finnes det ingen tilrettelegging for gående og syklende på sørsiden av E18 langs Drammensveien. Gang- sykkelvei fra krysset Gamle Drammensvei /Drammensveien og frem til Asker grense, inngår i reguleringsplan 504-908-42 Detaljregulering for gang-sykkelvei Fv. 16 Lierskogen, vedtatt i 2017. Gang-sykkelveien mangler fremdeles finansiering.

På nordsiden av E18 er det etablert gang-sykkelvei langs Gamle Drammensvei frem til Gamle Drammensvei 155. Fra Gamle Drammensvei 155 og frem til Gamle Drammensvei 177, varierer tilretteleggingen mellom fortau og gang-sykkelvei. Fra Gamle Drammensvei 177 og østover og frem til Asker grense, er det ingen egen tilrettelegging for gående og syklende. Innenfor delområde 3, er det registrert en rekke kryss som har behov for en strammere kryssutforming. Dette gjelder i all hovedsak kommunale veier.

Heiatoppen veibru

Heiatoppen bru ofte kalt Regnbuebrua, ble tatt i bruk i 1970. Brua ble etablert i forbindelse med byggingen av E18 gjennom Lier, som foregikk på slutten av 1960- tallet og begynnelsen av 1970-tallet.



Bildet viser Heiatoppen bru sett kjørende fra vest mot øst.

Ulvenveien er kommunal vei, og Heiatoppen bru er en del av denne kommunale veien. Heiatoppen bru er av stor betydning for Statens vegvesen fordi den krysser over den viktige og svært trafikkerte E18. Statens vegvesen eier selve brukonstruksjonen og har pr. i dag driftsansvaret for brua.

E18 har årsdøgntrafikk (ÅDT) på om lag 50 000 kjøretøy. E18 ved Heiatoppen bru er med dette en av landets mest trafikkerte veier.

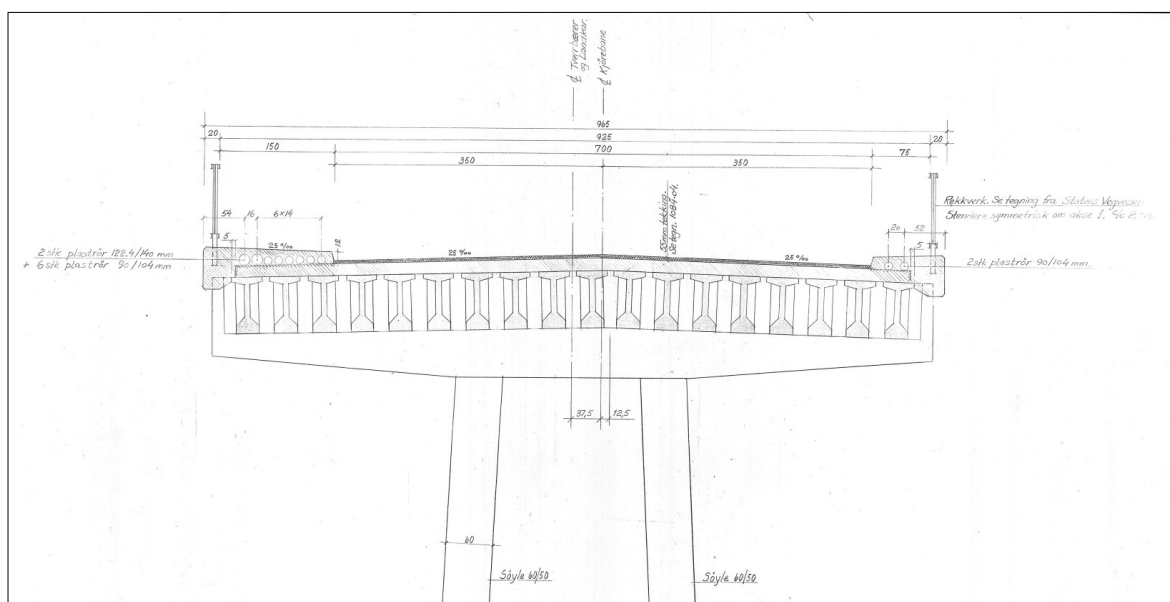
Det at Heiatoppen bru er overgangsbru over E18 legger sterke føringer og begrensninger på mulige tiltak på brua, både med hensyn til tekniske bruløsninger og anleggsgjennomføring.

Brua har et ensidig, smalt opphøyet betongbankett. Brua har ikke tilrettelegging for fotgjengere, og den oppleves som utrygg for myke trafikanter som bruker den. Vinterstid oppleves brua som særlig utrygg da snø lagres på den smale banketten.

Lier vei, vann og avløp KF har gjennomførte trafikktellinger på brua i perioden mandag 24. november kl. 09:00 til søndag 7. desember kl. 05:00. Trafikktellingen viser en ÅDT (årsdøgntrafikk) på 3850 biler.



Bildet viser betongbanketten på Heiatoppen bru. Bildet tatt fra sørsiden av brua mot nord.



Bildet viser tverrsnitt av Heiatoppen bru. Tegningen er datert 16.7.1968. Kilde: Statens vegvesen.

Lier kommune har engasjert konsulentfirmaet Norconsult til å utarbeide en utredning som omhandler hvilke muligheter som finnes for å gjøre kryssing av E18 på Heiatoppen trygt for myke trafikanter. Rapporten i sin helhet ligger som vedlegg 16.

Det er vurdert tre alternative løsninger for en forbedret kryssing av E18 på Heiatoppen. Grove kostnadsestimater (+/-40%) er utført for de tre alternativene. Ved kostnadsestimeringen er vedlikehold og rehabilitering av eksisterende Heiatoppen bru en kompliserende faktor. Det er derfor presentert to kostnadsestimater for hvert alternativ.

- Det ene estimatet inkluderer arbeider knyttet til nybygging av det aktuelle alternativet, samt vedlikehold og rehabilitering av den eksisterende Heiatoppen bru
- Det andre estimatet inkluderer kun nødvendige arbeider knyttet til nybygging av det aktuelle alternativet, uten vedlikehold og rehabiliteringsarbeider på den eksisterende

Heiatoppen bru. Kun nødvendige arbeider på den eksisterende brua i grensesnittet mot det som skal bygges nytt, er inkludert.

Alternativ 1 – Ny separat gang-/sykkelbru:

Alternativet innebærer at det bygges en egen separat bru for gående og syklende øst for dagens Heiatoppen bru.

Alternativ 1 med separat gang-/sykkelveibru er den anbefalte løsningen. Dette er den enkleste og billigste løsningen da man unngår kompliserende forhold rundt grensesnittet mot breddeutvidelsen (eksisterende bru) og man unngår blanding av nytt og gammelt i den endelige konstruksjonen.

Entreprisekost estimat inkludert vedlikehold/rehabilitering av Heiatoppen bru: 25 500 000,-

Entreprisekost estimat eksklusivt vedlikehold/rehabilitering av Heiatoppen bru: 12 200 000,-

Alternativ 2 – Breddeutvidelse av dagens bru:

Alternativet innebærer at eksisterende bru breddeutvides mot øst. Den påbygde delen utføres i prinsippet lik dagens veibru, dvs. som en betongbjelkebru med prefabrikerte betongbjelker.

Gang-/sykkelveifeltet skilles fysisk fra kjørebanen med et betongrekkverk.

Med breddeutvidelse vil tiltaket komme i direkte fysisk berøring med den eksisterende Heiatoppen bru, og det vil bli en integrert bruløsning med en blanding av gammelt og nytt.

Det må gjøres en del fysiske tiltak på eksisterende bru i forbindelse med utvidelsen. Samtidig er det naturlig at også andre arbeider knyttet til vedlikehold og rehabilitering gjøres på eksisterende bru i forbindelse med tiltaket.

Entreprisekost estimat inkludert vedlikehold/rehabilitering av Heiatoppen bru: 27 500 000,-

Entreprisekost estimat eksklusivt vedlikehold/rehabilitering av Heiatoppen bru: 18 500 000,-

Alternativ 3: Påhengt gitterrist på eksisterende bru:

Alternativet innebærer at det etableres en påhengt gitterrist langs eksisterende bru. Løsningen har mange praktiske og formelle utfordringer som gjøre konseptet lite aktuelt.

Entreprisekost estimat inkludert vedlikehold/rehabilitering av Heiatoppen bru: 16 300 000,-

Entreprisekost estimat eksklusivt vedlikehold/rehabilitering av Heiatoppen bru: 8 000 000,-

Entreprisekostnader inkluderer ikke kostnader for tilrettelegging med videreføring av gang-/sykkelvei fra bru og ned til Drammensveien på sørsiden av E18 og trygg kryssing av Gamle Drammensvei på nordsiden av E18.

Eventuelle støttemurer og andre elementer er heller ikke medtatt i entreprisekostnadene.

Utvalg for plan og miljø i Lier kommune vedtok 26.11.2025 en Prinsippavklaring

Regnbuebrua Lierskogen (sak PS 122/2025).

Vedtaket i utvalg for miljø og plan:

1. Oppgradering og utvikling av Avstikkeren gjennomføres så raskt det er praktisk mulig.
2. Finansieringen innarbeides i trafikk sikkerhetsplanen
3. Det tilrettelegges for en begrenset bruk av Regnbuebrua
Etablering av stengsel på Regnbuebrua for å hindre at snø faller ned på E18

Vinterdrift av bankett på Regnbuebrua i regi av LVVA. Brøyting gjøres fortrinnsvis om natten, det vil dermed kunne bli avvik fra kravet beskrevet i «Standard for drift og vedlikehold». - Åpne autovernet sør for Regnbuebrua, samt etablere gangsti/trapp ned mot bussholdeplassen.

Regnbuebrua og gangsti/trapp skiltes for å gjøre trafikanter oppmerksomme på at brua ikke har fullverdig sikring av myke trafikanter. -Etableringen forutsetter godkjenning fra Statens vegvesen som er grunneier i området.

4. Tiltaket sikres slik at brua kan benyttes fra vinter 2026/27
5. Finansieringen av Investeringen innarbeides i trafiksikkerhetsplanen
6. Driftskostnad vurderes i handlingsprogrammet for 2027-2030

Det innebærer at Avstikkeren lenger vest oppgraderer og gjøres trygg for myke trafikanter. Fra Avstikkeren har man tilgang til alle busser som stopper på Lierskogen.

En forenklet analyse viser at ca. 60% av de bosatte i nærområdet vil ha kortere forbindelse til buss i Drammensveien gjennom Avstikkeren enn over Heiatoppen bru. De resterende 40% har korteste forbindelse til buss via Heiatoppen bru. Dette viser at dersom man må prioritere tilrettelegging av kryssinger av E18, vil det være flere som har nytte av Avstikkeren enn av Heiatoppen bru. (Se side 8-9 i Trafikk- og mobilitetsanalysen vedlegg 11).

Lier VVA KF har igangsatt et prosjekt som ser på løsninger for å sikre trygg ferdsel for fotgjengere i Avstikkeren. I tillegg jobber foretaket med få komme i dialog med grunneiere i området for å få til en tryggere situasjon for gående og syklende.

6.9.3 Kollektivtilbud

Kollektivtilbudet på Lierskogen går i øst-vest retning og det er linje 71 som betjener området i størst grad. Linje 71 går langs Drammensveien og går ikke gjennom Lierskogen sentrum. For innbyggere nord for Lierskogen sentrum, er bussholdeplassen ved Avstikkeren den nærmeste.

Gjennom Lierskogen sentrum går linjene 72, 73 og 79. Linjene 72 og 79 er i all hovedsak skolebusser.

Linje 72 kjører mellom Lierskogen sentrum og St. Hallvard videregående skole. Ruten kjører i skoledagene.

Linje 73 kjører fra Lierskogen via Reistad og Lier stasjon til Drammen sentrum.

Linje 79 kjører mellom Lier/ St. Hallvard videregående skole og Lierskogen. Ruten kjøres i skoledagene.

Linje 169 kjører mellom Lierbyen og Oslo. Fra Heiatoppen kjører bussen på E18 frem til Oslo.

Kollektivtilbudet i Lierskogen sentrum går kun i østgående retning og det mangler således holdeplasser i vestgående retning mot Liertoppen og Tranby.

Innenfor planområdet finnes det totalt 13 bussholdeplasser. Disse ligger i all hovedsak langs Drammensveien og Gamle Drammensvei og knytter seg til viktige målpunkter som finnes i området.

I trafikk- og mobilitetsanalysen påpekes det at mange av bussholdeplassene innenfor planområdet, ikke er opparbeidet i tråd med dagens krav. Holdeplassene mangler en eller flere av følgende:

- separering fra tilliggende fortau eller gang-/sykkelvei

- universell tilrettelegging
- trygg plattform for av- og påstigende passasjerer
- tilstrekkelig vintervedlikehold

Avstikkeren holdeplass: Gang-/sykkelveien som kommer vestfra ender ved Drammensveien 263 (Circle K). Her mangler det en lenke og et trygt /tydelig krysningspunkt mellom bussholdeplassene langs Drammensveien. Bussholdeplassen i vestgående retning ved Circle K er uheldig plassert midt mellom inn/utkjøringene til bensinstasjonen. Buskerud fylkeskommune jobber med å gjøre forbedringer ved denne holdeplassen i både øst og vest retning. Begge holdeplasser flyttes noe mot øst og vil ligge rett ovenfor hverandre og med direkte tilknytning til Avstikkeren.

Fra bussholdeplassen ved Avstikkeren og østover ligger det ytterligere 3 bussholdeplasser langs Drammensveien, henholdsvis Heiatoppen og Stabæk. Disse holdeplassene mangler plattform og trafikksikker adkomst. I tillegg er disse holdeplassene preget av manglende vintervedlikehold.

169-bussen er en ekspressbuss/pendlerbuss som går mellom Lierbyen og E18. Mellom holdeplassen på Heiatoppen og Oslo kjører bussen på E18. Det er etablert pendlerparkering mellom E18 og Drammensveien med ca. 120 parkeringsplasser. For reisende med bussen som kommer gående over Heiatoppen bru, er det dårlig tilrettelagt adkomst da det ikke er fortau verken på brua eller langs Drammensveien.

6.9.4 Vegsystem

Innenfor planområdet ligger to viktige og dominerende veier herunder fylkesvei 1436 Drammensveien og Europavei 18. Disse veiene ligger parallelt i øst-vest-retning. E18 er en 4-felts motorvei.

I vest avgrenses planområdet av Tranbykrysset inkludert av- og påkjøringsramper.

Parallelt med E18 sør i planområdet, ligger fylkesvei 1436 Drammensveien.

Adkomst til planområdet fra vest skjer fra E18 via Tranbykrysset og Kirkelina. Fra øst skjer adkomsten via Drammensveien sør for E18, fra Gamle Drammensvei nord for E18 eller fra E18 fra øst via avkjøring på Heiatoppen.

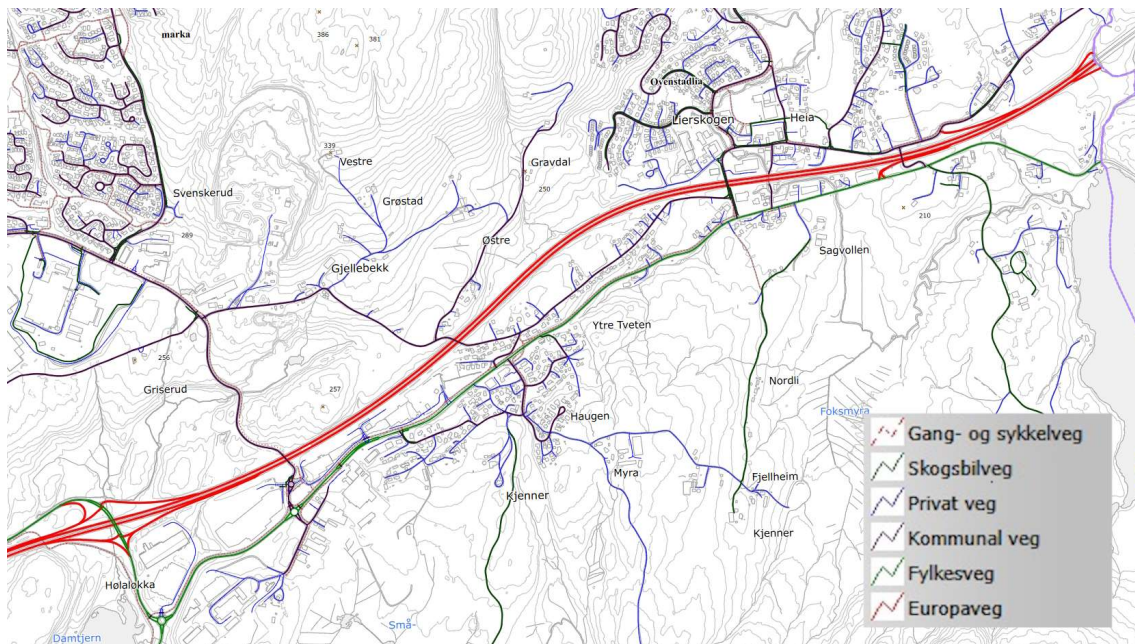
Nordre og søndre del av planområdet bindes sammen av:

Gamle Drammensvei som går under E18 der E18 ligger på bru

Gamle Drammensvei som ligger på bru øst for Tranbykrysset

Ulvenveien som ligger på Heiatoppen bru over E18

I tillegg inneholder planområdet en del mindre veier. Disse veien er enten kommunal eller private, og betjener boliger og næringsarealer mange forretningsarealer.



Kartet viser fordelingen av veityper i området, fra gang- og sykkelveier til europaveier. Fargekodene viser hvem som har ansvaret for de ulike veiene – enten det er private, kommunen, fylket eller staten. Kilde: Lier kommune kartinnsyn

6.9.5 Trafikkmengde

Kartet nedenfor viser trafikkmengder på de større veiene innenfor planområdet.

Trafikkmengder er hentet fra Norsk veidatabank (sorte tall), Lier kommune (tall markert med *), Norconsult (røde tall) og trafikkregistreringer utført av Rambøll (blå tall).

Oversikten viser at den største trafikkmengden er å finne vest på Drammensveien mellom rundkjøringen i krysset Gjellevbekkveien / Drammensveien og rundkjøringen i krysset Drammensveien / Kirkelina (fv. 282). Mot øst reduseres trafikken på Drammensveien til 6500.

Kilder er Norsk vegdatabank, kommunes egne trafikkteellinger, tellinger utført av Rambøll i forbindelse med kommunedelplanarbeidet samt tellinger utført av Norconsult i forbindelse med utarbeidelse av trafikkutredning i 2021.



Utklippet er hentet fra side 14 i Trafikk- og mobilitetsanalysen utarbeidet av Rambøll, og viser trafikkmengder på de større veiene innenfor planområdet.

6.9.6 Gjennomgangstrafikk på Drammensveien fra vest til øst

For å undersøke nærmere den eksisterende trafikkbelastningen i området, er gjennomgangstrafikken i øst-vest-retning, definert til trafikk som benytter Drammensveien gjennom planområdet for å kjøre ut på E18 i øst i stedet for å benytte Tranbykrysset. For å kartlegge gjennomgangstrafikken ble det gjennomført trafikkregistreringer i tre kryss på Drammensveien tirsdag 3. desember 2024 og onsdag 4. desember 2024 mellom kl. 07:00 og 22:00.

Registreringene ble gjort i følgende kryss:

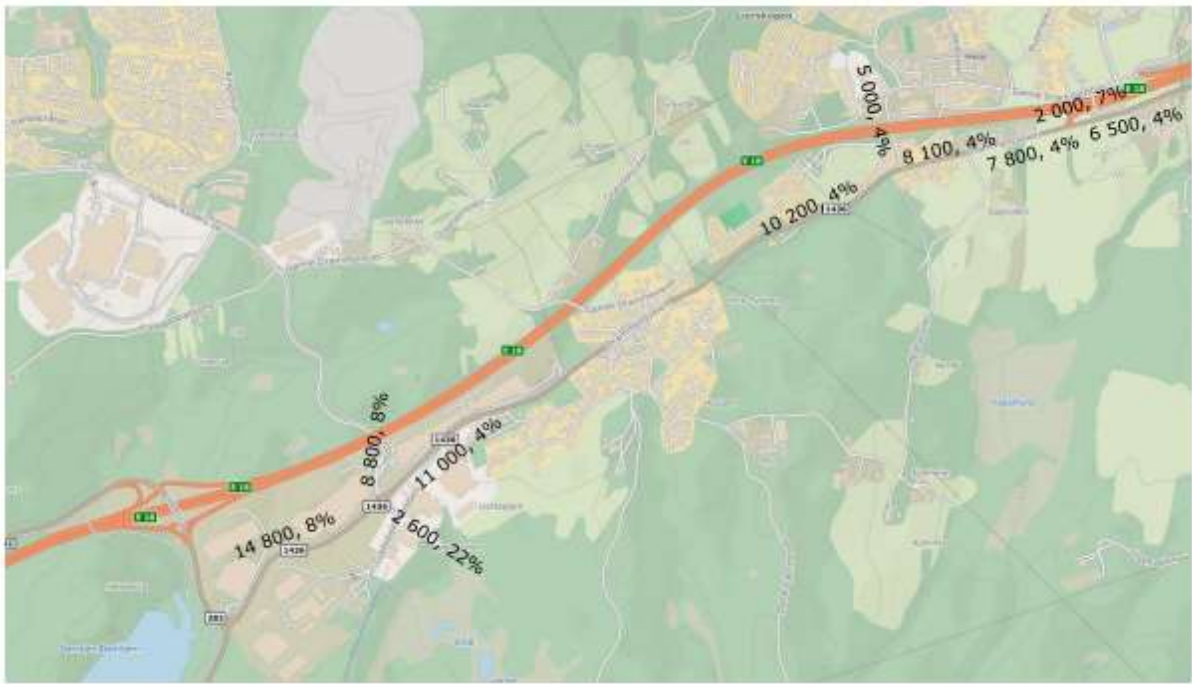
1. Rundkjøringen Drammensveien x Gjellebekkveien
2. Krysset Gamle Drammensvei x Drammensveien
3. Påkjøringsrampen til E18 fra Drammensveien

Figuren nedenfor viser posisjonering for trafikkregistreringer:



Kartet viser posisjonering for trafikkregistreringer i kryss på Drammensveien. Hentet fra side 15 i Trafikk- og mobilitetsanalysen.

Figuren nedenfor viser den gjennomsnittlige trafikkmengden pr. dag i registreringsperioden. Andel tungtrafikk er vist i prosent.



Kartet viser trafikkmengder pr. dag fra trafikkregistreringen som ble utført 3. og 4. desember 2024. Andel tunge kjøretøy er oppgitt i prosent.

Data fra trafikkregistreringen viser at det er høyest trafikkmengde og mest tungtrafikk i den vestlige delen av planområdet. Registreringen viser at 80% av tunge kjøretøy som kommer fra Gjellebekkveien (nord for rundkjøringen), og 70% av tunge kjøretøy som kommer fra Gjellebekkstubben (sør for rundkjøringen) kjører vestover mot Tranbykrysset. Dette indikerer at tungtransporten fra området i hovedsak benytter E18 via Tranbykrysset. Tungandelen som er på 4% øst i planområdet bekrefter også dette. Likevel er tungandelen på påkjøringsrampen til E18 registrert til 7% (se figuren over). Dette tilsvarer 40-60 tunge kjøretøy per dag (2-3 % av den totale trafikken), som trolig kjører gjennom planområdet og ut på påkjøringsrampen til E18 i øst. De resterende tunge kjøretøyene har stopp i Lierskogen eller fortsetter mot Asker via Drammensveien.

