



Lier kommune

SAKSFREMLEGG

Saksmappe nr: 2024/16043-21
Saksbehandler: Linn Holthe

Til behandling i:

Saksnr	Utvalg	Møtedato
13/2026	Formannskapet	12.03.2026

1. gangsbehandling av Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset - Asker grense

Kommunedirektørens forslag til vedtak

1. Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningslovens § 11-14.
2. Det sendes dispensasjonssøknad til behandling hos Buskerud fylkeskommunes kulturminneavdeling for å kunne gå videre med detaljregulering for ny kryssløsning for Tranbykrysset herunder én rundkjøring på hver side av E18, tilsvarende utredet alternativ 1.

Formannskapets vedtak:

1. Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningslovens § 11-14.
2. Det sendes dispensasjonssøknad til behandling hos Buskerud fylkeskommunes kulturminneavdeling for å kunne gå videre med detaljregulering for ny kryssløsning for Tranbykrysset herunder én rundkjøring på hver side av E18, tilsvarende utredet alternativ 1.
3. Formannskapet ber kommunedirektøren, i forbindelse med den videre planprosessen og arbeidet med dispensasjon fra fredningen av Tranbykrysset, utrede muligheten for å utvikle området som et framtidig kollektivknutepunkt. Utredningen skal belyse muligheten for etablering av ekspressbusstopp enten ved Tranbykrysset/Tranbytoppen eller på Heiatoppen, samt vurdere bedre samordning mellom lokal og regional kollektivtransport, sykkelparkering, trygge gangforbindelser og eventuelt pendlerparkering. Det forutsettes at dette ikke forsinker arbeidet med Tranbykrysset.

Side 2, punkt 4.1 (endringsforslag):

Før det gis tillatelse til tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1 første ledd bokstav a), d), j), k) og l) innenfor Sagvollskogen og Sivilforsvarstomten, for tiltak over 200 m² (BRA), skal gang- og sykkelvei langs sørsiden av fv. 1436 Drammensveien fram til og med krysset Drammensveien-Ulvenveien være opparbeidet.

Før det gis brukstillatelse for områdene Sagvollskogen og/eller Sivilforsvarstomten skal gang- og sykkelvei langs fv. 1436 Drammensveien fra krysset Drammensveien-Ulvenveien til kommunegrensen mot Asker være ferdigstilt.

Side 4: 7. Arealformål § jf. PBL § 11-7 (tilleggsforslag)

Dersom utbygging i tilgrensende områder i Asker kommune forventes å medføre økt trafikkbelastning på strekningen Tranbykrysset – Asker grense, skal Lier kommune ved behandling av reguleringsplaner vurdere behov for rekkefølgebestemmelser etter plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10.

Trafikale konsekvenser av slik utbygging skal belyses gjennom trafikk- og mobilitetsanalyser i reguleringsplaner og andre relevante plansaker.

Slike bestemmelser kan omfatte tiltak som bedrer trafikk sikkerhet og fremkommelighet, herunder etablering av gang- og sykkelvei langs fv. 1436 fra krysset Drammensveien-Ulvenveien til kommunegrensen, samt gang- og sykkelbru langs Ulvenveien over E18.

Formannskapetets behandling:

Frode Sundseth (H) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av H, FRP, V:

Side 2, punkt 4.1 (endringsforslag):

Før det gis tillatelse til tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1 første ledd bokstav a), d), j), k) og l) innenfor Sagvollskogen og Sivilforsvarstomten, for tiltak over 200 m² (BRA), skal gang- og sykkelvei langs sørsiden av fv. 1436 Drammensveien fram til og med krysset Drammensveien-Ulvenveien være opparbeidet.

Før det gis brukstillatelse for områdene Sagvollskogen og/eller Sivilforsvarstomten skal gang- og sykkelvei langs fv. 1436 Drammensveien fra krysset Drammensveien-Ulvenveien til kommunegrensen mot Asker være ferdigstilt.

Side 4: 7. Arealformål § jf. PBL § 11-7 (tilleggsforslag)

Dersom utbygging i tilgrensende områder i Asker kommune forventes å medføre økt trafikkbelastning på strekningen Tranbykrysset – Asker grense, skal Lier kommune ved behandling av reguleringsplaner vurdere behov for rekkefølgebestemmelser etter plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10.

Trafikale konsekvenser av slik utbygging skal belyses gjennom trafikk- og mobilitetsanalyser i reguleringsplaner og andre relevante plansaker.

Slike bestemmelser kan omfatte tiltak som bedrer trafiksikkerhet og fremkommelighet, herunder etablering av gang- og sykkelvei langs fv. 1436 fra krysset Drammensveien-Ulvenveien til kommunegrensen, samt gang- og sykkelbru langs Ulvenveien over E18.

Tove Hofstad (V) fremmet følgende tilleggsforslag om tilleggspunkt 3, 4 og 5:

Nye tilleggspunkter:

3. Kommunedelplanen skal ikke bare løse kapasitetsutfordringer, den skal bidra til et tryggere, grønnere og mer attraktivt Lierskogen.

4. Det skal i det videre arbeidet prioriteres:

- a. trygg løsning for myke trafikanter ved Regnbuebrua/Heiatoppen
- b. oppgradering av holdeplasser og sikre krysningspunkter langs Drammensveien: ved Nedre Stabæk barnehage, Heiatoppen, Avstikkeren, Kjenner, Liertoppen.
- c. tiltak som bedrer steds kvalitet og reduserer trafikkenes barrierevirkning gjennom Lierskogen sentrum.

5. Kommunedirektøren bes komme tilbake med en vurdering av hvordan kommunen kan følge opp arbeidet med faunapassasje/viltovergang over E18, herunder en enkel prinsippskisse, mulige samarbeidspartnere og aktuelle tilskuddsordninger for naturrestaurering.

Tove Hofstad (V) fremmet følgende tilleggsforslag om nytt punkt 6 på vegne av H, V:

6. Formannskapet ber kommunedirektøren, i forbindelse med den videre planprosessen og arbeidet med dispensasjon fra fredningen av Tranbykrysset, utrede muligheten for å utvikle området som et framtidig kollektivknutepunkt. Utredningen skal belyse muligheten for etablering av ekspressbusstopp enten ved Tranbykrysset/Tranbytoppen eller på Heiatoppen, samt vurdere bedre samordning mellom lokal og regional kollektivtransport, sykkelparkering, trygge gangforbindelser og eventuelt pendlerparkering. Det forutsettes at dette ikke forsinker arbeidet med Tranbykrysset.

