

Vår saksbehandler
Monica Drage ThorbjørnsenDokumentdato
29.03.2023

Deres dato

Vår referanse
2022/19236 THMODeres referanse
2023/1424

LIER KOMMUNE

Postboks 205
3401 LIER

Automatisk tilbakemelding - Høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.

Vi viser for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
ArkivseksjonenHelle G Nielsen
seksjonssjefMonica Drage Thorbjørnsen
Arkivar

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Postadresse
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskapPostboks 2014
3103 Tønsberg**Besøksadresse**
Rambergveien 9, 3115 Tønsberg**E-post**
postmottak@dsb.no**Telefon**
33 41 25 00**Internett**
www.dsb.no**Telefaks**
33 31 06 60**Organisasjonsnummer**
974 760 983

Vår saksbehandler
Monica Drage ThorbjørnsenDokumentdato
20.04.2023

Deres dato

Vår referanse
2022/19236 THMODeres referanse
2023/1424

LIER KOMMUNE

Postboks 205
3401 LIER

Automatisk tilbakemelding - Høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen – Utsatt høringsfrist

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.

Vi viser for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
ArkivseksjonenMartin Rønning
førstekonsulentMonica Drage Thorbjørnsen
Arkivar

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Postadresse
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskapPostboks 2014
3103 Tønsberg**Besøksadresse**
Rambergveien 9, 3115 Tønsberg**E-post**
postmottak@dsb.no**Telefon**
33 41 25 00**Internett**
www.dsb.no**Telefaks**
33 31 06 60**Organisasjonsnummer**
974 760 983

Fra: Sigurd Rodskier Lenes[sigurd.lenes@vtfk.no]
Sendt: 11.04.2023 12:14:47
Til: Postmottaklier Postmottak[postmottak@lier.kommune.no]
Tittel: 23/17974-1 - Høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt fjordbyen

Hei.

Vi viser til oversendelse med høring av kommunedelplan for for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt fjordbyen. Vestfold og telemark fylkeskommune har som nabofylke ingen merknader og tar saken til orientering.

Vennlig hilsen

Sigurd Rodskier Lenes
fungerende plankoordinator
Samfunn og plan
Samfunnsutvikling, internasjonalisering og klima

Mobil: 90 64 02 37



Vestfold og Telemark fylkeskommune
www.vtfk.no



Lier kommune
Fjordbykontoret
Pb. 205
3401 Lier

Trygg Trafikk Viken
Postboks 3563
3007 Drammen, Norway

Tlf: +47 95 78 41 81
gjervik@tryggtrafikk.no
www.tryggtrafikk.no

Referanse: 2023/1424

Dato:
15.05.2023

KDP Fjordbyen, Lier kommune - Høringsuttalelse fra Trygg Trafikk Viken

Trafikkulykker er et alvorlig samfunnsproblem og en folkehelseutfordring. Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Trygg Trafikk er en uavhengig og landsdekkende medlemsorganisasjon som arbeider for at færrest mulig skal omkomme eller skade seg i trafikken. Trygg Trafikk Viken er opptatt av at trafikksikkerhet ivaretas i alle relevante prosesser og planer.

Kommunenes roller i trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhet er et tverrfaglig og -sektorielt samfunnsområde. Kommunen har dermed flere roller og oppgaver som innebærer at dere direkte eller indirekte kan bedre trafikksikkerheten for deres innbyggere. **Trafikksikkerhet inngår i kommunal og regional planlegging.** Rollen som veieier står sentralt, men kommunen kan også påvirke trafikksikkerheten gjennom rollene som skole- og barnehageeier, arbeidsgiver, transportkjøper og folkehelseaktør.

Lier kommune ble i 2018 godkjent som Trafikksikker kommune, og etter hva vi forstår er dere nå i gang med prosessen for å regodkjennes. Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk, og er forankret i Nasjonal transportplan (2022-2033) og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025). Hensikten er å utvikle et systematisk og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i hele virksomheten.

Som del av dette arbeidet ser vi at kommunen har en *Mobilitet- og trafikksikkerhets strategi 2022 – 2025* som gir overordnede føringer og danner grunnlaget mobilitet- og trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Planen har fire innsatsområder: Samordning av trafikksikkerhetsarbeid, sikring av skoleveier, trygg ferdsel og nullvekstmål. **Trygg Trafikk anbefaler at disse satsningsområdene også ivaretas i utviklingen av Fjordbyen.**

Prioriter sårbare trafikanter

Trygg Trafikk Viken mener det er positivt at mobiliteten i Fjordbyen i stor grad baserer seg på gange og sykkel, enten alene eller som del av en reisekjede med kollektive transportmidler. Det er derfor viktig at kommunen forbereder seg på trafikksikkerhetsutfordringer som vil oppstå som følge av et komplisert trafikkbilde i Fjordbyen. Der myke trafikanter, ulike varianter av små elektriske fremkomstmidler og en kombinasjon av tradisjonelle og kanskje mer eller mindre automatiserte kjøretøy skal dele på samme arealer.

Økt sykkelbruk og gange vil kunne føre til økt antall drepte og skadde, om det ikke gjennomføres tiltak som motvirker dette. Det er derfor behov for å prioritere sårbare trafikanter med forhøyet ulykkesrisiko, spesielt fotgjengere og syklister. For at ikke nullvekstmålet skal gå på bekostning av nullvisjonen stiller dette derfor høye krav til infrastruktur, opplæring og trafikantenes adferd. Dette vil igjen kunne bidra positivt til nullvekstmålet, fordi det er sannsynlig at flere vil velge å sykle og gå dersom trafikksikkerheten blir bedre.

Trygge skoleveier og nærmiljø

Barnas transportplan i Nasjonal transportplan framhever at god areal- og transportplanlegging tar hensyn til barns behov, og at barn skal trekkes inn i planprosesser etter plan- og bygningsloven. **Trygg Trafikk anbefaler at barns behov og involvering vektlegges i tidlig planleggingsfase.** Dette vil ofte være avgjørende for at skoleveier og nærmiljøer etableres på barns premisser. I likhet med Liers *Mobilitet- og trafikksikkerhets strategi 2022 – 2025*, anbefaler Trygg Trafikk spesielt å involvere barn i tiltaket «Hjertesone» om skal gjøre det tryggere for barn å sykle og gå, samt redusere bilkjøring rundt skoler og andre steder barn ferdes.

Vi ønsker kommunen lykke til med ferdigstilling av planen og ser frem til et videre samarbeid om trafikksikkerhet.

Med vennlig hilsen
Trygg Trafikk Viken

Nina Gjervik
Regionleder

LIER KOMMUNE
Postboks 205
3401 LIER

Deres ref.: 2023/1424
Vår ref.: 2023/72384
Dato: 22.05.2023
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



HØRINGSUTTALELSE - KOMMUNEDELPLAN FOR SAMFERDSELSINFRASTRUKTUR OG KOLLEKTIVKNUTEPUNKT FJORDBYEN

Vi viser til dokumenter datert 29.03.2023, deres ref. 2023/1424, som er på høring.

Mattilsynet uttaler seg i plansaker som sektormyndighet på områdene drikkevann, plantehelse, fiskehelse/fiskevelferd og dyrehelse/dyrevelferd.

Hovedhensikten med kommunedelplanen er å legge til rette for en framtidsrettet samferdselsinfrastruktur med et stasjonsområde som blir et velfungerende kollektivknutepunkt. Det innebærer også å fastlegge trasé for hovedgate med kollektivtrase fra sykehuset på Brakerøya og videre gjennom området

Mattilsynets uttalelse

Planen berører i liten grad de fagområder som Mattilsynet er sektormyndighet for.

Vi viser til vår uttalelse datert 16.05.2023 til områderegulering for Fjordbyen (deres ref. 2023/1534) og de innspill vi der har til løsninger for vannforsyningen.

I tillegg minner vi om at utbedringer og utvikling innenfor planområdet må ta hensyn til etablert vannforsyning og ledningsnett slik at kritisk infrastruktur kan opprettholdes.

Vi ønsker å bli orientert om videre planprosess.

Med hilsen

Rita Aina Kvennejorde
avdelingssjef

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Kopi til

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN

Postboks 325

1502

MOSS

From: "Jürg Berger" <jb@luks.no>
Sent: Sun, 21 May 2023 13:49:43 +0200
To: "Kommunepost Drammen" <kommunepost@drammen.kommune.no>
Cc: "Sven Bugge" <luks@luks.no>
Subject: Høringssvar. Saks. nr. 23/05672
Attachments: LUKS dok. nr. 6117 Høringssvar Drammen. Kommuneplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt fjordbyen..doc
Categories: H3

Vedlagt er kommentar fra LUKS til:
Kommuneplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt fjordbyen.

Med vennlig hilsen
Jürg Berger



Fagsjef logistikk

Post/Besøksadresse:

Prinsensgate 1

0152 Oslo

M: 91776743

E: jb@luks.no

W: www.luks.no

Drammen kommune
Arealplan
Pb. 7500
3008 Drammen

Saks, nr.
23/05672

Kommentar fra LUKS til:
Kommuneplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt fjordbyen.

Det må i områdereguleringen ikke legges opp til rygging for vareleveranser og avfallshåndtering i reguleringsområdet, det må også etableres biloppstillingsplasser for varelevering på begge sider av gatene slik at sjåførene ikke må krysse trafikkert veg med tungepaller etc. Videre må det ved etablering av skoler og barnehager ikke legges opp til kjøring inne på disse områdene, her må det legges opp til varemottak mot tillattkjøreveier. Det må være sikret sperrer mellom kjørende og myke trafikanter.

All transport er en del av en transport, derfor kan ingen biloppstillingsplasser/varemottak etableres for kjøretøy mindre enn beskrevet i dette dokumentet.

Videre må også sjåførenes arbeidsmiljø ivaretas for adkomst til henting/levering av gods og varer, dette er byggets samt virksomhetens ansvar ved utføring av arbeidet.

Varelevering og sykkelfelt

Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må etableres innenfor sykkelfelt slik at det ikke skapes farlig situasjoner mellom sjåfører som triller tunge varer tvers over sykkelfeltet og syklistene som kommer i full fart. Ref. Klæbuveien 70 i Trondheim. Her måtte biloppstillingsplassen flyttes til innsiden av sykkelfeltet etter pålegg fra Arbeidstilsynet grunnet den farlige situasjonen som var skapt ved at sykkelfeltet lå på innsiden av biloppstillingsplassen for vareleverandørene.

Biloppstillingsplasser for vareleverandørene

Varetransportørene har behov for en lasteplass på 20 m pr. kvartal. Dette gjelder alle steder hvor det er næringsvirksomheter. Det må også settes av areal til nødvendige biloppstillingsplasser for flyttebiler og hjemleveranser i boligområde, det være seg småhusbebyggelse eller blokker.

Tilrettelegging for miljøvennlige tyngre kjøretøy

Vareleverandørene er pådrivere for å ta i bruk hensiktsmessige miljøvennlige kjøretøy. Vi benytter bl.a. hydrogenlastebiler, el-lastebiler, biogasslastebiler og EL-varebiler. Kommune må derfor investere betydelig i infrastruktur som tilgodeser slike kjøretøy.

Regelverket sier:

Det skal legges til rette for den typen kjøretøy som bransjen benytter, dette må hensyntas. Bransjestandard for varetransport (BVL) samt andre dokumenter for varetransport kan lastes ned fra LUKS sine hjemmesider vederlagsfritt. BVL er også dokumentet Arbeidstilsynet støtter seg på hva gjelder adkomst, plassering, utforming og organisering av arbeid for varetransporten.

Frihøyder, bredder etc. må følge regelverkets krav, kjøretøyer som benyttes må ha frihøyde 4,5m, kjøretøyenes bredde er 3,2m., dette er bilens bredde inklusive speil, for singel bil er

lengde 12 m, semitrailer 17,5m og bil og henger 19,5m samt modulvogntog 25,25 m. Krav som ligger i TEK 17 for varemottak skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming. IK-Mat forskriften må følges når det gjelder ubrutt kjølekjede.

For ordensskyld minner jeg om at i Arbeidstilsynets transportkampanje ble 20 meter satt som avstandsgrense. For øvrig må transportveien må være fri for snø og is. I bransjens egen standard finner man løsninger på hvordan dette gjøres. Denne standarden inneholder offentlige myndighetskrav hva angår vareleveranser/henting av varer. BVL og HMS beskrivelsene for varetransport kan hentes på LUKS sine hjemmesider.

Det må også støy sikres mot boliger.

For avfallshåndtering må kommunens regler hva gjelder avstand følges.

Da tidligere TEK 10 ble endre hva angår varelevering/næringsbygg ble disse paragrafene flyttet slik til TEK 17.

Aktuelle paragrafer i TEK 10 finner du i TEK 17 slik:

§ 8-5 er videreført som § 8-4.

§ 8-8 og § 8-9 er slått sammen til § 8-8 slik: § 8-8 har blitt til tredje ledd, § 8-9 første og andre ledd er slettet, og tredje og fjerde ledd har blitt første hhv. andre ledd – men for at kravene til HC-parkering skal gjelde, må kommunen kreve HC-parkering i kommune- eller reguleringsplan.

§ 12-14 er slettet. Tanken er at det skal være dekket av § 12-1 første ledd (planløsning tilpasset byggverkets behov)

IK-Mat forskriften må følges hva gjelder ubrutt kjølekjede.

For ordensskyld minner jeg om Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50m for enkelt leveranser. For leveranser som er gjentakende kommer summasjonen av dette til betydning noe som i Arbeidstilsynets transportkampanje satte 20 meter som avstandsgrense. For øvrig må transportveien være fri for snø og is.

I bransjens egen standard finner man løsninger på hvordan dette gjøres. Denne standarden inneholder offentlige myndighetskrav hva angår vareleveranser/henting av varer.

BVL og HMS beskrivelsene for varetransport kan hentes på LUKS sine hjemmesider.

Arbeidsplassforskriften Best nr. 701 og 702

§§ 2-1, Utforming av arbeidsplasser og arbeidslokaler

§§ 2-18, Ferdsl og adkomst

§§ 2-20, Lasteramper, lasteplasser, tippsteder og kaier

§§ 2-24 Særskilte vernetiltak for utendørs arbeidsplasser

§§ 1 i Byggherreforskriften

LUKS dok. nr. 6117
Dato 2023.05.21
Rev. 0



Med vennlig hilsen
Jürg Berger



Fagsjef logistikk
Post/Besøksadresse:
Prinsensgate 1c.
0152 Oslo
M: 91776743
E: jb@luks.no
W: www.luks.no

Dato: 24. mai 2023
Saksbehandler: Rune A. Abrahamsen

NOTAT

Til: Lier kommune, Fjordbykontoret
Fra: Lisbeth Sommervoll, Administrerende direktør

Høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen

Det vises til kunngjøring den 29.03.2023 om høring og offentlig ettersyn av *Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen*, med høringsfrist 22.05.2023, senere utsatt til 02.06.2023.

Innledningsvis bemerkes det at det vurderes at Lier kommune legger frem et godt og gjennomarbeidet plandokument med tillegg. Men Vestre Viken HF ønsker å understreke 2 sentrale områder og anbefalinger som fremkommer i planbeskrivelsen.

Plassering av ny jernbanestasjon med kollektivknutepunkt og innfartsparkering

Plandokumentet anbefaler alternativ 4, Videreutvikling av Brakerøya stasjon og Lier stasjon. Dette begrunnes i at dette er det beste alternativet sett fra et samfunnsperspektiv og det skiller seg ut mtp. positive lokale og regionale virkninger for de fleste av vurderingskriteriene.

Valg av Brakerøya for plassering av det nye sykehuset var naturlig nok begrunnet på flere faktorer, men nærheten til Brakerøya stasjon var et viktig element. Vestre Viken konstaterer at Jernbanedirektoratet vurderer det som lite sannsynlig at Brakerøya stasjonen vil bli nedlagt og erstattet av en ny stasjon i lengre avstand fra sykehuset og at det vurderes av samfunnsøkonomiske årsaker som ikke realistisk å etablere en ny stasjon i dette området.

Vestre Viken ønsker i denne sammenheng å ytterligere understreke viktigheten av nærheten mellom nytt sykehus og Brakerøya stasjon. En flytting av stasjonen fra dagens lokalisering, alt. 1-3, vil få store negative konsekvenser for både pasienter, pårørende og ansatte som benytter toget som reisemiddel til og fra sykehuset og vil kreve at det etableres alternative kollektive løsninger mellom en ny stasjon og sykehuset.

Hovedgate med kollektivtrase fra sykehustomta på Brakerøya og videre gjennom området

Et overordnet mål for planen, er at Fjordbyen skal bygges ut basert på nullvekstmål for biltrafikk. Det skal tilrettelegges for et transportsystem der behovet for transport minimeres og det er enkelt å reise miljøvennlig. Det legges derfor til grunn at kollektivtraseen videreføres fra regulert kollektivtrase gjennom sykehustomta for det nye sykehuset og gjennom Fjordbyen med tilkobling til E 134 nord for Gilhusbukta.

For å redusere bruk av personbil, anbefaler planen å stenge Fjordbyen for gjennomkjøring. Det foreslås at dette skjer ved å stenge hovedveien øst for Strandbrua, slik at biltransport til og fra utviklingsområdene på Lierstranda og Gilhus foregår fra øst, mens biltransport til og fra Brakerøya skjer fra vest. Dette vil skjerme for unødvendig trafikk til og fra sykehusområdet.

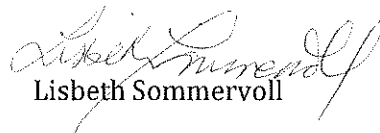
Sykehusets hovedgate, Jacob Borchs gate, skal ta hånd om trafikk til og fra sykehuset for pasienter, besøkende og ansatte. De trafikale løsningene skal gi god oversikt og lesbarhet, med tydelig funksjonsdeling og visuelt forsterkede systemskift og krysningspunkter.

