

Kommunedelplan for kollektivknutepunkt og samferdselsinfrastruktur – Fjordbyen

OPPSUMMERING AV INNKOMNE HØRINGSUTTALELSER MED KOMMENTARER

Offentlig ettersyn:

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. Det er utarbeidet en felles saksframstilling for den politiske behandlingen både i Lier og Drammen, med unntak av kommunedirektørens / rådmannens vurdering og anbefaling.

Hovedhensikten med kommunedelplanen er å legge til rette for en framtidsrettet samferdselsinfrastruktur med stasjonsområde som skal bli et velfungerende kollektivknutepunkt. Det innebærer også å fastlegge trasé for hovedgate med kollektivtrase fra sykehuset på Brakerøya og videre gjennom området. Videre skal en fremme tiltak som reduserer mobilitetsbehovet og sikrer at kapasiteten og standarden på infrastruktur i og utenfor planområdet til enhver tid er tilstrekkelig.

Fjordbyen er prioritert i regionale planer, og er i samsvar med nasjonale føringer om byutvikling tett på kollektivknutepunkt. Kommunedelplanen skal følges opp med område- og detaljreguleringsplaner.

Planforslaget ble etter 1.gangsbehandling i Lier og Drammen kommuner lagt ut til offentlig ettersyn dato 30.03.23. Områderegulering for Fjordbyen ble lagt ut samtidig med høring av kommunedelplanen. Det kom inn 20 uttalelser til kommunedelplanen. Det ble fremmet innsigelser fra statlige og regionale myndigheter. Det ble også mottatt Statlig samordnet høringsuttalelse fra Statsforvalteren i Oslo og Viken.

Det har kommet inn uttalelser fra følgende:

Offentlige instanser

- 1) Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, DSB (29.03.23)
- 2) Vestfold og Telemark fylkeskommune (11.04.23)
- 3) Trygg Trafikk Viken (15.05.23)
- 4) Mattilsynet (22.05.23)
- 5) Vestre viken HF (24.05.23)
- 6) Norges vassdrags- og energidirektorat, NVE (01.06.23)

- 7) Renovasjonsselskapet for Drammensregionen (22.05.2023)
- 8) Fiskeridirektoratet (30.05.23)
- 9) Statens vegvesen (09.05.23)
- 10) Statsforvalteren i Oslo og Viken (29.03.23)
- 11) Statsforvalteren i Oslo og Viken (01.06.23)
- 12) Bane NOR (02.06.23)
- 13) Kystverket (02.06.23)
- 14) Viken fylkeskommune (06.06.23)

Næringsorganisasjoner og bedrifter

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

Interesserorganisasjoner, lag og foreninger

- 19) Fortidsminneforeningen Drammen og omegn lokallag (02.06.23)

Grunneiere og naboer:

- 20) Private grunneiere i Øst (02.06.23)

Leseveiledning:

Tas til orientering: Innhold i innspillet tas som opplysning/informasjon.

Tas til etterretning: Benyttes der tiltakshaver vil etterkomme innspillet i det videre planarbeidet.

Tas til følge: Benyttes der tiltakshaver vil følge opp innspillet med endring(er) i planmaterialet.

Tas ikke til følge: Benyttes der tiltakshaver ikke vil følge opp innspillet.

Dette medfører ikke riktighet: Benyttes der innspillet beror på feiltolkning.

Nr	Avsender	Oppsummering	Rådmannens kommentar
1	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	<p>a) Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og har sendt et automatisk høringssvar. Statsforvalteren skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker, og har også ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.</p> <p>b) Ved behov for direkte involvering av DSB bes det om at høringen sendes 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 storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykeforskriften.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Det planlegges ikke storulykkeanlegg som del av planforslaget. I planområdet ligger det i dag et LNG-anlegg som er omfattet av storulykeforskriften. Anlegget er markert med hensynssone H350 for brann- og eksplosjonsfare i plankart, i tråd med anbefaling i ROS-analyse. Innenfor hensynssonen kan det ikke etableres nye tiltak før virksomheten/storulykkebedriften flyttes eller legges ned.</p> <p>Revidert planforslag vil sendes ut på begrenset høring og DSB vil motta høringsbrev og revidert planmateriale.</p>
2	Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Vestfold og Telemark fylkeskommune har som nabofylke ingen merknader til høringen av kommunedelplanen og tar saken til orientering.	Tas til orientering.
3	Trygg Trafikk Viken	<p>a) Trygg Trafikk Viken (TTV) understreker at trafikkulykker er et alvorlig samfunnsproblem og en folkehelseutfordring, og viser til at Nullvisjonen (null antall drepte og hardt skadde i vegtrafikkulykker) ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Trygg Trafikk Viken er opptatt av at trafikksikkerhet ivaretas i alle relevante prosesser og planer.</p> <p><u>Kommunenes roller i trafikksikkerhetsarbeidet:</u></p> <p>b) TTV påpeker at trafikksikkerhet er et tverrfaglig og -sektorielt samfunnsområde der kommunene har flere roller. Trafikksikkerhet inngår i kommunal og regional planlegging. Det vises til at Lier kommune ble godkjent som en trafikksikker kommune i 2018 og at kommunen har utarbeidet <i>Mobilitet- og trafikksikkerhets strategi 2022 –</i></p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Satsningsområder i kommunens «Mobilitet- og trafikksikkerhetsstrategi 2022-2025» vil ivaretas i utviklingen av Fjordbyen. Kommunedelplanen skal tilrettelegge for</p>

		<p>2025. Planen har fire innsatsområder: <i>Samordning av trafiksikkerhetsarbeid, sikring av skoleveier, trygg ferdsel og nullvekstmål</i>. Trygg Trafikk anbefaler at satsningsområdene også ivaretas i utviklingen av Fjordbyen.</p> <p><u>Prioriter sårbare trafikanter:</u></p> <p>c) TTV 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. Kommunen må forberede seg på trafiksikkerhetsutfordringer som kan oppstå i et komplisert trafikkbilde der myke trafikanter og ulike typer kjøretøyer skal dele på samme arealer.</p> <p>d) 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. For at ikke nullvekstmålet skal gå på bekostning av nullvisjonen stiller dette høye krav til infrastruktur, opplæring og trafikantenes atferd.</p> <p><u>Trygge skoleveier og nærmiljø:</u></p> <p>e) Trygg Trafikk anbefaler at barns behov og involvering vektlegges i tidlig planleggingsfase. I likhet med Liers Mobilitet- og trafiksikkerhets strategi 2022 – 2025, anbefaler Trygg Trafikk spesielt å involvere barn i tiltaket «Hjertesone».</p> <p>f) Trygg Trafikk Viken ønsker kommunen lykke til med ferdigstilling av planen og ser frem til et videre samarbeid om trafiksikkerhet.</p>	<p>gode ferdselsårer og forbindelser for myke trafikanter i og på tvers av planområdet. Videre skal det etableres separate traseer for sykkel, kollektivtrafikk og biltrafikk, og det skal legges restriksjoner på biltrafikk i området. Dette er alle viktige tiltak for trafiksikkerheten i området.</p> <p>c) og d) Dette vil bli fulgt opp i den videre planleggingen i området. KDP stiller krav om at det til hver detaljregulering skal utarbeides trafikkstrømanalyser, trafikktegnninger og risikoanalyse. Det skal sikres attraktive og trafikksikre forbindelser for myke trafikanter i alle utbyggingsfaser. Ved utarbeiding av detaljreguleringsplan skal midlertidige og permanente løsninger for gange og sykkel dokumenteres.</p> <p>e) Barns behov og involvering skal vektlegges i videre planleggingsfaser på område- og detaljreguleringsnivå. Hjertesone skal ivaretas ved skoler i området.</p> <p>f) Tas til orientering.</p>
4	Mattilsynet	<p>a) Planen berører i liten grad de fagområder som Mattilsynet er sektormyndighet for. Mattilsynet viser til uttalelse datert 16.05.2023 til områderegulering for Fjordbyen (deres ref. 2023/1534) hvor de har gitt innspill til løsninger for vannforsyningen.</p> <p>b) Mattilsynet minner om at utbedringer og utvikling innenfor planområdet må ta hensyn til etablert vannforsyning og ledningsnett slik at kritisk infrastruktur kan opprettholdes.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til etterretning. Til områdeplan for Fjordbyen er det utarbeidet en rammeplan for VA som blant annet omhandler behov for vannforsyning og oppgradering av eksisterende ledningsnett.</p>