Tove Hofstad (V) fremmet følgende protokolltilførsel:

Venstre mener planmaterialet dokumenterer mange enkeltutfordringer godt, men at den samlede belastningen på Lierskogen som bomiljø fortsatt kommer for svakt fram. Når eksisterende trafikk, gjennomgangstrafikk, næringsutvikling og øvrig utbygging virker samtidig, bør den samlede effekten på støy, luft, trafikksikkerhet og stedskvalitet synliggjøres tydeligere i det videre planarbeidet. Nettopp derfor mener Venstre at kommunedelplanen må brukes til mer enn å løse biltrafikken. For oss er det avgjørende at planen gir tydelige prioriteringer for myke trafikanter, kollektivbrukere og et mer attraktivt Lierskogen. Særlig må sammenhengende gang- og sykkelvei mot Asker grense og trygg kryssing ved Heiatoppen og Avstikkeren løftes tydeligere. Vi mener også at muligheten for ekspressbuss-stopp og en framtidig viltovergang må holdes levende i det videre arbeidet.

Svein Marfi (AP) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av AP, SP, MDG, SV:

3) I tillegg til rekkefølgekrav om at gang- og sykkelvei langs FV1434 fram til krysset Ulvenveien-Drammensveien skal være opparbeidet før det gis tillatelse til tiltak, legges det også inn rekkefølgekrav om opparbeidelse av ny gang sykkelbru ved Heiatoppen. Gang- og sykkelvei må ferdigstilles frem til Asker grense.

Espen Lahnstein (SP) fremmet følgende tilleggsforslag:

Forslag til tilleggsvedtak

Formannskapet ber kommunedirektøren, i forbindelse med den videre planprosessen og arbeidet med dispensasjon fra fredningen av Tranbykrysset, utrede muligheten for å utvikle Tranbykrysset som et fremtidig kollektivknutepunkt.

Utredningen skal belyse muligheten for etablering av holdeplass for ekspress busser langs E18, bedre samordning mellom lokal og regional kollektivtransport, samt tilrettelegging for sykkelparkering og trygge gangforbindelser, og evt. en pendlerparkeringsplass. Arbeidet skal gjennomføres i dialog med Buskerud fylkeskommune, Brakar og Statens vegvesen.

Votering:

Tilleggsforslaget om nytt punkt 6 fremmet av Tove Hofstad (V) ble satt opp mot tilleggsforslaget fremmet av Espen Lahnstein (SP). Tilleggsforslaget om nytt punkt 6 fremmet av Tove Hofstad (V) ble vedtatt med 8 stemmer (5H, 2FRP,

1V) mot 5 stemmer (2AP, 1SV, 1SP, 1MDG) for tilleggsforslaget fremmet av Espen Lahnstein (SP).

Tilleggsforslaget om nytt punkt 6 fremmet av Tove Hofstad (V) ble deretter satt opp til enkeltvis votering, og ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslaget fremmet av Svein Marfi (AP) falt med 5 stemmer (2AP, 1SP, 1SV, 1MDG) mot 8 stemmer (5H, 2FRP, 1V)

Tilleggsforslaget om nytt punkt 3, 4 og 5 fremmet av Tove Hofstad (V) falt med 6 stemmer (2AP, 1H, 1V, 1MDG, 1SV) mot 7 stemmer (4H, 2FRP, 1SP)

Tilleggsforslaget fremmet av Frode Sundseth (H) ble vedtatt med 8 stemmer (5H, 2FRP, 1V) mot 5 stemmer (2AP, 1SV, 1SP, 1MDG).

Kommunedirektørens forslag til vedtak sammen med de vedtatte tilleggsforslagene ble tatt opp til en helhetlig votering. Kommunedirektørens forslag til vedtak sammen med de vedtatte tilleggsforslagene ble vedtatt med 9 stemmer (5H, 2FRP, 1V, 1MDG) mot 4 stemmer (2AP, 1SV, 1SP).

Sammendrag

Kommunedelplanen er utarbeidet for å løse trafikale utfordringer på Lierskogen og rundt Tranbykrysset, i tråd med kommunestyrets vedtak om at det ikke skal planlegges et fullverdig kryss på Heiatoppen. Planen bygger på eksisterende arealbruk og beskriver tiltak for å bedre trafiksikkerhet, kapasitet og fremkommelighet i området.

Kommunedelplanen kartlegger dagens trafikksituasjon for gående, syklende, kollektivreisende og bilister, og viser at enkelte områder – spesielt E18-kryssinger, Avstikkeren, Drammensveien og rundkjøringen ved Gjellebekkveien – har behov for utbedringer nå og i framtiden. Trafikkframskrivninger viser kapasitetsproblemer ved Tranbykrysset allerede rundt 2030 og i Gjellebekk-rundkjøringen mot 2050. Planen anbefaler en rekke tiltak: etablering av manglende gang-/sykkelvei, utbedring av bussholdeplasser, tryggere kryssinger av E18, og en ny samferdselsløsning for Tranbykrysset med én rundkjøring på hver side av E18.

Saksutredning

1. Bakgrunn for saken

Bakgrunnen for utarbeidelse av kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen er 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.*

I forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel i 2019, hadde Statens vegvesen og Buskerud fylkeskommune innsigelse til arealplanen. Bakgrunn for innsigelsen var at Lier kommune hadde vedtatt nytt kryss på Heiatoppen. Statens vegvesen trakk sin innsigelse 22.5.2019 under forutsetning av at krysset på Heiatoppen ble tatt ut av arealplanen. Samtidig ble det vedtatt at krysset på Heiatoppen skulle belyses i et eget planarbeid som skal utføres av Lier kommune i tett samarbeid med Statens vegvesen.

Til grunn for kommunestyrets vedtak, 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 trafikant på Lierskogen.

Formannskapet i Lier kommune vedtok 30.1.2025 å legge forslag til planprogram på høring og offentlig ettersyn samtidig som det kunngjøres oppstart planarbeid i henhold til plan- og bygningslovens §§ 11-13 og 11-12. Planprogrammet har vært ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 3.2.2025-30.4.2025.

Formannskapet i Lier kommune vedtok i møtet 5. juni 2025 å fastsette planprogram for kommunedelplanen.

2. Beskrivelse av planforslaget

Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset – Asker grense, inneholder ingen endringer i tillatt arealbruk innenfor planområdet. Arealbruk som vedtatt i kommuneplanens arealdel 2019-2028 ligger derfor til grunn for videre arealutvikling innenfor plangrensen.

Ettersom arealplanen ikke skal legge til rette for endret arealbruk, blir beskrivelsen av planforslaget av en annen karakter enn det som vanligvis omtales i en arealplan. Saksutredningen vil derfor være en beskrivelse av

eksisterende trafikksituasjon og fremtidig trafikksituasjon etterfulgt av forslag til tiltak innenfor dagens arealbruk, generelle bestemmelser og rekkefølgekrav for fremtidige utbygginger innenfor planområdet.

Beskrivelsen av planforslaget er satt opp som en gjennomgang av formålet med kommunedelplanen slik som opplistet i punktene i fastsatt planprogram. Formålet med kommunedelplanen er utledet av innspill og signaler kommunen har mottatt fra både publikum og fra politisk hold.

