



SAKSFREMLEGG

Saksmappe nr: 2023/1424-39
Saksbehandler: Kjersti Wilhelmsen

Til behandling i:

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Formannskapet	

Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen - Begrenset høring

Kommunedirektørens forslag til vedtak

1. Forslag til Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt i Fjordbyen, som vist på plankart datert 16.03.2026, og med bestemmelser datert 24.03.2026, legges ut til begrenset høring

Hensikt med saken

Hensikten med saken er å ta stilling til om revidert planforslag for Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen skal sendes ut på begrenset høring.

Saksframlegget er skrevet av Lier kommune i dialog med administrasjonen i Drammen kommune. Kommunedirektøren i Drammen har gjort en egen vurdering og anbefaling til slutt i saksframlegget (se punkt 6, 8 og 10).

Sammendrag

Lier og Drammen samarbeider om å transformere Lierstranda og Brakerøya til et bærekraftig byområde. Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt i Fjordbyen (KDP Fjordbyen) skal legge grunnlaget for en framtidrettet samferdselsinfrastruktur og et velfungerende kollektivknutepunkt. Planområdet utgjør et av Norges største transformasjonsprosjekter og skal følges opp av område- og detaljreguleringsplaner.

Fjordbyen skal utvikles som en nærhetsby med gode løsninger for gående, syklende og kollektivtrafikk, inkludert etablering av en hovedgate med egen

kollektivtrasé. Dette er i tråd med nasjonale og regionale føringer om byutvikling rundt kollektivknutepunkter. Samtidig er hovedvegnettet i regionen allerede sterkt belastet. Infrastrukturen utenfor Fjordbyen vil på sikt mangle kapasitet til å håndtere den forventede veksten i sykkel- og kollektivtrafikk, særlig mot Drammen. Dette vil føre til behov for betydelige investeringer.

Konsekvensutredningen viser at videreutvikling av Brakerøya stasjon er det mest egnede alternativet for framtidig kollektivknutepunkt i planområdet. Planen legger til rette for en separat kollektivtrasé og et kapasitetssterkt sykkelvegnett, herunder hurtigsykkelveg og gode forbindelser mot både Lier og Drammen. Det foreslås rekkefølgekrav og trafikkstrømsanalyser for å sikre god avvikling av kollektivtrafikk, sykkel og gange gjennom hele utbyggingsperioden. Parkeringsstrategien skal bidra til at bilen ikke blir førstevalg, blant annet gjennom begrensning av antall parkeringsplasser.

Planarbeidet følger planprogrammet vedtatt i 2019, inkludert konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven. Våren 2023 var planforslaget til høring og offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningslovens § 11-14. Innsigelser fra Statens vegvesen og Viken fylkeskommune resulterte i et omfattende arbeid for å komme til enighet, og planforslaget er nå justert som følge av dette.

Endringene anses i all hovedsak å være av tydeliggjørende og oppklarende karakter, og det er ingen større endringer i selve løsningsforslaget. Det anbefales derfor å sende justert planforslag på en begrenset høring. Med «begrenset høring» menes at det kun er et begrenset antall høringsinstanser som inviteres til å avgi uttalelse. Dette blir praktisert i en del tilfeller hvor endringer har begrenset betydning for andre instanser.

Sivilombudet har tidligere uttalt at dersom endringene som gjøres i planmaterialet i etterkant av en høring kun berører en begrenset krets, slik at andre enn disse allerede har fått reell mulighet til å uttale seg om arealbruken og dens virkninger, krever ikke plan- og bygningslovens system og formål at alle interesser gis ny mulighet til å medvirke. I slike tilfeller er det tilstrekkelig å gi den berørte kretsen anledning til å uttale seg om endringenes virkninger overfor dem.

Formannskapet bes derfor nå ta stilling til om kommunedelplanen kan sendes på en begrenset høring hvor høringspartene er regionale myndigheter, grunneiere og i tillegg øvrige som har kommet med merknader til planen.

Saksutredning

1. Bakgrunnen for at saken fremmes for behandling

Drammen og Lier kommuner inngikk i 2010 en avtale om plansamarbeid for å utvikle Lierstranda og Brakerøya fra industri- og næringsområde til et urbant og bærekraftig byområde. Som del av plansamarbeidet ble det besluttet å utarbeide en kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt i Fjordbyen (KDP Fjordbyen). Formålet var å sikre en helhetlig og koordinert planlegging av Fjordbyen, med særlig vekt på transportløsninger, stasjonsstruktur og forbindelser til omkringliggende områder.

Forslaget til KDP Fjordbyen er utarbeidet av Lier kommune i tett samarbeid med Drammen. Planprogrammet for kommunedelplanen ble fastsatt av Lier og Drammen i februar 2019, og har siden ligget til grunn for gjennomførte konsekvensutredninger.

I etterkant av at planprogrammet og konsekvensutredningene for KDP Fjordbyen ble utarbeidet er det flere forhold av betydning for planarbeidet som har blitt avklart. Dette gjør at noen av forutsetningene som ligger til grunn for utvikling av Fjordbyen har endret seg. Blant annet er det i konsekvensutredningene vurdert fire ulike alternativer for fremtidig kollektivknutepunkt. Etter etableringen av nytt sykehus i Drammen har Jernbanedirektoratet vurdert Brakerøya stasjon som svært godt plassert i tilknytning til sykehuset og Drammen helsepark, og det er lite sannsynlig at stasjonen vil erstattes av en ny stasjon lenger unna. Dette gjenspeiles i planforslaget.

Planen skal sette viktige rammer for den videre utviklingen av Fjordbyen. Utbyggingen vil påvirke trafikkbelastningen både i Drammen og i resten av Lier, og det er derfor nødvendig å se utviklingen i en større regional sammenheng. Regionens største trafikkutfordring er et hovedvegnett med begrenset kapasitet, og med behov for bedre tilrettelegging for sykling og kollektivtrafikk.

Kommunedelplanen skal samtidig legge til rette for en transportløsning som støtter målet om nullvekst i biltrafikken. Utbyggingen av Fjordbyen ventes å gi økt sykkel- og kollektivtrafikk, mens hovedvegnettet i regionen har begrenset kapasitet. På sikt er det derfor behov for betydelige investeringer i infrastruktur, både innenfor og utenfor planområdet, som kommunene ikke kan bære alene. Realisering av kommunedelplanen er derfor på sikt avhengig av statlig finansiering for å kunne realisere alle foreslåtte regionale infrastrukturtiltak. Dette kan f.eks. gjøres gjennom en byvekstavtale.

Forslag til kommunedelplan ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn i mars 2023. Det kom inn 20 merknader til planen, og Statens vegvesen og Viken fylkeskommune ga innsigelser til planen. I etterkant av høringen har det vært gjennomført flere dialogmøter med Statens vegvesen og fylkeskommunen for å

løse innsigelsene. Plankart og bestemmelser har blitt revidert i lys av dette samt øvrige, innkomne merknader. Videre har det blitt utarbeidet nytt illustrasjonsmateriale for å illustrere planforslaget, og planbeskrivelsen er oppdatert med nye figurer.

Planarbeidet har tatt lang tid. Samtidig er det viktig at utbyggingen av Fjordbyen kommer i gang, ikke minst på grunn av etableringen av nytt sykehus og helsepark med 4–5 000 arbeidsplasser. For å redusere biltrafikken på hovedvegnettet er det viktig å legge til rette for at ansatte kan bosette seg i nærheten. Utbyggingen er også i tråd med nasjonale føringer om konsentrert utbygging tett på kollektivknutepunkt, og vil være et godt bidrag til regjeringens mål om å komme i gang med bygging av 130.000 boliger innen 2030.

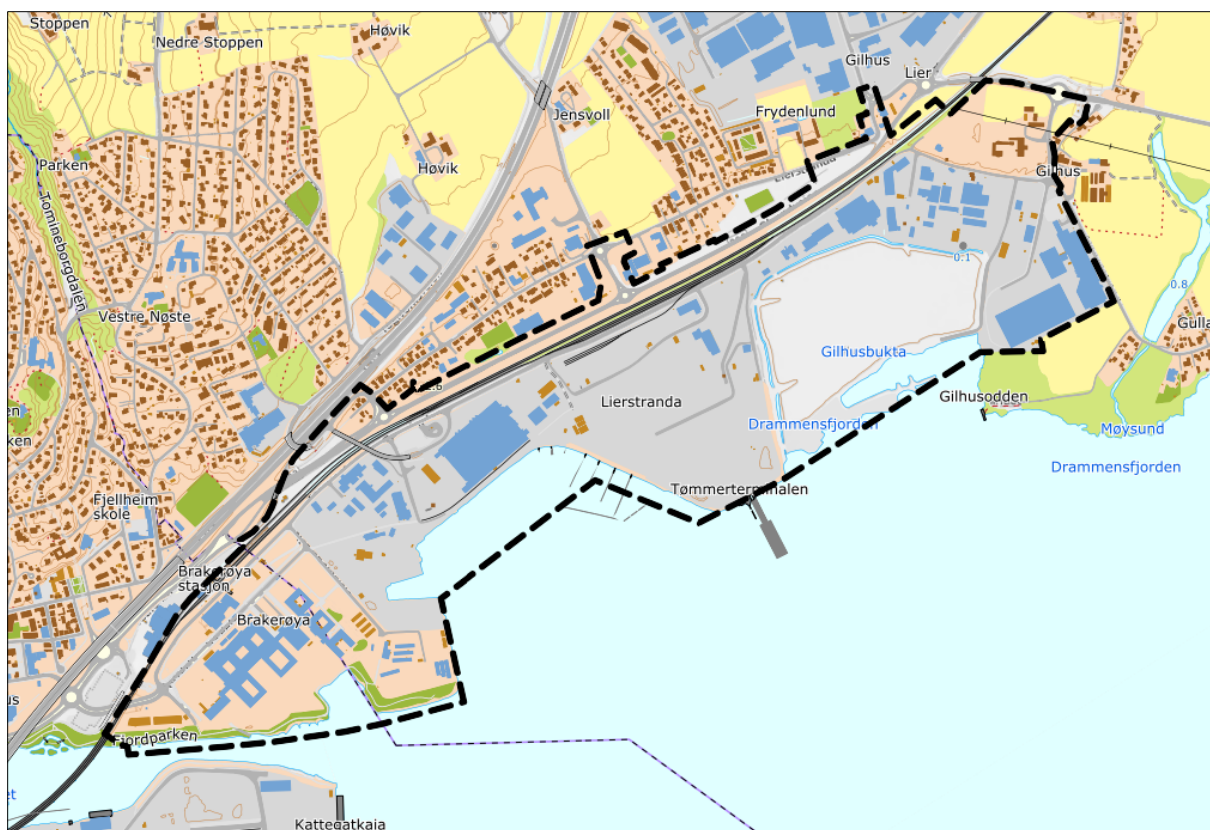
2. Beskrivelse av planforslaget

Planarbeidet bygger på føringene som ble gitt av Lier og Drammen kommuner gjennom Strategisk plattform med masterplan for planlegging og realisering av Fjordbyen vedtatt i 2015. Visjonen er *Fjordbyen – der fjord, folk og fremtid møtes*. De langsiktige målene er:

- Fjordbyen skal være et attraktivt sted
- Fjordbyen skal være urban
- Fjordbyen skal være bærekraftig
- Fjordbyen skal knytte sammen land og sjø

Planområdet for masterplanen omfattet området fra Gilhus og helt fram til Holmenbrua, og la til rette for i størrelsesorden 20.000 innbyggere og 20.000 arbeidsplasser, inklusiv sykehuset og helseparken.

Gjennom videre arbeid med planene er planområdet redusert, og det forutsettes at Fjordbyen utvikles for 16.000 innbyggere og 16.000 arbeidsplasser, inklusiv sykehuset og helseparken. Planområdet ligger nå hovedsakelig i Lier, med en sørvestlig del i Drammen. Området omfatter nærings- og industriområder, samferdselsinfrastruktur, jordbruksarealer og boligområder.



Oversikt over planområdet.

Hovedhensikten med planarbeidet er å angi løsninger for den overordnede samferdselsstrukturen i Fjordbyen, inkludert tilknytning til overordnet veinett og infrastruktur utenfor planområdet. Dette innebærer å avklare nødvendig arealbehov og gi rammer for fremtidig samferdselsinfrastruktur.

Konsekvensutredningen viser marginale forskjeller ved ulike alternativ for framtidig kollektivknutepunkt. På bakgrunn av vedtatte reguleringsplaner for nytt sykehus og helsepark på Brakerøya, framstår en videreutvikling av Brakerøya stasjon som samlet sett det beste alternativet. Det er derfor anbefalt og lagt til grunn for dette planforslaget. Brakerøya stasjon vil bli et viktig kollektivknutepunkt i Fjordbyen, og fremtidig infrastruktur for gående, syklende og kollektiv skal ha god tilknytning til stasjonen.