		c) Mattilsynet ønsker å bli orientert om videre planprosess.	c) Tas til etterretning. Mattilsynet vil få tilsendt revidert planforslag på begrenset høring.
5	Vestre Viken HF	<p>a) Vestre Viken HF bemerker innledningsvis at Lier kommune legger frem et godt og gjennomarbeidet plandokument med tillegg. De ønsker imidlertid å understreke to sentrale områder og anbefalinger som fremkommer i planbeskrivelsen:</p> <p>b) <u>Plassering av ny jernbanestasjon med kollektivknutepunkt og innfartsparkering:</u> Plandokumentet anbefaler alternativ 4 - videreutvikling av Brakerøya stasjon og Lier stasjon. Alternativet er vurdert som det beste sett fra et samfunnsperspektiv og gir positive lokale og regionale virkninger. Vestre Viken er av den oppfatning at nærheten til Brakerøya stasjon var et viktig element da lokasjonen for det nye sykehuset ble valgt. De viser til at Jernbanedirektoratet vurderer det som lite sannsynlig at stasjonen vil bli nedlagt og erstattet av en ny stasjon lenger unna sykehuset. Vestre Viken ønsker å ytterligere understreke viktigheten av nærheten mellom nytt sykehus og Brakerøya stasjon. En flytting av stasjonen vil få store negative konsekvenser for både pasienter, pårørende og ansatte som benytter toget til og fra sykehuset, og vil kreve at det etableres alternative kollektive løsninger mellom en ny stasjon og sykehuset.</p> <p>c) <u>Hovedgate med kollektivtrasé fra sykehusomta på Brakerøya og videre gjennom området:</u> Vestre Viken HF viser til planens forslag om å regulert kollektivtrasé gjennom sykehusomta videreføres gjennom Fjordbyen. Planen anbefaler også å stenge Fjordbyen for gjennomkjøring ved å stenge hovedveien øst for Strandbrua, slik at trafikk til utviklingsområdene foregår fra øst og trafikk til Brakerøya fra vest. Dette vil skjerme for unødvendig trafikk til og fra sykehusområdet. Vestre Viken HF omtaler gatestrukturen rundt nytt sykehus og påpeker at denne ikke er dimensjonert og tilrettelagt for offentlig gjennomgangstrafikk til og fra Fjordbyen, og at gjennomgangstrafikken bør reduseres så langt det er mulig. Dette er også svært viktig for å sikre beredskapstrafikk til og fra sykehuset. Vestre Viken ønsker derfor at en stenging av hovedveien for allmenn trafikk øst for Strandbrua skjer så nærme sykehuset som mulig.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering. Dagens plassering av jernbanestasjonen ligger fast, flytting er ikke aktuelt. Brakerøya stasjon vil bli et sentralt knutepunkt i Fjordbyen.</p> <p>c) Tas til orientering. Gjennomgangstrafikk til og fra Fjordbyen skal reduseres så langt det er mulig. Samleveien (Terminalen) skal stenges med bom øst for Strandbrua. Bommen skal være på plass fra dag 1. Eksakt plassering av bommen skal defineres i reguleringsplan. Det vil kun være vestre del av Fjordbyen og trafikken til og fra sykehuset og Helseparken som kan bruke Strandbrua og rundkjøring ved Brakerøya. All øvrig ny bebyggelse skal bruke adkomsten via eksisterende rundkjøring ved Gilhus i øst.</p>
6	Norges vassdrags- og energidirektorat	a) NVE viser til dokumenter som er sendt på høring. De viser også til sitt innspill til varsel om oppstart av planarbeidet i brev 31.08.2018, samt møter i planforum. NVE har følgende innspill og merknader til planen:	a) Tas til orientering.

	<p><u>Krav om utredning i reguleringsplaner:</u></p> <p>b) NVE viser til at det i planbestemmelsene er tydelige plankrav, slik at det ikke åpnes for direkte utbygging etter kommunedelplanen.</p> <p>c) Under <i>utredning og dokumentasjonskrav</i> er det gitt bestemmelse om at fare for område-skred skal vurderes for alle planer og tiltak. NVE gir faglig råd om at en her også bør legge inn krav til utredning av hvordan tiltakene som skal gjennomføres kan påvirke <i>flomforhold, overvannshåndtering og vassdragsmiljøet</i>. Tiltakene som planlegges kan medføre barrierer i terrenget som uten god planlegging kan medføre fare for skade fra overvann og vann på avveie.</p> <p><u>Hensynssoner i plankartet må tilknytt bestemmelse:</u></p> <p>d) NVE viser til at det er tegnet inn hensynssoner for flomfare i plankartet, og at det etter pbl. § 11-8 a) skal tilknytt bestemmelser til hensynssoner som ivaretar sikkerheten. De mener det til flomsonene langs Lierelva bør angis konkrete råd knyttet til høydene gitt i plankartet og forutsetter at dette følges opp før vedtak av planen. NVE viser videre til at det i plankartet er tatt utgangspunkt i flomsonekartet for Lier for inntegning av hensynssoner. Dette er et godt utgangspunkt langs Lierelva, men langs sjøen må sjøvannstanden og fare for stormflo i år 2100 legges til grunn. NVE viser til sin uttalelse til Områdereguleringsplan for Fjordbyen og til innspill til oppstart av denne planen for mer veiledning knyttet til dette.</p> <p><u>NVE vil kunne ha innsigelse til senere planarbeid:</u></p> <p>e) NVE opplyser om at de i reguleringsplanarbeid som følger kommunedelplanen vil være særlig opptatt av følgende tema:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Utforming og kapasitet av bekke- og elvekryssinger. – 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. 	<p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Tas til følge. Punktene til NVE er tatt inn i ny bestemmelse (5-1.5) som stiller krav til vurdering av flomforhold, overvannshåndtering og vassdragsmiljø på reguleringsnivå.</p> <p>d) Tas til følge. I revidert plankart er det lagt inn ny faresone der sjøvannstand og fare for stormflo med klimaframskriving for år 2100 lagt til grunn. Det er lagt inn tilhørende bestemmelse til faresonen om flomsikker adkomstvei til Drammen sykehus med henvisning til kotehøyde. Ettersom planavgrensningen er revidert og Lierelva ikke lenger inngår i planområdet er flomsonen for denne tatt ut.</p> <p>e) Tas til orientering. Temaene vil følges opp i videre planarbeid på område- og detaljreguleringsnivå.</p>
--	---	--