Kommunedelplanen åpner opp for oppgradering av Tranbykrysset. Dette for å utbedre dagens situasjon preget av flere ulykker og mange nestenulykker. I tillegg viser framskrivninger at krysset vil ha kapasitetsutfordringer allerede i 2030. En oppgradering av Tranbykrysset er avhengig av at kulturminnemyndigheten Buskerud fylkeskommune gir dispensasjon fra fredningsvedtaket som gjelder for Tranbykrysset.

Som grunnlag for en samlet beskrivelse av den trafikale situasjonen og behov for tiltak innenfor planområdet, har det blitt utarbeidet en trafikk- og mobilitetsanalyse. Analysen vurderer trafikken innenfor planområdet samtidig som den inkluderer trafikk som skapes utenfor området, men som har påvirkning på planområdet. Det er gjort vurderinger av de trafikale forholdene for myke trafikanter, kollektivreisende og for kjørende.

Oppsummering av funn fra rapporten er gjengitt nedenfor. Trafikk- og mobilitetsanalysen ligger som vedlegg 11. Hver tematisk beskrivelse/deltema etterfølges av en beskrivelse av hvordan planforslaget gjenspeiler utfordringene rundt det aktuelle temaet.

Vurderinger av de trafikale forholdene

Dagens situasjon for myke trafikanter

Kartleggingen av forholdene for myke trafikanter (vedlegg 11) viser at det er et finmasket og sammenhengende utbygd nett av fortau og gang-/sykkelveier til viktige målpunkter innenfor planområdet. Unntaket er den manglende gang-/sykkelveien langs fv. 1436 Drammensveien fra krysset Drammensveien x Gamle Drammensvei og frem til Asker grense.

Kartleggingen viser at den største mangelen for myke trafikanter ut over gang-/sykkelveien langs Drammensveien, er kryssing av E18. På tvers av E18 er den fysiske utformingen ikke trafikksikker og ikke i henhold til håndbøker og utformingskrav.

I tillegg er det flere kryss og avkjørsler som i dag er utflytende og har behov for strammere utforming. Dette gjelder eksisterende kommunale veier. Oppstramming av kryss og avkjørsler blir et viktig tema ved fremtidige reguleringsplaner samt en oppgave for kommunens veiforvaltning.

I forslag til bestemmelser til kommunedelplanen:

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

Punkt i fastsatt planprogram som besvares: 1, 2 og 11.

Avstikkeren

Avstikkeren er den mest sentrale kryssingen av E18 på Lierskogen og brukes av mange for å komme til bussholdeplassen Avstikkeren. En forenklet analyse av bosettingsmønsteret på Lierskogen viser at for ca. 60 % av de som bor nord for E18 er det kortere gangavstand til Avstikkeren enn til Heiatoppen for kryssing av E18.

Pr. i dag er ikke Avstikkeren en så trygg forbindelse som den burde være. Lier vei, vann og avløp KF jobber for tiden med et prosjekt som skal gjøre denne forbindelsen tryggere for myke trafikanter. Buskerud fylkeskommune har høsten 2025 etablert en gang/sykkelveiforbindelse forbi Drammensveien 265, opphøyet krysningsfelt over Drammensveien og flyttet busstopp ved Avstikkeren lenger mot øst. Hensikten er å etablere en bedre og mer trafikksikker forbindelse for gående og syklende som kommer fra nord og vest og som skal til busstoppet på sørsiden av Drammensveien.

Punkt i fastsatt planprogram som besvares: 2.

Heiatoppen bru

Heiatoppen bru ble bygget i 1970 i forbindelse med E18-utbyggingen gjennom Lier. Siden etableringen er det kun utført nødvendig vedlikehold på brua. Sett med dagens øyne er brua ikke egnet for myke trafikanter. Dette skyldes en kombinasjon av bruas utforming og dagens trafikkmengde.

Som del av arbeidet med kommunedelplanen har kommunedirektøren fått utarbeidet en rapport for Heiatoppen bru, se vedlegg 16. I rapporten er det vurdert tre alternativer for utbedringer av Heiatoppen bru for myke trafikanter. De tre alternativene er 1) Ny separat gang-/sykkelveibru øst for eksisterende bru, 2) breddeutvidelse av eksisterende bru og 3) påhengt gitterrist på eksisterende bru.

Tiltaket med en separat GS-bru (alt.1) og breddeutvidelse av dagens bru (alt.2) vurderes som de to mest aktuelle løsningene for å bedre kryssingen av E18 for myke trafikanter ved Heiatoppen bru. Dette på bakgrunn av både kostnader ved selve tiltaket i tillegg til praktiske og formelle forhold knyttet til anleggsgjennomføring og nærheten til E18 som en Norges mest trafikkerte veier.

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.

Det er ikke lagt inn rekkefølgekrav om opparbeidelse av ny gang-/sykkelveibru ved Heiatoppen.

Punkt i planprogrammet som besvares: 2.

Kollektivtrafikken innenfor planområdet

Det er Buskerud fylkeskommune som tilbyr og tilrettelegger for kollektivtransporten i Lier kommune. Kollektivtilbudet er organisert gjennom kollektivselskapet Brakar. Fylkeskommunen er derfor også ansvarlig for etablering og drift av bussholdeplasser.

Det er kommunen som gjennom planprosesser og egne prosjekter sørger for trygg adkomst til holdeplassene.

Kartleggingen av kollektivtilbudet viser at mange av bussholdeplassene innenfor planområdet har behov for utbedringer. Mange av bussholdeplassene mangler

separering mellom syklende på gang-/sykkelveien og ventende på plattformen. Flere bussholdeplasser mangler også helt plattform for ventende.

Ved etablering av regulert gang-/sykkelvei langs fv. 1436 Drammensveien, vil dette samtidig medføre utbedringer av bussholdeplasser.

Punkt i fastsatt planprogram som besvares: 3.

Pendlerparkering og bussholdeplass på Heiatoppen

Adkomsten til bussholdeplassen for rute 169 på Heiatoppen skjer via de etablerte pendlerparkeringsplassene sør for holdeplassen. Østre parkeringsplass ble etablert i 2009. Da behovet for parkeringsplasser ble større, ble det etablert en ny parkeringsplass vest for påkjøringsrampen til E18. Dette har medført at reisende som parkerer på vestre parkeringsplass, må krysse påkjøringsrampen til E18 for å komme til bussholdeplassen. Det har i forbindelse med planarbeidet blitt sett på muligheten for å flytte påkjøringsrampen lenger vest for å kunne samle de to parkeringsplassene til én sammenhengende parkeringsplass. Det vil være mulig å flytte påkjøringsrampen mot vest. I så fall vil kapasiteten på parkeringen reduseres med ca. 10 biloppstillingsplasser. I tillegg må dagens holdeplass langs E18 flyttes inn på Drammensveien. For øvrig kan dagens situasjon herunder kryssing av påkjøringsrampen, forbedres med effektbelysning. Lier kommune går i dialog med Statens vegvesen for mulige forbedringer av forbindelsen mellom de to parkeringsplassene.