God tilrettelegging for grønn mobilitet er viktig for å sikre at trafikken i Fjordbyen holdes på et bærekraftig nivå. Ved utvikling av Fjordbyen skal det tilrettelegges for at et flertall av reiser skjer ved bruk av gange, sykkel eller kollektivtransport. For å oppnå dette skal det etableres sammenhengende kollektivtrase gjennom Fjordbyen. Kollektivtraseen vil bli en direkte forlengelse av kollektivgata i Jakob Borchs gate ved sykehuset.

Fordi enkelte eksisterende virksomheter i Fjordbyen forventes å bestå lenge, kan endelig trase for kollektivgata ikke etableres i den første utbyggingsfasen/ved

byggestart. Det stilles derfor krav om at det etableres en midlertidig kollektivtrasé fra første bolig etableres. For å gi beboere øst i Fjordbyen et godt tilbud fra dag en uten å belaste det eksterne hovedvegnettet ses det på muligheter for å få på plass en førerløs buss i pendel mellom Brakerøya stasjon og Gilhus som et pilotprosjekt eller tilsvarende.

Langs samlevei gjennom området (Transformorgata og Terminalen) skal det etableres hovedsykkeltrasé tilrettelagt for høy hastighet. Den knytter seg til det overordnede sykkelvegnettet ved Gilhus i øst og ved Jacob Borchs plass i vest. Langs kollektivtraseen foreslås toveiskjørt sykkelvei med fortau. I tillegg er det muligheter for å sykle, på de gåendes premisser, i Fjordparken som går langs hele fjorden. I tillegg til gang- og sykkelforbindelser gjennom området er det rekkefølgekrav som sikrer at det etableres gode tverrforbindelser med gang- og sykkelbruer som knytter området til eksisterende gang- og sykkelvegnett, og med god tilknytning til viktige målpunkt i Lier, Bragernes og Strømsø i Drammen.

Sykkelvegnettet gjennom Fjordbyen får meget god kapasitet og skal gi et godt tilbud fra første bolig etableres. Tilbudet må samtidig tilpasses til den fasemessige utviklingen. For å sikre gode forhold for buss og sykkeltrafikk også utenfor planområdet, er det krav om at det skal gjøres trafikkstrømsanalyser tilknyttet hver detaljreguleringsplan og at det på dette grunnlaget settes konkrete rekkefølgekrav i den enkelte detaljregulering.

Langs strandsonen skal Fjordparken videreføres fra Drammen og gjennom hele planområdet, med et sammenhengende, offentlig grøntområde med gjennomsnittlig bredde på 30 m. Det skal også etableres grøntområder i øvrige deler av planområdet. Det er satt av areal til to anløpssteder for fergekai med tilhørende anlegg, slik at Fjordbyen kan tilrettelegges for fergetrafikk.

Planen anbefaler prinsippet om at Fjordbyen utvikles som en nærhetsby, der viktige funksjoner i befolkningens dagligliv etableres ved bussholdeplassene. Dette for at det skal være lett å bo, leve og arbeide i Fjordbyen uten stort transportbehov og unødvendig bruk av bil. Det skal være enklest å reise kollektivt, gå eller sykle både internt i Fjordbyen og til og fra viktige destinasjoner utenfor området. Det gjelder både til viktige målpunkter i resten av Lier og til Drammen sentrum.

Kommunedelplanen skal følges opp av områderegulering og detaljreguleringer, og definerer viktige føringer og prinsipper for mobilitet som må ivaretas i videre reguleringsfaser. Gående, syklende og kollektivtransport skal prioriteres ved planlegging av transportsystemet for å tilrettelegge for at et flertall av reiser skjer uten privatbil. Samferdselsinfrastrukturen skal støtte opp om prinsippet om nærhetsbyen hvor viktige målpunkter skal kunne nås innenfor 5 minutters gangavstand.

Et sentralt grep for å oppnå ønsket trafikkavvikling er å stenge hovedveien (Terminalen) for gjennomkjøring. Dette sikres ved oppføring av en bom øst for Strandbrua. Det foreslås også en parkeringsstrategi som skal forhindre at bilen blir førstevalg som transportmiddel. For å kunne kontrollere bilandelen settes det makskrav til parkering som skal reduseres og strammes inn over tid. Det blir kun mulig å leie parkeringsplass, ikke eie. For de fleste vil mobilitetsanlegg, med parkering, deleløsninger, mikromobilitetstilbud og andre logistikkfunksjoner, være lokalisert lenger fra boligen enn nærmeste bussholdeplass.

Fjordbyen er prioritert i regionale planer, og er i samsvar med nasjonale føringer om byutvikling tett på kollektivknutepunkt. En slik lokalisering gir de beste muligheter for at innbyggere og ansatte kan gå, sykle eller bruke kollektive transportformer framfor bil. Hovedutfordringen er at hovedvegnettet er sterkt belastet og derfor tåler lite mertrafikk, samtidig som det i for liten grad er infrastruktur utenfor Fjordbyen til å håndtere den økte sykkel- og kollektivtrafikken som Fjordbyen legger til rette for og forutsetter.

Dette gjelder særlig for forventet økt sykkel- og kollektivtrafikk retning Drammen. Det er flere relevante planer, men ikke finansiering til å realisere de store løftene på sykkel- og kollektivsystemet som Fjordbyen bør ha for å kunne nå sine transportmål. For at Fjordbyen skal kunne realiseres fullt ut, kreves derfor større investeringer enn kommunene alene kan finansiere. Arbeidet med å få på plass en byvekstavtale blir derfor viktig.

Tilrettelegging for etablering av Fjordbyen er viktig for å styrke regionens attraktivitet og en viktig del av strategien for å nå nullvekstmålet. Alternative utbygginger andre steder i Lier vil mest sannsynlig bidra til vesentlig mer biltrafikk enn Fjordbyen. Med sin nærhet til det nye sykehuset og helseparken og kan Fjordbyen tilby bolig til mange som skal jobbe i dette området. Innbyggere som må pendle ut av Fjordbyen vil få de beste forutsetninger for å gjøre dette ved hjelp av kollektivtransport, sykkel, gange eller annen mikromobilitet. For å redusere det samlede transportbehovet er det derfor ønskelig at utbyggingen i Fjordbyen kommer i gang.

3. Innkomne merknader

3.1 Liste over merknader

Planforslaget ble etter 1.gangsbehandling i Lier og Drammen kommuner lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 30.03.23 til 02.06.23. Det kom inn 20 merknader til planen, og det ble fremmet innsigelser fra Statens vegvesen og Viken fylkeskommune. Det ble også mottatt Statlig samordnet høringsuttalelse fra Statsforvalteren i Oslo og Viken.

Det har kommet inn uttalelser fra følgende:

Offentlige instanser:

- 1) Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, DSB (29.03.23)
- 2) Vestfold og Telemark fylkeskommune (11.04.23)
- 3) Trygg Trafikk Viken (15.05.23)
- 4) Mattilsynet (22.05.23)
- 5) Vestre viken HF (24.05.23)
- 6) Norges vassdrags- og energidirektorat, NVE (01.06.23)
- 7) Renovasjonsselskapet for Drammensregionen (22.05.23)
- 8) Fiskeridirektoratet (30.05.23)
- 9) Statens vegvesen (09.05.23)
- 10) Statsforvalteren i Oslo og Viken (29.03.23)
- 11) Statsforvalteren i Oslo og Viken (01.06.23)
- 12) Bane NOR (02.06.23)
- 13) Kystverket (02.06.23)
- 14) Viken fylkeskommune (06.06.23)

Næringsorganisasjoner og bedrifter:

- 15) Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter, LUKS (21.05.23)
- 16) Vannveien AS (26.05.23)
- 17) Næringsforeningen i Drammensregionen (01.06.23)
- 18) Eidos Eiendomsutvikling AS (01.06.23)

Interesserorganisasjoner, lag og foreninger:

- 19) Fortidsminneforeningen Drammen og omegn lokallag (02.06.23)

Grunneiere og naboer:

- 20) Private grunneiere i Øst (02.06.23)

3.2 Sammendrag av merknader

Flere merknader uttrykker en positiv holdning til Fjordbyplanene, og flere setter søkelys på at det er viktig å legge til rette for gode transportvaner fra første stund.

Et gjentakende tema i merknadene er at planmaterialet er stort om omfattende, og at det ble spesielt krevende å sette seg inn i siden forslag til områderegulering for Fjordbyen ble sendt ut til høring og offentlig ettersyn samtidig. Dette er det tatt hensyn til i det videre arbeidet, og et politisk vedtak av kommunedelplanen prioriteres nå først, da kommunedelplanen legger viktige føringer for områdereguleringen.

Det har kommet flere merknader om at plankartet inneholder mye informasjon, og derfor kan være vanskelig å lese. Det har derfor i etterkant blitt utarbeidet nytt illustrasjonsmateriale for å illustrere planforslaget, og planbeskrivelsen er oppdatert med nye figurer. I tillegg er det utarbeidet tegninger som viser foreslått infrastruktur og veigeometri som vedlegges planen.

Merknadene er oppsummert og kommentert i vedlegg 5_Oppsummering og utsvar av merknader.

3.3 Innsigelser

Det har kommet inn syv innsigelser til planforslaget:

- Viken fylkeskommune, ett innsigelsespunkt
- Statens vegvesen, seks innsigelsespunkter

Viken fylkeskommune fremmet følgende innsigelse til planen:

1. Innsigelse til manglende ivaretagelse av sammenhengende permanent sykkelvei helt fram til Jakob Borch plass i Drammen kommune.

I statlig samordnet høringsuttalelse fra Statsforvalteren oppsummeres Statens vegvesens innsigelser til planen slik:

1. Nødvendige tiltak i berørt transportsystem er ikke identifisert i tilstrekkelig grad og sikret gjennomført med rekkefølgekrav. Statens vegvesen har innsigelse begrunnet i manglende konsekvensutredning og sikring av gjennomføring av avbøtende og nødvendige tiltak i berørt vegnett.
2. Nødvendige samferdselsinfrastrukturtiltak for å nå målet om 0-vekst er ikke båndlagt med arealer i kommuneplankartet og permanent anleggelse er ikke sikret gjennomført i planforslaget.
3. Planforslaget omdisponerer deler av eksisterende vegareal til andre arealformål. Statens krever at arealene tilbakeføres til vegareal.
4. Enkelte nye forslag og endringer av arealformål har konsekvenser for riksvegene. Forslag om ny arealbruk er mangelfullt konsekvensutredet.
5. Riksvegene er ikke ivaretatt i tilstrekkelig grad i planforslaget.
6. Manglende konsekvensutredning og sikring av avbøtende tiltak for framføring av eksisterende E134.

I etterkant av høringen har det vært gjennomført flere dialogmøter med Statens vegvesen og fylkeskommunen for å løse innsigelsene. Viken fylke ble avviklet 1. januar 2024 og Buskerud fylke gjenoppstod. Det var derfor Buskerud fylkeskommune som 28.01.2025 trakk innsigelsen fremmet av Viken fylkeskommune.

Statens vegvesen har varslet at de vil komme med en formell tilbakemelding når planen legges til begrenset høring, men har i møte med kommunene uttrykt at de nå anser forholdene de hadde innsigelser til som løst.

Innsigelsene er oppsummert og kommentert i vedlegg 6 Oppsummering og utsvar innsigelse Statens Vegvesen og vedlegg 7 Oppsummering og utsvar innsigelse Viken fylkeskommune.

3.4 Endringer etter offentlig ettersyn

Plankart og bestemmelser har blitt revidert i lys av innkomne merknader. Under følger en oversikt over endringer som er gjort i bestemmelser og plankart siden kommunedelplanen ble sendt ut på høring.