Adkomst til akuttmottak og ambulansmottak vil også skje gjennom Jacob Borchs gate, i god avstand fra adkomstplassen og øvrige publikumsfunksjoner. Det legges videre til rette for tilkomst fra Jacob Borchs gate til eget akuttmottak for psykiatriske pasienter.

Det etableres bussholdeplasser tett opp til adkomstplassen for kortest mulig avstand til hovedinngang. Fra holdeplass til innganger legges det vekt på trygge og komfortable gangforbindelser og kryssninger.

Gatestrukturen rundt nytt sykehus er derfor ikke dimensjonert og tilrettelagt for offentlig gjennomgangstrafikk til og fra Fjordbyen. Vestre Viken påpeker derfor viktigheten av å redusere gjennomgangstrafikk til og fra Fjordbyen så langt det er mulig. Dette er også svært viktig for å sikre beredskapstrafikk til og fra sykehuset, spesielt for ambulansetrafikk.

Vestre Viken ønsker derfor at en stenging av hovedveien for allmenn trafikk øst for Strandbrua skjer så nærme sykehuset som mulig.



Lisbeth Sommervoll

Administrerende direktør

Lier kommune
Postboks 205
3401 LIER

Vår dato: 01.06.2023

Vår ref.: 201837912-7 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: 2023/1424

Saksbehandler: Heidi Mathea

Henriksen/ 22959759/hmh@nve.no

NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn - Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt - Fjordbyen - Lier kommune

Vi viser til brev datert 29.03.2023. Saken gjelder høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen i Lier og Drammen kommuner. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en framtidsrettet samferdselsinfrastruktur med et stasjonsområde som blir et velfungerende kollektivknutepunkt. Det innebærer også å fastlegge trasé for hovedgate med kollektivtrase fra sykehuset på Brakerøya og videre gjennom området.

Vi viser også til vårt innspill til oppstart av planarbeidet i brev av 31.08.2018 og til møter i planforum.

NVE forutsetter at det knyttes bestemmelser til hensynssone for flomfare, jf. pbl. § 11-8 a).

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs innspill og merknader til planen

I planbestemmelsene er det tydelige plankrav, slik at kommunedelplanen ikke åpner for direkte utbygging etter kommunedelplanen.

Krav om utredning i reguleringsplaner



I bestemmelsene under *utredning og dokumentasjonskrav* er det en tydelig bestemmelse om at fare for områdeskred skal vurderes for alle planer og tiltak.

Vi gir **faglig råd** om at under dette avsnittet i bestemmelsene bør det også inn

- krav til utredning av hvordan tiltakene som skal gjennomføres kan påvirke flomforhold
- krav til utredning av hvordan tiltakene som skal gjennomføres kan påvirke overvannshåndtering
- krav til utredning av hvordan tiltakene som skal gjennomføres kan påvirke vassdragsmiljøet

Tiltakene som planlegges kan medføre barrierer i terrenget som uten god planlegging kan medføre fare for skade fra overvann og vann på avveie.

Hensynssoner i plankartet må tilknyttes bestemmelser

I plankartet er det tegnet inn hensynssoner for flomfare. Hensynssoner etter pbl. § 11-8 a) skal tilknyttes bestemmelser som ivaretar sikkerheten. Til flomsonene langs Lierelva bør det angis konkrete råd knyttet til høydene gitt i plankartet. **Vi forutsetter at dette følges opp før vedtak av planen.**

I plankartet er det tatt utgangspunkt i flomsonekartet for Lier for inntegning av hensynssoner. Dette vil være et godt utgangspunkt langs Lierelva, men langs sjøen må sjøvannstanden og fare for stormflo i år 2100 legges til grunn. Vi viser til vår uttalelse til Områdereguleringsplan for Fjordbyen og til vårt innspill til oppstart av denne planen for mer veiledning knyttet til dette.

NVE vil kunne ha innsigelse til senere planarbeid

I reguleringsplanarbeid som følger kommunedelplanen vil NVE være særlig opptatt av temaene listet opp nedenfor:

- Utforming og kapasitet av bekke- og elvekryssinger. Kryssing av vannveier bør skje slik at det berører vassdraget minst mulig. NVE mener at bekker i prinsippet bør være åpne og anbefaler derfor bruk av bruer fremfor kulverter ved kryssinger. Dersom en bekk må lukkes bør det vurderes om det er mulig å legge den om, da det som oftest er bedre å legge om en bekk enn å lukke den på en lengre strekning.
- Nærføringer og utfyllinger i vassdrag og bekker og utforming av pilarer og brufundament, dersom dette kan påvirke flom, erosjon, skred eller vassdragsmiljø.
- Skredfare, som kan forårsake fare for omkringliggende bebyggelse.
- Flomfare, som kan forårsake fare for omkringliggende bebyggelse.
- Elvelandskapet



- Anleggsfasen, og deponiområder. Viktig at dette planlegges slik at vassdragsnatur blir minst mulig berørt og at sikkerhet mot flom og skred ivaretas
- Innarbeiding av fareområder i plankartet som hensynssoner med tilhørende bestemmelser som ivaretar sikkerheten for naturfare

NVE vil kunne ha innsigelse til reguleringsplaner der sikkerheten mot flom og skred ikke er godt nok ivaretatt i planene. Videre vil vi kunne ha innsigelse dersom tiltakene det åpnes for kan medføre økt fare for omgivelsene, jf. TEK17 § 7-1, andre ledd. Dette gjelder for eksempel kryssing av vassdrag der tiltakene medfører en oppstuvning eller endring av vannhastighet eller økt fare for erosjon langs vassdraget. Dersom tiltakene som planlegges vil kunne ha nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser langs vassdrag, vil vi også kunne ha innsigelse knyttet til dette. For mer informasjon knyttet til våre saksområder viser til vi våre internettsider og de kartbaserte veilederne som ligger der. Lenke til kommuneplansiden vår ligger i avsnittet nedenfor.

Generelle råd og veiledningsmaterieell fra NVE

For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i kommune(del)planen anbefaler vi dere å bruke våre [internettsider for arealplanlegging](#). Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til siden [Kommuneplan - NVE](#) der det blant annet ligger en [kartbasert veileder for kommuneplan](#). Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Vi viser også til [NVE Veileder 2/2017: Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging: grunnlag for innsigelse](#). Her er det klargjort hva som skal til for at NVEs interesser skal være tilstrekkelig ivaretatt i arealplaner etter plan- og bygningsloven.

Vi ber kommunene ta kontakt med oss, dersom dere har spørsmål til vårt innspill eller til faglige råd i dette brevet.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Heidi Mathea Henriksen
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.



Mottakere:

Lier kommune

Drammen kommune

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN

Fra: Marianne Bjørnstad Wessel Holst[Marianne@eidos.no]
Sendt: 01.06.2023 11:23:37
Til: Postmottaklier Postmottak[postmottak@lier.kommune.no]
Tittel: KDP Fjordbyen, Høringsuttalelse 2023/1424

Med vennlig hilsen

Marianne Bjørnstad Wessel Holst
Administrasjonssjef | Eidos Eiendomsutvikling AS

Besøksadresse: Ilebergveien 3, 3011 Drammen
Postboks 744, 3003 Drammen
Mobil: 977 28 844
E: marianne@eidos.no



EIDOS
EIENDOMSUTVIKLING



Fjordbyen
LIER OG DRAMMEN

Fra: Wenche Bjertnes[wenche.bjertnes@vegvesen.no]

Sendt: 31.05.2023 08:12:00

Til: kommunepost@drammen.kommune.no;Postmottaklier

Postmottak[kommunepost@drammen.kommune.no;postmottak@lier.kommune.no]

Kopi: sfovpost@statsforvalteren.no[sfovpost@statsforvalteren.no];Post

hovedmailboks[post@viken.no];

Tittel: Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen

Til Lier og Drammen kommune,

Statens vegvesen er blitt gjort kjent med at vårt saksbehandlingssystem har ekspedert flere dokumenter på saken, uvisst av hvilken grunn. Men det kan skape forvirring.

Vedlagt følger dokumentet som er vår høringsmerknad til offentlig ettersyn, datert 09.05.2023. Vi ber om at det ses bort i fra de andre dokumentene som er oversendt.

Mvh Wenche Bjertnes, SVV



Statens vegvesen

Likelydende brev – se vedlagt liste

Behandlende enhet: Transport og samfunn	Saksbehandler/telefon: Wenche Bjertnes / 97073803	Vår referanse: 22/75330-7	Deres referanse: 2023/1424	Vår dato: 09.05.2023
--	--	------------------------------	-------------------------------	-------------------------

Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen i Lier og Drammen kommuner – Innsigelser fra SVV.

Sammendrag

Som statlig vegmyndighet og forvalter av riksveg på vegne av Staten har Statens vegvesen, med hjemmel i PBL 5-4, innsigelse til planforslaget hovedsakelig begrunnet i manglende konsekvensutredning for vårt fagområde, manglende båndlegging av arealer, samt rekkefølgebestemmelser om avbøtende tiltak i berørt vegnett og tiltak i transportnettet som sikrer oppnåelse av 0-vekstmålet.

Hovedintrykket er at kommunedelplanen ikke er tilstrekkelig gjennomarbeidet og kvalitetssikret. 1/3 privatbilandel uten at det dokumenteres tilsvarende reduksjon fra områder i eller nær Fjordbyen er for høy andel gitt det nasjonale 0-vekstmålet og medfører konsekvenser for det berørte transportnettet som ikke er tilstrekkelig ivarettatt i planforslaget. Kommunedelplanforslaget framstår mer som et planprogram for områderegeringsplanen. Kommunedelplanen båndlegger ikke viktige og nødvendige arealer til framtidig samferdselsinfrastruktur jfr. hensikten med planforslaget. Vi kan ikke ta endelig stilling til planforslaget slik det foreligger til offentlig ettersyn. Innsigelsene er nærmere beskrevet i punktene 1, 2, 3, 4, 5 og 6 nedenfor.

Som innspill til videre arbeid med kommunedelplanforslaget vises det til mer detaljerte merknader og innsigelser nedenfor. Merknadene er foreløpige. Statlig veg- og sektormyndighet forutsetter ny uttale før kommunal egengodkjenning. Eventuelle nye merknader og innsigelser kan tilkomme når det foreligger tilfredsstillende plandokumenter som ivaretar våre fagtemaer.

Vår høringsmerknad til offentlig ettersyn oversendes til kommunene Drammen og Lier, samt til Statsforvalteren i Oslo og Viken for samordning av innsigelser. Samordnet statlig uttalelse vil bli oversendt fra Statsforvalteren.

Statens vegvesen har, til offentlig ettersyn og uttale, mottatt kommunedelplan for Fjordbyen i Lier og Drammen kommune.

Statens vegvesen uttaler seg som forvalter av riksveg på vegne av Staten og som statlig fagmyndighet med sektoransvar for all transport på og langs det offentlige vegnettet i Norge.

Ansvar for forvalter av riksveg er knyttet til alt som har med trafiksikkerhet, framkommelighet, drift, vedlikehold og utvikling av riksvegene.

Som faglig sektormyndighet for vegtransport har Statens vegvesen ansvar for at FN's bærekraftsmål og nasjonale oppgaver følges opp i hele vegtransportsystemet; både for statlige, fylkeskommunale, kommunalt eide gater og veger, samt løsninger for privateide veger. Vegtransport står for en betydelig del av klimagassutslippene. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transport er føringer for klima- og miljøvennlige utbyggingsmønstre og helhetlig bypolitikk i de kommunale arealplanene. 0-vekst i biltransport i bynære områder er et nasjonalt mål. Trafiksikkerhet og framkommelighet er også viktige temaer vi skal ivareta i vår rolle som sektormyndighet.

Vårt samfunnsoppdrag, er i henhold til fastsatt instruks, å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, framtidsrettet og trygt transportsystem. Samfunnsoppdraget utøves gjennom tre roller: byggherre, myndighetsorgan og fagorgan.

Kommunedelplanforslaget omfatter en ny Fjordby i Lier kommune, nytt Drammen sykehus og helsepark i Lier og delvis i Drammen, samt et område mellom Fjordbyen og E18 opp til eksisterende kryss på E18 ved Vitbank i Lier. Fjordbyen og nytt sykehus og helsepark vil gi 16000 arbeidsplasser og 16000 nye innbyggere. Fjordbyen alene er antatt å skulle ha ca. 6200 arbeidsplasser.

Statens vegvesen sine merknader til kommunedelplanen

1. Det er et nasjonalt mål om 0-vekst i biltransport i by og bynære områder. Nye områder må utformes slik at all transport til/fra område skjer med andre transportformer enn privatbil. Målsettingen om 0-vekst i biltransport fra nytt område kan eventuelt oppnås dersom det skjer en reduksjon i biltransport fra områder i eller i nærhet til planområdet. Fjordbyen er prioritert i regionale planer. Utbygging av Fjordbyen har potensiale til å være i samsvar med nasjonale føringer om byutvikling tett på kollektivknutepunkt dersom området tilrettelegges for 0-vekstmålet. Dette betinger tilrettelegging og tilpassing av samferdselsinfrastrukturen, slik at det blir attraktivt å benytte framtidsrettete og miljøvennlige transportformer. Denne må gis konkurransefortrinn dersom transport fra området med privatbil skal unngås.

Utbygging av Fjordbyen har konsekvenser for trafiksikkerhet og framkommelighet, både på lokalvegnettet og riks- og fylkesvegnettet, i området. Det er store

kapasitetsproblemer på det berørte transportnett allerede i dag. Sitat fra Notat kommunedelplan datert 1.10.2023 under kapitelet Bakgrunn: *Når vi beregner trafikken i Drammen for 2050 ser vi allerede i nullalternativet at trafikken gjennom Strandveien og Holmenbrua er betydelig større enn det kryssene har kapasitet til.* 0-alternativet forutsetter at ny E134 Vikeralternativet er realisert, hvilket har en uvisst tidshorisont. Videre har 0-alternativet forutsetninger om endringer i kollektivtilbudet (økt frekvens på tog og tre busslinjer forlenget til Brakerøya.) 0-alternativet er i tillegg uten utbygging av Fjordbyen! Det er utredet et 0-alternativ som forutsetter at eksisterende E134 skal benyttes. Dette 0-alternativet viser at det skapes enda mer trafikale problemer og forsinkelser i berørt vegnett. Kapasitetsproblemene vil forsterkes når det nye sykehuset tas i bruk. Trafikk til/fra Fjordbyen og områder lenger ut i Lier, som er under planlegging, vil forsterke problemene ytterligere dersom tiltak ikke etableres i tilknytning til utbygging av nye utbyggingsområder.

Fjordbyen må uavhengig av finansieringsløsninger tilrettelegge for framtidig samferdselsinfrastruktur innenfor eget planområde. Trafikkarealer må avsettes og båndlegges til framtidsrettede transportformer slik at arealene skjermes for nedbygging. Utbyggingen av Fjordbyen må i tillegg, uavhengig av finansieringsløsninger, innrettes med rekkefølgekrav om infrastrukturtiltak innenfor og utenfor planområdet slik at framkommelighet og trafikksikkerhet ivaretas på berørt transportnett. Statens vegvesen mener kommunedelplanforslaget ikke dokumenterer at 0-vekstmålet oppfylles. Arealer til trafikkformål er ikke avsatt som vegformål i kommunedelplanen, tiltak på berørt vegnett er ikke identifisert og rekkefølgekrav som sikrer at tiltakene blir gjennomført mangler. Det er ingen forutsetninger eller rekkefølge i planforslaget om at ny E134 eller ny rv. 291 Holmenbrua skal være realisert før utbygging i Fjordbyen kan gjennomføres. Statens vegvesen viser til at RTM vurderingen viser at det uten utbygging i Fjordbyen vil være behov for framkommelighetstiltak på vegnettet i det berørte området. Vegen over Holmenbrua er riksveg og omkjøringsveg. Statens vegvesen peker i denne sammenheng, blant annet også på, at det på E18 inn mot Drammen i 2050 er beregnet å bli en ÅDT mellom 90000–100000. Dette er langt over kapasitetsgrensen for denne vegen og berører også den eksisterende Strømsøbrua.

Det er ikke dokumentert konsekvenser av *Planbestemmelsen §3-4.1 Før det gis rammetillatelse for boenhet nr. 1500 skal tiltak som sikrer trafikkbelastning fra området ikke overstige ÅDT 11000.* ÅDT 11000 kan være nådd lenge før boenhet nr. 1500 etableres. Det forutsettes at mange av de mest trafikkskapende eksisterende virksomhetene fortsatt skal bestå i mange år framover. Er ÅDT 11000 totalt fra området eller kun nyskapt trafikk? Betyr dette at hele Fjordbyen skal kunne realiseres uten tiltak på berørt vegnett? Bestemmelsen har konsekvenser for fylkesvegene, Rv. 291, E18 og E134. Det er motstrid mellom plankartet og planbestemmelsen. Planbestemmelsen er knyttet til en uregulert og ikke avklart adkomst fra rundkjøringen på E134 fordi denne er lagt inn til LNF-område. Adkomsten brukes i dag til eksisterende utbygde områder som også får sin adkomst regulert bort. En utbygging av Fjordbyen forutsetter i tillegg, i henhold til trafikale forutsetninger og

utredninger, at ny E134 er omlagt jfr. kommunedelplan for Vikeralternativet. Rekkefølgebestemmelse om dette inngår ikke i kommunedelplanforslaget.

Nødvendige tiltak i berørt transportsystem er ikke identifisert i tilstrekkelig grad og sikret gjennomført med rekkefølgekrav. Statens vegvesen har innsigelse begrunnet i manglede konsekvensutredning og sikring av gjennomføring av avbøtende og nødvendige tiltak i berørt vegnett.