Kommunedirektøren har ikke undersøkt dagens bruk av pendlerparkeringsplassene for eventuelt å se endringer i bruken på bakgrunn av det reduserte antallet avganger for 169-bussen.

Punkt i fastsatt planprogram som besvares: 3 og 5.

Holdeplass for regionale ekspressbusser

Det er i forbindelse med planarbeidet vurdert muligheten for plassering av holdeplass innenfor planområdet, til bruk for ekspressbusser som kjører på E18 gjennom Lier. Pr. i dag er det bare Tranbykrysset som anses som en fremtidig mulighet for en slik holdeplass innenfor kommunedelplanens avgrensning.

På bakgrunn av Tranbykryssets status som fredet kulturminne anses det ikke som formålstjenlig for Lier kommune å jobbe for en slik holdeplass pr. i dag. Etablering av holdeplass for ekspressbuss, vil kunne vurderes i forbindelse med en fremtidig reguleringsplan for Tranbykrysset.

Punkt i fastsatt planprogram som besvares: 3,4, 5 og 6.

Dagens trafikk og trafikkframskrivninger innenfor planområdet

I forbindelse med utredningen av trafikkbelastningen innenfor planområdet er det både sett på dagens trafikkmengde og framskrivninger for fremtidig trafikk.

For å få en oversikt over dagens trafikkmengde og gjennomgangstrafikken i området, er det både sett på tellinger av antall biler på aktuelle strekninger (årsdøgntrafikk ÅDT) på de større veiene som Kirkelina, Drammensveien, Gamle Drammensvei og Gjellebekkveien. I tillegg er det kartlagt trafikk i kryss gjennom trafikkregistreringer for kryssene 1) rundkjøringen Drammensveien x

Gjellebekkveien, 2) krysset Gamle Drammensvei x Drammensveien og 3) påkjøringsrampen til E18 fra Drammensveien på Heiatoppen. Trafikkregistreringer i de nevnte kryssene ble gjennomført tirsdag 3. desember og onsdag 4. desember 2024 i tidsrommet 07:00-22:00, begge dager. Gjennomgangstrafikk i området defineres her til trafikk som benytter Drammensveien gjennom planområdet for å kjøre ut på E18 på Heiatoppen i øst i stedet for å kjøre ut på E18 via Tranbykrysset.

Når det gjelder fremtidig trafikkbelastning er denne beregnet ved å framskrive dagens trafikk i henhold til Transportøkonomisk institutt (TØI) sine framskrivninger for persontransport til Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036. Framskrivningene til TØI bygger på befolkningsprognosene fra Statistisk Sentralbyrå fra 2022, økonomisk utvikling fra Perspektivmeldingen fra 2021 og nye infrastrukturtiltak der det foreligger vedtak om bevilgning. De er også basert på modellberegninger med en betydelig grad av usikkerhet, både i modellen og i inndataene (befolkningsvekst, økonomiskvekst etc.). I tillegg er det ikke tatt høyde for eksempel nullvekstmål i disse framskrivningene. Dette innebærer at det ikke er usannsynlig at politiske tiltak og virkemidler som blir vedtatt fremover, vil kunne dempe den forventede trafikkveksten. I så tilfelle er det mulig at den totale veksten frem mot 2050 kan bli noe lavere enn det som er beregnet her.

Trafikkanalysen har også lagt til grunn estimerte trafikkmengder fra fremtidige utbygginger i områdene Tranby, Lierskogen og Reistad.

Framskrivning av trafikk og trafikkregistreringer finnes i trafikk – og mobilitetsanalysen vedlegg 11. Til sammen viser en framskriving av dagens trafikk kombinert med gjennomførte trafikkregistreringer følgende om kapasitet på vegnettet gjennom planområdet:

Rundkjøringen Drammensveien x Gjellebekkveien

Kapasiteten i rundkjøringen er tilfredsstillende i makstimen pr. i dag, men det er varierende kapasitet i de ulike armene.

Gitt fremskrevet trafikkøkning frem mot 2050, vil det oppstå kapasitetsproblemer i rundkjøringen. I armene nord og øst vil det bli kapasitetsproblemer i krysset dvs. kødannelse som vil påvirke trafikkflyten.

Punkt i fastsatt planprogram som besvares: 9

Krysset Drammensveien x Gamle Drammensvei

Gjennomførte trafikkregistreringer viser at dette krysset dvs. både Drammensveien og Gamle Drammensvei, har svært god kapasitet i dag og det har svært god kapasitet i makstimen. Det er liten fare for at det forplanter seg kø fra krysset og ut på det øvrige veinettet. Trafikkframskrivninger viser at det i 2050 fremdeles vil være god kapasitet i krysset.

Punkt i fastsatt planprogram som besvares: 9

Påkjøringsrampe til E18 fra Drammensveien på Heiatoppen

Gjennomførte trafikkregistreringer viser at det pr. i dag er god trafikkavvikling i krysset ved avkjøringsrampen til E18 på Heiatoppen. Det er kort gjennomsnittlig kø og det er kort kø i makstimen. Det innebærer at det ikke er fare for tilbakeblokkering som vil hindre innkjøring til pendlerparkeringen på Heiatoppen.

Trafikkframskrivninger viser at det i 2050 fremdeles vil være god kapasitet i krysset. Det vil heller ikke i 2050 være fare for tilbakeblokkering som vil hindre innkjøring til pendlerparkeringen på Heiatoppen.

Punkt i fastsatt planprogram som besvares: 5 og 9.

Andel tungtrafikk:

Tall fra trafikkregistreringene i rundkjøringen Gjellebekkveien x Drammensveien, viser at flertallet av de tunge kjøretøyene som kommer fra lokalområdet Gjellebekkveien og Gjellebekkstubben, kjører mot vest og til Tranbykrysset. Dette indikerer at tungtransporten fra området i all hovedsak benytter Tranbykrysset. Allikevel er tungtrafikken østover betydelig dvs. ca. 40-60 tunge kjøretøy pr. dag. Det kan antas at disse kjører gjennom planområdet og ut på E18 via påkjøringsrampen på Heiatoppen.

Oppsummering av trafikal kapasitet i dagens situasjon og i fremtidig situasjon:

De gjennomførte kapasitetsberegningene for tre kryss viser at det pr. i dag er god trafikkavvikling i de tre kryssene. I rundkjøringen Gjellebekk x Drammensveien, 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.

Kapasitetsberegningene viser at det i 2050 vil være god flyt i trafikken på Drammensveien øst i planområdet. Vest i planområdet viser beregningene at med generell trafikkvekst og forventet trafikkvekst fra utbygginger i området, vil det ikke være nok kapasitet ved rundkjøringen i Drammensveien x Gjellebekkveien. I perioden frem mot 2050 må det ses på løsninger som vil forbedre kapasiteten i denne rundkjøringen.