		<p>– Innarbeiding av fareområder i plankartet som hensynssoner med tilhørende bestemmelser som ivaretar sikkerheten for naturfare.</p> <p>NVE vil kunne ha innsigelse til reguleringsplaner der sikkerheten mot flom og skred ikke er godt nok ivare tatt, eller om tiltakene kan medføre økt fare for omgivelsene, jf. TEK17 § 7-1, andre ledd.</p> <p>f) NVE viser til sine nettsider for arealplanlegging for en fullstendig oversikt over hvordan deres tema kan hensyntas i kommune(del)planen. De viser også til <i>NVE Veileder 2/2017: Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging</i>: grunnlag for innsigelse.</p>	f) Tas til orientering.
7	Renovasjonselskapet for Drammensregionen	<p>a) Renovasjonselskapet for Drammensregionen (RfD) forvalter kommunens oppgave med henting og håndtering av avfall fra husholdninger i Lier kommune. De har ikke som primær oppgave å håndtere næringsavfall.</p> <p>b) RfD ønsker å være tydelige på at avfallssug fremstår som den eneste rette måten å håndtere avfall i Fjordbyen. De ser flere svakheter i KU avfall, og mener denne i liten grad tar innover seg fordelene avfallssug har ovenfor nedgravde containere med tanke på klima og miljø, driftssikkerhet, HMS for renovatør, fleksibilitet og utvikling samt tilpasning til varierende mengder avfall.</p> <p>c) RfD anbefaler at det ilegges bestemmelser allerede på kommuneplannivå om at det fortrinnsvis skal benyttes avfallssug for håndtering av alt avfall i området. Nedgravde containere kan benyttes som midlertidige løsninger og for avfall som ikke kan håndteres i avfallssug.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering. Det kommenteres her på utredning som er gjennomført i områdereguleringsplanen, og ikke i KDP.</p> <p>c) Tas til orientering. Løsning for avfallsordning vil avklares i områdereguleringen.</p>
8	Fiskeridirektoratet	<p>a) Fiskeridirektoratet er myndighetene sitt rådgivende organ innenfor fiskeri- og havbruksforvaltningen. I saker som får følger for disse næringene er det direktoratets ansvar å sikre deres interesser samtidig som en sikrer hensynet til det marine biologiske mangfoldet.</p> <p>b) Fiskeridirektoratet påpeker at det er registrert flere områder med lokalt viktig bløtbunn og et område med svært viktig ålegress i planområdet. Det kan heller ikke utelukkes et generelt yrkes- eller fritidsfiske i området. Det vises til Fiskeridirektoratets kartløsning for nærmere informasjon.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Kommunene er kjent med naturlokalitetene i området. Området er feilaktig registrert som ålegrassamfunn i kartdatabasen, men er i realiteten et undervannsensområde. Temaet følges opp i områdeplan.</p>

		<p>c) Fiskeridirektoratet kan ikke se at de fremtidige ønskene vil påvirke fiskeriinteresser utover eventuell etablering av fremtidig ferjetilbud. De ber Lier og Drammen kommuner om å særlig ha i bakhodet at det i Gilhusbukta befinner seg svært viktig ålegress som er av nasjonal interesse å ivareta i planleggingen.</p> <p>d) Fiskeridirektoratet ber om å inkluderes videre i planarbeidet.</p>	<p>c) Det vises til punkt over. Gilhusbukta er kartlagt for naturverdier som vil følges opp i videre planprosess. Erstatningsområder for undervannsenger skal sikres i områdeplanen.</p> <p>d) Tas til etterretning. Fiskeridirektoratet vil inkluderes i det videre planarbeidet.</p>
9	Statens vegvesen	Statens vegvesen er blitt gjort kjent med at deres saksbehandlingssystem har ekspedert flere dokumenter på saken. Dokument datert 09.05.2023 er deres høringsmerknad til offentlig ettersyn. Statens vegvesen ber om at det ses bort i fra de andre dokumentene som er oversendt.	<p>Tas til orientering.</p> <p><i>For oppsummering og utsva av SVV sin uttalelse med innsigelser vises det til eget dokument.</i></p>
10	Statsforvalteren i Oslo og Viken	<p>a) Statsforvalteren (SF) vil rose Lier og Drammen kommune for 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.</p> <p>b) SF påpeker at planmaterialet er svært omfattende, og at det med fordel kunne vært noe mer sammenfattet. Planene har lagt ute til offentlig ettersyn med samme høringsfrist, noe som har gjort det utfordrende å få oversikt over innholdet i plandokumentene. Av hensyn til medvirkning, og at kommunedelplanen skal legge føringer for områdereguleringen, ser Statsforvalteren ulemper ved at planene er sendt på høring på samme tid. Statsforvalteren har ellers følgende konkrete merknader:</p> <p><u>Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:</u></p> <p>c) <i>Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal, og transportplanlegging, og Regional plan for areal og transport i Buskerud (BATP)</i> skal ligge til grunn for kommunens arealplanlegging. SF skal bidra til at planer ivaretar disse føringene og at kommunene bygger opp under kompakt byplanlegging og grønn mobilitet.</p> <p>d) SF er positive til at det har vært spesielt fokus på kompakt byplanlegging i Fjordbyen, og trekker frem at Lierstranda har en beliggenhet som bygger opp under miljøvennlige</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering. Kommunen har forståelse for at planmaterialet for begge planer har vært omfattende å sette seg inn i. KDP vil sendes på ny begrenset høring før videre prosess med områdeplanen.</p> <p>c) Tas til orientering.</p> <p>d) Tas til følge. Det er i forbindelse med revisjon av KDP utarbeidet tegninger med veigeometri for planlagt</p>

	<p>transportløsninger. Det er avgjørende at kommunen bruker tilgjengelige planleggingsvirkemidler for å tilrettelegge for miljøvennlige transportvalg. De fysiske løsningene og infrastrukturen innenfor (og utenfor) planområdet må utformes med gode og raske forbindelser, tilstrekkelig kapasitet og god trafiksikkerhet. En restriktiv parkeringspolitikk er vesentlig for å minske bilandelen og øke andelen reiser med miljøvennlige transportformer. SF viser til eget punkt knyttet til bil- og sykkelparkering i sin høringsuttalelse til områdereguleringen, der parkering er nærmere regulert.</p> <p>For å bli et effektivt styringsverktøy for videre utvikling av planområdet, der gående, syklende og kollektivtransport prioriteres, må planen i nødvendig grad fastsette og redegjøre for overordnede føringer og forutsetninger for utbyggingen av området. Det er særlig viktig at det avsettes tilstrekkelige arealer til den nødvendige samferdselsinfrastrukturen i planområdet. Det må stilles rekkefølgekrav som sikrer opparbeidelsen av denne og andre nødvendige tiltak innenfor og utenfor planområdet før bebyggelsen i Fjordbyen tas i bruk. Gang- og sykkelforbindelser bør ferdigstilles så tidlig som mulig for å unngå en bilbasert utvikling, og kapasitetssterke forbindelseslinjer for hele strekningen inn til Drammen sentrum må være sikret opparbeidet før bebyggelsen tas i bruk. SF forutsetter at kommunene påser at denne infrastrukturen sikres i tilstrekkelig grad med rekkefølgekrav i planbestemmelsene.</p> <p>e) SF anbefaler at rekkefølgekrav om etablering av infrastruktur i og utenfor planområdet også innarbeides i områdereguleringen, i tillegg til § 4-1.3. SF stiller spørsmål ved utformingen av enkelte av rekkefølgebestemmelsene og bruken av ordlyden «sikret opparbeidet» i § 3-1.3 og § 3-2.2. Det anbefales å i stedet bruke «være etablert». De viser videre til § 2-1 og mener dette ikke er en gyldig planbestemmelse. En bestemmelse om at kommunedelplanen gjelder foran reguleringsplaner for området, bør i stedet inn i de enkelte reguleringsplanene, inkludert områdereguleringen.</p> <p>f) SF viser til krav om gjennomgående midlertidig kollektivtrasé, og understreker at denne må tilfredsstillende behovet og oppleves attraktiv for reisende i utbyggingsperioden som vil vare over flere år. Dette gjelder spesielt for beboere i øst. Hurtigsykkelvegen må komme på plass så tidlig som mulig i planområdet.</p>	<p>samferdselsinfrastruktur som skal følge planforslaget. I revidert plankart er arealer sikret gjennom båndleggingssoner for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Rekkefølgekrav er oppdatert for å tydeligere skille mellom midlertidig og permanent samferdselsinfrastruktur. Det planlagte sykkelveinettet er dimensjonert for stor kapasitet, og det skal etableres gjennomgående kollektivtrasé gjennom området. Midlertidig gjennomgående gang- og sykkelforbindelse og midlertidig kollektivtrasé skal være på plass før bebyggelse tas i bruk. Videre skal tilstrekkelig standard og kapasitet på busstrasé til Bragernes bussterminal, og gang- og sykkelforbindelser til sentrale målpunkt i Drammen være sikret opparbeidet før bebyggelse kan tas i bruk.</p> <p>e) Tas til delvis til følge. Rekkefølgekrav fra KDP vil bli innarbeidet i områdereguleringsplanen. Drammen kommune bruker ordlyden «sikret opparbeidet» i sine planer, og oppfatter at dette er etablert nasjonal praksis. Bestemmelse § 2-1 er fjernet og erstattet av nye bestemmelser som omhandler planvirkning.</p> <p>f) Tas til etterretning. Midlertidig kollektivtrasé skal være på plass fra dag en. Hurtigsykkelveien vil bygges ut i takt med tilgrensende utbyggingsområder. Før permanent hurtigsykkelvei er på plass, skal det etableres en midlertidig sykkelforbindelse</p>
--	--	---