2. Hovedhensikten med kommunedelplanen er, ifølge saksdokumentene, å legge til rette for framtidsrettet samferdselsinfrastruktur og framtidig stasjonsområde i Fjordbyen. Planleggingen skal sikre transportløsninger for hele område, med tilkoblinger til øvrig bystruktur og transportnett. I henhold til planbestemmelsen §1-1, er hensikten med kommunedelplanen å båndlegge arealer for å sikre at intensjonene i planbestemmelsens §2-3 om mobilitet blir oppfylt. Kommunedelplanen skal angi løsninger for den overordnede samferdselsstrukturen og båndlegge og avklare nødvendig arealbehov for framtidig samferdselsinfrastruktur i Fjordbyen. Gående, syklende og kollektiv skal prioriteres i transportsystemet.

Statens vegvesen mener kommunedelplanforslaget ikke båndlegger arealer til nødvendig overordnet infrastruktur for framtidsrettet samferdsel internt og til/fra Fjordbyen. Vi mener også at samferdselsinfrastrukturen som er beskrevet i planbestemmelsens §2.8 ikke er dimensjonert for den del av transporten som må foregå med alternative transportformer. Det er heller ikke dimensjonert for nødvendige framtidig tilpassinger, samt sommer- og vintervedlikehold. Det er heller ikke tilstrekkelige rekkefølgebestemmelser.

Kollektivtraseen er vist med et rødt streksymbol som er lite lesbart i plankartet. Et streksymbol innebærer ikke båndlegging av areal. Kollektivtraseen er uten beskrivelse av standard i planbestemmelsene, men det er knyttet noen forutsetninger om rekkefølge av etablering av midlertidighet og permanent trase. Etablering av kollektivtilbud og kollektivtrase er overlatt detaljreguleringsplaner. Det er således lagt opp til fragmentering og en utbyggingsrekkefølge som vi mener ikke sikrer grunnlag for å etablere et troverdig og attraktivt kollektivtilbud. Midlertidige kollektiv-løsninger som ikke tilfredsstiller behovet vil, med stor sannsynlighet, medføre at området blir etablert som bilbasert.

Planlagt etappevis utbygging er ikke tilpasset etablering av permanent kollektivløsning som kan utvikles i tråd med utbyggingen. Det er ikke båndlagt arealer til veg- og trafikkformål til kollektivgate og lokale gang og sykkelforbindelser. Drift og vedlikehold er ikke hensyntatt i vurdering av gangløsninger og kollektivløsninger, ei heller å båndlegge arealer til framtidige tilpassinger etc. (jfr. byggegrenser langs offentlig veg). Det mangler løsninger for krysningpunkter med frisktsoner, holdeplasser og byggegrenser. Dette er også arealer som må båndlegges.

Ekspress-sykkelvegen (hurtigsykkelvegen) er vist med rødt streksymbol innenfor arealbruk avsatt til jernbaneformål og planbestemmelse om bestemmelsesområde #4 framtidig utvidelse av jernbane. Innenfor område skal det etableres 4 spor jernbane og hurtigsykkelveg. Det røde streksymbolet ligger innenfor jernbanens byggegrense og må vike for jernbaneutbygging dersom planarbeidet for denne utvidelsen konkluderer med behov for dette arealet. Området omfattes i tillegg av planbestemmelse om *hensynssone H410 krav vedrørende infrastruktur*. I henhold til denne planbestemmelsen tillates ikke tiltak som forhindrer framtidig utvidelse til fire spor for jernbanen utbyggingsområde. Et streksymbol båndlegger ikke arealer til hurtigsykkelveg. En planbestemmelse om at jernbanens byggegrense skal avklares i områderegeringsplanen innebærer kun at lovens bestemmelse om byggegrense gjelder i kommunedelplanen. En eventuell justering av denne byggegrensen vil være i strid med kommunedelplanen. Byggegrenser for jernbaneutbygging og planbestemmelser om hensynssoner og bestemmelsesområder tilsier at en fremtidsrettet hurtigsykkelveg ikke er sikret permanent gjennom området. Planforslaget muliggjør heller ikke alternative arealer og framføring av hurtigsykkelvegen dersom utvidelsen av jernbanen skulle ha behov for arealer innenfor avsatt arealformål og byggegrense.

Dersom framtidsrettet samferdselsinfrastruktur skal fungere må det også båndlegges arealer til felles bildelingsløsning for hele området (planforslaget legger opp til en fragmentering). Det er ikke stilt krav til bygningsmessige tilpassinger for lokal parkering/oppbevaringsløsninger for redskap til å utøve miljøvennlig transport, blant annet sykkel. Planforslaget viser ikke hvor det skal være ren boligbebyggelse og hvor mobilitetspunkter og nærbutikker eller skoler skal plasseres. Dette utsettes til senere plannivå. Hvordan nye boliger skal ha et godt nok nært tilbud er en viktig forutsetning for å oppnå lite bilbruk. Statens vegvesen mener ovenstående ikke er ivaretatt.

Statens vegvesen mener kommunedelplanen er mangelfull. Nødvendige samferdselsinfrastrukturiltak for å nå målet om 0-vekst er ikke båndlagt med arealer i kommuneplankartet og permanent anleggelse er ikke sikret gjennomført i planforslaget. Statens vegvesen har innsigelse.

3. Planforslaget omregulerer deler av eksisterende vegareal, både lokale veger, regionale veger og riksveger som har betydning for transportavviklingen i området. Kommunedelplanen endrer dermed arealplanene som skal sikre framføring og forvaltning av riksvegene, og også de andre vegene i området. Endringene påvirker kryssløsninger, adkomstforhold etc. blant annet også for rundkjøringen planforslaget har lagt opp til skal være tilknytning til Fjordbyen. Omreguleringen endrer hele, eller deler av vegformål, til ulike andre arealformål. Konsekvensen av dette er ikke utredet og omtalt. Spørsmålet er om dette er en feil framstilling i plankartet som burde vært fanget opp og endret før utsendelse til offentlig ettersyn?

Statens vegvesen har innsigelse til alle disse endringene og krever at arealene

tilbakeføres til vegareal. Konsekvensene av dette er ikke utredet. Gjelder blant annet T3, F5, N9, N1, F2, F1, B2, jernbaneformål BAN2, #3 togstopp og tverrforbindelse ved Amtmannsvingen og LNFR-8, LNFR-2, LNFR-6. Eksemplene er ikke utfyllende, bare beskrivende.

4. Planforslaget inneholder endringer for områdene N1, N2, N5, deler av N9, F5 (delvis regulert til veg i tidligere plan). Vi stiller også spørsmål ved B8. Nye forslag og endringer av arealformål har konsekvenser for riksvegene, inklusive kryss med E18 og rampesystemene. Det er allerede kapasitetsproblemer på berørte vegstrekninger.

Forslag om ny arealbruk er mangelfullt konsekvensutredet. Statens vegvesen har innsigelse.

5. E18 er lagt inn i kommunedelplanen med vegarealer. Det er også eksisterende E134, (tidligere Rv.23). Kommunedelplanen opphever deler av reguleringsplanene (mulig det er en gammel vegplan) for E18 og Rv.23. Planene er ikke nevnt i planbeskrivelsen for reguleringsplaner som gjelder i planområdet, og er heller ikke sikret gyldig foran kommunedelplanen ved planbestemmelse. Reguleringsplan for Dagslett – Linnos gjelder vel ny trase som nå er endret i og med at Viker-alternativet er valgt som framtidig korridor for E134. Det må tas stilling til hvilke reguleringsplaner som skal gjelde foran kommunedelplanen. Reguleringsplanen for E18, reguleringsplan for eksisterende E134 (Rv.23) og reguleringsplaner som regulerer forholdet til eksisterende E18 og E134 må gjelde foran kommunedelplanen.

Riksvegene er ikke ivaretatt i tilstrekkelig grad i planforslaget. Statens vegvesen har innsigelse.

6. Statens vegvesen mener det er viktig at eksisterende Brakerøya stasjon er framtidig jernbanestasjon. Plasseringen er en forutsetning for etablering av nytt sykehus på Brakerøya. En flytting av dette knutepunktet, slik kommunedelplanen legger opp til har konsekvenser for E134 og reguleringsplanen for nytt sykehus, samt berørt transportnett.

Mulig togstopp i Amtmannsvingen er avsatt med hensynssone i plankartet og beskrevet i planbestemmelsen pkt. 5. *Bestemmelser til bestemmelsesområder, §5-3 bestemmelsesområde #3*. Bestemmelsesområde berører eksisterende E134. Konsekvensen for E134 og samt øvrig vegnett er ikke redegjort for. Statens vegvesen kan ikke ta stilling til et mulig togstopp i Amtmannsvingen.

Statens vegvesen har innsigelse begrunnet i manglede konsekvensutredning og sikring av avbøtende tiltak for framføring av eksisterende E134.

Hovedinntrykket er at kommunedelplanen er et planprogram for områdereguleringsplan og detaljreguleringsplaner. Hovedgrepet er å forskyve og fragmentere viktige overordnede beslutninger til områderegulerings- og detaljreguleringsnivå. Kommunedelplanen blir ikke

et styringsverktøy for utbygging slik den er ment å være. Dette innebærer videre, etter Statens vegvesen sitt syn, meget stor risiko for at resultatet blir et bilbasert område. Noe som bidrar til økte konsekvenser for støy-/luftforurensning og negativ innvirkning på klimagassmålsettingen. Å legge til rette for bilbasert transport gjennom og til/fra Fjordbyen-området vil, etter Statens vegvesen sitt syn, påføre tilgrensende offentlige vegnett behov for utbedringer i større omfang enn hva som er tilfelle for tilrettelegging for miljøvennlig transportformer i, gjennom og inn/ut av Fjordbyen-området. Kommunedelplanen har ikke vist konsekvensene av bilbasert utbygging. Det er ikke dokumentert og sikret tiltak i vegnettet for bilbasert utbygging.

Planforslaget båndlegger ikke arealer til veg- og trafikkformål og sikrer ikke at arealer til nødvendig framtidsrettet samferdselsinfrastruktur ikke blir bygget ned. Kommunedelplanforslaget oppfyller ikke hensikten med planforslaget gitt planbestemmelsen §1-1. Planforslaget dokumenterer ikke og sikrer ikke at 0-vekstmålet kan oppnås.

Kommunedelplanen endrer arealplanene som skal sikre framføring og forvaltning av riksvegene og de andre vegene i området. Vegsystemet i området må vises med vegformål i plankartet. Statens vegvesen krever at disse arealene tilbakeføres til vegformål.

Som forvalter av riksveg har Statens vegvesen, med hjemmel i PBL §5-4, innsigelser i pkt. 1, 2, 3, 4, 5 og 6 ovenfor. Innsigelsene er hovedsakelig begrunnet med manglende konsekvensutredning og manglende identifisering og sikring av gjennomføring av nødvendige tiltak innenfor planområdet og i det berørte vegnettet.

Merknadene ovenfor om innsigelse til konkrete forhold er foreløpige, men kan være grunnlag for videre arbeid med kommunedelplanen. Vi tar forbehold om at nye merknader/innsigelser fra Statlig veg- og sektormyndighet kan tilkomme i nytt høringsbrev når planforslaget er bearbeidet og det foreligger en konsekvensutredning, identifisering og sikring av gjennomføring av nødvendige tiltak. Som grunnlag for videre arbeid med kommunedelplanen kan det, på forespørsel dersom kommunene ønsker disse, oversendes mer konkrete foreløpige merknader til planforslaget.

Statens vegvesen kan ikke ta stilling til planforslaget slik det foreligger til offentlig ettersyn. Statens vegvesen forutsetter ny uttale før kommunal egengodkjenning

Statens vegvesen, Transport og Samfunn
Med hilsen

Fred Anton Mykland
avdelingsdirektør

Anders Olav Thune Hagerup
seksjonsleder

Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til

DRAMMEN KOMMUNE, Postboks 7500, 3008 DRAMMEN

LIER KOMMUNE, Postboks 205, 3401 LIER

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS

Kopi

VIKEN FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG

Lier kommune

postmottak@lier.kommune.no

KDP Fjordbyen, høringsuttalelse - saksnummer 23/05672

I forbindelse med høring av «forslag til kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen», ønsker Vannveien AS å understreke at bruk av vannveien vil gjøre Fjordbyens samferdselsløsninger bærekraftige og attraktive.

Vannveien AS eies av eiendomsutviklere og Næringsforeningen i Drammensregionen. Selskapet arbeider for økt bruk av vannveien som transportåre. Målet er å få en utslippsfri ferje på vannet så snart som mulig.

Utslippsfrie ferjer/båter/vannbuss er i drift flere steder og utprøving av autonome løsninger er i gang. En slik utvikling gjør vannveien konkurransedyktig og attraktiv. De neste årene vil det komme opp mot 20.000 nye boliger i Indre Drammensfjord og langs den sentrumsnære delen av Drammenselva der vannveien ligger tilgjengelig, kø- og vedlikeholdsfri.

Det er positivt at det allerede i planbestemmelsene for Fjordbyen (§2-10 Fergekai) slås fast at *det skal settes av areal til fergekai med tilhørende anlegg på 2 anløpssteder i Fjordbyen. Endelig lokalisering og utforming av anleggene avklares i senere reguleringsplan.*

Det er også positivt at det i planbeskrivelsen (11.4. planforslaget/grønn mobilitet i Fjordbyen) heter: *Det skal tilrettelegges for sjøgående persontransport i tilknytning til Fjordbyen. Det er utarbeidet bestemmelse som sikrer at det kan etableres fergekai med tilhørende anlegg på to anløpssteder i Fjordbyen. Dette skal sikre muligheten for etablering av utslippsfri fjord- og elveferge i Drammen og Lier. Fergetilbudet er tenkt å være en integrert del av det samlede kollektivtilbudet i området.*

Vi opplever det også som lovende at konklusjonene i WSPs mulighetstudie for utslippsfri fjord- og elveferje, utført for Vannveien AS, gis plass (6.3.9. om persontrafikk på sjø)

Bruk av Vannveien vil bidra til å oppfylle Fjordbyens visjon *der folk, fjord og fremtid møtes* og til å nå de langsiktige målene for planlegging og utbygging av Fjordbyen, spesielt målet om at *Fjordbyen skal knytte sammen land og sjøen.*

Fjordbyen oppfordres derfor til å utvikle konkrete løsninger der vannveien inngår. Det vil bidra til å redusere bilbruken. Når det i planen slås fast at *hovedvegnettet er meget belastet og derfor tåler lite mertrafikk*, og det er kjent at nye fleksible, utslippsfrie og autonome løsninger for mobilitet på vannveien er på markedet, understreker dette at det er klokt å ta vannveien med i betraktningen i utviklingen av Fjordbyen.

Vannveien AS har engasjert MHTech AS til å vurdere en vannveien-basert løsning. Studien «et forslag til vannbuss i Fjordbyen» er vedlagt og kan danne grunnlag for

konkrete tiltak, f.eks. Fjordbyens deltagelse i et pilotprosjekt for utslippsfri ferje i Drammen og Lier.

I planene for Fjordbyen er det lagt inn to ferjehavner. Bygg dem og bruk dem, til glede for de reisende og miljøet.

Drammen 26. mai 2023

Vennlig hilsen

Vannveien AS



Jan Erik Hansen
Styreleder

Vedlegg: MHTechs «et forslag til vannbusser i Fjordbyen»



**NÆRINGS
FORENINGEN**
I DRAMMENSREGIONEN
CHAMBER OF COMMERCE

Sendt på e-post:

kommunepost@drammen.kommune.no

postmottak@lier.kommune.no

Næringsforeningen
i Drammensregionen
Chamber of Commerce

Bragernes Torg 13
3017 Drammen

T 32 26 42 10

E post@nfd.no

Drammen, 01.06.2023

KDP Fjordbyen, høringsuttalelse – saksnummer 23/05672 (Drammen)

KDP Fjordbyen, høringsuttalelse – saksnummer 2023/1424 (Lier)

Vi takker for anledningen til å gi innspill til kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen. Næringsforeningen i Drammensregionen representerer med våre over 1000 medlemmer en bred sammensetning av næring i begge plankommunene.

Vi mener at planene for Fjordbyen er viktige for utviklingen av regionen og byen vår. Vi har ingen bemerkninger til den foreliggende planen eller grunnlagsmaterialet, det er gjort et grundig stykke arbeid. På vegne av næringslivet i regionen har vi derimot noen overordnede innspill til begge planmyndigheter:

1. Fjordbyens samspill med byen som allerede ligger der

Vi oppfordrer begge kommuner til å samarbeide enda tettere enn i dag, å løfte blikket over kommunegrensen og i forlengelsen av denne felles planprosessen forplikte seg til å ta et felles ansvar for utviklingen av den nye bydelen. Vi tror en større felles forpliktelse må til for få til helhetlige løsninger slik at den nye Fjordbyen utvikles i rett takt, på rett måte og blir en naturlig del av byen som allerede ligger her. Et tettere samarbeid mellom de to kommunene er det som må til for å ivareta Drammens urbane kvaliteter og regionens eksisterende næringsliv samtidig som den nye Fjordbyen sikres nødvendig fremdrift og ressurser til å nå sitt fulle potensiale.

2. Fjordbyen som en motor for nye mobilitetsløsninger

Fjordbyen kan være den muligheten begge kommuner har til å tenke større og få til virkningsfulle grep for hele regionen på mobilitetsfronten. Som den tidlige *KU for*

samferdselstema belyser, kommer den underliggende transportveksten i området frem mot 2050 til å være betydelig selv uten fjordby. Transportutfordringer knyttet til det nye sykehuset er ennå ikke løst. Vi ser at planer og muligheter i både Drammen og Lier strander på infrastruktur, der begge kommuner må leve med innsigelsener fra statlige etater. Kommunene har ikke økonomiske muskler til å investere tungt i nye samferdselsløsninger. I en periode med større usikkerhet knyttet til utviklingen på eiendomsmarkedet er det urealistisk å forvente at utbyggere alene skal finansiere det mobilitetsbehovet Fjordbyen utløser. Her ligger det en mulighet for kommunene til å gå sammen, løfte blikket og gå i bresjen for en ny og hensiktsmessig byveksttale for regionen.

