

Strategisk plattform med Masterplan

for planlegging og realisering av Fjordbyen



 Lier kommune

 DRAMMEN
KOMMUNE

OKTOBER 2014

Forord

Strategisk plattform med Masterplan ble godkjent i Drammen bystyre (dato) og Lier kommunestyre (dato)

Full tekst kommer etter politisk behandling.

Lier kommune



DRAMMEN
KOMMUNE



Fjordbyen

(Her settes vedtak, med ordførerunderskrifter, inn etter politisk behandling.)

Innholdsfortegnelse

SAMMENDRAG	1
1. INNLEDNING	2
1.1 HENSIKT MED STRATEGISK PLATTFORM MED MASTERPLAN	2
1.2 PLANOMRÅDET LIERSTRANDA OG BRAKERØYA	3
2. BAKGRUNN	4
2.1 ENDRINGER I NÆRINGSSTRUKTUR OG BYUTVIKLING	4
2.2 FORHISTORIEN	4
2.3 PROSESS	5
2.4 KOMMUNALE OG REGIONALE VEDTAK OG PLANER	6
3. DAGENS SITUASJON	8
3.1 REGIONALT ARBEIDS- OG BOLIGMARKED	8
3.2 INDRE DRAMMENSFJORD	9
3.3 OMGIVELSENE	10
3.4 SAMFERDSEL	11
3.5 GRØNNSTRUKTUR OG LANDSKAP	14
3.6 GRUNNFORHOLD OG FLOM	15
3.7 EIERFORHOLD	16
3.8 EKSISTERENDE NÆRING	16
3.9 SYKEHUS	17
4. VISJON OG MÅL	19
4.1 VISJON FOR FJORDBYEN	19
4.2 MÅL FOR FJORDBYEN	19
5. RETNINGSLINJER	20
5.1 OMRÅDEINNDELING	20
5.2 PLANKRAV OG REKKEFØLGE	22
5.3 BYKVALITETER	23

5.4 SAMFERDSEL OG MOBILITET	24
5.5 GRØNN OG BLÅ INFRASTRUKTUR OG REKREASJON	27
5.6 KLIMA OG ENERGI	28
5.7 KNOTEPUNKTOMRÅDE	29
5.8 NÆRING	30
5.9 SYKEHUS	31
5.10 SKOLE, BARNEHAGE OG IDRETT	31
5.11 BOLIGER OG BOKVALITETER	32
6. REALISERING AV FJORDBYEN	34
6.1 KATALYSATORER	34
6.2 ORGANISERINGSMODELLER	35
6.3 FORDELING AV KOSTNADER OG VERDIØKNING	35
6.4 KOMMUNALE STYRINGSMULIGHETER	36
6.5 REGIONALE OG NASJONALE MYNDIGHETER	36
6.6 MEDVIRKNING MED GRUNNEIERE OG INTERESSETER	37
6.7 RELOKALISERING AV VIRKSOMHET	37
6.8 NESTE FASE	37

VEDLEGG 1: Masterplan - områdeinndeling og infrastruktur.

VEDLEGG 2: Mulighetsstudie for kollektivtrasé på Brakerøya og Lierstranda.
Norconsult.

VEDLEGG 3: Næringsutvikling i Drammen og Lier som del av
Drammensregionen. Vista analyse.

VEDLEGG 4: Lierstranda – Brakerøya. Boligrapport. LPO arkitekter.

VEDLEGG 5: Landskapsanalyse. Transformasjon av Lierstranda. Siv. Ing.
Stener Sørensen AS .

Sammendrag

Strategisk plattform med Masterplan er et felles politisk fundament for Lier og Drammen kommuner i planlegging og realisering av Fjordbyen på Lierstranda (Lier) og Brakerøya (Drammen). Strategisk plattform beskriver visjon, mål og retningslinjer for utvikling av Fjordbyen. Masterplanen består av to plankart som viser langsiktige, viktige prinsipper for fysisk planlegging og utbygging. Masterplanen er et sentralt element i Strategisk plattform.

Lier og Drammen kommune inngikk i 2010 avtale om plansamarbeid for å utvikle industri- og næringsområdet på Lierstranda og Brakerøya til en fjordby. Samarbeidet er basert på et felles ønske om utvikling av et attraktivt byområde i overgangen mellom Drammensfjorden, kulturlandskapet i Lier og Drammen sentrum. De to kommunene vil transformere Lierstranda og Brakerøya fra et industri- og næringsområde til et urbant og bærekraftig byområde som knytter sammen land og sjø.

Visjonen for Fjordbyen er at den skal bli et sted *hvor folk, fjord og fremtid møtes*. Det er fokus på kvaliteter som vil gjøre Fjordbyen til et godt sted å være, som blant attraktive, gode byrom og boliger.

Fjordbyen er basert på en nullutslippsvisjon og skal planlegges og utbygges med tanke på lavt energiforbruk og transportbehov.

Strategisk plattform med Masterplan deler Fjordbyen inn i delområder for fremtidig planlegging og fastsetter krav til innhold i planer for delområdene. Masterplanen fastsetter hovedtrekkene i fremtidig infrastruktur ved å vise korridor for kollektivtrasé inn til og gjennom området, utredningsområde for fremtidig jernbanestasjon og knutepunkt, og hovedtrekk i grønnstruktur. Arealbruken i det enkelte delområde fastsettes ikke, men det foreligger rekkefølgekrav som må oppfylles for å kunne fremme mer detaljerte planer.

Strategisk plattform med Masterplan legges til grunn for neste fase – Hovedprosjektet - i Fjordbyprosjektet. I Hovedprosjektet vil Lier og Drammen kommuner arbeide videre med blant annet planlegging av sykehus og overordnet infrastruktur, som blant annet omfatter ny jernbanestasjon/kollektivknutepunkt på Lierstranda og kollektivtrasé gjennom området.

1. Innledning

1.1 Hensikt med Strategisk plattform med Masterplan

Strategisk plattform med Masterplan er et felles strategi- og styringsdokument for Lier og Drammen kommuner for å oppnå samfunnsmessige mål gjennom en helhetlig planlegging, utvikling og realisering av Fjordbyen på Lierstranda og Brakerøya. Strategisk plattform innebærer at kommunene arbeider mot et felles mål om å redusere transportbehovet gjennom konsentrert bolig- og næringsutvikling i gode knutepunkt. Dette er også nedfelt i Samordnet areal- og transportplan for Buskerudbyen som begge kommuner står bak.

Gjennom Strategisk plattform med Masterplan avklarer Lier og Drammen kommuner hvilke virkemidler kommunene vil bruke for å realisere den ønskede utviklingen på Lierstranda og Brakerøya. Samtidig legger den til rette for fleksibel styring i et område som skal utvikles over så lang tid slik at man ikke kan vite hvilke tekniske, økonomiske og juridiske rammer som vil finnes. De valg man *kan* vente med, *skal* man vente med. Strategisk plattform med Masterplan er grovmasket og fleksibel der det er hensiktsmessig – for å kunne gripe mulighetene når de kommer – og detaljert og konkret der det er nødvendig.

Strategisk plattform er ikke en plan etter Plan- og bygningsloven (PBL). Den stiller imidlertid krav om utarbeidelse av plan etter PBL for de ulike delområdene etter hvert som de kommer til realisering. Første slike plan er detaljreguleringsplan for nytt områdesykehus for Vestre Viken Helseforetak som det er varslet oppstart for.

Lier og Drammen kommuner trenger samarbeidspartnere til gjennomføringen. Strategisk plattform med Masterplan er grunnlaget for et slikt samarbeid.

Strategisk plattform med Masterplan skal bidra til å skape forutsigbarhet for grunneiere, leietagere, eiendomsutviklere og andre aktører og interessenter i området gjennom å sette klare mål for utviklingen. Plattformen skal bidra til å skape legitimitet for prosjektet og forankre det hos myndigheter og andre sentrale aktører.

Strategisk plattform med Masterplan inneholder visjon, mål og retningslinjer for planlegging og utbygging av Fjordbyen. Masterplanen består av to plankart som viser viktige retningslinjer.

1.2 Planområdet Lierstranda og Brakerøya



Planområdet på Lierstranda og Brakerøya.

Planområdet strekker seg fra Prins Oscars gate i vest til og med Gilhus (Linnesstranda 2) i øst og avgrenses av:

- Sjøen på strekningen fra Gilhusodden friområde til Holmenbrua
- Prins Oscars gate på strekningen Holmenbrua - Engene
- Engene på strekningen Prins Oscars gate – Brakerøyabanen
- Jernbanelinjen på strekningen Brakerøya stasjon – Amtmannssvingen
- Røykenveien / Gilhusveien / Linnesstranda på strekningen Amtmannssvingen - Gilhusodden friområde

Planområdet har en øst-vest-utstrekning på ca. 3 km og nord-sør på mellom 250 og 550 m.

2. Bakgrunn

2.1 Endringer i næringsstruktur og byutvikling

Næringslivet er i kontinuerlig endring, noe Drammensregionen er et godt eksempel på. Den tidlige industrien produserte og eksporterte bord og planker, og arbeiderne bodde nær jobben. Den ble etterfulgt av en stor papirindustri, arbeidere bodde fortsatt nær fabrikkene. I dag utgjør industriproduksjonen en mindre andel, mens ulike typer handel og service har overtatt som største næringer. Stadig flere søker høyere utdanning og de siste tiårene har kunnskapsbaserte næringer fått økt betydning. En stor andel av arbeidstakerne pendler til arbeid utenfor bokommunen.

De tidlige industribedriftene ble etablert der det var råstoff og vannkraft tilgjengelig, og ofte, slik som i Drammen, vokste det opp byer rundt bedriftene. Byene var mosaikker med håndverksbedrifter, fabrikker, butikker og bolighus spredt i byveven. Gamle Lierstranda og Brakerøya vitner fremdeles om dette. Etter hvert som bedriftene vokste ble det for trangt inne i byen og de flyttet ut til omlandet der tomtene var større og billigere. De flyttet ikke alltid så langt og noen ble på ny tatt igjen av byveksten. Et godt eksempel er Aker

Solutions på Tranby. Bedriften ble startet i Drammen i 1815 av smeden Thune, flyttet til Kristiania i 1851, flyttet til ny tomt i byen i 1871 og til Skøyen i Aker kommune i 1901. Til slutt ble det for trangt der også og Thune Eureka flyttet til Tranby i 1976.

Forlatte industritomter har i lengre tid blitt transformert og utnyttet til boligbebyggelse og ulike typer handels- og kontorbebyggelse. Best kjent er kanskje Aker brygge, der første byggetrinn sto ferdig i 1986. Siden har flere fulgt etter, og her i vårt område kan Unionområdet på Grønland stå som eksempel. Slik transformasjon samsvarer godt med statlige mål om å bygge tett og sentralt for å redusere transportbehovet.

Oslo har de senere årene vært Europas sterkest voksende storby, og veksten er ventet å fortsette lenge. Det samme gjelder Oslos omland. I Drammen og Lier prognostiserer for eksempel Statistisk sentralbyrå en vekst på 15 000 innbyggere til 2025, forutsatt middels nasjonal vekst, og frem til 2040 vil den bli på over 30 000.

2.2 Forhistorien

Det er en lang prosess som har ført frem til dagens felles planarbeid for utvikling av Lierstranda og Brakerøya. Allerede 25.06.2002, i vedtaket av kommuneplan for Lier 2002 -2013, understreket kommunestyret at de ønsket en ny utvikling av Lierstranda. Det ble stanset av innsigelse fra Jernbaneverket som ville holde av området til godsterminal. Som følge av det stoppet all videre planlegging inntil Bjørn Rune Gjelsten presenterte sine tanker for utvikling av en

fjordby på Lierstranda i formannskapet i november 2006. Innspillet ble inkludert ved utarbeidelse av kommuneplan for Lier 2009-2020, noe som resulterte i flere innsigelser. Arealbruken på Brakerøya er avklart gjennom Kommunedelplan Sentrum for Drammen (2006).

I forbindelse med mekling av innsigelser til kommuneplanen for Lier høsten 2010 inngikk Drammen og Lier kommuner avtale om

plansamarbeid for felles utvikling av Lierstranda og Brakerøya. Plansamarbeidet ble formalisert gjennom vedtak i bystyret og kommunestyret i 2011.

Innsigelsene til kommuneplanens arealbruk på Lierstranda ble ikke løst gjennom mekling og våren 2011 ble den sendt Miljøverndepartementet for avgjørelse. Godkjenning forelå først høsten 2013.

2.3 Prosess

Forstudien (2012) er første planfase og den anbefaler at:
Andre fase, forprosjektet, skal fastsette strategier for planarbeidet, herunder mål, samarbeidspartnere, forholdet til regionalt nivå, bruk av utbyggingsavtaler, samt planlegging etter plan- og bygningsloven (pbl) som inngår i forprosjektet, dvs. varsle planoppstart og utarbeide planprogram med planavgrensning.

Tredje fase, hovedprosjektet, skal utføre planlegging etter Plan- og bygningsloven basert på planprogrammet fra fase to. Alternativt planlegging av et strategisk dokument, en prinsipplan el.l. uten juridisk virkning, før en formell plan etter pbl. Det skal lages felles plan for Lier og Drammen med miljøprogram, transportløsninger og hovedtrekk i utbyggingsavtaler, samt avklaringer om infrastruktur med finansieringsmuligheter.

Plantype avgjøres senest i tredje fase, dvs. om det først skal vedtas et strategisk dokument eller prinsipplan, før det lages en formell arealplan som kommunedelplan eller områderegulering.

Bystyret i Drammen og kommunestyret i Lier besluttet at arbeidet med fase to skulle starte umiddelbart og bevilget prosjektmidler (2013). På grunn av manglende avklaring av innsigelsene til Liers kommuneplan ble det bestemt å avvente. Arbeidet kom i gang i

2012 ble det utarbeidet en forstudie som anbefaler å gjennomføre videre planlegging i to faser. Et forprosjekt der hovedtrekkene i utviklingen avklares og deretter en hovedplan etter Plan og bygningsloven.