	<p>g) 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. 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 være tilstrekkelig sikret med rekkefølgebestemmelser i planen.</p> <p>SF vektlegger videre viktigheten av å etablere et godt og variert servicetilbud fra de første boligene blir oppført og samtidig knyttet til etableringen av boliger og ulike daglige funksjoner innenfor Fjordbyen. SF mener dette bør reflekteres i større grad i planforslaget.</p> <p>i) SF 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 kunne med fordel vært avklart og tatt inn i planen, for å se området og det totale behovet i en sammenheng.</p> <p><u>Utbyggingsrekkefølge</u></p> <p>j) SF viser til at det i områdeplanen er lagt opp til at utbyggingen starter i øst og vest, med krav om en gjennomgående kollektivtrasé før bebyggelse tas i bruk. På denne måten skal man kunne oppnå mobilitetsambisjonene med oppstart av utbygging i øst. SF stiller spørsmål ved realismen i dette, særlig for beboere i øst som har lang avstand til Brakerøya og Lier stasjon. Midtområdet kan oppleves som en barriere, og SF er bekymret for at dette vil føre til bilbasert utvikling i øst, sett i sammenheng med en høyere parkeringsdekning. Siden utbyggingen vil pågå over flere tiår, kan dette bli et langvarig problem. SF fraråder derfor en utbygging der østsiden utvikles før midtdelen.</p>	<p>som skal være på plass før bebyggelse kan tas i bruk.</p> <p>g) Kollektivknutepunktet skal ha god tilknytning til omkringliggende gang- og sykkelveinett og ha smidige overganger mellom ulike transportformer. Det skal etableres sykkelparkeringsplasser nær jernbanestasjonen. Dette skal følges opp og konkretiseres i områderegeringsplan og videre detaljregulering.</p> <p>KDP omhandler kun samferdselsinfrastruktur og etablering av bolig og øvrige funksjoner er tema som vil ivaretas i områdeplanen.</p> <p>i) Planen stiller krav om at det skal etableres mobilitetsanlegg med bildeling og ulike mikromobilitetsløsninger og gir føringer for hvordan mobilitetsanleggene skal plasseres i området. Nøyaktig plassering må avklares i områdeplan og ses i sammenheng med utbyggingsfelt og fremtidig bebyggelse i området.</p> <p>j) Kommunen ønsker å sikre muligheten for å begynne utbyggingen både i øst og vest. Dette begrunnes i grunneierinteresser, samt å unngå en situasjon der et fåtall grunneiere i praksis kan trenere oppstarten av ønsket utvikling dersom de skulle ønske det. Lier kommune planlegger også en skole øst i området, som også skal betjene andre deler av kommunen. Det er vesentlig bedre muligheter for tidlig etablering av sosial infrastruktur i øst og en oppstart her vil også</p>
--	---	---

		<p>k) <u>Naturmangfold</u>: SF viser til konsekvensutredning for naturmangfold og at planområdet berører tre naturlokaliteter, der et av områdene har svært stor verdi som hekke- og næringsøkområde for vipe. SF mener hensynet til vipe må utredes dersom verdiområdet <i>NM Gilhus</i> blir berørt. SF vil vurdere å fremme innsigelse til fremtidig reguleringsplan for dette området dersom vipe ikke blir ivaretatt i planforslaget.</p> <p>l) <u>Landbruk</u>: Planforslaget omfatter ca. 12,5 dekar dyrka jord på gbnr. 19/14. Dette arealet er avsatt til tjenesteyting, herunder grunnskole, barnehage, lekefelt og kultur (T2 og T3 i plankartet). SF kan ikke se at jordvern er et tema i konsekvensutredningen, og at det heller ikke er vurdert alternative plasseringer for å spare dyrka jord. De er kritiske til denne delen av planforslaget, og viser til at jordbruksarealene i Lier er et av de mest produktive og verdifulle i landet og at terskelen for å omdisponere jorda skal være høy. SF legger imidlertid til grunn at formålene med omdisponeringen er vesentlige samfunnsinteresser.</p> <p>m) <u>Strandsone langs sjø</u>: 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. SF viser til nærmere redegjørelse samt innsigelse knyttet til forvaltningen av strandsonen i vår høringsuttalelse til områdereguleringen for Fjordbyen.</p> <p>n) <u>Fergekai</u>: SF viser til bestemmelsesområder for etablering av fergekai med to anløp, og anser at det er et mulig konfliktpotensial med verdifullt naturmangfold. Dette gjelder spesielt #2_FK2 (<i>bestemmelsesområde i områdeplanen</i>). SF forbeholder seg retten til å fremme innsigelse ved detaljregulering dersom utredningen skulle avdekke konflikt med de interessene de er satt til å ivareta.</p>	<p>sikre et større mangfold av boliger. Det er viktig å sikre god fleksibilitet i et område som skal utvikles over flere tiår, og som samtidig skal ivareta eksisterende næring på en god måte.</p> <p>k) Hensynet til vipe og annet naturmangfold skal ivaretas i områdereguleringsplan og oppfølgende detaljreguleringsplaner for det aktuelle området.</p> <p>l) Arealet er med en feiltagelse vist med formål tjenesteyting i plankart for KDP. Kommunedelplanen definerer ikke nye arealformål, det er arealformål i kommuneplanens arealdel som er vist i plankartet. Her er det nevnte området avsatt til LNF-formål. I områdeplanen er området imidlertid regulert til offentlig og privat tjenesteyting, og arealbruken er utredet og begrunnet der.</p> <p>m) Tas til etterretning. Kommunedelplanen skal sikre at områdereguleringen innretter seg etter føringene i bestemmelsene for grøntområder i KDP.</p> <p>n) Tas til orientering. Av hensyn til ålegrassamfunn i området er det planlagte fergekaianløpet i øst (#2_FK2 i områdeplanen) flyttet lenger vest. Hensynet til naturmangfold skal kartlegges og sikres videre i reguleringsfasen.</p>
--	--	---	---