I krysset Drammensveien x Gamle Drammensvei reduseres trafikkmengden fra 10 200 til 8 100 kjøretøy pr. dag. Denne reduksjonen skyldes sannsynligvis trafikk til/fra boligområdet på Lierskogen nord for E18 samt Kiwi-butikken som ligger i krysset.

For påkjøringsrampen til E18 fra Drammensveien viser trafikkregistreringen at den brukes av omtrent 2000 kjøretøy pr. dag. Av disse kjøretøyene kommer ca. 1650 fra vest.

Trafikkregistreringen viser videre at ca. 900 kjøretøy kjører østover på Drammensveien fra Gamle Drammensvei. Det antas at 10% av disse turene er til lokale mål som bensinstasjonen, bilforretningene og utfartsparkeringen.

De resterende 810 kjøretøyene antas å følge retningsfordelingen fra trafikkregistreringene (41% til E18 og 59% øst på Drammensveien). Dette gir at ca. 330 kjøretøy som kommer fra Gamle Drammensvei tar av mot E18. Dette innebærer at de resterende 1 320 kjøretøyene (1 650 – 330) enten kjører gjennom planområdet eller kommer fra Kjennerområdet, som ligger ca. midt i planområdet, benytter påkjøringsrampen mot E18 ved Heiakrysset.

Basert på skjønnsmessige vurderinger antas det at 300 kjøretøy fra Kjennerområdet kjører østover mot E18. Dette tilsier at den reelle gjennomgangstrafikken fra vest til øst som benytter påkjøringsrampen i øst er på ca. 1 000 kjøretøy i døgnet. Dette innebærer at ca. halvparten av trafikken på rampa er gjennomgangstrafikk gjennom planområdet. Til tross for

at dette er vesentlig andel av trafikken på selve rampa utgjør denne gjennomgangstrafikken kun en mindre del (10 – 15%) av trafikken på Drammensveien.

6.9.7 Kapasitet på veinettet og i kryss

Det er gjennomført kapasitetsberegninger i tre kryss i planområdet for å vurdere kapasiteten i veinettet. Det er gjennomført kapasitetsberegninger for følgende kryss:

1. Rundkjøringen Drammensveien x Gjellebekkveien
2. Krysset Gamle Drammensvei x Drammensveien
3. Påkjøringsrampen til E18 fra Drammensveien

Kapasitetsberegningene er gjennomført i programvaren SIDRA intersection. Resultatene fra SIDRA er:

Belastningsgrad som er volum og kapasitet. Ved belastningsgrad 0-0,8 er det god - tilfredsstillende avvikling.

Maks kø – 95 persentilen av kølengdene som oppstår. Med andre ord kølengden vil være kortere enn dette i 95% av tilfellene.

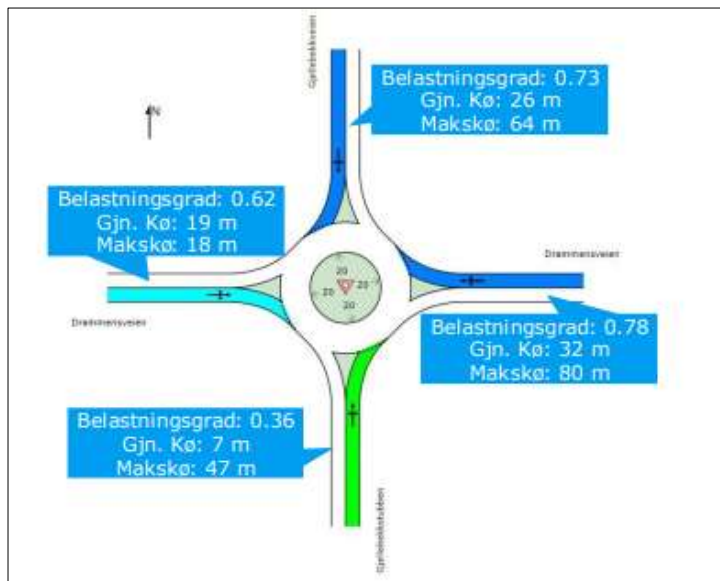
Tallgrunnlaget for kapasitetsvurderingene kommer fra trafikkregistreringer gjennomført tirsdag 3. desember og onsdag 4. desember 2024 mellom kl. 07:00 og 22:00. Makstimen er identifisert til timen mellom kl. 15:00 til kl. 16:00.

Farge	Belastningsgrad (x)	Avvikling
	$< 0,6$	Svært god trafikkflyt
	$0,6 < x \leq 0,7$	God trafikkflyt
	$0,7 < x \leq 0,8$	Tilfredsstillende
	$0,8 < x \leq 0,9$	Høy trafikkbelastning
	$0,9 < x \leq 1,0$	Svært høy trafikkbelastning, nært sammenbrudd
	> 1	Totalt sammenbrudd

Tegnforklaringen viser belastningsgrad fra SIDRA.

Rundkjøringen Drammensveien x Gjellebekkveien

Beregningen viser at pr. i dag er kapasiteten i rundkjøringen tilfredsstillende. Høyest belastningsgrad er det i den nordlige og østlige armen.



Figuren viser belastningsgraden, gjennomsnittlig kø og makskø i rundkjøringen Drammensveien x Gjellebekkveien. Beregninger er gjort i SIDRA.

Krysset Drammensveien x Gamle Drammensvei

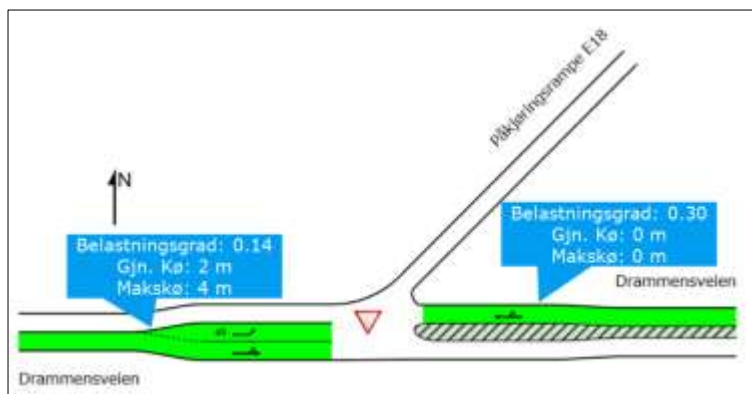
Beregningen viser at pr. i dag er kapasiteten svært god i makstimen, og at det er liten fare for at det forplanter seg kø fra dette krysset og ut på det øvrige veinettet. Resultatene indikerer at det er god kapasitet på både Drammensveien og på Gamle Drammensvei.



Figuren viser belastningsgraden i krysset Drammensveien x Gamle Drammensvei. Beregninger er gjort i SIDRA.

Påkjøringsrampen til E18 fra Drammensveien

Beregningen viser at pr. i dag er kapasiteten svært god i makstimen. Dette vises ved lav belastningsgrad, kort gjennomsnittlig kø og kort makskø.



Figuren viser belastningsgraden ved påkjøringsrampen til E18 fra Drammensveien. Beregninger er gjort i SIDRA.

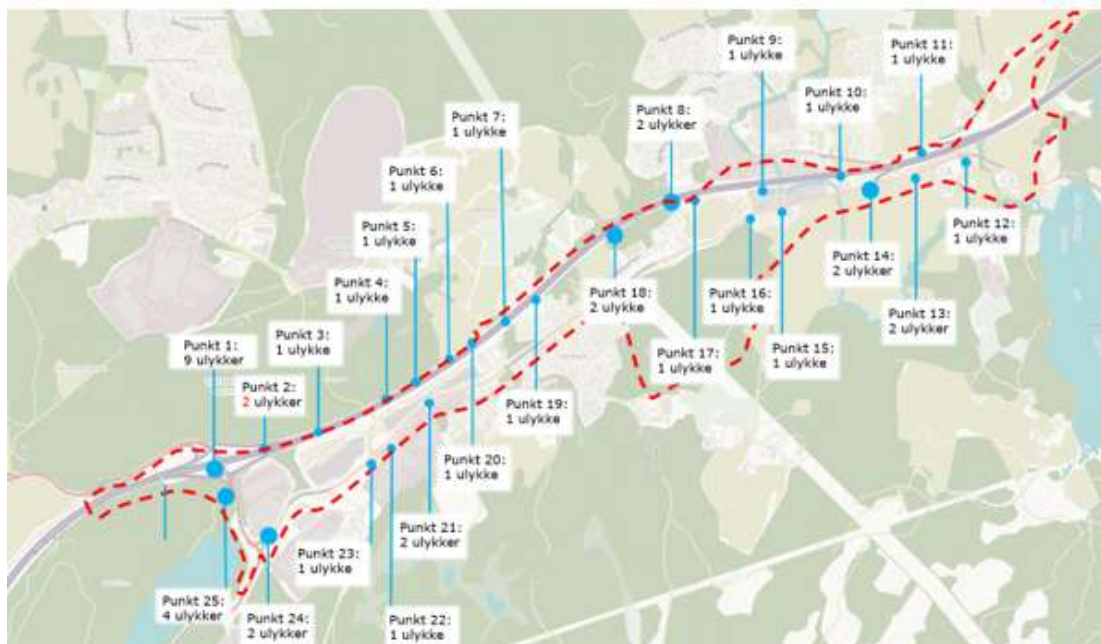
Oppsummering av kapasitet for dagens situasjon

Det er gjennomført kapasitetsberegninger i tre kryss innenfor planområdet. Beregningen viser at det pr. i dag er god trafikkavvikling i alle de tre kryssene. I rundkjøringen på Gjellebekk nærmer belastningsgraden på armene i nord og øst seg høy trafikkbelastning i makstimen. Kapasitetsberegningene i disse kryssene tyder på at trafikkavviklingen i planområdet generelt er god.

6.9.8 Ulykkessituasjon

Ulykkesregisteret til Nasjonal vegdatabank (NVDB) viser at planområdet ligger i et område med 40 registrerte ulykker de siste 10 årene (2014-2024).

I 4 av de 40 ulykkene er myke trafikanter involvert. Myke trafikanter har vært involvert i ulykker i punktene 7, 21 og 22 som er markert med gult på figuren nedenfor.



Figuren viser kartoversikt over politiregistrerte trafikkulykker innenfor planområdet. Figuren er hentet fra s. 21 i Trafikk- og mobilitetsanalyse.

- Punkt 7: Registrert ulykke i 2022 på E18 mellom lastebil og fotgjenger på E18. Fotgjenger har oppholdt seg i veien eller langs veien.

- Punkt 21: Registrert ulykke i 2021 mellom sykkel og personbil ved avsvinging til venstre fra Drammensveien og inn til Liertoppen parkeringsområde. Hendelsesforløpet er uklart, men det vises til i NVDB at ulykken skjedde ved et gangfelt i kryss.
- Punkt 22: Ulykke registrert i 2019 mellom personbil og fotgjenger. Hendelsesforløpet er uklart, men det kommer frem av NVDB at ulykken skjedde ved en rundkjøring og at fotgjenger ble påkjørt på fortau i Drammensveien.

Det er registrert totalt 15 ulykker på E18, 13 ulykker på Kirkelina, 11 ulykker på Drammensveien og 1 ulykke på Gamle Drammensvei. Fullstendig oversikt over alle 40 ulykker finnes i tabell 4 på side 22 i rapporten Trafikk- og mobilitetsanalyse utarbeidet av Rambøll (vedlegg 11).

6.9.9 Ulykker i Tranbykrysset

Tranbykrysset er det mest ulykkesbelastete krysset innenfor planområdet med 9 politiregistrerte trafikkulykker de siste 10 årene. Seks av ni ulykker som er registrert i Tranbykrysset de siste 10 årene er ulykker i forbindelse med venstresvingende fra Kirkelina som bryter vikeplikten i det de skal ut på påkjøringsrampen til E18 i vestgående retning. Krysset mangler et dedikert venstresvingefelt, og dermed også et tydelig definert område der bilister kan vente trygt før de foretar en venstresving i en luke i motgående trafikk. Den nåværende utformingen av krysset er uoversiktlige og lite strukturert. Bilister som skal svinge til venstre blir stående midt i krysset. Dette kan muligens skape frustrasjon for bilister som skal videre rett frem på Kirkelina. I tillegg legger kryssutformingen til rette for at bilister kan opprettholde høy hastighet ved avsving noe som reduserer evnen til å stoppe. Disse faktorene kan være med å bidra til økt risiko for trafikkulykker, og kan være noen forklarende årsaker til mange av ulykkene som har skjedd i området.



Bildet viser dagens Tranbykryss nord for E18. Blå pil markerer bevegelsen som forårsaker flest ulykker. Bildet er hentet fra rapporten Kapasitetsvurdering Tranbykrysset, utarbeidet av Rambøll.

Ved avkjøringsrampen fra E18 sør for E18 som leder mot Damtjern, er det satt opp både vikepliktskilt- og linje på rampen. I tillegg viser det at rampens vinkel er slik at biler på

Kirkelina kan havne i blindsonen til avkjørende biler. Dette kan medføre påkjørsler eller bråbrems som igjen kan resultere i påkjøringer bakfra og potensielt skape kø eller farlige situasjoner langs rampen.



Bildet viser avkjøringsrampen for E18 med næringsområdet på Hølaløkka i bakgrunnen. Bildet er hentet fra rapporten Kapasitetsvurdering Tranbykrysset, utarbeidet av Rambøll.

6.9.10 Kryss og avkjørsler innenfor planområdet:

Innenfor planområdet er det i trafikk- og mobilitetsanalysen, påpekt en rekke kryss som har behov for en strammere kryssutforming. Dette vil kunne bedre trafikksikkerheten flere steder.

Dette gjelder særlig kryssene:

Utkjøring fra østre parkeringsplass ved Liertoppen: Den utflytende strukturen medfører at kryssingen for myke trafikanter blir lang.

Drammensveien x Gamle Drammensvei: Utrygg kryssing for myke trafikanter da det mangler plass dvs. én billengde (5 meter) inn i kryssområdet slik at en innsvingede bil kan stoppe mellom primærvegen og gang- og sykkelveg.

Drammensveien 263 (Circle K): Avkjørselen er utflytende noe som gjør situasjonen utrygg for myke trafikanter samt at det gir utfordringer i forbindelse med av- og påstigning ved Avstikkeren bussholdeplass i vestgående retning.

Gamle Drammensvei x Gamle Drammensvei: Krysset er svært utflytende. Resultatet er gangfelt over 8 meter noe som er et altfor langt krysningspunkt.

Gangfelt over Gamle Drammensveien må ligge vinkelrett på veien, ikke skrått slik det er i dag. I dag hindres dette som følge av at Kiwi har 2 avkjørsler FRA Gamle Drammensvei og inn til sin parkeringsplass og butikk.

Gamle Drammensvei x Lierskogen Næringssenter («Råstoff»): Kryssområde er utflytende. Resultatet er lang kryssingslengde for myke trafikanter.

Gamle Drammensvei x Ovenstadveien: Gang- og sykkelvegen skal trekkes 5 m tilbake i kryssområdet slik at en innsvingede bil kan stoppe mellom primærvegen og gang- og sykkelveg.

Drammensveien x Ulvenveien (Heiakrysset): Krysset er utflytende og i likhet med brua mangler det tilrettelegging for myke trafikanter.

6.9.11 Holdeplass for regionale buss / ekspressbuss:

Kommunedirektøren har blitt bedt om å vurdere mulighet for et stopp for ekspressbusser som går på E18 gjennom Lier på strekningen Oslo – Kristiansand/Skien.

Pr. i dag er det få egnede områder langs E18 i Lier der det ligger godt til rette for å etablere en holdeplass der regionale busser kan stoppe. Kjellstad er et mulig alternativ, men det ligger utenfor kommunedelplanens område.

Innenfor kommunedelplanens planområde er det pr. i dag kun området rundt Tranbykrysset som kan være aktuelt. Dette skyldes at Tranbykrysset er det eneste stedet der man kommer seg både av og på E18 i begge retninger.

Tranbykrysset er i dag fredet som objekt nr. 74 i Statens vegvesens landsvernplan «Vegvalg – Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner». Krysset ble forskriftsfredet 28. oktober 2022 i medhold av Kulturminneloven av 1978.

På bakgrunn av dagens fredning anses det ikke for tilrådelig å jobbe for en løsning for busstopp innenfor verneområdet.

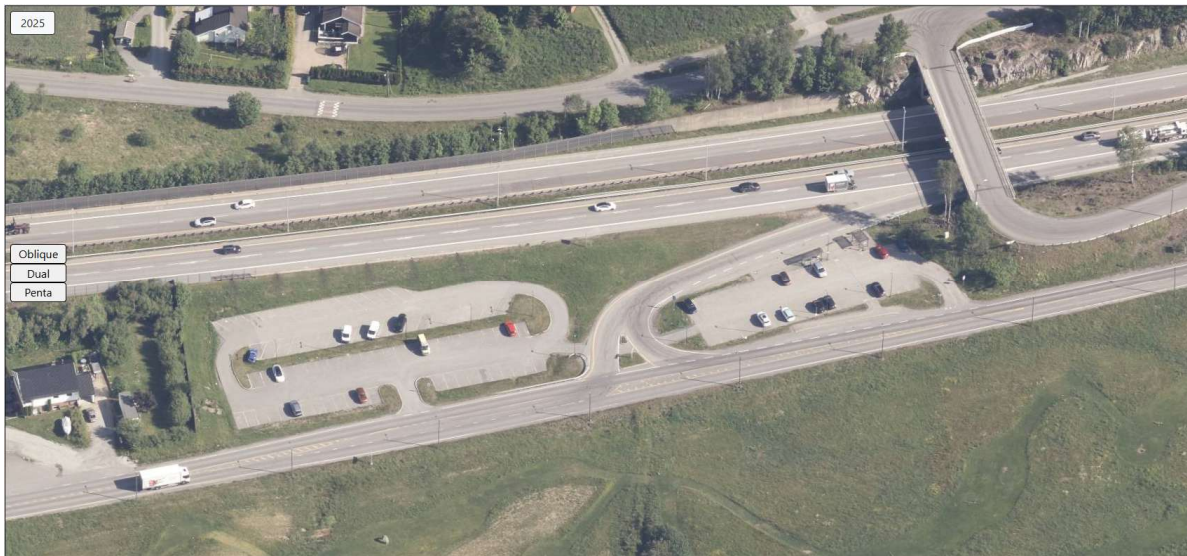
Videre prosess: Når høringsutkast til kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset – Asker grense sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, vil det søkes om dispensasjon fra fredningen. Dette vil gå som en egen søknad til kulturminnemyndigheten som i dette tilfellet er Buskerud fylkeskommune.

Det vil stilles krav om at det skal utarbeides detaljreguleringsplan for ny løsning for Tranbykrysset i etterkant av en avklaring med kulturminnemyndigheten. Det vil i forbindelse med reguleringsplanarbeidet, være det naturlige tidspunktet å vurdere en etablering av bussholdeplass for regionbusser.

6.9.12 Alternativ plassering av påkjøringsrampe til E18 på Heiatoppen

I forbindelse med opprettelsen av bussrute 169 mellom Lierbyen og Oslo, ble det etablert en pendlerparkering øst for dagens påkjøringsrampe til E18 på heiatoppen. Med bakgrunn i et behov for flere parkeringsplasser, ble det etablert ytterligere en pendlerparkeringsplass vest for påkjøringsrampen.

Resultatet av dette grepet, ble at bussreisende som parkerer på parkeringsplassen i vest, må krysse påkjøringsrampen til E18 for å komme frem til bussholdeplassen. Gangforbindelsen over rampen er ikke tydelig markert i veibanen eller med skilt. Dette forholdet kombinert med at rampen er et akselerasjonsfelt for kjørende, gjør situasjonen utrygg for fotgjengere som krysser rampen. For kjørende fungerer dagens adkomst til E18 bra.



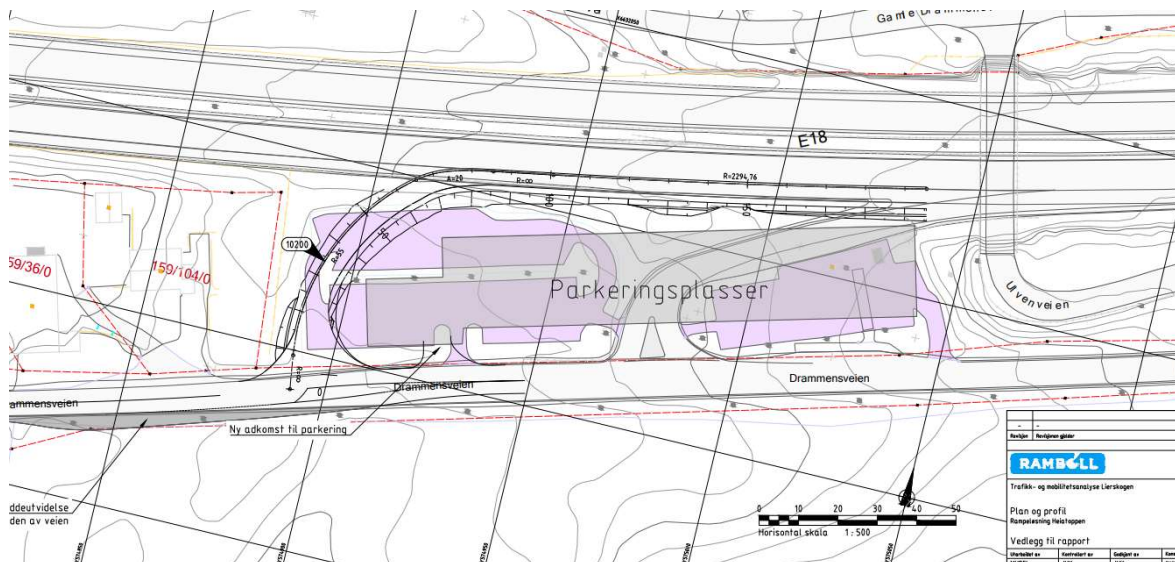
Bildet viser de to eksisterende pendlerparkeringsplassene som omkranser påkjøringsrampen til E18 på Heiatoppen.



Bildet viser dagens fordeling av parkeringsplasser samt plassering av bussholdeplasser.