Følsomhetsbetraktninger

Det er i trafikk- og mobilitetsanalysen (vedlegg 11), utført følsomhetsbetraktninger for trafikk som vil komme fra ikke-utbygde arealer i Asker som kan forventes å påvirke Drammensveien gjennom planområdet. Områdene det gjelder er Engelsrud, Vardåsen og Dikemark som er avsatt til boligformål i Askers kommuneplan og som ligger tettest på Lier kommune. Ifølge Asker kommunes planavdeling har det ikke blitt utført trafikkberegninger for disse områdene da en utvikling av områdene anses for å ligge langt frem i tid.

Følsomhetsbetraktningene viser at utbyggingene i Asker vil få svært liten påvirkning på de omtalte kryssene innenfor planområdet.

Den stipulerte effekten av mertrafikken fra de fremtidige utbyggingene på Engelsrud, Vardåsen og Dikemark er høyst usikker, og det kan hevdes at denne trafikken (i alle fall delvis) inngår i de generelle vekstprognosene som TØI legger til grunn.

Tranbykrysset

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet tre alternative utforminger for Tranbykrysset. Alternativene er beskrevet i rapport vedlegg 13. Veitegninger som viser de ulike løsningene ligger som vedlegg 14. Bakgrunnen for utarbeidelse av alternative kryssløsninger skyldes både at det nord i krysset er definert ulykkespunkt samt at trafikkframskrivninger viser at krysset vil ha kapasitetsproblemer allerede i 2030. Ettersom Tranbykrysset er forskriftsfredet i Statens vegvesens verneplan «Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner», må det søkes dispensasjon fra fredningstiltaket for å kunne gjøre tiltak som vil forbedre trafikksikkerheten og som vil øke kryssets kapasitet. Søknad om dispensasjon må sendes Buskerud fylkeskommunes kulturminneavdeling tidligst samtidig med at kommunedelplanens legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

For å kunne utvide handlingsrommet innenfor Tranbykrysset dvs. få dispensasjon fra fredningsvedtaket, er det utarbeidet tre alternative kryssløsninger. De alternative kryssløsningene er konsekvensutredet på tiltaksnivå. Alternativene er som følger:

Alternativ 1: Én rundkjøring på hver side av E18, henholdsvis på nordsiden og på sørsiden av E18

Alternativ 2: Venstresvingefelt nord for E18

Alternativ 3: Rundkjøring nord for E18

Følgende temaer er utredet i henhold til anerkjent metodikk herunder Statens vegvesens håndbok V712 – *Konsekvensanalyser* og Miljødirektoratets veileder M-1941 *Konsekvensutredning av klima og miljø*. Alternativene er utredet i forhold til dagens situasjon som er satt som 0-alternativet.

Det er utredet konsekvenser for følgende temaer som fastsatt i planprogrammet:

Kulturarv

Naturmangfold

Vannmiljø og naturmangfold i vann

Støy

Luftforurensning

Samlerapport for konsekvensutredninger ligger som vedlegg 4.

Konsekvensutredning for vannmiljø og naturmangfold i vann ligger i tillegg som egen rapport vedlegg 5.

Konsekvensutredningen oppsummert:

Alternativ 1 er vurdert til å ha størst negativ konsekvens. Dette gjelder for temaene kulturarv og vannmiljø. Kryssalternativet får for disse temaene middels negativ konsekvens. For øvrige temaer har alternativet ubetydelig konsekvens.

Alternativ 2 er kryssalternativet med minst konsekvens. Temaet vannmiljø får noe negativ konsekvens. For øvrige temaer har alternativet ubetydelig konsekvens.

Alternativ 3 har nest størst konsekvens. Dette gjelder for temaene kulturarv og vannmiljø. Alternativet får for disse temaene noe negativ konsekvens. For øvrige temaer har alternativet ubetydelig konsekvens.

Trafikale konsekvenser ved de ulike alternativene for Tranbykrysset

Alternativ 1 dvs. én rundkjøring på hver side av E18, er den anbefalte løsningen for økt trafikksikkerhet og for bedret trafikal kapasitet. Alternativ 3 dvs. rundkjøring kun på nordsiden av krysset, vil samlet sett ikke gi bedret kapasitet i krysset, men vil gi bedre trafikksikkerhet i det ulykkesutsatte punktet.

Alternativ 2 vil ikke gi bedre trafikal kapasitet, men løsningen kan bidra til å bedre trafikksikkerhet i det ulykkesutsatte punktet.

Oppsummert:

Alternativ 1 vil gi både økt trafikksikkerhet og bedre kapasitet, men vil ha størst negativ konsekvens for Tranbykrysset som fredet kulturminne.

Alternativ 2 og 3 gir enten noe bedre trafikksikkerhet eller noe bedret kapasitet, men vil ha mindre negativ konsekvens for Tranbykrysset som fredet kulturminne.

Alle alternativene vil ha en grad av negativ konsekvens for vannmiljøet.

Punkt i fastsatt planprogram som besvares: 7, 8 og 9.

Kommunedirektøren anser med dette at alle temaer fra fastsatt planprogram er tilstrekkelig utredet og ivaretatt i planarbeidet.

3. Innkomne merknader

Oversikt over merknader som kom inn i forbindelse med at planprogrammet ble sent på høring og lå ute til offentlig ettersyn samt varsel om oppstart planarbeid, ble oppsummert i forbindelse med fastsettelse av planprogrammet. Innkomne merknader fremgår derfor kun av vedlegg:

Vedlegg 7: Kommunedirektøren har kommentert alle innkomne merknader.

Vedlegg 8: inneholder alle innkomne merknader samlet.

Vedlegg 9: Lier vei, vann og avløp KF kommentert merknader som dreier seg om kommunale veier og infrastruktur.

4. Kommunedirektørens vurdering

Trafikksikkerhet generelt

På bakgrunn av innkomne merknader og gjennomførte utredninger har kommunedirektøren gjort følgende vurderinger:

Det er lagt inn fellesbestemmelser som skal gjelde alle planer.

Fellesbestemmelsene omhandler ivaretagelse av trafikksikkerhet herunder sanering av avkjørsler, trygg adkomst til skole, bussholdeplasser mv.