I løpet av denne perioden har Eidos Eiendomsutvikling AS gjennomført et parallelloppdrag for å belyse mulighetene i området.

januar 2014. Det ble nedsatt en prosjektgruppe med en deltaker fra Drammen og en fra Lier, samt innleid prosjektsekretær. Prosjektgruppen har utarbeidet *Strategisk plattform med Masterplan* og har fått utarbeidet følgende fagrapporter:

- Mulighetsstudie for kollektivtrasé på Brakerøya og Lierstranda. Norconsult, mai 2014.
- Næringsutvikling i Drammen og Lier som del av Drammensregionen. Vista analyse, juni 2014.
- Lierstranda – Brakerøya. Boligrapport. LPO arkitekter, juni 2014.
- Landskapsanalyse. Transformasjon av Lierstranda. Siv.ing. Stener Sørensen AS, august 2014.
- Energi- og klimakrav. Prosjekt i samarbeid med stiftelsen Zero.

Prosjektgruppen har i tillegg deltatt i følgende prosesser med betydning i planområdet:

- Utredning av alternativer for kryss mellom RV 23 og E 18, samt utforming av rundkjøringen på Brakerøya. Statens vegvesen.
- Utredning av areal- og sporbehov i Drammensregionen. Jernbaneverket.
- Forberedelse regulering av sykehustomt. Vestre Viken HF.
- Mulighetsstudie for knutepunkt på Lierstranda. Drammen og Lier kommuner, Rom Eiendom m.fl.

Følgende møter og seminarer er gjennomført:

Januar: Oppstartseminar med deltakere fra begge kommuner
Februar: Workshop – kollektivtrase. Deltakere fra begge kommuner og regionale myndigheter.
April: Deltakelse på Fjordkonferansen i Drammen.
Mai: Befaring med kommunestyret i Lier i planområdet.
Juni: Møte med Eidos Eiendomsutvikling.
Juni: Møte med Rom Eiendom.
Juni: Møte i Administrativ styringsgruppe (Rådmennene)

Juni: Møte i Fjordbyrådet (Formannskapene)
August: Møte med Rom Eiendom. Enighet om å forsøke å få til en mulighetsstudie for knutepunktutvikling.
August: Bolig-workshop med eiendomsmeglere og –utviklere.
August: Planstyremøte (Ordførerne)
September: Innlegg på Arendalskonferansen
September: Workshop om energianalyse
September: Møte i Fjordbyrådet.

2.4 Kommunale og regionale vedtak og planer

Lier - Kommuneplanens samfunns- og arealdel

Gjeldende kommuneplan i Lier ble vedtatt i kommunestyret i 2009. Kommuneplanens mål er at det skal være tilgang på boliger i alle skolekretser tilpasset skolekapasitet og annet servicetilbud. Kommuneplanen har reduserte klimautslipp som mål.

Området mellom jernbanelinja og sjøen på Lierstranda er avsatt til areal for bebyggelse og anlegg. Det er stilt krav om regulering før byggetillatelse kan gis. Området ved Strandbrua er båndlagt for regulering til fremtidig samferdselsformål. Det gjelder også et mindre areal i Amtmannssvingen.

Det er stilt rekkefølgekrav knyttet til etablering av grå og grønn infrastruktur.



Utsnitt Kommuneplanens arealdel, Lier kommune.

Drammen - Kommuneplanens samfunns- og arealdel

Gjeldende Kommuneplanens samfunnsdel i Drammen ble vedtatt av bystyret i 2013. Kommuneplanen har som mål at det skal være et mangfold av boliger i Drammen og Drammensregionen når det gjelder pris, størrelse, beliggenhet og utforming. Det skal være et større og variert tilbud av boliger i de ulike bydelene.

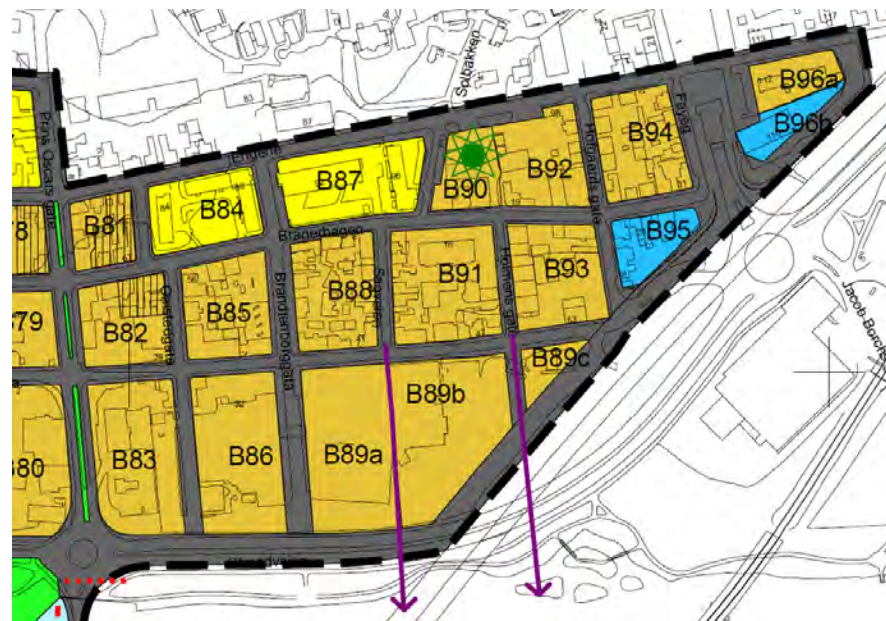
Gjeldende Kommuneplanens arealdel i Drammen ble vedtatt av Bystyret 26.02.2008, støysoneavgrensingen ble vedtatt av Miljøverndepartementet 11.03.2009.



Utsnitt Kommuneplanens arealdel, Drammen kommune

Området mellom Prins Oscars gate og Strandveien er avsatt til Bybebyggelse (blandet formål), Boligområde med tilhørende anlegg (lekeplasser, barnehager, nærbutikk) og Næringsområder. Området mellom Strandveien og jernbanen er båndlagt for regulering til fremtidig samferdselsformål. Området mellom jernbanen og Drammenselva er avsatt til Næringsområde, med en bestemmelse om at det kun tillates nyetablering av næringsvirksomhet som etter kommunens skjønn tilfredsstiller kravet til høy arbeidsplassintensivitet, og utnytter Brakerøyas tilknytning til jernbanen.

Kommuneplanens arealdel viser til Kommunedelplan Sentrum, som har bestemmelser om blant annet byggehøyder, utnyttelse, estetikk og aktive fasader for deler av planområdet.



Utsnitt Kommunedelplan Sentrum, Drammen kommune.

Buskerudbyens areal- og transportplan

Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 ble vedtatt i Buskerud fylkesting 07.02.2013 som regional plan. I planen er Lierstranda pekt på som hovedutviklingsområde i Lier. I følge planen tilsier det at det meste av bolig- og næringsvekst i Lier skal konsentreres til området. Området har kapasitet til å ta imot hovedtyngden av utbygging i Lier i planperioden og ut over det. Det sies at utvikling på Lierstranda er en forutsetning for at Buskerudbyens mål om vekst, som ikke gir økning i biltrafikken, skal kunne realiseres i Lier.

3. Dagens situasjon

3.1 Regionalt arbeids- og boligmarked

Drammen og Lier utgjør et felles arbeidsmarked med de øvrige kommunene i søndre Buskerud, nordre Vestfold, Asker, Bærum, Oslo og i mindre grad kommunene nord og øst for Oslo. Arbeidsmarkedet i området er preget av stor integrasjon. Arbeidspendlingen er stor, innpendlingen til Lier er 63 % og utpendlingen 62 %, mens tilsvarende tall i Drammen er hhv. 51 % og 45 %.

I en næringsanalyse Vista Analyse har utført for prosjektet blir Osloregionen beskrevet som en stor funksjonell nærings- og arbeidsmarkedsregion med Drammensregionen som underregion. Analysen (og tilsvarende analyse utført for Plansamarbeidet Oslo – Akershus) peker på at innenfor denne store regionen er det en utstrakt grad av oppgavedeling der Oslo sentrum og akse vestover mot Sandvika er mest attraktiv for bedrifter som sysselsetter høyt utdannede, mens produksjons-, lager- og logistikkbedrifter søker seg lenger ut der tomtene er større og prisene lavere. Det kommer særlig til syne i Vestby der logistikkbedriftene drar fordeler av god tomtetilgang og nærheten til hovedvei og –bane inn til landet.

Næringsanalysen peker også på at integrasjonen innen Osloregionen må forventes å øke etter som befolkningen vokser og transporttilbudet blir bedre. Allerede i dag er tilgjengeligheten

mellom Drammen/Lier og Oslo svært god, med godt togtilbud og veiforbindelse. Også til resten av Norge og utlandet er tilgjengeligheten god, særlig på grunn av flytog til Gardermoen og RV 23 til E 6 i Follo. Den regionale tilgjengeligheten må forventes å bli enda bedre når Intercity-utbyggingen i Vestfold er ferdig, samt RV 23 og Oslofjordforbindelsen. De to tiltakene vil også være gode regionforstørrende tiltak i samsvar med statlige mål.

I følge LPO arkitekters boligrapport utgjør kommunene rundt Drammen i dag et eget boligmarked og er i mindre grad integrert i boligmarkedet i Oslo og Akershus. Bare i østlige deler av Lier og Røyken er integrasjonen mot Oslo større. Som følge av at de fleste boligene omsettes i et lokalt marked skjer prisdannelsen lokalt og betalingsviljen er lavere enn i Oslo og nabokommunene, både for brukte og nybygde boliger. I følge Statistisk Sentralbyrås (SSB) statistikk for omsetning av boliger var gjennomsnittlig pris for eneboliger annet kvartal 2014 10 000 kr/m² lavere i Drammen og Lier enn i Asker.

Bare for eneboligtomter og nybygde eneboliger kan det se ut som om prisen til en viss grad påvirkes av et større regionalt marked, men bildet er ikke entydig og variasjonene fra boligfelt til boligfelt, eller mellom ulike deler av kommunene kan være store.

3.2 Indre Drammensfjord

Innerste del av Drammensfjorden er ei vid havbukta i øst-vestlig retning. Dalførene til Drammenselva og Lierelva møtes her og Lierstranda og Brakerøya ligger akkurat der dalførene møtes. Drammensdalen er sterkt urbanisert og her vokste ladestedene som utviklet seg til Drammen frem fra 1400-tallet. Byområdet til Drammen strekker seg langt utover langs sørsiden av Drammensfjorden og rekker inn i Lierdalføret på nordsiden. Lierdalen er for øvrig preget av vekslende mellom byggeområder og jordbruksarealer. Fjorden avgrenses langs øst- og vestsiden av bratte åsrygger og er nærmere 200 meter dyp.

Utbyggingsprosjekter

I Drammen og Lier er det flere utviklingsprosjekter for gamle næringsarealer langs fjorden. De er kommet ulikt langt i realisering.

- Lengst er Engersand kommet, der det allerede er bygd ca. 200 boenheter, ferdig utbygd vil området få ca 500 boenheter.
- Opprinnelige planer på Gullaug stanset opp da stedet ble vraket som sykehustomt. Nye eiere fra 2012 ønsker å komme i gang med en viss utbygging av boliger og næring.
- Drammen havn ønsker å utvikle sine eiendommer på Tangen når havnevirksomheten kan flyttes derfra.
- Union Eiendomsutvikling ønsker å utvikle 50 dekar på Glassverket til ca. 500 boliger, diverse bydelsfunksjoner og noe næringslokaler.

Naturområder og –kvaliteter – Biologisk mangfold

Drammensfjorden er et stort estuar der saltholdigheten varierer gjennom året og med dybden. Øverst flyter et lag ferskvann fra elvene, under det er et fluktuerende lag brakkvann der saltholdigheten varierer. Bunnvannet er salt og i de dypeste lagene er det naturlig oksygenfattig (eller oksygenfritt). Den store variasjonen i saltholdighet fører til stor artsrikdom av fisk, i alt er over 40 arter av fersk- og saltvannsfisk registrert. Artsrikdommen går også igjen i Drammenselva og Lierelva.

Linnesstranda naturreservat ligger i deltaet til Lierelva. Det er et gruntvannsområde med sumpskog og stor artsrikdom av fugl. I og rundt naturreservatet ligger undervannssenger som delvis er klassifisert som svært viktige naturtyper, det samme gjelder Drammenselvas delta.

Det er ingen kjente forekomster av rødlistearter på land i planområdet. Innerst i Gilhusbukta er det en undervannsseng med ålegras, vurdert som svært viktig naturtype. Utfylling i bukta vil føre til at den forsvinner. For øvrig er det registrert flere lokalt viktige bløtbunnsfunn i strandkanten flere steder i planområdet.

Det er ingen spesielle naturverdier på land på Lierstranda og Brakerøya, unntatt Fjordparkens parklandskap og turområder. I baklandet innenfor er det viktige naturområder og turveidrag som leder ut i de store naturområdene som omgir byggeområdet. Det kan spesielt pekes på Fjordparken / Elveparken, Stoppendalen (Tomineborgdalen), Gilhusodden friområde / Linnesstranda og den gamle Drammensbanen.

3.3 Omgivelsene

Planområdet strekker seg fra Prins Oscars gate i vest til og med Gilhus (Linnesstranda 2) i øst. Det har en utstrekning øst vest på ca. 3 km og nord sør på mellom 250 og 550 m.

Bykvaliteter – kultur, handel, byliv osv

Ingen deler av planområdet har spesielt utviklede bykvaliteter. Størstedelen av planområdet (Lierstranda og ABB) er næringsområde med mye lager, logistikk og produksjon. Brakerøya er en del av byområdet i Drammen og gatenettet her henger naturlig sammen med gatenettet i byen for øvrig. Området har ikke kulturtilbud og inviterer ikke til byliv. Det er et visst handelstilbud, først og fremst i kjøpesenteret CC Drammen og i tillegg er det et par dagligvareforretninger, bensinstasjoner og et lite antall spesialforretninger i området.