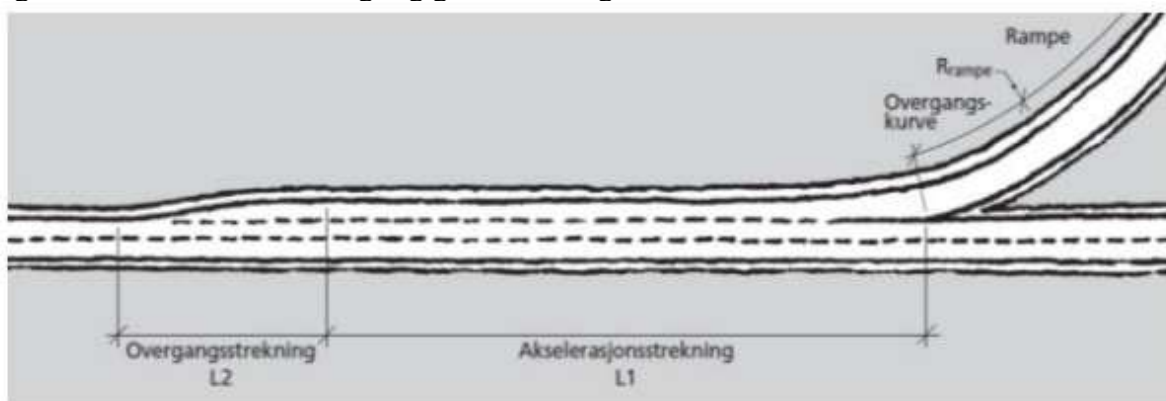
Mulig ny løsning for påkjøringsrampe til E18

Lier kommune har ønsket å se på mulighet for forbedring av denne situasjonen gjennom å vurdere muligheten for å flytte påkjøringsrampen mot vest. Ved å flytte påkjøringsrampen lenger vest vil det to parkeringsplassene kunne samles til én sammenhengende parkeringsplass der det ikke vil være behov for kryssing. Mulig løsning for flyttet påkjøringsrampe vises på tegningen nedenfor. Se også vedlegg 12.



Planen viser en mulig løsning for flytting av påkjøringsrampen til E18, lenger mot vest. Dette gir mulighet for å samle de to eksisterende parkeringsplassene til én sammenhengende parkeringsplass.

Den foreslåtte påkjøringsrampen har et akselerasjonsfelt (L1) som er 320 meter langt og en overgangsstrekning (L2) på 60 meter. I tillegg vil rampen ha en stigning på 1% mot øst og en kurveradius på 55 meter. Med dette vil den skisserte løsningen tilfredsstille kravene i Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming.



Bildet viser løsning for påkjøringsrampe slik det fremgår i Statens vegvesens vegnormal N100 Veg- og gateutforming. Kilde: Statens vegvesen «Vegnormal N100 Veg- og gateutforming»

Den skisserte løsningen for flyttet påkjøringsrampe, vil ikke påvirke trafikkflyten på Drammensveien verken i dagens eller i fremtidig situasjon. Kapasitetsberegninger viser at den eksisterende påkjøringsrampen fungerer godt og vil fortsette å gjøre det i fremtiden. Ved en eventuell etablering av den nye påkjøringsrampen vil ikke kapasiteten påvirkes.

Ved å samle de to parkeringsplassene vil antall oppstillingsplasser bli noe redusert. I dag er det plass til ca. 120 biler. Antallet kan bli redusert med ca. 10 plasser.

6.9.13 Anbefalte tiltak innenfor planområdet

Basert på en analyse av planområdet foreslås det følgende tiltak basert på steder med utfordringer og steder med forbedringspotensial:



Kartet viser en oppsummerende oversikt over steder med forbedringspotensialer innenfor planområdet. Grønn stiplet linje viser den manglende tilretteleggingen herunder gang-/sykkelveien, mellom Lier kommune og Asker kommune.

Punkt	Utfordring	Forslag til tiltak	Krav/anbefaling
Generelt	- Manglende rekkverk/trafikkdeeler mellom gang- og sykkelvei og kjørevei der fartsgrensen er 50 km/t - Manglende UU-tilrettelegging ved gangfelt og bussholdeplasser.	- Der det ikke er mulig med etablering av rekkverk/trafikkdeeler kan det vurderes med nedsetting av fartsgrense til 40 km/t i kombinasjon med andre fysiske fartsdempende tiltak (må avveies opp mot hensyn til trafikkflyt/fremkommelighet ift. ÅDT). - Ledelinjer, taktile heller og kasselstein ved henholdsvis gangfelt og bussholdeplass for å sikre universelt utformede kryssingspunkter og holdeplasser.	N100: SKAL-Krav 4.2.1.1—6
1	Se notatet «Tranbykrysset kapasitet» (vedlegg 13)	Se notatet «Tranbykrysset kapasitet» (vedlegg 13)	

Punkt	Utfordring	Forslag til tiltak	Krav/anbefaling
2	Busslomme langs gang- og sykkelvei gir konflikt mellom av- og påstigende passasjerer og syklende. Utformingen kan være akseptabel dersom det er liten sykkeltrafikk. Løsningen anbefales ikke der strekningen inngår i hovednett for sykkel, eller på strekninger med potensiale for økt sykkeltrafikk.	Alt 1: Gang- og sykkelvei i bakkant av plattform til holdeplass. Alt 2: Sette ned fartsgrensen til 40 km/t, samt etablering av kantstopp, med gang- og sykkelvei i bakkant.	N100: KAN-Krav 2.1.3—2 N300 – kapittel 11
3	Busslomme langs gang- og sykkelvei gir konflikt mellom av- og påstigende passasjerer og syklende. Utformingen kan være akseptabel dersom det er liten sykkeltrafikk. Løsningen anbefales ikke der strekningen inngår i hovednett for sykkel, eller på strekninger med potensiale for økt sykkeltrafikk.	Sette ned fartsgrensen til 50/40 km/t, samt etablering av kantstopp, med gang- og sykkelvei i bakkant.	V129 – s.68 N100: KAN-Krav 2.1.3—2
4	Gamle Drammensvei x Gamle Drammensvei: Gangfelt over 8 meter, altfor langt kryssingspunkt og utflytende kryss. Gangfelt over Gamle Drammensveien må ligge vinkelrett på veien, ikke skrått slik det er i dag. Gamle Drammensvei x Lierskogen	Kryssoppstramming for å redusere kryssingslengden, samt rette og vinkle på gangfelt over Gamle Drammensvei. Kryssoppstramming – det vil si gi krysset en stram utforming med krappe kantsteinsradier og smale kjørefelt, da blir kryssingsavstanden for gående også kort og farten på motoriserte kjøretøy lav. Viktig å kjøre	N100: SKAL-Krav 2.8—1 V127 – s.15 og 23 V129 – s.70 N100: SKAL-Krav 2.8—1 V127 – s.15 og 23

Punkt	Utfordring	Forslag til tiltak	Krav/anbefaling
	Næringssenter: Utflytende kryssområde og lang kryssingslengde. Gamle Drammensvei x Ovenstadveien: Gang- og sykkelvegen skal trekkes 5 m tilbake i kryssområdet slik at en innsvingede bil kan stoppe mellom primærvegen og gang- og sykkelveg.	spøringsanalyse dersom krysset skal dimensjoneres for tyngre kjøretøy. Trekke gang- og sykkelveien inn i kryssområdet slik at det er plass til en bil mellom Gamle Drammensvei og gangfelt i Ovenstadveien.	V129 – s.70 N100: SKAL-Krav 4.2.1.1—7
5	Bussholdeplass kun i vestgående retning (mot Liertoppen senter). Manglende universell utforming ved eksisterende holdeplass.	Legge til rette for universell utforming med ledelinjer, taktile heller og kasselstein langs kantstopp.	V129 – s.95
6	Manglende fortau forbi restauranten «La trattoria», samt kantstopp ikke universelt utformet iht. håndbok.	Koble fortau sammen, samt oppgradere bussholdeplass iht. dagens standard.	V129 – s.95
7	Dagens holdeplasser i vestgående retning er ikke utformet iht. dagens standard. Gamle Drammensvei x Rypeveien: Utflytende kryss Gamle Drammensvei x Heiatoppen bru: Siktutfordringer og manglende tilrettelegging for gående/syklende.	Oppgradere bussholdeplass iht. dagens standard. Kryssoppstramming, samt riktig skilting og vegoppmerking. Vegetasjonsfjerning. Det er gjennomført et eget arbeid som har sett på tilrettelegging for gående og syklende over Heiatoppen bru. Trekke gang- og sykkelveien inn i kryssområdet slik at det er plass til	V129 – s.95 N100: SKAL-Krav 2.8—1 N300: SKAL-Krav 3.4.1—10

Punkt	Utfordring	Forslag til tiltak	Krav/anbefaling
	Gamle Drammensvei x Solvangveien: Gang- og sykkelvegen skal trekkes 5 m tilbake i kryssområdet slik at en innsvingede bil kan stoppe mellom primærvegen og gang- og sykkelveg. Gamle Drammensvei x Avkjøringsrampe fra E18: Dårlig sikt mot kjøretøy fra øst.	en bil mellom Gamle Drammensvei og gang- og sykkelveien i Solvangveien. Vegetasjonsfjerning for å forbedre sikten + justere geometrien slik at krysset flyttes lengre vestover. Dette vil gi bilister litt bedre oversikt ved utkjøring ut på Gamle Drammensvei.	N100: SKAL-Krav 4.2.1.1—7 V129 – s.95
8	Holdeplasser i vestgående/østgående retning er ikke utformet iht. dagens standard.	Oppgradere bussholdeplass iht. dagens standard.	V129 – s.95
9	Drammensveien x Ulvenveien: Utflytende kryss og uoversiktlig trafikkbilde. Bussholdeplassen i østgående retning, ligger i tilknytning til krysset, uten passasjerrepos og er ikke utformet iht. dagens standard. Den er heller ikke universelt utformet. Fartsgrense 60 km/t og ingen tilrettelegging for gående/syklende.	Kryssoppstramming,,siktforbedring og økt tilrettelegging for myke trafikanter til/fra holdeplassene. Flytte bussholdeplassen, helst til etter krysset, og oppgradere iht. dagens standard. Det bør vurderes å legge fortau fra innfartsparkeringen til østgående holdeplass. Vurdere å reduseres fartsgrensen dersom det skal tilrettelegges for gående/syklende.	N100: SKAL-Krav 2.8—1 N100: SKAL- Krav 4.3.1—2 V127 – s.27 N300 – kapittel 11
10	Se kapittel Feil! Fant ikke referansekilden.. Påkjøringsrampe til E18 og pendlerparkering.	Se kapittel Feil! Fant ikke referansekilden.. Gangforbindelse over/rundt parkeringsplass. Økt belysning.	

Punkt	Utfordring	Forslag til tiltak	Krav/anbefaling
11	Gang- og sykkelvei/fortau ender brått ved Circle K. Utflytende arealer/avkjørsler (inn/utkjøring) til bensinstasjonen. Vestgående holdeplass (kjøreretning mot Liertoppen senter) ligger inneklemt mellom avkjøring til Drammensveien 269 og innkjøring til bensinstasjonen. Holdeplassen er ikke utformet iht. dagens standard. Østgående holdeplass er ikke utformet iht. dagens standard.	Stramme opp og sanere avkjørsel til bensinstasjonen. Gjennomgående fortau langs bensinstasjonen (utenom avkjørselen). Legge til rette for kryssing mellom holdeplassene, som ligger på hver sin side av Drammensveien. Omgjøre holdeplass til kantstopp, samt oppgradere iht. dagens standard. Ev. flytte og oppgradere bussholdeplass iht. dagens standard.	V127 – s.27 N100: SKAL-Krav 4.3.1—2 V129 – s.95
12	Gamle Drammensvei x Drammensveien: Gang- og sykkelvegen skal trekkes 5 m tilbake i kryssområdet slik at en innsvingende bil kan stoppe mellom primærvegen og gang- og sykkelveg.	Trekke gang- og sykkelveien inn i kryssområdet slik at det er plass til en bil mellom Drammensveien og gangfelt.	N100: SKAL-Krav 4.2.1.1—7
13	Utflytende kryssområde, samt manglende universell utforming - inn/utkjøring til Liertoppen senter og fv.1436. Medfører høy fart for trafikk inn/ut av avkjørselen, samt gangfelt over 8 meter.	Kryssoppstramming + UU-tilrettelegging: Et tydeligere definert skille mellom arealer for gående og kjørende bedre ved hjelp av kantstein.	N100: SKAL-Krav 2.8—1 V127 – s.15 og 23 V129 – s.70

Punkt	Utfordring	Forslag til tiltak	Krav/anbefaling
14	Busslomme langs gang- og sykkelvei gir konflikt mellom av- og påstigende passasjerer og syklende. Utformingen kan være akseptabel dersom det er liten sykkeltrafikk. Løsningen anbefales ikke der strekningen inngår i hovednett for sykkel, eller på strekninger med potensiale for økt sykkeltrafikk.	Alt 1: Gang- og sykkelvei i bakkant av plattform til holdeplass. Alt 2: Sette ned fartsgrensen til 40 km/t, samt etablering av kantstopp, med gang- og sykkelvei i bakkant.	N100: KAN-Krav 2.1.3—2 N300 – kapittel 11

Tabellen er hentet fra trafikk- og mobilitetsanalysen s. 11.

6.10 Barn og unges interesser

Lierskogen har stort sett godt tilrettelagte forhold for barn og unge og det fysiske oppvekstmiljøet anses som tilfredsstillende godt.

Heia skole ligger sentralt plassert i Lierskogen sentrum. Skolen har ca. 280 elever fordelt på 1.-7. trinn. Elever. Pr. 13.1.2026 er det 2 elever som har vedtak om skoleskyss grunnet farlig skolevei. Øvrige boligområder har adkomst til skole via fortau eller gang-/sykkelvei.

Skolens utearealer ligger fint til og skjermet for trafikk. Utearealene er omkranset av Grobruelva i nord, Heia FUS barnehage i vest og Heiahallen mot sør.

Heiahallen rommer en håndballbane i standard størrelse og garderober og brukes som gymsal for Heia skole.

Innenfor planområdet ligger Nedre Stabæk barnehage.

Hjertesone:

I 2022 startet Lier kommune opp Hjertesoneprosjekt på Heia. Prosjektet innebærer at det etableres et område rundt skolen, der man tilrettelegger bedre for gående og syklende samtidig som man forsøker å redusere biltrafikken. I Hjertesoneprosjektet på Heia, har Lier kommune foreslått å ha enda mer søkelys på å redusere antall biler, da dette er enklere å måle og vil bidra til at det er tryggere for de som er aktive på skoleveien.

Hjertesoneprosessen består i tillegg til fysiske tiltak som skilting, fartsreduksjon og trygghetstiltak som merking og lyssetting, av holdningsskapende arbeid. I

Hjertesoneprosjektet på Heia har det blitt etablert droppsone i krysset Ovenstadveien / Heiaveien, det har blitt skiltet samt at overganger har blitt markert som fotgjengerfelt med ekstra belysning. Det har blitt etablert nytt fortau langs Gamle Drammensvei. Av andre tiltak har det blitt malt opp et stort hjertesonesymbol inn mot skolen som viser at man passerer inn i hjertesonen. I tillegg har flere nye sykkelstativ kommet på plass, slik at enda flere som sykler har en god sykkelparkering til sykkelen sin.

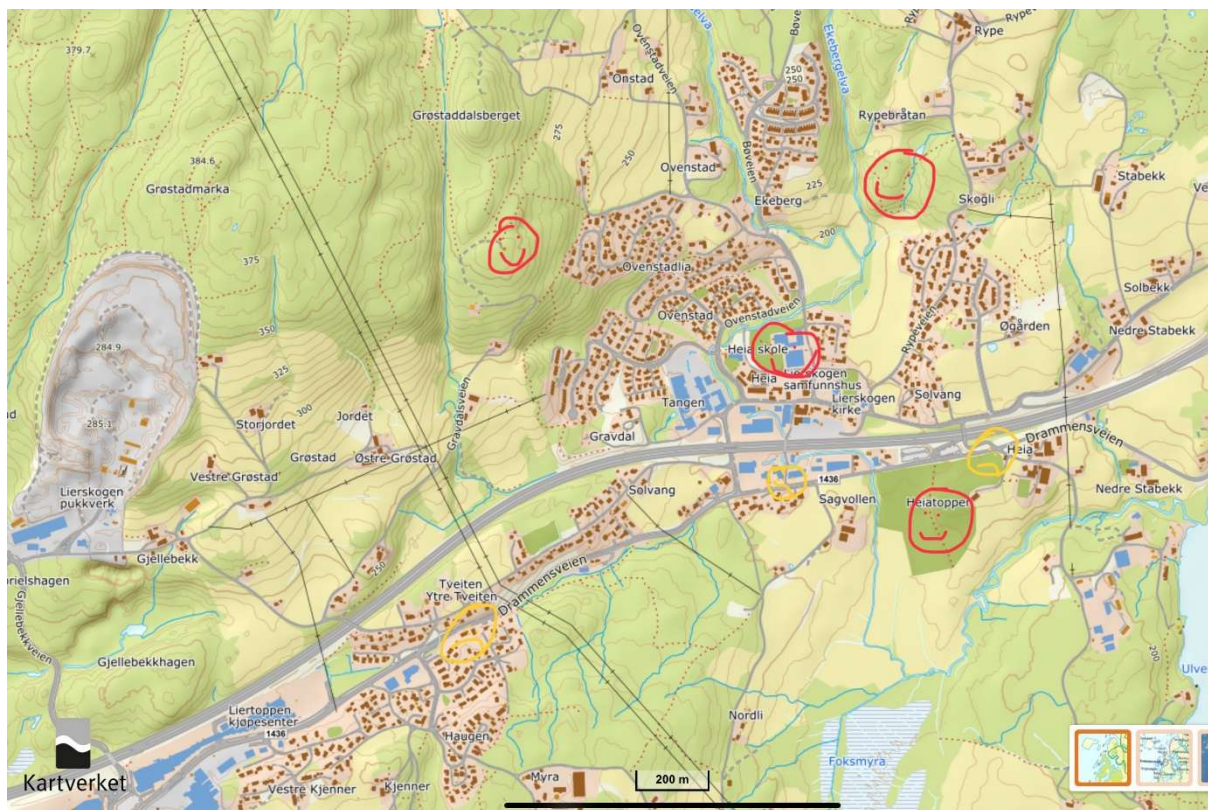
FAU er synlige om morgenen, dette er svært positivt for å sikre trygg ferdsel til skolen. Av holdningstiltak arrangeres Liertråkk, en kampanje som gjennomføres vår og høst for å stimulere flere til å gå og sykle. Det gjennomføres reflekskampanjer og elevstyrte kampanjer, trafikkdager (trafikklunn med ungdommer i sommerjobb) på SFO og ikke minst økt elevinvolvering der elevrådet er sentrale i videreutviklingen av hjertesonearbeidet ved egen skole.

Lierskogen tilhører Tranby krets. Elever som er bosatt på Lierskogen sokner til Tranby ungdomsskole. Mange elever reiser med buss både til ungdomsskolen og andre aktiviteter. Det er kjent at mange kjenner på en utrygghet ved å bruke Avstikkeren bussholdeplass. For mange av innbyggerne på Lierskogen er Avstikkeren den nærmeste bussholdeplassen. Dette er ikke en holdbar løsning for elever og andre som er avhengige av å bruke denne bussholdeplassen.

Barnetråkk ble gjennomført ved Heia skole i februar 2025

Barnetråkk-registreringen er barnas egne kartfestede tilbakemeldinger på hvordan de opplever sine fysiske omgivelser. Registreringene for Barnetråkk ved Heia viser følgende:

Mange opplever forholdene rundt trafikken på Drammensveien og på Gamle Drammensvei som utrygge. Barna har lagt inn kommentarer på Gamle Drammensvei om at skoleveien oppleves som utrygg fordi folk kjører fort. Avstikkeren, Heiatoppen og krysset Drammensveien / Tveitbakken er også kommentert som negative opplevelser. Trafikk er ofte kommentert som negativt og særlig gjelder dette ved kryssinger. Mange opplever skolen med tilhørende uteområde og Heiahallen som positivt. Grønne områder både i form av skog/marka og mer tilrettelagte områder som lekeplasser, fotballbaner, balløkker, akebakker utpekes som positive. Liertoppen kjøpesenter oppleves også som positivt.



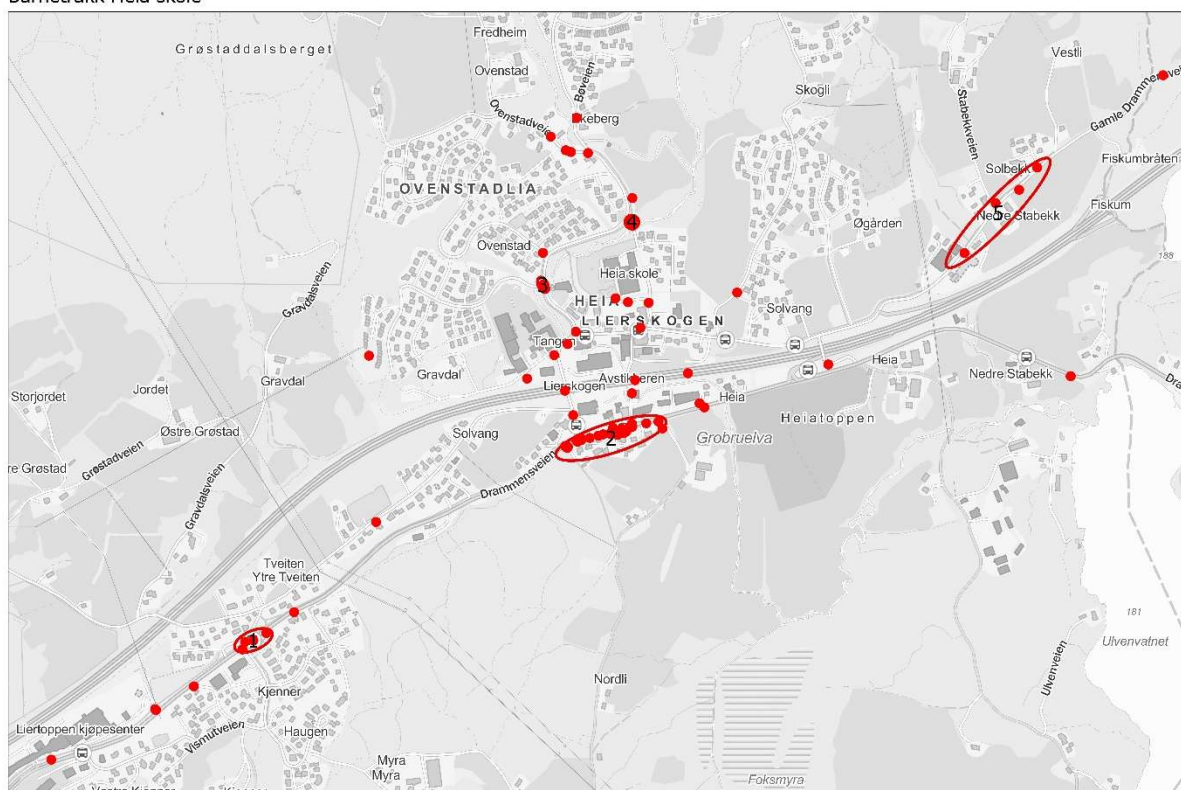
Kartet viser oppsummeringen elevrådet ved Heia skole gjorde i forbindelse med Barnetråkk-registreringen som ble gjennomført i februar 2025.

I kartene nedenfor viser en sammenstilling av hvor elevene ved Heia skole 5.-7. trinn har registrert hvor de opplever skoleveien og trafikken på Lierskogen som negativ. Oversiktskartet i figuren nedenfor, viser at barna i stor grad har sammenfallende opplevelser av trafikkbildet som øvrige kommentarer og innspill som har kommet inn i løpet av planprosessen. Det er fire områder som utpeker seg med samling av punkter:

- ved kryssingen og bussholdeplassen på Tveita (1),
- ved Avstikkeren på Drammensveien (2),
- i krysset Gravdalberget x Ovenstadveien (3) og
- i krysset Ovenstadveien x Heiaveien (4)

Kartene ligger samlet i vedlegg 10.