Det er lagt inn rekkefølgekrav om at gang-/sykkelvei langs fv. 1434

Drammensveien fram til krysset Ulvenveien x Drammensveien skal være

opparbeidet før det gis tillatelse til tiltak innenfor områdene Sagvollskogen og Sivilforsvarstomta. Det er avgjørende at denne manglende lenken kommer på plass. Etableringen av gang-/sykkelveien vil gjøre ferdsel langs Drammensveien trygg samt at bussholdeplasser på strekningen vil bli oppgradert til dagens påkrevde standard. Kommunedirektøren har i en rekke møter og korrespondanse med Buskerud fylkeskommune drøftet muligheten for en rask gjennomføring av dette tiltaket. Til tross for en rekke henvendelser og oppfordringer fra Lier kommune via ulike kanaler, har Buskerud fylkeskommune i sitt handlingsprogram for 2026-2029 prioritert gang-/sykkelvei langs Nøsteveien fremfor gang-/sykkelveien langs Drammensveien. Administrasjonen jobber videre med Buskerud fylkeskommune for å få fortgang i etableringen av denne viktige lenken.

Heiatoppen bru / Regnbuebrua

Heiatoppen bru ble bygget som en kjørebru i 1970. De opphøyde kantene (bankettene) på hver side av kjørebanen er ikke definert som fortau. Brua har derfor ikke egen tilrettelegging for fotgjengere og syklister, og er dermed ikke trygg for myke trafikanter.

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 trafikksikkerhetsplanen*
- 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 trafikksikkerhetsplanen*
- 6. Driftskostnad vurderes i handlingsprogrammet for 2027-2030*

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

En forenklet analyse viser at ca. 60% av de bosatte i nærområdet vil ha kortere forbindelse til buss fra holdeplass i Drammensveien gjennom Avstikkeren enn via 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).

På bakgrunn av det begrensede antall boliger og begrenset planreserve for fremtidig bolig- og næringsbebyggelse øst på Lierskogen, har kommunedirektøren vurdert det dithen at det i kommunedelplanen ikke legges

inn rekkefølgekrav om opparbeidelse av ny gang-/sykkelveibru ved Heiatoppen. Ny gang-/sykkelveibru som er den anbefalte løsningen for oppgradert kryssing av E18, er kostnadsberegnet til 12.200.000, - kr (2025), se vedlegg 16. I denne kostnadsberegningen er det ikke tatt med kostnader knyttet til opparbeidelse av kryssing av Gamle Drammensvei på nordsiden av brua eller kostnader knyttet til kobling til og kryssing av Drammensveien på sørsiden av E18 slik at 12 millioner er et minimumsbeløp.

Krysset Drammensveien x Gamle Drammensvei

Det har vært et ønske fra Lierskogen vel -og samfunnslag at det etableres en rundkjøring i krysset Drammensveien x Gamle Drammensvei. Gjennomført trafikkregistrering og trafikkberegninger for dette krysset, viser at kapasiteten i makstimen er god både i dag og i framtidig situasjon (2050). Drammensveien er i tillegg avlastningsvei for E18 ved en ulykkessituasjon. Det er derfor ikke lagt inn rekkefølgekrav om etablering av rundkjøring i dette krysset.

Rundkjøringen Drammensveien x Gjellebekkveien

Trafikkanalysen viser at denne rundkjøringen vil ha kapasitetsutfordringer i 2050. Ettersom dette er en stund frem i tid, legges det inn krav i planbestemmelsene om at det i plansaker må dokumenteres tilstrekkelig kapasitet i rundkjøringen. I forbindelse med kommende rullering av kommuneplanens arealdel, må det stilles videre krav til sikring av kapasitet i denne rundkjøringen.

Tranbykrysset – søknad om dispensasjon fra fredningsvedtaket

På bakgrunn av beregnede kapasitetsutfordringer og ulykkesbelastningen i Tranbykrysset kombinert med kryssets status som fredet kulturminne, vurderer kommunedirektøren det som hensiktsmessig å starte prosessen med søknad om dispensasjon fra fredningsvedtaket. På bakgrunn av en eventuell dispensasjon, kan det igangsettes reguleringsprosess for ombygging av krysset.

Det foreslås å gå søke dispensasjon med bakgrunn i kryssalternativ 1 som innebærer etablering av én rundkjøring på hver side av E18. Denne løsningen vil imøtekommet kravene om bedre trafikksikkerhet og økt trafikal kapasitet. Dette er begrunnelsen for det anbefales å gå videre med alternativ 1 til tross for at løsningen kommer dårligst ut i konsekvensutredningen innenfor temaene kulturarv og vannmiljø. Dagens krav til håndtering av overvann gjennom vannforskriften (FOR-2006-12-15-1446) er strengere enn de var da E18 og Tranbykrysset ble etablert. Sann sett kan tilstanden for Damtjern som er resipient for overvann fra Tranbykrysset, forbedres gjennom tiltaket. Slik kommunedirektøren vurderer saken, vil kryssløsningen med én rundkjøring på hver side av E18 (alternativ 1) i stor grad bevare de elementene som ligger til grunn for fredningen.

Kryssløsningen alternativ 1 er den anbefalte løsningen for økt trafikksikkerhet og forbedret kapasitet. Dette alternativet er kostnadsberegnet (2025) til ca. 62 millioner med en prosjektkostnad med nøyaktighet på +/- 30-40 %. Kostnadsberegningen er gjort basert på prosjektering av Tranbykrysset på et mer overordnet nivå enn detaljprosjektering.

Finansiering av nødvendig infrastruktur gjennom ny hensynssone Krav om grunneierfinansiering av infrastruktur (H850)

Prop. 115 L (2024-2025) Endringer i plan- og bygningsloven og matrikkellova (nye virkemidler ved fortetting og transformasjon, grunneierfinansiering av infrastruktur mv.) ble vedtatt 16. juni 2025 med ikrafttredelsesdato 1.juli 2025.

Bakgrunnen for lovendringen er at utbygging i byer og tettsteder blir mer krevende og at større deler av utbyggingene enn før skjer som fortetting og transformasjon av utbygde områder. Planleggingen skjer i hovedsak gjennom offentlig-private samarbeidsprosesser hvor vedtakene blir fattet av kommunene som planmyndighet, men hvor planene for en stor del er basert på private innsendte planforslag. Selve utbyggingen finansieres og gjennomføres i stor grad i privat regi.

Fortetting, transformasjon og områdeutvikling forutsetter ofte store, langvarige og kostbare prosesser, hvor det er nødvendig med omfattende samhandling og koordinering mellom mange ulike aktører.

Lovendringen dreier seg om å gi nye virkemidler ved fortetting og transformasjon innenfor allerede utbygde områder samt å gjøre kostnadsfordelingen ved opparbeiding av ulik infrastruktur så rettferdig som mulig. Lovendringen tar utgangspunkt i at større deler av utbyggingene enn før skjer som fortetting og transformasjon i allerede utbygde områder. Reglene i plan- og bygningsloven har ikke holdt tritt med denne utviklingen, og er i for stor grad innrettet på at utbygging vil skje på ubebygd mark. Uttrykket grunneier omfatter i denne sammenhengen også utbygger og fester.

