

Områderegulering Lierbyen

Folkemøte 12.01.2023

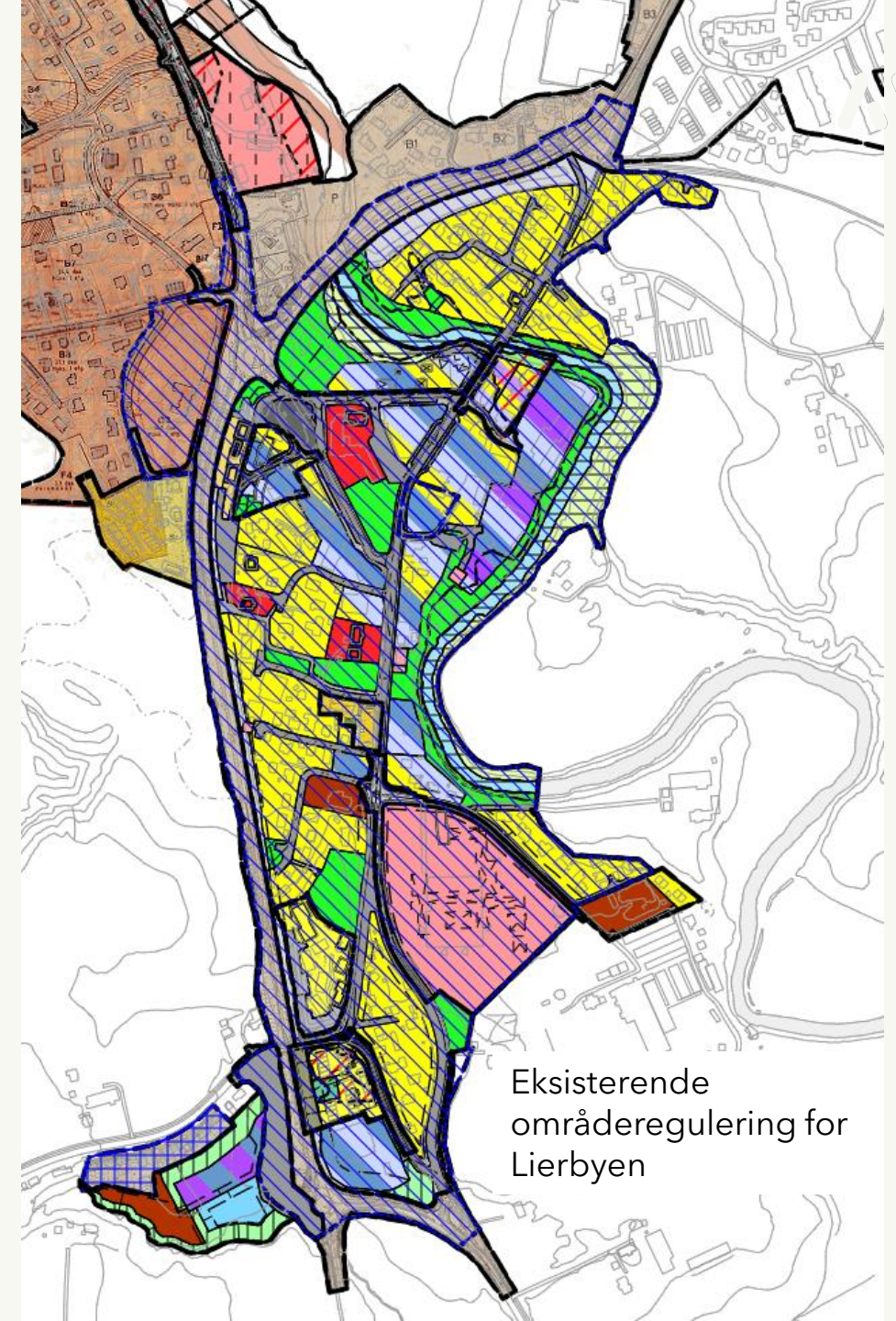
Sissel Mjøsnes og Håkon Ellingsen

Grunnlag, analyser og prinsippplan

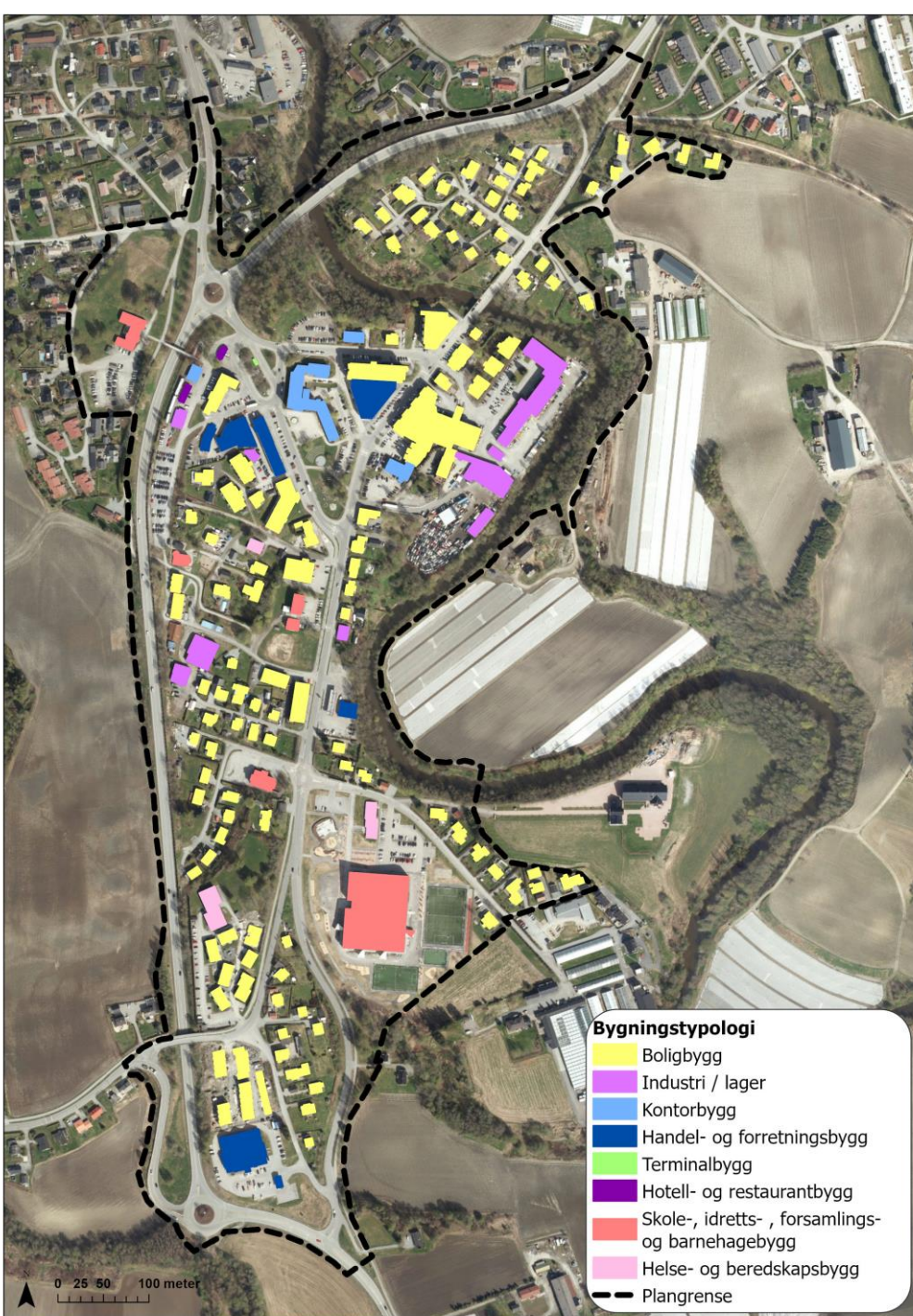
Oppdragsleder og planlegger Sissel Mjølunes

Hva er en områderegulering?

- Reguleringsplan
 - Politisk vedtatt arealplan for et avgrenset område
 - Avklarar og gir rammer for framtidig arealbruk - hvordan området kan brukes og hva som kan bygges
 - Består av et kart og reguleringsbestemmelser som er juridisk bindende
 - En tilhørende planbeskrivelse gir utfyllende informasjon om planen og konsekvensene av den
 - Utarbeiding følger reglene i plan- og bygningsloven
- To typer reguleringsplan
 - Områderegulering for større områder som man ønsker å se i sammenheng. Legger overordnede føringer for detaljregulering. Kommunen ansvar for utarbeiding
 - Detaljregulering for mindre områder med mer detaljerte føringer for utbyggingen. Baserer seg på føringer i overordnet plan. Kommunen eller privat kan utarbeide



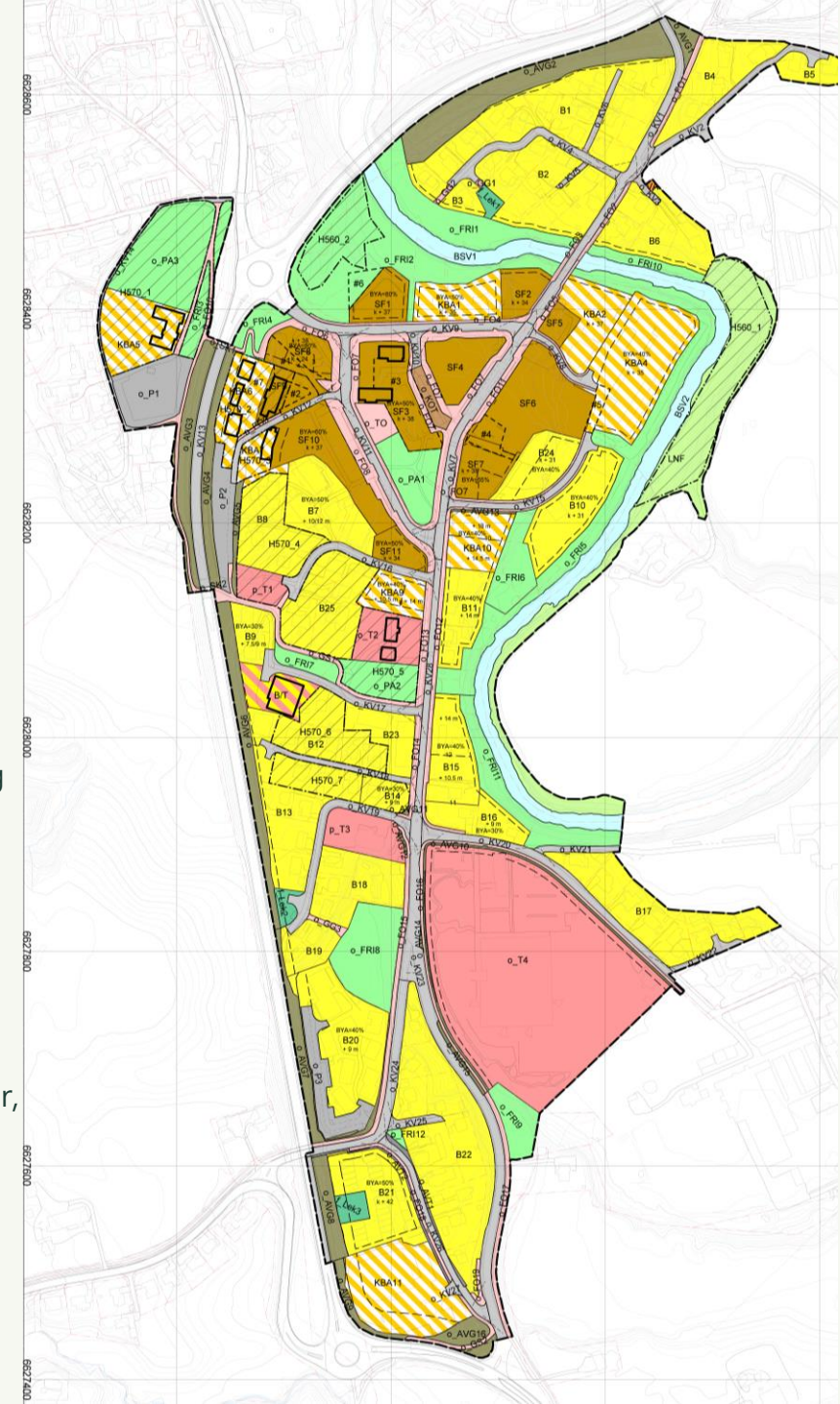
Eksisterende
områderegulering for
Lierbyen