	<p>SP påpeker for øvrig at bestemmelsesområde #6 ikke har tilhørende bestemmelse som område #5. De går ut ifra at dette kan være en feilføring i plankartet og anbefaler at dette i så fall rettes opp.</p> <p>o) <u>Overskuddssnø</u>: SF 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. Dersom det er fare for forurensning til vann og grunn fra et snødeponi, må det søkes om utslippstillatelse fra Statsforvalteren.</p> <p>p) <u>Samfunnssikkerhet</u>: SF forutsetter at utfordringene og videre utredninger med naturfarer som stormflo og framtidig havnivåstigning, marin leire, og flomfare 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.</p> <p>q) <u>Øvrige merknader</u>: SF viser til bestemmelser til områdene LS1-LS9, jf. § 2-7 og § 3-1.2, og påpeker at det her er brukt betegnelser fra plankartet til kommuneplanens arealdel fremfor betegnelsene i plankartet til kommunedelplanen (BA1 – BA9). De anbefaler at dette rettes opp, og at henvisningene heller samsvarer med betegnelsene i plankartet til kommunedelplanen.</p> <p>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 SF kan se, fremgår H710 - båndlegging for regulering ikke av kartet, til tross for at det er knyttet bestemmelser til sonen.</p> <p>r) SF viser avslutningsvis til veilederne <i>Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegg for 2023</i> og til <i>overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde, samt til Statsforvalterens forventningsbrev for 2023</i>.</p>	<p>Tas til følge. Plankartet er revidert og Bestemmelsesområdene for fergekai er erstattet av båndleggingssone H710_4 med tilhørende bestemmelse.</p> <p>o) Tas til etterretning. Rydding av snø er tenkt håndtert gjennom vedlikeholdsareal langs vei. Eventuell overskuddssnø må fraktes til godkjent snødeponi.</p> <p>p) Tas til etterretning. Fare for områdeskred skal vurderes for alle planer og tiltak under marin grense. Revidert planforslag stiller krav om vurdering av hvordan tiltakene kan påvirke flomforhold, overvannshåndtering og vassdragsmiljøet i området. Det er lagt inn faresone i plankart for stormflo og havnivåstigning. Etter justering av planavgrensningen er planområdet ikke lenger berørt av flomsone for Lierelva.</p> <p>q) Feltnavn er rettet opp i plankartet slik at disse samsvarer med feltnavn i kommuneplanens arealdel, som er lagt til grunn for kartet. Ved en feiltagelse ble feltnavn fra områdeplanen lagt inn i plankartet.</p> <p>Tas til følge. Plankart er revidert og mangler er ryddet opp.</p> <p>r) Tas til orientering.</p>
--	---	---

		SF mener det er gjennomført et omfattende og grundig arbeid med kommunedelplanen og støtter de overordnede føringene og prinsippene for by- og knutepunktutvikling som kommunene har lagt til grunn for planarbeidet. SF ber om å bli holdt orientert i det videre arbeidet med kommunedelplanen.	
11	Statsforvalteren i Oslo og Viken	<p>a) <u>Statsforvalterens roller i plansaker</u>: Statsforvalteren informerer om at de har et delt ansvar i innsigelsessaker, og viser til brev datert 08. januar 2019 hvor de har informert om samordning av statlige innsigelser. SF har et samordningsansvar for innsigelser fremmet innenfor eget myndighetsområde, samtidig som de skal påse at innsigelser fra øvrige statlige fagtemaer 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.</p> <p>b) <u>Overlappende myndighetsområder</u>: Det er delvis overlappende fag- og myndighetsområder mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og Statsforvalteren for oppfølging av statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging i plansaker. Staten og fylkeskommunen skal 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.</p> <p>c) <u>Oversikt over innsigelsene</u>: Statens vegvesen fremmer følgende innsigelser:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nødvendige tiltak i berørt transportsystem er ikke identifisert i tilstrekkelig grad og sikret gjennomført med rekkefølgekrav. Statens vegvesen har innsigelse begrunnet i manglende konsekvensutredning og sikring av gjennomføring av avbøtende og nødvendige tiltak i berørt vegnett. 2. Nødvendige samferdselsinfrastrukturiltak for å nå målet om 0-vekst er ikke båndlagt med arealer i kommuneplankartet og permanent anleggelse er ikke sikret gjennomført i planforslaget. 3. Planforslaget omdisponerer deler av eksisterende vegareal til andre arealformål. Statens krever at arealene tilbakeføres til vegareal. 4. Enkelte nye forslag og endringer av arealformål har konsekvenser for riksvegene. Forslag om ny arealbruk er mangelfullt konsekvensutredet. 5. Riksvegene er ikke ivaretatt i tilstrekkelig grad i planforslaget. 	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Tas til etterretning. Det vises til utsvar av innsigelser fra Statens vegvesen i eget dokument.</p>

		<p>6. Manglede konsekvensutredning og sikring av avbøtende tiltak for framføring av eksisterende E134.</p> <p>d) SF har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene. SF 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.</p>	<p>d) Kommunene har inngått dialog med Statens vegvesen for håndtering av innsigelsene. De siste årene har det blitt gjennomført flere møter for å komme til enighet, og det har ved flere anledninger blitt presentert revidert planmateriale med endringer som søker å imøtekomme innsigelsene.</p>
12	Bane NOR	<p>a) Bane NOR viser til bestemmelse 2-2 og ber om at tiltak for drift og vedlikehold av jernbanen unntas plankravet. Dette er viktig for å kunne vedlikeholde jernbanen effektivt dersom deres aktiviteter innebærer søknadspliktige tiltak.</p> <p>b) Rammebetingelsene for jernbanen er i endring, og det kan være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Bane NOR er derfor opptatt av å sikre mulighetene for utvidelser senere. De er enig i den valgte stasjonsstrukturen, og understreker behovet for lokal kollektivtrafikk som forbinder viktige målpunkter i og utenfor planområdet.</p> <p>c) Bane NOR mener at bestemmelse 3-3 er vanskelig å håndheve da premisene ved beregning av kapasitetsbehovet for adkomst til plattform på Brakerøya stasjon ikke er kjent eller vurdert. Videre bør det 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 Bane Nor ber om at kravet sløyfes. Det er uklart når en utvidelse til flere spor blir gjennomført, og Bane NOR anbefaler at kravet rettes mot andre forhold eller tiltak for å gi størst sannsynlighet for gjennomføring.</p> <p>d) Bane NOR ber om at jernbanespor i drift avsettes til jernbaneformål i plankartet for å gjenspeile faktisk og planlagt arealbruk. For kommunens ønsker om ny stasjon ved Amtmannssvingen gjør de oppmerksom på at togenes stoppmønster avgjøres av Jernbanedirektoratet, og Bane NOR er ikke kjent med planer om å etablere stasjonen.</p>	<p>a) Tas til følge. Bestemmelse for plankrav er revidert.</p> <p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Rekkefølgekrav for gang- og sykkelbro ved Brakerøya stasjon er revidert. Nytt rekkefølgekrav sikrer etablering av GS-bro over jernbanen ved Brakerøya stasjon, dersom en fremtidig jernbaneutvidelse medfører at det ikke er plass til sykkelforbindelse langs Transformatorgata. Kravet er ikke lenger knyttet til kapasitetsbehov på plattformen.</p> <p>d) Tas til etterretning. Det er kommuneplanens arealdel for Lier kommune som ligger til grunn for plankartet, og eksisterende jernbanespor er vist med baneformål. Togstopp i Amtmannssvingen er tatt ut av det reviderte planforslaget.</p>