3.4.1 Endringer i bestemmelser

- **Planvirkning:** Det er lagt inn nye bestemmelser som presiserer forholdet mellom kommunedelplanen og kommuneplanens arealdel (§ 2-1) og forholdet mellom kommunedelplanen og eldre reguleringsplaner, inkludert sykehusplanen (§ 2-2). Tidligere bestemmelse (§ 6-3 i høringsutgaven) og hensynssone H910 for planer som fortsatt skal gjelde er fjernet.
- **Plankrav:** Bestemmelse om plankrav (§ 2-2 i høringsutgave, § 4-1 i reviderte bestemmelser) er revidert med spesifisering av forhold som skal fastlegges i område- og detaljreguleringsplaner. Krav om at områdeplan skal utarbeides før detaljreguleringsplaner er lagt inn.
- **Generelle bestemmelser – Mobilitet, gang- og sykkelforbindelser, grønnstruktur og landskap:** Overordnende mål for reisemiddelfordeling (2-3.1 i høringsutgaven) er fjernet fra bestemmelsene. Deler av bestemmelsene (2-3.2, 2-3.3, 2-5.3 i høringsutgaven) er gjort om til retningslinjer, da disse i større grad må ses på som føringer for videre planer, og omhandler avstander til bebyggelse m.m. som ikke er en del av samferdselsinfrastrukturen.
- **Gang- og sykkelforbindelser:** Bestemmelse 2-4.1 i høringsutgaven er fjernet. Gang- og sykkelforbindelser er omtalt i bestemmelse §4-3 og i bestemmelser for båndleggingssoner i § 6.1.
- **Trafikkstyring:** Bestemmelse om trafikktautak er tatt ut av bestemmelsene, men er beholdt som en retningslinje i dokumentasjonskrav om trafikkteillinger (5-1.2).
- **Biladkomst:** Bestemmelsen om adkomst og stenging for gjennomkjøring (§ 2-7 i høringsutgaven, § 4-2.3 i reviderte

bestemmelser) er justert. Det er presisert i bestemmelsen at samleveien (Terminalen) skal være stengt med bom øst for Strandbroa. Forklarende tekst er tatt ut. Retningslinje om trafikk på Strandbrua er tatt inn.

- **Parkeringskrav:** Bestemmelse om parkering (§2-6 i høringsutgaven, §4-5 i reviderte bestemmelser) er revidert. Tabell med makskrav for parkering er tatt inn. Makskravet skal reduseres gjennom videre reguleringsprosess. Det er også lagt inn setning om sykkelparkering.
- **Utforming av sykkelveinettet:** Bestemmelse 2-8.2, 2-8.3 og 2-8.4 i høringsutgaven er fjernet. Bestemmelse definerte bredder på gang- og sykkelveinettet. Areal til gang- og sykkelforbindelser er sikret gjennom båndleggingssone H710_1 og H710_2. Til revidert plan er det utarbeidet tegninger Side 1 av 5 Notat Oppdragsgiver: Lier kommune Oppdragsnr.: 52202885 som viser veigeometri for planlagte løsninger. Videre er bestemmelse 2-8.5 som definerte standard på gang- og sykkelforbindelser til Drammen tatt ut.
- **Framtidig utvidelse av jernbanen:** Bestemmelse §2-9 i høringsutgaven er fjernet og i stedet ivaretatt gjennom hensynssone H410_1 krav vedrørende infrastruktur.
- **Fergekai:** Bestemmelse §2-10 i høringsutgaven er fjernet da hensynet er ivaretatt gjennom båndleggingssone H710_4 som sikrer areal til to fergeanløp.
- **Utrednings- og dokumentasjonskrav:**
 - Dokumentasjon av biltrafikk: Det er lagt inn revidert dokumentasjonskrav (5-1.2) som stiller krav om dokumentasjon av biltrafikk inn og ut av Fjordbyen. Dokumentasjonskravet erstatter tidligere dokumentasjonskrav 4-1.2 i høringsutgaven. Tidligere rekkefølgekrav om at dokumentasjon på biltrafikk skal være godkjent av SVV (3-4.2 i høringsutgaven) er fjernet.
 - Bestemmelse om at tiltaksliste i 2-8.5 og rekkefølgekrav i 3-2.3 skal godkjennes av Drammen kommune i dokumentasjonskrav 5-1.3 (4-1.3 i høringsutgaven) er fjernet.
 - Det er lagt inn ny bestemmelse (5-1.5) med krav om vurdering av tiltakenes påvirkning på flomforhold, overvannshåndtering og vassdragsmiljø.
- **Rekkefølgekrav:** Rekkefølgebestemmelsene er flyttet fra kap. 3 til kap. 9. Det er laget nye/justerte rekkefølgekrav for kollektivtrasé, gang- og sykkelforbindelser og gang- og sykkelbroer. Det er skilt tydeligere mellom midlertidige og permanente tiltak. Rekkefølgekravene sikrer midlertidig kollektivtrasé før bebyggelse tas i bruk. Tidligere rekkefølgekrav (3-1.4 i høringsutgaven) om minimumstilbud med buss

for områder som ligger mer enn 1000 m fra Brakerøya stasjon er fjernet.

Videre sikres gang- og sykkelforbindelser gjennom Fjordbyen. Det er skilt på løsninger i trinn 1 og trinn 2 (9-2.1 og 9-2.2). Gang- og sykkelforbindelse gjennom Fjordbyen, langs Transformatorgata med forbindelse frem til Jacob Borchs plass skal være etablert før bebyggelse kan tas i bruk. Dersom utvidelse av jernbanen medfører at det ikke lenger er plass til sykkelforbindelse langs Transformatorgata, skal det etableres gang- og sykkelbro ved Brakerøya stasjon (jf. 9-3.1) og sykkelvei med fortau på nordsiden av jernbanen og frem til etablert gang- og sykkelvei ved Jacob Borchs plass (9-2.2). Permanent hovedsykkeltrasé gjennom Fjordbyen skal etableres i takt med tilgrensende utbyggingsfelt og være etablert senest ved oppstart av utbygging i siste utbyggingsfelt langs hovedsykkeltraseen.

Revidert rekkefølgekrav for gang- og sykkelbro ved Jensvoll (3-3.3 i høringsutgaven, 9-3.3 i reviderte bestemmelser) sikrer etablering av denne før utbygging i område LS8 eller LS6, avhengig av hvilket område som byttes ut først.

Rekkefølgekrav 3-2.3 i høringsutgaven om midlertidige og permanente løsninger for gange og sykkel i Drammen er fjernet.

- **Båndleggingssoner for regulering:** Bestemmelsesområder (kap. 5 i høringsutgaven) og hensynssone båndlegging (§ 6-1 fra høringsutgaven) som båndla arealer til hovedgate, kollektivtrasé, gang- og sykkelkryssinger og grønnstruktur er fjernet. Disse er erstattet av separate båndleggingssoner for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur og for grønnstruktur med tilhørende bestemmelser som beskriver anleggene. Bestemmelse 6-1 (i reviderte bestemmelser) angir innledningsvis formålet med båndleggingssonene. Innenfor båndleggingssone H710_1 sikres areal til samlevei, kollektivtrasé og hovedsykkeltrasé. Innenfor sonen tillates også etablering av midlertidige kollektivtrasé og gang- og sykkelforbindelser. Videre sikrer båndleggingssonene areal til gang- og sykkelbroer over jernbanen (H710_2), kollektivknutepunkt (H710_3), fergekai (H710_4) og grønnstruktur (H710_5). Løsningene skal detaljeres ytterligere i områdeplan for Fjordbyen.
- **Togstopp Amtmannsvingen:** Bestemmelsesområde for eventuell fremtidig etablering av et nytt togstopp i Amtmannsvingen er fjernet (§5-3 høringsutgaven). Evt. etablering av togstopp ved Amtmannsvingen vurderes å være langt frem i tid. Punkt om Amtmannsvingen er derfor også fjernet fra formålsbestemmelsen.

- **Hensynssone krav vedrørende infrastruktur:** Setning om at byggegrense mot jernbanen skal fastsettes i områdeplan er tatt ut (§ 6-2 i høringsutgave og § 6-2 reviderte bestemmelser). I bestemmelsen (§6-2) er det lagt inn presisering om at Strandveiens og Strandbruas funksjon skal opprettholdes ved en eventuell utvidelse av jernbanen. Videre er hensynssonen supplert med ordlyd fra tidligere bestemmelse §2-9.
- **Båndlegging kulturminner:** Kulturminner som ikke lenger er del av planområdet er tatt ut av.
- **Mindre justeringer og endringer:**
 - Flytting av rekkefølge på bestemmelser
 - Konsekvent bruk av begrepene «samlevei» og «kollektivtrasé» og «hovedsykkeltrasé»
 - Tegnssetting, korrektur, språklige presiseringer og forenklinger

3.4.2 Endringer i plankart

- Planavgrensningen er betydelig redusert og arealer i nord, vest og øst hvor det ikke planlegges tiltak er tatt ut.
- Nye separate båndleggingssoner for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (H710_1-4) og for grønnstruktur (H710_5) er lagt inn. Tidligere bestemmelsesområder er fjernet.
- Tidligere bestemmelsesområde for fergekai er utvidet og erstattet av båndleggingssone H710_4.
- Samferdselslinjer for samlevei, kollektivtrasé og hovedsykkeltrasé er tydeliggjort i plankartet. Samferdselslinjer for gang- og sykkelbroer er lagt inn. Det er også lagt inn linje for fremtidig samlevei etter geometri for evt. ny Strandbru fra veigeometri-tegninger utarbeidet til planen.
- Hensynssoner H410 og båndleggingssone H710_3 er justert mot avgrensning til sykehusplanen slik at sonene ikke berører noe areal innenfor reguleringsplanen. Sonene er også justert mot E18 i tråd med endret plangrense.
- Kryssymbol (firkant) er lagt til ved:
 - Rundkjøring ved Gilhus (nåværende) o Rundkjøring ved Amtmannssvingen (nåværende)
 - Rundkjøring Jensvollveien X Strandveien (nåværende)
 - Rundkjøring Jensvollveien X Lierstranda (nåværende)
 - Rundkjøring Strandveien X Brusgaards vei (nåværende)

- Strandbrua x Brusgaards vei (nåværende)
- Strandbrua x Terminalen (fremtidig)
- Nøstebekkveien x Terminalen (fremtidig)
- Terminalen x Kollektivgata (fremtidig)
- Presisering av «kollektivtrasé inkludert sykkelvei» i tegnforklaringen
- Endret linjetype «sykkelvei» til «gang- og sykkelvei» på gang- og sykkelbroene over jernbane/vei
- Endret arealstatus for gang- og sykkelvei ved Brakerøya stasjon fra eksisterende til fremtidig
- Felt T2 og T3 for offentlig privat og tjenesteyting lå inne i høringsutgaven av plankartet. I revidert plankart er felt T2 og T3 tilbakeført til LNF og Næringsformål slik at kartet samsvarer med arealformål i kommuneplanens arealdel. Det samme gjelder et område i vest ved sykehuset som ikke samsvarte med KPA.
- Stormflo: Det er lagt inn ny hensynssone der sjøvannstand og fare for stormflo med klimaframskriving for år 2100 er lagt til grunn, jf. merknad fra NVE. Flomsone for Lierelva er tatt ut, da denne nå er utenfor planområdet.
- Grunnkart er oppdatert
- Opprettinger: Det var flere feil i kartet som ble lagt ut på høring og det er foretatt flere opprettinger og justeringer.

3.4.3 Nye tegninger og illustrasjoner

Til revidert planforslag er det utarbeidet tegninger som viser veigeometri for planlagt samferdselsinfrastruktur. Siden høring er det også laget flere illustrasjoner av planforslaget som viser samferdselsinfrastrukturen og gatenettet i planområdet. Hensikten har vært å tydeliggjøre planlagte tiltak.

For å gjøre lesbarheten av plankartet enklere er det laget vedlegg til plankartet som viser de ulike elementene i kartet hver for seg;

- Båndleggingssoner og hensynssoner for samferdselsinfrastruktur, jernbane
- Båndlegging kulturminner og grønnstruktur
- Samferdselslinjer
- Faresoner

3.4.4 Planbeskrivelse

Planbeskrivelsen er revidert og oppdatert i henhold til reviderte bestemmelser og plankart. Det er gjort flere endringer i strukturen for å øke lesbarheten i dokumentet. Det har gått flere år siden planen først ble sendt på høring, og det er flere av utredningene og premissene som nå er utdaterte.

Konsekvensutredninger gjennomført i henhold til planprogrammet handlet i stor grad om å utrede konsekvensene av mulige plassering av ny togstasjon og kollektivknutepunkt. Med utgangspunkt i at dagens stasjonsstruktur videreføres har ikke utredningene samme relevans i dag. Selve planforslaget er derfor flyttet frem i beskrivelsen foran oppsummering av utredningene. Innledningsvis er det lagt inn en leserveiledning som gjennomgår historikken i planarbeidet, struktur på planbeskrivelsen, stedsnavn m.m.