Dagens situasjon og områdeplan for utvikling av Lierbyen

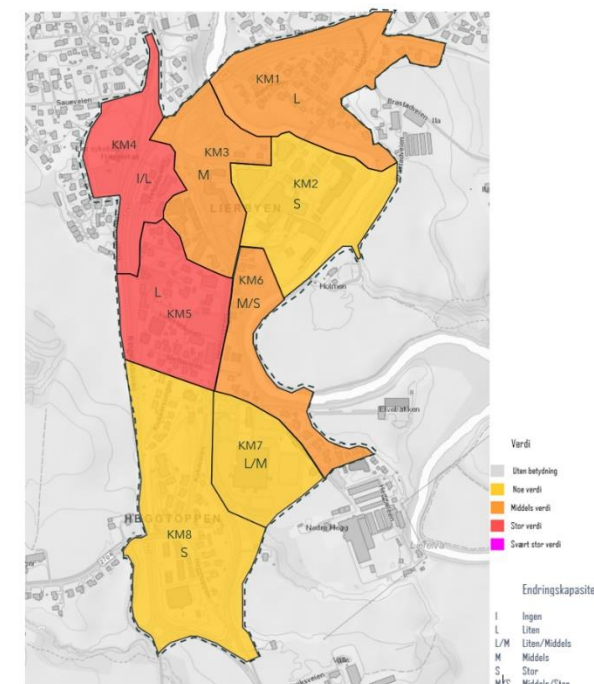
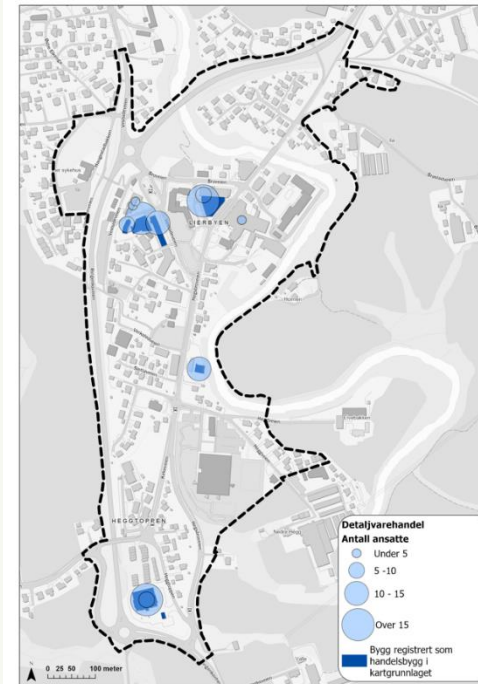
Hovedtema i planarbeidet:

- Gode løsninger for gående og syklende (grønn mobilitet)
- Attraktive byrom og avgrensning av handelssentrum
- Tilrettelegge for utvikling av bolig og sentrumsfunksjoner
- Vurdere alternative plasseringer av dagens bussterminal
- Vurdere alternative plasseringer av mobilitetshus
- Sikring av gode og åpne møteplasser, bla. et sentralt plassert bibliotek
- Grønnstruktur for grønn mobilitet, varierte opplevelser og overvannshåndtering

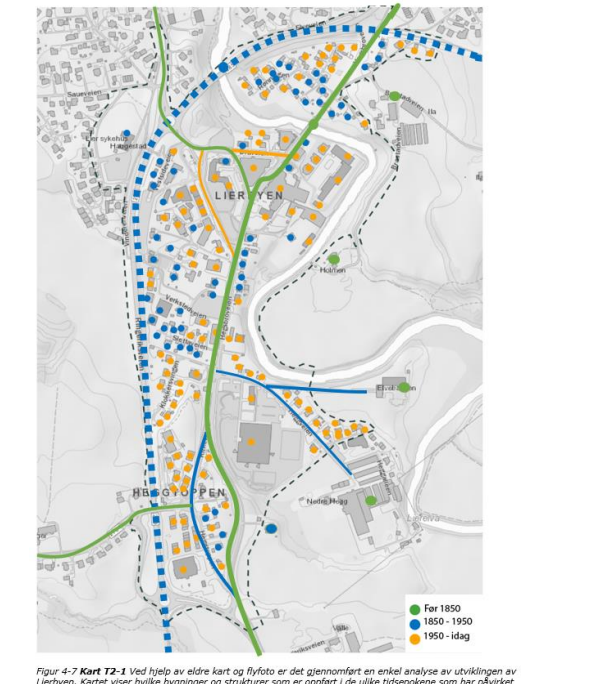


Analyser og utredninger

- Handelsanalyse
- Flom og overvannsanalyse
- Blå-grønn struktur
- Parkering
- Naturverdier
- Friluftsliv
- Grunnforhold
- Kulturminner og bevaringsverdier
- Verdi og endringskapasitet / Transformasjonsanalyse
- Gang- og sykkel (mobilitetsanalyse)
- Trafikkanalyse
- Støyutredning



Figur 4-11 Kart T3-2 Verdi- og endringskapasitet



Figur 4-7 Kart T2-1 Ved hjelp av eldre kart og flyfoto er det gjennomført en enkel analyse av utviklingen av Lierbyen. Kartet viser hvilke bygninger og strukturer som er oppført i de ulike tidsepokene som har påvirket Lieres utvikling.

Medvirkning

- Gjennomgang av tidligere medvirkningsgrunnlag
- Verksteder med eldreråd og rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne
- Elevrådene
- Fellesmøte og enkeltmøter med utviklere og grunneiere
- Møter med Viken Fylkeskommune, Brakar og Drammen Taxi, særlig fokus kollektivknutepunkt/bussterminal
- Samarbeid med politiet som høringsinstans med fokus på hvordan planen kan bidra til trygghet og trafiksikkerhet
- Gjennomgang av tidligere utførte studier, prosjekter og grunnlagsdata



Anbefalinger fra innledende arbeid

- Gange og sykkel må styrkes på koblingene nord- sør & øst-vest av Lierbyen. Faglig anbefaling: Separate sykkelveier
- Dagens bussterminal har sikkerhetsmessige utfordringer for myke trafikanter, og er arealkrevende
- Overvannsproblematikk på flere steder i planområdet, tomter langs elva må flomsikres ved utbygging (+2m)
- Potensiale for noe mer detaljhandel/dagligvare i sentrum, samt legge til rette for nisjebutikker
- Stort potensiale for å få til nye og attraktive boligområder i sentrum
- Begrense omfanget av overflate- og gateparkering, legge til rette for mobilitetshus og tilpasse parkeringsnormen
- Flere tomter i offentlig/kommunalt eie, kommunen bør ta en mer aktiv rolle i fysisk utvikling – også ny bebyggelse
- Krevende grunnforhold, krever nærmere avklaringer
- Enkelte bygg og soner med bevaringsverdi krever skånsom utvikling i direkte nærhet
- Stort potensiale for å koble Lierelva tettere på sentrum og for rekreasjon. Andershaugen bør ikke bygges ut



Illustrasjoner fra mulighetsstudier «Lierbyen 2030» av Norconsult og Gotlieb Paludan







TEGNFORKLARING:

Primære områder for
fortetting/transformasjon

Grønnstruktur & park



Elvesti og "grønn ring"



Overvann og
fordrøyning



Mulige lokasjoner ny
bussterminal



Veier for biltrafikk



Separate gang- og

Gatelangs parkering i sentrum + mulig P-kjeller ved rådhuset/P-kjeller ved P



Torg, sentrumsformål og aktive 1.etasjer



Overflate parkering



Allerede uti
fortettet

Prinsippplan og utviklingsområder

Plangrep, alternativer og løsninger

Arkitekt & byplanlegger Håkon Ellingsen

Alternativer tetthet

- Planen skal legge til rette for boliger, handel og næring via fortetting. Dette har vært utforsket i forskjellige volumstudier og alternativer.
- Alternativene skiller mellom lav og høy tetthet, samt ulike plassering av viktige formål.
- For alternativene med lavere tetthet har det vært foreslått en blanding av lav skala rekkehus, flermannsboliger og leiligheter for bredde i boligtilbudet.
- Byggehøyden i de lavere alternativene varierer fra 2 til 5 etasjer, som gir rom for ca. 330 nye boenheter.
- Dette er hovedsakelig leiligheter, men med lavere bebyggelse langs nedre Hegsbroveien.
- Alternativet med lavere tetthet gir rom for ca. 65 500 m² med ny bebyggelse på terrenget, og vil kreve ca. 370 nye p-plasser fordelt på byggefeltene.
- Selv om skalaen i de lavere alternativene er mer på linje med dagens tetthet, er det vanskelig å oppnå god økonomi og dermed realisme i planene.



Planforslaget

- Volumstudien korresponderer med planforslaget som ligger ute på høring. Dette baserer seg på alternativene med høyere grad av fortetning.
- Studien viser blanding av ny boligbebyggelse: Noe rekkehus, men hovedsakelig leiligheter som lameller eller punkthus.
- Byggehøyder fra 3 til 6 etasjer, majoriteten ligger på mellom 4-5 etg.
- Aktive 1. etasjer i deler av planen for økt næring og handel. Totalt ca. 5 500 m² med nye handelsarealer - Noen steder som sokkel.
- Totalt gir dette rom for ca. 525 -560 nye boenheter og et behov for 500 nye p-plasser i kjeller. (ink. handels- og gjesteparkering)
- Totalt ca. 75 000 m² med ny bebyggelse på terreng. Av dette er ca. 47 200 m² salgbare boligarealer.
- Usikkert om hele potensialet i planen vil forløses i et 10-års perspektiv, men planen gir fleksibilitet og mulighet for en stor transformasjon.
- Vil bidra til å gi Lierbyen sentrum en større grad av bypreg kontra tettsted, med rom for mye mer aktivitet