Drammen sentrum ligger i gangavstand fra vestlige deler av planområdet og har et rikt tilbud på butikker, serveringssteder av

alle kategorier og kultur. Kulturtilbudet i byen består både av teater, konsertlokaler med ulikt tilbud, kino, bibliotek, kirker og andre gudshus.

Bragernes torg (Drammen rådhus) ligger 900 m fra planområdets vestavgrensning målt langs Engene. Lierbyen (Lier rådhus) ligger 4,5 km nord for østenden av planområdet målt langs Ringeriksveien - Røykenveien - Gilhusveien.

Rekreasjon og idrett

Det er godt utbygd idrettstilbud på Stoppen i Lier med fotballbaner, tennisbaner og andre utendørstilbud, samt tre idrettshaller og svømmehall. Til tross for at det ligger i gangavstand er tilgjengeligheten fra Lierstranda dårlig på grunn av barrieren som jernbanelinja utgjør.

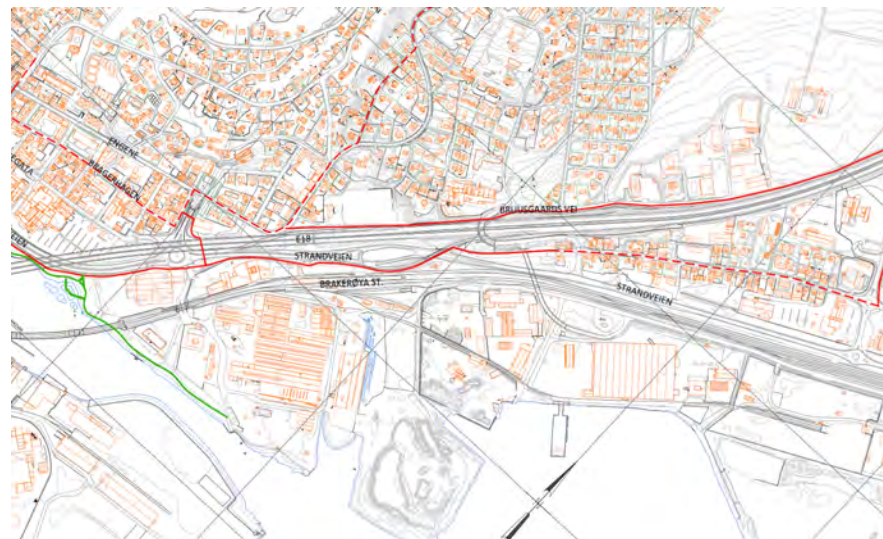
3.4 Samferdsel

Gang- og sykkelforbindelser

Planområdet er klart todelt når det gjelder gang- og sykkelforbindelser. Brakerøya i Drammen har en kvartalsstruktur der gatene stort sett har tosidig fortau. Denne strukturen brytes der motorveibrua/E18 krysser. Sør for jernbanen er det mindre tilrettelagt for fotgjengere og syklist, bortsett fra g/s-vei langs Terminalen. Det finnes svært få muligheter for kryssing på tvers av E18, Strandveien og jernbanen.

Adkomst for fotgjengere og syklist er mulig gjennom Fjordparken i vest, fra g/s-veien langs Strandveien på Brakerøya, via Strandbrua og fra Linnesstranda / Gilhusveien i øst. Alle har mangler. Det går sammenhengende g/s-vei gjennom planområdet fra Strandbrua til Gilhus, men det er ingen god forbindelse over kommunegrensen.

- Fjordparken. Hyggelig gruset gangvei langs elva og fjorden. Ender blindt et stykke inn i Lier.
- Brakerøya. Fra gang- og sykkelveien langs Strandveien er det forbindelse inn i planområdet gjennom den samme undergangen under jernbanelinja som bilene benytter. Ikke fysisk skille mellom myke trafikanter og biler.
- Strandbrua. Fra gang- og sykkelveiene på Lierstranda (gata) og langs Brakerøyabanen / Nøste er det adkomst via Bruusgaards vei og Strandbrua. Ikke fysisk skille mellom myke trafikanter og biler.
- Linnesstranda / Gilhusveien. Gang- og sykkelveien er stengt for kjøring fra enden av Gilhusveien. I Gilhusveien er det ikke fysisk skille mellom myke trafikanter og biler.

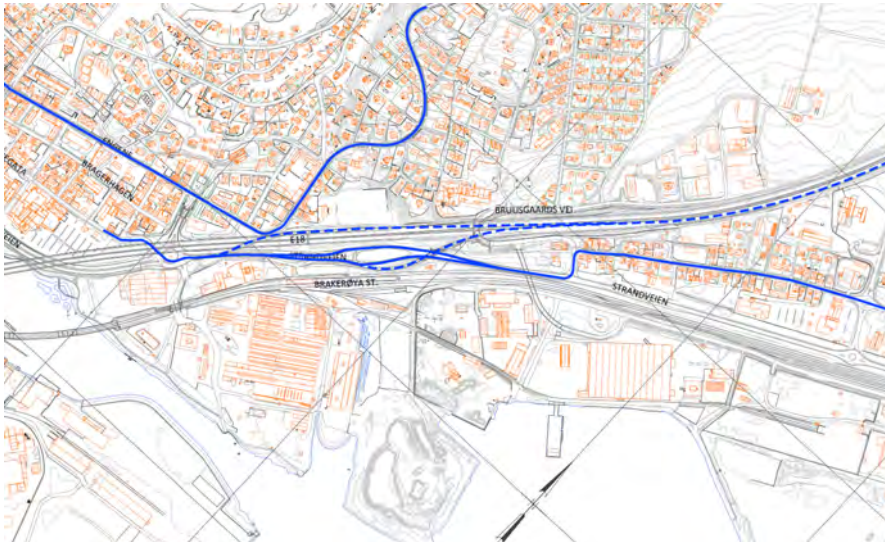


Gang- og sykkelforbindelser. Norconsult, 2014.

Kollektivtransport - buss

Brakerøya betjenes i dag godt av en rekke lokale og regionale busslinjer som kjører i Engene videre til Nøste og til Tomtegata og videre langs Strandveien til gamle Lierstranda. Området øst for jernbanen har ingen bussbetjening.

Ekspressbussene til Sørlandet og Vestlandet bruker E18 og har ingen stopp i området. Ekspressbusser til Notodden og Kongsberg stopper på Brakerøya.



Busstraséer. Norconsult, 2014.

Planer

Mulighetsstudie for bussmetro/ bybane på strekningen Nedre Eiker / Drammen / Lierstranda blir utarbeidet av Buskerudbyen og forventes ferdig primo 2015.

Jernbane

En moderne tospors jernbanetrasé ligger langs/gjennom planområdet. Denne traséen er en viktig del av Intercity-triangelet, og har høy frekvens av persontog østover til Oslo / Akershus / Gardermoen og vestover gjennom Drammen videre til Vestfold, Kongsberg, Kristiansand / Stavanger og Bergen. I tillegg er det mye godstrafikk. Jernbanelinja er en sterk fysisk barriere, og har to stasjoner som (delvis) betjener planområdet. Lier stasjon øst for planområdet betjener Lier. Brakerøya stasjon i planområdet på grensen mellom Drammen og Lier kommune betjener vestre del av Lier og østre del av Bragernes i Drammen. Begge stasjonene har ca 8-900 daglig reisende, hovedsakelig pendlere som reiser i rushtiden. Kun to lokaltog pr time stopper på disse to stasjonene.

Drammen stasjon på Strømsø vest for planområdet har ca. 10.000 reisende daglig. Flytoget har sin endestasjon i Drammen.

Tilgjengeligheten fra Brakerøya stasjon og for de som kommer med buss er dårlig. Brakerøya stasjon ligger på grensen av planområdet, men direkte forbindelse mangler. Passasjerer er henvist til å benytte adkomsten på Brakerøya (se over). Bussholdeplassene ligger til dels langt unna og passasjerer er her henvist til å benytte fotgjengeradkomstene som er beskrevet over.

Planer

Jernbaneverket har utredet *Framtidig areal- og sporbehov i Nedre Buskerud*. Utredningen foreslår at stasjonene Lier og Brakerøya slås sammen til én ny stasjon på Lierstranda. Stasjonens plassering er ikke bestemt, men et eventuelt sykehus på Brakerøya vil kunne påvirke plasseringen. Ny stasjon er ikke finansiert. I forbindelse med utredningen vil det også bli besluttet om det er behov for areal til 4-spors jernbanetrasé gjennom Lier over Lierstranda.

Vei

E18 gjennom Lier har en gjennomsnittlig trafikk per døgn (ÅDT) på ca. 50.000. Den har funksjon som stamveirute mellom Østlandet og Sørlandet. I Lier og Drammen betjener E18 også en del lokaltrafikk.

Rv23 går fra Lier via Røyken og Hurumlandet til Oslofjordforbindelsen. Veien har en ÅDT på ca. 20.000 gjennom Lier. Oslofjordforbindelsen knytter Buskerudbyen til riksgrensa. Den er også en viktig rute til Akershus øst og Follo. Rv23 betjener både regional- og lokal trafikk til Lier og Drammen.

Rv282, Strandveien, er lenken mellom Rv23 og lokalveinettet i Drammen. Veien har en ÅDT på 26.000 og har noe forsinkelser i rushtiden.

Adkomst med bil til området sør for jernbanelinja er mulig på tre steder. Hver adkomst betjener et delområde og det er dårlig/ingen innbyrdes forbindelse mellom delområdene.

- «ABB-tomta». Adkomst fra Strandveien over rundkjøringen på Brakerøya og under jernbanelinje. Fri høyde er skiltet 3,1 m. Rundkjøringen er sterkt trafikkert og ventetiden ved utkjøring kan være lang.
- Lierstranda. Adkomst fra Strandveien over rundkjøring og via Bruusgaards vei og Strandbrua. Strandveien er sterkt belastet. Ventetiden ved påkjøring kan være lang.
- Gilhus. Adkomst fra RV 23, Røykenveien, via Gilhusveien. RV 23 er sterkt belastet og ventetiden ved påkjøring og venstresving ved avkjøring kan være lang. Krysset vil bli bygget om til en midlertidig rundkjøring i forbindelse nybygging av RV 23, første delparsell.

Planer

Det er i Nasjonal Transportplan avsatt 1 milliard kr i perioden 2018-2023 til 4-felts Rv23 mellom Linnes og E18, det forutsettes også lokal finansiering.

Kommunestyrene i Lier og Drammen vedtok i 2007 kommunedelplan for nytt hovedveisystem i ytre Lier. Planen forutsetter at det skal etableres 4 kjørefelt på hele strekningen fra Dagslet til Brakerøya. Løsningen omfatter også ombygging av rundkjøringen på Brakerøya. Det er i kommunedelplanen foreslått en stor rundkjøring der 2 felt i Strandveien dykkes ned under rundkjøringen.

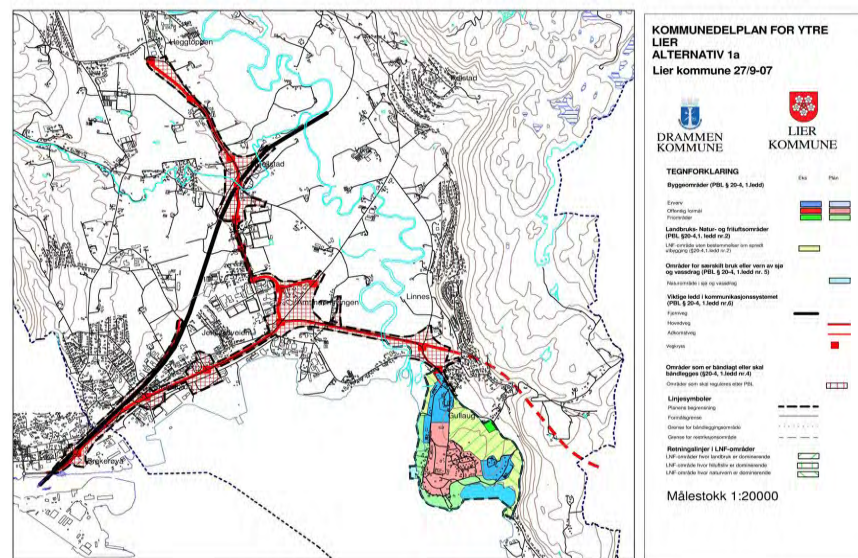
Fullt kryss mellom E18 og Rv 23 skal etableres ved Strandbrua. Krysset er utredet i 3 alternativer:

- Nedgravd rundkjøring med armer i begge retninger på Strandveien
- Direkteførte ramper for de største trafikkstrømmene
- Stor rundkjøring over E18 og Strandveien

I kommunedelplanen er veiene avsatt som korridorer.

Kryssplasseringene er bestemt – men utforming/ krysstyper må betraktes som eksempler på hvordan det kan bli. Innenfor korridoren og kryssområdene må det derfor påregnes justeringer av løsningen.

Statens vegvesen har i 2014 igangsatt arbeidet med reguleringsplan for dette veisystemet. Framdriftsplanen tilsier at Rv 23 fra Linnes til Brakerøya med både krysset på Brakerøya og krysset ved Strandbrua vil stå klart tilnærmet samtidig med åpning av nytt sykehus på Brakerøya.



Kommunedelplan Ytre Lier.

3.5 Grønnstruktur og landskap

Landskap

Planområdet ligger der Drammensdalen og Lierdalen møtes. Det består av ei delvis utfylt strandflate fra 0 til ca. 5 m.o.h. Den vestre delen er avgrenset mot nord av åsryggen som skiller de to dalførene, mens den i øst glir over i elvesletta nederst i Lierdalen uten noen markert overgang. I vest møter området bybebyggelsen i Drammen.

Det er utsikt til området fra omkringliggende boligområder. I Stener Sørensens landskapsanalyse inngår en studie av hvordan utbygging vil påvirke denne utsikten. Sett fra øst oppfattes en utbygging som en del av bybebyggelsen og har ingen eller liten negativ virkning. Det vil kanskje til og med oppfattes positivt dersom bebyggelse og grøntområder blir godt planlagt og utført.

I nord ligger terrenget lavt og man ser lite til planområdet. Bare særlig høy bebyggelse vil kunne ses.