Barnetråkk Heia skole



Oversiktsbildet viser med røde prikker hvor elevene ved Heia skole opplever trafikken som utrygg.



Trafikk



Utrygg

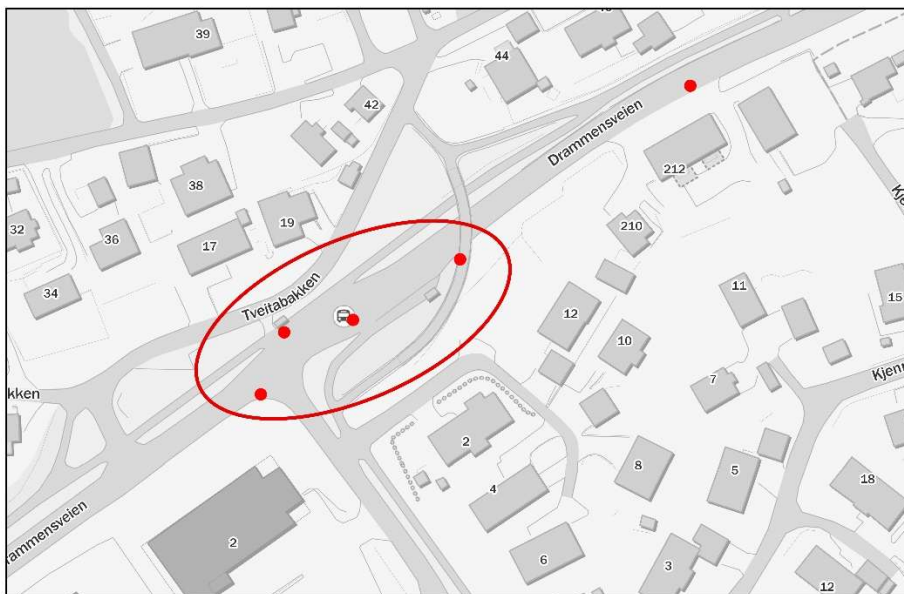


Vil endre



Misliker

Kryssingen og bussholdeplassen på Tveita (1)



Markeringene viser:

- Trafikk - Det er busstopp, her må det være fortau.
- Trafikk - Veldig mye biler.
- Vil endre - Kan vi få gangoverfelt?
- Vil endre - Gangvei

Avstikkeren på Drammensveien (2)



Markeringene viser:

- Trafikk - Mange bilder der på en gang.
- Trafikk - Jeg må ta bussen men det er alltid trafikk.
- Trafikk - Mye trafikk.
- Trafikk - Fordi det er masse trafikk og man kan krasje.
- Trafikk - Det er mye trafikk akkurat her.
- Trafikk - Alltid kø nesten.
- Trafikk - Det er alt for mye trafikk jeg hadde ønsket at det var et fortau der.
- Utrygg - Skal til busstoppet men biler stopper ikke, tar 10 minutter for at en skal stoppe. Jeg synes det er utrygt.
- Utrygg - Bussholdeplass.

- 🚗 Utrygg - Bilene stopper ikke.
- 🚗 Utrygg - Det er veldig farlig å gå over der fordi det er mange biler og dårlig sikt.
- 🚗 Utrygg - Skummel overgang.
- 🚗 Misliker - Gangfelt.
- 🚗 Misliker - For mye ting som kan skje, for eksempel bil kan komme fra venstre og høyre side uten at du vet det.

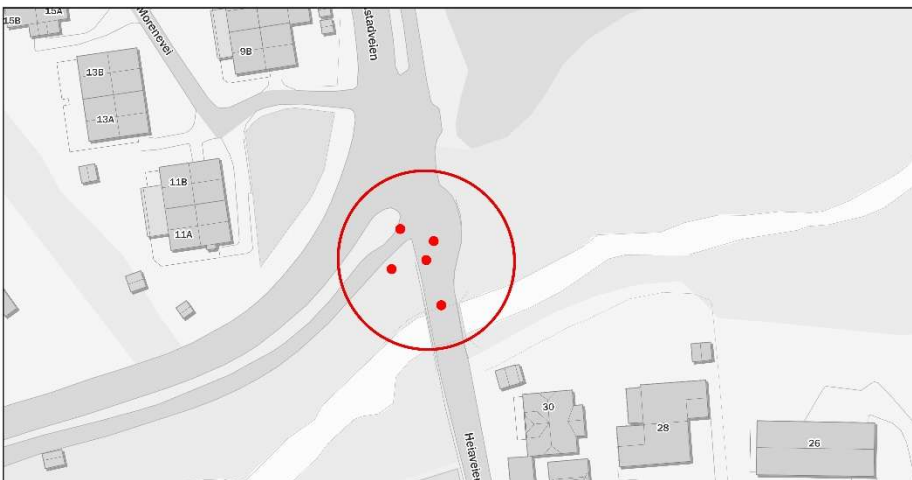
Krysset Gravdalberget x Ovenstadveien (3)



Markeringene viser:

- 🚗 Utrygg - Masse snø så jeg ser ikke bilene komme.

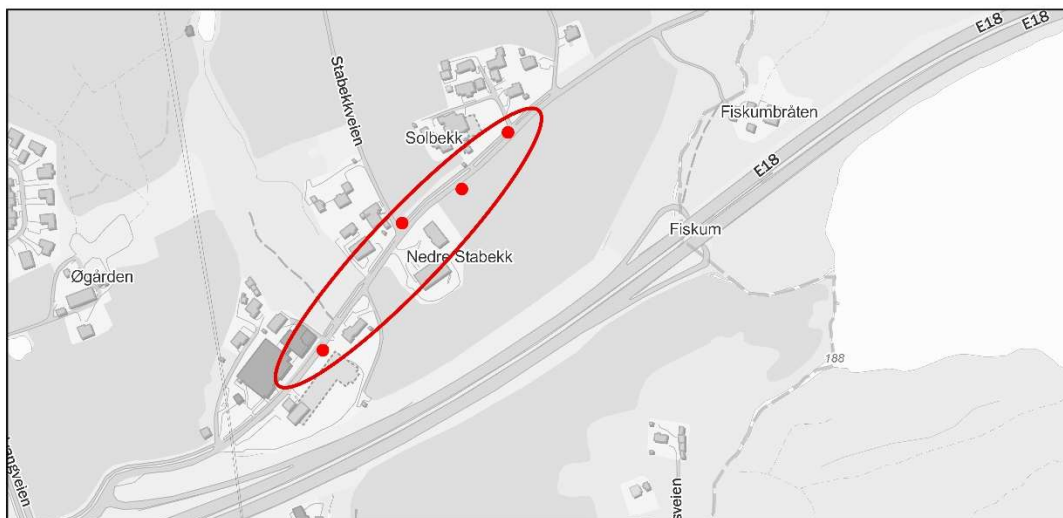
Krysset Ovenstadveien x Heiaveien (4)



Markeringene viser:

- 🚗 Trafikk - Folk er ikke forsiktige.
- 🚗 Trafikk - Liker ikke å være her.
- 🚗 Trafikk - Veldig mange biler som kjører, parkerer og kjører rett ut mens man går over.
- 🚗 Utrygg - Mye trafikk.
- 🚗 Utrygg - Føler meg utrygg pga. bilene som kjører rett inn og ut.

Stabekk (5)



Markeringene viser:

-  Trafikk
-  Utrygg - Skoleveien er kjempeskummel.
-  Utrygg - Jeg synes skoleveien er litt skummel. Det er masse biler som kjører kjempefort. Og mange rare folk som går rundt.
-  Utrygg - Det er skumle svinger uten fortau så det er litt skummelt å sykle til Asker.

Møte med elevrådet ved Tranby skole i mars 2025

Representant fra stedsutvikling og plan hadde møte i elevrådet ved Tranby skole i 17. mars 2025. Både i møtet og i etterkant, har det særlig blitt påpekt at elevene opplever kryssingen av Drammensveien ved Avstikkeren bussholdeplass som utrygg. Dette gjelder også på Heiatoppen. Det oppfattes at det er mangel på fotgjengerfelt som gjør at det oppstår farlige situasjoner. Det vises også til at Rypeveien er dårlig strødd på vinteren og har behov for gatelys. I det hele tatt oppleves det for gangtrafikanter vinterstid, mange steder med manglende brøyting og glatte veier.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (FOR-1995-09-20-4146) stiller krav til den kommunale planleggingsprosessen. Kommunen skal vurdere konsekvenser for barn og unge i plan- og byggesaksbehandlingen etter plan- og bygningsloven. Kommunen skal foreta en samlet vurdering av barn og unges oppvekstmiljø for å innarbeide mål og tiltak i kommuneplanarbeidet. Kommunen skal organisere planprosessen slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part kommer fram og at ulike grupper barn og unge selv gis anledning til å delta.

6.11 Teknisk infrastruktur

6.11.1 Vann og avløp

For de større uutbygde områdene innenfor planområdet som er avsatt til utbygging er vann – og avløpssituasjonen slik:

Sivilforsvarstomta gnr/bnr 160/14:

Eiendommen er i dag tilkoblet VA- infrastruktur på Asker siden, med sjøledninger i Ulvenvatnet. Mest sannsynlig er kapasiteten ikke tilstrekkelig for framtidig utbygging. Lier kommune har ikke VA- infrastruktur i nærheten. Nærmeste kommunal vann- og avløpsledning ligger ca. 370 m i rett linje til nordlig del av eiendommen. For å kunne utvikle eiendommen må det først sikres tilstrekkelig kapasitet på vann- og avløpsledninger.

Sagvollskogen gnr/bnr 161/26:

Eiendommen ligger i nærheten av kommunale vann- og avløpsledninger. Disse har i dag tilstrekkelig kapasitet forbi planområde. Avløpsledningen nedstrøms i Lierbakkene har utfordringer med kapasitet. Dette er gammel ø 200 mm asbestledning med ukjent leggedato. For å kunne håndtere avløpsmengder fra eiendommen, må kapasiteten i avløpsledningen økes. Tiltaket ligger i Lier VVA KF sin temaplan og utredning skal startes i vår 2026. Prosjektering og utførelse kommer til å ta noen år. Før flere abonnenter kan tilknyttes må kapasiteten i denne ledningen økes.

6.11.2 Overvann

Østlige del av Lierskogen ligger i et område med høy eksponering for naturlige flomveier. Dette innebærer at terrenget i og rundt området leder vann naturlig ved kraftig nedbør og/eller snøsmelting. Vannet følger lavpunkter i landskapet, og disse flomveiene går delvis gjennom eksisterende bebyggelse.

Høy eksponering innebærer stor sannsynlighet for at området påvirkes av overflatevann under ekstremvær, noe som kan føre til:

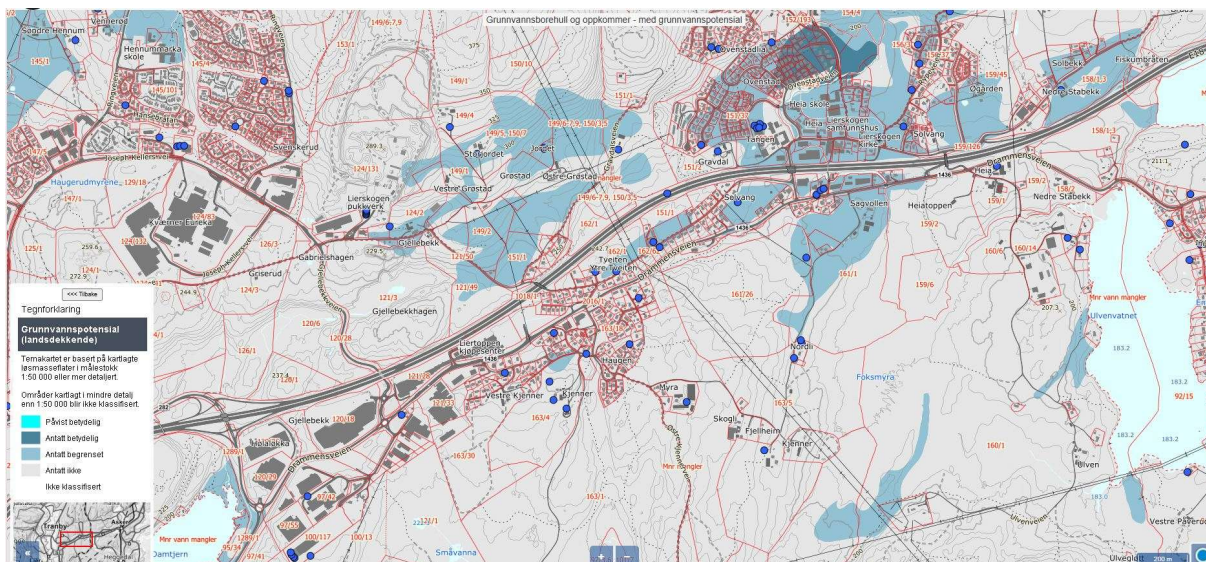
- Oversvømmelse av bygninger og infrastruktur
- Belastning på overvannssystemer
- Økt risiko for erosjon og skader på natur og eiendom

På Lierskogen er det særlig relevant å merke seg at flomveiene krysser bebygde områder og at grunnvannspotensialet er høyt. Figuren nedenfor viser områder på Lierskogen hvor grunnvannspotensialet er høyt. Potensialet er særlig høyt øst på Lierskogen.

Høyt grunnvannspotensial har flere konsekvenser:

- Redusert infiltrasjonsevne, noe som øker risikoen for overflatevann og flom
- Begrenset kapasitet for fordrøying
- Mulige utfordringer ved utbygging

Områdene fra Lierskogen sentrum og nordover ligger i et nedbørfelt der flomveiene renner raskt gjennom bebyggelsen. Dersom bekkeinntakene ikke er riktig dimensjonert eller blir tettet, kan det medføre alvorlige overvann- og flomproblemer.



Kartet viser områder med grunnvannspotensial på Lierskogen. Områder i øst har størst potensial. Kilde: Granada – Nasjonal grunnvannsdatabase, NGU.

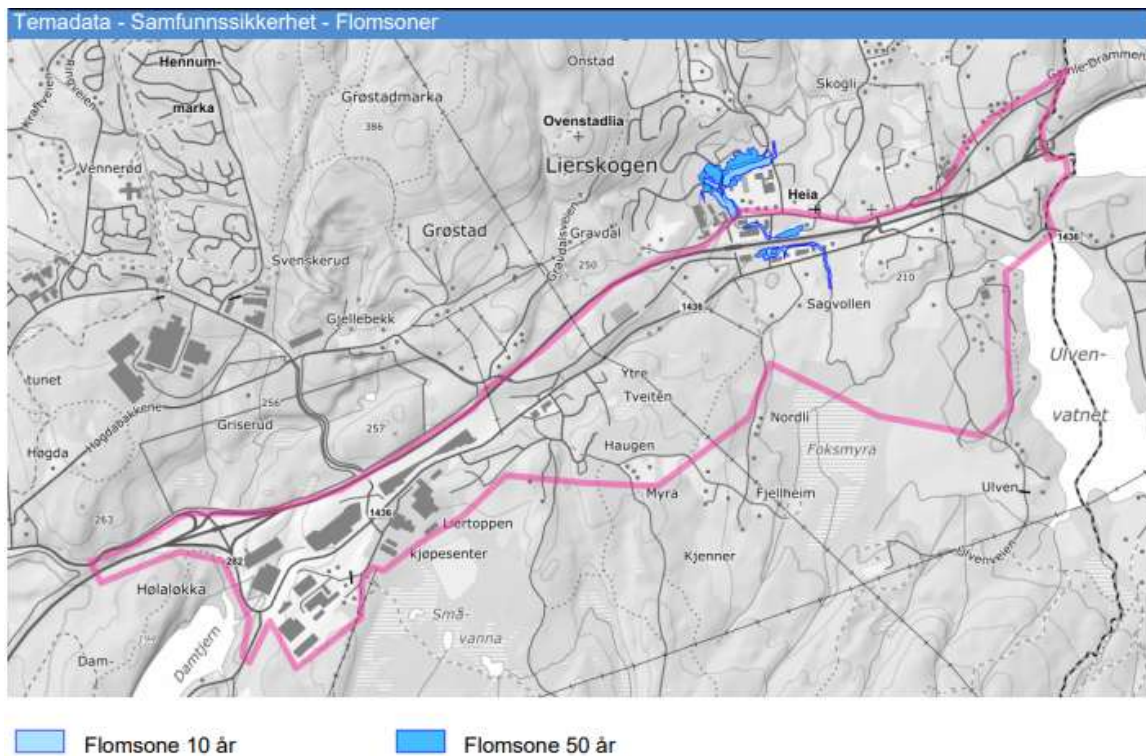
Grobruelva

Deler av Lierskogen sentrum har problematikk knyttet til at Grobruelva er et flomutsatt vassdrag. Grobruelva er i tørre perioder en fredelig bekk, men ved store nedbørsmengder går den over sine bredder. I ved slike hendelser stiger elva raskt og enkelte ganger fører flommen til at Ovenstadveien blir stengt og mange beboere i Ovenstadlia får vann i hager og i kjellere.

Flomsonekart for Grobruelva (Kilde: *Flomsonekartlegging – Sandakerelva og Grobruelva*, Norconsult 20180129) for vannføringer med gjentakintervallene 10-årsflom, 50-årsflom og 200-årsflom viser beregningen følgende:

- Ved 10-årsflom: 6 bygninger berøres av flom. Byggene som berøres er ett helsebygg (Heiaklinikken, Gamle Drammensvei 98) samt verksted, lagerbygg, garasje, uthus og uspesifisert (f.eks. tak-over-bygg). Det er ingen bolighus berørt av en 10-årsflom.
- Ved 50-årsflom: 57 bygninger berøres av flom, inkludert 18 bolighus i nærheten av Ovenstadveien.
- Ved en 200-årsflom: 95 bygninger kan bli berørt av flom, inkludert 24 bolighus.

Øvrige områder innenfor planområdet er ikke utsatt for flom eller annen problematikk knyttet til overvann.



Utklippet viser kjente flomsoner innenfor planområdet og i direkte tilknytning til planområdet. Det er i forbindelse med Grobruelva at det oppstår flom. Kilde: Det offentlige kartgrunnlaget (DOK).

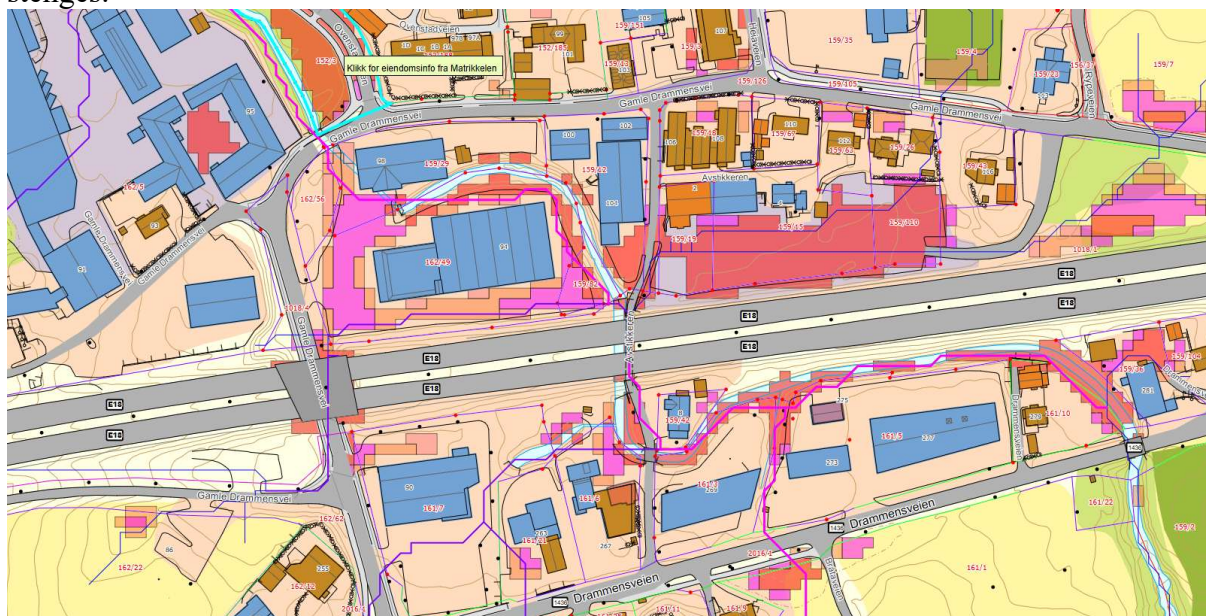


Figuren viser flomsonen for 200-årsflom i forbindelse med Grobruelva. Kilde: NVE Atlas.



Figuren viser situasjonen rundt Grobruleva i Lierskogen sentrum ved 50-årsflom. Bygninger med oransje farge blir direkte berørt av flomvann. Kilde: Temaplan for overvannshåndtering og flomberedskap for Lier kommune 2018-2028.

Det er verdt å merke seg at den svært viktige forbindelsen mellom nord- og sørsiden av E18 på Lierskogen Avstikkeren, ligger i et område som ved 50-årsflom og 200-års flom, vil måtte stenges.

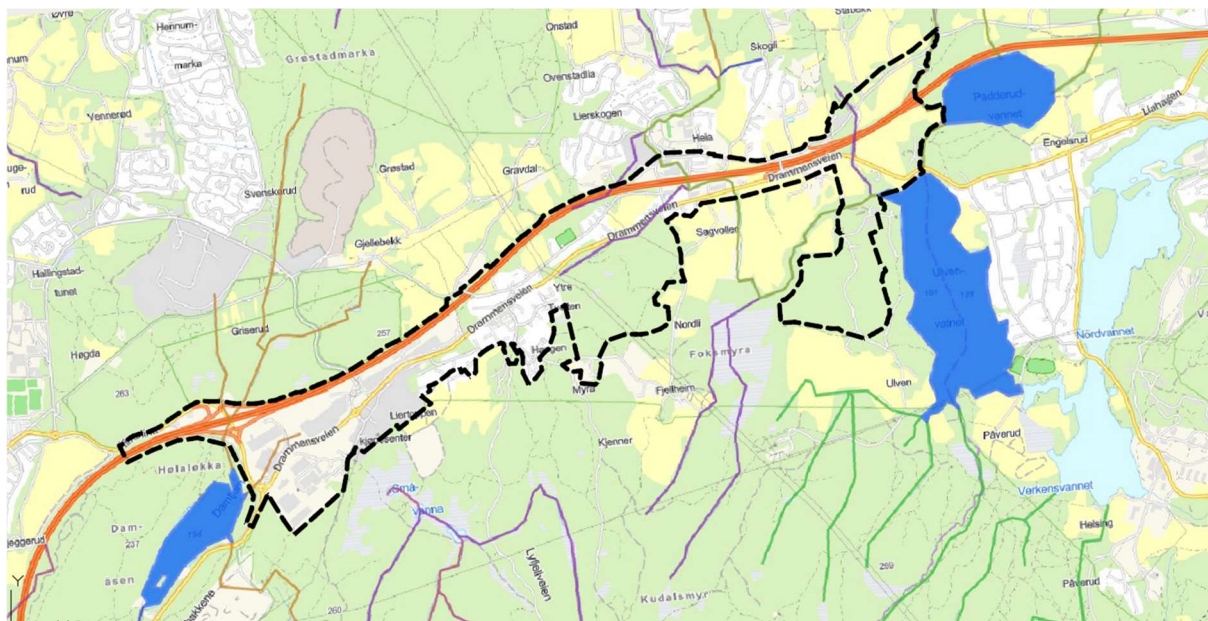


Figuren viser flomveier/dreneringslinjer i Lierskogen sentrum. Utsnittet viser at Avstikkeren som ligger midt i utklippet, er svært utsatt for oversvømmelse og stenging ved en større flomhendelse. Kilde: Kartinnsyn Lier kommune.