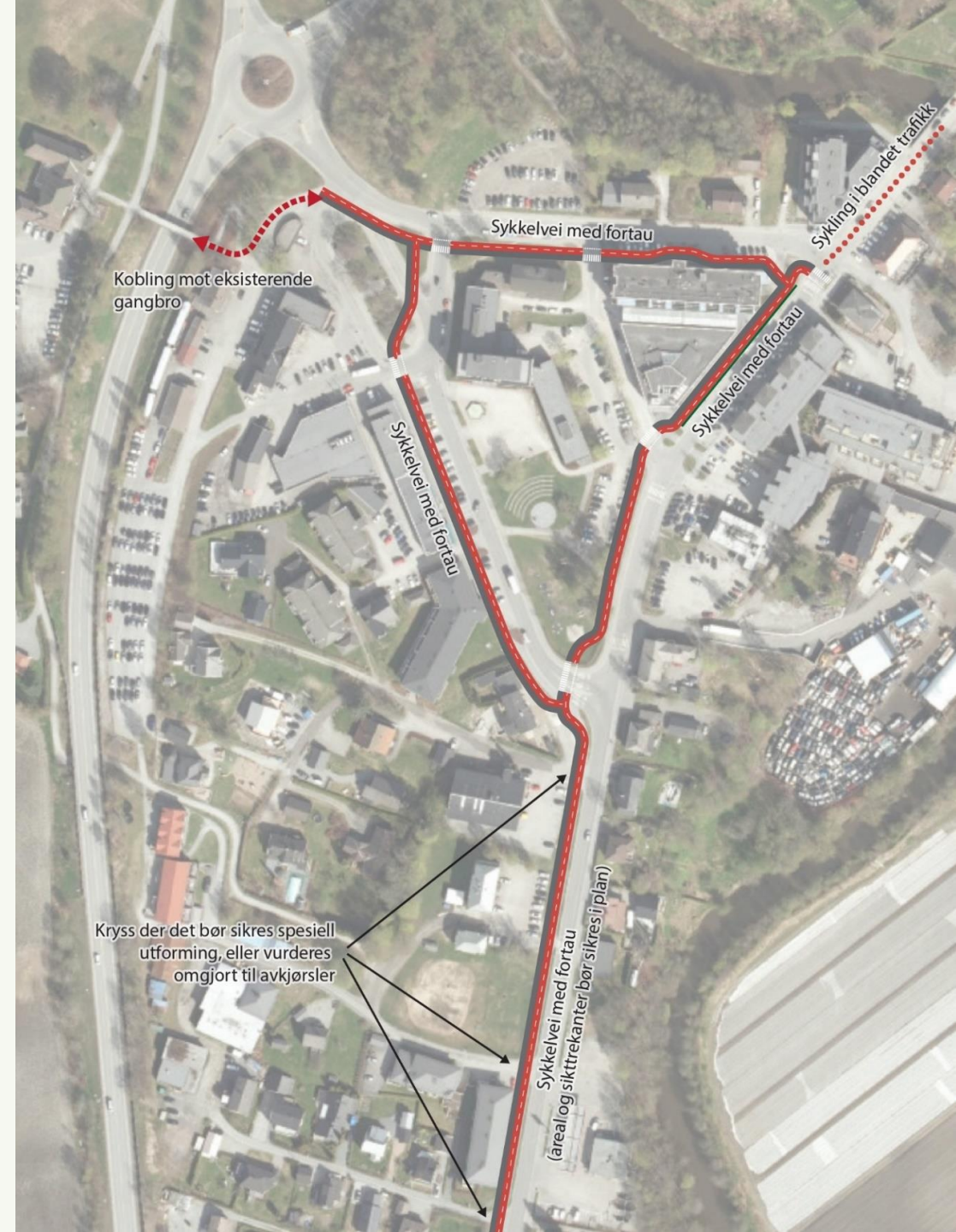
Byrom og koblinger

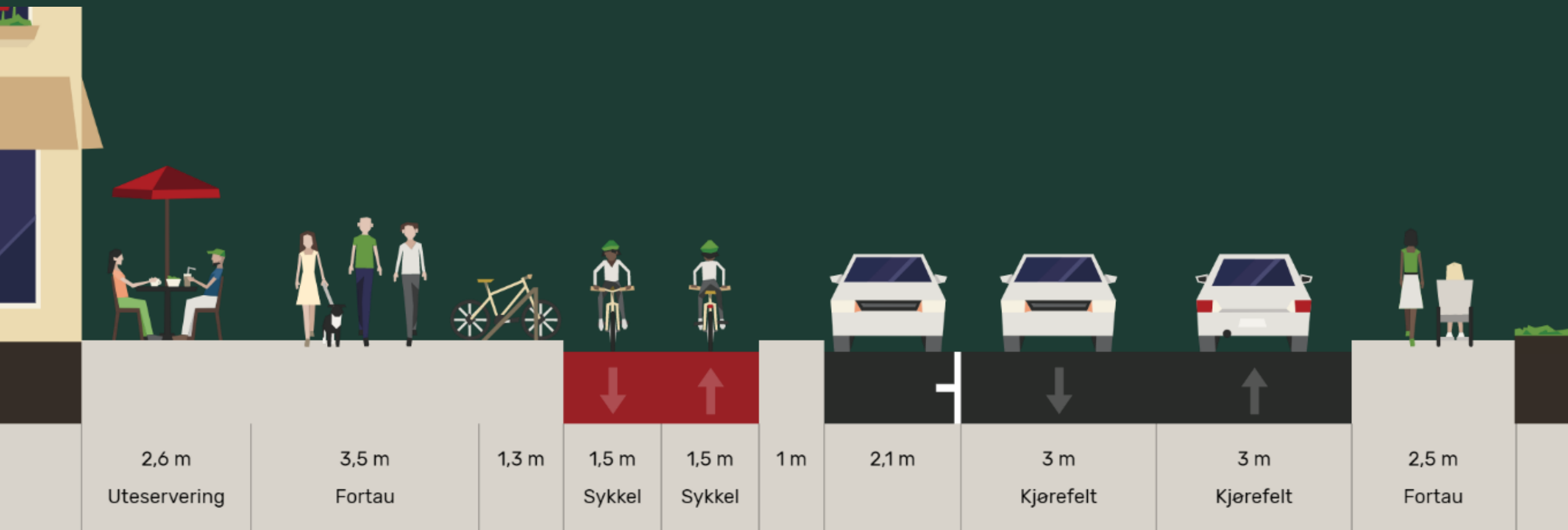
- Planen sikrer en rekke koblinger og forbindelser på tvers av sentrum for gående og syklende
- Dette skapes via mange gangforbindelser og passasjer mellom byggefeltene, samt smett igjennom enkelte felt.
- Planen ønsker å samle sentrumsstrukturen hvor majoriteten av handelen og utadvendt virksomhet er plassert. Dette skjer via opparbeidelsen av og brede fortau, sykkelvei, torg, byrom og definerte gaterom.
- Planen ønsker videre å sikre gode koblinger til Lierelva, og forbinde elven tydeligere inn mot sentrum.
- Styrkede parker og grønne soner bidrar sammen med ny elvesti til å danne en «grønn ring» som definerer sentrum av Lierbyen.
- Dette vil skape attraktive uterom, med referanser til Liers grønne landbrukshistorie.
- Det vil og hjelpe med klimasikring av flere byggefelt for bla. flom fra elven og overvann fra ekstremnedbør.



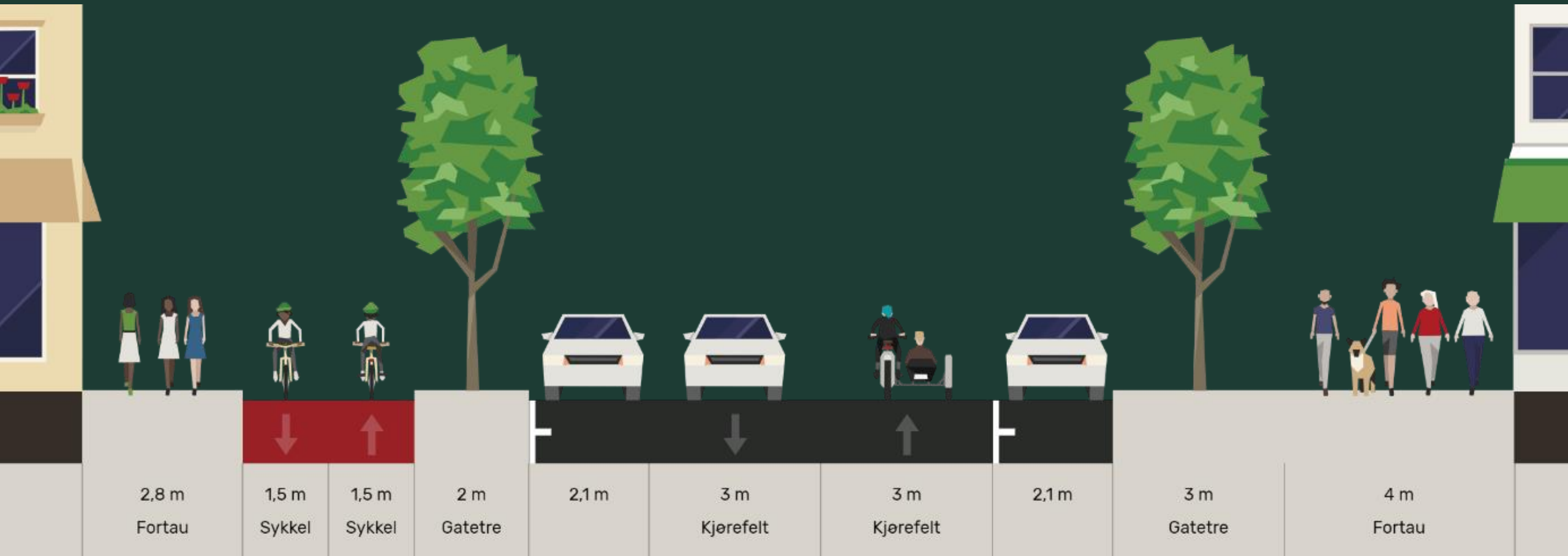
Sykkel og gateparkering

- Sykkel og myk / grønn mobilitet er et viktig fokusområde for planen og kommunen.
- Faganalyser og medvirkning har avdekket flere utfordrende strekninger hvor det oppstår trafikkfarlige situasjoner for syklister i Lierbyen.
- For å sikre gode, sikre og attraktive løsninger for syklende i alle aldre og brukergrupper foreslås det egne sykkelveier langs Hegsbroveien, Vestsideveien og Bruveien i et samlet system.
- Som konsekvens av dette blir gateparkering langs disse strekningene endret fra tverrgående parkering til langsgående gateparkering.
- Dette vil redusere antallet p-plasser i gatene noe, men demper samtidig bilens synlighet i bybildet og bedrer trafiksikkerheten.
- De nye sykkelveiene kobler seg på gjeldene infrastruktur for videre fordeling av syklende utover i kommunen.





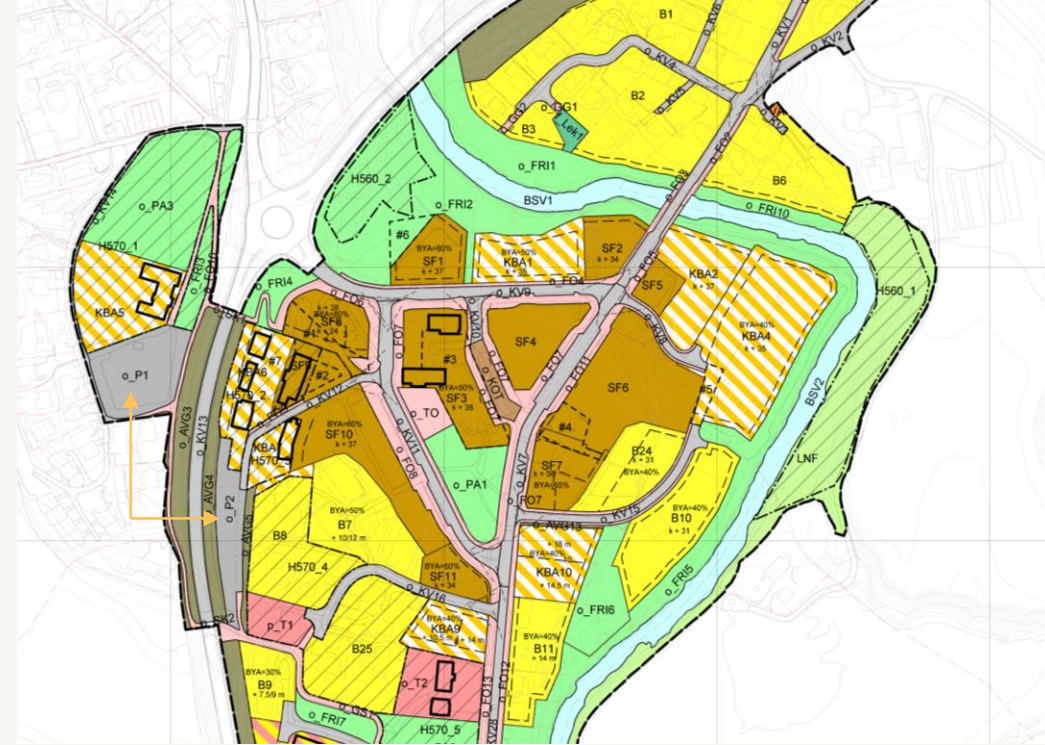
Prinsipp for tverrsnitt i Vestsidenveien



Prinsipp for tverrsnitt Heggroveien

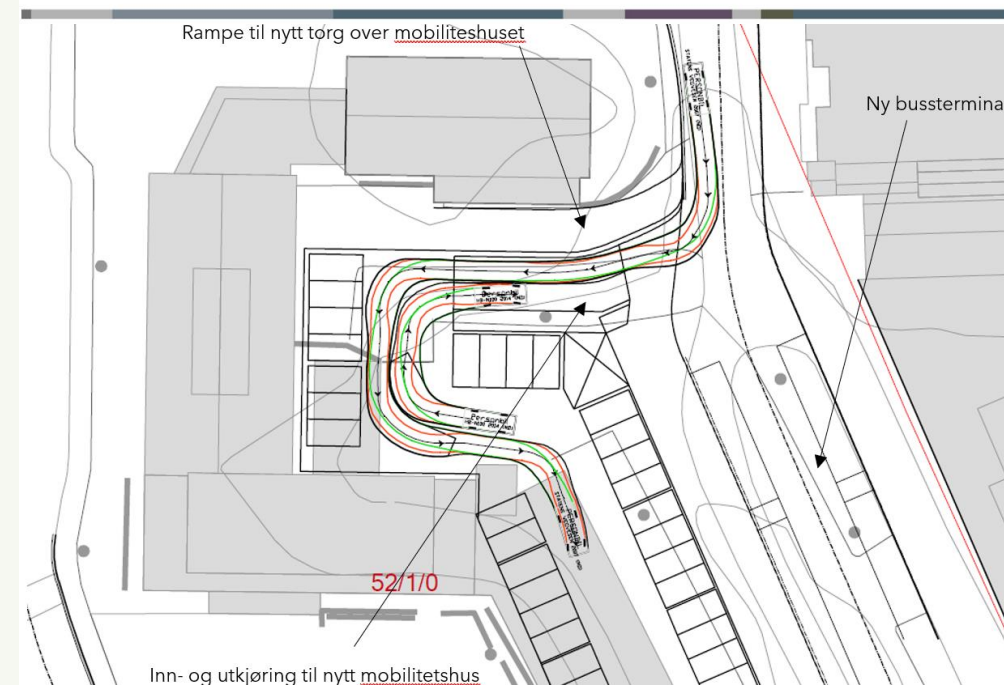
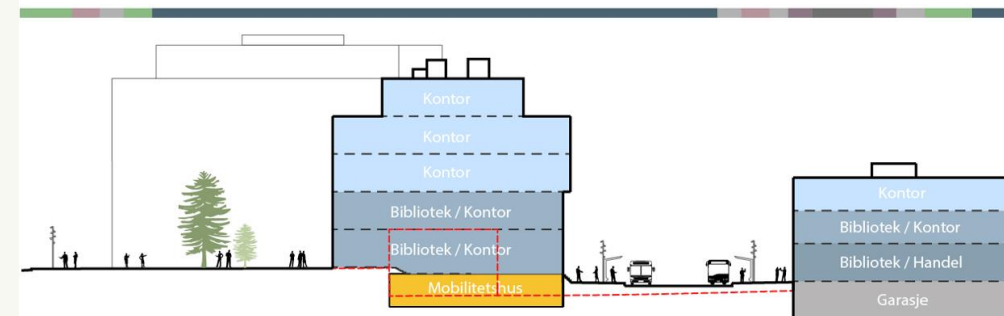
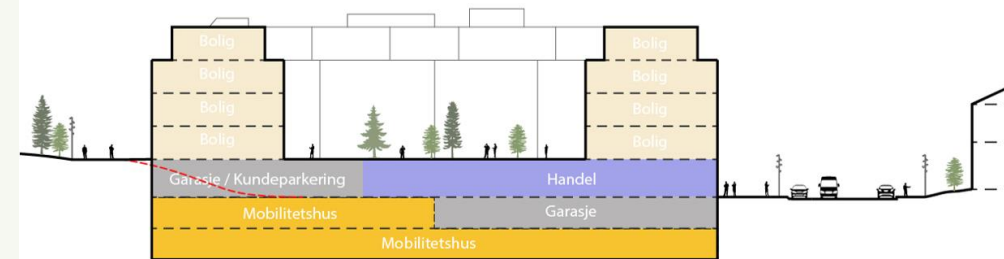
Parkering og mobilitetshus