Sett fra boligområdene i vest-nordvest ligger planområdet i for-/mellomgrunnen i utsikten, med sjøen i bakgrunnen. Høy bebyggelse vil påvirke utsikten sterkt og dekke til sjøen. Fra under kote 50 (Skarpsnoveien på Nøste) vil bebyggelse høyere enn 20-30 m dekke til sjøen. Øst i planområdet ligger grensen allerede ved 15-20 m byggehøyde.

Fra sør (St. Hansberget) ser man rett inn i planområdet og videre oppover Lierdalen. Utbygging av området vil kanskje bli oppfattet positivt dersom bebyggelse og grøntområder blir godt planlagt. Høy

bebyggelse i østre deler av planområdet, vil imidlertid kunne oppleves som vegg mellom sjøen og Lierdalen.

Grønnstruktur

Dagens grønnstruktur i planområdet er beskjeden. Viktigste enkeltelement er Fjordparken og parken i Fayegata (oppe på Bragernestunnelen).

Særlig ved østenden av området ligger viktig grønnstruktur som påvirker, og påvirkes av, det som skjer i planområdet. Viktigst er Gilhusodden friområde og Linnestranda naturreservat, men flere gårdsanlegg som Frydenlund, Gilhus og Huseby er kulturhistorisk viktige og har hatt visuell forbindelse til sjøen. På Frydenlund kan man fremdeles se den opprinnelige sammenhengen. Den vil bli svekket ved utfylling og utbygging i Gilhusbukta.

Biologisk mangfold

Det er ingen kjente forekomster av rødlistearter på land i planområdet. Innerst i Gilhusbukta er det en undervannseng med ålegras, vurdert som svært viktig naturtype. Utfylling i bukta vil føre til at den forsvinner. For øvrig er det registrert flere lokalt viktige bløtbunnsamfunn i strandkanten flere steder i planområdet.

Landbruk

Det er ikke jordbruksarealer eller andre landbruksarealer innenfor planområdet, men det grenser i nord og øst til de store jordbruksarealene på sletta i Lierdalen.

3.6 Grunnforhold og flom

Grunnforhold

Lierdalen og Drammensdalen ligger under marin grense og grunnforholdene er preget av det. Langs begge elvene er det store arealer med kvikkleire i grunnen. Det er også grunn til å anta at det er kvikkleire under sjøbunnen enkelte steder, men dette er ikke kartlagt.

I forbindelse med utfyllings- og byggeprosjekter er det foretatt et stort antall grunnundersøkelser i området og de har stort sett konkludert med at lokalstabiliteten har vært god nok i de aktuelle prosjektene. Den delen av planområdet som ligger øst for jernbanelinja (ABB-tomta og Lierstranda) består i hovedsak av utfylte arealer som ligger på løsmasser av til dels stor mektighet og med varierende setningsømfintlighet. Det kan gjøre fundamentering av bygninger og anlegg krevende og nødvendig med stabiliserende tiltak for å unngå setningsskader på bygninger og anlegg. Det fins flere mulige utføringer, for eksempel er peler til fjell eller til fastere masser for bygninger og lette materialer i veioverbygning mye brukt.

Områdestabiliteten (stabilitet mot skred i skråninger med leire/silt) har ikke vært undersøkt i hele planområdet. NGI (Norges geotekniske institutt) sier i en rapport for Rom Eiendom at områdestabiliteten for hele Lierstranda bør utredes før det legges

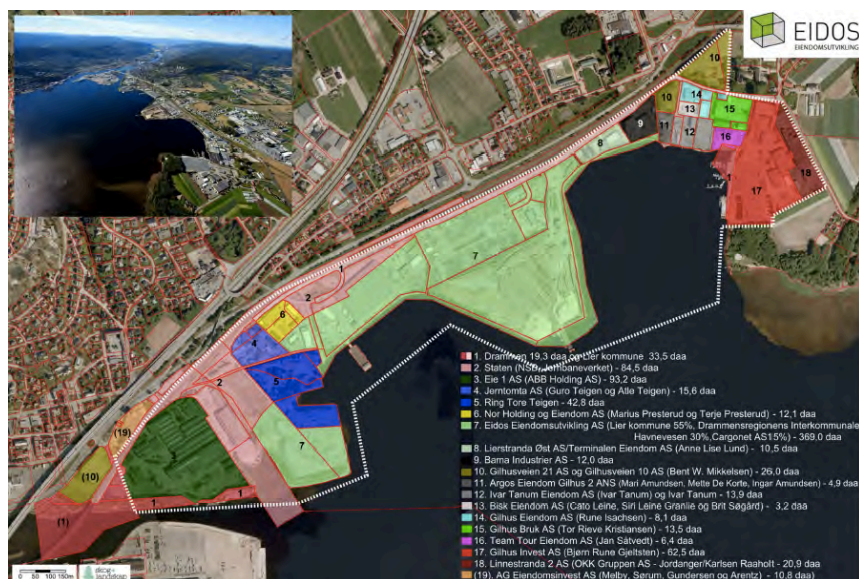
videre planer for utbygging av området. Det er i samsvar med NVEs Veileder: *Vurdering av områdestabilitet ved utbygging på kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddegenskaper.*

Flom

Den delen av planområdet som ligger øst for jernbanelinja ligger lavere enn kote 3 og er utsatt for flom, stormflo og flodbølge. Gjeldende retningslinjer for oppføring av boligbebyggelse og annen bebyggelse og anlegg som er vannømfintlig sier at de skal ligge høyt nok til å ikke være utsatt for flom med hyppigere gjentaksintervall enn hvert 200 år. I kommuneplan for Lier blir det ivaretatt ved at det ikke er tillatt at tiltak etter plan- og bygningsloven plasseres lavere enn kote 2,5. Det innebærer at arealer som skal brukes til bebyggelse må fylles opp til tilstrekkelig høyde før utbygging. Oppfylling vil kunne føre til setninger og bør derfor skje tidligst mulig.

Sykehuset må sikres mot flom, stormflo og flodbølge med 1000 års gjentakshyppighet. Det innebærer at det heves til kote 2,5-3,0. Sikring i henhold til teknisk forskrift (2010) kan gjennomføres ved permanent og stabil oppfylling av terreng til flomsikker høyde for anlegg som er direkte knyttet til bygning og som skal ivareta bygningens formål, herunder atkomstveier.

3.7 Eierforhold



Eierstruktur. Oversikt utarbeidet for Eidos eiendomsutvikling.

Eidos Eiendomsutvikling AS er et eiendomsselskap som eies av Lier kommune (55%), Drammensregionens interkommunale havnevesen (30%) og Rom Eiendom AS (15%). Selskapet eier ca. 370 daa av Lierstranda og utfyllingsrettighetene i store deler av Gilhusbukta. Argos Eiendom Gilhus 2 ANS, Ivar Tanum, Tanum Ivar Eiendom AS, Gilhusveien 5A AS og Drammen kommune eier utfyllingsretten i resten av bukta.

Drammen Eiendom KF er heleid av Drammen kommune og har eiendommer innenfor planområdet både i Lier og Drammen.

Andre store grunneiere i området er **Eie 1 AS** (93 daa), **Staten** (84 daa), **Gilhus Invest AS** (62 daa), **Ring Tore Teigen** (43 daa) og **Niam V CC Drammen eiendom AS** (12,5 daa).

3.8 Eksisterende næring

Dagens næringsliv i planområdet består av en overvekt av transport- og logistikkbedrifter, verkstedindustri og annen industri, samt noe handel. Det er ca. 1550 arbeidsplasser knyttet til bedrifter på Lierstranda og ca. 850 på Brakerøya. Av disse kan man anta at noen har sin arbeidsplass andre steder enn planområdet og at arbeidstakere registrert andre steder har arbeidsplass i området (ansatte kan være registrert på hovedkontorets adresse og ikke fysisk arbeidssted).

De viktigste industribedriftene i området er ABBs fabrikk på Brakerøya som produserer transformatorer og Bama industrier AS som videreforedler grønnsaker basert på lokalt produserte råvarer og importvarer som delvis kommer over Drammen havn. Norscrap AS fragmenterer biler og annet metallavfall for gjenvinning, og Nor Tekstil AS driver vaskeri.

De største transport-/logistikkbedriftene er Bring Cargo AS, Nordpost AS og Auto Transport Service AS.

CC-senteret på Brakerøya er den største arbeidsplassen innenfor varehandel. Ut over dette er det flere bedrifter som driver med lagervirksomhet og handel i området, både i lokaler hos ABB, i de tidligere lokalene til Osram og andre steder på Brakerøya.

Arbeidsplasser innen kontor og administrasjon er for eksempel ved hovedkontoret til Protan AS og Rema Franchise Norge AS.

I næringsanalysen som Vista Analyse har utarbeidet for prosjektet opereres det med de motsatte begrepene ressursbasert og flyttbar produksjon. Begge er karakterisert ved at de er arealkrevende, genererer mye varetransport og relativt lite persontransport.

Ressursbasert produksjon er basert på lokalt råstoff eller råstoff som importeres over havn. I planområdet er det bare BAMA AS som driver ressursbasert produksjon.

Flyttbar produksjon er ikke avhengig av lokal råstofftilgang, men etablerer seg der tomtetilgang og transport er god. Omfatter lager/spedisjon, entreprenørvirksomhet, håndverksbedrifter og verksted. En stor andel av bedriftene på Lierstranda og Brakerøya faller innenfor denne kategorien.

Buskerudbyen har startet et prosjekt for å finne arealer som kan egne seg til slike bedrifter (C-områder). Søkemarkedet er medlemskommunene i Buskerudbyen og nabokommunene. Prosjektet er planlagt ferdig høsten 2014.

3.9 Sykehus

Vestre Viken Helseforetak er godt i gang med planleggingen av fremtidens sykehustilbud for befolkningen i Vestre Vikens helseområde. Målet er å kunne sette spaden i jorda for et nytt områdesykehus i Vestre Viken i 2017 og ta imot første pasient i 2022.

Styret i Vestre Viken besluttet enstemmig i sitt styremøte 28. april 2014 at det nye sykehuset skal lokaliseres på Brakerøya midt på grensen mellom Drammen og Lier kommuner. Styret i Helse Sør-Øst behandlet saken 19. juni 2014, og bekreftet vedtaket om Brakerøya som eneste aktuelle tomtealternativ.

Neste planleggingsfase, Konseptfasen, er startet og vil pågå frem til desember 2015. I konseptfasen skal endelig utbyggingskonsept avklares. Det skal utarbeides et skisseprosjekt, som viser innholdet i

og hvordan det nye Vestre Viken-sykehuset fysisk skal utformes. Parallelt skal det pågå planlegging etter plan- og bygningsloven, med planprogram, konsekvensutredning og detaljreguleringsplan. Planprogrammet er lagt ut til offentlig ettersyn oktober 2014.

Konseptfaserapporten blir behandlet i styret i Helse Sør-Øst i januar/ februar 2016. Det er Helse Sør-Øst som endelig godkjenner og bestemmer om prosjektarbeidet skal videreføres til forprosjektfasen og deretter gjennomføres. Målet er at prosjektet skal komme på statsbudsjettet for 2017, slik at bygging kan begynne høsten 2017.

Det nye sykehuset vil når det åpner ligge umiddelbart inntil eksisterende Brakerøya jernbanestasjon. Jernbanelinjen har utredet *Fremtidig areal- og sporbehov i Nedre Buskerud*.

Utredningen foreslår at stasjonene Lier og Brakerøya slås sammen til én ny stasjon på Lierstranda. Stasjonens plassering er ikke bestemt, men et eventuelt sykehus på Brakerøya vil kunne påvirke plasseringen. Ny stasjon er foreløpig ikke finansiert.

Det er i Nasjonal Transportplan avsatt 1 milliard kr i perioden 2018-2023 til 4-felts Rv 23 mellom Linnes og E18, det forutsettes også lokal finansiering. Statens vegvesen har i 2014 igangsatt arbeidet med reguleringsplan for dette veisystemet. Framdriftsplanen tilsier at ny Rv 23 fra Linnes til Brakerøya med nytt kryss på Brakerøya og fullt kryss med E18 ved Strandbrua vil stå klart tilnærmet samtidig med åpning av nytt sykehus på Brakerøya.



III.: Situasjonsplan, skisse fra Vestre Vikens idéfase.

4. Visjon og mål

Drammen bystyre og Lier kommunestyre vedtok november 2011 følgende: *Lierstranda/Brakerøya transformeres og urbaniseres til en fjordby med bolig-, nærings- og offentlig bebyggelse der sosial-*

/miljømessig/økonomisk bærekraft særlig vektlegges. Dette fremtidsbildet legges til grunn for kommunenes felles visjon og mål for utvikling av Fjordbyen.

4.1 Visjon for Fjordbyen

Lier og Drammen kommuner ønsker at Fjordbyen skal bli et sted hvor folk trives med å bo og jobbe, og hvor barn og voksne kan leke og leve det gode liv. Det skal bli et sted hvor beboere og besøkende kan bruke og oppleve fjorden og landskapet. Fjordbyen skal være stedet for en bærekraftig fremtid, som en del av innbyggernes liv og

som et forbilde for andre. Sist, men ikke minst, skal Fjordbyen være by – et sted med mangfoldig byliv, møteplasser, beboere, arbeidsplasser, butikker og kulturliv.

Kommunenes visjon for Fjordbyen er:

Fjordbyen. Der folk, fjord og fremtid møtes.

4.2 Mål for Fjordbyen

Langsiktige mål for planlegging og utbygging av Fjordbyen er at:

1. Fjordbyen skal være et attraktivt sted

Bebyggelse, byrom og grøntområder skal bidra til å skape gode steder for mennesker å bo, jobbe og oppholde seg. Fjordbyen skal være et godt alternativ for boligkjøpere som ønsker å bosette seg i vår region. Fjordbyen skal bidra til å gjøre Drammen og Lier mer attraktive for etablering av arbeidsplassintensive bedrifter.