En av endringene som de nye bestemmelsene åpner opp for, er en ny hensynssone med krav om grunneierfinansiering av infrastruktur som et alternativ til dagens praksis med bruk av utbyggingsavtaler. Ordningen med utbyggingsavtaler har av mange blitt sett på som urettferdig da den kan føre til ulik byrdebelastning blant utbyggere. Ordningen med utbyggingsavtaler har blitt kritisert for å skape «gratispassasjerer» ved at den første utbyggeren risikerer å måtte betale for all infrastruktur mens etterfølgende utbyggere slipper disse kostnadene.

Hensynssone med krav om grunneierfinansiering av infrastruktur er en alternativ finansieringsordning for etablering av infrastruktur som skal egne seg til bruk ved fortetting og transformasjon blant annet i større tettsteder og byer.

Det vil fremdeles være behov for ordningen med utbyggingsavtaler, men utbyggingsavtaler skal ikke virke sammen med bruken av Hensynssone med krav om grunneierfinansiering av infrastruktur. De to finansieringsordningene er ment å dekke ulike behov og utbyggingssituasjoner. Hensynssonen er antatt å være en mer fleksibel ordning, og gir kommunen anledning til å se behovene i det aktuelle området i en større sammenheng og i et lengre tidsperspektiv. Den gir også større mulighet for å fordele kostnadene på flere utbyggere. En virkning vil være at man unngår problematikken med «gratispassasjerer».

Finansieringsordningen er ment å være et samordnet finansieringssystem for å sikre finansieringen av nødvendig infrastruktur for en utbygging. Gjennom plan- og bygningslovens system sikres det at en grunneier eller utbygger sitt utbyggingsinitiativ blir håndtert på en samordnet måte. Kommunen må derfor håndtere og koordinere et stort mangfold av aktører, og få til et samarbeid om utviklingen gjennom planprosessen. Det er dessuten viktig at det til syvende og sist er folkevalgte organer som fatter de viktigste beslutningene. Plansystemet egner seg, gjennom en omforent prosess, godt for å få aksept for fremtidige

rammer som skal virke over lang tid. Det gjelder også når det kommer til rammene som skal gjelde for finansiering av infrastruktur i et utbyggingsområde.

Bruken av finansieringsordningen starter med at kommunen fastsetter krav om grunneierfinansiering av den infrastrukturen kommunen anser som nødvendig for en fremtidig utbygging. Kravet om grunneierfinansiering av infrastruktur kan i utgangspunktet gjelde for inntil 30 år. Kommunen må sørge for at sonen dekker alle eiendommene som skal bidra til finansieringen av infrastrukturen gjennom den etterfølgende utbyggingen.

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 at 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 grunneierne må betale til kommunen når de søker om igangsettingstillatelse for et byggeprosjekt. Kostnadene til infrastrukturen blir dermed fordelt likt per kvadratmeter bruksareal (BRA) på de aktørene som igangsetter utbygging. Kostnadsbidragene som innbetales, disponeres av kommunen uten andre bindinger enn at de skal brukes på infrastrukturen de er ment å dekke, og som framgår av bestemmelse 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.

For å sikre at kostnadsbidraget holder trinn med de faktiske kostnadene som påløper underveis i utbyggingen, skal kommunen minst hvert femte år gjøre en periodevis oppdatering av de estimerte kostnadene for infrastrukturen. På grunnlag av de nye beregningene fastsetter kommunen et nytt kostnadsbidrag, som skal gjelde for den neste femårsperioden. Oppdateringen kan føre til at de etterfølgende utbyggerne må dekke eventuelle merkostnadene for infrastrukturen i foregående periode. Det kan også tenkes at de må betale mindre, hvis kostnadene viste seg å bli lavere enn beregnet.

En forpliktelse om å bidra finansielt vil kun tre inn når grunneieren tar initiativ til utvikling av sin eiendom, det vil si søker om igangsettingstillatelse.

Både kommunal og fylkeskommunal infrastruktur er omfattet av finansieringsordningen.

Iht. proposisjonen er det alternative fremgangsmåter for å fastsette hensynssonen. Én mulig fremgangsmåte er at kommunen først fastsetter en hensynssone med krav om grunneierfinansiering av infrastruktur til kommuneplanens arealdel, uten å gi bestemmelser etter lovforslagets § 12 A-2 første ledd. Dette alternativet vil bare gi et signal til grunneiere og utbyggere om at de må regne med et kostnadsbidrag til etablering av infrastruktur når de senere skal bygge ut sine eiendommer. Kommunen kan imidlertid ikke vente lenger enn 3 år med å fastsette kostnadsbidragets størrelse. Oversittes fristen kan ikke kommunen kreve kostnader til forskuttet infrastruktur dekket av grunneiere lenger tilbake i tid enn tre år.

Før hensynssonen blir fastsatt, skal kommunen legge aktivt til rette for samarbeid med grunneiere og mellom grunneiere for å sikre mest mulig omforente løsninger, og dermed legge til rette for en effektiv plangjennomføring.

Kommunedirektørens vurdering rundt bruken av hensynssonen

Lovendringen som omhandler hensynssonen med krav om grunneierfinansiering av infrastruktur (Prop. 115 L (2024-2025)), ble vedtatt i juni 2025 og trådte i kraft i juli 2025. På dette tidspunktet var planprogram for kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen allerede fastsatt, og varslingsperioden for oppstart planarbeid var gått ut.

Ettersom lovendringen kom etter at varslingsperioden var gått ut og planprogrammet fastsatt, tolket kommunedirektøren det dithen at det var for sent å gå i dialog med grunneiere og utbyggere innenfor kommunedelplanens avgrensning.

I løpet av planarbeidet har kommunedirektøren allikevel gjort vurderinger rundt hvilke muligheter kommunen har for å bruke hensynssonen i kommunedelplanen. Det har blitt gjort vurderinger rundt hvorvidt bruken av hensynssonen kunne egne seg for å få på plass en mest mulig rettferdig finansiering av nytt Tranbykryss. Dette fordi alle næringsdrivende både innenfor planområdet samt i nærliggende områder i tillegg til beboere i området, vil være tjent med at Tranbykrysset vil fortsette å ha tilstrekkelig kapasitet. Trafikkberegninger har vist at i Tranbykrysset vil det bli utfordringer knyttet til kapasitet allerede i 2030. I forbindelse med høring av planprogram og varsel om oppstart planarbeid har verken Statens vegvesen eller Buskerud fylkeskommune signalisert at de har planer for ulykkesreducerende eller kapasitetsfremmende tiltak i krysset.

Det synes klart at for å få til en videre utvikling på Lierskogen særlig med tanke på fortetting innenfor eksisterende næringsarealer på Gjellebekk og øvrige avsatte forretning- og næringsarealer, er det to tiltak som på et tidspunkt må finansieres og gjennomføres. Dette gjelder kapasitetsøkning i Tranbykrysset og kapasitetsøkning i rundkjøringen i krysset Drammensveien x Gjellebekkveien. I rundkjøringen Drammensveien x Gjellebekkveien vil avviklingsproblemene oppstå rundt 2050.