6.12 Vannmiljø

Lierskogen inngår i vannregion Innlandet og Viken. Vannforvaltningsplanen som gjelder «Innlandet og Viken Vannforvaltningsplan» er fra 2021.

Vannforskriftens § 4 om miljømål setter rammene for fastsettelse av miljømål for vannforekomstene. I henhold til vannforskriften skal tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomsten skal ha minst god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand. Vannforekomster skal ha minst *god økologisk og kjemisk tilstand* for overflatevann (§4) og minst *god kjemisk tilstand* for grunnvann (§6).



Figuren viser utsnitt fra Vann-Nett. Her fremgår det hvilke vannforekomster som finnes innenfor planområdet (avmerket med sort stiplet linje) og hvilke vannforekomster som befinner seg i umiddelbar nærhet.

Innenfor planområdet finnes følgende vannforekomster:

Damtjern bekkefelt (011-120-R)

Økologisk tilstand: Dårlig.

Kjemisk tilstand: God.

Tiltak: Gjennomføre tiltak ved Franzefoss Pukk AS avdeling Lierskogen.

Tiltakstype: Industri – utslippsreducerende tiltak

Påvirkning: Avrenning fra industri

Grobruelva bekkefelt (009-200-R)

Økologisk tilstand: Moderat

Kjemisk tilstand: God

Tiltak: Sikre tilstrekkelig bredde på kantsonene/vegetasjonssonene og skjøtsel av dem

Tiltakstype: Infiltrasjon av overvann

Påvirkning: Avrenning fra byer/tettsteder

Grobruelva (009-199-R)

Økologisk tilstand: Moderat

Kjemisk tilstand: God

Tiltak:

- Sikre tilstrekkelige kantsoner langs vannforekomsten
- Redusere avrenning av forurenset overvann fra E18
- Sikre tilstrekkelig bredde på kantsonene/vegetasjonssonene og skjøtsel av dem
- Krav om infiltrasjon, rensing og fordrøyning av overvann i plan og byggesak

Tiltakstype:

- Infiltrasjon av overvann
- Rense overvann

Påvirkning:

- Avrenning fra byer/tettsteder
- Avrenning fra veitransport

Utenfor planområdet med i direkte tilknytning finnes følgende vannforekomster

Damtjern (011-5559-L)

Økologisk tilstand: Moderat

Kjemisk tilstand: God

Tiltak:

- Redusere utslipp fra anleggsvirksomhet
- Rensing av veiavrenning fra E18 og fv. 282 Kirkelina

Påvirkning:

Avrenning fra veitransport

Ulvenvannet (009-2478-2-L)

Økologisk tilstand: Moderat

Kjemisk tilstand: Dårlig

Tiltak: Krav om infiltrasjon, rensing og fordrøyning av overvann i plan og byggesak

Påvirkning:

- Avrenning fra veitransport
- Avrenning fra byer/tettsteder

Padderudvannet (009-5521-L)

Økologisk tilstand: Dårlig

Kjemisk tilstand: God

Tiltak: Hindre avrenning av forurenset overvann fra E18

Påvirkning: Avrenning fra veitransport

Kommunens strategier og målsettinger:

I Temaplan vei 2025-2044 er det satt følgende målsettinger:

- Avrenning fra vei og veistøv skal ikke medføre forurensning og sjenanse
- Overvann skal ledes til overvannssystem eller til vann, bekker og elver
- Forurensing i form av avrenning fra vei skal begrenses. Dette innebærer driftsopplegg som i størst mulig grad minimerer forurensing og avrenning til naturen. Dette innebærer at grøfter, stikkrenner og kummer må fungere og være godt vedlikeholdt.

6.13 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

6.13.1 Ras- og skred

Innenfor planområdet finnes det i NVE sin database flere aktsomhetssoner for kvikkleire. Dette innebærer at det er en *potensiell* mulighet for at det finnes kvikkleire i grunnen innenfor disse områdene. Aktsomhetskartet tar hensyn til både løsmassene i området og terrenget. Det kan brukes til å følge steg 2 og 3 i «Prosedyre for utredning av områdeskred» i NVE veileder 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred» kapittel 3.2. Dersom planlagte tiltak ligger innenfor et aktsomhetsområde for kvikkleireskred, må man gå videre i prosedyren i NVE veileder 1/2019.

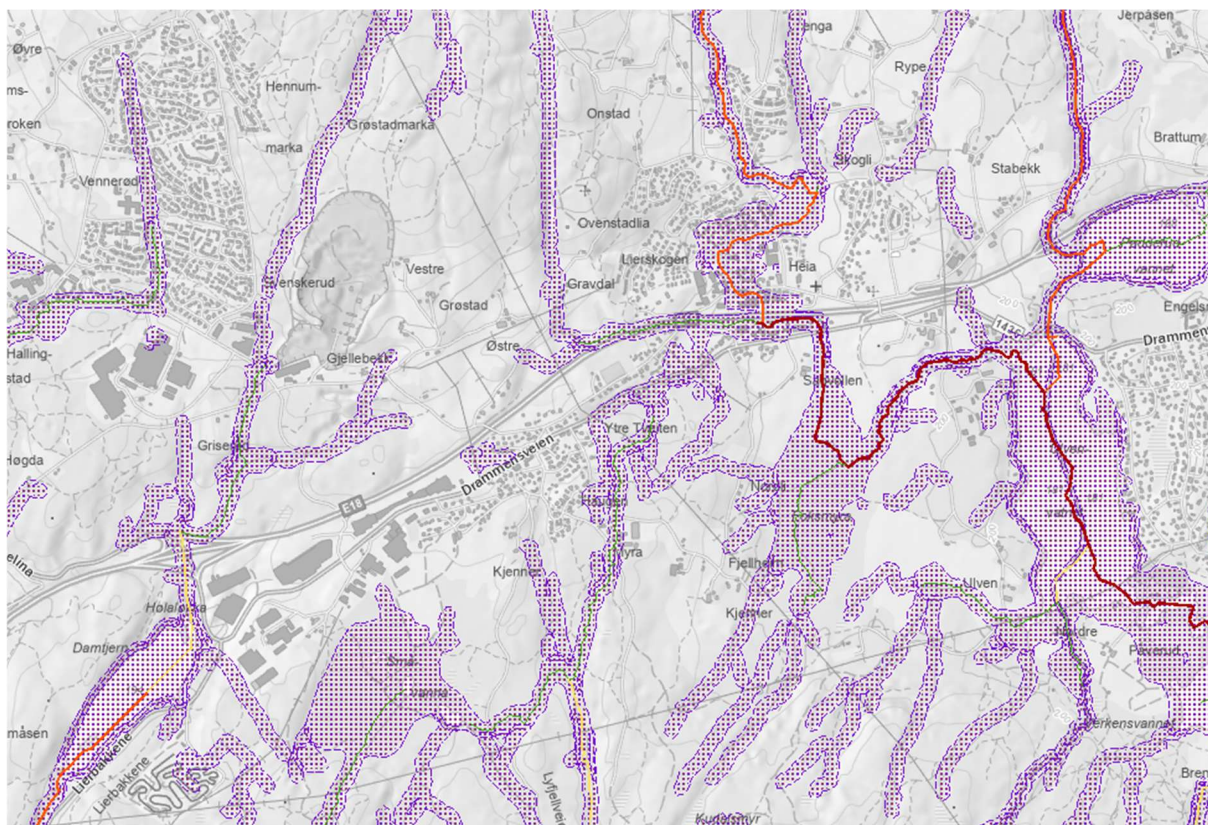
The map shows the Drammen region in Norway. Key locations include Hennum, Grøstadmarka, Østveit, and Drammen. The E6 highway is visible, running through the center of the map. The Drammenfjorden is located to the east of the city. The map is oriented with North at the top.

Utklipp fra NVE Atlas viser Aktsomhetskart for kvikkleireskred for Lierskogen. Aktsomhetsområder er vist med blå skravur. Lesedato 19.12.2025.

6.13.2 Flom

Innenfor planområdet inngår flere områder i NVEs Aktsomhetskart for flom. Aktsomhetskart for flom er et nasjonalt datasett som på oversiktsnivå viser hvilke arealer som kan være utsatt for flomfare. Kartet identifiserer områder med *potensiell* flomfare som polygon i kartet, og gir grunnlag for videre vurderinger og utredninger.

Aktsomhetssonene er lagt inn i kommunedelplankartet som Faresone – Flomfare (H320).



Utklipp fra NVE Atlas viser Aktsomhetskart for flom for Lierskogen. Aktsomhetsområder er vist med lilla skravur. Lesedato 19.12.2025.

6.14 Støy

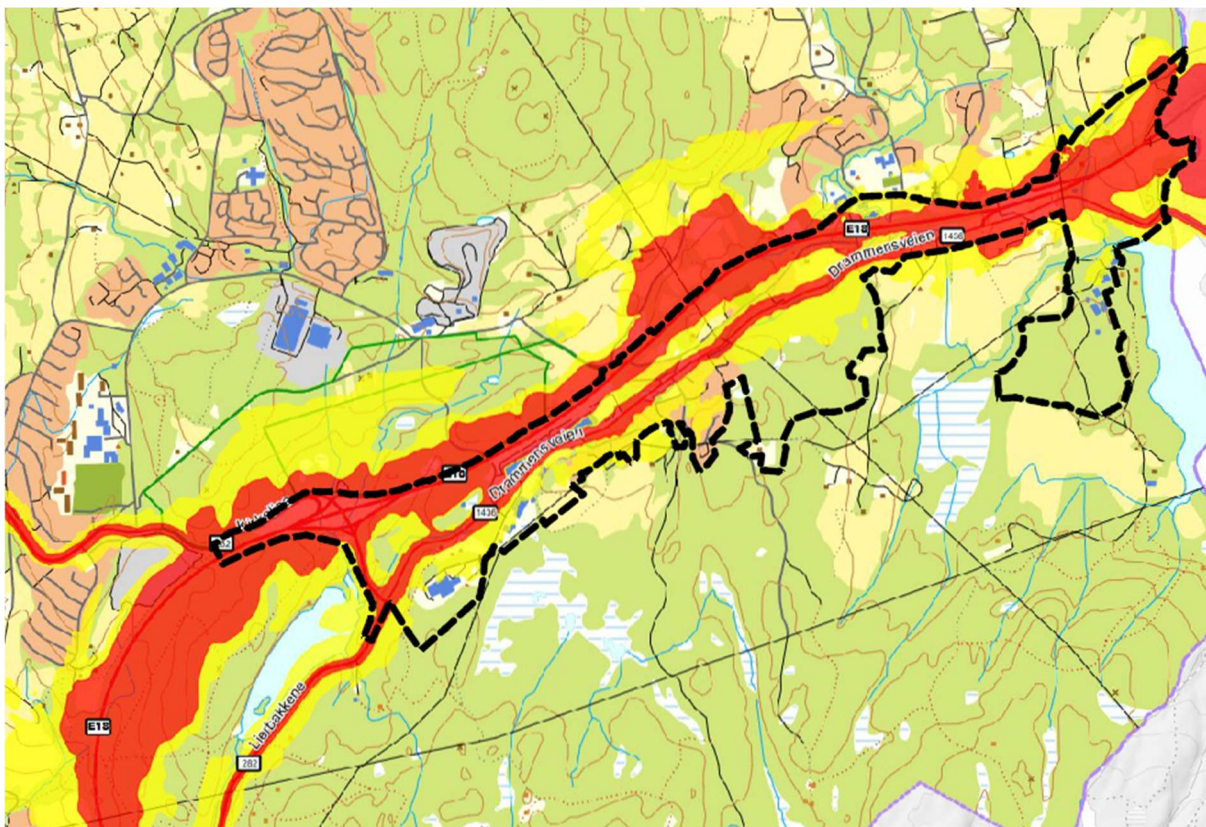
Planområdet ligger langs både E18 og Drammensveien. Særlig E18 er svært trafikkert. Dette medfører at store deler av planområdet ligger i rød eller gul sone for støy.

Støy behandles etter Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442. Formålet med retningslinjen er å legge til rette for langsiktig arealdisponering og planlegging av det fysiske miljøet som fremmer trivsel og bokvalitet, forebygger helsekonsekvenser av støy, samt ivaretar og utvikler gode lydmiljøer og stille områder.

Retningslinjen angir anbefalte grenseverdier for støynivå utendørs, på fasade og på uteoppholdsarealer for støyfølsom bebyggelse.

Det er gitt grenseverdier for ulike formål. I § 7-1 i planbestemmelser til gjeldende kommuneplanens arealdel 2019-2028, er støyretningslinje T-1442 gjort juridisk bindende. I gjeldende kommuneplanens arealdel er det derfor presisert at etablering av bygninger med støyfølsom bruk, ikke er tillatt i rød støysone.

Støygrenser er satt for å ta vare på befolkningens helse. Støy oppleves som plagsomt, påvirker søvnkvalitet og det påvirker folks helsetilstand. Høyere andel av barn i familier med lav utdanning bor i støyutsatte områder. Slik sett bidrar også støy til å forsterke sosial ulikhet.



Utsnittet viser støyforholdene innenfor planområdet. Utsnittet viser støy fra E18 og Drammensveien. Planområdet er markert ble sort stiplet linje. Grunnlaget er hentet fra Lier WebInnsyn. Lesedato 19.12.2025.

6.15 Analyser/utredninger

Det er utarbeidet følgende analyser, utredninger og tegninger i forbindelse med planarbeidet:

- Konsekvensutredning av Tranbykrysset – Samlerapport, utarbeidet av Rambøll, datert 12.12.2025
- Konsekvensutredning av Tranbykrysset – Vannmiljø, utarbeidet av Rambøll, datert 12.12.2025
- ROS-analyse, utarbeidet av Lier kommune, datert 16.2.2026
- Trafikk- og mobilitetsanalyse, utarbeidet av Rambøll, datert 29.1.2026
- Tegning C102: Avkjøringsrampe E18 og pendlerparkering ved Heiatoppen, utarbeidet av Rambøll, datert 21.11.2025
- Tranbykrysset – kapasitetsvurderinger, utarbeidet av Rambøll, datert 28.1.2025
- Plan- og profiltegninger B101, C201, C202, C204, C204_b, F001-F003: Tranbykrysset, utarbeidet av Rambøll, ulik datering
- Tranbykrysset – Illustrasjoner, utarbeidet av Rambøll, datert 16.2.2026
- Heiatoppen bru – vurdering av tiltak for gående og syklende, utarbeidet av Norconsult, datert 3.2.2025
- Tranbykrysset – kostnadsoverslag, utarbeidet av Rambøll, datert 29.4.2025

7 BESKRIVELSE AV KOMMUNEDELPLANEN

7.1 Planlagt arealbruk

Det ble vedtatt i Lier kommunestyre 12.6.2024 at kommunedelplanen ikke skal legge til rette for et fullverdig 4-veiskryss på E18 ved Heiatoppen.

Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen hjemler ingen endringer eller utvidelser i tillatt arealbruk.

Dette innebærer at alle arealer innenfor kommunedelplanens grense opprettholder sin status slik som vedtatt i kommuneplanens arealdel 2019-2028.

7.2 Tranbykrysset – alternativ kryssløsninger

Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen åpner opp for å endre utformingen av Tranbykrysset. Bakgrunnen for behovet for endring, er at krysset er ulykkesutsatt og at det er beregnet kapasitetsutfordringene i rushtid allerede fra 2030. Se vedlegg 13 som er en egen rapport om Tranbykrysset.

I henhold til fastsatt planprogram skal det utarbeides to alternative løsninger til nytt Tranbykryss.

Det er utarbeidet følgende 3 alternative løsninger for nytt Tranbykryss:

- Alternativ 1: Én rundkjøring på hver side av E18
- Alternativ 2: Venstresvingefelt nord for E18
- Alternativ 3: Rundkjøring nord for E18

Tegningene (B101-B103, vedlegg 18) nedenfor viser de tre alternativene til nytt kryss:

Alternativ 1: Én rundkjøring på hver side av E18 (tegning B101):



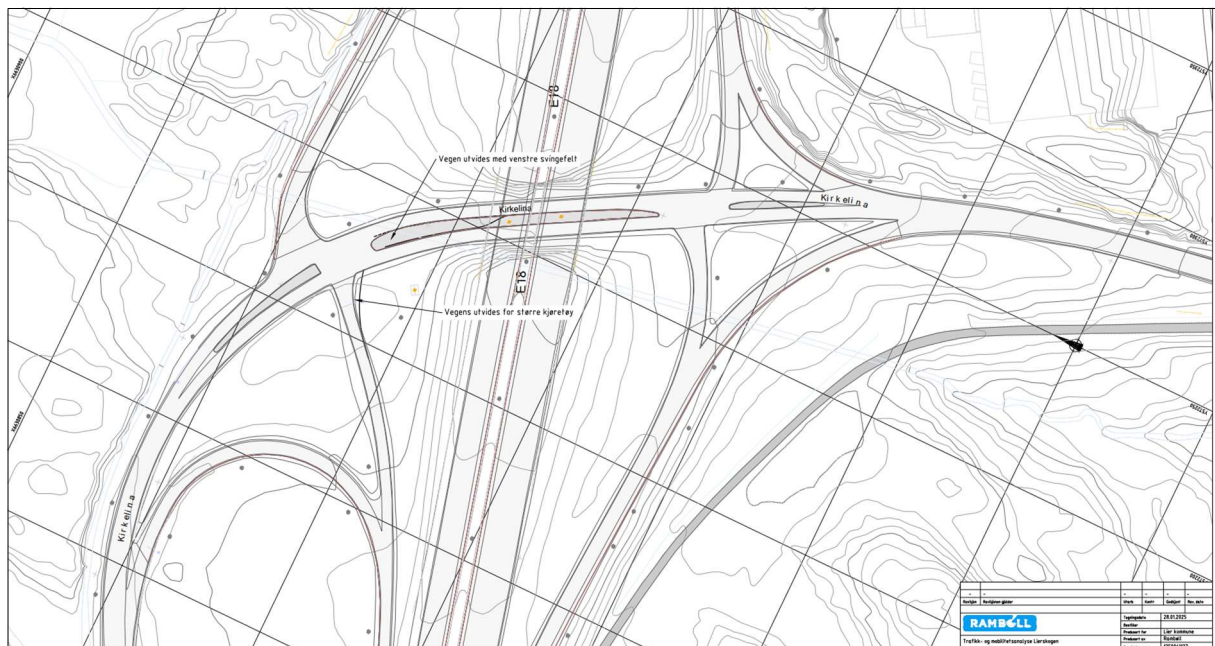
Tegning B101, datert 28.1.2025 viser alternativ 1: En rundkjøring på hver side av E18

Kryssløsningen innebærer én rundkjøring på hver side av E18. Påkjøringsrampe fra Tranby mot Drammen utgår slik at alle kjørende må innom rundkjøringen. På sørsiden av E18 utgår avkjøringstampen mot Damtjern. Begrunnelsen for dette er trafiksikkerhet. Den kryssløsningen vurderes som det beste alternativet da denne løsningen forbedrer kapasiteten i krysset og fjerner faren for at det oppstår tilbakeblokkering fra avkjøringsrampene ut på E18.

Løsningen bidrar også til økt trafiksikkerhet sammenlignet med dagens situasjon ettersom rundkjøringene tydeliggjør vikepliktsforholdene og reduserer hastigheten både på fv. 282 Kirkelina og for kjørende som kommer inn mot krysset fra avkjøringsrampene fra E18.

Trafikal begrunnelse for ikke å videreføre påkjøringsrampen fra Kirkelina i nordvest: ved å beholde denne påkjøringsrampen (nord-vest) så vil det fra veiarmen fra rundkjøringen (nord-vest) først bli flettefelt/vikepliktsfelt mot høyre med ny vegarm fra rundkjøringen. Deretter blir det umiddelbart et flettefelt/vikepliktsfelt mot venstre E18. Uten endring av den eksisterende rampen blir det ikke nok lengde til flette/vikepliktsfeltene. Løsningen blir dermed ikke trafiksikker.

Alternativ 2: Venstresvingefelt nord for E18 (tegning B102):



Tegning B102, datert 28.1.2025 viser alternativ 2: Venstresvingefelt nord for E18

Alternativ 2 innebærer etablering av en dedikert sone for venstresvingende biler som skal ut på E18. venstresvingefeltet etableres nord for E18 der man må krysse Kirkelina for å kjøre inn til påkjøringsrampen i retning Drammen altså mot vest. Etableringen av et venstresvingefelt kan redusere frustrasjon blant sjåførene og fungere fartsdempende sammenlignet med dagens utforming. Et venstresvingefelt vil på den måten gi bedre trafikkavvikling for biltrafikken i Kirkelina, i tillegg til at tiltaket gir bedre trafiksikkerhet for bilføreren som skal foreta venstresving ved at risikoen for påkjørsel bakfra reduseres. Likevel anbefales det ikke å gå videre med denne løsningen. Den vil skape større utfordringer ved avkjøringsrampen nord for krysset, og det er risiko for at det av og til vil forplante seg kø og føre til tilbakeblokkering på E18 for trafikk fra Asker. Etableringen av et venstresvingefelt løser kun ett potensielt konfliktpunkt, og dens samlede nytte vurderes dersom som begrenset.

Alternativ 3: Rundkjøring nord for E18 (tegning B103):



Tegning B103, datert 28.1.2025 viser alternativ 3: Rundkjøring nord for E18

Alternativet kan bidra til å bedre trafikksikkerheten nord for E18 der de fleste ulykkene oppstår i dag

Alternativ 3 innebærer etablering av én rundkjøring nord for E18. Rundkjøringen erstatter eksisterende x-kryss. For å ivareta tilstrekkelig kapasitet på avkjøringsrampen fra E18, foreslås det i tillegg å etablere et filterfelt for høyresvingende trafikk for kjørende i avrampe fra E18 og inn på fv. 282 Kirkelina i nordvestgående retning.

Det gjøres ingen tiltak for veiløsningen sør for E18.