2. Fjordbyen skal være urban

Fjordbyen ligger i forlengelse av og skal bygge opp under Drammen sentrum, med et attraktivt kultur-, handels- og servicetilbud og byliv. Bebyggelse, uterom og offentlige rom skal ha høy kvalitet. Fjordbyen skal bidra til å håndtere befolkningsveksten i drammensområdet.

3. Fjordbyen skal være bærekraftig

Sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft skal være styrende. Det innebærer en 0-visjon for utslipp av klimagasser; stasjonært energiforbruk og energiforbruk til transport i balanse med lokal energiforsyning. Boligutbygging skal bidra til å dekke etterspørsel og boligbehov blant alle lag i Liers og Drammens befolkning.

4. Fjordbyen skal knytte sammen land og sjø

I Fjordbyen skal det være gode grøntområder, både til rekreasjonsbruk og forbindelseslinjer til fjorden, naturområdene og kulturlandskapet. Fjordbyen skal gi sjøfronten tilbake til innbyggerne.

5. Retningslinjer

Retningslinjer for fysisk planlegging og utbygging er en viktig del av Lier og Drammen kommuners strategi for å oppnå visjon og mål i kapittel 4. Retningslinjene er et styringsverktøy for kommunene, og skal bidra til å skape forutsigbarhet for interessenter og aktører.

Retningslinjene er politiske føringer og premisser for videre planlegging og utbygging av området. De har ikke en formell juridisk

status i henhold til Plan og bygningsloven. Retningslinjene skal legges til grunn og konkretiseres i planer og prosesser i henhold til Plan- og bygningsloven. Dersom det viser seg hensiktsmessig kan retningslinjer brukes direkte i kommuneplanrevisjon, kommunedelplan for Fjordbyen eller område- og/eller detaljreguleringsplaner for delområder.

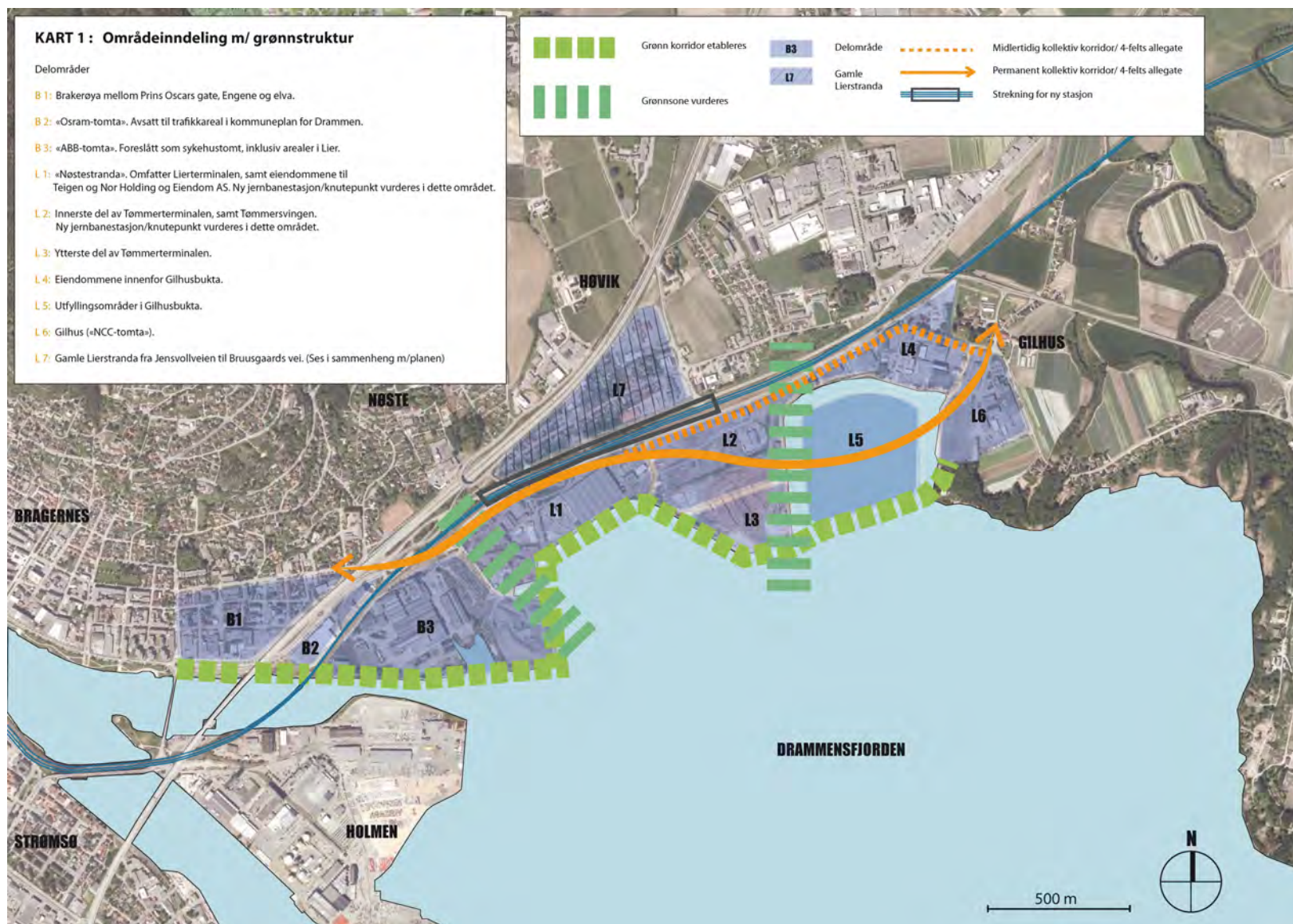
5.1 Områdeinndeling

Flere hensyn tilsier at planområdet deles i mindre delområder for felles fremtidig planlegging. Området er stort og skal bygges ut over svært lang tid og vi kan ikke forutsi hvordan betingelsene i fremtiden vil bli. Lovgrunnlag og økonomi kan endre seg, og befolkningsutviklingen kan bli en annen enn den som legges til grunn i dag.

Strategisk plattform med Masterplan fastsetter ikke arealformål for det enkelte delområde. Det ligger likevel føringer om at det skal etableres knutepunkt innenfor delområdene L1 og L2. Videre er det naturlig å legge til grunn at områdene nærmest jernbanelinjen vil bli brukt til næringsformål, men boligbyggingen vil skje på arealene langs sjøen og at B3 er aktuell som sykehustomt.

Til grunn for områdeinndelingen ligger at følgende hensyn skal ivaretas i videre planlegging innenfor delområdene:

- Ivareta arealbehov og funksjonelle sammenhenger for overordnet teknisk infrastruktur som jernbanestasjon, jernbanespor, kollektivtrasé, gang-, sykkel- og bilvei, samt nødvendige adkomster til området og de enkelte delområdene.
- Dele planområdet inn i delområder med hensiktsmessige størrelser som sikrer gang- og sykkelavstander mellom bolig – skole – knutepunkter/kollektivtilbud, samt bidrar til å styrke bydelsidentitet og øke bærekraft.
- Ivareta hovedtrekkene i grønnstrukturen i området og kontakt ut til tilgrensende områder.
- Etter vurdering i den enkelte kommunes faste planutvalg kan delområder for felles planlegging deles eller slås sammen.



Områdeinndeling for Fjordbyen.

5.2 Plankrav og rekkefølge

Betydning av plankrav og rekkefølge

Strategisk plattform med Masterplan skal sikre at planområdet blir helhetlig utbygd og at kvaliteten på fellesområder og servicetilbud blir god både i utbyggingsperioden og når området er ferdig utbygd.

Plattformen fastsetter ingen prioritert rekkefølge for utbygging av delområdene. Hensikten er å lage retningslinjer som gjelder når et delområde blir aktuelt for planlegging og utbygging slik at de ulike delområdene til sammen utgjør et hele og at planprosessene bli enhetlige. Hvilke delområder som til enhver tid kan bli bygd ut vil være påvirket av utenforliggende forhold som marked, infrastruktur, grunneierinteresser, bebyggbarhet og kapitaltilgang. For eksempel er Vestre Viken HF i gang med å starte detaljregulering for nytt områdesykehus på Brakerøya mens Gilhusbukta ennå ikke er fylt ut og derfor ligger langt frem i tid. Brakerøya er omfattet av Kommunedelplan Sentrum som legger opp til kvartalsvis utbygging/ transformasjon når anledningen er der.

For å fremme området som helhet er det nødvendig å få på plass god infrastruktur og et knutepunkt som kan betjene området.

Retningslinjer:

- Det skal utarbeides reguleringsplan for hvert av delområdene vist i skisse for områdeinndeling. For hvert delområde skal det vurderes om område- eller detaljregulering er mest hensiktsmessig.
- Delområde B1 skal utbygges i henhold til Kommunedelplan Sentrum eller den til enhver tid gjeldende arealplan for dette området.
- Det skal være tilstrekkelig skole- og barnehagekapasitet for boligbebyggelsen før det gis midlertidig brukstillatelse for boliger. Det skal være etablert trafiksikker skolevei.
- For hvert delområde skal det utarbeides strategi for finansiering og gjennomføring. Strategien skal blant annet sikre hensiktsmessig kostnadsfordeling for infrastruktur, samt fordeling av utbyggingsareal blant grunneiere.

5.3 Bykvaliteter

Betydning av bykvaliteter

Byen brukes og oppleves i stor grad gjennom ferdsel, aktiviteter og opphold på plasser, torg, gater og i førsteetasjene i byggene som vender ut mot disse. Kvaliteten på by- og gaterom er viktig for å legge til rette for et en attraktiv og levende by.

Attraktive og trygge byrom med byliv vil bidra til å gjøre Fjordbyen attraktiv for boligsøkere lokalt og i resten av Osloregionens boligmarked. Mange som velger å bo urbant vektlegger kvaliteter som byliv og korte avstander til et mangfoldig kultur-, handel- og servicetilbud når de skal velge bosted.

Mange kunnskapsintensive bedrifter ønsker å lokalisere seg i attraktive bymiljøer. Et mangfoldig og levende byliv kan være stimulerende for innovasjon og nytenking i bedriftene. Det ses som et gode for ansatte at de har byens tilbud i gangavstand fra jobb.

Gode byrom og mye byliv bidrar til et bedre kundegrunnlag for publikumsrettet næring innenfor handel, kultur og service. Bebyggelsen og bebyggelsens funksjoner skal fremme attraktive by- og gaterom som skaper gode rammer for byliv store deler av døgnet. Det må være fokus på utforming av overgangen mellom byrommet og byggets førsteetasje, for eksempel plassering av inngangsdører og utforming av åpne og aktive fasader. Aktiviteter i førsteetasjene mot sentrale byrom bør være er utadvendte og bidra til bylivet.

Byrommene er fellesskapets rom og gir mulighet for tilfeldige møter med kjente og ukjente på tvers av bakgrunn, sosial status og levemåte. Byrommene skal være universelt utformet slik at de er tilgjengelige for alle, og være inkluderende, åpne og inviterende slik at alle føler seg velkomne.

Gode byer kjennetegnes ved et mangfold av uventede, spennende og inspirerende opplevelser. Kunst, arkitektur, materialbruk, kulturarrangementer og uformelle aktiviteter i byrommene er viktige bidrag til gode, stimulerende sanseinntrykk som gjør at mennesker trives og har det godt. Det samme gjelder opplevelse av vann og natur. Beliggenheten ved fjorden gir gode muligheter for å inkludere opplevelse av vann i byrommene.

Gode opplevelser i byen bidrar også til at avstander oppleves som kortere, slik at flere vil velge å gå eller sykle. Fotgjengere og syklist er en integrert del av bylivet.. Det må legges godt til rette for gående og syklende hele året og sentrale byrom, bussholdeplasser og gang- og sykkelforbindelser må holdes snøfri.

Retningslinjer:

- Det stilles høye krav til estetikk, utforming og materialkvalitet innenfor hele planområdet.
- Alle by- og gaterom skal være universelt utformet og tilrettelagt for gående og syklende til alle årstider.
- Byrommene skal inngå i en sammenhengende struktur og legge til rette for opphold, sosiale møteplasser og aktiviteter.
- Hoveddelen av førsteetasjes fasade skal, for publikumsrettet virksomhet, være vindu eller inngang. Atkomst til publikumsrettet virksomhet skal være fra gaten.
- Byggehøyder skal ta hensyn til vind-, sol- og skyggeforhold og utsikt. Byggehøyder avklares i reguleringsplan.

5.4 Samferdsel og mobilitet

Betydning av samferdsel og mobilitet

Miljøverndepartementet godkjente 27.9.2013 Liers kommuneplan med bl.a. følgende begrunnelse: *Lierstranda er med sin nærhet til Drammen by og eksisterende jernbane svært godt egnet for en byutvikling som bygger opp under miljøvennlige transportløsninger.* Dette krever samordnet bruk av en rekke virkemidler. Tett fremfor spredt arealutvikling og sentral lokalisering av handel, service og offentlig virksomhet bidrar til kortere avstander slik at flere kan sykle og gå, og til at områdene kan betjenes mer effektivt med kollektive transportmidler. Forbedring av kollektivtilbudet og bedre tilrettelegging for gange og sykling bidrar til at flere vil velge slike transportmidler. Til sammen bidrar dette til å øke disse transportmidlenes konkurransekraft i forhold til biltrafikken.

Gange

Gange er den mest grunnleggende transportmåten som alle andre transportmåter er avhengige av. Det er behov for systematisk planlegging for å gi gående en like sammenhengende og god infrastruktur på samme måte som for bilbrukere. Ved å tilrettelegge for gående kan man oppnå miljøvennlig transport, et mer inkluderende samfunn, bedre trafiksikkerhet, bedre kollektivtransport, mer fysisk aktivitet og bedre folkehelse, bedre nærmiljø for barn og unge og et mer levende bymiljø

For å fremme gange som en effektiv transportmåte, må det være mange alternative ruter slik at hver enkelt kan velge den ruten som føles naturlig. Det må være snarveier og mange muligheter til å velge retning. Store slynger der man tvinges til å gå en omvei, føles kunstig og avvisende. Blindveier må unngås, og gangrutene må være lett fremkommelige. Gangforbindelsene til/fra bussholdeplassene må være spesielt gode. Boligområdene må være mest mulig skjermet for biltrafikk, og det må være gangavstand til dagliglivets ærend som skole, barnehage og

nærbutikk. I tillegg må det være attraktive turtraséer til, langs og gjennom parker og sjøfronten. Det er spesielt viktig å ha flere gode forbindelser på tvers av jernbanen til eksisterende boligområder og nærmiljø / skole på nordsiden av jernbanen.