		<p>e) Bane NOR anbefaler at kommunen samordner sin arealplanlegging slik at nybygging i kommunen konsentreres til planområdet. De anbefaler også at planen og senere arealplaner i planområdet legger opp til boligtyper som det er etterspørsel etter i Lier.</p> <p>f) Bane NOR påpeker at planens kartfremstilling fremstår som kompleks med mange lag og ber kommunen vurdere om kartet bidrar til nødvendig forståelse av planen over tid. 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.</p> <p>g) <u>Bane NOR sine merknader som grunneier</u>: Det er positivt at planforslaget legger opp til en høy kollektivandel for beboere og arbeidsplasser i planområdet. Bane NOR oppfatter at det i fagrapportene legges opp til at Brakerøya stasjon blir sentral for fremtidig vekst i området, med høy andel sykkelparkeringsplasser ved stasjonen og et høyt antall potensielle brukere av stasjonen. Det er positivt, men det er noe uklart hvordan dette følges opp med faktisk plangrep.</p>	<p>e) Tas til orientering.</p> <p>f) Tas til følge. Plankartet er revidert i etterkant av høringen. Det er utarbeidet vedlegg til plankartet der hensynssoner, faresoner m.m er vist på egne illustrasjoner for økt lesbarhet. Båndleggingssone H710 er erstattet med separate båndleggingssoner for samlevei, kollektivtrasé og hurtigsykkelvei (H710_1), gang- og sykkelbroer (H710_2), kollektivknutepunkt (H710_3), samt egne båndleggingssoner for fergekai og grønnstruktur.</p> <p>g) Tas til orientering. Det skal sikres sykkelparkeringsplasser i nærhet av stasjonen, der løsninger skal detaljeres ut i områdereguleringsplanen og detaljreguleringsplaner. Dette er tydeliggjort i reviderte plankrav og parkeringsbestemmelser. Kommunene mener Brakerøya stasjon vil bli et sentralt knutepunkt i Fjordbyen med god kobling til sykkelveinett og kollektivtrasé. Kommunene har imidlertid ikke anledning til å styre oppgradering av selve stasjonsområdet.</p>
13	Viken fylkeskommune	<p>a) Viken fylkeskommune orienterer innledningsvis om at deres uttalelse ikke ble sendt ut i tide, og beklager ulempene dette medfører.</p> <p>b) Fylkesrådet gjorde vedtak om uttalelse i sak 141/2023 i møte 1. juni 2023. Saksprotokoll og saksframstilling ligger vedlagt uttalelsen. Det ble ikke framsatt endrings- eller tilleggsforslag til Fylkesrådets forslag til vedtak. Fylkesrådet ønsker dialog og samarbeid med kommunen for oppfølging av uttalelsen og ber derfor om et snarlig møte.</p>	<p>a) Tas til orientering</p> <p>b) Tas til orientering.</p>

	<p><u>Fylkesrådets vedtak:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p><u>Generelle merknader</u></p> <p>c) Fylkeskommunen påpeker at Lier kommune har gjort et omfattende utredningsarbeid, og viser til vedlegg bestående av fagrapporter med suppleringsvedlegg og konsekvensutredninger for samferdselstema og andre tema. Det er positivt at virkningene av planen blir grundig redegjort og fylkeskommunen roser</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. 2. Tas til etterretning, se kommentarer til fylkeskommunens samferdselsfaglige råd nedenfor. 3. Tas til orientering, se kommentar nedenfor til bokstav i). 4. Tas til følge. Planavgrensningen har blitt revidert etter høring og gravhaugen ved Huseby og gravfeltet på Frydenlund er ikke lenger en del av planområdet. 5. Det vises til eget dokument som svarer ut innsigelsen og til møteprosess med fylkeskommunen i etterkant av høring. 6. Tas til orientering, se kommentarer nedenfor. <p>c) Tas til orientering. Kommunen har forståelse for at en samtidig høring av KDP og områdeplanen har medført et omfattende</p>
--	--	---

	<p>kommunen for et omfattende utredningsarbeid. En utfordring ved planforslaget er imidlertid omfanget av dokumenter, og at områdereguleringen er lagt ut til offentlig ettersyn på samme tid. Dette gjør at det er mye å sette seg inn i, både for statlige og regionale myndigheter, og for befolkningen som skal vurdere hvordan utviklingen vil påvirke deres hverdag. Fylkeskommunen hadde ønsket at kommunedelplanen hadde kommet på et tidligere tidspunkt, slik at overordnede grep for transport og mobilitet ble landet, som en forutsigbarhet for områdereguleringen. Med tanke på medvirkning hadde det vært en fordel å forenkle og sammenfatte plandokumentene i større grad.</p> <p>d) Fylkeskommunen mener plankartet er svært innholdsrikt, og til dels krevende å tolke og differensiere. Gang/sykkelveg må blant annet tydeligere markeres hvis en skal ta stilling til lokaliseringen i plankartet.</p> <p>e) Fylkeskommunen understreker viktigheten av at planbestemmelsene er oppdaterte og tilstrekkelig definerte, og mener kommunen med fordel kan ta en opprensning i bestemmelsene for å sikre ønsket virkning. Det vises til §2-1 som sier at kommunedelplanens bestemmelser gjelder ved motstrid foran senere områdereguleringsplaner og detaljreguleringsplaner innenfor planområdet i Lier. Fylkeskommunen mener en slik bestemmelse ikke er mulig da det vil være til hinder for fremtidig utvikling og planlegging. De påpeker videre at overordnede mål, som 2-3.1, ikke hører hjemme i planbestemmelsene.</p> <p>f) <u>Regional plan for areal og transport i Buskerud</u>: Fjordbyutviklingen har et høyt ambisjonsnivå om å nå nullvekstmålet gjennom tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtrafikk. Nærhet til Drammen og tilknytning til jernbanen gjør Lierstranda godt egnet til bolig- og sentrumsutvikling i henhold til Regional plan for areal og transport. Fylkeskommunen mener imidlertid at planbestemmelsene ikke sikrer at utbyggingen skjer innenfra og ut. De ønsker at det sikres en etappevis, men helhetlig utbygging i planen, slik at bebyggelsen ikke etableres stykkevis og usammenhengende.</p>	<p>planmateriale å sette seg inn i. KDP skulle opprinnelig sendes ut i forkant, men arbeidet med kommunedelplanen ble forsinket. Plandokumenter har nå blitt revidert, og KDP vil sendes ut på en ny begrenset høring i forkant av områdereguleringen.</p> <p>d) Tas til følge. Plankartet er revidert i etterkant av høringen. Det er utarbeidet vedlegg til plankartet der hensynssoner, faresoner m.m er vist på egne illustrasjoner for økt lesbarhet. Det er lagt inn samferdselslinjer for gang- og sykkelforbindelser og annen samferdselsinfrastruktur.</p> <p>e) Tas til følge. Bestemmelsene er revidert, og det er foretatt flere endringer i både struktur og innhold. Bestemmelse § 2-1 er fjernet, i likhet med de overordnede målene i 2-3.1.</p> <p>f) Tas til orientering. Det er lagt opp til en etappevis utbygging der det bygges ut i både øst og vest. Før første bolig kan tas i bruk skal midlertidige løsninger for gange, sykkel og kollektiv være etablert. Dette er sikret gjennom rekkefølgekrav for midlertidig og permanent samferdselsinfrastruktur.</p>
--	--	--

	<p>g) <u>Strandsoner</u>: Fylkeskommunen viser til bestemmelse om etablering av offentlig tilgjengelig grøntområde langs Drammensfjorden (Fjordparken) med gjennomsnittsbredde på minimum 30 m. Jf. pbl § 1-8. og § 1-6 gjelder byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen, så fremt det ikke er definert en annen byggegrense i plan. Fylkeskommunen bemerker at det ikke er tatt stilling til byggegrense i strandsonen i kommunedelplanen, og antar at dette vil fastsettes i senere planer. Bestemmelse om at KDP skal gjelde foran områdereguleringen ved motstrid bør derfor ryddes opp. De anmoder til at kommunen setter en byggegrense som er i tråd med Fjordbyens ambisjon og bærekraftig byutvikling, og viser til prinsippene i statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen. Til tross for at Fjordbyutviklingen skal skje langs et område som allerede er preget av utbygging har Lier kommune et særskilt ansvar for å sikre at allmenne hensyn langs strandlinjen blir ivaretatt, da Fjordbyen tar sikte på å være et foregangsprosjekt med ambisiøse mål med tanke på utslipp og bærekraft.</p> <p><u>Samferdselsfaglige merknader</u></p> <p>Fylkeskommunen syntes det har vært utfordrende å se på de to planene atskilt og påpeker at innspill til kommunedelplanen og områdereguleringen vil overlappe ved enkelte temaer. De gjør samtidig oppmerksom på at kommunedelplanen må vedtas før områdereguleringen for Fjordbyen.</p> <p>h) <u>Generelle kommentarer til gang- og sykkelforbindelser</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fjordbyen baserer seg i stor grad på gange og sykkel, og planlagt hovednett for gående og syklende må fremstå som attraktivt, med tilstrekkelig kapasitet. Infrastrukturutviklingen må ligge i forkant av økningen i boliger og arbeidsplasser. For å unngå systemskifter og standardsprang mellom nye anlegg må planlagte løsninger i Fjordbyen henge sammen med løsninger regulert/bygget i tilknytning til nytt sykehus og helsepark. • 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, med viktige tilbud er innenfor 10 minutters gangavstand. • Stenging av Terminalen for gjennomgangstrafikk er et avgjørende grep for å gjøre det attraktivt å velge andre transportformer enn bil. 	<p>g) Tas til følge. Differensiering av byggegrensen vurderes nærmere og sikres i områdereguleringen. Bestemmelse om planvirkning er fjernet.</p> <p>Tilgang for allmennheten til strandsonen er et viktig prinsipp for utviklingen av området. Det skal legges stor vekt på å opprettholde og forbedre tilgjengeligheten til grøntbeltet i strandsonen samt mulighetene til å ferdes langs sjøen.</p> <p>Tas til orientering. KDP skal vedtas før områdereguleringen.</p> <p>h) Det legges til rette for attraktive gang- og sykkelforbindelser i Fjordbyen og med kobling til viktige målpunkt i Drammen. Dette er sikret gjennom bestemmelser og rekkefølgekrav, og skal følges opp i videre planarbeid. Løsningene er tilpasset regulert infrastruktur i sykehusområdet. Prinsippet om nærhetsbyen ligger til grunn i KDP og skal følges opp i område- og detaljreguleringsplaner.</p>
--	--	--