3. Arealutvikling med tanke på et fremtidig sykehusbehov

Er det noe de siste 20 års sykehusutbygginger i Norge har lært oss, er det at mange nye sykehus bygges for små. Med en planlagt befolkningsvekst på 16.000 mennesker på Lierstranda, oppfordrer vi til å holde fast i tanken om at den delen av Fjordbyen som møter det nye sykehuset utvikles med et fremtidig sykehusbehov i tankene.

Med vennlig hilsen



Rune Kjølstad
daglig leder

Lier kommune, Fjordbykontoret, postmottak@lier.kommune.no

Drammen kommune, kommunepost@drammen.kommune.no

Oslo, 02.06.2023

Lier: KDP Fjordbyen, høringsuttalelse til sak 2023/1424

Drammen: KDP Fjordbyen, høringsuttalelse til sak 23/05672

Det vises til kunngjøring med invitasjon til høringsuttalelser til ovennevnte planarbeid. Dette brevet er likelydende sendt til både Lier kommune og Drammen kommune.

Dette høringsinnspillet er sendt på vegne av private grunneiere i Øst: Isachsen, Leine, Mikkelsen, Fredensborg, Fabritius, og Bakke/SPG

Fjordbyen er et prioritert regionalt prosjekt som utvikles med fortetting rundt eksisterende knutepunkt. Dette betinger at rekkefølgekrav og utvikling av gode løsninger for samferdsel bygges ut i riktig tempo og samarbeid mellom utbyggere, kommunene, fylket og staten. Fjordbyen kommer til å pågå over mange tiår samtidig som morgendagens samferdselsinfrastruktur har sin utvikling i samme tidsperiode.

Som ledd i prosessen om å skape en gjennomførbar plan mener vi at:

- a) Vi må ha realistiske krav for å ende opp med gjennomførbare planer for samferdselsinfrastruktur og mobilitet. Rekkefølgebestemmelsene må harmoniseres i begge planene og tiltakene må løses i rett tid og i et godt samspill mellom offentlige aktører, utbyggere og ha en tilstrekkelig andel statlig finansiering.
- b) Vi henviser til PBL og dennes muligheter og begrensninger knyttet til rekkefølgekrav som kan stilles om nødvendighet, saklighet, rimelighet og forholdsmessighet. Grunneierne er helt avhengig en forutsigbarhet rundt dette.
- c) Det må jobbes for å få på plass en byveksttale slik at fremtidige behov for tiltak til samferdselsformål kan inngå som del av fremtidige løsninger, gjerne i kombinasjon med brukerbetalning.
- d) Det må legges til rette for å opprettholde eksisterende næringsvirksomhet og aktivitet på eiendommene i påvente av utvikling, uten nye tyngende krav til virksomheten, slik at utbyggingen tilpasses fremtidig befolkningsvekst og boligbehov i regionen.

Grunneiere i Øst vil poengtere betydningen av at det er stor forskjell på behovet i første fase av utbyggingen og senere. Vi oppfatter gjennomførte utredninger og analyser dithen at dagens løsninger er dokumentert tilstrekkelige og ikke til hinder for å starte utbygging av første fase, både øst og vest i Fjordbyen. De forventede store trafikkstrømmene ligger langt frem i tid, og derav følger også at mange tunge investeringer i infrastrukturtiltak ikke trenger å være sikret på flere tiår.

§ 2-7 Biladkomst

Hovedvegen (Terminalen) skal være stengt like øst for Strandbroa, slik at bare vestre del av Fjordbyen (LS7, LS8 og LS9 i plankartet) og trafikken til og fra sykehuset og Helseparken kan bruke Strandbroa og utkjøring ved Brakerøya. All øvrig ny bebyggelse skal bruke adkomsten over Gilhus i øst.

Formuleringen «skal være stengt like øst for Strandbrua» er ikke hensiktsmessig og vil ikke fungere verken for dagens virksomheter eller fremtidig utvikling. Terminalen er stengt for gjennomkjøring i dag ved Bama og dette fungerer godt også i fremtiden og bør videreføres med angivelse av feltet i områdeplanen.

§ 3-1.2 *Inntil den sammenhengende permanente kollektivtraseen kan etableres gjennom hele området, fra nåværende E134/Gilhusveien til sykehuset/Helseparken, skal det være en midlertidig trase som bare er forbeholdt buss gjennom de delene av Fjordbyen som ikke har en permanent kollektivtrase. Den midlertidige traseen skal være etablert senest når første bolig tas i bruk i østre del av Fjordbyen (områdene LS1, LS2, LS3 og LS4 på plankartet)*

Dette er både realistisk og mulig å få til. Men, det vil virke svært begrensende med ordlyden «som bare er forbeholdt buss» som hovedregel. Her må det tas høyde for periodevis potensiell midlertidig blandet trafikk, på delstrekninger som kan løses gjennom de påfølgende helhetlige detaljreguleringene. Den nevnte ordlyden «som bare er forbeholdt buss» i § 3-1.2 må fjernes.

§ 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.*

Isolert sett oppleves ikke den første setningen å treffe på noen av intensjonene i PBL, noe som skaper en meget stor uforutsigbarhet. Dette står også i konflikt med dokumentasjonskravene i § 4-1.3 der vi leser de som at dagens løsninger ikke er til hinder for å starte realisering av Fjordbyen. Utbyggingstrinnene i transformasjonsperioden skal sikre at nødvendige tiltak kommer på plass først når analyserte behov avdekkes. Innfasing av løsninger for å svare opp morgendagens behov må komme på plass samtidig med, men ikke flere tiår i forkant. Dette må ledes gjennom et samarbeid om finansiering fra flere interessenter enn bare kommunene og grunneierne alene. De forventede store trafikkstrømmene ligger herav langt frem i tid, så her må beskrivelsen i § 3-1.3 endres til en form som spiller bedre sammen med dokumentasjonskravene i § 4-1.3 og PBLs beste praksis.

§ 3-2.1 *Gjennomgående trasé for gang- og sykkelvei gjennom hele Fjordbyen skal være etablert før bebyggelse kan tas i bruk.*

Her er det meget viktig å poengtere at det planlagte tilbudet er tenkt utviklet over tid i en kombinasjon av midlertidige og permanente løsninger som gradvis når sin endelige ferdigstilling i takt med transformasjonstiden. Dette må fremgå i bestemmelsen.

§ 3-2.2 *Før bebyggelse kan tas i bruk skal attraktive, trafikk sikre 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.*

I en tidlig fase vil et slikt krav ikke treffe på noen av intensjonene i PBL, noe som også bidrar til ytterligere uforutsigbarhet. Av dokumentasjonskravene i § 4-1.3 leser vi at dagens løsninger ikke er til hinder for å starte realisering av Fjordbyen. Utbyggingstrinnene i transformasjonsperioden skal sikre at nødvendige tiltak kommer på plass først når analyserte behov avdekkes. Da er det meget viktig at en innfasing av løsninger for å svare opp morgendagens behov må komme på plass samtidig med, men ikke flere tiår i forkant. Dette må ledes gjennom et samarbeid om finansiering fra flere interessenter enn bare kommunene og grunneierne alene. De forventede store trafikkstrømmene ligger herav langt frem i tid, og kan ikke tilskrives en konsekvens av Fjordbyen alene. Også her mener vi at beskrivelsen i § 3-2.2 må endres til en form som spiller bedre sammen med dokumentasjonskravene i § 4-1.3 og PBLs beste praksis.

§ 4-1.3 Dokumentasjon av løsninger for kollektiv, gange og sykkel

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 utbyggingfaser. Kobling til gang- og sykkelveinett utenfor planområdet skal ivaretas. 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, skal det til hver detaljregulering innenfor kommunedelplanens planområde, utarbeides trafikkstrømanalyser, gjennomføres trafikktegninger 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.

Av dokumentasjonskravene i § 4-1.3 leser vi at dagens løsninger ikke er til hinder for å starte realisering av Fjordbyen. Utbyggingstrinnene i transformasjonsperioden skal sikre at nødvendige tiltak kommer på plass først når analyserte behov avdekkes. Innfasing av løsninger for å svare opp morgendagens behov må komme på plass samtidig med, men ikke flere tiår i forkant. Dette må ledes gjennom et samarbeid om finansiering fra flere interessenter enn bare kommunene og grunneierne alene. Se for øvrig innspillene for § 3-1.3 og § 3-2.2.

Med foreslåtte endringer kan forutsigbarheten øke. Og, vi kan oppnå en større sannsynlighet for en gjennomførbar plan i et godt samarbeid mellom offentlige myndigheter og grunneiere med felles mål om å realisere en bærekraftig Fjordby på Lierstranda.

Vi håper våre innspill blir ansett for konstruktive i målet om å realisere en Fjordby i tråd med nasjonale, regionale og lokale retningslinjer, ønsker og ambisjoner.

På vegne av private grunneiere i Øst:

Med vennlig hilsen

Isachsen, Leine, Mikkelsen, Fredensborg, Fabritius, og Bakke/SPG



Lier kommune
Att: Jan Willy Føreland
Postboks 205
3401 LIER

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen - Lier og Drammen kommune, Viken

Vi viser til oversendelse, datert 29.03.2023, om ovennevnte.

Bakgrunn

Lier og Drammen kommuner inngikk i 2010 avtale om plansamarbeid for å transformere industri- og næringsområdet på Lierstranda og Brakerøya til et urbant og bærekraftig byområde. I plansamarbeidet er det vedtatt å utarbeide en kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt. Planarbeidet er gjennomført av Lier kommune i nært samarbeid med Drammen. Kommunedelplanen skal følges opp med område- og detaljreguleringsplaner.

Fiskeridirektoratets rolle

Fiskeridirektoratet er myndighetene sitt rådgivende organ innenfor fiskeri- og havbruksforvaltningen. I saker som får følger for disse næringene er det vårt ansvar å sikre deres interesser samtidig som vi skal sikre hensynet til det marine biologiske mangfoldet.

Vurdering og merknader

Det er i planområdet registrert flere områder med lokalt viktig bløtbunn i tillegg til et område med svært viktig ålegress. Det kan i tillegg ikke utelukkes et generelt yrkes- eller fritidsfiske i området. For nærmere informasjon, se eventuelt Fiskeridirektoratets kartløsning: <https://portal.fiskeridir.no/plan>.

Ut ifra oversendte dokumenter kan vi ikke se at de fremtidige ønskene vil påvirke fiskeriinteresser utover etablering av det potensielt mulige ferjetilbudet. I planbeskrivelsen er det nevnt at dersom Fjordby-utbyggingen realiseres som planlagt vil det kunne bli aktuelt å etablere et fergetilbud. Her må vi be Lier og Drammen kommune om å særlig ha i bakhodet at det i Gilhusbukta befinner seg svært viktig ålegress som er av nasjonal interesse å ivareta i planleggingen.

Vi ber om å inkluderes videre i planarbeidet.

Med hilsen

Tom Hansen
konstituert seksjonssjef

Karen-Christine Oehninger Aasheim
rådgiver

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift.

Mottakerliste:

Lier kommune	Postboks 205	3401	LIER
--------------	--------------	------	------

Kopi til:

Statsforvalteren I Oslo Og Viken	Postboks 325	1502	Moss
----------------------------------	--------------	------	------





Lier kommune
Drammen kommune

Saksbehandler, innvalgstelefon

Agnes Nygaard Andenæs, 32 26 68 12

Lier / Drammen - Statlig samordnet høringsuttalelse til kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen

Vi viser til brev datert 29. mars 2023 med høring av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen i Lier og Drammen kommune.

Saken gjelder

Lier og Drammen kommuner inngikk i 2010 avtale om plansamarbeid for å transformere industri- og næringsområdet på Lierstranda og Brakerøya til et urbant og bærekraftig byområde. Planarbeidet er gjennomført av Lier kommune i nært samarbeid med Drammen. Kommunene har sendt over plankart for hver sin kommune, med felles planbestemmelser.

Hovedhensikten med kommunedelplanen er å legge til rette for en framtidrettet samferdselsinfrastruktur med stasjonsområde som skal bli et velfungerende kollektivknutepunkt. Kommunedelplanen skal følges opp med område- og detaljreguleringsplaner. Områderegulering for Fjordbyen er lagt ut samtidig med høring av kommunedelplanen.

Statsforvalterens roller i plansaker

Statsforvalteren har fått et delt ansvar i innsigelsessaker. Vi har i brev til kommunene datert 08. januar 2019 informert om samordning av statlige innsigelser.

Statsforvalteren har et ordinært samordningsansvar for innsigelser fremmet innenfor eget myndighetsområde og skal som fagmyndighet påse at planer ikke er i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser. Samtidig skal Statsforvalteren som samordningsmyndighet påse at innsigelser fra øvrige statlige fagetater er tydelig forankret i lov, forskrift eller retningslinjer.

Statsforvalteren skal foreta en samlet vurdering av alle innsigelser og ta stilling til hvilke som skal fremmes. Det er den enkelte fagetaten som har myndighet til å fremme innsigelsen, men Statsforvalteren har myndighet til å avskjære den på visse betingelser. Dersom en innsigelse avskjæres vil det si at den ikke fremmes som innsigelse.



Overlappende myndighetsområder

Det er delvis overlappende fag- og myndighetsområder mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og Statsforvalteren når det gjelder oppfølging av statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging i plansaker. Herunder skal staten og fylkeskommunen medvirke til utbyggingsmønstre og transportsystemer som fremmer utviklingen av kompakte byer og tettsteder, med redusert transportbehov og klima- og miljøvennlige transportformer. Statens vegvesen og fylkeskommunen har videre et særansvar knyttet til samferdsel og forvaltningen av det offentlige vegnettet.

Oversikt over innsigelsene

Statens vegvesen fremmer følgende innsigelser:

- 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.
- 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.
- Planforslaget omdisponerer deler av eksisterende vegareal til andre arealformål. Statens krever at arealene tilbakeføres til vegareal.
- Enkelte nye forslag og endringer av arealformål har konsekvenser for riksvegene. Forslag om ny arealbruk er mangelfullt konsekvensutredet.
- Riksvegene er ikke ivaretatt i tilstrekkelig grad i planforslaget.
- Manglede konsekvensutredning og sikring av avbøtende tiltak for framføring av eksisterende E134.

Samordning

Vi har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene. Høringsuttalelsene er vedlagt i sin helhet og må gjennomgå av planmyndigheten for å få full oversikt og utfyllende informasjon om innholdet.

Videre prosess

Vi forutsetter at Lier og Drammen kommune vurderer innsigelsene og samarbeider med Statens vegvesen for å finne løsninger. Dersom partene kommer til enighet, er det den enkelte fagetat som har myndighet til å trekke innsigelsene.

Dersom partene ikke blir enige, skal saken oversendes Statsforvalteren etter de ordinære rutinene jf. plan- og bygningsloven § 5-6.

Med hilsen

Eli Kristin Nordsiden
seksjonssjef
Klima- og miljøvernavdelingen

Agnes Nygaard Andenæs
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent



Vedlegg:

- 1 Statens vegvesen - Innsigelse og faglige merknader
- 2 SFOV - Uttalelse til høring av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen

Kopi til:

Viken fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG
Statens Vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Bane NOR SF	Postboks 4350	2308	HAMAR

Mottakerliste:

Lier kommune	Postboks 205	3401	LIER
Drammen kommune	Postboks 7500	3008	DRAMMEN



Lier kommune
Drammen kommune

Saksbehandler, innvalgstelefon

Agnes Nygaard Andenæs, 32 26 68 12

Lier / Drammen - Uttalelse til høring av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen

Vi viser til brev datert 29. mars 2023 med høring av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen i Lier og Drammen kommune, samt innvilgelse av utsatt høringsfrist til 2. juni 2023.

Bakgrunn

Lier og Drammen kommuner inngikk i 2010 avtale om plansamarbeid for å transformere industri- og næringsområdet på Lierstranda og Brakerøya til et urbant og bærekraftig byområde. Planarbeidet er gjennomført av Lier kommune i nært samarbeid med Drammen.

Hovedhensikten med kommunedelplanen er å legge til rette for en framtidrettet samferdselsinfrastruktur med stasjonsområde som skal bli et velfungerende kollektivknutepunkt. Kommunedelplanen skal følges opp med område- og detaljreguleringsplaner. Områderegulering for Fjordbyen er lagt ut samtidig med høring av kommunedelplanen.

Kommunene har sendt over plankart for hver sin kommune, med felles planbestemmelser. Vi sender med dette en samlet høringsuttalelse til Lier og Drammen kommune.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser. Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Vurdering

Vi vil innledningsvis rose Lier og Drammen kommune for å ha gjennomført et omfattende og godt arbeid med kommunedelplanen og områdereguleringen for Fjordbyen. Kommunene har lagt frem



to grundig utarbeidede planforslag, som skal legge til rette for en ambisiøs og klimavennlig Fjordby ved Lierstranda, som bygger oppunder overordnede mål for kompakt byutvikling.

Planmaterialet er svært omfattende, og sett i lys av at begge planene ligger ute til offentlig ettersyn med samme høringsfrist, har det vært en utfordring å få oversikt over innholdet i plandokumentene. Plankartet har videre mye informasjon, og er vanskelig å orientere seg i. Av hensynet til å tilrettelegge for medvirkning, samt at kommunedelplanen skal legge føringer for områdereguleringen, ser vi at det er ulemper ved at planene dermed er sendt på høring på samme tid. Av hensyn til medvirkning, særlig fra innbyggere, kunne plandokumentene med fordel vært noe mer sammenfattet.