- Planen legger opp til redusert overflateparkering i sentrum. For å få til en prioritering av gående, syklende og byutvikling er det nødvendig å endre parkeringsstrukturen grunnet arealknapphet.
- Mindre synlig og dominerende bilisme vil være viktig for å skape et attraktivt og fortettet sentrum, der mer by- og gateliv er ønskede suksessfaktorer.
- Ny gateparkering langs Bruveien, Heggbroveien og Vestsideveien blir langsgående parkering, selv om dette reduserer antallet p-plasser her.
- Oppgradert p-plass på Haugestad vil gi ca. 40 flere overflate p-plasser, og p-plassen ved den gamle jernbanestasjon består. «Opplevelsen» av sentrum vil i ny plan også strekke seg mye nærmere Haugestad og stasjonen.
- Reduksjonen av p-plasser skjer hovedsakelig ved at «Andershaugen p-tomta» ønskes utbygget, og at p-plasser på kommunens tomt øst for rådhuset er planlagt som ny bussterminal.
- Fjernede overflate parkeringsplasser er tenkt erstattet i ett eller flere mobilitetshus. Enten i kommunal regi eller som privat-offentlig samarbeid.
- Planen har hovedsakelig vurdert 4 forskjellige plasseringer av et nytt mobilitetshus i Lierbyen. (Se skisse t.h: Alt A, B, C & D)



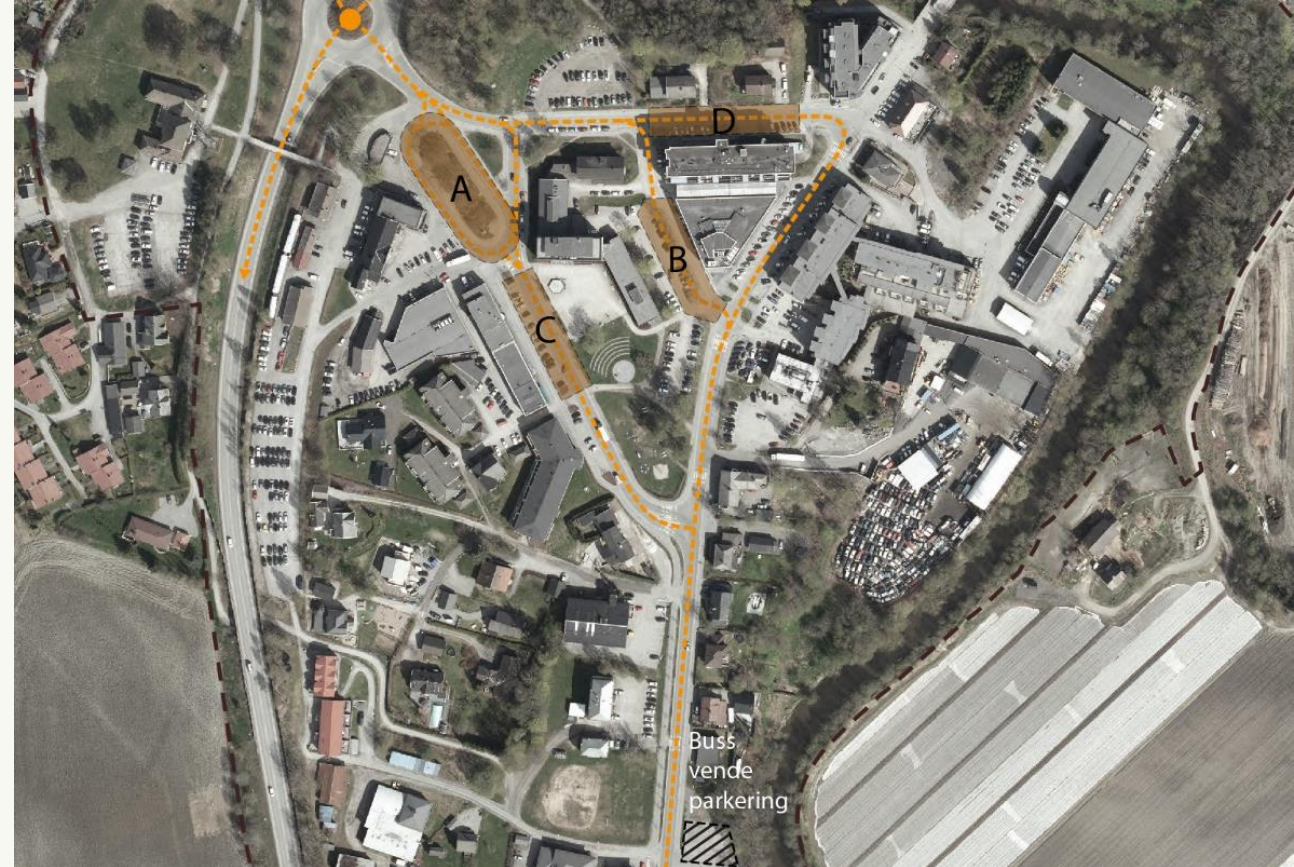
Parkering og mobilitetshus

- Ny struktur for gateparkering i sentrum forutsetter at de forbeholdes handlende i Lierbyen og brukere med spesielle behov. Kommunen vil fokusere på håndheving av ny p-norm/og p-vilkår i sentrum.
- All overflateparkering blir ikke transformert samtidig ettersom samtlige gater, felt eller mobilitetshus ikke blir bygd ut samtidig. Dette gir kommunen fleksibilitet til å teste ut erfaringer underveis i prosessen med nye parkeringsløsninger.
- Et nytt mobilitetshus vil i denne sammenhengen mest sannsynlig bygges samtidig med realiseringen av ett eller flere av de foreslåtte nye byggeprosjektene på kommunal grund.
- Planen konkluderer derfor ikke med en bestemt plassering av et mobilitetshus, men gir fleksibilitet til at dette kan løses på ulike plasseringer.
- Planen har allikevel drøftet og testet ut muligheter arealmessig, og peker særlig på alternativ A, B og D som gunstige plasseringer.
- Et nytt mobilitetshus vil være et kvalitativt element, men også et kostbart tiltak. Det krever derfor bidrag samt politisk vilje for å bygges.
- Et nytt mobilitetshus må derfor ta innover seg endringer i mobilitetssektoren og fremtidige trender.



Ny bussterminal

- Planens bestilling er bla. å vurdere en ny plassering av bussterminalen i Lierbyen.
- Prosjektet har vurdert 4 plasseringer, hvorav A er dagens terminal- dog oppgradert.
- Alternativ D er silt ut tidligere i fasen grunnet usentral plassering, lengere kjørevei for bussen, lite dagslys og minst attraktiv beliggenhet for reisende.
- Plassering A er krevende mtp. trafiksikkerhet, opptar et stort areal, ligger noe utenfor «kjernen» av fremtidig byutvikling og er en verdifull tomt for transformasjon og byutvikling.
- Alternativ B mellom Rådhuset - Fosskvartalet og alternativ C i Vestsidevegen er derfor gitt mest fokus og utredningsressurser i områdeplanen.
- Innsendt plan peker på alternativ B som foretrukken fremtidig plassering av ny bussterminal i Lierbyen.



Fordeler med foreslått løsning

- Frigjør dagens tomt for bussterminal til byutvikling.
- Flytter bussterminalen mer sentralt og nærmere nye utviklingstomter.
- Vil ikke ha sykkel- og gangtrafikk tett inn på ny terminal.
- Sikrer gateparkering og gjennomkjøring i Vestsidveien for biler. Skjermer dermed Heggroveien for trafikk.
- Vil være den største tomten terminalen kan flytte til, som gir mye fleksibilitet i utviklingen, og mulig synergi med mobilitetshus.
- Skaper god trafikkavvikling i sentrum og skjermer kollektivtrafikken.
- Vil ikke berøre grønnstrukturen i parken, og styrker området med et kvalitativt nytt byrom.

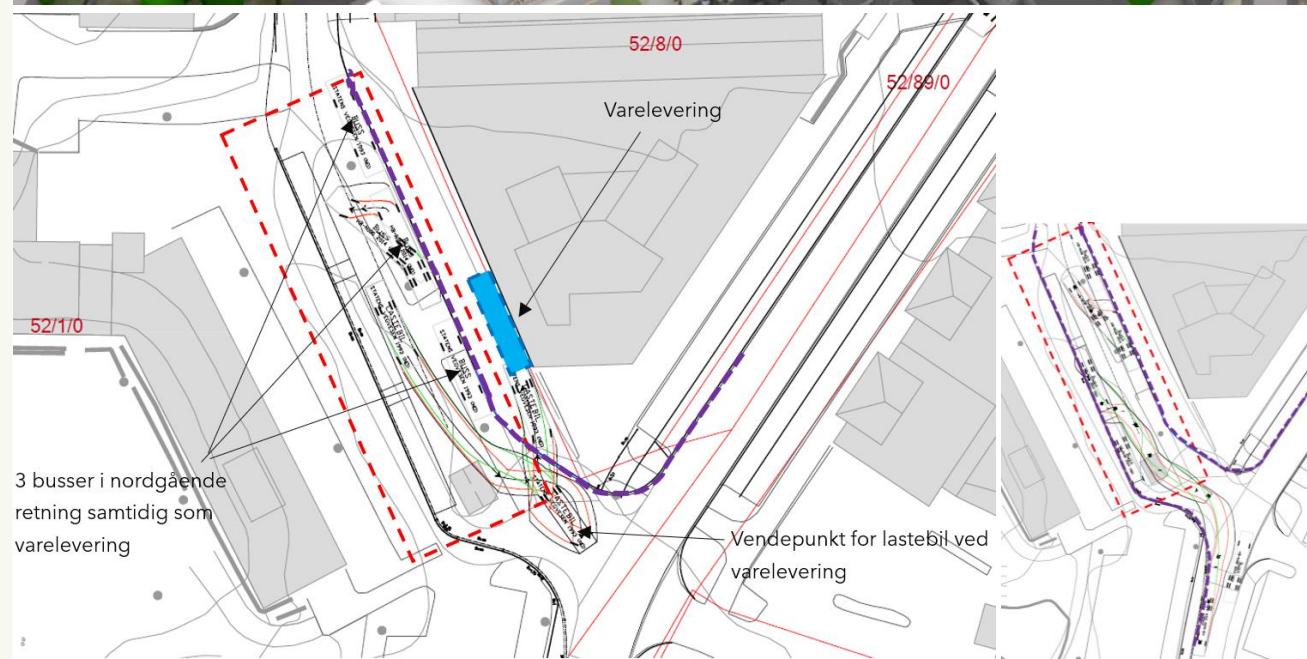
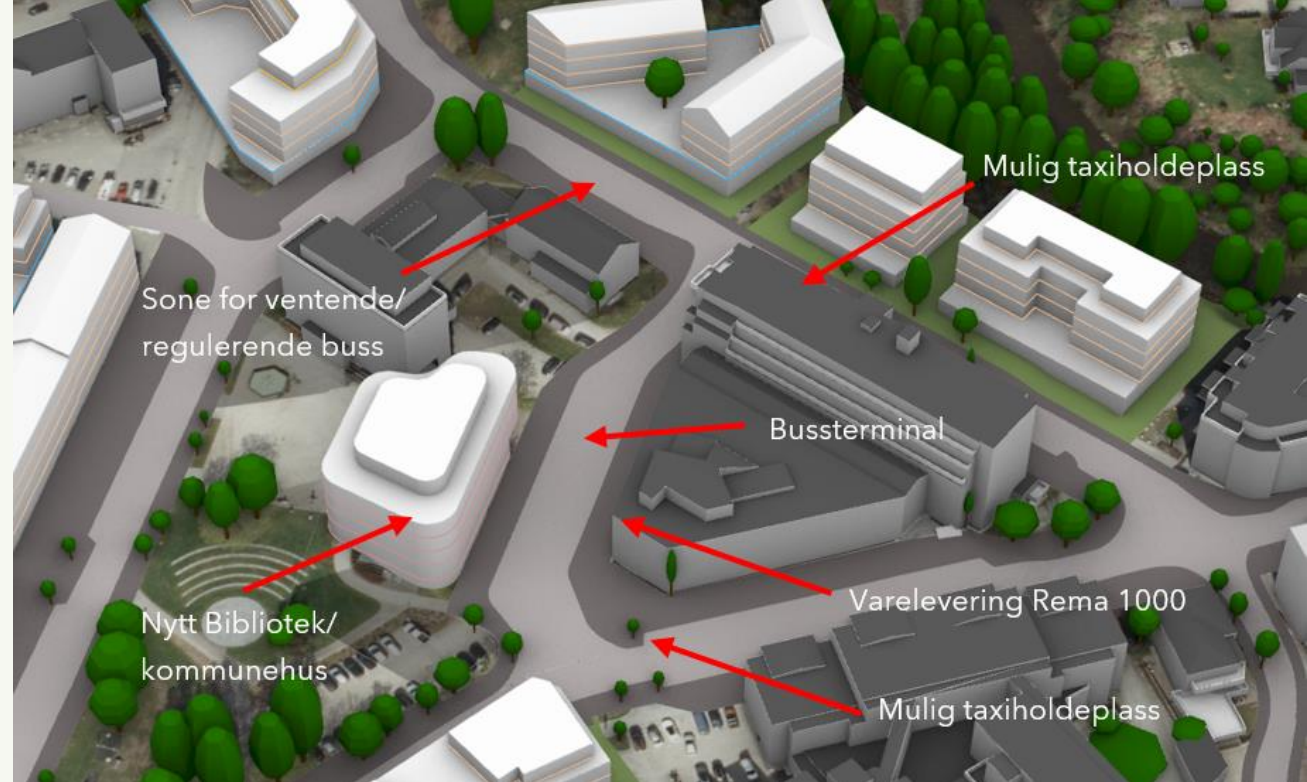
Ulemper med foreslått løsning