Sykkel

Sykkel er i likhet med gange et bæredyktig og effektiv transportalternativ, og flate Lierstranda har gode muligheter for god tilrettelegging for både hverdagssykling og transportsykling. Syklister bør i størst mulig grad ha egne anlegg, og ikke blandes med gående på et fortau eller med biler i kjørebane. I tillegg er det viktig med godt tilrettelagt sykkelparkering ved boligene, arbeidsplassene og andre naturlige målpunkt. Ved jernbanestasjon og bussholdeplasser må sykkelparkeringen være tilpasset og dimensjonert for pendlere.

Kollektivtrafikk

Lierstranda og Brakerøya ligger svært godt til rette for betjening med lokalbuss til Drammen, resten av Lier, Hurumhalvøya og Oslo. For å oppnå moderne, effektiv bussbetjening er det viktig at bussen ikke forsinkes i trafikken og fortrinnsvis kjører i egne traséer. Traséen bør ligge sentralt gjennom planområdet for å betjene med best mulig flatedekning. Med etablering av sykehus på Brakerøya er det vesentlig at busstraséen legges tett på sykehustomta. Holdeplassene må plasseres ved hovedinngangene til sykehuset og ved både eksisterende og ny jernbanestasjon. For øvrig må holdeplassene ligge med hensiktsmessig avstand slik at de kan nå innenfor en gangavstand på opptil 500 meter. Busstraséen bør ha linjeføring og bredde som gjør det enkelt å omdanne til en skinnbasert bybane på et senere tidspunkt.

Jernbane

Dagens jernbanestasjoner Brakerøya og Lier er vanskelig tilgjengelige og har ikke kapasitet for fremtidens togtilbud. Jernbaneløstaket foreslår å legge ned begge stasjonene og etablere en ny, moderne stasjon på Lierstranda. Den kan legges på rettstrekningen mellom Brakerøya og Lieråstunnelen. Planlagt nytt sykehus på Brakerøya gjør det hensiktsmessig å plassere stasjonen så langt vest som mulig slik at ansatte, pasienter og besøkende får kortest mulig gangavstand.

Stasjonen må etableres som et attraktivt, funksjonelt og lett tilgjengelig trafikkknutepunkt. Den må ha godt parkeringstilbud for pendlere, på lengre sikt i parkeringshus, med enkel tilgang direkte fra det overordnede vegnettet (Rv 23 og E18). Holdeplass for buss (evt. bybane) inntil stasjonen. Kiss&ride, taxi-holdeplass og sykkelparkeringshus så nær stasjonen som praktisk mulig.

Stasjonen må være godt integrert som et kollektivknutepunkt i den kommende bystrukturen (se også kapittel 5.7).

Transport til sjøs

Området vil med sin beliggenhet til fjorden ligge godt til rette for persontransport med båt / mindre ferjer dersom dette er aktuelt i Drammensfjorden / Oslofjorden.

Vei, bil og parkering

Planområdet har i dag begrenset tilgjengelighet med bil. Med ny Rv 23 etableres det nye og bedre forbindelser på Brakerøya, dagens Strandbrua og Amtmannsvingen. Ny Rv 23 skal ha fire felt og skal i størst mulig grad fremstå som bygate jo nærmere Drammen man kommer. Dette tilsier at kryssene må være velfungerende kryss på byens premisser med hensyn til utstrekning og utforming.

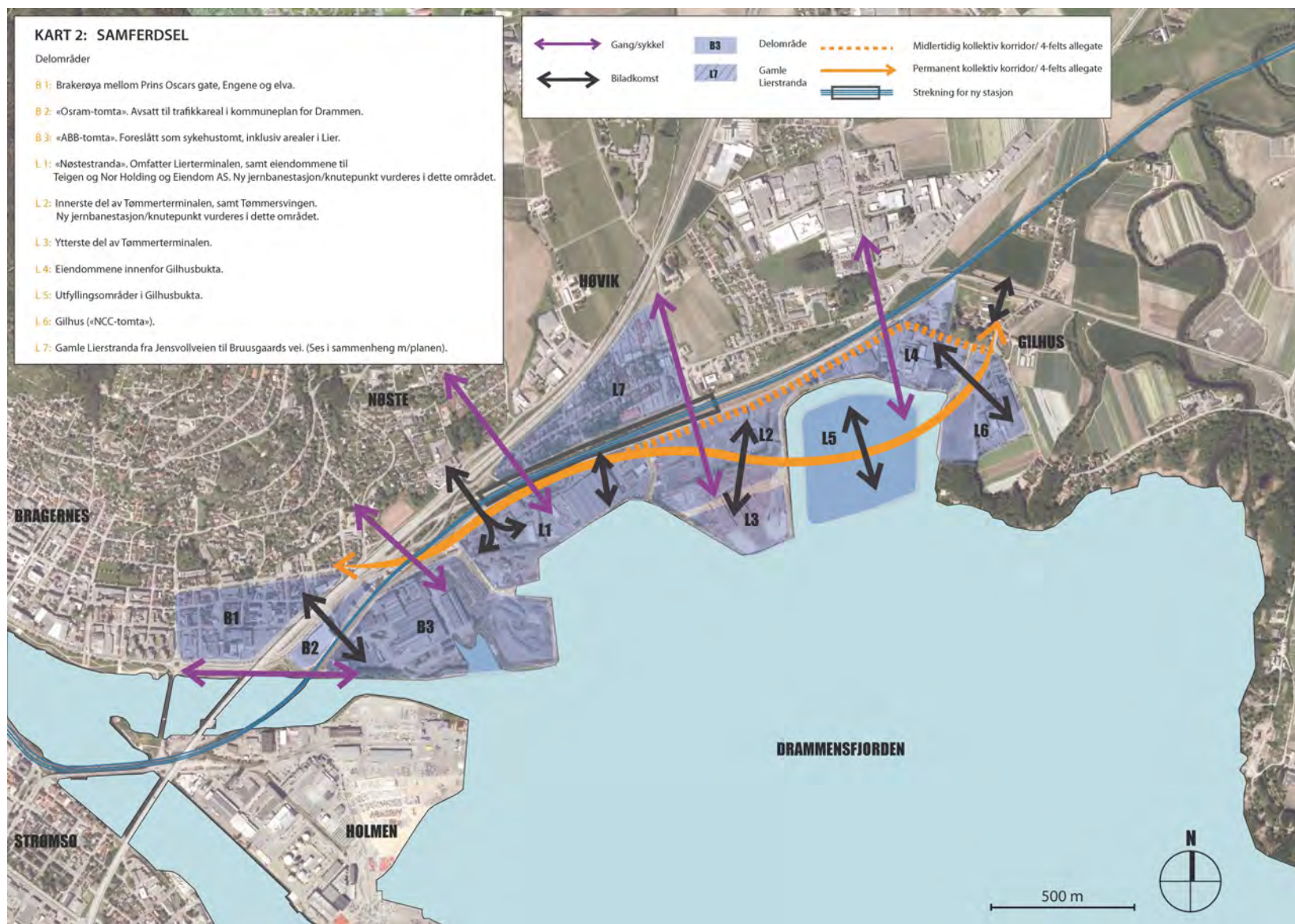
Boligområdene bør utformes på gåendes premisser, med trygge omgivelser for barn og unge. Dette tilsier at de bør være mest mulig

bilfrie, og at det legges til rette for kort kjørevei til parkering i utkanten av boligområdene. Parkering i hus eller kjeller på sikt.

Parkeringsplasser for ansatte i planområdet bør begrenses til et minimum. Bedrifter som ønsker å etablere seg i området bør, for i best mulig grad å sikre miljøvennlige transportløsninger for ansatte og besøkende, utarbeide mobilitetsplan. Det kan med fordel også testes ut bruk av mobilitetsplan for større boligområder.

Retningslinjer:

- Gående, syklende og kollektivtransport prioriteres fremfor bil.
- Viktige forbindelser for gående og syklende til naboområdene etableres.
- Gjennomgående kollektivtrasé skal etableres. Den skal utformes slik at den muliggjør fremtidig bygging av bybane.
- Det etableres jernbanestasjon innenfor område avsatt til knutepunkt (L1 og L2).
- Kryssløsninger for E18 og Rv23 skal møte byen på byens premisser.
- Det avsettes tilstrekkelig areal til biladkomster inn i og inne i området.
- Boligområder skal være tilnærmet bilfrie med parkering lokalisert i utkanten.
- Bedrifter som etablerer seg i området skal utarbeide mobilitetsplan. Mobilitetsplan også for boligområder skal vurderes.



Prinsipper for infrastruktur for transport.

5.5 Grønn og blå infrastruktur og rekreasjon

Den grønne og blå infrastrukturen – parker, lekeplasser, turveier, naturområder, strender og annet – er våre viktigste aktivitetsområder. De gir muligheter til lek og trim tilpasset alder og livssituasjon og er steder der man kan treffe naboer og gjøre nye bekjentskaper. Der de inngår i et sammenhengende system kan de benyttes som transportårer for gående og syklende i daglige gjøremål, og som forbindelseslinjer ut av tettbebyggelsen for søndagsturen eller kveldens løpetur.

Lierstranda og Brakerøya ligger utsatt til for kraftig vind fra Drammensfjorden. Dersom det etableres en kanal rundt ny utfylling i Gilhusbukta vil det kunne skape utendørs oppholdsarealer og byrom som både er beskyttet mot vind og har direkte kontakt med vann. Boliger langs kanalen vil kunne få utsikt mot vann og være attraktive i det regionale boligmarkedet. En kanal, eller noen vikar med grunt vann i le for været, gir muligheter for anlegg av gode og sikre badeplasser. Det vil også bidra til å forlenge strandlinjen gjennom området slik at flere kan bo nær vannet.

Godt tilrettelagt grønn infrastruktur som nås enkelt fra boligen har betydning for folkehelsen ved at det blir enkelt for flere å komme seg ut. Der den inngår i store regionale systemer av friområder/turveier, som for eksempel kyststiene i Oslofjordsområdet og elve- og fjordparkene i Drammen gir de muligheter til å legge ut på litt lengre «oppdagelsesreiser». Lierstranda og Brakerøya ligger ideelt til for å knytte seg på slike systemer. Når området blir utbygd vil et av de siste hullene i kyststien bli tettet og kontakten mellom kyststi / elvepark og naturområdene i Drammensmarka bli forbedret.

Grønn og blå infrastruktur har stor betydning for biologisk mangfold gjennom å gi levested for planter og dyr, og trekkorridorer for land-

og sjødyr og fisk. Drammensfjorden er et svært spesielt sted med hensyn til vannboende organismer. På grunn av sjiktingen med ferskt overflatevann som flyter på salt bunnvann med en overgangssone av brakkvann (blandet ferskt og salt) er artsrikdommen (særlig av fisk) uvanlig høy. Både planter og de fleste fiskearter er knyttet til enten ferskt eller salt vann, og mange av ferskvannsartene er derfor avhengige av strandsonen (lenger ut er det saltvann over fjordbunnen) for å kunne vokse eller beite. Det gjør gruntvannsområdene ved land særlig viktige og det må tas sikte på å etablere/reetablere slike områder. Utfylling i Gilhusbukta gir særlig gode muligheter og det bør vurderes å etablere en kanal rundt hele eller deler av utfyllingsområdet.

Retningslinjer:

- Det skal etableres offentlig tilgjengelig havnepromenade / park / friområde langs Drammensfjorden som sikrer allmennheten oppholds- og aktivitetsmuligheter ved strandsonen.
- Det skal etableres badeplasser og småbåthavn.
- Det skal etableres sammenhengende, større, attraktive og tilgjengelige grønne områder for rekreasjon, lek og andre aktiviteter.
- De grønne og blå områdene skal bidra til biologisk mangfold og overvannshåndtering.
- Det bør vurderes å etablere kanal rundt en ny utfylling i Gilhusbukta.

5.6 Klima og energi

For å kunne nå FNs to-gradersmål, har Norge forpliktet seg til å kutte utslipp av klimagasser med 30 % innen 2020 basert på 1990-nivå. Klimaforliket sier at 2/3 av dette utslippet skal kuttes i Norge. Norge som nasjon er på etterskudd for å nå dette målet og det ser i dag ut til at målet vanskelig kan nås.

Den enkleste og mest kostnadseffektive måten å kutte klimagassutslipp på er å ikke skape nye. Dersom veksten i Osloregionen og Drammen / Lier skal fortsette, samtidig med at det kuttes i eksisterende klimagassutslipp, må den nye veksten ha en visjon om «0-utslipp». Derfor ligger målet om en energi- og klimanøytral Fjordby til grunn.

Planleggingen bør ta utgangspunkt i å utvikle området til en «Smart by» (Smart City). *En by kan defineres om «Smart by» når investeringer i human og sosial kapital og tradisjonell (transport) og moderne kommunikasjon (IT) er grunnlag for bærekraftig økonomisk utvikling og høy livsstandard, og naturressursene forvaltes klokt.* (fritt oversatt fra Caragliu et.al 2009)

Ferdig utbygd kan Fjordbyen ha 1-1,5 mill m² bygningsmasse og dermed stort behov for energi, i hovedsak til varme og kjøling, elektrisitet til drift av tekniske installasjoner og energi til transport. Selv bygningstyper med lavt energibehov har likevel et energibehov som må dekkes av ny fornybar energi (som innebærer at energien er lokalprodusert). Behovet for varme og kjøling av bygninger kan dekkes av ny fornybar energi, for eksempel er varme- og kuldeutveksling med Drammensfjorden en nærliggende kilde. Bruk av solceller, både bygnings- og installasjonsintegrerte og på bygningers tak, kan gjøre Fjordbyen selvforsynt med elektrisitet, sett over året. Effektoverskudd i gode perioder og tider på døgnet kan lagres og nyttiggjøres til elektrisk transport.