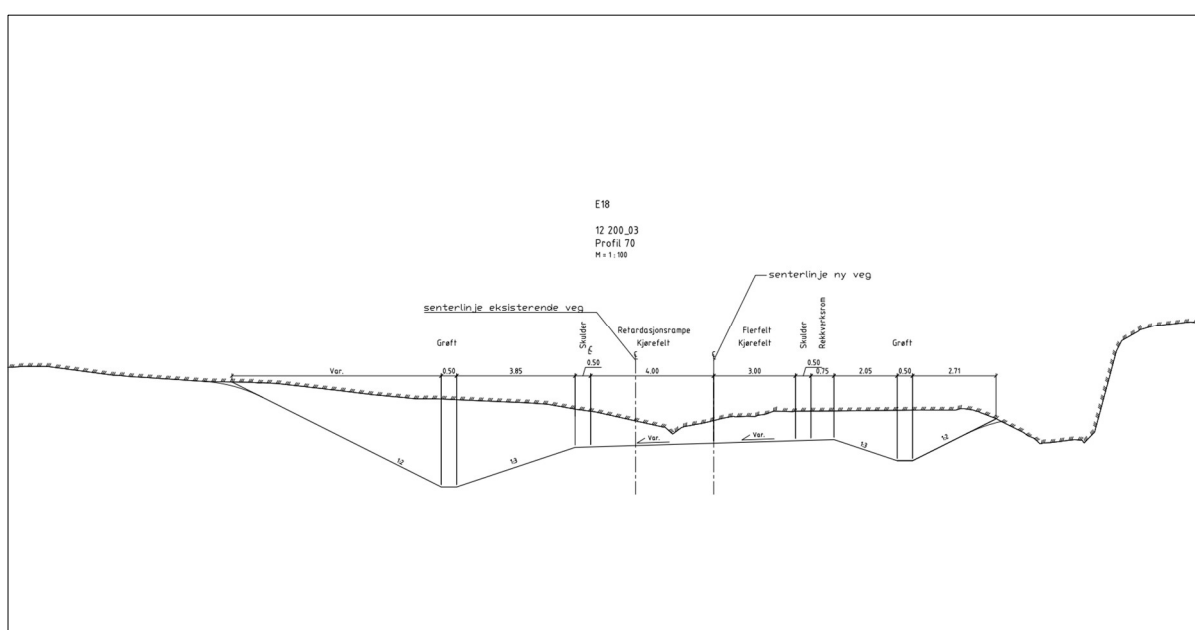
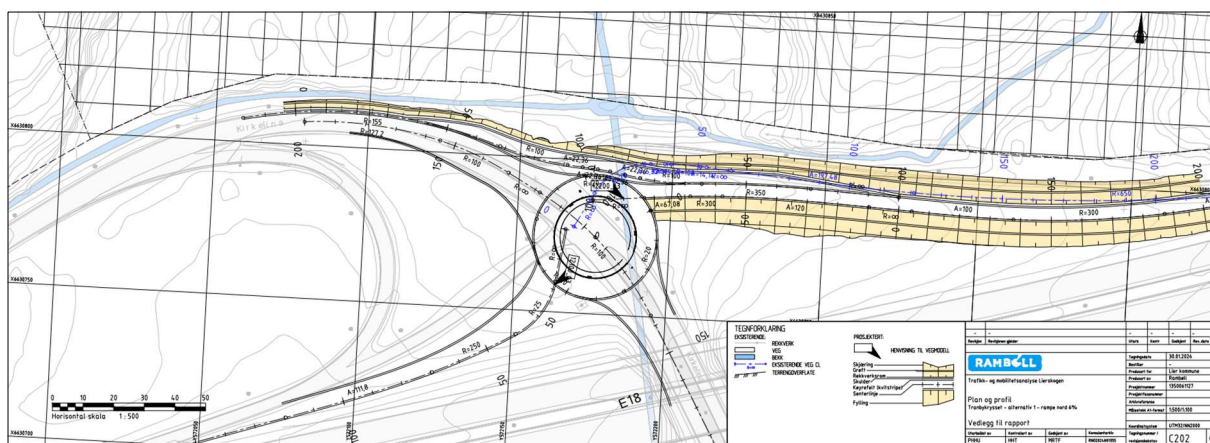
Ved å etablere en rundkjøring kun nord for E18, vil man oppnå god kapasitet på alle tilknyttede armer inn mot rundkjøringen. Risikoen for at det forplanter seg kø ut på E18 fra øst, vil fjernes. En konsekvens av den forbedrede flyten i nord, er imidlertid en økt trafikkmengde som kjører sørover på Kirkelina, noe som vil føre til en høyere belastning under brua mot krysset sør for E18. Dette vil gjøre det vanskeligere for trafikk fra avkjøringsrampen sør for E18 å kjøre ut på Kirkelina, noe som kan føre til at maksført forplanter seg tilbake på E18. Dette vil kunne redusere kapasiteten på E18.

Kryssløsningen med rundkjøring kun på nordsiden av E18, vil forbedre kapasiteten på nordsiden av E18. Løsningen vil også øke trafikksikkerheten spesielt ved å redusere konfliktpunktene for venstresvingende trafikk og andre potensielle ulykkesårsaker. På den annen side vil løsningen også føre til en forverring av forholdene sør for krysset, med lengre køer på E18 for trafikk fra Drammen. Konfliktpunktet hvor filterfeltet flettes sammen med påkjøringsrampen vil fortsatt være til stede. Det anbefales derfor ikke å gå videre med denne løsningen, da den forverrer kapasiteten sør for krysset og heller ikke bidrar til å bedre trafikksikkerheten på sørsiden av E18.

7.3 Tranbykrysset – anbefalt løsning

Alternativ 1: Én rundkjøring på hver side av E18 er den anbefalte løsningen for bedre trafikksikkerhet og økt trafikal kapasitet i Tranbykrysset.

Det er utarbeidet plan- og profilttegninger for kryssløsningen med 2 rundkjøringer. Løsningen er ikke detaljprosjektert. Det er ikke sett på håndtering av overvann, geoteknikk, elektro eller skilting.



Sør for E18:

Det er prosjektert én rundkjøring på sørsiden av E18 i det som i dag er et X-kryss mellom fv. 282 Kirkelina og av- og på kjøringsramper til E18.

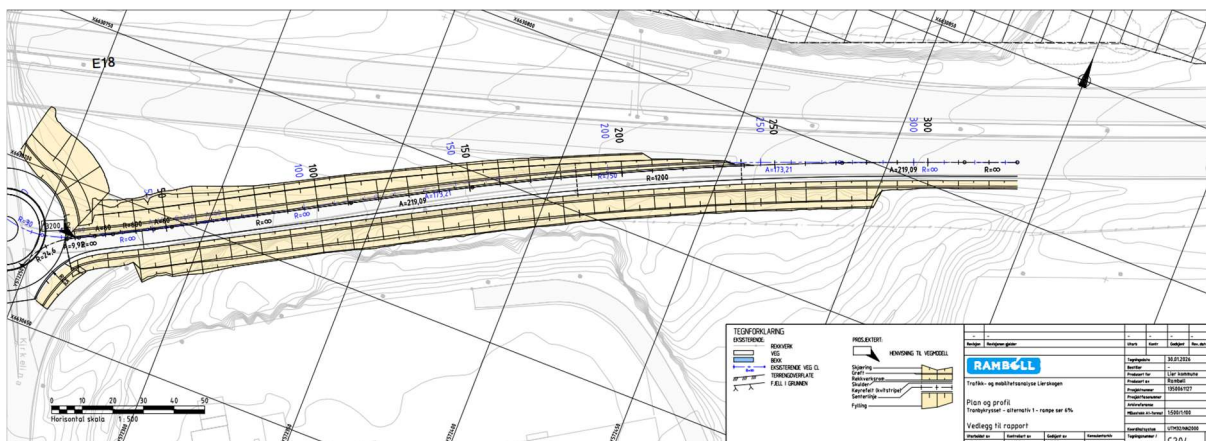
Rundkjøringen erstatter eksisterende X-kryss.

Foreslått løsning er prosjektert i tråd med Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming (2023).

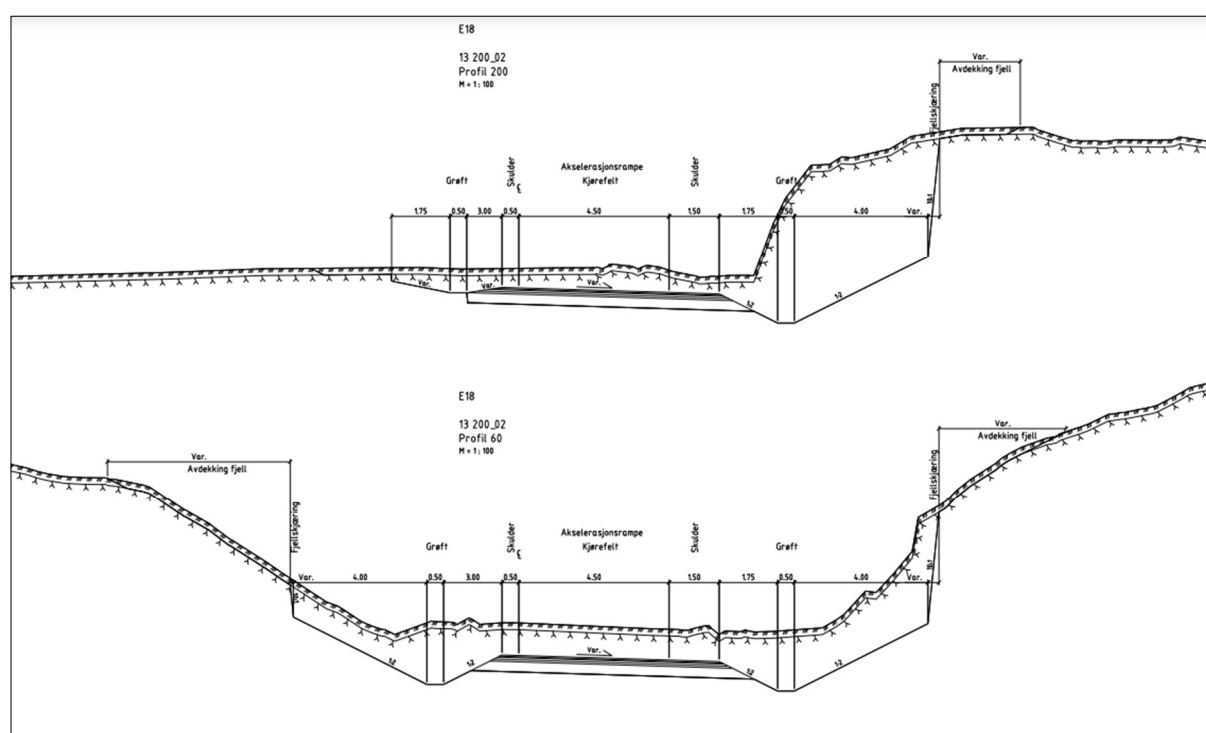
Eksisterende påkjøringsrampe tik E18 retning øst, ligger med stigning 7%. Iht. gjeldende krav i N100 er maks stigning 6% når sekundærveien (fv. 282 Kirkelina) ligger lavere enn primærveien (E18). Foreslått prosjektert løsning for avkjøringsrampe er lagt med 6% i tråd med SVVs håndbok N100.

Veiens sideterreng herunder fylling/skjæring, er lagt med fallforhold 1:2. Grøft/skjæring har 1:2 4m bredde inntil fjellskjæring.

Rundkjøringen har diameter 40 meter.



Utklippet av tegning C204 viser foreløpig prosjektert rundkjøring på fv. 282 Kirkelina sør for E18. Tegningen ligger som del av vedlegg 14.



Utklippet av tegning F002 viser profil 60 og 200 for påkjøringsrampe (akselerasjonsrampe) til E18 mot øst, på sørsiden av E18. Tegningen ligger som del av vedlegg 14.

En endret utforming av Tranbykrysset vil kunne foretas innenfor vedtatt arealbruk for området. Området er avsatt til arealformål Veg i vedtatt kommuneplanens arealdel 2019-2028.

7.4 Forhold som sikres i plankart og planbestemmelser

I plankart og planbestemmelser gjøres følgende endringer fra gjeldende kommuneplanens arealdel:

Arealformål: Veg - jf. § 11-7 nr. 2

I plankartet er området rundt Tranbykrysset i gjeldende kommuneplan avsatt til arealformål Veg. Planlagt ombygging av krysset med to rundkjøringer henholdsvis én rundkjøring på nordsiden og én rundkjøring på sørsiden av E18, ligger i sin helhet innenfor areal avsatt til formål Veg (kode 2010) i gjeldende kommuneplanens arealdel 2019-2028.

Veiformålet er allikevel utvidet noe i dette området for at det også skal omfatte arealer som allerede er utbygd med infrastruktur. Dette inkluderer fylkesvei 282 Kirkelina med tilhørende grøfteareal samt eksisterende gang-/sykkelvei langs fylkesveien.

I planbestemmelsene åpnes det opp for at det kan tilrettelegges for én rundkjøring på hver side av E18 på fv. 282 Kirkelina.

E18, Drammensveien og Gamle Drammensvei med tilhørende gang-/sykkelvei, er lagt inn som formål Veg da dette gjenspeiler dagens faktiske opparbeidelse og bruk. Disse endringene er gjort for å få et oppdatert plangrunnlag. Dette vil kunne medføre at eventuelle fremtidige tiltak i disse områdene, vil være i tråd med overordnet plan og således ikke vil kreve søknad om dispensasjon.

Planbestemmelsene åpner opp for at det skal kunne gjøres endringer av Tranbykrysset.

Det er lagt inn følgende hensynssoner:

Sikringssone – Overvannshåndtering H190, jf. PBL §11-8 3.ledd bokstav a

I plankartet er sikringssonen lagt over arealet rundt Tranbykrysset.

I planbestemmelsen til sonen, stilles det krav til at det ved fremtidig plansaker og tiltak etter plan- og bygningsloven, skal utredes og utføres tiltak for å håndtere og rense overvann fra vei slik at dette ikke vil ha negativ påvirkning på vannforekomstene i området. Dette gjelder både for anleggsfasen og for driftsfasen.

I tillegg er det lagt inn bestemmelser om håndtering av overvann i fellesbestemmelsene.

Bakgrunnen for bestemmelsen er merknad fra Statsforvalteren som henviser til vannforskriften § 4 miljømål som skal sikre at tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomster skal ha minst god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand. Statsforvalteren påpeker at det i planarbeidet må ta nødvendige hensyn til vannmiljøet og de miljømålene som er satt.

Faresone – Ras- og skredfare H310 1-11, jf. PBL §11-8 3. ledd bokstav a

I plankartet er det lagt inn faresoner for ras og skred der det hos NVE ligger avmerket som aktsomhetssone for kvikkleireskred. En aktsomhetssone angir at det innenfor sonen er en potensiell/mulig fare for kvikkleireskred. Ved planlegging av tiltak innenfor faresonen må det gjøres vurderinger i steg 2 og 3 i prosedyren i NVEs veileder nr. 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred for å avdekke om det dreier seg om en reell fare for ras og skred.

I planbestemmelsene sikres det at det innenfor sonen skal ivaretas tilstrekkelig sikkerhet mot kvikkleireskred.

Faresone – Flomfare H320 1-14, jf. PBL §11-8 3. ledd bokstav a

I plankartet er det lagt inn faresone der det hos NVE ligger avmerket som aktsomhetssone for flom. En aktsomhetssone angir at det innenfor sonen er en potensiell/mulig flomfare. Disse områdene gir grunnlag for videre utredninger og vurderinger av reell flomfare.

I planbestemmelsene sikres det at det innenfor faresonen skal ivaretas tilstrekkelig sikkerhet mot flom.

Hensynssone – Bevaring kulturmiljø H570, jf. PBL §11-8 3. ledd bokstav c

I plankartet er hensynssonen lagt over de delene av Tranbykrysset som er forskriftsfredet i Statens vegvesens landsverneplan: «Vegvalg – Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner».

I planbestemmelsen sikres det at ved senere ombygging, skal krysset så langt det lar seg gjøre, søkes bevart i tråd med vernestatusen.

Båndlegging etter annet lovverk herunder energiloven – H740, jf.

I plankartet er båndleggingssone etter energiloven, lagt over den delstrekningen av Statnetts transmisjonsnettanlegg 300kV Sylling – Tegneby som ligger innenfor kommunedelplanens grense. Båndleggingssonen er identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte som langs denne linjen, er totalt 43 meter dvs. 21,5 meter fra hver side av ledningen målt horisontalt. I tilhørende planbestemmelse sikres det at det ikke skal etableres ny bebyggelse innenfor båndleggingssonen og at anleggseier skal kontaktes ved alle tiltak i terreng og ved alle anleggsarbeider innenfor sonen.

Bestemmelsen er i tråd med innspill fra Statnett som kom i forbindelse med varsel om oppstart planarbeid.

Generelle bestemmelser

Det er gitt generelle bestemmelser om følgende forhold:

Rekkefølgekrav:

Før det gis tillatelse til tiltak innenfor områdene Sagvollskogen og Sivilforsvarstomta, skal gang-/sykkelvei langs Drammensveien være etablert frem til og med krysset Drammensveien x Ulvenveien.

Generelle krav:

Det er gitt generelle krav om følgende temaer:

- Grunneierfinansiering av infrastruktur
- Utbyggingsavtaler
- Trafikksikkerhet
- Overvannshåndtering
- Åpning av lukkede bekker
- Sanering av avkjørsler
- Kollektivtrafikk
- Masseforvaltning
- Graving i grunnen / kabelpåvisning

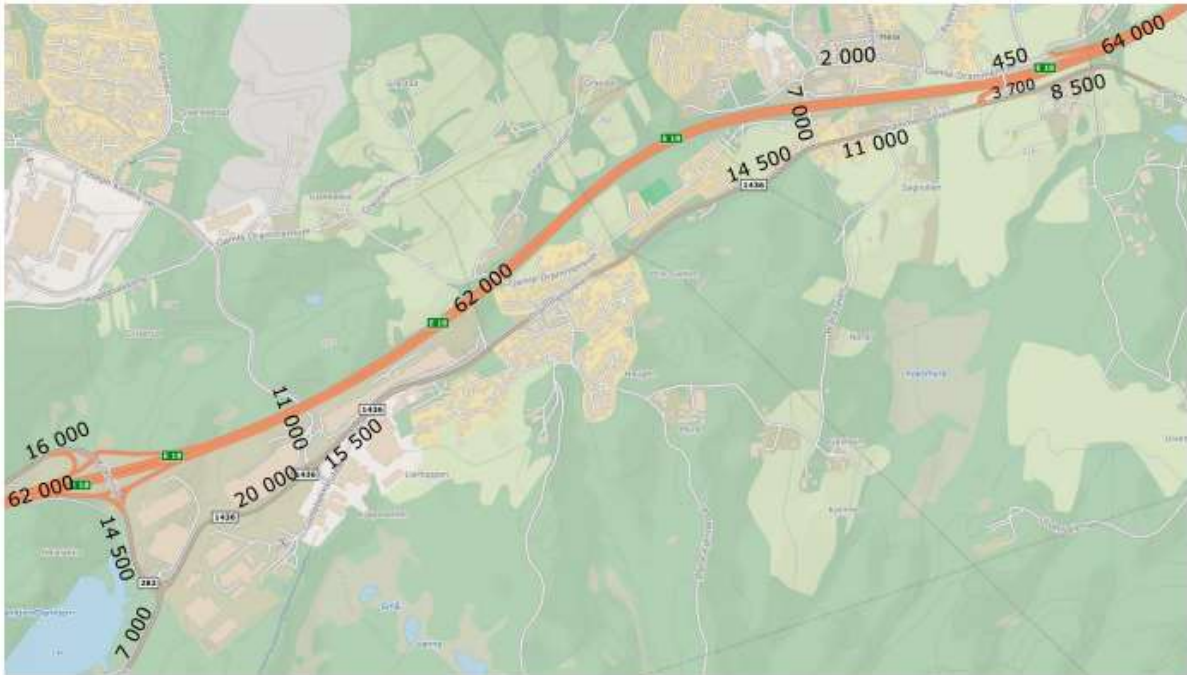
7.5 Trafikk og mobilitet

7.5.1 Framtidig situasjon – trafikkmengder

Fremtidig trafikksituasjon er beregnet ved å fremskrive dagens trafikk til 2050 i henhold til Transportøkonomisk institutt (TØI) sine framskrivinger for persontransport til Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036. Dette gir en total økning mellom 2024 og 2050, på 20,2% på trafikken som eksisterer i dag.

I tillegg er det lagt til grunn følgende utbygginger for beregning av fremtidig trafikkmengde:

- Sivilforsvarstomten: Næringsareal på 60 000m² med 370 ansatte. Forutsatt en trafikkøkning på 560 bilturer pr. døgn.
- Heia/Lierskogen: 90 boliger. Estimert trafikkøkning på 450 bilturer pr. døgn.
- Søndre Bråtan: 200 boliger.: Estimert trafikkøkning på 1000 bilturer pr. døgn.
- Sagvollskogen: Næringsareal. Estimert trafikkøkning på 2900 bilturer pr. døgn.
- Områderegulering Tranby: Estimert trafikkøkning på 1800 bilturer pr. døgn.



Figuren viser estimerte trafikkmengder i 2050. Hentet fra Trafikk- og mobilitetsanalysen.

Oppsummering av kapasitet i fremtidig situasjon

For å vurdere kapasiteten på vegnettet i 2050 er det gjort tilsvarende kapasitetsberegninger som for dagens situasjon. Se vedlegg 11.

Krysset Drammensveien x Gjellebekkveien

Gitt trafikkøkningen som er estimert frem mot 2050 vil det oppstå kapasitetsproblemer i rundkjøringen ved Drammensveien x Gjellebekkveien. Det vil være høy trafikkbelastning på den vestre armen og tilfredsstillende flyt i den sørlige armen. I armene nord og øst vil det bli store kapasitetsproblemer i krysset og det vil oppstå lange køer. På den østlige armen av Drammensveien er gjennomsnittlig kølengde beregnet til 388 meter, noe som i praksis betyr at køen vil strekke seg noe forbi inngang C til Liertoppen kjøpesenter. Den teoretiske maksimale kølengden er beregnet til 964 meter, og gjennomsnittlig forsinkelse vil være omtrent 4 minutter. På den nordlige armen er den gjennomsnittlige kølengden beregnet til 116 meter, noe som tilsier at køen ofte vil være lengre enn kjørefeltet mellom de to rundkjøringene. Dette vil påvirke trafikkflyten ytterligere, ettersom køen risikerer å blokkere for bevegelse i rundkjøringen lenger nord. Gjennomsnittlig forsinkelse på denne armen er beregnet til cirka 1,5 minutter.

Drammensveien x Gamle Drammensvei

Kapasiteten i dette krysset vil fortsatt være god i 205. Beregninger viser at det vil være god trafikkavvikling i krysset i 2050. Det er beregnet gjennomsnittlig kø for østgående trafikk på Drammensveien på 25 meter og en maksjø på 61 meter. Noe som betyr at den lengste køen som blir dannet i dette krysset er på ca. 10 biler i ettermiddagsrushet. Det er beregnet en

gjennomsnittlig kø på gamle Drammensvei på 12 meter og en makskø på 31 meter. Disse resultatene indikerer at det er god kapasitet på både Drammensveien og Gamle Drammensvei. I rushtrafikken vil det føre til noe mer kødannelse enn i dag og det er beregnet en gjennomsnittlig forsinkelse på 24 sekunder for østgående trafikk og 26 sekunder for trafikk fra Gamle Drammensvei.

Påkjøringsrampe til E18 fra Drammensveien

Det er god trafikkavvikling i krysset ved påkjøringsrampen til E18 også i 2050. Beregninger viser en lav belastningsgrad, kort gjennomsnittlig kø og kort makskø. Selv den lengste køen som kan oppstå i venstresvingefeltet er ca. 15 meter kortere enn avstanden til innkjøringen til dagens pendlerparkering. Dette betyr at det ikke er fare for at kø til påkjøringsrampen vil blokkere innkjøringen i 2050.