- Er avhengig av at flere aktører spiller sammen for å få til en god løsning. Mer kompleks planlegging og et større prosjekt.
- Fosskvartalet vil miste noe kundeparkering, dog på kommunal tomt. Ønske om at parkeringsplassene som forsvinner erstattes.
- Noe lengre kjørevei for bussen, men bare marginalt.
- Benytter en stor del av kommunens tomt til opparbeidelse av ny busstomt kontra andre formål.



Ny bussterminal

- Planen foreslår ny bussterminal mellom Foskvartalet og Rådhuset, alternativ B, ettersom dette alternativet totalt sett scoret best.
- Dette skaper den beste helhetlige trafikkavviklingen i sentrum og skjermer kollektivtrafikken mest.
- Mulighet for å skape et svært attraktivt byrom i samspill med mulig bibliotek, mobilitetshus, nytt torg og ny gatestruktur. Tomten har behov for et kvalitetsløft.
- Svingradier for møtende busser, varelevering til Foskvartalet og trafikk i kryssene er sjekket ut og er innenfor rammene.
- Terminalen vil gi bedre kapasitet enn dagens terminal med 3 busser i hver retning og med forbikjøringsmulighet inne på terminalen.
- Dette alternativet har minst konfliktpotensial mot syklende, og regnes derfor som et godt alternativ mtp. sikkerhet.
- Stor tomt gir bedre muligheter for mindre forstyrrelser til andre funksjoner under en anleggsfase.



Økonomiske vurderinger

Prosjektet har gjennomført økonomiske vurderinger knyttet til både infrastruktur og ny bebyggelse. Dette for å synliggjøre kostnadsbildet som forventes for å realisere deler av planen, samt å redusere risikoen for at planen er gjennomførbar både for det private og offentlige.

Infrastruktur:

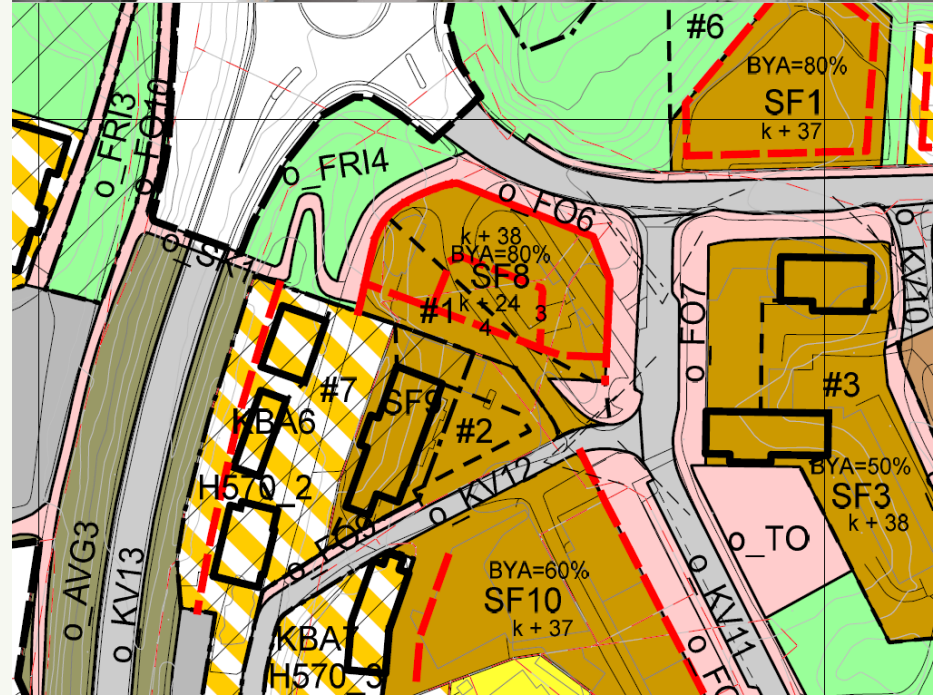
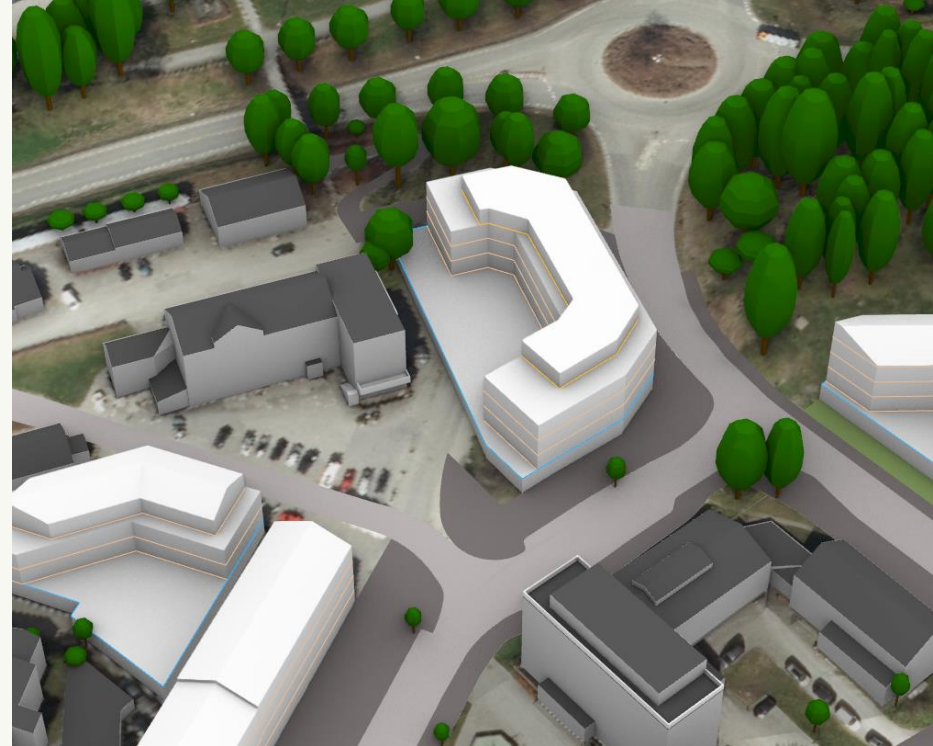
- Samlede kostnader på mellom 100 -150 MNOK
- Nytt mobilitetshus anslås grovt til ca. 50 MNOK
- Elevsti, avhengig av utbygging og standard, vil ligge på mellom 18 - 46 MNOK, da uten mulig ekspropriasjon.
- Ny bussterminal ligger på ca. 15 MNOK. Dette er dog mindre enn forventet salgsverdi av dagens tomt.
- Nye gateløp med tilrettelagt sykkel og gange blir samlet ca. 23 MNOK: 8,7 mill for vei og 14.3 mill for gang- og sykkelvei.
- Svært varierende kostnader for de ulike delstrekene, både på grunn av standard, men også omfang.
- Oppgraderte byrom og torg forventes samlet å koste ca. 19,5 MNOK.
- Deler av kostnadene vil kunne dekkes som grunneierbidrag.

Ny bebyggelse:

- Byggekostnader på mellom 2,5 og 3,5 milliarder i privat regi, avhengig av standard. Dette er ekskludert erverv, sanering, finanskost, margin og tomtepåslag.
- Totale investeringer er derfor enda høyere, men markedsverdien / potensialet som planen legger opp til er ytterlig høyere.
- Nytt kommunehus / Bibliotek på felt 17 anslås til mellom 140 - 210 MNOK.
- Noe pressede marginer på enkelte byggefelt, men de økonomiske vurderingene mener planen er gjennomførbar.
- Stor usikkerhet knyttet til grunnforhold, tomtepåslag og andre skjulte kostnadselementer som kan drive kalkylen opp. Forbehold / endringer kan derfor forekomme i senere plan faser.
- Snitt salgsverdi for ny leilighetsbebyggelse forventes å ligge på mellom 68-76 000 kr pr. m2 BRA-S.

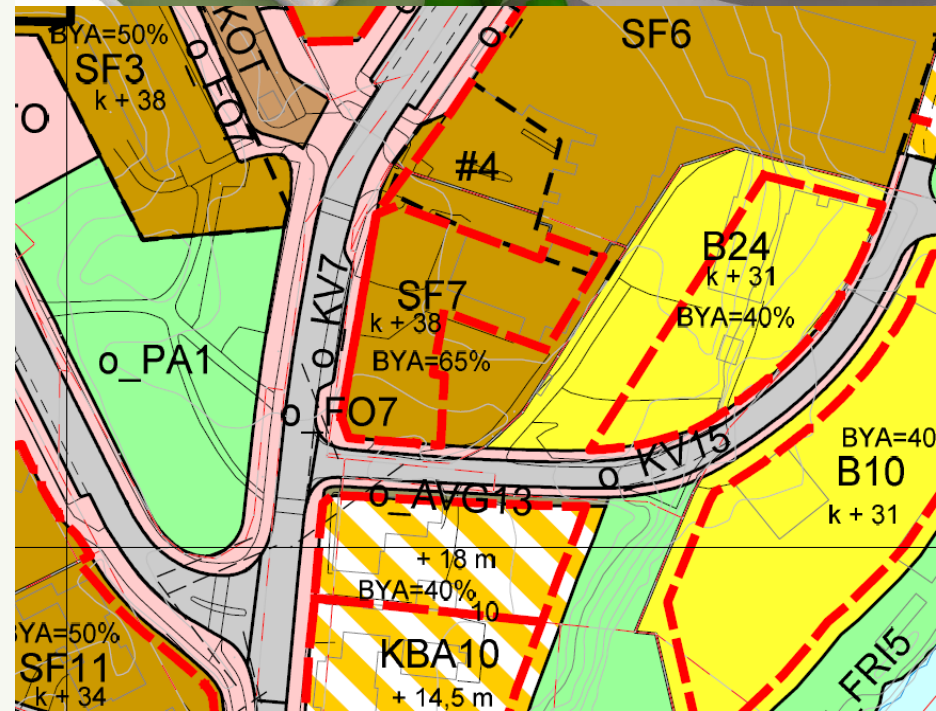
Eksempel på muligheter SF8

- SF8 , dagens bussterminal, er et av de største feltene i planen, og er en unik mulighet til å skape et portalbygg inn til sentrum fra nord-vest.
- BYA på 80% er mtp. en sokkel for varehandel, nedkjøring til p-kjeller / mobilitetshus. Det gir også mulighet for å absorbere terrengforskjellene opp til den gamle jernbanestasjonen. Sokkelen er høydebegrenset til kote 24, altså en høy 1. etg.
- BYA oppå sokkel er redusert og kontrollert via byggegrense 3. Denne setter også maks høyde på kote 38, totalt sett 5 etasjer med krav om inntrukket toppetasje i bestemmelsene.
- Byggegrense nr. 3 er utformet som en «U» for å skjerme uteoppholdareal og å skape en stille sone for mulige leiligheter. Dette må til grunnet støy fra fylkesveien, Bruveien og Vestsideveien.
- Byggegrense nr. 4 setter maks utstrekning mot sydvest på alle etasjer i retning Meierikvartalet. Dette for å sikre tilstrekkelig minstekrav for brann, siktlinje mellom rådhuset og Haugestad og passasje for gående til gang- og sykkelbroen over fylkesveien.
- Plankartet eller bestemmelser setter ikke krav om plassering av adkomst, men planbeskrivelsen ønsker dette løst via KV12.