	<p><u>g) Konkrete innspill til foreslåtte løsninger og rekkefølgebestemmelser:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fylkeskommunen har innsigelse grunnet manglende sikring av hurtigsykkelvei gjennom Fjordbyen. 2. Planlagt sykkelvei er foreslått langs Terminalen, forbi Gilhus gård og frem til rundkjøring ved dagens E134. Dette vil gi en omvei for syklende til Gullaug. Kommunen bes vurdere om sykkelveien heller bør koples mot Linnestranda hvor sykkelruten går i dag, og om KDP bør inkludere grep for å hindre økt gjennomgjøringstrafikk på denne veilenken. 3. Midt i planområdet går Kollektivgata sammen med Terminalen i et samlet gatesnitt. Fylkeskommunen påpeker at fortauet langs Kollektivgata og fortauet på sørsiden av Terminalen er ikke videreført i dette snittet, noe de mener vil være utfordrende for gående, syklende og mulig også kjørende. 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. 4. Fv. 282, E18 og jernbanen utgjør i dag en barriere for gående og syklende mellom Fjordbyen og eksisterende bebyggelse på nordsiden. Dagens tverrforbindelser har lav standard og for lang innbyrdes avstand, og utvikling på sørsiden utløser behov for bedre tverrforbindelser. Fylkeskommunen viser 	<p>g) 1. Innsigelse tilknyttet sikring av permanent hurtigsykkelvei er oppsummert og svart ut i eget dokument.</p> <p>2. Tas til følge. Sykkeltraseen foreslås lagt om i revidert planforslag. I stedet for å følge Terminalen og gå videre opp på nordsiden av Gilhus gård følger omlagt trasé Gilhusveien bort til krysset ved Linnestranda. Her kan man velge å følge Linnestranda mot Gullaug, eller følge ny trase som går videre opp langs Gilhusveien, nord for Smettet og kobler seg deretter på eksisterende gs-vei øst for rundkjøringen ved E134.</p> <p>3. Tas til orientering. Et samlet tverrsnitt i dette området er vurdert som den mest hensiktsmessige løsningen for å ivareta bebyggelsesstruktur og samferdselsinfrastruktur i området. Tverrsnittet er revidert for å gjøre plass til ramper for gående og syklende fra GS-bru over til Jensvoll. Foreslått løsning er illustrert i planbeskrivelse og teknisk plan. Strekningen er tilrettelagt med fortau langs kollektivgata, og gående på fortauet langs Terminalen må krysse over hit. For fotgjengere og syklistene som skal nordover benyttes ramper opp til GS-bru over til Jensvoll fra både øst- og vestiden av tverrsnittet.</p> <p>4. Tas til orientering. GS-broene skal sikre gode tverrforbindelser for syklende og gående i området. Breddene på gs-broene er justert etter høring og er nå planlagt med en</p>
--	--	--

		<p>til planlagt undergang for gående og syklende fra Jacob Borchs gate til Tomtegata regulert i sykehusplanen, og de tre nye gang- og sykkelbruene foreslått i KDP. Fylkeskommunen mener disse fremstår som fornuftig plassert både mtp. avstand og forhold til eksisterende målpunkt på nordsiden av planområdet. Bruene er også sikret et robust tverrsnitt på 7,5 meter.</p> <p>5. Strandbrua må prioriteres i videre planlegging, da den skal fungere som busstrasé, adkomst til sykehuset og helseparken fra øst, samt trasé for anleggstrafikk til Fjordbyen. Brua brukes i dag av gående og syklende, men er smal (ca. 6,5 m) og uten tilrettelegging. For å sikre et akseptabelt og trafiksikkert tilbud bør ny gang- og sykkelbru ved Brakerøya stasjon være noe av det første som anlegges ved byggestart, og de øvrige bruene bør etableres før nærliggende bebyggelse tas i bruk. Foreslåtte bestemmelser for KDP ivaretar ikke dette tilstrekkelig.</p>	<p>minimumsbredde på 5,5 meter (Jensvoll). Bro ved Amtmannsvingen er planlagt med 6,5 meters bredde. Eventuell fremtidig bro ved Brakerøya stasjon er planlagt med 8 meters bredde. Selv om breddene varierer er broene vurdert å ha god kapasitet for gående og syklende. Løsningene er vist i teknisk plan.</p> <p>5. Rekkfølgekrav for gang- og sykkelbro ved Brakerøya stasjon er revidert. Nytt rekkfølgekrav sikrer etablering av GS-bro over jernbanen ved Brakerøya stasjon, dersom en fremtidig jernbaneutvidelse medfører at det ikke lenger er plass til sykkelforbindelse langs Transformatorgata som etableres i trinn 1. Dersom jernbanen ikke utvides, eller utvidelsen foretas på nordsiden av eksisterende jernbanespor skal sykkelvei langs Transformatorgata videreføres. Etablering av broforbindelse på tvers av jernbanesporene er svært kostbart, og inntil man har funnet ønsket utforming av området ved utvidelse til fire spor er det vanskelig å planlegge for en permanent løsning. I etterkant av høringen har det blitt etablert en gangbro med heis ved Brakerøya stasjon som går fra sørsiden til nordsiden av jernbanesporene. Denne er tilgjengelig for alle, og vil fungere som overgang i dette området frem til løsning for stasjonsområdet ved utvidelse til fire spor er på plass.</p> <p>Gang- og sykkelbro ved Amtmannsvingen skal være etablert før første skole i området kan tas i bruk, mens gang- og sykkelbro ved Jensvoll skal være etablert før utbygging i</p>
--	--	--	---