På bakgrunn av disse funnene legges det inn krav i planbestemmelsene om at kapasitet i rundkjøringen Drammensveien x Gjellebekkveien må dokumenteres i en trafikkanalyse, i alle plansaker.

Det legges ikke inn krav om endring i påkjøringsrampe til E18 på Heiatoppen eller krav om rundkjøring i krysset Drammensveien x Gamle Drammensvei.

7.5.2 Gang-/sykkelvei langs Drammensveien

Den foreligger en detaljregulering for gang-/sykkelvei langs fv. 1436 Drammensveien (plan ID 504-908-42) vedtatt i 2017. Det er lagt inn rekkefølgekrav i planbestemmelsene om at gang-/sykkelveien fra og med krysset Drammensveien x Gamle Drammensvei og frem til og med krysset Drammensveien x Ulvenveien skal være etablert før det gis tillatelse til tiltak innenfor områdene Sagvollskogen og Sivilforsvarstomta.

7.6 Kulturminner og kulturmiljø

Tranbykrysset er et fredet kulturminne. En ombygging av Tranbykrysset vil således være et inngrep i et fredet kulturminne.

Ettersom et fungerende Tranbykrysset er et viktig påkoblingspunkt til E18 for Liers befolkning og det lokale næringslivet, foreslås det å søke dispensasjon fra fredningen. En søknad om dispensasjon må begrunnes og sendes til Buskerud fylkeskommunes kulturminnemyndighet. Søknaden må begrunnes.

Det er derfor også gjennomført en konsekvensutredning for kulturarv som vurderer hvordan de tre alternative løsningene for nytt Tranbykryss, vil påvirke kulturminnet, se vedlegg 4. Konsekvensutredningen innenfor temaet kulturarv viser at alternativ 1 (én rundkjøring på hver side av E18) er det alternativet som vil få størst konsekvens for det fredete kulturminnet. På den annen side er alternativ 1 den løsningen som er anbefalt både med tanke på bedre trafiksikkerhet og økt trafikal kapasitet i krysset.

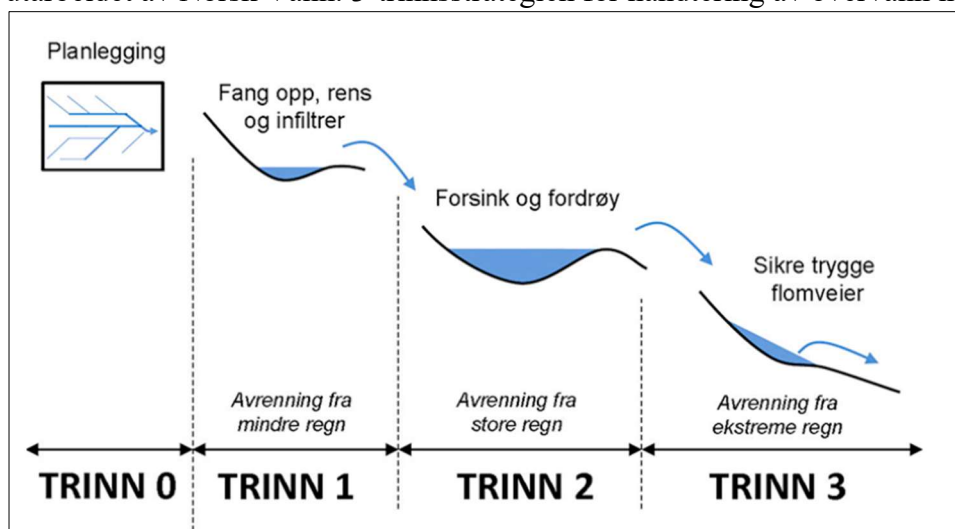
7.7 Overflatevann, vann- og avløp

Overvann:

Både innenfor planområdet og i umiddelbar nærhet til planområdet ligger det vannforekomster. Disse har generelt dårlig økologisk og kjemisk tilstand.

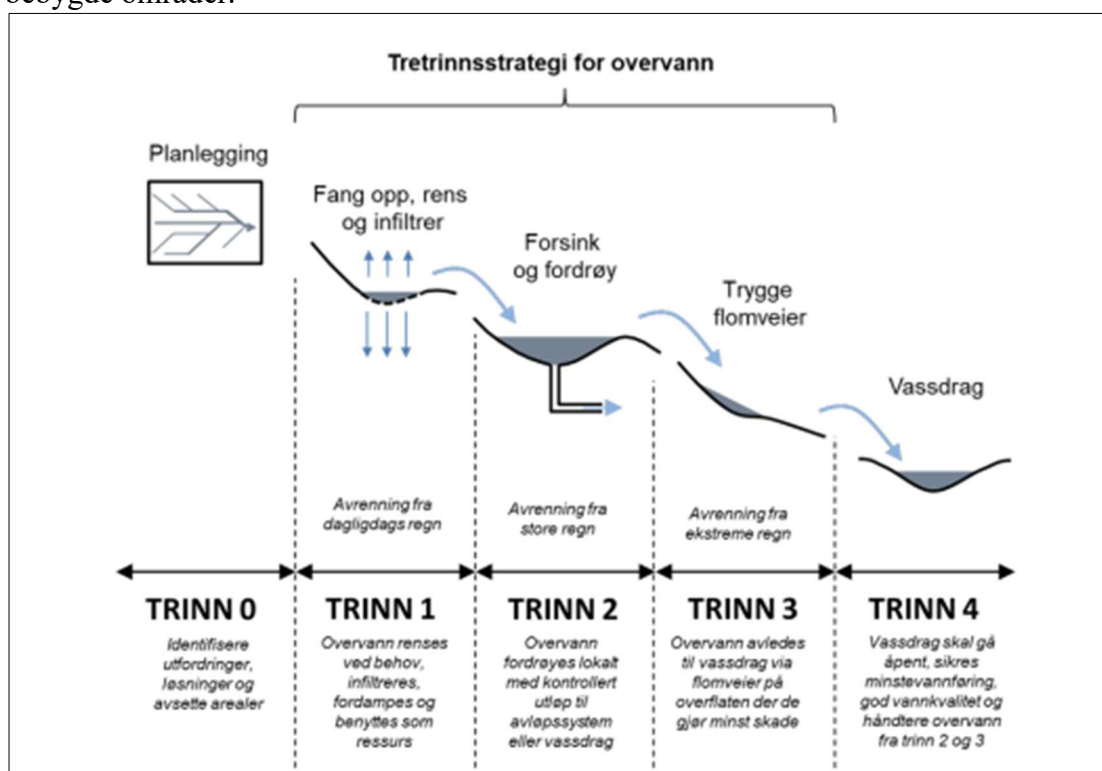
Det er derfor i kommuneplanens bestemmelser lagt inn krav om at overflatevann skal behandles etter 5-trinnsmodellen som beskrevet i gjeldende VAO-rammeplan for Lier

kommune. 5.trinnsmodellen er en utvidelse av det opprinnelige 3-trinnsmodellen som er utarbeidet av Norsk Vann. 3-trinnsstrategien for håndtering av overvann inneholder trinnene:



Illustrasjonen er hentet fra Norsk vann, <https://vaforum.no/vaforum-artikler/tre-trinn-til-tryggere-overvann/> lesedato 11.2.2026.

I Lier kommunes gjeldende VAO-rammeplan er det lagt til et trinn dvs. trinn 4 som omfatter vassdragenes avhengighet av overvann og rolle som transportsystem for overvann ut fra bebygde områder.



Utklippet er hentet fra side 5 i Lier kommunes VAO-rammeplan og viser 5-trinnsstrategi for håndtering av overvann.

Det er i lagt inn bestemmelser om håndtering av overvann i planbestemmelsenes punkt 6.3. For øvrig skal Temaplan overvann Lier kommune skal legges til grunn for utarbeidelse av nye reguleringsplaner og ved tiltak.

For Tranbykrysset er det lagt inn sikringssone Overvannshåndtering H190 som skal sikre resipienten Damtjern med tilhørende bekkefelt mot forringelse både i anleggsfasen og i driftsfasen. Bestemmelser til sonen ligger i punkt 7 i planbestemmelsene.

Vann og avløp:

Det er i all hovedsak utbygd vann og avløp innenfor planområdet.

Det stilles rekkefølgekrav om at områder avsatt til bebyggelse og anlegg jf. PBL § 11-7 nr. 1 ikke kan utbygges, bruksendres eller vesentlig endres før det er sikret tilstrekkelig kapasitet på kommunalt vann- og avløpsnett.

For de største utbygde områdene innenfor planområdet gjelder følgende:

Sivilforsvarstomta gnr/bnr. 160/14:

Eiendommen er i dag tilkoblet VA- infrastruktur på Asker siden, med sjøledninger i Ulvenvannet. Mest sannsynlig er kapasiteten ikke tilstrekkelig for framtidig utbygging. Lier kommune har ikke VA- infrastruktur i nærheten. Nærmeste kommunal vann- og avløpsledning ligger ca. 370 m i rett linje til nordlig del av eiendommen.

For å kunne utvikle eiendommen må det først sikres tilstrekkelig kapasitet på vann- og avløpsledninger.

Sagvollskogen gnr/bnr. 161/26

Planområde ligger i nærheten av kommunale vann- og avløpsledninger. Disse har i dag tilstrekkelig kapasitet forbi planområde. Avløpsledningen nedstrøms i Lierbakkene har utfordringer med kapasitet. Dette er gammel ø 200 mm asbestledning med ukjent leggedato.

For å kunne håndtere avløpsmengder fra planområde må kapasiteten i ledningen økes.

Tiltaket ligger i Lier VVA KF sin temaplan og utredning skal startes våren 2026.

Prosjektering og utførelse kommer til å ta noen år.

Før flere abonnenter kan tilknyttes, må kapasiteten i denne ledningen økes.

7.8 Tekniske opprettinger i plankartet

I forbindelse med planarbeidet er det avdekket flere unøyaktigheter i opptegningen i plankartet i gjeldende kommuneplanens arealdel (2019-2028). I tillegg har det tilkommet flere detaljreguleringsplaner i perioden som har gått, siden kommuneplanens arealdel ble vedtatt i 2019. Dette har i flere tilfeller medført at det ikke er samsvar mellom arealbruken vedtatt i kommuneplanens arealdel og den påfølgende vedtatte detaljreguleringsplanen for det samme området.

Plankartet oppdateres for å fange opp dagens faktiske arealbruk. Dette vil gjøre plankartet mest mulig oppdatert og gi et mest mulig riktig bilde i arealstatistikken. Samtidig vil det kunne lette saksbehandlingen hos kommunen samt gi større grad av forutsigbarheten hos tiltakshavere.

Tabellen nedenfor lister opp hvilke endringer som er gjort for de respektive eiendommene i plankartet:

Gnr/bnr (del av)	Adresse	Endring – Nytt formål	Tidligere formål
2016/1	Drammensveien	Veien er lagt inn med formål veg	Forretning (fremtidig), næringsbebyggelse (nåværende),

			Boligbebyggelse (nåværende), Landbruks-, natur- og friluftsmål (fremtidig)
159/126	Gamle Drammensvei	Veien er lagt inn med formål <i>veg</i>	Landbruks-, natur- og friluftsmål (nåværende)
163/67	Kjennergrinda 4	Endringen gjelder avgrensing av eksisterende formål <i>næringsbebyggelse</i> . Formålet er justert til å følge eiendomsgrensen. Tidligere lå næringsformålet også på Drammensveien.	Næringsbebyggelse (nåværende)
163/81	Kjennergrinda 4	Endringen gjelder avgrensing av eksisterende formål <i>næringsbebyggelse</i> . Formålet er justert til å følge eiendomsgrensen. Tidligere lå næringsformålet også på Drammensveien.	Næringsbebyggelse (nåværende)
163/99	Kjennergrinda 2	Endringen gjelder avgrensing av eksisterende formål <i>næringsbebyggelse</i> . Formålet er justert til å følge eiendomsgrensen. Tidligere lå næringsformålet også på Drammensveien.	Næringsbebyggelse (nåværende)
120/19	Gjellebekkveien	Veien er lagt inn med formål <i>veg</i> .	Forretning (nåværende)
1018/1	E18	Tranbykrysset herunder alle arealer som tilhører kryss er lagt inn som formål <i>veg</i> .	Landbruks-, natur- og friluftsmål (nåværende)
1018/1	Avstikkeren på sørsiden av E18	Gang-/sykkelvei og kjørevei er lagt inn med formål <i>veg</i> .	Næringsbebyggelse (nåværende)
1289/1	Fylkesvei 282 Kirkelina	Gang-/sykkelveien over E18 ved Tranbykrysset og Kirkelina er lagt inn som formål <i>veg</i> .	Landbruks-, natur- og friluftsmål (nåværende)
162/61, 62	Tveitabakken	Veien er lagt inn med formål <i>veg</i>	Boligbebyggelse (nåværende), Landbruks-, natur- og friluftsmål (nåværende)
163/166, 173	Tveitabakken	Veien er lagt inn med formål <i>veg</i>	Boligbebyggelse (nåværende)
2016/1	Tveitabakken	Veien er lagt inn med formål <i>veg</i>	Veien er lagt inn med formål <i>veg</i>
159/1,2		Grobruelva er lagt inn som <i>Bruk og vern av sjø og vassdrag</i> .	Landbruks-, natur- og friluftsområder (nåværende).

160/14		Grobruelva er lagt inn som <i>Bruk og vern av sjø og vassdrag</i> .	Landbruks-, natur- og friluftsområder (nåværende).
161/1, 22		Grobruelva er lagt inn som <i>Bruk og vern av sjø og vassdrag</i> .	Landbruks-, natur- og friluftsområder (nåværende).
1018/1	E18	Grobruelva er lagt inn som <i>Bruk og vern av sjø og vassdrag</i> .	Landbruks-, natur- og friluftsområder (nåværende).
2016/1	Fylkesvei 1436 Drammensveien	Grobruelva er lagt inn som <i>Bruk og vern av sjø og vassdrag</i> .	Landbruks-, natur- og friluftsområder (nåværende) og næringsbebyggelse (nåværende).
151/1	Gravdalsveien 16	Området avsatt til Idrettsanlegg (fremtidig). Arealet er justert iht. eiendomsgrenser i nord som ligger mot E18	Idrettsanlegg (fremtidig)
163/186	Vestre Kjennervei 41	Eiendommen som inneholder en enebolig med ferdigattest, er avsatt til formål Boligbebyggelse (nåværende)	Næringsbebyggelse (nåværende)

8 KONSEKVENsutREDNING

8.1 Krav om konsekvensutredning for miljø og samfunn

Ved oppstart av alt planarbeid etter plan- og bygningsloven skal det vurderes om planen utløser krav om konsekvensutredning. Rammen for utvelgelsesprosessen følger av plan- og bygningslovens kapittel 4 og 14. De mer detaljerte reglene for utvelgelse følger av Forskrift om konsekvensutredninger.

Formålet med forskrift om konsekvensutredninger er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres.

For kommuneplanens arealdel dvs. overordnet plan, er KU-plikten avgrenset til den delen av planen som eksplisitt fastsetter retningslinjer eller rammer for fremtidig utbygging. Det innebærer at KU-plikten kun gjelder i de områdene det legges til rette for arealbruksendringer i form av utbygging. KU-plikten gjelder derimot ikke for den del av overordnet plan som viderefører eksisterende kommune – eller reguleringsplaner, eller der arealbruken angis til annet enn utbyggingsformål.

I planprogrammet er det vurdert og redegjort for kravet til konsekvensutredning. For kommunedelplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det iht. plan- og bygningslovens § 4-1 utarbeides planprogram som grunnlag for arbeidet. Kommunedelplaner etter plan- og bygningslovens §11-1 skal etter forskrift om konsekvensutredninger § 6 bokstav a, alltid ha planprogram og konsekvensutredning.

Iht. forskrift om konsekvensutredninger § 6 bokstav a, skal kommunedelplaner alltid konsekvensutredes og ha planprogram eller melding, når planen fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II.

Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen skal legge til rette for å fastsette endrede rammer for Tranbykrysset som er et tiltak som faller inn under punkt e) i Bygging av veier i vedlegg II i forskriften.

§18 andre ledd i KU-forskriften sier at konsekvensutredning av kommuneplanens arealdel bare skal omfatte de delene av planen som fastsetter rammer for fremtidig utbygging og som samtidig innebærer endring av gjeldende plan.

Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen legger ikke til rette for nye utbyggingsområder.

Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset – Asker grense legger til rette for endrede rammer for fremtidig utbygging herunder utvidelse av Tranbykrysset.

8.2 Alternativer som er utredet

For Tranbykrysset er det utredet konsekvenser for følgende alternative løsninger for utbygging og utbedring av Tranbykrysset:

Alternativ 1: Én rundkjøring på nordsiden og én rundkjøring på sørsiden av E18.

Alternativ 2: Venstresvingefelt på Kirkelina nord for E18.

Alternativ 3: Én rundkjøring på nordsiden av E18.

Referansesituasjonen som de tre alternative løsningene skal vurderes opp mot er 0-alternativet. 0-alternativet er dagens situasjon.

Konsekvensanalyse for Tranbykrysset – Samlerapport ligger som vedlegg 4.

Konsekvensutredning av Tranbykrysset – Vannmiljø ligger som vedlegg 5.

Trafikkanalysen som er utarbeidet for de tre alternative løsningene, anbefaler alternativ 1 for bedret trafikksikkerhet og bedre trafikkflyt.

8.3 Metode og datagrunnlag

I fastsatt planprogram er det beskrevet at konsekvensutredningen skal utarbeides iht. Statens vegvesens Håndbok V712 *Konsekvensanalyser*. Håndbok V712 er lagt til grunn for alle utredningene med unntak av temaet vannmiljø. For tema vannmiljø og naturmangfold i vann, er det benyttet Miljødirektoratets metode for utredning M-1941 *Konsekvensutredning av klima og miljø*. Denne metodikken er mer hensiktsmessig å bruke da den dekker temaet bedre med tanke på vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens.

Metodene V712 og M-1941 bygger begge opp utredninger i tre trinn.

Trinn 1: Influensområdet deles inn i delområder og hvert delområde gis verdi basert på fagspesifikke verdikriterier

Trinn 2: Det vurderes hvilken påvirkning utredningsalternativene vil ha på hvert delområde.

Trinn 3: Sammenstilling av verdi og påvirkning gjøres for å fastsette tiltakets konsekvens på delområdet.

Alle fagtema vurderer verdi, påvirkning og konsekvens ut ifra fagspesifikke kriterier som fremgår av metodikken.

Delområdenes verdi vurderes iht. følgende skala:

Tiltakets påvirkning på det enkelte delområdet vurderes iht. følgende skala:

Konsekvens for delområdet vurderes iht. følgende skala:

Verdi og påvirkning sammenstilles i konsekvensviften:

Datagrunnlag

86

8.4 Sammendrag av konsekvensutredninger

Iht. fastsatt planprogram for kommunedelplanen skal det utarbeides følgende konsekvensutredninger på tiltaksnivå for Tranbykrysset:

- Kulturminner/kulturmiljø
- Støy
- Luftforurensning
- Naturmangfold
- Vannmiljø

Konsekvensutredningene i sin helhet ligger samlet i vedlegg 4.

Sammendrag konsekvensutredning for kulturminner/kulturmiljø

Tranbykrysset hvor tiltaket skal utføres (tiltaksområdet), er i dette tilfellet en del av et forskriftsfredet kulturminne jf. Kulturminnelovens § 22a, og består av blant annet Tranbykrysset (også omtalt som Kirkelina) med tilhørende grøntareal. I tillegg inkluderer kulturminnet ca. 4,4 km med veg. Tiltaksområdet er forholdsvis lite, og tiltakets art er kun en mindre endring av en eksisterende kryssløsning

For fagtema kulturmiljø er det bare ett kulturmiljø/delområde.
Alternativenes konsekvens for kulturmiljøet er rangert i tabellen under.

Delområder	Alt.0	Alt.1	Alt.2	Alt. 3
Delområde 1	0	Middels negativ konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Noe negativ konsekvens
Avveining	0	Delområde med konsekvensgrad 2 minus (- -)	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen. Det er få konflikter og ingen konflikter med høye konsekvensgrader.	Liten andel av strekning med konflikter. Delområdet har lav konsekvensgrad, 1 minus (-).
Samlet vurdering	0	Middels negativ konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	0	3	1	2
Forklaring til rangering	0	Alternativ 1 vil være det mest inngripende alternativet for kulturmiljøet, det vil medføre størst endringer knyttet til linjeføring og størst beslag av grøntareal sammenlignet med de to andre alternativene. Alternativet	Alternativ 2 vil være det minst inngripende alternativet som i liten grad vil bryte med dagens linjeføring og opprinnelig kryss-situasjon. Alternativet vil føre til mindre inngrep i dagens grøntarealer sammenlignet med alternativ 1 og 3.	Alternativ 3 vil bryte noe med dagens linjeføring og legge beslag på noe grøntareal, men legger kun opp til endringer nord for E18.

		legger opp til endringer både nord og sør for E18.		
--	--	--	--	--

Konklusjon:

Alternativ 1 med én rundkjøring på hver side av E18 vil ha størst konsekvens for Tranbykrysset som fredet kulturminne.

Sammendrag konsekvensutredning for støy

Influensområdet er området der tiltaket kan føre til konsekvenser. For støy strekker dette seg vanligvis utover grensene for planområdet, og er områder som har støynivåer i gul sone eller høyere. Det er ikke vurdert at vei og kryssendringene for dette prosjektet vil få en økning i ÅDT for veier som er utenfor planområdet. Dermed er influensområdet tilsvarende planområdet. Ettersom alternativene er knyttet til E18, er også strekningen av E18 med i beregningene innenfor alternativene. For å fange opp støyutsatte bygninger og områder er beregningsområdet satt til å være 1,5 til 2 km fra vegkrysset.

Støyberegninger som gjennomføres til konsekvensanalyse er:

- støykorte som kan benyttes til vurderinger av friluftsliv/by- og bygdeliv (ikke prissatt konsekvens i egen rapport)
- støy i fasadepunkter for hver etasje i alle bygg til støyfølsomt bruksformål
- Antall personer i boenheter med støynivå over 55 dB (fra vegkrysset) på fasade

Konklusjon:

Med tanke på støy er det ingen forskjell i konsekvens mellom 0-alternativet, alternativ 1, 2 eller 3. Dette skyldes at det kun er geometrien som er forskjellig mellom alternativene, terrengets utforming som bidrar til å redusere støyutbredelsen fra Tranbykrysset og avstanden til støyfølsomme bygninger.

Sammendrag konsekvensutredning for luftforurensning

Lokal luftforurensning øker generelt risikoen for luftveis- og hjerte-karsykdom og tidlig død, og skadelige effekter har blitt påvist selv ved lave konsentrasjoner i luft (Folkehelseinstituttet, 2014; WHO, 2021)

Resultatene for luftkvalitet er presentert for 0-alternativet og de tre utredningsalternativene for Tranbykrysset. Resultater er tatt ut ved 2,5 meters høyde over terreng. Beregningene utført med meteorologi for perioden 2022-24 (NO₂ vintermiddel: jan.-apr. + nov.-des.).