Vi har ellers følgende konkrete merknader knyttet til nasjonale og viktige regionale interesser:

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal, og transportplanlegging, samt regional plan for areal og transport i Buskerud (BATP) skal ligge til grunn for kommunens arealplanlegging. Retningslinjene legger blant annet vekt på at planleggingen bør fremme utviklingen av kompakte byer og tettsteder med redusert transportbehov og miljøvennlige transportformer. Vi skal bidra til at planer ivaretar disse føringene, herunder at kommunene legger til rette for utbyggingsmønstre og transportsystemer som bygger opp under kompakt byplanlegging og grønn mobilitet.

Lierstranda er ett av de utpekte utviklingsområdene i regional plan. Med sin nærhet til Drammen by og eksisterende jernbane, er Lierstranda godt egnet for en byutvikling som bygger opp under miljøvennlige transportløsninger. Vi stiller oss positive til at det har vært spesielt fokus på kompakt byplanlegging i Fjordbyen. Planen har som mål å begrense transportbehovet og tilrettelegge for miljøvennlige transportformer. Det er i den sammenheng avgjørende at kommunen bruker de planleggingsvirkemidlene man har til disposisjon for å legge til rette for at enkeltmennesket velger de miljøvennlige transportformene. Herunder er det essensielt at de fysiske løsningene og infrastrukturen innenfor (og utenfor) planområdet utformes med gode og raske forbindelser, samt har tilstrekkelig kapasitet og god trafiksikkerhet. En restriktiv parkeringspolitikk er videre et vesentlig virkemiddel for å minske bilandelen og øke andelen reiser med miljøvennlige transportformer. Vi viser til eget punkt knyttet til bil- og sykkelparkering i vår høringsuttalelse til områdereguleringen, der parkering er nærmere regulert.

Kommunene må påse at planen i nødvendig grad fastsetter og redegjør for overordnede føringer og forutsetninger for utbyggingen av området. Dette slik at kommunedelplanen blir et effektivt styringsverktøy for videre utvikling av planområdet og «nærhetsbyen» hvor gående, syklende og kollektivtransport prioriteres. Herunder er det særlig viktig at kommunene påser at det avsettes tilstrekkelige arealer til den nødvendige samferdelsinfrastrukturen i planområdet, og stiller rekkefølgekrav som sikrer opparbeidelsen av denne og andre nødvendige tiltak innenfor og utenfor planområdet før bebyggelsen i Fjordbyen tas i bruk. For å oppnå de grønne mobilitetsmålene kommunene har satt seg, er det i den sammenheng svært viktig at gang/sykkelforbindelser til og innenfor planområdet, samt til stasjonen, ferdigstilles så tidlig som mulig for å unngå en bilbasert utvikling av Fjordbyen. Herunder må kapasitetssterke forbindelseslinjer for hele strekningen inn til Drammen sentrum være sikret opparbeidet før bebyggelsen i Fjordbyen tas i bruk. Vi forutsetter at kommunene påser at denne infrastrukturen sikres i tilstrekkelig grad med rekkefølgekrav i planbestemmelsene.



Vi vil videre anbefale at de foreslåtte rekkefølgekravene om etableringen av infrastruktur i og utenfor planområdet også innarbeides i områdereguleringen for Fjordbyen, i tillegg til § 4-1.3. Vi stiller likevel spørsmål ved utformingen av enkelte av disse rekkefølgebestemmelsene, herunder ved ordlyden i § 3-1.3 og § 3-2.2, som stiller krav til at infrastruktur skal være «sikret opparbeidet». Det kan oppstå tvil om hva som ligger i dette, og vi vil anbefale at bestemmelsene konkretiseres til at tiltakene skal «være etablert» for å unngå uklarheter. Av § 2-1 i kommunedelplanen fremgår det videre at «bestemmelser fra kommunedelplanen gjelder ved motstrid foran senere områdereguleringsplaner og detaljreguleringsplaner innenfor planområdet i Lier». Dette er ikke en gyldig planbestemmelse. En bestemmelse om at kommunedelplanen gjelder foran reguleringsplaner for området, bør i stedet inn i de enkelte reguleringsplanene, herunder områdereguleringen som per nå ligger ute til offentlig ettersyn.

Kommunen har i planen stilt krav om at det skal etableres en gjennomgående kollektivtrasé gjennom Fjordbyen før bebyggelse kan tas i bruk – en midlertidig kollektivtrasé inntil den permanente løsningen blir etablert. For å unngå at personreiser blir tatt med bil, er det helt nødvendig at denne traséen tilfredsstillende behovet og oppleves attraktiv for de reisende i denne mellomperioden, som vil vare over flere år. Særlig gjelder dette for beboere i øst. Det er videre viktig at hurtigsykkelvegen kommer på plass så tidlig som mulig i planområdet.

Kommunen har landet på en videreutvikling av Brakerøya stasjon, med mulighet for et nytt togstopp ved Amtmannsvingen. Knutepunktet ved Brakerøya stasjon blir sentral for å nå de grønne målene innenfor planområdet, og dette må bli et særlig fokus for kommunesamarbeidet videre. Stasjonen og stasjonsområdet må tåle og tilrettelegge for det økte reisebehovet som Fjordbyen medfører. Herunder er det essensielt at området blir et fremtidsrettet og effektivt knutepunkt for buss, tog og taxi som støtter opp under miljøvennlig transport og de høye klimamålene for utviklingen av Fjordbyen. Det må legges til rette for smidige overganger mellom ulike transportformer med høy andel sykkelparkeringsplasser, samt attraktive forbindelseslinjer til og fra stasjonsområdet for gående og syklende. Dette må som nevnt også være tilstrekkelig sikret med rekkefølgebestemmelser i planen.

Dersom kommunen ønsker å oppnå ambisjonene om nærhetsbyen, er det videre sentralt at det også er fokus på å etablere et godt og variert servicetilbud fra de første boligene blir oppført – herunder at det er en samtidighet knyttet til etableringen av boliger og ulike daglige funksjoner innenfor Fjordbyen. Dette bør etter vår vurdering reflekteres i større grad i planforslaget.

Vi oppfordrer kommunen til å gå videre med intensjonen om å tilrettelegge nærmere for bil- og/eller andre delingsløsninger, for å tilby et konkurransedyktig alternativ til bruk av privatbil. Delingsløsninger for bil kunne med fordel vært avklart og tatt inn i denne planen, for å se området og det totale behovet i en sammenheng.

Utbyggingsrekkefølge

I henhold til områdeplanen skal planområdet utbygges i øst og vest først. Vi har forståelse for at både grunneierinteresser og uvisshet om ny plassering av tømmerterminalen skaper utfordringer for utviklingen av området, og at dette danner grunnlaget for utbyggingsrekkefølgen. Kommunen har i planen stilt krav om at det skal etableres en gjennomgående kollektivtrasé gjennom Fjordbyen før bebyggelse kan tas i bruk, og viser til at man dermed kan oppnå mobilitetsambisjonene for Fjordbyen, selv med oppstart av utbygging i øst. Vi stiller likevel spørsmål ved om dette er realistisk. Dette som følge av lange avstander til Brakerøya (ca. 2 km) og Lier stasjon (ca. 3,5 km) for beboere i øst, og at området i «midten» mulig vil oppfattes som en barriere for disse. Vi er i den sammenheng bekymret for at området i øst vil få en bilbasert utvikling, også sett sammen med en høyere



parkeringsplassandel, jf. våre merknader til dette i vår høringsuttalelse til områdereguleringen. Med hensyn til at utbyggingen er planlagt over flere tiår, vil dette i så fall pågå over mange år før man får bøtet på problemet. Vi vil derfor fraråde kommunen fra å gå videre med en utbyggingsrekkefølge hvor østsiden av planområdet utvikles før midtdelen.

Naturmangfold

Konsekvensvurderingens fagrapport for naturmangfold tar for seg de viktigste kjente naturverdiene i og i tilknytning til planområdet. Det er tre avgrensede naturlokaliteter som blir berørt av planforslaget. *NM Gilhus* har svært stor verdi som hekke- og næringsssøkområde for vipe. Vipe er på norsk rødliste for arter og klassifisert til kategorien kritisk truet (CR). *NM 2 Gilhus gård* omfatter en stor gammel alm og 28 lindetrær. Alm er oppført på norsk rødliste for arter i kategorien sterkt truet (EN) og lind er oppført i kategorien nær truet (NT). På lokalitet *NM Gilhusveien 8* står det en stor gammel ask. Arten er oppført på norsk rødliste for arter i kategorien sterk truet (EN).

Det fremgår av planmaterialet at naturmiljøet på Gilhus gård vil bli berørt, og naturmiljøet ved Gilhusveien 8 vil bli forringet dersom Gilhusveien utvides på nordsiden og det etableres gang- og sykkelvei langs veien. Herunder vil være positivt dersom utvidelse av veien og etablering av gang- og sykkelvei skjer på sørsiden av eksisterende vei i det aktuelle området. Naturmiljøet Gilhus vil bli berørt dersom Gilhusveien utvides på østsiden. Registrert verdiområde *NM Gilhus* ligger imidlertid ikke inntil Gilhusveien. Vi ser derfor ikke hvorfor utvidelse av denne veien kommer i konflikt med verdiområdet. Dersom utvidelsen derimot gjelder veien Linnestranda vil tiltaket komme i berøring med avgrenset verdiområde. Vi mener hensynet til vipe må utredes dersom verdiområdet Gilhus blir berørt. Vi vil vurdere å fremme innsigelse til fremtidig reguleringsplan for dette området dersom vipe ikke blir ivaretatt i planforslaget.

Landbruk

I planforslaget omfatter ca. 12,5 dekar dyrka jord på gbnr. 19/14. Dette jordbruksarealet, sammen med tilgrensende areal, er avsatt til tjenesteyting, herunder grunnskole, barnehage, lekefelt og kultur (T2 og T3 i plankartet). Så vidt vi kan se er ikke jordvern tema i konsekvensutredningen. Vi kan heller ikke se at det er vurdert alternative plasseringer for å spare dyrka jord. Jordbruksarealene i Lier er av de mest verdifulle og produktive i hele landet. Dette tilsier at terskelen for å omdisponere denne jorda skal være høy. På denne bakgrunn er vi kritiske til denne delen av planforslaget. Vi legger imidlertid til grunn at formålene med omdisponeringen er vesentlige samfunnsinteresser. Vi legger også vekt på at området er klart avgrenset av vei, jernbane og tilgrensende bebyggelse, og at dette vil bidra til å dempe presset på tilgrensende jordbruksareal.

Strandsone langs sjø

I henhold til planbestemmelsenes § 2-5 skal det etableres offentlig tilgjengelig grøntområde langs Drammensfjorden (Fjordparken) med gjennomsnittlig bredde på 30 meter. Dette er fulgt opp mer konkret i områdereguleringen. Vi viser til nærmere redegjørelse samt innsigelse knyttet til forvaltningen av strandsonen i vår høringsuttalelse til områdereguleringen for Fjordbyen.

Fergekai

Det fremgår av planforslaget at det skal etableres fergekai med to anløp innenfor bestemmelsesområdene #5 og #6. Endelig plassering skal utredes i videre planlegging. Vi anser at det er et mulig konfliktpotensial med hensyn til verdifullt naturmangfold for anleggelse av fergekai, da særlig for #2_FK2. Vi forbeholder oss retten til å fremme innsigelse ved detaljregulering dersom utredningen skulle avdekke konflikt med de interessene vi er satt til å ivareta.



Vi påpeker for øvrig at bestemmelsesområde #6 har ikke tilhørende bestemmelse som område #5 i planbestemmelsene. Vi går ut ifra at dette kan være en feilføring i plankartet. Vi anbefaler at dette i så fall rettes opp.

Overskuddssnø

Overskuddssnø kan ha negative påvirkninger dersom det deponeres i sårbare områder eller nært vassdrag og sjø. Snødumping i sjø er ikke tillatt. Vi kan ikke se at håndtering av overskuddssnø i planområdet er omtalt i planforslaget og forutsetter at kommunen har vurdert behov for arealmessige avklaringer for deponering av snø med løsninger som sørger for at utslipp skjer under kontrollerte forhold. Dersom det er fare for forurensning til vann og grunn fra et snødeponi, må det søkes om utslippstillatelse fra Statsforvalteren.

Samfunnssikkerhet

Vi forutsetter at utfordringene og videre utredninger med naturfarer som stormflo og framtidig havnivåstigning, marin leire, og flomfaren ivaretas gjennom bestemmelser, hensynssoner eller rekkefølgekrav. I tillegg er det en forutsetning at alle veier konstrueres slik at de tar hensyn til naturfarene som kan inntreffe på planområdet.

Øvrige merknader

I planbestemmelsene er det videre knyttet bestemmelser til områdene LS1-LS9, jf. § 2-7 og § 3-1.2. Så vidt vi kan se, følger dette betegnelsene i plankartet til kommuneplanens arealdel fremfor betegnelsene i plankartet til kommunedelplanen (BA1 – BA9). Vi anbefaler at dette rettes opp i planbestemmelsene, og at henvisningene heller samsvarer med betegnelsene i plankartet til kommunedelplanen.

Plankartet inneholder svært mye informasjon og detaljer, med mange overlappende tegnforklaringer. Det er derfor noe vanskelig å se hva som gjelder hvor i kartet. Så vidt vi kan se, fremgår H710 - *båndlegging for regulering* ikke av kartet, til tross for at det er knyttet bestemmelser til sonen i forslaget til planbestemmelsene.

Kommunedelplanen følges opp av områderegulering for Fjordbyen, som ligger ute til offentlig ettersyn med samme høringsfrist. Områdereguleringen er (nødvendigvis) mer konkret med hensyn til arealbruken innenfor planområdet. Vi har i høringsuttalelsen til områdereguleringen uttalt oss til en rekke temaer som dermed også er relevant/overlappende med kommunedelplanen. Vi ber om at også denne uttalelsen legges til grunn for kommunedelplanarbeidet så langt den er relevant, herunder våre merknader til parkering, strandsoneforvaltning, naturmangfold, forurensning, barn og unge, støy og samfunnssikkerhet.

Avslutningsvis

Avslutningsvis viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegg for 2023](#) og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). For kommunens samfunnsplanlegging viser vi også til [Statsforvalterens forventningsbrev for 2023](#). Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#).

Vi mener det er gjennomført et omfattende og grundig arbeid med kommunedelplanen. Vi støtter videre de overordnede føringene og prinsippene for by- og knutepunktutvikling som kommunene har lagt til grunn for planarbeidet.

Vi ber om å bli holdt orientert i det videre arbeidet med kommunedelplanen.



Med hilsen

Gunhild Dalaker Tuseth
avdelingsdirektør, Klima og miljøvern

Eli Kristin Nordsiden
seksjonssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent

Hovedsaksbehandler

Agnes Nygaard Andenæs

Medsaksbehandlere

Lina Sannes Eskerud (naturforvaltning)

Ståhle Bakstad (landbruk)

Karianne Madhavi Klingenberg (samfunnssikkerhet og beredskap)

Mottakerliste:

LIER KOMMUNE

Drammen kommune

Postboks 205

Postboks 7500

3401

3008

LIER

DRAMMEN



Fortidsminneforeningen

Drammen og omegn lokallag

Lier kommune

02.06.2023

Fjordbykontoret

Postboks 205

3401 Lier

Mail: postmottak@lier.kommune.no

KDP Fjordbyen, høringsuttalelse

Saksnummer: 23/05672

Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen

Fortidsminneforeningen, Drammen og omegn lokallag, viser til overstående plan, og vil med dette komme med våre merknader.

Planen er tett koblet til utviklingen av Fjordbyen og kollektivknutepunkter, blant annet i forbindelse med det nye sykehuset i Drammen. I dette ligger en utfordring knyttet til et allerede svært belastet vegnett, samtidig som Fjordbyen har ambisjoner om å legge til rette for sykkel. Det pågående planarbeidet er ment å avklare hovedstrukturen i de samferdselspolitiske utfordringene når det samtidig er påkrevet med tilstrekkelig kapasitet både for gående, syklende, bilende og kollektivreisende. Her må en rekke nasjonale og regionale standarder møtes.

I dette arbeidet vil en også måtte ta stilling til en rekke kulturmiljøpolitiske spørsmål. Dette gjør det relevant å være oppmerksom på de verdier som ligger i kulturmiljøene, for attraktivitet, trivsel, rekreasjon, identitet, historisk forankring og annet.

Slik vi leser planbeskrivelsen med konsekvensutredning, er konsekvenser for kulturmiljøer vurdert ut fra et nullalternativ, samt fire alternativer som innbefatter endringstiltak. Nullalternativet ivaretar ifølge konsekvensutredningene, kulturmiljøene på best måte. Samtidig som man ved dette alternativet kanskje utsetter tiltak som kan vise seg nødvendig på sikt.

Vi skal ikke ta stilling til de ulike alternativene, da premissene i disse omfatter en rekke problemstillinger. Det vi vil poengtere er at de kulturmiljøene en har vurdert konsekvenser i forhold til, synes ganske snevre. Således er det først og fremst gjort vurderinger av hvordan alternativene berører skipsvrakene i Terminalbukta, Gilhus gård og Gilhuus (Linnestranda 1). Vi vil understreke at konsekvenser også bør vurderes i forhold til hele kulturmiljøet langs Gilhusveien, og området rundt

Frydenlund gård, inkludert Lierstranda. Dette er viktige kulturmiljøer i planområdet. Konsekvenser av ulike alternativer for utforming av samferdselsstruktur må inkludere disse områdene i sin helhet. Dette handler også om nyere kulturminners verdi.

Mer spesifikt synes en utvidelse av Gilhusveien til kollektivtrase svært uheldig for det sårbare kulturmiljøet der. Det samme gjelder utbygging av en rundkjøring i vestre del av Lierstranda. Disse tiltakene vil kunne bidra til å desimere verdifulle kulturmiljøer, som på sikt har et stort verdiskapende potensiale for bydelen.