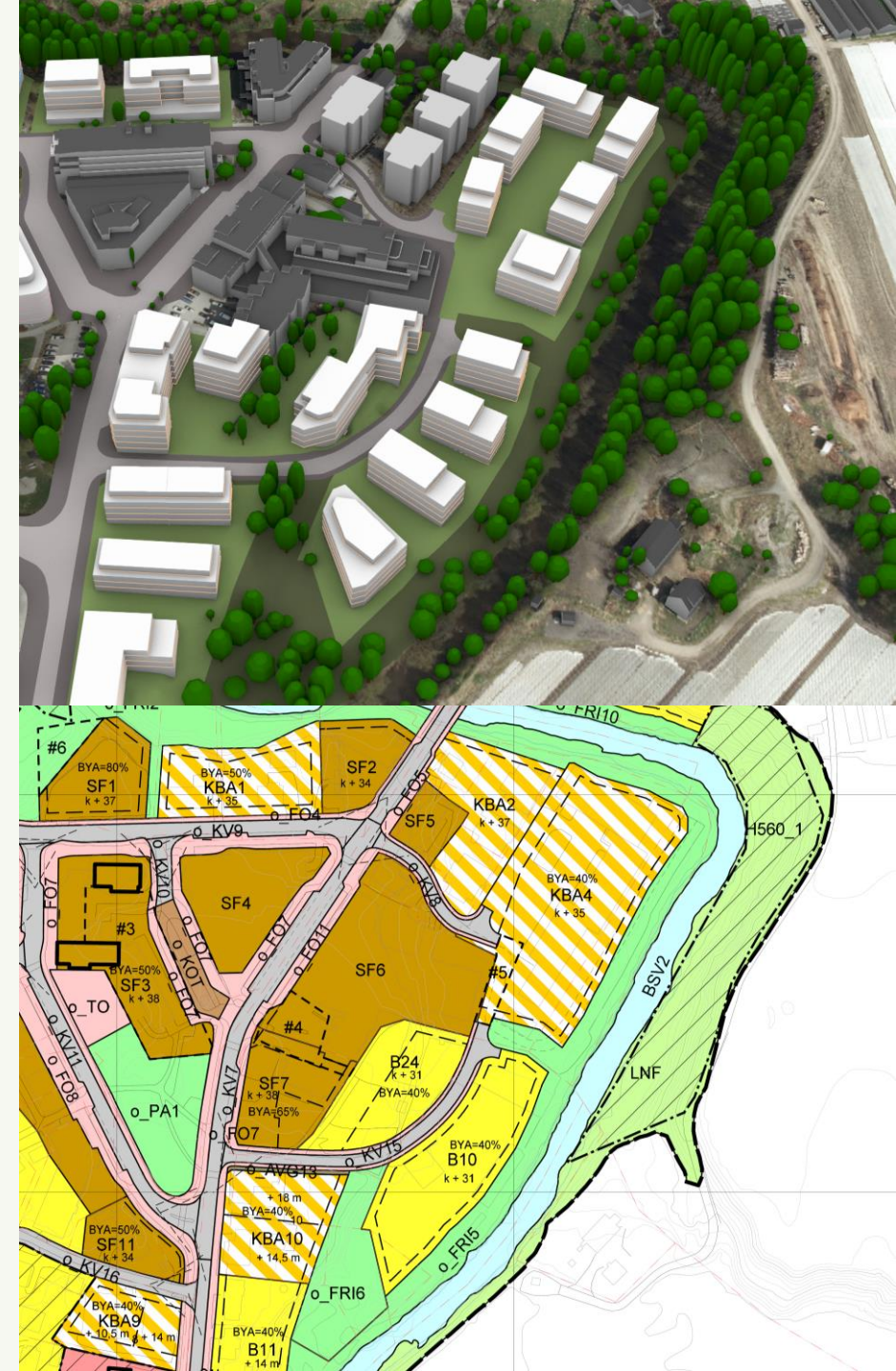
Eksempel på muligheter SF7

- SF7, «Banktomta», er antageligvis den mest sentrale tomten i Lierbyen og i planforslaget, noe som reflekteres i vurderte hensyn og den tette utnyttelsen.
- BYA settes til 65% og defineres av byggegrensen i rødt. Dette skaper en stille sone mot øst, som kan sees i sammenheng med et større uteoppholdsareal på B24.
- Mot vest og nord skaper byggegrensen en stram linje mot Hegsbroveien og plass #4. Dette vil være positivt for sentrumsstrukturen og gir gode muligheter for handel og næring i 1. etg.
- Det tillates byggehøyder opp til kote 38, som er makshøyde i planforslaget sammen med SF8 og SF3. Siden SF7 ligger lavere i terrenget blir det tillatt med 6 etasjer på 50% av bebyggelsen, med krav om inntrukket toppetasje.
- Bygget kan utformes som en helhetlig «L» som vist på byggegrensen, eller som 2 bygg som vist i 3D modellen. Adkomsten er ikke definert, men er i planbeskrivelsen foretrukket i nordøstre eller sydøstre hjørne av feltet.
- Endelige støyanalyser avgjør leilighetsutformingen på SF7. (regneregler for El-buss og El-bil ikke definert av miljødir. for nye retningslinjer fra 1.1.22) Derfor er byggegrense satt bred for å sikre fleksibilitet i utformingen under senere detaljprosjektering og behandling.
- På bakkeplan sikres en passasje / smett til B24 langs grensen til SF6, mens ny hovedvei ned mot elven, KV15, får krav om opparbeidelse om fortau på begge sider.
- Lave krav til P-norm og MUA, hvor deler av felles uteoppholdsareal kan løses på tak.



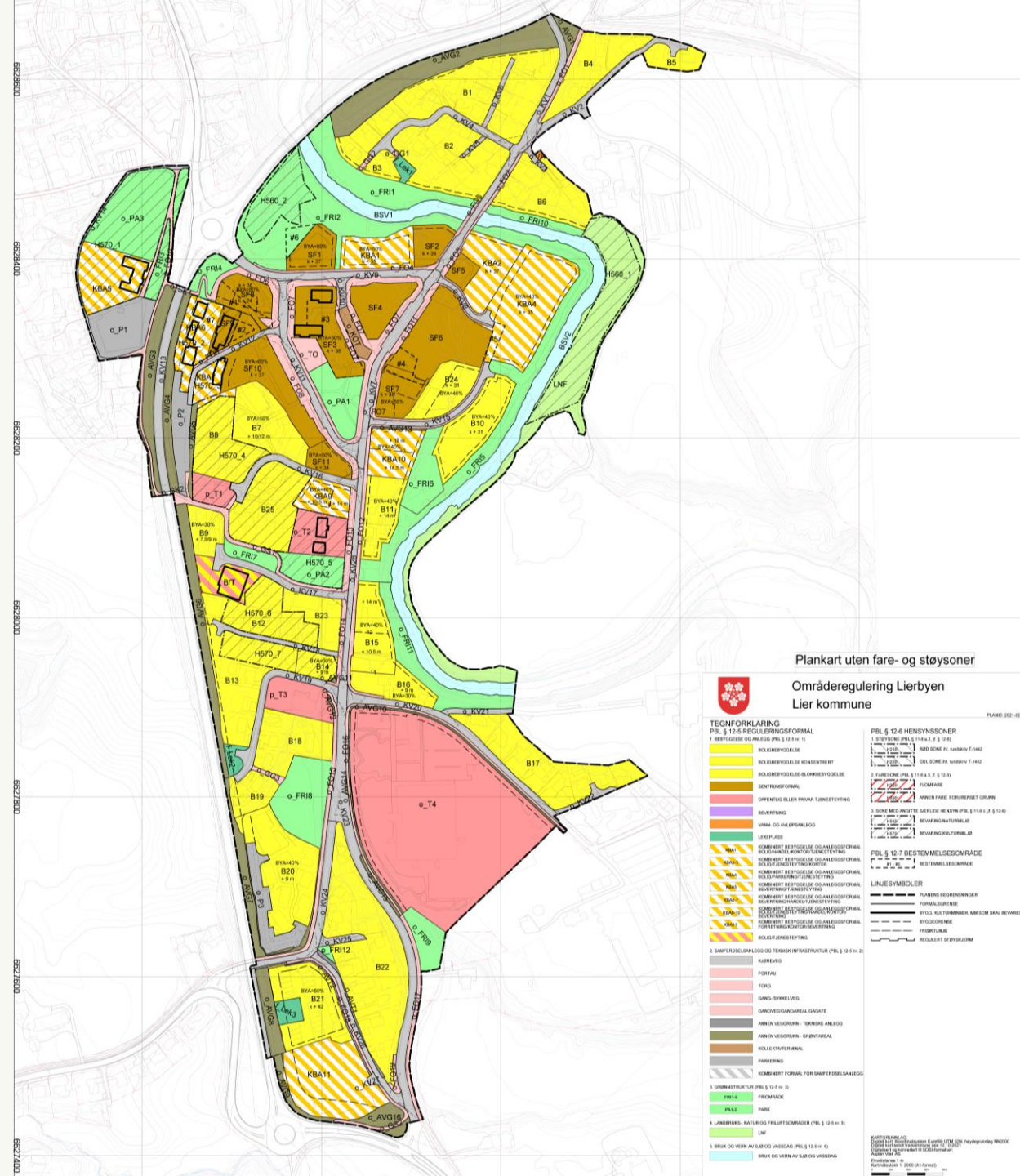
Eksempel på muligheter KBA4 og B10

- KBA4 og B10 definerer de to viktigste tomtene med tanke på å transformere arealet ned mot elven og å sikre en offentlig elvesti.
- BYA settes til 40% og defineres av byggegrenser i sort innenfor feltet. For KBA4 er grensen satt slik at adkomst og tilstrekkelig avstand til KBA2 er hensyntatt.
- Det stilles krav om at fasadene ikke skal vende baksiden mot elven, at p-kjellere har innkjøring vendt bort fra elven og at utbyggingen ikke skal anlegges som sammenhengende bygningsvolumer som blokkerer utsyn til elven.
- Det tillates byggehøyder opp til kote 35 og 31, noe som igjen gir muligheter for 6 etasjer på KBA4 og 5 etasjer på B10, begge med krav om inntrukken toppetasje.
- Begge tomter vil måtte flomsikres inntil 2 meter over dagens terreng, noe som er hensyntatt i vurderingene knyttet til maks gesims- og mønehøyde.
- KBA4 er gitt kombinert formål gitt dagens funksjoner på tomten, mens B10 i sin helhet er tenkt transformert til boliger/leiligheter.
- Adkomst til tomtene sikres via en ny vei ned til feltene, KV15, men fortau på begge sider. Her må flere grunneiere bidra, men veien er lagt slik at fordelingen blir så lik som mulig.
- Mellom feltene, samt sør for B10, er det lagt inn åpne grønne soner som skal sikre fri adkomst for andre innbyggere ned til elven. Disse kan ikke bebygges.