Kommunedirektøren har derfor i løpet av planprosessen vurdert å foreslå at hensynssonen Krav om grunneierfinansiering av infrastruktur (H850) legges over utbyggingsområder innenfor kommunedelplanens avgrensning for å få til en finansiering av den nødvendige oppgraderingen av Tranbykrysset.

Det vises i denne forbindelse til punkt 1 i kommunestyrets vedtak 4. november 2025, i sak 2024/422-26 Utvikling av næringsareal – handlingsrom og omfang. Vedtakspunkt 1 lyder som følger:

«Forestående rullering av kommuneplanens arealdel legger til rette for endrede rammebetingelser for områder allerede avsatt til Næringsbebyggelse og Forretning.»

På bakgrunn av dette vedtaket anses som hensiktsmessig at nærings- og forretningsområder på Gjellebekk/Lierskogen vil inkluderes i hensynssonen med krav om grunneierfinansiering av infrastruktur (H850) i den kommende rulleringen av kommuneplanens arealdel. I disse områdene vil rammene for utnyttelse endres i den kommende rulleringen. Det er pr. nå indikert mulighet for høyere utnyttelsesgrad både i form av tillatte høyder og større fotavtrykk. Forhåpentligvis vil en utvidelse av tillat grad av utnyttning, stimulere til fortetting og en mer effektiv bruk av disse sentralt beliggende områdene. Ettersom disse

områdene i all hovedsak allerede er utbygd, anses det som sannsynlig at en fortettingsprosess innenfor disse områdene ligger lenger frem i tid enn utviklingen innenfor områdene Sagvollskogen og Sivilforsvarstomten.

Ettersom det innenfor planens begrensning kun er Sagvollskogen og Sivilforsvarstomta som i dag ikke er i en aktiv planprosess, har det blitt vurdert det vurdert dithen at i denne planen kunne det vært aktuelt å legge hensynssone Krav om grunneierfinansiering av over disse to områdene som er avsatt til bebyggelse.

Kommunedirektøren anser at det å fordele kostnaden for utbedring av Tranbykrysset mellom flere utbyggere og grunneiere, vil være den riktige måten å gå fram på.

Lovendringen som gir kommunene nye verktøy for å finansiere nødvendig infrastruktur, ble som tidligere nevnt, vedtatt sommeren 2025. Det finnes derfor ingen kjente eksempler på bruken av denne finansieringsmodellen. Veiledningsmateriale er foreløpig ikke tilgjengelig. Kommunedirektøren har i løpet av planprosessen vært i dialog med Buskerud fylkeskommune om bruken av sonen. Buskerud fylkeskommune opplever også usikkerhet rundt bruken/prosessen rundt denne måten å finansiere nødvendig infrastruktur.

Lovendringen har vært gjennom en omfattende prosess med første høringsutkast i 2021 og flere høringsrunder der det har kommet inn mange innspill til forbedringer fra både kommuner, fylkeskommuner, Statsforvaltere, advokatfirmaer og byggenæringen selv. Lovendringen har vært etterspurt av mange involverte aktører.

Til tross for at denne finansieringsmodellen lovende ut med tanke på å få til en mest mulig rettferdig fordeling av kostnader knyttet til nødvendig infrastruktur, er kommunedirektøren av den oppfatningen at Lier kommune pr. i dag ikke er tilstrekkelig rigget for å ta i bruk den nye modellen.

For å lykkes med gjennomføringen må kommunen forberedes på å ta imot kostnadsbidragene som etter hvert vil betales inn fra utbyggere/grunneiere og håndtere disse midlene. Kommunen må ha på plass rutiner for periodevis gjennomgang av kostnadsberegninger som blant annet innebærer indeksregulering av disse. Proposisjonen indikerer at det er den eller de enhetene i kommunen som har ansvar for eiendomsutviklingen eller utbygging som følger opp slike avtaler, men at dette helt avhenger av hvordan kommunen er organisert. Uavhengig av hvilke virksomhet/foretak hos Lier kommune som skal håndtere disse sakene, er det avgjørende at oppgaven er tydelig kommunisert og plassert. Det er i dag usikkert om kommunen sitter på en slik kompetanse og har tilstrekkelige ressurser til denne oppgaven.

På bakgrunn av den store usikkerheten i bruken av hensynssone krav om grunneierfinansiering av infrastruktur og usikkerheten rundt i hvilken grad Lier kommune som organisasjon er rigget for å bruke verktøyet, har kommunedirektøren valgt å ikke bruke muligheten i kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset – Asker grense. Det anses allikevel som helt nødvendig å ta i bruk hensynssonen/finansieringsmodellen i den kommende rulleringen av kommuneplanens arealdel, der det legges opp til en stor grad av fortetting og transformasjon innenfor allerede utbygde nærings- og boligarealer.

Lier kommune bør forberede seg godt for å kunne utnytte denne muligheten for å fordele kostnader og gjøre det på en rettferdig måte.

5. Økonomiske konsekvenser for Lier kommune

Pr. i dag er det ingen direkte økonomiske konsekvenser for Lier kommune forbundet med kommunedelplanen.

Investeringer i trafikksikkerhetstiltak er en langsgående prioritering i kommunens budsjett.

Slik kommunedirektøren ser det må en eventuell investering i ny gang-/sykkelvei på Heiatoppen vurderes opp mot andre større trafikksikkerhetstiltak i kommunen. Kostanden ved en ny bru er betydelig og i dette området er det andre alternativer for kryssing av E18.

6. Kommunedirektørens anbefaling

Kommunedirektøren anbefaler at:

- Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningslovens § 11-14.
- Det sendes dispensasjonssøknad til Buskerud fylkeskommunes kulturminneavdeling for å tillate at det etableres nytt Tranbykryss med én rundkjøring på hver side av E18 tilsvarende utredet alternativ 1.

Vedlegg

- 1 Plankart**
- 2 Planbestemmelser**
- 3 Planbeskrivelse**
- 4 Konsekvensutredning samlerapport**
- 5 Konsekvensutredning Vannmiljø**
- 6 ROS-analyse**
- 7 Innkomne merknader kommunedirektørens_kommentarer**
- 8 Merknader samlet**
- 9 Merknadsbehandling LVVAKF**
- 10 Barnetråkkregistrering**
- 11 Trafikk- og mobilitetsanalyse**
- 12 C102 avkjøringsrampe pendlerparkering**
- 13 Tranbykrysset kapasitetsvurderinger**

- 14 Tranbykrysset tegninger**
- 15 Tranbykrysset Illustrasjoner**
- 16 Heiatoppen bru vurdering tilrettelegging**
- 17 Tranbykrysset kostnadsoverslag**
- 18 Tranbykrysset kryssalternativer**