Med vennlig hilsen

Styret i Fortidsminneforeningen, Drammen og omegn lokallag

Arne Holm

Styreleder

Lier kommune, Fjordbykontoret, postmottak@lier.kommune.no

Drammen kommune, kommunepost@drammen.kommune.no

Eidos Eiendomsutvikling AS
Ilebergveien 3, 3011 Drammen
Pb 744, Strømsø 3003 Drammen
Org nr. 830 078 312
www.eidos.no

Drammen, 01.06.2023

Lier: KDP Fjordbyen, høringsuttalelse til sak 2023/1424

Drammen: KDP Fjordbyen, høringsuttalelse til sak 23/05672

Det vises til kunngjøring med invitasjon til høringsuttalelser til ovennevnte planarbeid. Dette brevet er likelydende sendt til både Lier kommune og Drammen kommune.

Kontekst

Kort oppsummert historie:

- 1) Lier kommune utarbeidet ny kommuneplan som ble vedtatt i 2009. Hovedgrepet var å transformere Lierstranda fra lager/logistikk og industri til et urbant og bærekraftig byområde. Drammen kommune varslet innsigelse mot planene med bakgrunn i bekymring for belastningen på infrastrukturen i området. Drammen kommune trakk sin innsigelse mot at det ble etablert et interkommunalt plansamarbeid (iht PBL) for Lierstranda og deler av Brakerøya i Drammen.
- 2) I 2010 signerer Drammen og Lier kommuner avtale om interkommunalt plansamarbeid (iht PBL).
- 3) Miljøverndepartementet godkjenner kommuneplanen for Lier i 2013.
- 4) Når planene for nytt sykehus på Brakerøya begynner å ta form utfordrer dette forutsetningen for avtalen som ble signert i 2010.
- 5) Det interkommunale plansamarbeidet legges til grunn for områdereguleringen og senere detaljreguleringen av nytt sykehus og Drammen helsepark.
- 6) For å ivareta Drammen kommunes intensjon bak varslet innsigelse mot kommuneplanen fattes det likelydende vedtak i begge kommuner om at det skal utarbeides en kommunedelplan for samferdsel som skal ivareta helheten rundt området. Dette er også basert på et interkommunalt plansamarbeid ihht PBL. Denne planen må godkjennes i begge kommunene før områderegulering for Fjordbyen kan godkjennes. Planene kan behandles i samme politiske møter, men KDP skal behandles først.
- 7) Siden områdeplanen for Fjordbyen kun ligger i Lier, skal denne bare behandles i Lier kommune.

Det er nedlagt et betydelig arbeid i disse planarbeidene, ikke minst av oss som største grunneier på Lierstranda knyttet til områdeplanen og opprydding i Gilhusbukta. Rensing av 100 år gamle miljøsynder og etablering av ny natur i Gilhusbukta fullføres om kort tid og er klassifisert som et av Norges største naturrestaureringsprosjekter. Mange bedrifter har allerede flyttet sine virksomheter til andre steder, og flere planlegger for det samme. Alt dette er utført i troen på en felles målsetning om å transformere Brakerøya og Lierstranda til beste for begge kommuner.

Nå ligger «Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen» ute på høring og offentlig ettersyn i tråd med PBLs §11-14 parallelt med Områdeplan for Fjordbyen. Ved feil bruk eller intensjoner, opplever vi at tilnærmingen i planbestemmelsene kan være mer en søken etter obstruksjoner enn å legge til rette for sårt tiltrengt vekst i Drammensregionen. Fjordbyen kan ikke og skal ikke alene finansiere en serie manglende tiltak for samferdselsinfrastruktur som er akkumulert av annen byvekst gjennom mange år. Vi kan heller ikke vente på at hovedinfrastrukturen er ferdig bygd. Dersom det ikke er vilje og evne til å se disse utfordringene i et langsiktig perspektiv, blir grunneierne urolige for om planene i det hele tatt er gjennomførbare. Det er nødvendig å finne en balanse mellom infrastrukturbyggingen og kommersiell utbygging som gjør det mulig å komme i gang med Fjordbyen. Det krever tilpassede og harmoniserte rekkefølgebestemmelser og en forståelse for at det vil være behov for offentlig finansiering utover kommunenes egen bæreevne og de bidrag grunneierne kan tåle. Planene må gjøre det attraktivt nok for grunneierne til å ta sin del av det løftet som skal til for å kunne realisere Fjordbyen.

Hovedhensikten med KDP er å legge til rette for en framtidrettet samferdselsinfrastruktur i planområdet med et stasjonsområde som blir et velfungerende kollektivknutepunkt. Det innebærer også å fastlegge trasé for hovedgate med kollektivtrase fra sykehuset på Brakerøya og videre gjennom området. Koordineringen mellom de to parallelle planprosessene har hatt to perspektiver med overlapp der KDP har sett «utenfra og inn i Fjordbyen» mens områdeplanen har sett «innenfra og ut av Fjordbyen».

Innspill

Tiltak knyttet til samferdselsinfrastruktur inn mot bykjernen i Drammen er viktig for å kunne håndtere fremtidig økning i menneskestrømmer som vil gå, sykle og kjøre kollektivt i stedet for å kjøre bil. Disse må også kunne forholde seg til gode forbindelser for gående og syklende som knytter seg på eksisterende og planlagt nytt gang- og sykkelveinett i Lier og Drammen. Finansiering av disse tiltakene kan ikke belastes verken kommuner eller utbyggere alene. Tilrettelegging for denne type mobilitet må løses til rett tid og i et godt samspill med offentlige aktører og utbyggere inkludert tilstrekkelig andel statlig finansiering.

Plansamarbeidet Lier og Drammen inngikk i 2010 har allerede gitt positive resultater for regionen. Nytt sykehus og første fase av Drammen Helsepark er i ferd med å reise seg på Brakerøya. Neste fase er Fjordbyen, et prioritert regionalt prosjekt som utvikles med fortetting rundt eksisterende knutepunkt. Dette betinger at rekkefølgekrav og utvikling av gode løsninger for samferdsel bygges ut i riktig tempo og samarbeid mellom utbyggere, kommunene, fylket og staten. Fjordbyen kommer til å pågå over mange tiår samtidig som morgendagens samferdselsinfrastruktur har sin utvikling i samme tidsperiode. Som ledd i prosessen om å skape en gjennomførbar plan mener vi at:

- a) Vi må ha realistiske krav for å ende opp med gjennomførbare planer. Rekkefølgebestemmelsene må harmoniseres i begge planene. Her må det legges større vekt på kravene i Fjordbyen slik at en ønsket og planlagt transformasjon ikke stopper opp.
- b) Det må jobbes for å få på plass en byvekstavtale slik at fremtidige behov for tiltak til samferdselsformål kan inngå som del av fremtidige løsninger, gjerne i kombinasjon med brukerbetaling.

Vi henviser til PBL og dennes muligheter og begrensninger knyttet til rekkefølgekrav som kan stilles om nødvendighet, saklighet, rimelighet og forholdsmessighet. Transformasjonen av Lierstranda til en ny Fjordby krever planer som er robuste og fleksible nok til å oppnå målsetninger underveis og i takt med teknisk og regulatorisk utvikling. Med ambisjoner om en konstruktiv dialog og fokus på gjennomførbare rekkefølgebestemmelser, og ditto planer, så håper vi at disse overordnede innspillene kan ivaretas på godt vis i endelig planforslag.

Ut over dette har vi enkelte konkrete forslag til endringer i kapittel 3 rekkefølgebestemmelser. Eksisterende tekst er limt inn med kursiv.

§ 2-7 Biladkomst

Hovedvegen (Terminalen) skal være stengt like øst for Strandbroa, slik at bare vestre del av Fjordbyen (LS7, LS8 og LS9 i plankartet) og trafikken til og fra sykehuset og Helseparken kan bruke Strandbroa og utkjøring ved Brakerøya. All øvrig ny bebyggelse skal bruke adkomsten over Gilhus i øst.

Formuleringen «skal være stengt like øst for Strandbroa» er ikke hensiktsmessig og vil ikke fungere verken for dagens virksomheter eller fremtidig utvikling. Terminalen er stengt for gjennomkjøring i dag ved Bama. Utredningene anbefaler fortsatt stengning, men det står seg vel så godt uten en streng geografisk lokalisering. Vi er av den oppfatning at hensikt og måloppnåelse er fullgodt selv om man stryker «like» i setningen og ber om at dette endres.

§ 3-1.2 Inntil den sammenhengende permanente kollektivtraseen kan etableres gjennom hele området, fra nåværende E134/Gilhusveien til sykehuset/Helseparken, skal det være en midlertidig trase som bare er forbeholdt buss gjennom de delene av Fjordbyen som ikke har en permanent kollektivtrase. Den midlertidige traseen skal være etablert senest når første bolig tas i bruk i østre del av Fjordbyen (områdene LS1, LS2, LS3 og LS4 på plankartet)

Dette er både realistisk og mulig å få til. Men, det vil virke svært begrensende med ordlyden «som bare er forbeholdt buss» som hovedregel. Her må det tas høyde for periodevis potensiell midlertidig blandet trafikk, på delstrekninger som kan løses gjennom de påfølgende helhetlige detaljreguleringene. Den nevnte ordlyden «som bare er forbeholdt buss» i § 3-1.2 må fjernes.

§ 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.

Isolert sett oppleves ikke den første setningen å treffe på noen av intensjonene i PBL, noe som skaper en meget stor uforutsigbarhet. Dette står også i konflikt med dokumentasjonskravene i § 4-1.3 der vi leser de som at dagens løsninger ikke er til hinder for å starte realisering av Fjordbyen.

Utbyggingstrinnene i transformasjonsperioden skal sikre at nødvendige tiltak kommer på plass først når analyserte behov avdekkes. Innfasing av løsninger for å svare opp morgendagens behov må komme på plass samtidig med, men ikke flere tiår i forkant. Dette må ledes gjennom et samarbeid om finansiering fra flere interessenter enn bare kommunene og grunneierne alene. De forventede

store trafikkstrømmene ligger herav langt frem i tid, så her må beskrivelsen i § 3-1.3 endres til en form som spiller bedre sammen med dokumentasjonskravene i § 4-1.3 og PBLs beste praksis.

§ 3-2.1 *Gjennomgående trasé for gang- og sykkelvei gjennom hele Fjordbyen skal være etablert før bebyggelse kan tas i bruk.*

Her er det meget viktig å poengtere at det planlagte tilbudet er tenkt utviklet over tid i en kombinasjon av midlertidige og permanente løsninger som gradvis når sin endelige ferdigstilling i takt med transformasjonstiden. Dette må fremgå i bestemmelsen.

§ 3-2.2 *Før bebyggelse kan tas i bruk skal attraktive, trafikk sikre 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.*

I en tidlig fase vil et slikt krav ikke treffe på noen av intensjonene i PBL, noe som også bidrar til ytterligere uforutsigbarhet. Av dokumentasjonskravene i § 4-1.3 leser vi at dagens løsninger ikke er til hinder for å starte realisering av Fjordbyen. Utbyggingstrinnene i transformasjonsperioden skal sikre at nødvendige tiltak kommer på plass først når analyserte behov avdekkes. Da er det meget viktig at en innfasing av løsninger for å svare opp morgendagens behov må komme på plass samtidig med, men ikke flere tiår i forkant. Dette må ledes gjennom et samarbeid om finansiering fra flere interessenter enn bare kommunene og grunneierne alene. De forventede store trafikkstrømmene ligger herav langt frem i tid, og kan ikke tilskrives en konsekvens av Fjordbyen alene. Også her mener vi at beskrivelsen i § 3-2.2 må endres til en form som spiller bedre sammen med dokumentasjonskravene i § 4-1.3 og PBLs beste praksis.

§ 4-1.3 *Dokumentasjon av løsninger for kollektiv, gange og sykkel*

Ved utarbeiding av detaljreguleringsplan skal midlertidige og permanente løsninger for gange og sykkel dokumenteres. Det skal sikres attraktive og trafikk sikre forbindelser for myke trafikanter i alle utbyggingfaser. Kobling til gang- og sykkelveinett utenfor planområdet skal ivaretas. For å sikre tilfredsstillende kollektivtilbud som definert i § 3-1.3 samt opparbeidelse av tilstrekkelig kapasitet, attraktivitet og trafikk sikkerhet på gang- og sykkelforbindelser til sentrale målpunkt i Drammen sentrum (Bragernes og Strømsø) i tråd med tiltakslisten i § 2-8, skal det til hver detaljregulering innenfor kommunedelplanens planområde, utarbeides trafikkstrømanalyser, gjennomføres trafikk tellinger 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.

Av dokumentasjonskravene i § 4-1.3 leser vi at dagens løsninger ikke er til hinder for å starte realisering av Fjordbyen. Utbyggingstrinnene i transformasjonsperioden skal sikre at nødvendige tiltak kommer på plass først når analyserte behov avdekkes. Innfasing av løsninger for å svare opp morgendagens behov må komme på plass samtidig med, men ikke flere tiår i forkant. Dette må ledes

gjennom et samarbeid om finansiering fra flere interessenter enn bare kommunene og grunneierne alene. Se for øvrig innspillene for § 3-1.3 og § 3-2.2.

Avslutningsvis vil vi poengtere betydningen av at det er stor forskjell på behovet i første fase av utbyggingen og senere. Vi oppfatter gjennomførte utredninger og analyser dithen at dagens løsninger er dokumentert tilstrekkelige og ikke til hinder for å starte utbygging av første fase, både øst og vest i Fjordbyen. De forventede store trafikkstrømmene ligger langt frem i tid, og derav følger også at mange tunge investeringer i infrastrukturtiltak ikke trenger å være sikret på flere tiår. Med foreslåtte endringer kan forutsigbarheten øke. Og, vi kan oppnå en større sannsynlighet for en gjennomførbar plan i et godt samarbeid mellom offentlige myndigheter og grunneiere med felles mål om å realisere en bærekraftig Fjordby på Lierstranda.

Vi håper våre innspill blir ansett for konstruktive i målet om å realisere en Fjordby i tråd med nasjonale, regionale og lokale retningslinjer, ønsker og ambisjoner.

Med vennlig hilsen

Eidos Eiendomsutvikling AS



Anders Edbo

Administrerende direktør

Lier kommune
Postboks 205
3401 LIER

Dato: 02.06.2023
Saksref: 201807705-9
Deres ref.: 2023/1424
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +47 47977073
E-post: stig.hagelid.fjeldstad@banenor.no

Lier og Drammen kommuner - Høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev datert 29.3.23.

For bestemmelse 2-2 ber vi om at tiltak for drift og vedlikehold av jernbanen unntas plankravet. Dette er viktig for å kunne vedlikeholde jernbanen effektivt dersom våre aktiviteter innebærer søknadspliktige tiltak.

Rammebetingelsene for jernbanen er i endring, og det kan derfor være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Bane NOR er derfor opptatt av å sikre mulighetene for utvidelser senere. Vi er enig i den valgte stasjonsstrukturen, og understreker behovet for lokal kollektivtrafikk som forbinder viktige målpunkter i og utenfor planområdet.

For bestemmelse 3-3 ønsker vi å påpeke at premissene ved beregning av kapasitetsbehovet for adkomst ikke er kjent eller vurdert, og bestemmelsen er dermed vanskelig å håndheve. Bane NOR mener også at det bør foreligge vurderinger av rollefordeling mellom ulike stasjonsinnganger før det stilles krav om nye. Samtidig vil ikke en utvidelse til flere spor ved Brakerøya stasjon nødvendigvis gi større behov for adkomst til plattformen. Relevansen til en utvidelse er derfor uklar, og vi ber om at kravet sløyfes. Det er for øvrig uklart når en utvidelse til flere spor blir gjennomført. Vi anbefaler derfor at kravet rettes mot andre forhold dersom det opprettholdes eller rettes mot andre tiltak for å gi størst sannsynlighet for gjennomføring.

Vi ber om at jernbanespor i drift avsettes til formål jernbane i plankartet for å gjenspeile faktisk og planlagt arealbruk. For kommunens ønsker om ny stasjon ved Amtmannssvingen gjør vi oppmerksom på at togenes stoppmønster avgjøres av Jernbanedirektoratet, og Bane NOR er ikke kjent med planer om å etablere stasjonen.

Bane NOR anbefaler at kommunen samordner sin arealplanlegging slik at nybygging i kommunen konsentreres til foreliggende planområde. Vi anbefaler også at planen, og senere arealplaner i planområdet, legger opp til boligtyper som det er etterspørsel etter i Lier.

Foreslått kartfremstilling fremstår som kompleks, med en rekke ulike elementer i lag, uten at lagene er vist på egne kart. Vi ber kommunen vurdere om kartet bidrar til nødvendig forståelse av planen over tid. Kart- og planforskriften krever at en arealplan fremstilles på en klar og entydig måte. Eksempelvis fremgår ikke avgrensningen av hensynssone H710, som er en bestemmelse med stor betydning for områdene den omfatter. Bane NOR ber kommunen vurdere om plankartet er tilstrekkelig klart til at det kan vise hvilke hensynssoner og bestemmelsesområder som gjelder innenfor et gitt område.

I tillegg til myndighetsrollen har Bane NOR en rolle som grunneier. Bane NOR som grunneier har behov for å ivareta sine interesser i plansaker på linje med andre grunneiere.

Bane NOR som grunneier har følgende merknader

Det er positivt at planforslaget legger opp til en høy kollektivandel for beboere og de som får sin arbeidsplass innenfor planområdet. Brakerøya omtales i en rekke av de faglige rapportene som ligger ved saken. Dette gjelder spesielt Brakerøya stasjon. Slik vi oppfatter fagrapportene legges det opp til at Brakerøya stasjon blir sentral for fremtidig vekst innenfor planområdet. Rapportene peker på en høy andel sykkelparkeringsplasser ved Brakerøya stasjon og et høyt antall personer som potensielt vil benytte Brakerøya stasjon. Det er positivt, men vi påpeker at det er noe uklart hvordan dette følges opp med faktisk plangrep.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
Assisterende sjef Planforvaltning
Bane, Drift og Teknologi

Stig Hagelid Fjeldstad
planlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Lier kommune
DRAMMEN KOMMUNE



KYSTVERKET

Lier kommune
Postboks 205
3401 LIER

Deres ref	Vår ref 2023/1712-5	Arkiv nr	Saksbehandler Aase Kristin Eikenæs Marthinsen	Dato 02.06.2023
-----------	------------------------	----------	---	--------------------

Høringsuttalelse - kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen - Lier og Drammen kommuner - Viken fylke

Vi viser til brev av 29.03.2023 fra Lier kommune vedrørende høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt i Lier og Drammen kommuner.