Eksempel på muligheter i boligområder for småhus/villaer

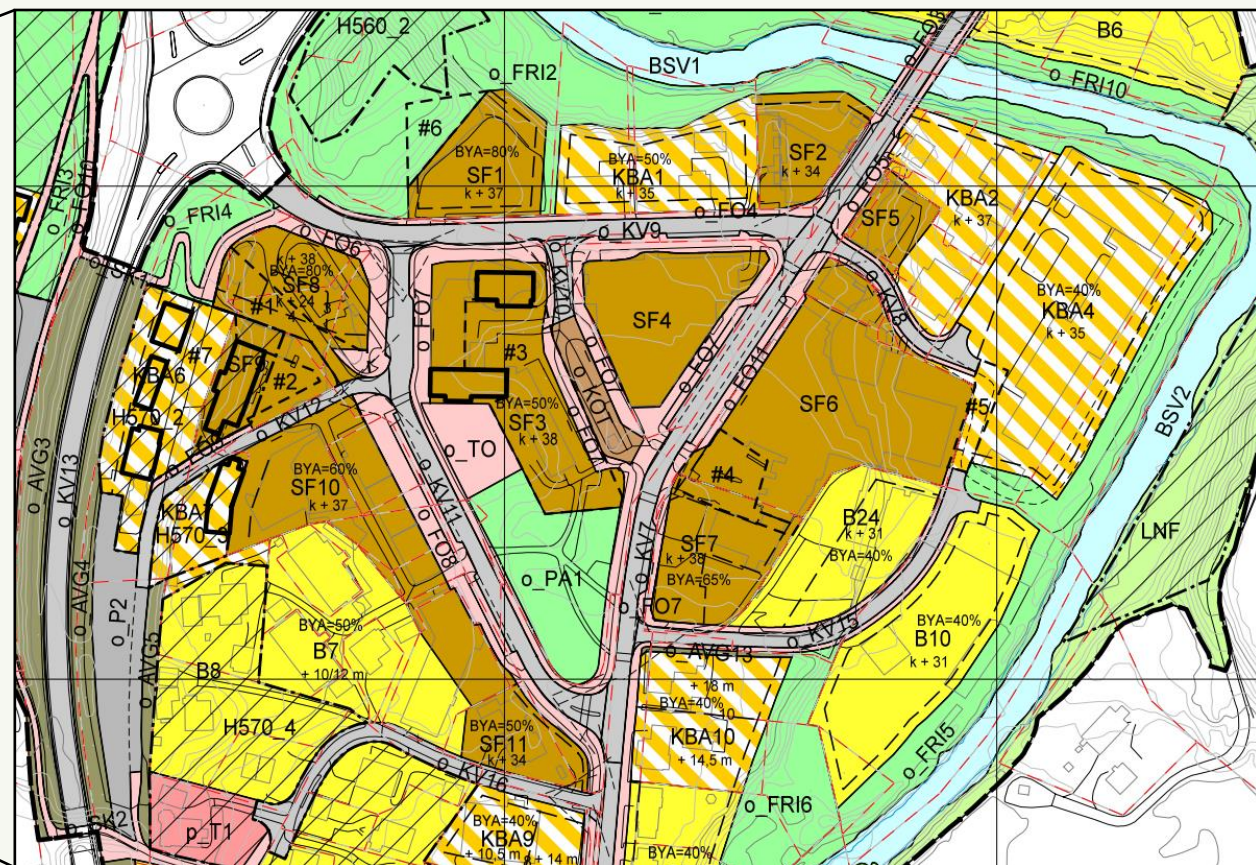
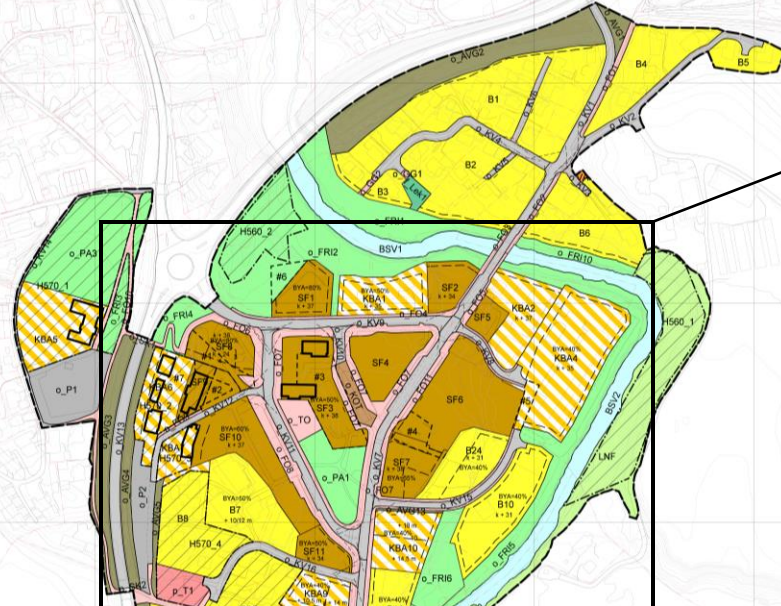
- Boligfeltene B1-B6, B8, B12, B13, B 17-B19, B22 & B25 gis 25% BYA. Dvs. at samlet fotavtrykk på all bebyggelse og over 0,5 meter over terreng ikke kan overstige 25% av tomtens areal, inkludert parkering.
- Gesimshøyde settes til 6 m og mønehøyde 7,5 m fra gjennomsnittlig planert terreng. Det betyr at man kan bygge en typisk enebolig på 2 fulle etasjer + 1 etasje i skråtak. (2,5 etg.)
- Det vil være tillatt å bygge flere boenheter pr. tomt der dette er mulig.
- Man kan også bygge garasjer, pergula, anneks etc. så lenge dette ikke overstiger 25% BYA samlet på tomten.
- Krav om maksimum 2 p-plasser pr. boenhet som skal løses innenfor tomtens grenser.
- Boligfeltene B8, B12, B25 og deler av B14 er omfattet av hensynssoner som gir restriksjoner på oppføring av nye bygg av hensyn til bevaringsverdier





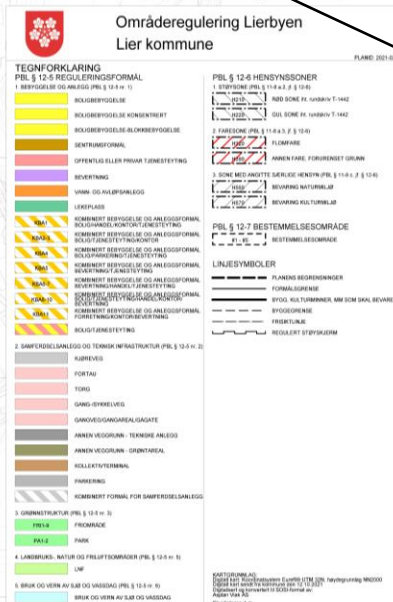
Plankart og bestemmelser

Prosjektleder og Planlegger Sissel Mjølsnes



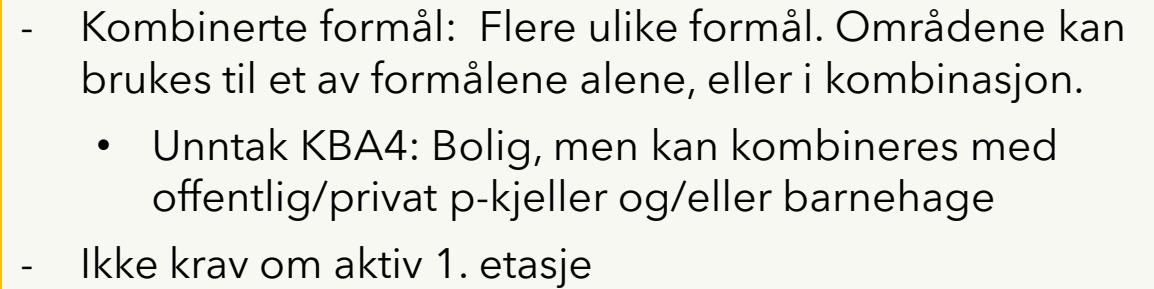
Plankart uten fare- og støysoner

Områderegulering Lierbyen
Lier kommune



SENTRUMSFÖRMÅL

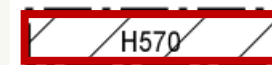
- Avgrensing av handelssentrum: Områder regulert for sentrumsformål er handelssentrum i Lierbyen
- Krav om aktiv første etasje