3.4.5 Nye trafikkutredninger

I ettertid av høringer har Norconsult utarbeidet to nye trafikkutredninger:

- Supplerende trafikkutredning – Tilleggsanalyse med RTM og Aimsun (2023)
- SIDRA-beregninger Gilhuskrysset – Supplerende trafikkberegninger (2024)

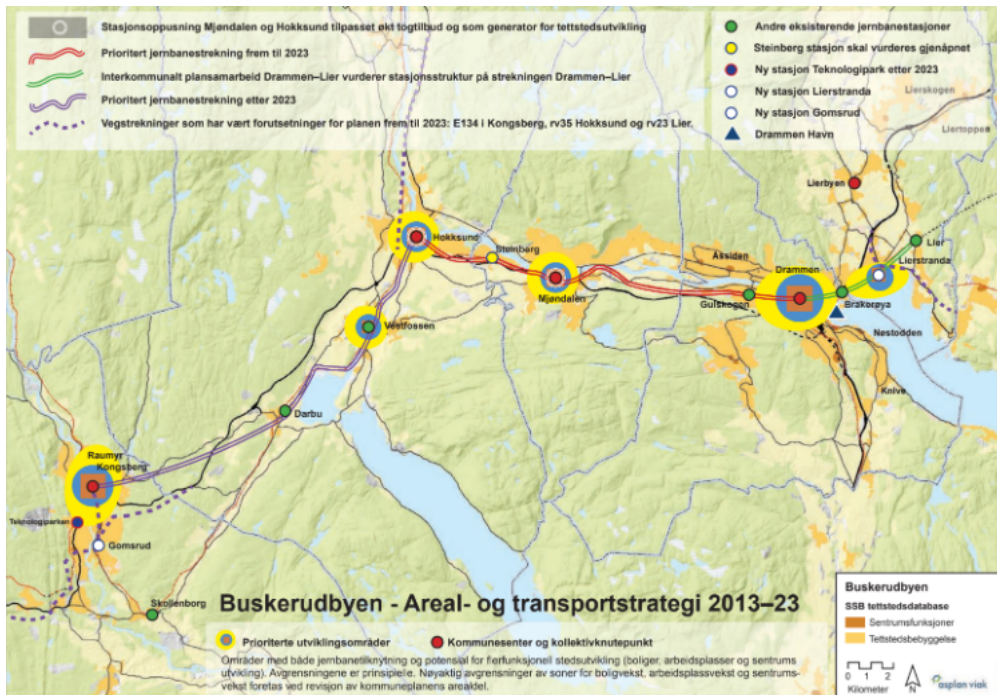
Det er også utarbeidet et juridisk notat med vurdering av trafikket som tidligere lå inne i bestemmelsene.

4. Forholdet til overordnede planer/strategier

Kommunedelplanen forholder seg til mange overordnede planer og strategier, både nasjonale, regionale og kommunale.

Areal- og transportplan, Buskerudbyen 2013-23:

I planen er Lierstranda et av seks prioriterte regionale utviklingsområder. I planen påpekes det at utvikling av Lierstranda vil være en forutsetning for at Buskerudbyens mål om vekst som ikke gir økning i biltrafikken, skal kunne realiseres i Lier. Å avklare løsninger for samferdselsinfrastrukturen i området og lokalisering av kollektivknutepunkt er et viktig premiss for å tilrettelegge for en slik utvikling.



Buskerudbyen areal – og transportstrategi 2013-2023.

Handlingsprogram for Buskerudbyen 2026-2029:

Handlingsprogrammet prioriterer satsinger som bygger opp under det faglige grunnlaget for forhandlinger om byvekstavgift. Prioriterte tiltak er oppsummert under:

- Videreføre styrket busstilbud i alle kommunene. 7-10 minutters avganger på de mest brukte rutene i rush
- Billigere bussbilletter. Bybilletten er blant landets rimeligste
- Stor kollektivsatsing til det nye sykehuset på Brakerøya
- Tiltak som bygger opp om jernbanen som rygggrad i kollektivsystemet
- Tiltak for gående og syklende
- Barnas sykkel-service – gratis fiksing av barnesykler på skolene

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

Planen har som mål et sterkt og bærekraftig Buskerud hvor det legges til rette for at innbyggere, næringsliv og tilreisende opplever levende byer og tettsteder. Utbyggingsmønster og transportsystem skal fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Et av planens delmål er at veksten i persontransport i byområdene skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Jernbanen skal være grunnpilaren i transportsystemet for de regionale reisene.

Ved å tilrettelegge for knutepunktutvikling og klima- og miljøvennlige transportformer følger kommunedelplanen opp føringer i areal- og transportplanen. Gange, sykkel og kollektivtransport prioriteres i transporthierarkiet i tråd med mål for persontransporten. Utvikling av jernbanestasjon og kollektivknutepunkt vil bidra til å styrke jernbanens rolle.

Regional plan for lokalisering av tømmerhavn i Drammens-/Oslofjorden:

Tømmerterminalen har i mange år vært midlertidig plassert på Lierstranda. Lier kommune har besluttet at virksomheten må avvikles til fordel for byutvikling, og fylkestinget fattet i desember 2024 vedtak om en ny utredning for behov og lokalisering av tømmerhavn.

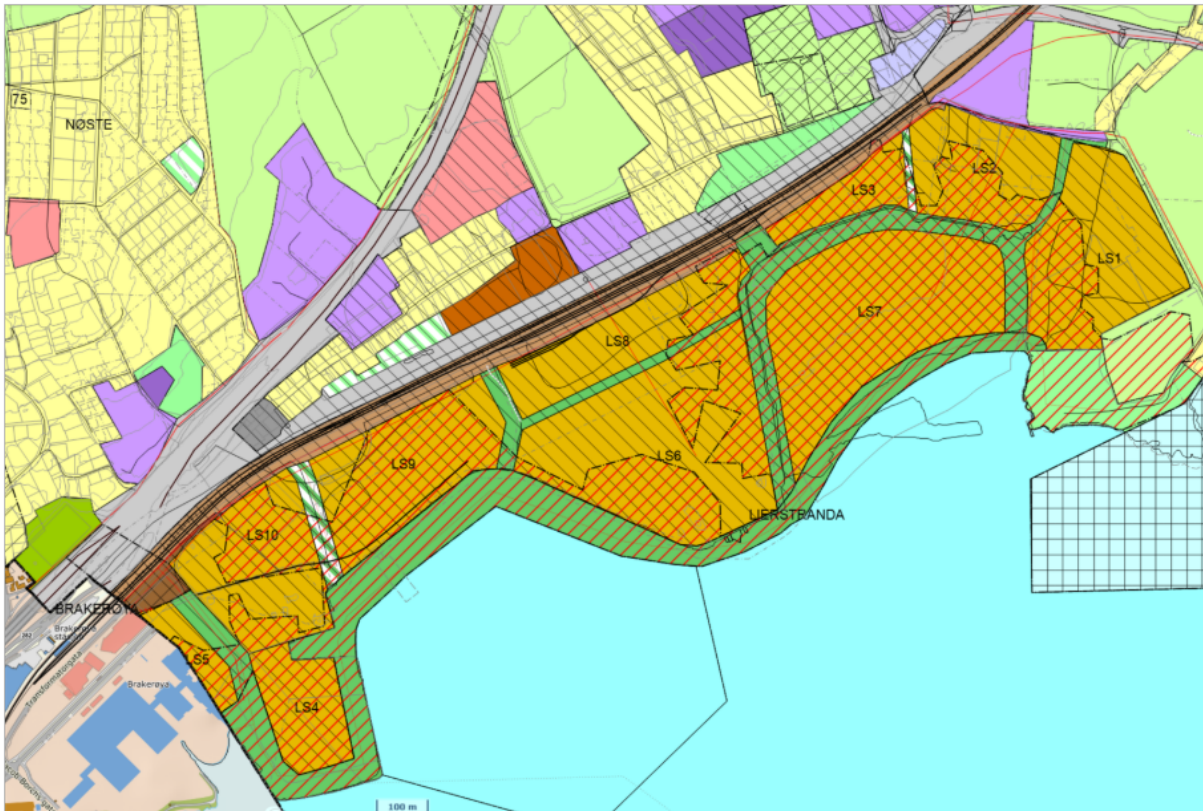
Kommunedelplanen legger til rette for en fremtidig bolig- og næringsutvikling på Lierstranda og tar utgangspunkt i at tømmerterminalen flyttes. Planen stiller krav om fremkommelighetstiltak for gående/syklende i perioden der eksisterende virksomheter fortsatt er i drift.

Kommuneplanens samfunns- og arealdel, Lier kommune:

Kommuneplanens samfunnsdel for Lier (2019-2028), vedtatt 21.05.19, har visjonen Grønne Lier – for alle innbyggere. I samfunnsdelen fremheves Lierstranda som et av de viktigste utviklingsområdene i kommunen. Det skal etableres en klimanøytral fjordby hvor det skal tilrettelegges for knutepunktutvikling i tråd med globale og nasjonale mål. Fjordbyen skal planlegges for en boligbygging med urban karakter, og det bør legges opp til en relativt ambisiøs utbyggingstakt. Boligutbyggingen skal bidra til å dekke boligbehov blant alle lag av befolkningen.

Kommuneplanens arealdel for Lier (2017-2028), vedtatt 18.06.2019:

I arealdelen er Lierstranda hovedsakelig avsatt til arealformål fremtidig bebyggelse og anlegg, samt friområde. Jernbanetraseen er avsatt til arealformål bane. Store deler av området er markert med hensynssone hvor det stilles krav til infrastruktur (svart skravur). Rød skravur viser området omfattet av faresone for flom. Øvrige deler av planområdet er avsatt til LNF-formål, boligbebyggelse, næringsbebyggelse, offentlig eller privat tjenesteyting og veiformål.



Utsnitt fra kommuneplanens arealdel. Kilde: Lier kommunes kartbase.

I kommuneplanens arealdel er det beskrevet hvordan utviklingen av Fjordbyen på Lierstranda skal følges opp i kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen og områderegeringsplan for Fjordbyen. I bestemmelsene er det blant annet satt krav til utbyggingsavtale (§11-3) og krav til infrastruktur som skal være etablert før utbygging kan finne sted på Lierstranda (§11-4).

Avklaring av overordnet samferdselsinfrastruktur og lokalisering av kollektivknutepunkt er nødvendig for at Lierstranda skal kunne utvikles til en fjordby i tråd med visjon i kommuneplanen. I kommunedelplanen vil gjeldende arealformål og bestemmelser fra kommuneplanen videreføres, med mindre noe annet fremgår av planen.

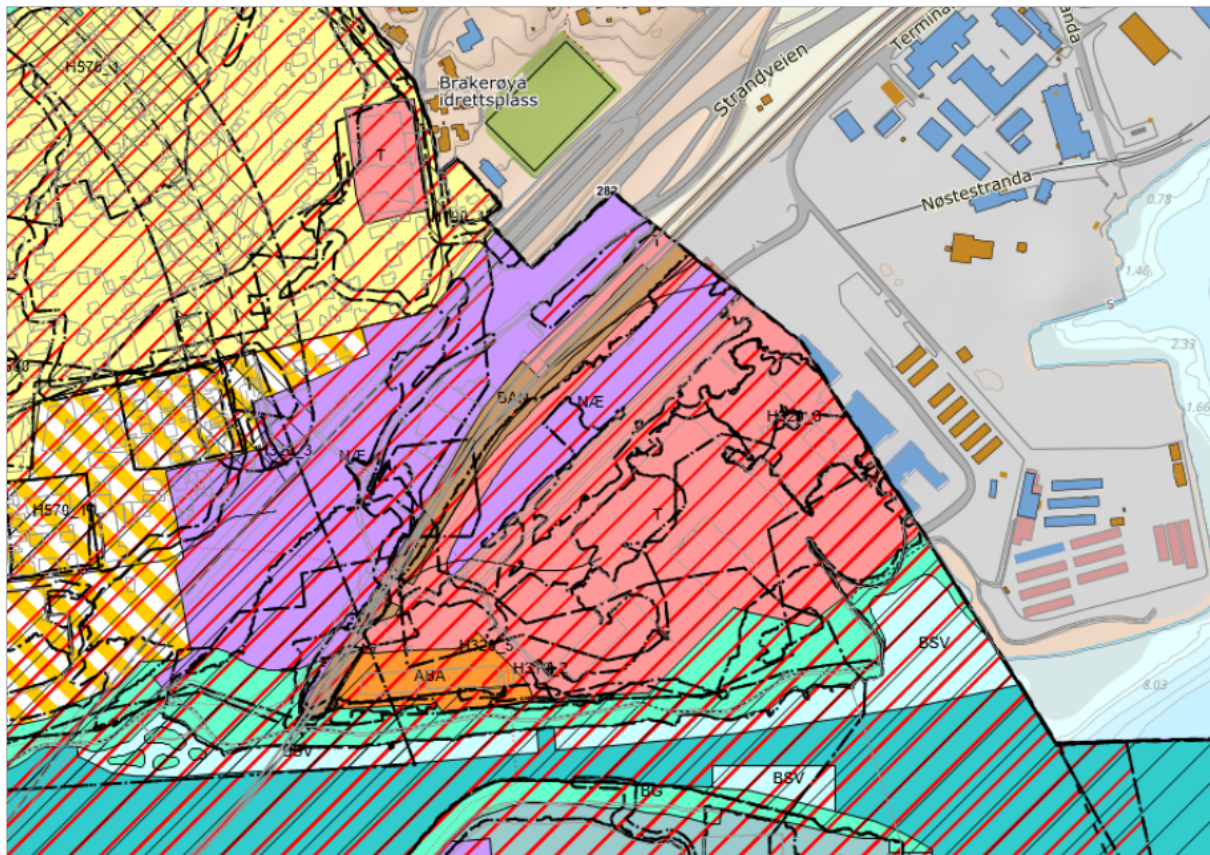
Kommuneplanens samfunns- og arealdel, Drammen kommune:

Kommuneplanens samfunnsdel for Drammen (2021-2040), vedtatt 13.12.21, har visjonen «Et godt sted å leve». Dette innebærer blant annet at innbyggerne skal ha boliger tilpasset livets ulike faser, attraktive arbeidsplasser, et variert handels- og fritidstilbud, og godt utbygd infrastruktur.