I et moderne samfunn vil behovet for personlig transport med en viss rekkevidde alltid være tilstede. Transport av varer og avfall er

også nødvendig for at samfunnet skal fungere. Fjordbyens transportbehov vil være stort fordi mange skal bo og arbeide der, og sykehuset skal etableres der.

Klimaet er i endring på grunn av klimagassutslipp. Endringene vil fortsette og det blir varmere vær, mer nedbør og hyppigere ekstremvær. Havnivået stiger og sjønære arealer vil bli mer utsatt for flom, stormflo og flodbølger. For å gjøre Fjordbyen til et trygt sted og minimere risiko for skader på bygg og anlegg må den tilpasses konsekvensene av klimaendringene.

Retningslinjer:

- Energibehovet skal reduseres så langt som mulig.
- Energien som brukes skal være ny fornybar. Energibehovet skal i størst mulig grad dekkes av lokale kilder.
- Oppføring, drift og riving av ny bebyggelse skal ikke medføre netto energiforbruk. Kravet omfatter også produksjon, transport og resirkulering av byggematerialer.
- Bygninger, byrom og anlegg skal så langt som mulig legges til rette for sambruk og flerbruk.
- Behovet for transport skal reduseres. Mest mulig av nødvendig persontransport skal være miljøvennlig, dvs. gange, sykkel og kollektiv.
- Det skal brukes et gjennomgående system for vurdering av miljøkvaliteter på alle plannivåer og i byggeprosessen.
- Konsekvensene av klimaendringene skal ivaretas i planlegging og utbygging av området.

5.7 Knutepunktområde

Betydning av knutepunktet

Et godt utformet knutepunkt rundt nye Lierstranda stasjon er en forutsetning for god byutvikling. Et slikt knutepunkt består av et kollektivknutepunkt med smidig overgang mellom de ulike transportformene og god forbindelse til omkringliggende bebyggelse. I tillegg består det av en kompakt og effektiv byutvikling rundt stasjonen som bygger opp under kollektivknutepunktet.

Arealene nærmest knutepunktet bør forbeholdes arbeidsplassintensive virksomheter, sentrums- og servicefunksjoner. Samtidig skal øvrige deler av knutepunktet planlegges for et flerfunksjonelt byområde som inkluderer boliger, blant annet for å sikre at knutepunktet får levende byliv hele døgnet.

Knutepunktet må fungere også for pendlere som bruker bil til og fra jernbanestasjonen. Knutepunktet må knyttes tett til det overordnede veinettet (E18 og Rv 23). Dette for å sikre mest mulig direkte adkomst fra overordnet veinett uten å belaste knutepunktet og det lokale gatenettet på Lierstranda. Lierstranda stasjon tilrettelegges for pendlerparkering / innfartsparkering for smidigst mulig reise til Oslo / Akershus og for å avlaste Drammen stasjon. Denne parkering bør på sikt etableres i parkeringshus med mest mulig direkte adkomst fra overordnet veinett uten å belaste det lokale gatenettet på Lierstranda.

Lokal kollektivtrasé med bussholdeplass / bybanestasjon må plasseres i umiddelbar nærhet av jernbanestasjonen, og gang- og sykkelforbindelser fra tilgrensende områder må lede naturlig til knutepunktet.

Et nytt knutepunkt på Lierstranda gir mulighet til å etablere optimale løsninger basert på gjeldende kunnskap om hvordan kollektivknutepunkt og byutvikling kan fungere som en helhet, med godt bymiljø og høy andel miljøvennlig transport. Utvikling av det

fremtidige knutepunktet på Lierstranda er en god mulighet for å etablere et pilotprosjekt som kan utforske og realisere et fremtidsrettet og innovativt konsept. Et slikt prosjekt bør omfatte både fysisk utforming, organisering av samarbeid mellom relevante aktører, finansieringsmodeller med mer.

Retningslinjer:

- Knutepunkt skal etableres innenfor delområde L1 og / eller L2.
- Knutepunktet skal utformes som Lierstrandas lokalsentrum med konsentrert bymessig utvikling og høy utnyttelse nær stasjonen.
- Øvrige deler av knutepunktet planlegges som et flerfunksjonelt byområde med arbeidsplasser og boliger, for å sikre at knutepunktet får levende byliv hele døgnet.
- Det legges til rette for å knytte området nord for jernbanen (Gamle Lierstranda) til knutepunktet ved å sikre gode tverrforbindelser over jernbanelinjen og Strandveien.
- Knutepunkt skal legge til rette for alle trafikanter:
 - Adkomst etableres direkte fra nytt kryss med Rv 23 og E18 ved Strandbrua.
 - Gode gang- og sykkelforbindelser til tilgrensende områder etableres.
 - God overgang mellom lokal kollektivtrasé og jernbanestasjon
- Det etableres parkering med mest mulig direkte adkomst fra overordnet veinett og med god overgang til gang- og sykkelforbindelser og kollektivtransport.

5.8 Næring

Eksisterende virksomheter

Store arealer på Lierstranda og deler av Brakerøya blir brukt av bedrifter med transport og logistikk som oppgave. De har stort arealbeslag og skaper mye trafikk med tunge kjøretøyer, både inne på området og på adkomstene til det. Dette er vanskelig å forene med den ønskede utnyttelsen av området. Beslaget av Tømmerterminalen og tomte der Lierterminalen ligger vil hindre ønsket transformasjon i området siden arealene er så store og sentrale. Det er derfor behov for å få frigjort disse tomtene og etter hvert flere andre. Det kan dreie seg både om permanent flytting ut av planområdet og flytting til midlertidig lokalitet inne i området.

Lokalisering for arealkrevende næring må ses i et regionalt perspektiv, der bl.a. Buskerud fylkeskommune er en naturlig samarbeidspartner. Kommunene vil, i samarbeid med regionale myndigheter, vurdere videre hvordan dette skal gjøres.

Nytt næringsliv

Begge kommuner har mål om å øke andelen arbeidsplasser for høykompetent arbeidskraft for å begrense behovet for pendling. I næringsanalysen av Vista Analyse blir det pekt på at velfungerende knutepunkt og bymiljø er viktig som lokaliseringsdriver for slike arbeidsplasser. Det blir også pekt på at bedrifter med

kompetansearbeidsplasser søker seg til steder der det allerede finnes andre. Det nye Vestre Viken sykehus på Brakerøya vil kunne tiltrekke seg helserelaterte arbeidsplasser som ser nytten av lokalisering tett til et stort områdesykehus og dermed bidra til å oppfylle målene. Et sykehus av denne størrelsen vil også skape liv og aktivitet som kan bidra positivt til nærliggende områder bare i kraft av antall mennesker som daglig vil oppsøke sykehuset slik at også andre bedrifter ser seg tjent med å etablere seg i området.

Analysen peker på at en viktig faktor for hvor kompetansebedrifter velger å etablere seg, er tilbudet av innkjøpsmuligheter, service og tjenester. Både slikt som bedriften trenger og det som ansatte etterspør. Slike handels- og servicebedrifter trenger lokaler i gateplan med muligheter for profilering og mest mulig sentral beliggenhet der folk ferdes. Det må settes av tilstrekkelig plass i knutepunktet til disse.

Retningslinjer:

- I gangavstand fra fremtidig stasjon på Lierstranda skal arbeidsplassintensiv næring prioriteres framfor annen arealbruk.

5.9 Sykehus

Betydning av sykehus

Et sykehus er en arbeidsintensiv og besøksintensiv virksomhet med mange ansatte, pasienter og besøkende og med et betydelig behov for ekstern kommersiell service. Dette gir viktige samfunnsmessige krav til lokalisering og tomtevalg, i tillegg til de rent helsefaglige. Ansatte, pasienter, pårørende og serviceleverandører er aktører i lokalsamfunnet. De reiser til og fra sykehusområdet, de bruker kulturtilbudene og benytter og yter tjenester der de arbeider. Lokalisering av sykehus er generelt viktig for samfunnet som helhet og har svært stor betydning for samordnet areal- og transportplanlegging.

Brakerøya utpeker seg som et svært godt tomtevalg for nytt sykehus, med en bortimot unik beliggenhet med tanke på tilgjengelighet fra overordnet infrastruktur (vei og bane), tilstrekkelig tomtestørrelse og nærhet til bystruktur.

For å få sykehuset til å fungere optimalt i forhold til beliggenhet, er det svært viktig å bygge opp under de kvalitetene som lå til grunn for valg av Brakerøya som tomt. Det er derfor viktig å sikre at sykehuset fremstår som en naturlig og integrert forlengelse av bystrukturen i Drammen, og binder Drammen sammen med

Lierstranda på en bymessig god måte. Dette innebærer blant annet at sykehuset må henvende seg til byområdet rundt.

Det planlegges ny jernbanestasjon, nye kollektivtraséer og nye vegtilknytninger mellom sykehustomta og E18 / Rv23 som til sammen kan gi en unik mulighet til effektiv og miljøvennlige transportløsninger for sykehusets daglige virksomhet.

Retningslinjer:

- Sykehuset skal henvende seg til og integreres i omgivelsene på en bymessig måte.
- Sykehuset skal ha minst to biladkomster fra hovedvegnettet, hvorav minst en skal være flomsikker.
- Sykehuset skal ha høystandard løsninger for kollektivbetjening i kort gangavstand, herunder jernbanestasjon og lokal kollektivbetjening.
- Det skal etableres sammenhengende høystandard løsninger for fotgjengere og syklistene både inn til sykehusområdet og gjennom sykehusområdet.

5.10 Skole, barnehage og idrett

Betydning av skole, barnehage og idrett

Godt tilbud av barnehager og skoler, i tilknytning til boligbebyggelsen er viktige for å øke attraktiviteten til området for barnefamilier. Tilbudet bør etableres tidlig i utbyggingsfasen slik at

det kan brukes til å markedsføre området overfor boligsøkerne og slik bidra til mål om at området skal være sosialt bærekraftig. Riktig lokalisering av barnehager og skoler er også et viktig virkemiddel for å redusere transportbehovet.

Ved behov kan Høvik skole fungere som "bufferskole" for utbygging på Lierstranda. Det skal på forhånd avklares om skolen har ledig kapasitet.

Gode oppholds- og aktivitetsarealer er viktige for trivselen. På Lierstranda og Brakerøya er forutsetningene på den ene side gode med sjø og elv, men på den andre side preget av de sterke barrierene som skjærer gjennom området og avgrenser det mot landet innenfor. Det gjør det ekstra viktig med gode arealer for opphold og aktiviteter, også idrett, inne på området både i et sosialt perspektiv og for folkehelsen.

Å samle nærmiljøfasiliteter, inne og ute, er arealeffektivt og økonomisk effektivt. Det skaper lokal tilhørighet og bydelsidentitet.

Retningslinjer:

- Det avsettes tilstrekkelig areal til barneskoler og ungdomsskoler sentralt i områdene de skal betjene.
- Skolene skal ligge inntil sentrale grønndrag som kan fungere som nærturområde (100-metersskog) og skal kunne nås til fots og med sykkel på trafikksikker måte.
- Det avsettes tilstrekkelig areal til å etablere idrettshaller og -anlegg i direkte tilknytning til skole, for å dekke områdets behov.
- Det skal avsettes barnehagetomter til å dekke behovet i det enkelte boligområde.

5.11 Boliger og bokvaliteter

Betydningen av boliger og bokvaliteter

Boligutbyggingen på Lierstranda og Brakerøya vil foregå over flere tiår og skal være et attraktivt valg for boligsøkere i Osloregionens boligmarked. Boligene og boligbydelene må ha høyt kvalitetsnivå og være attraktive også på lang sikt.

For mange som velger å bo urbant er korte avstander til sentrumsfunksjoner og lek, natur og rekreasjonstilbud viktig. Lett tilgang til dagligvarer, barnehage og andre hverdagstilbud i nærmiljøet bidrar til å forenkle hverdagen og frigjøre tid til andre aktiviteter. Korte avstander mellom bolig og hverdagstilbud vil også gjøre det lettere å velge å gå eller sykle fremfor å kjøre bil.

Kvaliteter ved boligen og boligens utearealer - balkonger, terrasser, hager eller bakgårder - er viktige kriterier ved valg av bolig.

Bokvaliteter i nærmiljøet er også av stor betydning. Barnefamilier etterspør boliger med private og felles uteareal til lek og opphold. I og rundt landets største byer sees det en trend der barnefamilier i større grad enn tidligere etterspør boligtyper med lite vedlikeholdsbehov og gang- og sykkelavstand mellom bolig og hverdagstilbud. Det bør legges til rette for bygging av byboliger som er attraktive og egnet for barnefamilier. Boligbydeler som er tilrettelagt for barnefamilier er gode for alle målgrupper.

Boligbydelene er arena for læring og lek for barn. Dette gjelder ikke bare lekeplasser, men bydelen som helhet. Det må være trygt for barn å leke og ferdes i nærmiljøet. Det gir dem større aksjonsradius

og muligheter for å utforske nærmiljøet innenfor trygge rammer. Skjerming mot trafikk og støy bidrar til trygghet for barn og voksne.

Mange flytter flere ganger i løpet av livet, men ikke alltid så langt. De fleste flyttingene skjer innenfor samme kommune, eller til og med bydel / skolekrets / nabolag og for mange er det viktig å kunne fortsette å bo på stedet man trives selv om man bytter bolig. Når man flytter langt er det av nødvendighet - utdanning, jobb, behov for større bolig som man har råd til, eller at man flytter «hjem».

For å tilfredsstille behovet for boliger til alle faser i livet og ulike økonomiske forutsetninger må det skapes en miks av boliger med god kvalitet, av riktig type og i et prisleie som kjøpere her i området kan akseptere. I LPOs boligrapport pekes det på ulike boligtyper der det går an å gjenskape noen av eneboligens fordeler uten eneboligens forbruk av tomteareal:

- Ulike typer rekkehus og annen tett/lav bebyggelse. 2-3(4) boenheter pr da. Rimelig å bygge, familievennlig med god kontakt mellom ute og inne.
- Kvartal. Høy utnyttelse avhengig av etasjetall. Kontakt mellom ute og inne avtar oppover i etasjene, men det er mulig å skape trygge halvprivate oppholdsarealer ute.
- Punkthus og lamell. Høy utnyttelse avhengig av etasjetall. Kontakt mellom ute og inne avtar oppover i etasjene. Det må gjøres tiltak for å skape trygge oppholdsarealer ute.