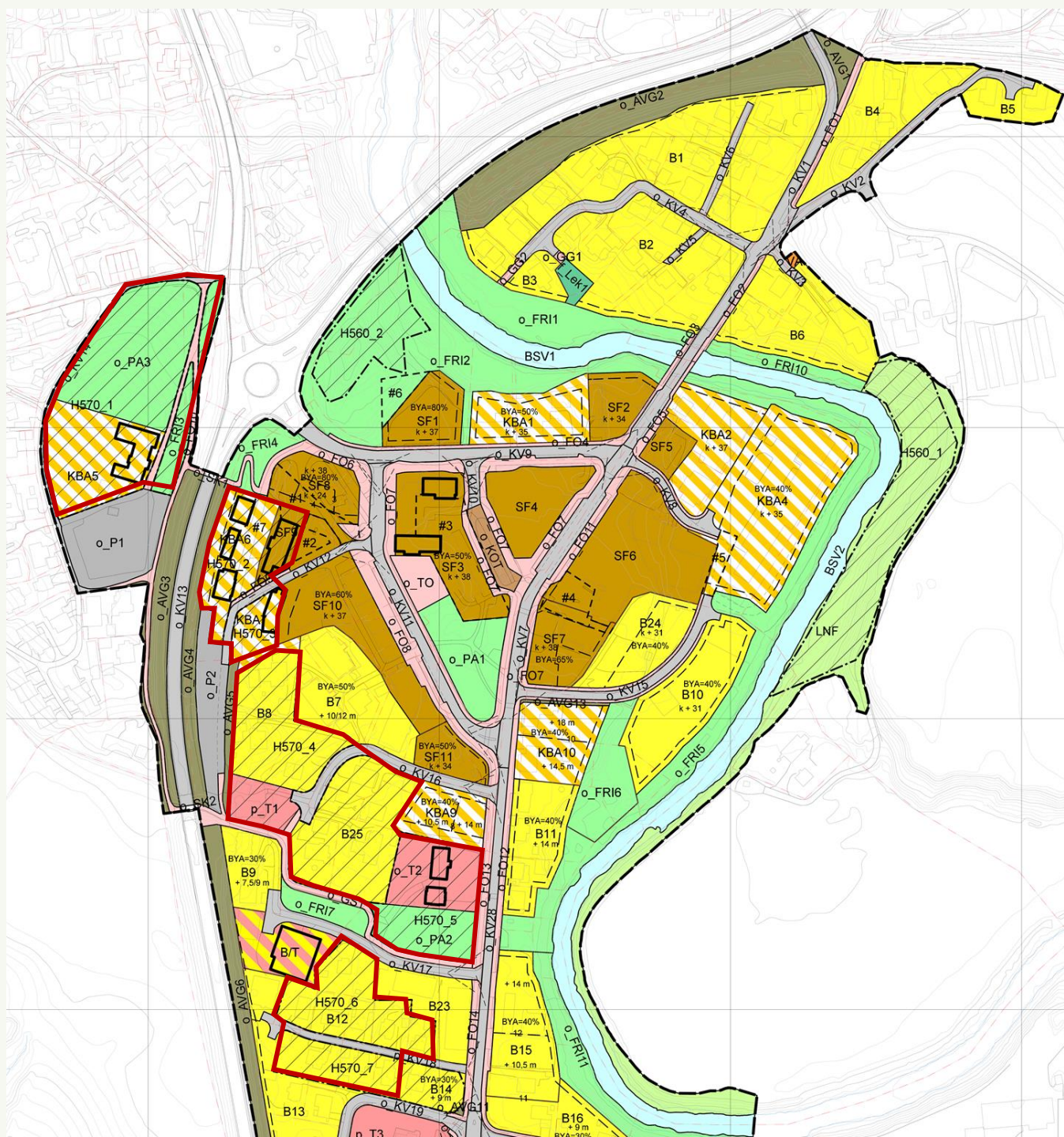


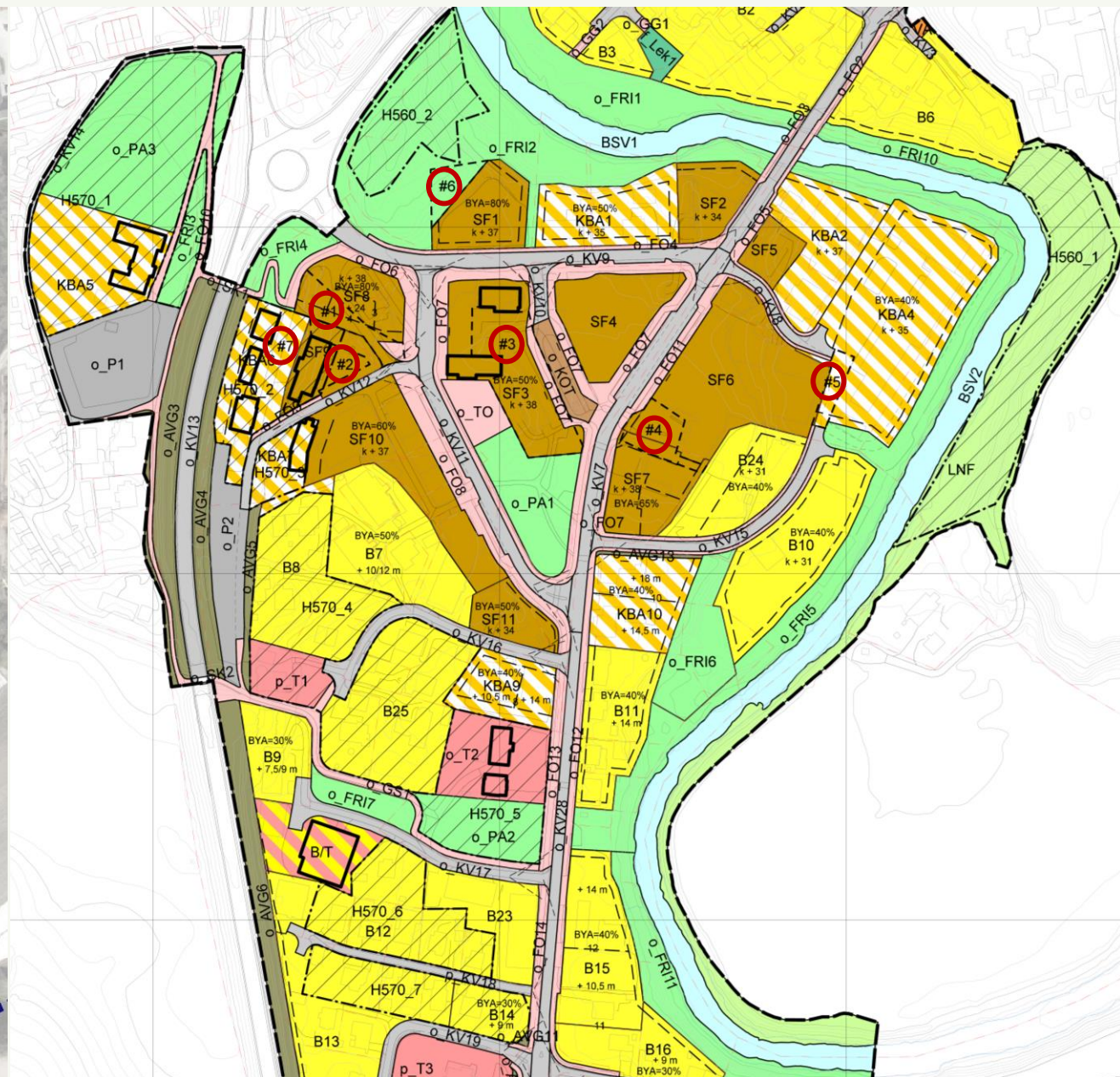
Bevaringsverdier

BYGG, KULTURMINNER, MM SOM SKAL BEVARES



BEVARING KULTURMILJØ





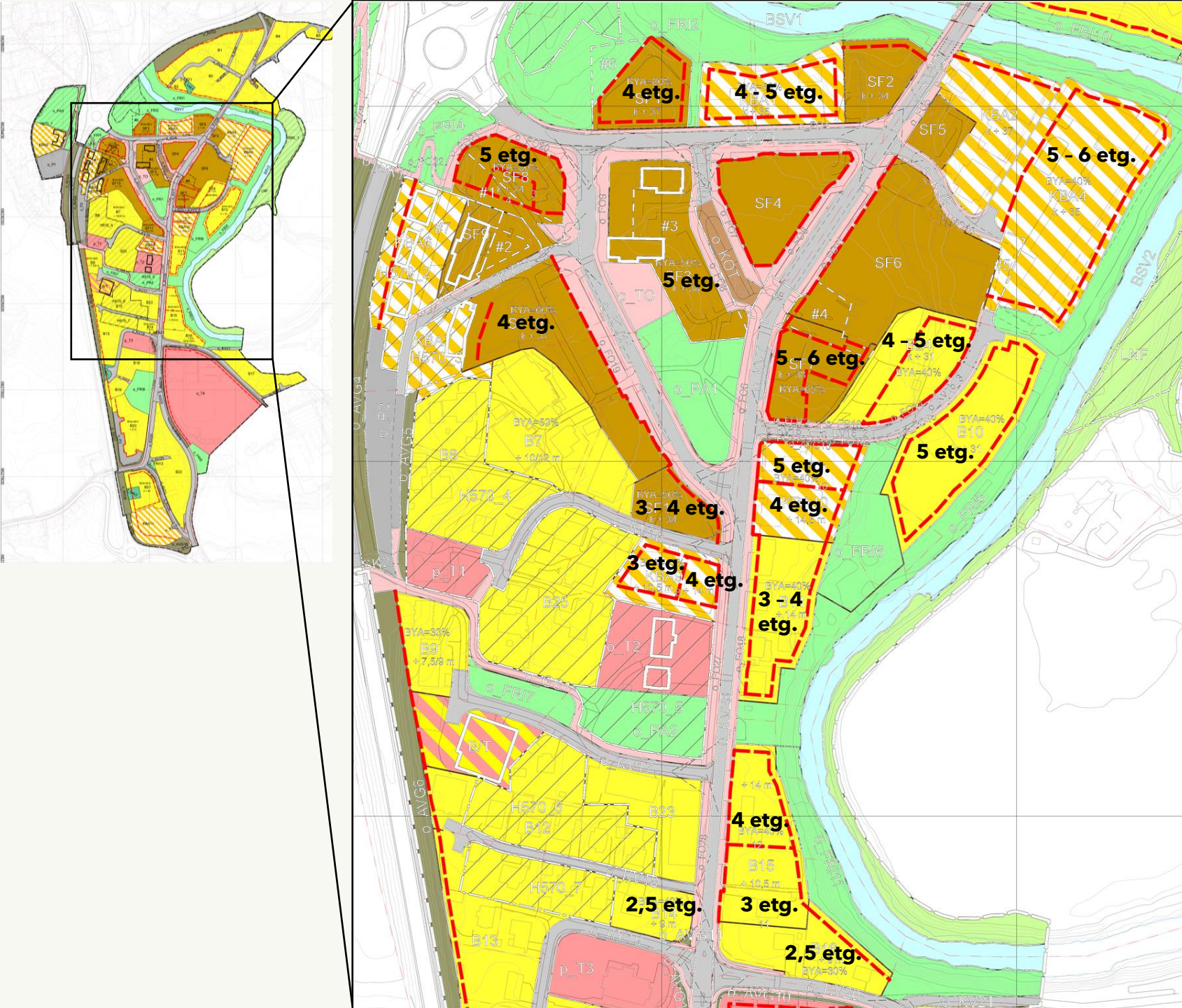
Vev av møteplasser og gangforbindelser



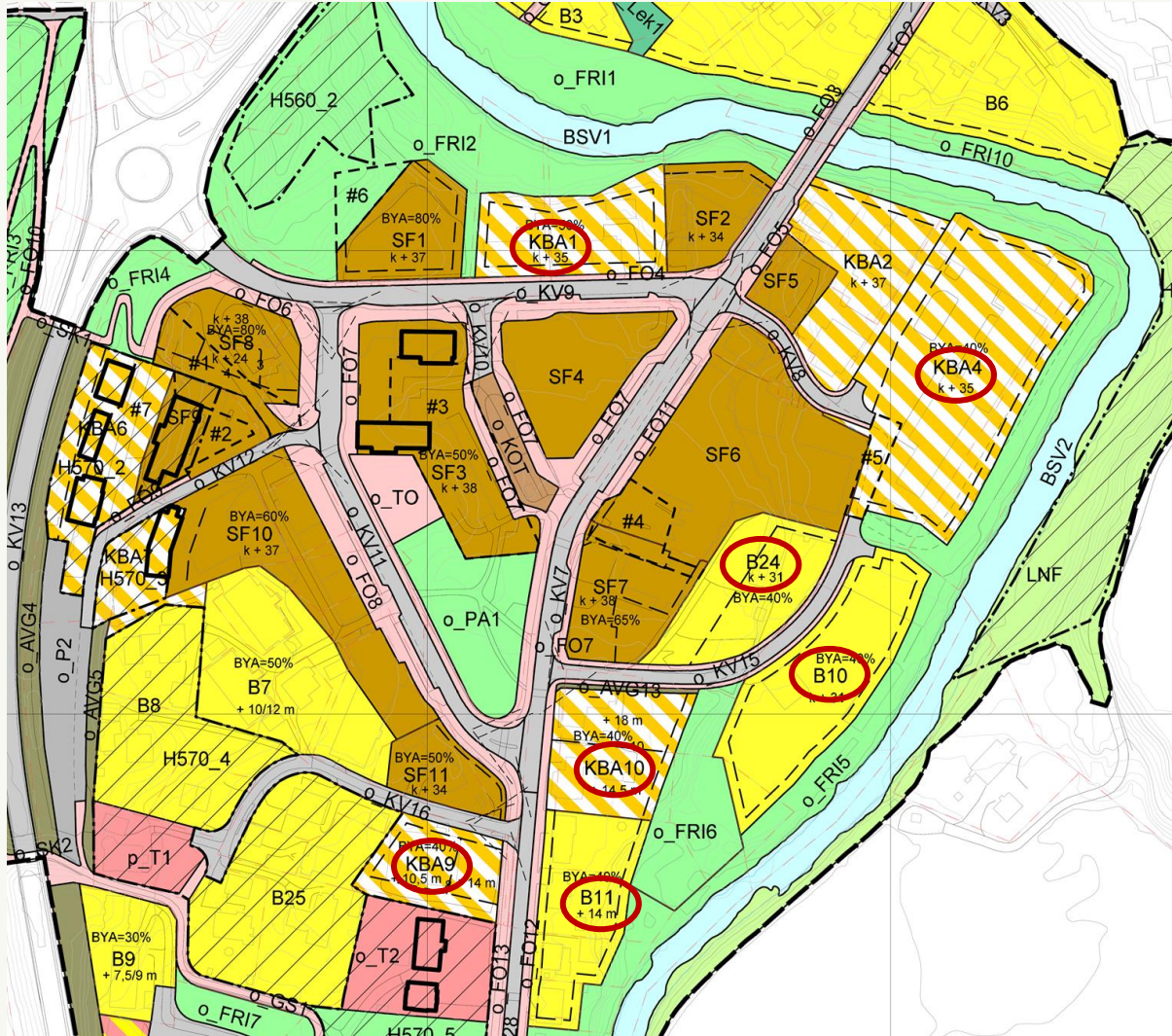


Byggehøyder og volumer

Tilrettelegger for ca. 550 nye boliger



Lavere krav til MUA (minste uteoppholdsareal) i sentrum



Sentrumsformål:

- Privat: 5 m²
- Felles: 100 m² + 10 m² pr boenhet



Enkelte områder med kombinerte formål



Enkelte boligområder

- Privat: 10 m²
- Felles: 100 m² + 10 m² pr boenhet

Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler

- Planen stiller rekkefølgekrav som skal sikre at samfunnssikkerhet og viktige hensyn blir ivaretatt ved utbygging
- Rekkefølgekrav til nødvendige områdetiltak: Opparbeiding av gater, byrom, elvesti og friområder
- Bussterminalen utløser ikke rekkefølgekrav
- Krav om kvalitetsprogram for byrom, møteplasser og elvesti
- Krav om gatebruksplan for ombygging av offentlige veier, fortau og gang/sykkelveier
- Krever at kommunen lager en områdemodell for fordeling av kostnader og utbyggingsavtaler
- Planen forutsetter politisk vilje til å prioritere og gjennomføre tiltak

Grove kostnadsestimater:

- Oppgradert gateutforming, inkludert nye sykkelveier og gangveier/fortau: 23,3 MNOK
- Byrom (fire beregnet): 19,5 MNOK
- Elvesti: 18 – 46 MNOK (avhengig av valg av etapper)

Avsluttende kommentarer

Planens styrker:

- Fleksibilitet
- Helhetlige grep for gode strukturer, møteplasser og utviklingsområder

I planen ligger avveininger og sammenhenger i forhold til grad av utnytting, parkering, uteoppholdsareal, gang/sykkelforbindelser, utvikling og vern



Innspill til høringsforslaget

- Åpen kontordag / Åpen møtedag 18. januar:
Avtal tidspunkt med Gunhild etter møtet, eller på gld@lier.kommune.no
- Offentlig ettersyns høringsfrist er 1. februar, send til postmottak@lier.kommune.no