Bakgrunn

Formålet med planen er å legge til rette for framtidsrettet samferdselsinfrastruktur og fremtidig stasjonsområde i Fjordbyen. Det innebærer også å fastlegge trasé for hovedgate med kollektivtrasé fra sykehustomta på Brakerøya og videre gjennom Fjordbyen.

Kommunedelplanen skal følges opp med område- og detaljreguleringsplaner. Arbeidet med områdeplanen for Fjordbyen foregår parallelt med kommunedelplanarbeidet. Kommunedelplanen skal ha slik fremdrift at denne kommer til politisk behandling før, eller senest samtidig med områdereguleringen for Fjordbyen.

Grunnlaget for Kystverkets engasjement i planarbeidet

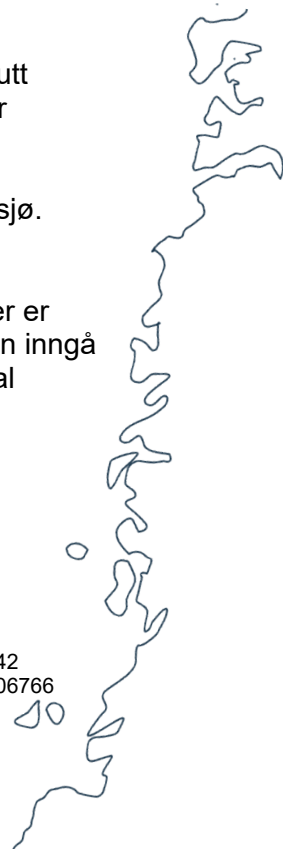
Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Kystverket tar ansvar for sjøveien og produserer viktige fellesgoder for samfunnet. Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Videre er det et nasjonalt mål å flytte godstransport fra vei til sjø.

Kystverket har fått i oppgave å bidra til å utvikle et helhetlig transportsystem. Et velfungerende sjøtransportsystem bestående av farleder, havner og havneterminaler er svært viktig for næringsutvikling og bosetting langs kysten, for at norske bedrifter kan inngå i komplekse og globale handels- og produksjonssystemer, i tillegg til at personer skal komme seg mellom hjemsted og arbeidsplass.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Kystverket har veiledning og informasjon om vår rolle i arealplanlegging på våre nettsider. Her finner en også styrende dokument som ligger til grunn for vår medvirkning i planlegging etter plan- og bygningsloven.

Planarbeidet i Lier og Drammen kommuner berører Kystverkets saksfelt, og vi har da rett og plikt til å delta i planleggingen, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 3-2 tredje ledd.

Merknader fra Kystverket

Planområdet ligger i Drammen og Lier kommuner og består av nærings- og industriområder, samferdselsinfrastruktur (vei og jernbane), jordbruksarealer og boligbebyggelse.

Kystverket merker seg at det er gjennomført en mulighetsstudie/forprosjekt for utslippsfri fjord- og elveferge i Drammen og Lier kommuner. Mulighetsstudien finner at det er godt tilrettelagt og teknisk gjennomførbart å etablere et fergetilbud i Drammenselva og indre Drammensfjorden.

I plankartet er det avsatt areal til fergekai med tilhørende anlegg på to anløpssteder i Fjordbyen. I bestemmelsene går det fram at endelig lokalisering og utforming av anleggene avklares i senere reguleringsplan.

Kystverket har ingen vesentlige merknader til høringen av kommunedelplanen.

Med hilsen

Jan Morten Hansen
avdelingsleder

Aase Kristin Eikenæs Marthinsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

Statsforvalteren i Oslo og Viken

Postboks 325

1502

MOSS

Likelydende brev sendt til:

Lier kommune

Postboks 205

3401

LIER

Drammen kommune

Postboks 7500

3008

DRAMMEN

Lier kommune
Postboks 205
3401 LIER

Vår ref.: 329896/2023 - 2020/130057

Deres ref.:

Dato: 06.06.2023

Lier kommune - Uttalelse til Samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen

Viser til deres brev av 30. mars 2023 om offentlig ettersyn av Kommunedelplan for Samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt for Fjordbyen i Lier kommune.

Viken fylkeskommune har fått forlenget høringsfrist til 2. juni. Ved en inkurie ble ikke uttalelsen vår sendt ut i tide. Vi beklager ulempene dette medfører.

Fylkesrådet gjorde vedtak om uttalelse i sak 141/2023 i møte 1. juni 2023. Saksprotokoll og saksframstilling ligger vedlagt. Fylkesrådet ønsker dialog og samarbeid med kommunen for oppfølging av vår uttalelse og vi ber derfor om et snarlig møte.

Vennlig hilsen

Per Albert Kierulf

Avdelingsleder

Linn Marie Foldnes Lunde

Rådgiver

Kopi til:

Statsforvalteren i Oslo og Viken

STATENS VEGVESEN

Vedlegg:

1. Høringsuttalelse Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt for Fjordbyen
2. Saksprotokoll Kommunedel for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt for Fjordbyen

PLAN Avdeling for kommunale planer

Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG

Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

Telefon: 32 30 00 00

E-post: post@viken.no

Internett: www.viken.no

Org.nr.: 921693230

PS 142/2023 Høringsuttalelse Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt for Fjordbyen

Fylkesrådets forslag til vedtak

1. Viken fylkeskommune er opptatt av at Lier kommune oppnår sine mål og ambisjoner for utviklingen av Fjordbyen, og at utviklingen er i tråd med regionale planer. Det er gjort et godt utredningsarbeid som danner et faglig grunnlag for gode vurderinger i utviklingen av Fjordbyen.
2. Fjordbyen har et fokus på å tilrettelegge for gående og syklende, samt kollektivt framfor biltrafikk. For å føre til at ønsket virkning forekommer må det sikres i planbestemmelsene og fylkeskommunen ber kommunen om å følge våre samferdselsfaglige råd, slik de fremkommer i saksfremstillingen.
3. Knutepunktet Brakerøya stasjon ligger i hovedsak innenfor reguleringsplanen for sykehuset, og tiltakene som er vurdert for knutepunktet i denne planen har ikke tatt høyde for at det skal fungere for en Fjordby med et mye større reisebehov. Egenskapene ved stasjonen og det området som vil utgjøre knutepunktet bør analyseres nærmere, og det må utarbeides et program for hvordan knutepunktet skal utvikles.
4. Vi ber om at gravhaugene på Huseby (ID62755 og ID39109) legges under båndleggingssone H730. Det samme gjelder gravfeltet på Frydenlund (ID39108).
5. Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til manglende ivaretagelse av sammenhengende permanent sykkelvei helt fram til Jakob Borch plass i Drammen kommune.
6. Fylkesrådet anbefaler at kommunen følger faglige råd slik de fremkommer i saksfremstillingen. Fylkesrådet ønsker snarlig dialog og samarbeid med Lier kommune om de faglige rådene og for å løse innsigelsen.

Fylkesrådets behandling av sak 142/2023 i møte den 01.06.2023:

Det ble ikke framsatt endrings- eller tilleggsforslag.

Fylkesrådets vedtak

1. Viken fylkeskommune er opptatt av at Lier kommune oppnår sine mål og ambisjoner for utviklingen av Fjordbyen, og at utviklingen er i tråd med regionale planer. Det er gjort et godt utredningsarbeid som danner et faglig grunnlag for gode vurderinger i utviklingen av Fjordbyen.

2.Fjordbyen har et fokus på å tilrettelegge for gående og syklende, samt kollektivt framfor biltrafikk. For å føre til at ønsket virkning forekommer må det sikres i planbestemmelsene og fylkeskommunen ber kommunen om å følge våre samferdselsfaglige råd, slik de fremkommer i saksfremstillingen.

3.Knutepunktet Brakerøya stasjon ligger i hovedsak innenfor reguleringsplanen for sykehuset, og tiltakene som er vurdert for knutepunktet i denne planen har ikke tatt høyde for at det skal fungere for en Fjordby med et mye større reisebehov. Egenskapene ved stasjonen og det området som vil utgjøre knutepunktet bør analyseres nærmere, og det må utarbeides et program for hvordan knutepunktet skal utvikles.

4.Vi ber om at gravhaugene på Huseby (ID62755 og ID39109) legges under båndleggingszone H730. Det samme gjelder gravfeltet på Frydenlund (ID39108).

5.Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til manglende ivaretagelse av sammenhengende permanent sykkelvei helt fram til Jakob Borch plass i Drammen kommune.

6.Fylkesrådet anbefaler at kommunen følger faglige råd slik de fremkommer i saksfremstillingen. Fylkesrådet ønsker snarlig dialog og samarbeid med Lier kommune om de faglige rådene og for å løse innsigelsen.

Saksframlegg

Saknr.: 2020/130057

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaknr.
Fylkesrådet	01.06.2023	

Vedlegg:

- 1 Bærekraftsjekken_FjordbyenKDP

Høringsuttalelse Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt for Fjordbyen

Fylkesrådets forslag til vedtak

1. Viken fylkeskommune er opptatt av at Lier kommune oppnår sine mål og ambisjoner for utviklingen av Fjordbyen, og at utviklingen er i tråd med regionale planer. Det er gjort et godt utredningsarbeid som danner et faglig grunnlag for gode vurderinger i utviklingen av Fjordbyen.
2. Fjordbyen har et fokus på å tilrettelegge for gående og syklende, samt kollektivt framfor biltrafikk. For å føre til at ønsket virkning forekommer må det sikres i planbestemmelsene og fylkeskommunen ber kommunen om å følge våre samferdselsfaglige råd, slik de fremkommer i saksfremstillingen.
3. Knutepunktet Brakerøya stasjon ligger i hovedsak innenfor reguleringsplanen for sykehuset, og tiltakene som er vurdert for knutepunktet i denne planen har ikke tatt høyde for at det skal fungere for en Fjordby med et mye større reisebehov. Egenskapene ved stasjonen og det området som vil utgjøre knutepunktet bør analyseres nærmere, og det må utarbeides et program for hvordan knutepunktet skal utvikles.
4. Vi ber om at gravhaugene på Huseby (ID62755 og ID39109) legges under båndleggingssone H730. Det samme gjelder gravfeltet på Frydenlund (ID39108).
5. Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til manglende ivaretagelse av sammenhengende permanent sykkelvei helt fram til Jakob Borch plass i Drammen kommune.

6. Fylkesrådet anbefaler at kommunen følger faglige råd slik de fremkommer i saksfremstillingen. Fylkesrådet ønsker snarlig dialog og samarbeid med Lier kommune om de faglige rådene og for å løse innsigelsen.

22.05.2023

Annette Lindahl Raakil
fylkesråd for plan, klima og miljø

Bakgrunn for saken

Lier kommune har lagt ut kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt for Fjordbyen til høring og offentlig ettersyn. Fylkeskommunen har høringsfrist til 2. juni.

Fakta

Kommunedelplanen for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt skal legge overordnede føringer og rammer for samferdselsstrukturen i Fjordbyen, i sammenheng med overordnet veinett og jernbane. Den skal i tillegg legge rammer for gående, syklende og kollektivtrafikk innad og i tilknytning til utenfor planområdet.

Problemstillinger, alternative løsninger og konsekvenser

Generelle merknader

Innledningsvis vil vi påpeke at Lier kommune har gjort et omfattende utredningsarbeid. Kommunedelplanen omfatter i alt 29 vedlegg, som inkluderer 7 fagrapporter på ulike temaer, samt suppleringsvedlegg på et utvalg av disse rapportene. Det er i tillegg utført konsekvensutredninger på samferdselstemaer, naturmangfold, kulturminne og kulturmiljø, nærmiljø og friluftsliv inkl. barn og unge, flom, stormflo, overvann og havnivåstigning og lokale og regionale virkninger. En rekke av disse utredningene er ytterligere utbrodert i egne vedlegg.

Parallelt med kommunedelplanen for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt for Fjordbyen, er områdereguleringen for Fjordbyen ute på høring.

Vi uttalte til varsel om oppstart at det er viktig å se kommunedelplanen og områdereguleringen i sammenheng og at utredningene som ble foreslått i planprogrammet var grundige og tilstrekkelige. Vi synes at det er positivt at virkningene av planen blir grundig redegjort og roser kommunen for et omfattende utredningsarbeid. Det er gjort gode vurderinger for å sørge for at utviklingen av Fjordbyen skal skje slik kommunen ønsker.

En utfordring ved planforslaget er imidlertid omfanget av dokumenter og at områdereguleringen for samferdselsinfrastruktur med sine dokumenter er lagt ut til offentlig ettersyn på samme tid. Dette medfører at det er mye å sette seg inn i, både for statlige og regionale myndigheter, men også befolkningen som skal gis anledning til å vurdere hvordan utviklingen vil påvirke deres hverdag. Vi hadde ønsket at kommunedelplanen hadde kommet på et tidligere tidspunkt, slik at de overordna transport og mobilitetsgrepene ble landet, som en forutsigbarhet for områdereguleringen. Med tanke på medvirkning, mener vi det hadde vært en fordel å forenkle og sammenfatte plandokumentene i større grad.

Det samme gjelder plankartet, som med sine rekke ulike markeringer for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, er svært innholdsrikt, men dermed også til dels krevende å tolke og differensiere. Vi mener blant annet at gang/sykkelveg må tydeligere markeres hvis vi skal ta stilling til lokaliseringen i plankartet.

Vi mener også at det er svært viktig at planbestemmelsene, som sammen med plankartet blir juridisk bindende, er oppdaterte og tilstrekkelig definerte. Kommunen kan med fordel ta en opprensning i planbestemmelsene før de vedtas for å sikre ønsket virkning. Blant annet sier §2-1 i planbestemmelsene at bestemmelser fra kommunedelplanen gjelder ved motstrid foran senere områderegeringsplaner og detaljreguleringsplaner innenfor planområdet i Lier. Vi mener det er en umulighet å ha en slik bestemmelse da det vil være til hinder for fremtidig utvikling og planlegging. Ytterligere påpeker vi at overordnede mål, slik som 2-3.1 ikke hører hjemme i planbestemmelsene.

Regional plan for areal og transport i Buskerud

Fjordbyutviklingen har et høyt ambisjonsnivå der det tas høyde for å nå nullvekstmålet i biltrafikk gjennom tilrettelegging for gode og smarte forbindelser for gående og syklende, samt kollektivtrafikk. Grunnet dets nærhet til regionsenteret Drammen og tilknytning til jernbanen med den eksisterende stasjonen på Brakerøya er området Lierstranda godt egnet til bolig- og sentrumsutvikling i henhold til Regional plan for areal og transport.

Fjordbyen skal etableres på et område som er bestående av både næring- og havneområde. Utviklingen er i tråd med prinsippene om sentrumsnær fortetting og transformasjon før nye arealer tas i bruk. Likevel mener vi at planbestemmelsene ikke sikrer at utbyggingen skjer innenfra og ut, som er et viktig prinsipp i Regional plan for areal og transport i Buskerud. Vi ønsker at det sikres en etappevis, men helhetlig utbygging i planen, slik at ikke bebyggelsen ikke etableres stykkevis og usammenhengende.

Strandsone

Det er lagt inn en bestemmelse om at det skal etableres offentlig tilgjengelig grøntområde langs Drammensfjorden (Fjordparken) som sikrer på å sikre allmennheten gode oppholds- og aktivitetsmuligheter i strandsonen. Dette skal i ha en gjennomsnittsbredde på minimum 30 m. Slik vi ser det gjelder dette bare som en gjennomsnittsbredde på grønnstrukturen.

Plan og bygningsloven §1-8 slår fast at det skal tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i 100-metersbeltet langs sjøen, og at tiltak jf. § 1-6 i strandsonen krever dispensasjon eller reguleringsplan. Byggeforsbudet gjelder såfremt kommunen ikke setter annen byggegrense i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan. Utviklingen av Fjordbyen legger til rette for en utbygging innenfor 100-metersbeltet langs sjøen. Vi bemerker at det ikke blir tatt stilling til byggegrense i strandsonen i denne planen. Vi antar at en byggegrense vil bli fastsatt i senere planer eller at pbl § 1-8 overholdes. Likevel er det gitt en bestemmelse om at kommunedelplanen skal gjelde foran områderegeringen ved motstrid. Vi vil anbefale å rydde opp i dette for å unngå at det blir nødvendig med dispensasjon om det ønskes utbygging innenfor 100-metersbeltet. Vi anmoder til at Lier kommune setter en byggegrense som er i tråd med Fjordbyens ambisjon og bærekraftig byutvikling. Vi viser til statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen om at hvis byggegrensen settes innenfor 100-metersbeltet langs sjøen skal det gjøres en

konkret vurdering av arealbruken mot de interesser som gjør seg gjeldene i ulike deler av strandsonen.

Dagens Liertranda er preget av næring, og det er ikke særlig tilrettelagt for allmenn ferdsel langs strandlinjen. I statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen 6.4 sier at behovet for fortetting, sentrums- og byutvikling skal tillegges vekt i byer og tettsteder. Det skal være en mindre restriktiv holdning til omdisponering til bolig i tidligere havne- og næringsområder som ikke lenger er næringsattraktive. Det skal samtidig legges vekt på å sikre allmenn tilgjengelighet til sjøen, for eksempel ved ivaretagelse og etablering av strandpromenader, turveier og badeplasser. Det skal legges vekt på hensynet til universell utforming i denne planleggingen. Vi forutsetter at Fjordbyen tar utgangspunkt i disse prinsippene, da prosjektet utfolder seg langs store deler av Lier kommunes strandsoner. Til tross for at utviklingen skal skje langs et område som allerede er preget av utbygging mener vi at Lier kommune har et særskilt ansvar for å sikre at allmenne hensyn langs strandlinjen blir ivare tatt, da Fjordbyen tar sikte på å være et foregangsprosjekt med ambisiøse mål med tanke på utslipp og bærekraft.