Det bør også vurderes å legge til rette for ulike boformer som kan tilpasses ulike behov og livsfaser. Ordninger for fellesskap og sambruk («Gaining by sharing») med felles uteområder, selskapsrom, bildeling o.a., felleshusholdninger og ulike former for kollektive boliger.

Felles for alle boligtyper er at bilhold og parkering reduseres til et minimum og legges i fellesanlegg i utkanten av området. Dette reduserer arealforbruket til vei og parkering og øker tryggheten for de som ferdes til fots i området.

Retningslinjer:

- Det skal være et mangfold av boligtyper og -størrelser.
- Fellesarealer skal dekke behov for utendørs lek, opphold og sosiale møtesteder for barn og voksne.
- Det skal legges til rette for hverdagstilbud som lekeareal / park, kollektivtilbud, dagligvarer innen gangavstand fra alle boliger.
- Det skal sikres god tilgjengelighet fra boligbydelene til viktige tilgrensende områder. Dette gjelder blant annet rekreasjons- og naturområder langs fjorden og byliv og kulturtilbud i Drammen sentrum.

6. Realisering av Fjordbyen

Fjordbyen skal realiseres i tråd med Lier og Drammen kommuners visjon, mål og retningslinjer som beskrevet i Strategisk plattform med Masterplan. Kommunene har en sentral rolle i videre planlegging og realisering for å sikre kvalitet og nødvendig fremdrift i utbygging av Fjordbyen.

Fjordbyen konkurrerer med andre utbyggingsområder i Osloregionen om å tiltrekke investeringer i boligutbygging og annen

eiendomsutvikling. Realisering av Fjordbyen avhenger av at den blir attraktiv for eiendomsutviklere og –investorer.

Områdets størrelse og eksisterende virksomhet i området betyr at det vil ta tid før Fjordbyen er ferdig utbygd. Det er behov for å sikre helhet, kvalitet og koordinering av utbygging både på kort og lang sikt.

6.1 Katalysatorer

Det er en fordel for et stort transformasjonsområde som Fjordbyen at det på et tidlig tidspunkt kommer et utbyggingsprosjekt som kan fungere som katalysator for byutviklingen. Det kan bidra til å generere flere investeringer i området, til å fremskynde transformasjonen og til å lede utviklingen i ønsket retning. En katalysator kan bidra til å endre det mentale bildet av området fra et industriområde til et attraktivt byområde.

Helse Sørøst RHF besluttet i juni at nytt Vestre Viken sykehus skal legges på Brakerøya. I Nasjonal Transportplan 2014-2017(2023) er det avsatt midler til Rv 23 Linnes-E18 med tilhørende koblinger til lokalveinettet. Jernbaneverket utreder ny jernbanestasjon/knutepunkt på Lierstranda. Sykehus, knutepunkt og veianlegg er

viktige byggestein og innebærer store investeringer i Fjordbyen. Det er svært gunstig at disse statlige prosessene foregår samtidig. Dette gir muligheter for synergi mellom prosessene, investeringene og fremdriften. Disse prosjektene kan bli katalysatorer som utløser nye og flere investeringer i ønsket byutvikling i Fjordbyen.

Lier og Drammen kommuner arbeider aktivt med å koordinere og legge til rette for prosessene med sykehus, ny jernbanestasjon og nye veitilkoblinger. Dette arbeidet innebærer en tett dialog med blant annet Vestre Viken HF, Jernbaneverket og Statens Vegvesen. Kommunene vil videreføre samarbeidet med disse og andre sentrale aktører og fortsette koordineringen med resten av Fjordbyutviklingen fremover.

6.2 Organiseringsmodeller

Det er behov for å vurdere hvilken organiseringsmodell som best ivaretar kommunenes interesser i realisering av Fjordbyen. Organisering for å ivareta grunneier- og utbyggerinteresser (eiendomsutvikling) må sees i sammenheng med organisering av samfunnsmessige interesser (Fjordbyprosjektet). Flere modeller kan være aktuelle.

”Ensjømodellen” og ”Bjørvikamodellen” fra Oslo er eksempler på to måter å organisere realisering av større byutviklingsområder.

Ensjømodellen

Oslo kommune besluttet i 1999 at Ensjø skulle transformeres fra bilby til boligby. I den anledning tok grunneiere i området initiativ til å etablere en grunneierforening. Grunneierforeningen koordinerer grunneierinteresser i området og fungerer som et kontaktpunkt og en samarbeidspart for kommunen. Ensjø er preget av en fragmentert eierstruktur med mange og relativt små grunneiere.

I kommunen har Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) ansvar for å koordinere planlegging og gjennomføring av Ensjø-transformasjonen. Dette innebærer et ansvar for å koordinere ulike avdelinger og sektors arbeid med Ensjø, blant annet reguleringsplanlegging. EBY har også ansvar for gjennomføring av de fleste offentlige byggetiltakene i området. EBY fungerer som grunneieres og utbyggers kontaktpunkt til kommunen.

Bjørvikamodellen

Grunneiere og fremtidige grunneiere i Bjørvika har sammen stiftet Bjørvika Utvikling AS (BU). Hensikten med selskapet er å være felles interesse- og koordineringsorgan for grunneiere overfor offentlige myndigheter med mer.

Oslo kommune koordinerer sitt arbeid med Bjørvika gjennom Fjordbykontoret, som er en kommunal enhet underlagt Plan- og bygningsetaten.

Fjordbymodeller

Ulike delområder i Fjordbyen har ulike forutsetninger og kontekst. Brakerøya (vest for E18) har en fragmentert eierstruktur med mange mindre grunneiere, samt en eksisterende bygningsmasse og en allerede etablert kvartalsstruktur. Sykehustomta på Brakerøya har én utbygger (Vestre Viken HF) med ett stort utbyggingsprosjekt (sykehus). På Lierstranda er det ett stort område som eies av én grunneier (Eidos) og andre områder med en mer fragmentert eierstruktur. Disse forskjellene gir ulike behov og utfordringer når det gjelder realisering av Fjordbyen. Det kan derfor være hensiktsmessig å bruke ulike organiseringsmodeller som er tilpasset de ulike delområdenes behov.

6.3 Fordeling av kostnader og verdiøkning

Realisering av Fjordbyen vil kreve betydelige investeringer i teknisk infrastruktur. Slike investeringer dekkes i utgangspunktet av utbyggingsprosjekter. Dette gjelder også overordnet teknisk infrastruktur som dekker behov knyttet til flere delområder.

Omregulering fra industriformål til bymessige formål (bolig, kontor med mer) og offentlige investeringer i infrastruktur kan forventes å bidra til en betydelig verdiøkning på eiendommene i Fjordbyen. En

andel av denne verdiøkningen skal dekke investeringer i infrastruktur.

I den videre planlegging av Fjordbyen vil noen areal bli avsatt til ulike utbyggingsformål mens andre blir avsatt til offentlig infrastruktur og lignende. Dessuten vil ulike utbyggingsareal få ulik utnyttingsgrad. Areal med formål og utnyttingsgrad som gir høy eiendomsverdi vil sannsynligvis ikke bli jevnt fordelt mellom grunneierne.

6.4 Kommunale styringsmuligheter

Drammen og Lier kommuner har flere styringsmuligheter for realisering av Fjordbyen etter vedtak av Strategisk plattform med Masterplan:

- **Grunneier:** Begge kommunene har betydelige eierinteresser i planområdet, dels direkte som grunneier, dels gjennom (del)eierskap av ulike selskaper med grunneierinteresser. Dette gjelder bl.a. Drammen Havn, Eidos Eiendomsutvikling AS og Drammen Eiendom KF.
- **Kommunale investeringer.** Kommunale investeringer i sosial og teknisk infrastruktur er nødvendige for å realisere Fjordbyen.

6.5 Regionale og nasjonale myndigheter

Flere forhold, blant annet lokalisering av næring, må vurderes i et regionalt perspektiv der blant annet Buskerud fylkeskommune er en naturlig samarbeidspartner.

Nasjonale myndigheter har stor påvirkning på realisering av Fjordbyen gjennom prosesser knyttet til infrastruktur og sykehus.

Investeringskostnader i felles infrastruktur og andre utviklingskostnader skal ses i sammenheng med verdiøkning på eiendommene i Fjordbyen. Det bør sikres en hensiktsmessig fordeling av kostnader og verdiøkning mellom relevante parter.

Fjordbyen består av delområder for planlegging og utbygging, som er av ulik karakter og har ulike eierstrukturer. Det kan være hensiktsmessig å ha ulike modeller for fordeling av kostnader og verdiøkning som er tilpasset de ulike delområdene.

Kommunale investeringer kan brukes strategisk for å tiltrekke private eiendomsinvesteringer og nasjonale investeringer i infrastruktur med mer.

- **Samfunnsaktør:** Kommunene kan være samarbeidspartnere med andre offentlige etater og private interessenter, og slik hjelpe til med fremdrift, finansiering og realisering.
- **Planmyndighet:** Kommunene kan gjennom sin myndighet etter Plan- og bygningsloven utarbeide områdereguleringsplaner og behandle innsendte forslag til detaljreguleringsplaner og byggesaker, og på denne måten påvirke utviklingen i Fjordbyen.

Jernbanelinjen, Statens vegvesen og Vestre Viken HF er sentrale aktører i dette.

Kommunene vil videreføre samarbeidet med disse aktørene og koordinere dette med resten av Fjordbyutvikling også fremover.

6.6 Medvirkning med grunneiere og interessenter

Strategisk plattform med Masterplan setter mål og etablerer overordnede retningslinjer for utviklingen av Fjordbyen, men legger ikke fast fremdrift eller arealbruk i delområdene. Med utgangspunkt i

Strategisk plattform med Masterplan vil kommunene invitere aktører og interessenter til medvirkning i den videre planlegging og realisering av Fjordbyen.

6.7 Relokalisering av virksomhet

Dagens næringsliv i planområdet består av en overvekt av transport- og logistikkbedrifter, verkstedindustri og annen industri, samt noe handel. Store deler av dagens virksomhet er ikke i tråd med målsetting om å utvikle en urban Fjordby med arbeidsplassintensiv næring. For å realisere Fjordbyen i helhet vil det være nødvendig at bedrifter relokaliserer.

Lokalisering for arealkrevende næring må vurderes i et regionalt perspektiv, der blant annet Buskerud fylkeskommune er en naturlig samarbeidspartner. Kommunene vil, i samarbeid med regionale myndigheter, vurdere videre hvordan dette skal gjøres.

6.8 Neste fase

Strategisk plattform med Masterplan er avslutning av fase 2 (forprosjekt) i plansamarbeidet mellom Lier og Drammen kommuner. I avtalen mellom kommunene er det definert at fasen etter forprosjektet er et hovedprosjekt som skal omfatte valg av plantyper og prosess, utarbeiding og vedtak av planforslag. Det finnes fire juridisk bindende plantyper i henhold til Plan- og bygningsloven: Kommuneplanens arealdel, kommunedelplan, områdereguleringsplan og detaljreguleringsplan. I hovedprosjektet skal det avklares hvilke av disse plantypene som kan være hensiktsmessige å bruke i videre planlegging av Fjordbyen.

I kommuneplanens arealdel fastsettes overordnet, framtidig arealbruk for hele kommunen. Kommunedelplan kan utarbeides på tilsvarende nivå, men innenfor bestemte områder eller temaer, f.eks

infrastruktur. Gjeldende kommuneplanens arealdel for Lier og Drammen kommuner er lagt til grunn for Strategisk plattform med Masterplan. Strategisk plattform konkretiserer i en viss grad overordnet arealbruk i henhold til kommuneplanene. Dessuten er innholdet i Strategisk plattform med Masterplan tilrettelagt slik at det kan innarbeides i en kommuneplanrevisjon, eller en kommunedelplan for området.

Strategisk plattform med Masterplan deler Fjordbyen inn i mindre områder med krav om reguleringsplan for hvert delområde. Det skal tas stilling til om områderegulering eller detaljregulering er mest hensiktsmessig i det enkelte tilfelle. Områdereguleringsplan utarbeides av kommunen og brukes som oftest for større områder hvor det er behov for overordnede avklaringer om arealbruk og

utnyttingsgrad. Detaljreguleringsplan utarbeides vanligvis av private utbyggere og brukes som oftest for områder med én eller få grunneiere hvor hovedtrekkene i arealbruk i stor grad er avklart. Reguleringsplanene utarbeides når utbygging blir aktuelt i de ulike delområdene. Dette kan foregå over lengre tidsperiode, og det er ikke nødvendig at det reguleringsplanene blir utarbeidet i Hovedprosjektfasen.

Det er behov for en helhetlig planlegging av ny jernbanestasjon / knutepunkt på Lierstranda og kollektivtraséen gjennom området. Det er behov for å planlegge løsninger for trafikkavvikling også på kortere sikt, det vil si før nytt knutepunkt og ny kollektivtrasé er etablert. I Hovedprosjektet bør det utarbeides en plan for

kollektivtrasé og jernbanestasjon i henhold til Plan og bygningsloven. Det avklares i Hovedprosjektet om dette skal være en kommunedelplan eller en områdeplan.

Hovedprosjektet vil ta initiativ til at geoteknisk områdestabilitet for Lierstranda blir utredet.

I Hovedprosjektet vurderes og tas stilling til hvordan og i hvilken grad Lier og Drammen kommuner skal samarbeide om planlegging og realisering av Fjordbyen fremover. Det betyr blant annet å ta stilling til hvordan kommunene skal bruke sine styringsmuligheter for å håndtere utfordringer og muligheter som skissert i kapittel 6.

Lier kommune



DRAMMEN
KOMMUNE



Fjordbyen