Samlet konsekvens for alternativ 1 for tema luftkvalitet							
Delområde 1							
Grad av konsekvens	+3/+4	+1/+2	0 Ingen/ubetydelig konsekvens	-1	-2	-3	-4

for delområdene	Svært positiv konsekvens	Noe/betydelig positiv konsekvens		Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Svært stor negativ konsekvens
▲							
Begrunnelse							

Samlet konsekvens for alternativ 2 for tema luftkvalitet							
Delområde 1							
Grad av konsekvens for delområdene	+3/+4 Svært positiv konsekvens	+1/+2 Noe/betydelig positiv konsekvens	0 Ingen/ubetydelig konsekvens	-1 Noe negativ konsekvens	-2 Middels negativ konsekvens	-3 Stor negativ konsekvens	-4 Svært stor negativ konsekvens
▲							
Begrunnelse							

Samlet konsekvens for alternativ 3 for tema luftkvalitet							
Delområde 1							
Grad av konsekvens for delområdene	+3/+4 Svært positiv konsekvens	+1/+2 Noe/betydelig positiv konsekvens	0 Ingen/ubetydelig konsekvens	-1 Noe negativ konsekvens	-2 Middels negativ konsekvens	-3 Stor negativ konsekvens	-4 Svært stor negativ konsekvens
▲							
Begrunnelse							

Konklusjon:

Luftkvaliteten i influensområdet er generelt uendret. Spredning av gul og rød sone for luftforurensning er tilnærmet likt for referansealternativet (0-alternativet) og planalternativene. Tiltaket vil ikke medføre vesentlige endringer i influensområdet eller påvirke antall mennesker som er bosatt i gul eller rød sone. Samlet konsekvens for tema luftkvalitet er vist i tabellene over.

Alle tre alternativene har Ubetydelig konsekvens.

Sammendrag konsekvensutredning for naturmangfold

Utredningen dekker fagtemaet terrestrisk naturmangfold, det vil si naturmangfold på land.

Naturmangfoldet er blitt vurdert for fire ulike delområder, som ligger i nær tilknytning til Tranbykrysset. Alle delområdene inneholder naturverdier i form av en eller flere naturtyper, rødlistearter og som økologiske funksjonsområder.

Grad av påvirkning er vurdert til å være av **Ubetydelig endring** i alle fire delområdene for alle de tre ulike utbyggingsalternativene.

Konklusjon:

Ingen av delområdene har naturverdier som blir berørt av alternativene sett opp imot 0

-alternativet. Konsekvensen blir derfor vurdert til **0 = ingen/ubetydelig konsekvens** for alle delområdene for alle de tre utbyggingsalternativene.

Alternativ	0-alternativ	Alternativ 1 To rundkjøringer, nord og syd for E18	Alternativ 2 Venstresvingfelt nord for E18	Alternativ 3 Kun én rundkjøring nord for E18
Naturmangfold	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens

Sammendrag konsekvensutredning vannmiljø

En utredning av vannmiljø inkluderer både utredning av og naturmangfold i vann (vannlevende naturtyper og arter) i henhold til naturmangfoldloven, og en utredning av økologisk og kjemisk tilstand på vannforekomster, i henhold til vannforskriften.

For hvert delområde er det vurdert påvirkning og konsekvens for vannmiljø, naturtype og funksjonsområde.

Konklusjon:

Den samlede konsekvensgraden er lik for alternativ 2 og 3, med samlet konsekvensgrad lik **noe negativ konsekvens**. Alternativ 1 har samlet konsekvensgrad **lik middels negativ konsekvens**.

Tabell 1: Oppsummering og rangering av konsekvens for vannmiljø og naturmangfold i vann

Alternativ	Alternativ 1 To rundkjøringer, nord og syd for E18	Alternativ 2 Venstresvingfelt nord for E18	Alternativ 3 Kun én rundkjøring nord for E18
Delområde 1	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Delområde 2	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Samlet konsekvensgrad	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering av alternativene	2	1	1

Oppsummering og sammenstilling av konsekvenser

Verdivurderingene for de enkelte temaene viser at planområdet har stor eller svært stor verdi for kulturminner (fredningsvedtak av eksisterende kryss) og for naturmangfold og vannmiljø i området rundt. For støy- og luftforurensning har planområdet få direkte berørte i nærheten og utbredelse av støy og luftforurensning vil endres lite mellom 0-alternativet og de tre utredningsalternativene.

Konsekvensgrad

Som det fremgår av sammenstillingstabellen er det for det utvalgte utredningstemaene, alternativ 2 venstresvingfelt nord for E18 som er det minst belastende.

For temaene kulturminner, støy, luftforurensning og naturmangfold har dette alternativet ingen eller kun ubetydelige konsekvenser for området sett i forhold til dagens situasjon (0-alternativet). Alle de tre alternativene vil kunne ha negativ konsekvens for tema vannmiljø. Dette skyldes i stor grad negativ påvirkning i en anleggsperiode. Her er det imidlertid mulig å sette i verk avbøtende tiltak.

Alternativ	0-alternativ	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
		To rundkjøringer, nord og syd for E18	Venstresvingfelt nord for E18	Kun én rundkjøring nord for E18
Kulturminne	0	Middels negativ konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Noe negativ konsekvens
Støy	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Luftforurensning	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Naturmangfold	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Vannmiljø	0	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	4	2	3
Begrunnelse for rangering		Det eneste alternativet med middels negative konsekvenser	Kun ubetydelige konsekvenser med unntak av for vannmiljø som er noe negativ	2 av 5 deltemaer med ubetydelige konsekvenser. To deltemaer med noe negativ konsekvens.

Tabellen viser sammenstilling av konsekvensgrad for del ulike fagtemaene og de ulike alternativene. Hentet fra Konsekvensanalyse for Tranbykrysset – Samlerapport, utarbeidet av Rambøll, datert 12.12.2025.

9 VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

9.1 Landskap

Buskerud fylkeskommune har i sin merknad til oppstart planarbeid kommentert at landskapshensyn er en viktig del av kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, og at der er avgjørende at planen balanserer mellom nødvendige samferdselstiltak og bevaring av landskapets karakter.

Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen legger ikke opp til endringer i tillatt arealbruk. Det vil si at kommunedelplanen ikke hjemler inngrep i eksisterende grønne arealer herunder skogsområder, lekeområder, parker eller jordbruksområder.

Kommunedelplanen hjemler kun en endring i utforming av Tranbykrysset herunder to stk.-rundkjøringer på fv. 282 Kirkelina. Ved planlegging av tiltaket legges det vekt på løsninger som i størst mulig grad vil bevare eksisterende terreng og landskap. Tiltaket vil derfor ha svært begrensede konsekvenser for landskapet på Lierskogen.



Illustrasjonen viser alternativ 1 for nytt Tranbykryss med en rundkjøring på nordsiden og en rundkjøring på sørsiden av E18. Illustrasjon utarbeidet av Rambøll, se vedlegg 15.



Illustrasjonen viser alternativ 1 for nytt Tranbykryss med en rundkjøring på nordsiden og en rundkjøring på sørsiden av E18, sett fra avkjøringsrampen fra øst. Illustrasjon utarbeidet av Rambøll, se vedlegg 15.

9.2 Kulturminner og kulturmiljø

Kommunedelplanen legger ikke til rette for endret arealbruk.

Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen legger til rette for at Tranbykrysset skal kunne bygges om for å kunne omfatte 2 rundkjøringer herunder én rundkjøring på nordsiden av E18 og én rundkjøring på sørsiden av E18. Ombyggingen/tiltaket vil foregå innenfor arealer som allerede er tatt i bruk som trafikkarealer og som ikke er i bruk for andre formåle eller aktiviteter.

Bakgrunnen for et ønske om ombygging er det definerte ulykkespunktet på nordsiden av E18. I tillegg er det ønskelig å bedre kapasiteten i krysset. Trafikkberegninger viser at det vil oppstå kapasitetsutfordringer i krysset allerede fra 2030 som følge av generell trafikkvekst. På bakgrunn av kryssets status som fredet kulturminne, vil en eventuell fremtidig ombygging av krysset, få konsekvenser for krysset som kulturminne. Hvilke konsekvenser tiltaket vil få, er nærmere beskrevet i konsekvensutrednings kapittel Kulturarv.

Avbøtende/skadereduserende tiltak for Tranbykrysset som kulturminne

Generelt overordnet tiltak i forbindelse med detaljprosjektering:

I detaljprosjekteringen bør man så langt det er mulig uten å gå på bekostningen av trafikksikkerheten, hensynta/begrense endring av dagens horisontal – og vertikalprofil.

Bevaring av vegetasjon:

En bør begrense fjerning av trær og annen vegetasjon så langt det er mulig.

Vegetasjon og landskapstilpasning:

Med tanke på visuell påvirkning og tilpasning til kulturmiljøet og landskapet ellers, bør en revegetere veiskjæringer med stedegen vegetasjon, dette må utføres på en slik måte at man samtidig ivaretar sikt og trafikksikkerheten i krysset.

Terrengtilpasning:

Med tanke på visuell påvirkning på kulturlandskapet som helhet, bør en så langt det er mulig tilpasse skjæringer slik at de i størst mulig grad følger naturlige konturer i landskapet, og man bør unngå for skarpe linjer.

Ved funn av kulturminner eller gjenstander som kan ha kulturhistorisk verdi i anleggsperioden:

Om entreprenør i forbindelse med arbeid i tiltaksområdet oppdager strukturer eller gjenstander som man mistenker kan være et uregistrert kulturminne, skal arbeid i nær omkrets til funnet stanses med umiddelbar virkning, og området sperres av og Byggherre varsles.

Byggherre vil så varsle kulturminnemyndigheten (fylkeskommunen) om funnet, jf. kulturminnelovens § 8 andre ledd.

9.3 Naturmangfold

9.3.1 Naturverdier

Kommunedelplanen legger ikke til rette for endret arealbruk. Det er derfor bare utredet for konsekvenser for naturverdier innenfor influensområdet til Tranbykrysset. I Tranbykrysset videreføres dagens arealbruk, men det legges til rette for en annen kryssløsning enn dagens. Det er derfor utredet hvilke konsekvenser en ny kryssløsning vil kunne ha for naturmangfoldet innenfor kryssets influensområde.

For de tre ulike kryssalternativene som er utredet, er konsekvensgraden satt til det samme dvs. Ubetydelig konsekvens.

På bakgrunn av at konsekvensen for naturmangfold er satt til ubetydelig, er det derfor ikke angitt avbøtende tiltak.

For øvrige områder innenfor planens avgrensning, legges det ikke til rette for nye tiltak eller endret arealbruk.

Vurdering av Tranbykryssets verdi, samt tiltakets påvirkning og konsekvens for krysset som kulturminne, er nærmere beskrevet i konsekvensutrednings kapittel 6 Kulturarv.

9.3.2 Fisk- og viltinteresser

Buskerud fylkeskommune har i sin merknad til oppstart planarbeid, bedt Lier kommune om å avklare muligheten for en realisering av den planlagte faunapassasje over E18 på Gjellebekk. Faunapassasjen ligger inne med formål LNF (Landbruks-, natur og friluftsareal) med benevnelsen Elg1 i gjeldende kommuneplanens arealdel. Det avsatte arealet er den er tatt inn aktuelle reguleringsplaner i området.

Det har i forbindelse med planarbeidet blitt avholdt møte med myndigheter som har det overordene ansvaret for trafiksikkerhet på E18 og for forvaltning av arter, herunder Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og Statsforvalteren. Konklusjonen etter møtet som ble holdt 9.10.2025, var at det ikke foreligger oppdatert kunnskap om elgens trekkveier. Staten vegvesen har pr. i dag ingen planer om å etablere passasjen over selve E18.

Lier kommune har søkt Miljødirektoratet om penger til ny viltkartlegging som grunnlag for vurdering av opprettholdelse av dagens viltpassasje eller om det er mulige nye viltpassasjer i dette området. Lier kommune vurderer det som hensiktsmessig å gjøre eventuelle endringer i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel dersom man på det tidspunktet har oppdatert informasjon.

Da det ikke foreligger oppdatert kunnskap om elgens trekkveier, er det ikke gjort noen endringer i plankart eller bestemmelser for kommunedelplanen.

9.4 **Trafikk**

Kommunedelplanen legger ikke til rette for nye områder for utbygging. Vedtak av kommunedelplanen legger derfor heller ikke til rette for økt belastning på infrastrukturen og trafikksituasjonen på Lierskogen og tilliggende områder.

Trafikkanalysen som er utarbeidet i forbindelse med planarbeidet, viser imidlertid at selv uten nye utbyggingsområder på Lierskogen, vil Tranbykrysset få kapasitetsproblemer i 2030. I tillegg er dette krysset ulykkesutsatt. Dette innebærer at det bør tas grep for å forbedre trafiksikkerheten i Tranbykrysset og samtidig sikre at kapasiteten er tilfredsstillende. Dersom det ikke gjøres tiltak i Tranbykrysset, vil det kunne oppstå flere ulykker med de omkostningene det har. I tillegg vil krysset kunne være en begrensende faktor for videre utbygginger både på Lierskogen, Tranby og eventuelt andre områder som vil ha Tranbykrysset som sin nærmeste av- og påkjøring til E18.

I tillegg til at Tranbykrysset vil få kapasitetsproblemer, viser beregninger at rundkjøringen i krysset Drammensveien x Gjellebekkveien, vil få kapasitetsproblemer i 2050. Dersom det ikke planlegges for tiltak i denne rundkjøringen, vil krysset på sikt kunne bli en begrensende faktor for utvikling og trafikkflyt. Trafikkanalysen viser at øvrige kryss ikke har eller vil få problemer knyttet til kapasitet frem mot 2050.

Trafikk- og mobilitetsanalysen viser at forholdene for gående og syklende i all hovedsak er gode innenfor området, men at den viktige gang-/sykkelveien langs fv. 1436 Drammensveien inn mot Asker grense, mangler. Kommunedelplanen har lagt inn rekkefølgekrav om opparbeidelse av denne. Rekkefølgekravet ligger på utbyggingen av Sagvollskogen og Sivilforsvarstomten. Dersom gang-/sykkelveien ikke opparbeides vil konsekvensen kunne være behov for fortsatt skoleskyss på grunn av farlig skolevei og begrenset mulighet for å benytte sykkel og gange som fremkomstmiddel både for alle aldersgrupper. En realisering av gang-/sykkelveien vil gjøre ferdsel langs Drammensveien trygg for de som velger sykkel og gange. I tillegg vil etableringen medføre oppgradering av bussholdeplasser samt forenkle adkomsten til disse.

Trafikk- og mobilitetsanalysen som er utarbeidet viser at flere bussholdeplasser ikke er opparbeidet i henhold til gjeldende standard eller ikke er opparbeidet i det hele tatt.

I bestemmelser til kommunedelplanen er det lagt inn krav om at gang-/sykkelvei langs fv. 1436 Drammensveien skal være etablert frem til krysset Drammensveien x Ulvenveien før det tillates utbygging på Sagvollskogen og på Sivilforsvarstomta. I tillegg er det lagt inn bestemmelser som stiller krav til dokumentasjon på ivaretagelse av trafikksikkerhet.

9.5 Barn og unges interesser

Kommunedelplanen legger ikke til rette for nye områder for utbygging. Planen vil dermed ikke ha direkte konsekvens for barn og unges mulighet for bruk av arealer som er avsatt til formål som innbyr eller til lek, opphold og friluftsliv eller er tilrettelagt for de samme aktivitetene.

I kommunedelplanens bestemmelser er det lagt inn rekkefølgekrav om at før det bygges ut innenfor Sagvollskogen og Sivilforsvarstomtaen, skal gang-/sykkelveien langs fv. 1436 Drammensveien være etablert. Konsekvensen av en ny gang-/sykkelvei vil være tryggere skolevei og muligheten for å ferdes trygt både i forbindelse med skole og fritid.

Det er lagt inn flere bestemmelser i kommunedelplanen som skal medføre økte fokus på og strengere krav til dokumentasjon av trafikksikkerhet ved alle fremtidige planer og tiltak.

9.6 Risiko- og sårbarhet (ROS)

Krav om ROS-analyse

§ 4-3 krever at det utarbeides ROS for planer som legger til rette for utbygging. Det ligger i lovens formulering at kravet gjelder ny utbygging. Analyse av risiko- og sårbarhet for konstruksjoner som alt er etablert, blir sikret gjennom andre virkemidler enn arealplanlegging. Kravet til innhold i ROS-analysen følger av første ledd andre setning «*«Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.»*» Dersom det viser seg at planområdet har fare, risiko eller sårbarhet, avmerkes det i planen ved å bruke hensynssone i kommuneplanen etter § 11-8.

ROS-analysens avgrensning

Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset – Asker grense, legger ikke til rette for nye områder til utbygging. Planen legger kun til rette for ombygging av eksisterende Tranbykryss. Iht. plan- og bygningslovens § 4-3 gjelder krav om ROS-analyse for områder for utbygging herunder ny utbygging. På bakgrunn av dette er det bare området rundt Tranbykrysset der det tilrettelegges for endringer, som blir omtalt og omfattet av ROS-analysen.

Metodikk

Metodikk for utarbeidelse av ROS-analysen, er hentet fra Veileder *Samfunnssikkerhet og beredskap* utarbeidet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap i 2017. Ved utarbeidelse av ROS-analyse er det benyttet analyseskjema slik som metodikken anbefaler. Det er brukt ett analyseskjema pr. uønsket hendelse.

Definerte uønskede hendelser:

1. Kvikkleireskred
2. Flom
3. Erosjon
4. Trafikkulykke

Samlet analyse av risiko

Sannsynlighet	Konsekvenser			
		Små	Middels	Høy/Store
	Høy (>10%)			
	Middels (1-10%)			4
	Lav (<1%)	2,3	1	

Figur: Risikomatrise for Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset – Asker grense. Sannsynlighet og konsekvens er sammenstilt for å synliggjøre risiko.

Det er identifisert én hendelse hvor risiko vurderes å ligge i rød sone; Trafikkulykke (4). Det er gjort grundige vurderinger av trafikk -og ulykkesforhold i forbindelse med Tranbykrysset. Kommunedelplanen legger opp til en ny løsning for krysset som skal redusere antall ulykker.

ROS-analysen ligger som vedlegg 6.

9.7 Teknisk infrastruktur

9.7.1 Håndtering av overvann

Alle vannforekomstene i området har fastsatt miljømål god økologisk og kjemisk tilstand. Det er flere av vannforekomstene som ikke innehar disse kvalitetene. For mange av disse forekomstene er den største påvirkningen, tilførselen av forurenset overvann fra veier og da særlig E18.

For i fremtiden å legge til rette for en bedret økologisk og kjemisk tilstand for de viktige vannforekomstene, er det lagt inn bestemmelser som skal sikre at overvann fra vei renses og fordrøyes før det slippes ut til resipient.

Rundt Tranbykrysset der det planlegges for konkrete tiltak, er det lagt inn sikringsone for å håndtere miljørisikoen det vil være å bygge om Tranbykrysset. Det vil være risiko knyttet til avrenning til vassdrag både i anleggs- og driftsperioden når anlegget ligger tett på et vassdrag.

9.8 Økonomiske konsekvenser for Lier kommune

Kommunedirektøren ser ingen direkte økonomiske konsekvenser for Lier kommune som følge av kommunedelplanen.

Kommunen setter hvert år av penger til trafikksikkerhetstiltak. Dette gjøres uavhengig av kommunedelplanen.

9.9 Juridiske forhold

Endringer i plan- og bygningsloven 1. juli 2025 medførte innføringen av en ny finansieringsordning. Finansieringsordningen skal gjelde bidrag til etablering av infrastruktur. Endring av infrastruktur sidestilles med etablering. Ordningen omfatter ikke drift og vedlikehold av infrastruktur.

Grunneiers og/eller utbyggers forpliktelser trer inn når vedkommende tar initiativ til utvikling av sin eiendom det vil si søker om igangsettingstillatelse.

Med infrastrukturbehov menes det kommunen finner er nødvendig fysisk infrastruktur som skal opparbeides eller finansieres.

Kommunen må fastsette bestemmelser til hensynssonen om hvilken infrastruktur som er nødvendig for utbygging. Dette kan være veier, overvannsanlegg, ledninger for drikkevann og avløp, grønnstruktur som parker og andre møteplasser som skal skape trivsel for beboere.

Kommunen kan ta med infrastruktur både innenfor og utenfor hensynssonen. Både kommunal og fylkeskommunal infrastruktur er omfattet av finansieringsordningen. Fylkeskommunen må samtykke til at deres infrastruktur skal med i finansieringsordningen.

Når kommunen har bestemt hvilken infrastruktur som er nødvendig for utbyggingen, utarbeider den et estimat over de samlede kostnadene.

Med grunnlag i utnyttelsesgraden som er fastsatt i planen, justert til det kommunen finner sannsynlig vil bli utbygd i den perioden betalingsforpliktelsen skal vare, fordeles de samlede estimerte infrastrukturkostnadene på antall kvadratmeter bruksareal (BRA). Det fremkommer dermed et kostnadsbidrag per kvadratmeter bruksareal (BRA) som grunneier/utbygger må betale til kommunen når de søker om igangsettingstillatelse for et byggeprosjekt. Kostnadene til infrastruktur blir dermed fordelt likt per kvadratmeter bruksareal (BRA) på de aktørene som igangsetter utbygging. Det samlede beløpet som skal innbetales vil variere etter størrelsen på utbyggingen i det enkelte tilfellet. På denne måten ivaretas prinsippet om forholdsmessighet.

Kostandsbidragene som innbetales, disponeres av kommunen uten andre bindinger enn at de skal brukes på infrastrukturen de er ment å dekke, og som kommer frem av bestemmelsene til hensynssonen. Kommunen kan også få dekket sine egne kostnader til planarbeidet med finansieringsordningen (kostnadsberegningene mv.), og senere endringer og administrasjon av innbetalinger, avtaler mv.

Bruken av finansieringsordningen starter med at kommunen fastsetter en hensynssone med krav om grunneierfinansiering av infrastruktur. Kravet om grunneierfinansiering av infrastruktur kan i utgangspunktet gjelde for inntil 30 år, men kan fastsettes for en kortere tidsperiode.

Det er frivillig å bruke finansieringsordningen. Dersom man velger å bruke den må kommunen:

Fastsette en hensynssone i plankartet

Fastsette bestemmelser om hva som er nødvendig infrastruktur for utbyggingen av området

Beregne kostnaden til infrastrukturen og fordele denne på den samlede fremtidige utbyggingen.

Kostnadsbidraget angis som et beløp pr. kvm bruksareal (BRA).

Grunneiere og utbyggere må betale kostnadsbidraget til kommunen når det søker igangsettingstillatelse.

Hensynssonen skal dekke alle eiendommene som skal bidra til finansieringen av infrastrukturen gjennom den påfølgende utbyggingen.

Kommunedelplanen har ikke tatt i bruk hensynssone Krav til grunneierfinansiering av infrastruktur. Kommunedirektøren har vurdert det dithen at kommunen pr. i dag ikke kjenner de juridiske implikasjonene godt nok og at kommunen som organisasjon ikke er tilstrekkelig rigget for å ta i bruk finansieringsordningen.