Ny kommuneplanens arealdel for Drammen kommune ble vedtatt 18.06.25. Fortetting rundt knutepunkt og kollektivtraseer er en av strategiene for arealutvikling. I kommuneplanen beskrives det hvordan nytt sykehus og Drammen helsepark vil medføre at Brakerøya vil bli et langt mer sentralt

knutepunkt enn det tidligere har vært. Den nye helsebydelen vil bli et godt tilskudd til videreutvikling av Drammens næringsliv, særlig innenfor helserelatert næringsliv.

I arealdelen er sykehusområdet avsatt til offentlig eller privat tjenesteyting og næringsvirksomhet. Jernbanen er avsatt til baneformål, og areal mot fjorden til blågrønn struktur. Videre er et areal i vest avsatt til arealformål andre typer anlegg (ABA) hvor det tillates etablering av snødeponi.



Utsnitt fra kommuneplanens arealdel. Kilde: Drammen kommunes kartbase.

I tråd med rekkefølgekrav i kommuneplanen ble detaljreguleringsplan for nytt sykehus i Drammen - med Drammen helsepark vedtatt den 03.09.2019 i Drammen kommune og 17.09.2019 i Lier kommune. Planen viser hvordan sykehusområdet skal påkobles det lokale veinettet. Forutsetningene i sykehusplanen legges til grunn i kommunedelplanen, og vedtatt reguleringsplan videreføres.

Strategi for grønn mobilitet (2020), Lier kommune:

Lier kommune har vedtatt en strategi for grønn mobilitet som skal bidra til å nå kommunens overordnede mål om et klimanøytralt Liersamfunn. Hovedmålet i strategien er at Liersamfunnet skal omstille reisemønsteret ved å prioritere

grønne mobilitetsløsninger.

Strategien angir at transportpyramiden skal benyttes som overordnet prinsipp ved planlegging og utbygging, samt for drift og vedlikehold av mobilitetssystemet.

For strategien er det utarbeidet tre innsatsområder, hvor det første er styrke lokalsamfunnene ved å utvikle lokalsamfunn som begrenser innbyggernes behov for transport. Aktiv transport innebærer at gående og syklende skal prioriteres i transportsystemet. Det siste innsatsområdet er smarte reiser hvor det skal utvikles effektive reisekjedder med lave klimagassutslipp.

Å tilrettelegge for grønn mobilitet er et av hovedmålene med kommunedelplanen. Transportpyramiden legges til grunn for utviklingen av Fjordbyen. I forbindelse med kommunedelplanarbeidet er det utarbeidet en egen mobilitetsplan for Fjordbyen med utgangspunkt i kommunens strategi for grønn mobilitet. Planen foreslår viktige prinsipper og tiltak for at Fjordbyen skal ha et lavt transportbehov.

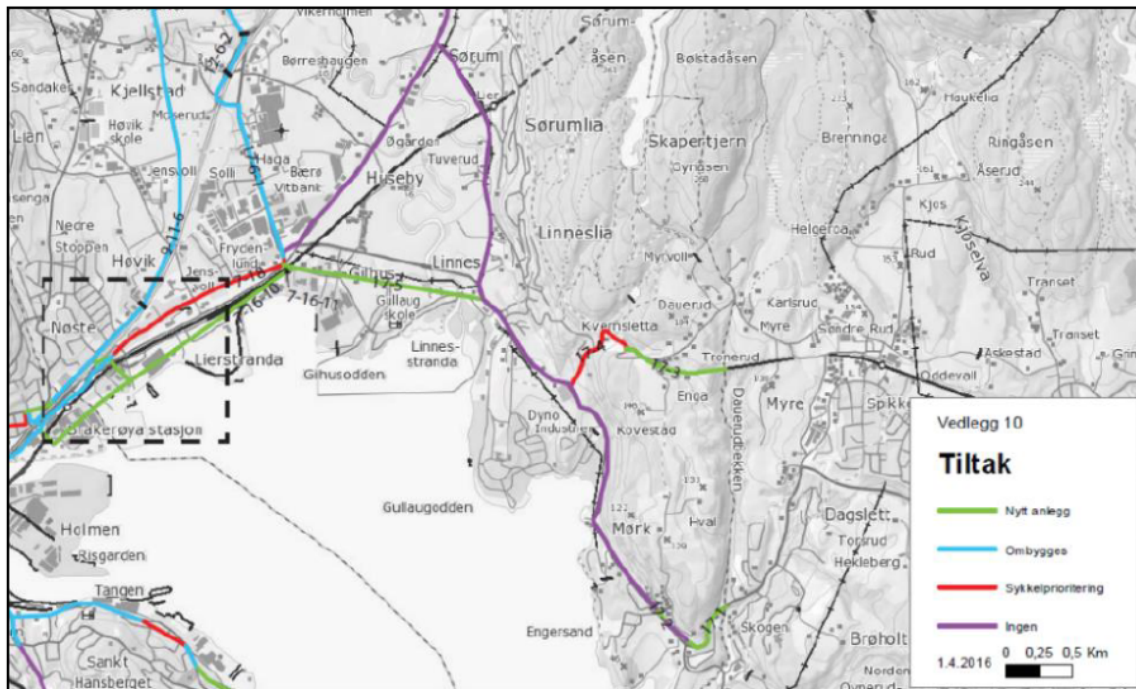
Sykkelplan Lier (2014), Lier kommune:

Planen er utarbeidet for å sikre en gjennomtenkt og helhetlig satsing på sykkel i og gi underlag for prioritering av tiltak og midler. Sykkelplanen er en konkretisering og forankring av sykkelsatsingen i Buskerudbyen for Lier kommune.

I 2018 ble det i forbindelse med handlingsprogram for hovedplan vei, gjennomført en kartlegging av manglende strekninger for å få til et helhetlig gang- og sykkelveinett gjennom Lier og ut til nabokommunene. I kartleggingen er dagens gang- og sykkelveier registrert. KDP Fjordbyen bidrar til å sikre bedre tilrettelegging og et mer sammenhengende sykkelnett.

Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet (2016):

Planen ble utarbeidet i 2016 for Buskerudbyområdet. Planen tar for seg det regionale sykkelveinettet i Buskerudbyen og skal blant annet være veiledende for prioriteringer og valg av standard i den fremtidige utviklingen av sykkelveinettet. I planen er en høystandard sykkelvei gjennom Fjordbyen et av de foreslåtte tiltakene. Dette ivaretas nå i kommunedelplanen.



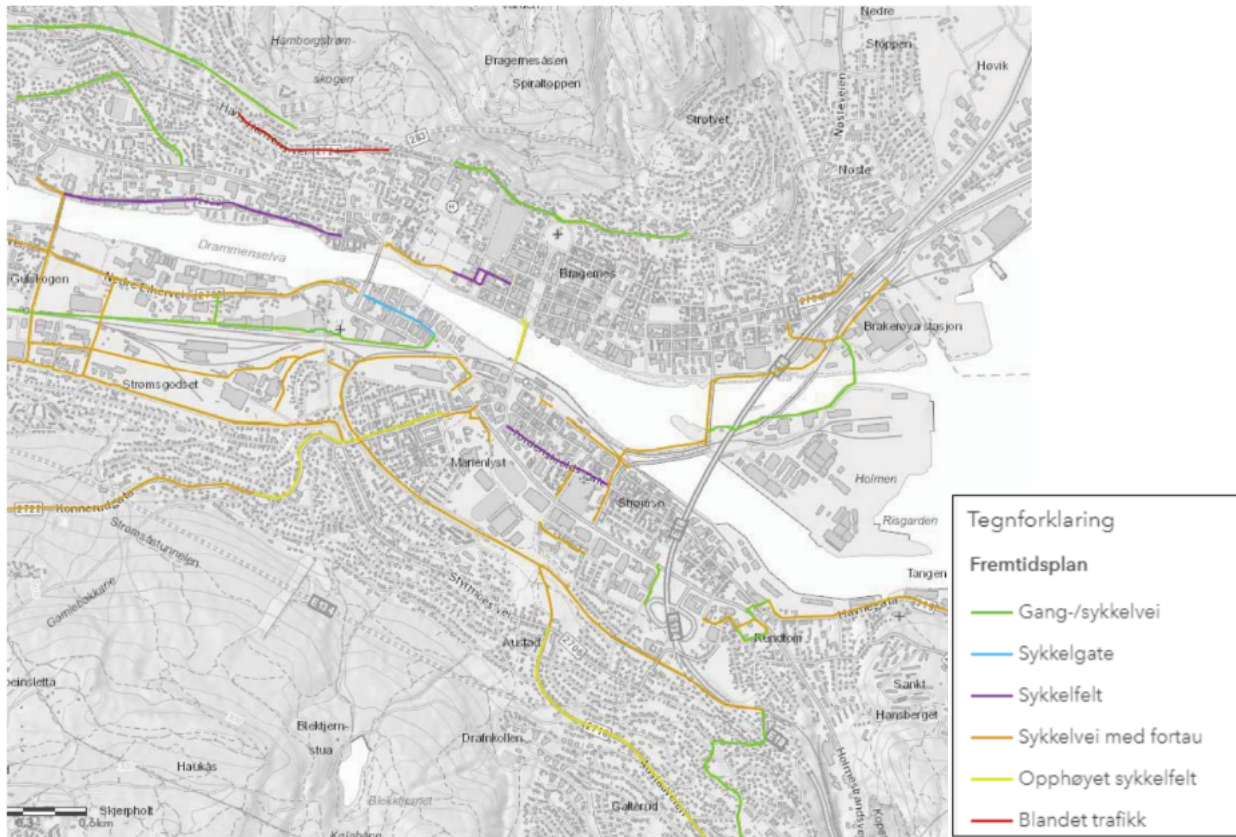
Planlagte tiltak på sykkelnettet. Kilde: Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet.

Sykkelplan 2021-2031, Drammen kommune (2021):

Planen ble vedtatt 28.09.21. Formålet med planen er å angi mål og satsingsområder ut fra overordnede føringer om at Drammen skal bli Norges beste sykkelkommune og ha en sykkelandel på 20 % i sentrumsområdene. Som del av planen er det definert et sykkelnett for hele kommunen med hovedruter, lokalruter, grønne ruter og sykkelruter som må avklares i kommende planarbeid. Planen gir kriterier for utbyggingsrekkefølgen av sykkelnettet.

I Fjordbyen legges det opp til en høy sykkelandel, og sikring av gode løsninger for sykkel er en sentral del av planarbeidet. Kollektivknutepunktet skal tilrettelegges for sykkel og sikre en enkel overgang mellom ulike transportformer. Sykkelveinettet må ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere en høy andel syklister. Utbygging av Fjordbyen vil føre til økte sykkelstrømmer inn mot Drammen, og planen skal sikre nødvendig infrastruktur for å håndtere denne trafikken.

Kartutsnittet under er hentet fra Vedleggshefte i sykkelplanen og illustrerer ønsket tilrettelegging for sykkelveinettet. For Brakerøya, som inngår i planområdet, er det markert ønsket trasé for sykkelvei med fortau (oransje linje) og ønsket trasé for gang- og sykkelvei (grønn linje).



Kart over ønsket tilrettelegging for syklister. Fra Vedleggshefte til sykkelplanen for Drammen kommune.