Samferdselsfaglige merknader

Viken fylkeskommune har ansvar for kollektivtilbudet og for å utarbeide og følge opp regionale planer. Fylkeskommunen sin rolle som veieier og regional veimyndighet innebærer at det er fylkeskommunen sitt ansvar å forvalte og drifte fylkesveinettet på en måte som gir høy trafiksikkerhet, og som er i tråd med nasjonale og regionale føringer.

Det har vært utfordrende å se på de to planene atskilt og med et så stort og omfattende planmateriale bestående av saksdokumenter, utredninger og historikk. Innspill til kommunedelplanen og områdereguleringsplanen vil dermed overlape ved enkelte temaer. Vi gjør samtidig oppmerksom på at kommunedelplanen for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen må vedtas før områdereguleringsplanen for Fjordbyen.

Gang- og sykkelforbindelser

Generelt:

Mobiliteten i Fjordbyen baserer seg i stor grad på gange og sykkel. Enten alene eller som del av en reisekjede med kollektive transportmidler. Det er derfor viktig for fylkeskommunen at planlagt hovednett for gående og syklende fremstår attraktivt, med tilstrekkelig kapasitet og at utviklingen av denne infrastrukturen ligger i forkant av økningen i boliger og arbeidsplasser. Det må også sikres at planlagte løsninger for gatenettet i Fjordbyen henger sammen med løsninger som er regulert og eventuelt også bygget i tilknytning til nytt sykehus og helsepark, slik at en unngår systemskifter og standardsprang mellom nye anlegg.

For å oppnå en høy andel gående og syklende er det viktig at innbyggerne kan få løst og dekket behov for hverdagslige gjøremål innenfor korte avstander. I tillegg til fokus på arbeidsreiser, må det planlegges for at transport til skole, barnehage, handel, fritidstilbud, idrettsanlegg og rekreasjon i størst mulig grad kan løses innenfor 10 minutters gangavstand. Attraktive forbindelser gjør at folk går oftere og lenger, mens barrierer og kjedelige omgivelser demper lyst til å gå eller sykle. Menneskelige dimensjoner, variasjon og positive opplevelser bidrar til attraktivitet i bygde omgivelser, mens støy, trafikkfarlige kryss, opplevelse av utrygghet og øde omgivelser er eksempler på barrierer.

I planforslaget foreslås det å stenge Terminalen for gjennomgangstrafikk. Viken fylkeskommune mener dette er et avgjørende grep for å gjøre det attraktivt å velge andre transportformer enn bil. Dette handler om konkurranseflaten mellom privatbil og andre transportformer til og fra Fjordbyen, men også om å unngå at Terminalen blir en avlastingsvei for Strandveien. Mye trafikk langs Terminalen gjør den mindre attraktiv for myke trafikanter.

Konkrete innspill til foreslåtte løsninger og rekkefølgebestemmelser:

Forslag til kommunedelplan (KDP) beskriver en 4-5 meter bred toveis hurtigsykkelvei mellom jernbanesporene og Terminalen. Dette blir en rute nesten helt uten konflikt med andre trafikkstrømmer og vil være et trafikksikkert og effektivt tilbud til syklende. Det fremstår uklart om planlagt sykkeltrasé langs Terminalen gjennom Fjordbyen er forenlig med fremtidig utvidelse av jernbanen. Terminalen går over i Transformatorgata mellom nytt sykehus og helsepark. Ifølge planbeskrivelsen bygges Transformatorgata med 5,5 meter bred gang- og sykkelvei. Etter det Viken fylkeskommune kjenner til så er dette feil. Regulert løsning for Transformatorgata er minimum 7 meter gatebredde og 3 meter fortau på sørsiden. Drammen kommune bekreftet senest i april 2023 at det er gate med fortau på sørsiden som bygges. I reguleringsplanen for sykehuset er det avsatt areal til at sykkelvei mellom Transformatorgata og jernbanen kan etableres, men den bygges ikke i forbindelse med sykehus eller helsepark. Arealet er markert til jernbaneformål og det fremstår også her usikkert hvilke konsekvenser en utvidelse av jernbanen vil kunne få for sykkelforbindelsen. **På bakgrunn av dette fremmer Viken fylkeskommune innsigelse til kommunedelplanen. Dersom det sikres i planen at sykkelveien bygges, at den føres helt frem til Jacob Borchs plass i Drammen kommune, samt at sykkelveien etableres permanent, kan innsigelsen frafalles.**

I planforslaget er sykkelveien langs Terminalen ført forbi Gilhus gård og avsluttes mot dagens rundkjøring på E134. Fra rundkjøringen og videre vestover finnes det ingen tilrettelegging for gående og syklende. Dette virker lite hensiktsmessig og gir vesentlig omvei for syklende som skal videre mot Gullaug. I dag er sykkelruten for E134 lagt til Linnestranda. Linnestranda har lite trafikk og syklistene deler veibanen med biler. Etter det Viken fylkeskommune kjenner til er ikke utbygging av en eventuell ny lenke langs E134 Røykenveien et prioritert tiltak. Gående og syklende med målpunkt nord for jernbanen vil få en kortere forbindelse over ny bru ved Amtmannsvingen. Viken fylkeskommune ber derfor kommunen vurdere om sykkelveien heller bør koples mot Linnestranda og om KDP bør inkludere grep for å hindre økt gjennomkjøringstrafikk på denne veilenken.

KDP beskriver at Kollektivgata vil få sykkelvei med fortau på nordsiden og fortau/gang- og sykkelvei på sørsiden. Gaten vil bli svært viktig for gående. Sykkelveien vil brytes av mange tverrgater (ca. 15 stk.), og derfor få en mer sekundær funksjon for de syklende. Midt i planområdet for Fjordbyen er Kollektivgata ført utenom kvartalsstrukturen og lokalisert inntil Terminalen i et samlet gatesnitt med bredde over 45 meter. Gatesnitt B-B i illustrasjonsheftet for områderegeringsplanen viser et komplekst gatesnitt som det vil være utfordrende å krysse for både gående, syklende og mulig også kjørende. Fortauet langs sykkelveien i Kollektivgata er ikke videreført i dette snittet. Det er heller ikke fortauet på sørsiden av Terminalen. Snittet viser kun fortau på sørsiden av Kollektivgata. Løsningen fremstår som usammenhengende på langs og lite oversiktlig og trafikksikker på tvers. Kommunen bør vurdere om det er en bedre løsning for alle trafikantgrupper å holde Terminalen og Kollektivgata atskilt gjennom planområdet.

Fv. 282, E18 og jernbanen utgjør en barriere for gående og syklende mellom Brakerøya og Lierstranda på sørsiden og eksisterende bebyggelse og målpunkt på nordsiden. Dagens tverrforbindelser har lav standard og for lang innbyrdes avstand. Utvikling på sørsiden utløser behov for bedre tverrforbindelser. I tillegg må det forventes at den omfattende transformasjonen på sørsiden vil generere utvikling også på nordsiden av Strandveien.

Detaljregulering for nytt sykehus med helsepark beskriver undergang for gående og syklende fra Jacob Borchs gate til Tomtegata. Gjennomføring skal være sikret gjennom rekkefølgebestemmelser. I tillegg beskriver KDP etablering av tre nye gang- og sykkelbruer ved Brakerøya stasjon, Jensvollveien og Amtmannsvingen. Planlagte forbindelser fremstår som fornuftig plassert både med tanke på avstanden mellom de og i forhold til eksisterende målpunkt på nordsiden av planområdet. Lengste avstand mellom tverrforbindelser blir 950 meter. Bruene er sikret et robust tverrsnitt på 7,5 meter.

I videre planlegging må Strandbrua vies spesiell oppmerksomhet. Strandbrua trafikkeres av gående og syklende i dag, men har en smal veibredde på ca. 6,5 meter, og uten tilrettelegging. Strandbrua planlegges nå både som busstrasé, ordinær adkomst til sykehuset og helseparken fra øst og trasé for all anleggstrafikk til/fra Fjordbyen. Dette tilsier at ny gang- og sykkelbru ved Brakerøya stasjon er noe av det første som må anlegges ved byggestart for Fjordbyen, slik at dagens gående og syklende kan få et akseptabelt tilbud mht. attraktivitet og trafiksikkerhet. Videre må det sikres at de to øvrige gang- og sykkelbruene etableres før bebyggelsen som ligger nærmest respektive forbindelser kan tas i bruk. Utbyggingsrekkefølge for gang- og sykkelbruene syntes ikke tilstrekkelig ivaretatt i foreslåtte bestemmelser for KDP.

Det er viktig å få på plass gode gang- og sykkelforbindelser til Brakerøya stasjon. Gjennom sykehusutbyggingen sikres gangforbindelse fra sykehus til midtplattform, men heis og trapp på nordsiden av stasjonen er foreløpig ikke sikret gjennom rekkefølgekrav. Dette bør sikres gjennom pågående og kommende planarbeid i Drammen og Lier. Det samme gjelder ny gang- og sykkelbru i østenden av terminalen. Kommunene bør også sikre oppgradering av gang- og sykkelforbindelse på nordsiden av stasjonen, slik at man oppnår en sammenhengende forbindelse med god standard fra Jacob Borchs gate til Brakerøya stasjon og videre over til Bruusgaardsvei og Lierstranda (gatenavn) via ny gang- og sykkelbru. Med en slik løsning går man også klar av eksisterende problempunkt med gitterbru for gående og syklende over E18.

Behov for opparbeidelse og oppgradering av nødvendige forbindelser inn mot Drammen kommune og tilhørende målpunkt er beskrevet i bestemmelser til KDP, jf. § 2-8. Her omtales bla. forbindelse undergang under Nedre Strandgate til Tomtegata, sykkelvei med fortau langs Nedre Strandgate fra sykehus til Holmebrua, samt ny forbindelse over Drammenelva til Strømsø. Det er viktig at hensiktsmessige rekkefølgebestemmelser sikres i det videre planarbeid.

Trafikkutredninger

På grunn av krevende trafikkutredninger er innspillene knyttet til valg av metodikk og ikke på konkrete trafikale effekter av tiltak. Området har i dag store rushtidsutfordringer på veinettet. Transportmodellen som benyttes er best egnet til å beregne langsiktige virkninger utenfor byområder med rushtidsproblematikk og til å sammenligne relative forskjeller mellom scenarioer i samme modell. For beregningene av kapasitet i kryss på det mest detaljerte nivået er tall hentet fra den strategiske modellen og fra lokale tellepunkter for å få mest mulig nøyaktig tall. Kapasitetsberegninger med verktøyet SIDRA er egnet for vurdering av tiltak der

man er godt kjent med trafikkvolum i en makstime. Usikkerheten vil bli svært stor når man går rett fra en strategisk modell til en operasjonell modell som SIDRA. Rutevalg i rushtid, nettverkseffekter mellom kryss og framkommelighet for buss er ikke mulig å si noe om med disse modellene.

Allerede i den strategiske modellen er det eksempelvis på E18 15 000 flere biler enn det som er observert. Fram til 2050 er det beregnet en trafikkvekst på 28 %. Dette er ikke mulig uten at biler endrer ruter og reisetidspunkt betydelig. Det er gjennomført kapasitetsberegninger av enkeltkryss som allerede uten påvirkning av tilgrensende trafikksituasjoner/kryss viser stor kjøppbygging. For scenarioene med utbygginger av veier og areal øker usikkerheten ytterligere.

Det er ingen tydelige planer for hvordan transporten skal løses i området eller Drammen som helhet. Tiltak for nullvekst, transportbehov i området med prioritert hovedveinett, kollektiv og sykkel er ikke klart definert for å møte behovene. Den strategiske modellen burde i et slikt prosjekt brukes i sammen med en rushtidsmodell som ville være godt egnet til dette. Kapasitetsberegninger med bruk av SIDRA innebærer her så stor usikkerhet at det ikke gir noen mening å gjennomføre slike beregninger.

Brakerøya stasjon

Kapasiteten på Brakerøya stasjon er dårlig og vil ikke tåle veksten av Fjordbyen. Stasjonen skal oppgraderes og utvikles til å bli et velfungerende kollektivknutepunkt i Fjordbyen.

Knutepunktet ligger i hovedsak innenfor reguleringsplanen for sykehuset, og tiltakene som er vurdert for knutepunktet i denne planen har ikke tatt høyde for at det skal fungere for en Fjordby med et mye større reisebehov. Gode prinsipper for knutepunktutvikling tilsier at knutepunktene skal være attraktive byområder, slik at mobilitetsgrep og byutviklingsgrep gjensidig forsterker hverandre. Derfor er det nødvendig å se på utviklingsbehov i et område som går ut over de rene samferdselsanleggene, og som i Brakerøyas tilfelle også må omfatte arealer på nordsiden av stasjonen. Viken fylkeskommune mener at mobilitetsstrategien og prinsippene i planene for Fjordbyen krever at knutepunktet på Brakerøya utvikles ut over det som er planlagt hittil, og at det må settes i gang et arbeid for dette innenfor det etablerte plansamarbeidet. Egenskapene ved stasjonen og det området som vil utgjøre knutepunktet bør analyseres nærmere, og det må utarbeides et program for hvordan knutepunktet skal utvikles.

Støyforhold

Lierstranda er i dag påvirket av støy fra fv. 282, E18, dagens E134 og jernbanen. Med Fjordbyutviklingen vil trafikken øke betraktelig, og området vil bli påført ytterligere støyforurensning. Deler av planområdet ligger innenfor rød støysone. Rød støysone er i utgangspunktet ikke egnet for utbygging av ny støyfølsom bebyggelse. Vi viser til T-1442 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging kap. 3.1.3 som redegjør for avklaring rundt arealbruk i rød støysone. Etablering av boliger innenfor denne rød støysone kan tillates, men må nedfelles i plankart gjennom avvikssoner og må komme frem av bestemmelsene.

Kulturminner

Store deler av kulturmiljøet på Huseby er innenfor planområdet. Huseby er et kulturmiljø av nasjonal verdi. Kulturmiljøet er utvalgt som et av fylkets viktige kulturmiljøer i regional plan for kulturminnevern (Kulturminnekompasset, 2017). Det er også et av Lier kommunes utvalgte kulturmiljøer i kulturminneplanen Vern gjennom bruk (vedtatt 2015). Huseby er registrert med svært høy verneverdi i kulturminneplanen.

Andre verneverdige kulturmiljøer utvalgt i kulturminneplanen som ligger innenfor planområdets avgrensning er Frydenlund (kulturmiljø 4) registrert med svært høy verneverdi, Lierstranda (kulturmiljø 2) registrert med middels verneverdi og Gilhus (kulturmiljø 5) registrert med høy verneverdi. Fylkeskommunen anbefaler at planlagte tiltak tar hensyn til og tilpasses de ovennevnte verneverdige kulturmiljøene.

Vi viser til våre tidligere uttalelser til kommunedelplan for ny E134 på strekningen Dagslett - E18 hvor vi har uttalt oss om viktige kulturminneverdier ved Huseby og det helhetlige jordbrukslandskapet nederst i Lierdalen som utgjør et verdifullt kulturlandskap. Vi kan ikke se at det er lagt inn noen endringer sammenlignet med gjeldende planer som berører området ved Huseby. Vi forutsetter at det ikke planlegges tiltak som vil være i konflikt med dette kulturmiljøet av nasjonal verdi.

Planforslaget legger opp til en båndlegging av viktige automatisk fredete kulturminner gjennom bruk av båndleggingssoner H730. Dette gjelder en gravhaug på Gilhus og skipsvrak i Drammensfjorden ved Lierstanda. Dette er positivt i forhold til å sikre disse kulturminnene et langsiktig vern og sikrer også forutsigbarhet i videre planlegging. Fylkeskommunen mener at det også er andre automatisk fredete kulturminner inne i planområdet det er viktig å ta vare på. Vi ønsker her å fremheve gravhaugene på Huseby (ID62755 og ID39109) som særdeles verdifulle kulturminner som det er viktig å sikre et langsiktig vern. Vi anbefaler at også disse gravhaugene legges under båndleggingssone H730. Det samme gjelder gravfeltet på Frydenlund (ID39108).

Prosjektledernes vurdering

Saken vil ikke ha konsekvenser for nye fylkesinndelinger, men dette vil ha innvirkninger for fylkesveinettet og prosjekter knyttet til dette, som er et ansvar som videreføres inn i ny fylkeskommune.

Konsekvenser og vurdering av bærekraft

Bærekraftbegrepet har tre dimensjoner som må være i balanse: Miljø, sosial og økonomi. Planen har en bærekraftig tilnærming i sin søken av et fokus på transport primært for myke trafikanter med det man trenger innenfor gang- og sykkelavstand. Dette har både et miljømessig og sosialt aspekt, da det reduserer utslipp i tillegg til å virke helsefremmende ettersom det stimulerer til hverdagsmosjon. Planen kan også sees på som økonomisk bærekraftig, da det tilrettelegger for næring i kort avstand til boligbebyggelser. Planen har forbedringspotensial når det gjelder bærekraft, særlig på grunnlag av gjenbruk av bygningsmasse og bevaring av naturmangfold. Utbyggelsen av Fjordbyen kommer svært tett på Linnestranda naturreservat. Bærekraftsjekken er vedlagt saksfremlegget.

Vedtakskompetanse

Beslutningen treffes med hjemmel i reglement for delegering av myndighet fra fylkestinget i Viken og tildeling av innstillingsrett, punkt 3.5.2, f og g.