Strategisk næringsplan 2017 – 2028 (2016), Lier kommune:

Temaplanen består av en langsiktig strategi som strekker seg over tre kommuneplanperioder og en handlingsplan som rulleres. For den langsiktige strategien er det etablert fem overordnede mål for næringsområdet i kommunen:

1. Bidra til at næringslivet bygger opp under Liers grønne identitet.
2. Fremme grønn og bærekraftig næringsutvikling.
3. Tilrettelegge for flere kompetansearbeidsplasser.
4. Bidra til innovasjon i næringslivet.
5. Ivareta næringslivets og innbyggernes behov for arealer, infrastruktur og transport.

Handlingsplanen skal konkretisere innsatsområder, mål og tiltak basert på den strategiske delen. I handlingsplanen for 2023-2026 er det angitt fem innsatsområder med tilhørende tiltak, hvor følgende delmål er mest relevante for kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt:

- Det skal være attraktivt å etablere næringsvirksomhet i Fjordbyen
- Lier kommune skal bidra til en smart utvikling av næringsarealer

- Lier skal tilby næringslivet et konkurransedyktig transportsystem

I Fjordbyen skal det tilrettelegges for næringsvirksomhet i tilknytning til kollektivknutepunkt og jernbanestasjon. Dette er viktig for å fremme en grønn og bærekraftig næringsutvikling hvor reiser til og fra arbeidsplassen kan foregå uten bruk av personbil. I KDP Fjordbyen sikres det gode gang- og sykkelforbindelser i området. Et velfungerende og effektivt transportsystem er viktig for å gjøre det attraktivt for næringsvirksomhet å etablere seg i området.

For omtale av kommunedelplanens forhold til ytterligere planer og strategier, samt mer inngående beskrivelse av de som omtales over vises det til vedlegg 3_Planbeskrivelse.

5. Kommunedirektørens vurdering

5.1 Alternative planforslag

Fire alternativer er konsekvensutredet. Alternativ 1-3 er basert på en mulighetsstudie gjennomført i 2015, der målet var å belyse mulighetene for å etablere ny togstasjon og kollektivknutepunkt på Lierstanda som erstatter eksisterende stasjoner på Brakerøya og Lier stasjon. I alternativ 4 beholdes eksisterende stasjoner på Brakerøya og Lier, og Brakerøya stasjon videreutvikles til kollektivknutepunkt for Fjordbyen:

- Alternativ 1 – ny stasjon ved dagens Lierterminalen
- Alternativ 2 – ny stasjon vest for Jensvollveien
- Alternativ 3 – ny stasjon mellom sykehustomta og Lierterminalen
- Alternativ 4 – videreutvikling av Brakerøya stasjon og Lier stasjon

Konsekvensutredningen viser marginale forskjeller ved ulike alternativer for fremtidig kollektivknutepunkt, og valget mellom én og to stasjoner har derfor vært sentralt i vurderingen. På bakgrunn av vedtatt reguleringsplan for nytt sykehus og helsepark på Brakerøya, pågående utvikling i området, og samfunnsøkonomiske hensyn fremstår en videreutvikling av Brakerøya stasjon som samlet sett det beste alternativet.

For mer inngående beskrivelse av de ulike alternativene og vurderingene som er gjort vises det til vedlegg 3_Planbeskrivelse.

5.2 Konsekvensutredning

Det er gjennomført konsekvensutredning i henhold til planprogram fastsatt av kommunestyret i Lier kommune 12.02.2019, og av bystyret i Drammen kommune 19.02.2019. Planprogrammet stiller krav om konsekvensutredning i henhold til pbl. § 4-1 og § 4-2, og viser hvilke alternativer som skal utredes, og

hvilke utredninger som er nødvendige for å belyse både konsekvenser og muligheter knyttet til transformasjon av området.

I etterkant av konsekvensutredninger gjennomført i henhold til planprogrammet har det blitt utført supplerende utredninger og trafikkberegninger. Utredningene er gjort som følge av endringer i forutsetninger for analysene. Vikar-alternativet for E134 er nå vedtatt og inntatt som premiss i de supplerende trafikkberegningene, og adkomst til sykehuset er i tråd med reguleringsplanen til det nye sykehuset i Drammen. Det er også gjort nye utredninger som svarer opp hvordan en skal nå de ambisiøse målene for bærekraftig mobilitet, med stor andel av transporten både inne i og ut av område med gange, sykkel og kollektivtransport.

Tidligere gjennomført transportanalyse viser at full utbygging av Fjordbyen vil gi økt reiseaktivitet til og fra omkringliggende områder, med en betydelig økt belastning på veinettet. Det har derfor blitt behov for å undersøke hvilken effekt ulike trafikkrestriksjoner kan ha på trafikken tilknyttet Fjordbyen. De supplerende utredningene tar for seg analyser av trafikale effekter som følge av utbyggingen i Fjordbyen og av ulike tiltak i Fjordbyen. I tillegg analyseres konsekvenser for trafikkavvikling og kapasitet i veikryss i tilknytning til planområdet.

Trafikkberegningene undersøker effekten ulike restriktive tiltak som stenging for gjennomkjøring, økte parkeringskostnader, redusert hastighet på Strandveien og eksisterende E135, forsterket kollektivtilbud og endret bilhold har på trafikken til/fra Fjordbyen. Analysen viser at nyskapt biltrafikk, med restriktive tiltak vil medføre en biltrafikk ned mot 9000-11 000 ÅDT når Fjordbyen er ferdig utbygget. Dagens trafikk, som vil forsvinne etter hvert som området transformeres, utgjør snau 6.000 ÅDT. Sammenlignet med dagens trafikk i området tilsvarer dette en trafikkøkning på 3000-5000 ÅDT. Tungtrafikkandelen ventes betydelig redusert i forhold til i dag.

5.3 Planlagt arealbruk - Bebyggelse og anlegg

Lier kommune har mål om omstilling til et lavutslippssamfunn og til å bli en klimanøytral kommune. Hovedmål for Liersamfunnet skal videreføres i videre planlegging av Fjordbyen. I energi- og klimaplan for Lier kommune er det satt følgende mål for areal- og transportområdet:

- Ta i bruk arealplanleggingen som et aktivt verktøy for å bidra til redusert klimagassutslipp, økt energieffektivitet og økt lokal fornybar energiproduksjon.
- All økning i persontransport skjer ved økning i kollektivreiser, sykling og gange.
- Etablering av nye boliger og arbeidsplasser skal skje innenfor de prioriterte utviklingsområdene.

- Utvikle Fjordbyen Lierstranda til en klima- og energinøytral fjordby

Fjordbyen skal understøtte nasjonale mål om arealutvikling rundt kollektivknutepunkt. Kommunedelplanen omhandler i all hovedsak samferdsel, og tar ikke for seg bebyggelse og krav tilknyttet denne ut over føringer som legger til rette for prinsippet om nærhetsby, og krav tilknyttet parkering.

Parkeringsrestriksjoner er et viktig tiltak for å begrense biltrafikk, og parkeringsstrategien i Fjordbyen skal forhindre at bilen blir førstevalg som transportmiddel. Det betyr at for de fleste vil mobilitetsanlegg, med parkering, deleløsninger, mikromobilitetstilbud og andre logistikkfunksjoner, være lokalisert lenger fra boligen enn nærmeste bussholdeplass. Det blir kun tilbud om leide parkeringsplasser og satt en begrensning på antall parkeringsplasser som totalt kan etableres i Fjordbyen.

5.4 Landskap og stedets karakter

Planområdet ligger der Drammensdalen og Lierdalen møtes, og består i stor grad av næringsområder med lager, logistikk og produksjonsbedrifter. Sentralt i området ligger Tømmerterminalen. Øst for Tømmerterminalen ligger Gilhusbukta, hvor det er fylt ut et større sjøareal som benyttes til lagerområde for biler. Vest i området ligger Brakerøya hvor nye Drammen sykehus ble åpnet i 2025, og hvor helsepark med tilhørende infrastruktur er under bygging.

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. Gatenettet i området har forbindelse videre inn mot byområdet Drammen. Det er utsikt til området fra omkringliggende boligområder. I nord ligger terrenget lavt og man ser lite til planområdet. Fra sør ser man rett inn i planområdet og videre oppover Lierdalen.

KDP Fjordbyen omhandler samferdsel, og tar ikke stilling til estetikk, høyder eller volum på bygninger. Når det gjelder plassering av kollektivknutepunkt anses det overordnet som mer positivt for landskapsbildet om et fremtidig kollektivknutepunkt er plassert forholdsvis sentralt i området for Fjordbyen på grunn av symmetri og balanse for infrastrukturlinjene i landskapet. Når kollektivknutepunktet blir værende på Brakerøya vil likevel kollektivaksen og tverrforbindelsene være en forsterkende faktor for å øke balanse og symmetri. Kollektivaksen har også en fin linjeføring som harmonerer godt sammen med eksisterende infrastrukturlinjer.

I landskapsanalysen for Lierstranda (2014), er det definert områder og grad av sårbarhet for utbygging. Kriteriene som gir grunnlag for vurderingen er avstand til Lierstranda, høydeplassing i terrenget, synsretning mot fjorden og

byggehøyder langs Lierstranda og Brakerøya. Boligområdene på Nøste, Stoppenkollen og Reistad er mest sårbarbart for utbygging, mens det ellers er vurdert til liten sårbarhet. Det er også vurdert at en fornyelse av dagens næringsområder på Lierstranda med tilrettelagte parkområder antas å forbedre utsikten mot Lierstranda.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

I konsekvensutredninger er det kartlagt og verdisatt 9 delområder innenfor planområdet. Delområde 4, Huseby, er vurdert til å ha svært stor verdi. Delområde 3, Frydenlund, og delområde 5, Gilhus, er vurdert til å ha stor verdi. Delområde 1, Jensvoll, 2, Lierstranda, 7, skipsvrak Lierstranda, og 8a og b, arkeologiske lokaliteter, er gitt middels verdi, mens delområde 9, resterende planområde, er vurdert til å ha noe verdi.

Gilhus (kulturmiljø 5) ligger øst i planområdet, og har et av de best bevarte eldre gårdsanleggene i nedre del av Lier. Anlegget fra 1860-årene representerer første fase av sveitserstilen og har alle nødvendige innhus og driftsbygninger bevart. Anlegget med tilhørende park utgjør et markant landemerke på Gilhusstranda.

Frydenlund (kulturmiljø 4) ligger like vest for Amtmannsvingen på Lierstranda. Kulturmiljøet dekker kulturminner fra vikingetid, middelalder og nyere tid, hvorav lystgården og parken fra 1700-tallet tillegges svært høy verdi. Anlegget på Frydenlund består av et stort anlagt åpent firkanttun samt nyere driftsbygninger utenfor tunet. I parken øst for lystgården finnes et gravfelt med to gravhauger, samt et eldre veifar.

Like nord for planområdet ligger kulturmiljøet Lierstranda (kulturmiljø 2). Den eldste bebyggelsen går tilbake til 1700-tallet, men som helhet preges området av en sterk utvikling i tiden omkring 1900. Landets første kongevei er stedets ryggmarg. Midt i området ligger et interessant løkkeanlegg. Et område med mye aktivitet fra før 1500-tallet, men det meste av kulturminnene er borte eller ødelagte.

Øst for planområdet ligger kulturmiljøet Linnestranda. Kulturmiljøet ligger langs et gammelt vegfar, den gamle Røykenveien, mellom Drammen og Gullaug. Fra å være en opprinnelig husmannsplass under Søndre Linnestranda utviklet området seg med arbeiderboliger knyttet til blant annet trelasthandel og steinhuggeri, til et lite tettsted, etter hvert med butikk, kirke og skole.

Utover de nevnte kulturmiljøene er det også registrert frittstående arkeologiske lokaliteter i planområdet. På Gilhus er det registrert et gravminne med uavklart vernestatus. Vest for Smetten lå det tidligere et gravfelt som nå er fjernet, og det er registrert et funnsted i området med uavklart vernestatus. Ved Frydenlund ligger et automatisk fredet gravfelt. Gravfeltet ligger delvis innenfor

planområdet. Ved Lierstranda, sør for Terminalen 4, ligger det to fredete skipsvrak fra midten av 1800-tallet, som begge er automatisk fredete.

I vurdering av samlede konsekvenser for delområdene er plassering av kollektivknutepunkt alternativ 1, 2 og 4 vurdert å medføre noe miljøskade. Felles for alternativene er at en evt. utvidelse av bredden på Gilhusveien vil kunne ha negativ påvirkning på delområde 5 Gilhus. Av de fire utredningsalternativene er alternativ 4, Brakerøya, vurdert å være det mest gunstige.

5.6 Naturmangfold

Innenfor planområdet er det registrert rødlistede fugle- og plantearter enkelte steder. I planområdet er det også områder med gamle asketrær, alm og lindetrær. Langs fjordkanten er det kartlagt bløtbunnsområder. Sør for Brakerøya ligger deltaområdet Drammenselva-Holmen som er kartlagt som en naturtype med stor verdi.

Sør for planområdet, ved Lierelvas utløp i Drammensfjorden, ligger Linnestranda naturreservat. Verneområdet omfatter et brakkvannsdelta med nasjonal verneverdi og har flere sjeldne naturtyper som strandsumper, flommarkskoger, brakkvannsdammer og undervannsenger. Det er registrert et stort antall rødlistede plante- og fuglearter er registrert i reservatet, og våtmarksområdet utgjør også en viktig raste- og fuglebiotop, og har særlig betydning for trekkende våtmarksfugl.

Alternativene for plassering av jernbanestasjon og kollektivterminal ligger ikke i et verdifullt område for naturmangfold. Fremføring av kollektivtrase, veisystem, samt gang- og sykkelvei vil berøre naturmiljøene ved Gilhus. De fire alternativene kommer likt ut med hensyn til påvirkning av naturmangfoldet. Alle alternativene vurderes å gi noe negativ konsekvens for fagtema naturmangfold.

5.7 Friluftsliv

Gilhusodden og Fjordparken er vurdert til å ha stor verdi for friluftsliv. Ved Gilhusodden er det kyststi, turvei og strand og området benyttes særlig av barnefamilier. Området er godt tilrettelagt med parkering og skilting. Fjordparken ligger sør for sykehustomta og er en godt merket strandpromenade med tilhørende friområde. Det er populært å fiske i området, blant annet fra bryggene til Lierstranda båtforening i Terminalbukta. Det er mulig å gå fra planområdet og til turveier i marka og øvrige deler av Lier.

5.8 Folkehelse og sosial infrastruktur

Lier kommune har utarbeidet en folkehelsestrategi for perioden 2019-2028. I strategien er det valgt ut åtte kriterier som det skal fokuseres på for å oppnå målet om at Lier skal være et helsefremmende samfunn med flere og bedre leveår og jevnere kår. Disse kriteriene er: trygghet, livsmestring, arbeid, bolig,

helse, samhandling, friluftsliv og inkludering og mangfold.

Jfr. planprogrammet er folkehelse et tema som skal vurderes i arbeidet med kommunedelplanen. Planprogrammet viser til Helsedirektoratets Sjekkliste for kommuner som vil skape gode nærmiljøer, og fremhever følgende momenter som særlig aktuelle i planarbeidet for kommunedelplanen:

- bidra til å redusere skadelig støy og lokal luftforurensning
- tilrettelegge for aktive transportmidler og bidra til at det er trygt å gå og sykle – også om nettene
- tilrettelegge for nærhet til grøntområder for lek og rekreasjon, og anlegg for idrett og friluftsliv

En prioritering av myke trafikanter vil kunne bidra positivt til flere folkehelseaspekter. Tilrettelegging for gåing og sykling vil kunne gi helsegevinster i form av økt fysisk aktivitet blant beboere i området. I Fjordbyen skal det etableres et sammenhengende grøntdrag langs fjorden (Fjordparken), og det skal sikres gode grøntområder i øvrige deler av området. Nærhet til rekreasjonsområder er viktig for trivsel og for å stimulere til aktivitet. Rekreasjonsområder er også viktige sosiale møteplasser i et nærmiljø.

5.9 Trafikk, trafikksikkerhet og mobilitet

Det er i dag to hovedatkomstster til området som skal utvikles. I øst er Terminalen/Gilhusveien tilknyttet E134 via rundkjøring på Gilhus. I vest er Strandbrua forbindelse mellom Strandveien (fv. 282) og Terminalen. Området er i dag stengt for gjennomkjøring ved Gilhusveien. Etter etableringen av sykehuset har det også blitt en tredje adkomstvei inn i området fra ny rundkjøring i Nedre Strandgate.

I dagens situasjon fremstår ikke planområdet som attraktivt for gående og syklende. E18 og jernbanen er store trafikale barrierer, og det er få krysningpunkter for gående og syklende over disse barrierene. Flere av krysningene er ugunstig løst og skaper store omveier for gående og syklende i området. Dette gjelder spesielt de som skal bevege seg på tvers av området. Det er imidlertid mange gode gang- og sykkelveier, spesielt nordvest for E18.

Øst i området er det opparbeidet gang- og sykkelvei langs Terminalen fra Strandbrua til Gilhus. Langs Linnestranda fra Gilhusveien til E134 er det etablert ensidig fortau. Det er ikke tilrettelagt for sykkel på strekningen. Vest i planområdet er det i forbindelse med sykehusutbyggingen etablert ny infrastruktur for gående og syklende på Brakerøya. Ny gangbru til Brakerøya stasjon ble ferdigstilt vinteren 2025 og forbedrer tilgjengeligheten på tvers av jernbanen. Det er etablert toveiskjørt sykkelvei og fortau langs Jacob Borchs gate. Fra Brakerøya og inn mot Drammen sentrum (Bragernes og Strømsø) er

det etablert ny gang- og sykkelbru over adkomstveien til sykehuset. Gang- og sykkelbrua tilknyttet eksisterende gang- og sykkelvei langs elva mot Holmenbrua.

Videre mot Drammen sentrum er det begrenset og til dels manglende tilrettelegging for gående og syklende. Langs Nedre Strandgate er det en smal gang- og sykkelvei, og en turvei langs elvebredden. Over Holmenbrua og Strømsøbrua er det et smalt fortau som er lite attraktivt for gående, og uegnet og trafikkfarlig for syklister. Syklister bør ikke bruke kjørefeltene da det er stor trafikkmengde med høy tungtrafikkandel.

I vedtatt reguleringsplan for sykehuset og helseparken er satt rekkefølgekrav til ny gang- og sykkelundergang under Nedre Strandgate. Undergangen har så langt ikke latt seg realisere da det er krevende grunnforhold i området, og muligheter for alternative traseer vurderes.

KDP Fjordbyen legger opp til å utvikle byen tett på et kollektivknutepunkt, og hvor det i tillegg legges godt til rette for gående og syklende, med nye traseer som knytter seg til eksisterende gang- og sykkelveinett. Krysningpunkter er planlagt på plasseringer med god oversikt, og løsninger som fremmer trafiksikkerhet for gående og syklende er valgt.

Det er gjennomført en transportanalyse hvor formålet er å belyse og tallfeste de viktigste trafikale effektene av Fjordbyen, effekten av ulike stasjonsløsninger for tog og hvilken effekt ny E134 mellom Dagslett og E18 har for Fjordbyen. I tillegg er det gjort vurderinger knyttet til de trafikale effektene av å stenge for gjennomkjøring for bil gjennom Fjordbyen. Det er også gjennomført analyser der det er lagt til grunn spesielt strenge restriksjoner knyttet til parkering i Fjordbyen, og der tiltakene med ny E134 er kombinert med stenging for gjennomkjøring for bil gjennom Fjordbyen.

Trafikkanalysen viser at den underliggende trafikkveksten frem mot 2050 er betydelig selv uten utbygging av Fjordbyen. Allerede belastede veistrekninger vil bli enda mer belastet. Full utbygging av Fjordbyen vil gi ytterligere økt reiseaktivitet til og fra omkringliggende områder, med en betydelig økt belastning på veinettet. Spesielt fv. 282 på strekningen mellom Amtmannsvingen og inn i Drammen vil få stor økning i antall biler som følge av utbyggingen.

Beregningene viser imidlertid at det er flere tiltak som kan bidra til å redusere belastningen på veinettet. Å forby gjennomkjøring for bil gjennom Fjordbyen vil bidra til å redusere belastningen på fv. 282, men trafikknivået vil likevel være betydelig høyere enn i nullalternativet. Beregningene viser at veksten i biltrafikken som følger av Fjordbyutbyggingen mer enn halveres dersom det i tillegg legges til grunn forbud mot gjennomkjøring for bil og sterke restriksjoner på bruk av bil og bilhold for bosatte i Fjordbyen.

Analysen viser videre at ny E134 vil avlaste fv. 282 i betydelig grad. Også trafikken over Holmenbrua og i Bragernestunnelen reduseres som følge av ny E134. Ny E134 vil imidlertid gi marginale forskjeller i trafikken til/fra Fjordbyen.

5.10 Risiko og sårbarhet

Alternativene for ny samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt fremstår generelt, etter denne overordnede sårbarhetsvurderingen på kommunedelplannivå, som moderat sårbare. Dette gjelder spesielt i forhold til naturfarer. Den transformasjon som skal gjøres i området knyttet til eksisterende industri bidrar til redusert sårbarhet for hendelser knyttet til denne type virksomheter.

Det må gjennomføres mer detaljerte ROS-analyse og fremmes risiko- og sårbarhetsreduserende tiltak i forbindelse med de kommende detaljreguleringsplanene når detaljeringsnivået på tiltakets tekniske løsninger øker.

6. Kommunedirektøren i Drammen sin vurdering

Formannskapet i Drammen behandlet i møte 21.03.2023 sak 22/23 «Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen, 1. gangsbehandling». I saksframlegget (vedlegg 39, sidene 24-26) drøftet kommunedirektøren i Drammen hvordan en utbygging av Fjordbyen kan påvirke infrastrukturen i Drammen. Kommunedirektøren pekte på at det er avgjørende med attraktive, trafikksikre og kapasitetssterke forbindelser for gående, syklende og kollektivtrafikk inn mot Drammen sentrum for at man skal lykkes med Fjordbyens mål om en helhetlig grønn mobilitet, for at biltrafikken ikke skal øke mer enn hva dagens vegnett tåler.

Kommunedirektøren pekte også på at det er manglende tilrettelegging for myke trafikanter og kollektivtrafikk mellom Fjordbyen og sentrale målpunkt i Drammen allerede i dag. For Drammen har det vært avgjørende at kommunedelplanen også ivaretar utfordringene med den økte gang-, sykkel- og kollektivtrafikken som Fjordbyen skaper i retning Drammen sentrum, både mot Bragernes og Strømsø. De samme kravene som stilles til grønn mobilitet i tilsvarende planprosesser innenfor Drammen kommunens grenser, må også stilles for denne kommunedelplanen og påfølgende område- og detaljreguleringsplaner innenfor Fjordbyen.

I forslaget til kommunedelplan var det til 1.gangsbehandlingen og offentlig ettersyn lagt inn dokumentasjonskrav og rekkefølgekrav som skulle ivareta en tilpasset og gradvis utvikling av denne infrastrukturen. Etter offentlig ettersyn

har det vært dialog mellom Drammen og Lier kommune om disse bestemmelsene.

Resultatet av dialogen innebærer to konkrete justeringer i bestemmelsene som angår Drammen kommune. Følgende er tatt ut av reviderte bestemmelser:

- Bestemmelsen som konkretiserte standard på sykkelveinettet (også kalt tiltaksliste) inn mot Drammen sentrum.
- Kravet om at Drammen kommune skulle godkjenne tiltaksliste og rekkefølgekrav knyttet til tiltak beskrevet i §3-1.3 og §2-8.5 før detaljreguleringer eller dispensasjoner fra disse kan vedtas.

Tabellen under viser endringene som omfatter infrastruktur mellom Fjordbyen og Drammen sentrum:

Planbestemmelser datert 08.03.2023 (vedlegg 40)	Reviderte planbestemmelser datert 24.03.2026 (vedlegg 2)
§ 2-4. Gang- og sykkelforbindelser 2-4.2 Det skal sikres attraktive, trafikk sikre og kapasitetssterke gang- og sykkelforbindelser til eksisterende boligområder og nærmiljø på nord- og østsiden av jernbanen, mot Lier stasjon og andre viktige målpunkt i Lier og inn mot Drammen sentrum (Bragernes og Strømsø).	§ 4-3. Gang- og sykkelforbindelser (pbl. §11-9 nr.3) 4-3.2 Det skal sikres attraktive, trafikk sikre og kapasitetssterke gang- og sykkelforbindelser til eksisterende boligområder og nærmiljø på nord- og østsiden av jernbanen og inn mot Drammen sentrum (Bragernes og Strømsø).
§ 2-8. Utforming av sykkelveinettet 2-8.5 Mellom planområdet og Drammen sentrum (Bragernes og Strømsø) er standarden på gang- og sykkelforbindelsene definert som minimum: a. sykkelvei med fortau over Drammenselva i tråd med vedtatt Detaljregulering for Rv. 282 Holmenbrua, nasjonal ArealplanID 3005 0602403. b. sykkelvei med fortau over Bragernesløpet med tilknytning til ny Holmen bru i tråd med vedtatt Områderegulering for Holmen, nasjonal ArealplanID 3005 0602372. c. sykkelvei med fortau over Strømsøløpet med tilsvarende standard som vedtatt Områderegulering for Holmen. d. sykkelvei med fortau under Nedre Strandgate i tråd med vedtatt Detaljregulering for nytt sykehus i	Utgår i sin helhet

<p>Drammen – med Drammen helsepark, nasjonal ArealplanID 3005 0602409.</p> <p>e. sykkelvei med fortau langs Nedre Strandgate fra Holmenbrua til Brakerøya stasjon og ny gang- og sykkelbru øst for Brakerøya stasjon, med tilsvarende standard som i vedtatt Detaljregulering for nytt sykehus i Drammen – med Drammen helsepark, nasjonal ArealplanID 3005 0602409.</p>	
<p>§ 3-1. Etablering av kollektivtrase og busstilbud</p> <p>3-1.3 Før bebyggelse kan tas i bruk skal tilstrekkelig standard og kapasitet på busstrasé til Bragernes bussterminal (Bragernes torg) være sikret opparbeidet. Kravet skal differensieres og konkretiseres til den enkelte utbyggingsetappe med utgangspunkt dokumentasjonskravene i punkt 4-1.3.</p>	<p>§ 9-1. Etablering av kollektivtrase</p> <p>9-1.3 Bussforbindelse til Drammen</p> <p>Før bebyggelse kan tas i bruk skal tilstrekkelig standard og kapasitet på busstrasé til Bragernes bussterminal (Bragernes torg) være sikret opparbeidet. Kravet skal differensieres og konkretiseres til den enkelte detaljreguleringsplan med utgangspunkt i dokumentasjonskravene i punkt 5-1.3.</p>
<p>§ 3-2. Gang- og sykkeltilbud</p> <p>3-2.2 Før bebyggelse kan tas i bruk skal attraktive, trafikksikre og kapasitetssterke gang- og sykkelforbindelser til sentrale målpunkt i Drammen sentrum (Bragernes og Strømsø) i tråd med tiltakslisten i § 2-8 være sikret opparbeidet. Kravet skal differensieres og konkretiseres til den enkelte utbyggingsetappe med utgangspunkt i dokumentasjonskravene i § 4-1.3.</p>	<p>§ 9-2. Gang- og sykkeltilbud</p> <p>9-2.3 Gang- og sykkelforbindelser til Drammen</p> <p>Før bebyggelse kan tas i bruk skal attraktive, trafikksikre og kapasitetssterke gang- og sykkelforbindelser til sentrale målpunkt i Drammen sentrum (Bragernes og Strømsø) være sikret opparbeidet. Kravet skal differensieres og konkretiseres til den enkelte detaljreguleringsplan med utgangspunkt i dokumentasjonskravene i § 5-1.3.</p>
<p>§ 4-1 Utrednings- og dokumentasjonskrav</p> <p>4-1.3 Dokumentasjon av løsninger for kollektiv, gange og sykkel</p> <p>Ved utarbeiding av detaljreguleringsplan skal midlertidige og permanente løsninger for gange og sykkel dokumenteres. Det skal sikres attraktive og trafikksikre forbindelser for myke trafikanter i alle utbyggingsfaser. Kobling til gang- og sykkelveinett utenfor planområdet skal ivaretas.</p> <p>For å sikre tilfredsstillende kollektivtilbud som definert i § 3-1.3 samt opparbeidelse av tilstrekkelig kapasitet, attraktivitet og trafikksikkerhet på gang- og sykkelforbindelser til sentrale målpunkt i Drammen sentrum (Bragernes og Strømsø) i tråd med tiltakslisten i § 2-8,</p>	<p>§ 5-1. Utrednings- og dokumentasjonskrav (pbl. § 11-9 nr. 8)</p> <p>5-1.3 Dokumentasjon av løsninger for kollektiv, gange og sykkel</p> <p>Ved utarbeiding av detaljreguleringsplan skal midlertidige og permanente løsninger for gange og sykkel dokumenteres. Det skal sikres attraktive og trafikksikre forbindelser for myke trafikanter i alle utbyggingsfaser. Kobling til gang- og sykkelveinett utenfor planområdet skal ivaretas.</p> <p>For å sikre tilfredsstillende kollektivtilbud som definert i § 9-1.3 samt opparbeidelse av tilstrekkelig kapasitet, attraktivitet og trafikksikkerhet på gang- og sykkelforbindelser til sentrale målpunkt i Drammen sentrum (Bragernes og</p>

skal det til hver detaljregulering innenfor kommunedelplanens planområde, utarbeides trafikkstrømanalyser, gjennomføres trafikkteillinger og gjøres en risikoanalyse. Analysene skal omfatte alle trafikantgrupper og gjøres for den enkelte utbyggingsetappe og den samlede utbyggingen etter regulering. På bakgrunn av disse analysene og tellingene skal nødvendige permanente og midlertidige tiltak identifiseres og sikres opparbeidet gjennom rekkefølgekrav i den enkelte detaljregulering. Tiltaksliste og rekkefølgekrav knyttet til tiltak beskrevet i §3-1.3 og §2-8.5 skal godkjennes av Drammen kommune før detaljreguleringer eller dispensasjoner fra disse kan vedtas.

Strømsø) skal det til hver detaljregulering innenfor kommunedelplanens planområde, utarbeides trafikkstrømanalyser, gjennomføres trafikkteillinger og gjøres en risikoanalyse. Analysene skal omfatte alle trafikantgrupper og gjøres for den enkelte utbyggingsetappe og den samlede utbyggingen etter regulering. På bakgrunn av disse analysene og tellingene skal nødvendige permanente og midlertidige tiltak identifiseres og sikres opparbeidet gjennom rekkefølgekrav i den enkelte detaljregulering.

7. Kommunedirektørens vurdering av økonomiske konsekvenser

Fjordbyen er forankret i regionale og nasjonale føringer om byutvikling tett på kollektivknutepunkter, noe som legger til rette for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport. Samtidig er hovedvegnettet i regionen sterkt belastet, og dagens sykkel- og kollektivinfrastruktur, særlig mot Drammen, er utilstrekkelig for den forventede trafikkøkningen. Dette gjør betydelige investeringer nødvendige både innenfor og utenfor planområdet.

KDP Fjordbyen legger opp til redusert bilavhengighet ved å samle funksjoner nær kollektivknutepunkter og prioritere gode løsninger for gående, syklende og kollektivtrafikk. Dette er viktig for å nå målet om nullvekst i biltrafikken og for eventuelt å kunne kvalifisere til en byvekstavtale med statlig medfinansiering. Økt sykkeltrafikk vil imidlertid forsterke presset på et allerede begrenset og delvis trafikkfarlig sykkelveinett, og Drammens ambisjon om å bli en sykkelby krever derfor større og langsiktige investeringer.

Utbyggingen av Fjordbyen vil foregå over flere tiår og krever trinnvise infrastrukturtiltak som kommunene og private aktører ikke kan finansiere alene. En byvekstavtale eller annen finansieringsform vil være viktig for å realisere nødvendige tiltak og sikre Fjordbyens måloppnåelse. En del av kostnadene skal dekkes gjennom utbyggingsavtaler, og i videre planlegging vil bruk av hensynssoner med krav om grunneierfinansiering etter pbl. § 12 A bli vurdert.

8. Kommunedirektøren i Drammen sin vurdering av økonomiske konsekvenser

Kommunedirektøren i Drammen har ingen tilføyelser til kommunedirektøren i Lier sine vurderinger.

9. Kommunedirektørens anbefaling

Utviklingen av Fjordbyen vil legge til rette for en betydelig befolkningsvekst over de kommende tiårene, og samtidig bidra til en helhetlig byutvikling på tvers av kommunegrensen mot Drammen. Fjordbyen er Lier kommunes største og viktigste stedsutviklingsprosjekt. For Drammen muliggjør prosjektet både byfornyelse og en mer sammenhengende bydannelse fra Brakerøya og sørover mot Gilhus. Etableringen av det nye Drammen sykehus og Drammen helsepark er sentrale elementer i denne helheten og starten på områdetransformasjonen.

Fjordbyen er et sentralt prosjekt for både Lier og Drammen fordi kommunene trenger bærekraftige transportløsninger som kan håndtere stor utpendling mot Oslo og avlaste et presset transportsystem. Prosjektet er en nøkkelfaktor for å nå målene i Buskerudbyen-samarbeidet, spesielt om et mer konsentrert utbyggingsmønster, redusert biltrafikk og nullvekst. Prosjektet er derfor også sentralt for regionens mulighet til å inngå en byvekstavgift. For Lier er prosjektet samtidig den viktigste klima- og miljøinnsatsen. Kommunedelplanen konkretiserer arealbruken i et strategisk viktig område og legger grunnlaget for å oppnå felles regionale mål.

Kommunedirektøren vurderer at kommunedelplanen (KDP) bygger på solide analyser og foreslår løsninger som støtter både kommunens klima- og miljømål og regionens mål om nullvekst i biltrafikken. Fjordbyen anses som et framtidig attraktivt og funksjonelt område å bo og arbeide i, med kvaliteter som fjordpark, god tilgang til Drammensfjorden og gode forbindelser til begge kommuner.

Det understrekes at Fjordbyen må utvikles som en nærhetsby, med tjenester, møteplasser og et sterkt tilbud for gående, syklende og kollektivbruk fra første utbyggingsfase. Dette skal redusere bilavhengigheten over tid, også gjennom gradvis lavere parkeringsdekning i tråd med bærekraftige mobilitetsmål.

Kommunedirektøren har ingen merknader til planforslaget og anbefaler at Kommunedelplan for kollektivknutepunkt og samferdselsinfrastruktur i Fjordbyen sendes på begrenset høring.

10. Kommunedirektøren i Drammen sin anbefaling

Kommunedirektøren i Drammen støtter at revidert kommunedelplan sendes på begrenset høring.

Vedlegg

Vedlegg 1_Plankart

Vedlegg 2_Bestemmelser

Vedlegg 3_Planbeskrivelse med konsekvensutredning

Vedlegg 4_Oversikt endringer i plankart og bestemmelser

Vedlegg 5_Oppsummering og utsvar av merknader

Vedlegg 6_Oppsummering og utsvar innsigelse Statens Vegvesen

Vedlegg 7_Oppsummering og utsvar innsigelse Viken fylkeskommune

Vedlegg 8_Fastsatt planprogram

Vedlegg 9_Illustrasjon_Samferdselslinjer

Vedlegg 10_Illustrasjon_Samferdsel_Infra_Jernbane

Vedlegg 11_Illustrasjon_Kulturminner_Grønnstruktur_naturmiljø

Vedlegg 12_Illustrasjon_Faresoner

Vedlegg 13_Tegningssett veigeometri-komprimert

Vedlegg 14__TilleggsanalyseRTMogAimsun

Vedlegg 15_SIDRA-beregninger Gilhus

Vedlegg 16_Samlerapport KU Samferdselstema

Vedlegg 17_Supplerende trafikkutredninger

Vedlegg 18_Dimensjonering av sykkelveinettet

Vedlegg 19_Grønn mobilitet i Fjordbyen

Vedlegg 20_Fagrappport Trafikale effekter

Vedlegg 21_Fagrappport støy

Vedlegg 22_Fagrappport støy - Kartvedlegg

Vedlegg 23_Fagrappport luftkvalitet

Vedlegg 24_Fagrappport landskap og samferdselsinfrastruktur

Vedlegg 25_Fagrappport gang- og sykkeltrafikk

Vedlegg 26_Fagrappport kollektivtrafikk og kollektivknutepunkt

Vedlegg 27_Fagrappport etappevis utbygging

Vedlegg 28_Fagrappport jernbane og arealbehov med kartvedlegg

Vedlegg 29_Geoteknisk vurdering

Vedlegg 30_Konsekvensutredning flom, stormflo, overvann og havnivåstigning

Vedlegg 31_Konsekvensutredning nærmiljø, friluftsliv inkl. barn- og unge

Vedlegg 32_Konsekvensutredning plassering stasjon og kollektivknutepunkt

Vedlegg 33_Delrapport naturmangfold

Vedlegg 34_Suppleringsrapport naturmangfold

Vedlegg 35_Konsekvensutredning Kulturmiljø

Vedlegg 36_ROS analyse

Vedlegg 37_ Utslippsfri fjord- og elveferje i Drammen og Lier - rapport forprosjekt

Vedlegg 38_Alle merknader til høring og offentlig ettersyn

Vedlegg 39_Vedtak og saksframlegg formannskapet i Drammen 23.03.2023

Vedlegg 40_Planbestemmelse datert 08.02.2023