		<p>6. Det må etableres gode gang- og sykkelforbindelser til Brakerøya stasjon. Sykehusutbyggingen sikrer gangforbindelse til midtplattform, men heis og trapp på nordsiden mangler rekkefølgekrav og bør sikres i videre planarbeid. Det samme gjelder ny gang- og sykkelbru ved terminalens østende. Kommunene bør også sikre oppgradering av gang- og sykkelforbindelsen på nordsiden for å få en sammenhengende forbindelse med god standard fra Jacob Borchs gate til Brakerøya og videre til Bruusgaardsvei og Lierstranda via ny bru.</p> <p>7. Behov for opparbeidelse og oppgradering av nødvendige forbindelser inn mot Drammen kommune og tilhørende målpunkt er beskrevet i bestemmelser til KDP, jf. § 2-8. Det er viktig at hensiktsmessige rekkefølgebestemmelser sikres i det videre planarbeid.</p> <p>h) <u>Trafikkutredninger</u>: Fylkeskommunen mener 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. Tall brukt i krysskapasitetsberegningene er hentet fra den strategiske modellen og fra lokale tellepunkter, og usikkerheten vil bli 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.</p> <p>Fylkeskommunen mener det ikke er noen 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. De mener den strategiske modellen i et slikt prosjekt burde brukes sammen med en rushtidsmodell. Kapasitetsberegninger med bruk av SIDRA innebærer her så stor usikkerhet at det ikke gir noen mening å gjennomføre slike beregninger.</p>	<p>område LS8 eller før utbygging i område LS6, avhengig av hvilket område som bygges ut først. Dette er sikret gjennom rekkefølgekrav.</p> <p>6. Gangbro fra sykehus til midtplattform er ferdigstilt, samt heis og trapp på nordsiden ble ferdigstilt i 2025. Se kommentar til punkt. 5 angående ny GS-bro ved Brakerøya stasjon. Dersom jernbaneutvidelsen medfører behov, skal det etableres gang- og sykkelbro og sykkelvei med fortau på nordsiden av stasjonen. Dette er sikret gjennom reviderte rekkefølgekrav. Ny gang- og sykkelbro ved Brakerøya stasjon er planlagt med rampe med kobling til eksisterende gs-vei ved Lierstranda.</p> <p>7. Rekkefølgekrav for forbindelser inn mot Drammen skal følges opp i videre regulering.</p> <p>h) Det er gjort tilleggsanalyser med RTM og detaljerte beregninger av kapasitet i kritiske kryss ved hjelp av Aimsun-modellen, se rapport fra Norconsult datert 2023-03-24. Aimsun beregner effekter på kapasitet og trafikkavvikling og ivaretar i større grad de reelle forsinkelsene som oppstår i veisystemet som følge av kø og hvordan avviklingen i flere kryss påvirker trafikken i analyseområdet, sammenlignet med RTM-beregninger. Selv om transportmodellene tilsynelatende gir presise svar, er de først og fremst et godt hjelpemiddel til å systematisere og tolke komplekse sammenhenger, og har sin styrke i å belyse</p>
--	--	---	--

	<p>i) Brakerøya stasjon: Brakerøya stasjon har for lav kapasitet til å håndtere veksten i Fjordbyen og må utvikles til et velfungerende kollektivknutepunkt i Fjordbyen. Tiltakene som er vurdert i reguleringsplanen for sykehuset tar ikke høyde for at knutepunktet skal fungere for en Fjordbyen med mye større reisebehov. Knutepunkter bør utformes som attraktive byområder, og utviklingen av Brakerøya bør også omfatte arealer på nordsiden av stasjonen. Fylkeskommunen mener det må igangsettes arbeid for å utvikle stasjonen utover det som er planlagt hittil innenfor det etablerte plansamarbeidet. Egenskapene ved stasjonen og det fremtidige knutepunktet bør analyseres nærmere, og det må utarbeides et program for hvordan knutepunktet skal utvikles.</p> <p>j) Støyforhold: Deler av planområdet ligger innenfor rød støysone. Rød støysone er i utgangspunktet ikke egnet for utbygging av ny støyfølsom bebyggelse. Fylkeskommunen 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 rød støysone kan tillates, men må nedfelles i plankart gjennom avvikssoner og må komme frem av bestemmelsene.</p> <p>k) Kulturminner: Planforslaget legger opp til en båndlegging av viktige automatisk fredete kulturminner gjennom bruk av båndleggingssoner H730. Dette er positivt for å sikre kulturminnene et langsiktig vern og forutsigbarhet i videre planlegging. Fylkeskommunen viser til at det er flere kulturminner i området, og fremhever gravhaugene på Huseby (ID62755 og ID39109) er særdeles verdifulle kulturminner, og gravfeltet på Frydenlund. 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).</p> <p>l) Prosjektledernes vurdering Saken vil ikke ha konsekvenser for nye fylkesinndelinger, men vil ha innvirkninger for fylkesveinettet og prosjekter knyttet til dette, som er et ansvar som videreføres inn i ny fylkeskommune.</p>	<p>de relative endringene ved tiltak som analyseres.</p> <p>i) Kommunene mener Brakerøya stasjon vil bli et sentralt knutepunkt i Fjordbyen med god kobling til fremtidig gang- og sykkelveinett og kollektivtrasé. Utforming av nærområdet til stasjonen skal detaljeres ut i reguleringsfasen. Kommunene har imidlertid ikke anledning til å styre oppgradering av selve stasjonsområdet, dette styres av Bane NOR.</p> <p>j) Tas til etterretning. Kommunedelplanen omhandler kun samferdselsinfrastruktur og ikke etablering av bebyggelse. Det er derfor vurdert å ikke legge inn avvikssoner i plankartet for KDP. Hensynet til støy ved etablering av bolig og annen bebyggelse vil ivaretas gjennom områdeplanen og videre detaljregulering. Støy har vært et sentralt tema i arbeidet med områdeplanen.</p> <p>k) Planavgrensningen har blitt revidert etter høring og gravhaugen ved Huseby og gravfeltet på Frydenlund er ikke lenger en del av planområdet. Tidligere båndlegging er derfor tatt ut.</p> <p>l) Tas til orientering.</p>
--	---	--

		<p>m) Konsekvenser og vurdering av bærekraft</p> <p>Bærekraft har tre dimensjoner som skal balanseres: miljø, sosial og økonomi. Planen fremmer miljømessig og sosial bærekraft ved å prioritere transport for myke trafikanter med det man trenger innen gang- og sykkelavstand, noe som reduserer utslipp og gir helseeffekt. Planen er også økonomisk bærekraftig ved å legge til rette for næring nært boligområder. Forbedringspotensialet ligger i gjenbruk av bygningsmasse og bevaring av naturmangfold, særlig siden utbyggingen kommer tett på Linnestranda naturreservat. Bærekraftsjekken er vedlagt saksfremlegget.</p>	m) Tas til orientering.
14	Kystverket	<p>a) Kystverket en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, og skal bidra til å utvikle et helhetlig transportsystem. Kystverket viser til at planarbeidet berører deres saksfelt, og at de da har rett og plikt til å delta i planleggingen, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 3-2 tredje ledd.</p> <p>b) Kystverket merker seg at det er gjennomført en mulighetsstudie/forprosjekt for utslippsfri fjord- og elveferge i Drammen og Lier kommuner som finner at det er godt tilrettelagt og teknisk gjennomførbart å etablere et fergetilbud i Drammenselva og indre Drammensfjorden. De viser videre til at det i plankartet er 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.</p> <p>c) Kystverket har ingen vesentlige merknader til høringen av kommunedelplanen.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Tas til orientering.</p>
14	Leverandørens utviklings- og kompetansesenter	<p>a) Leverandørens utviklings- og kompetansesenter (LUKS) mener at det i områdereguleringen ikke må legges opp til rygging for vareleveranser og avfallshåndtering i reguleringsområdet. Det må etableres biloppstillingsplasser for varelevering på begge sider av gatene slik at sjåførene ikke må krysse trafikkert veg. Videre må det ved etablering av skoler og barnehager ikke legges opp til kjøring inne på disse områdene, men legges opp til varemottak mot tillatte kjøreveier. Det må være sikret sperrer mellom kjørende og myke trafikanter.</p> <p>LUKS understreker at ingen biloppstillingsplasser/varemottak kan etableres for kjøretøy som er mindre enn beskrevet i uttalelsen. Sjåførens arbeidsmiljø må ivaretas for adkomst til henting/levering av gods og varer.</p>	a) Tas til etterretning. Dette er tema som vil følges opp i det videre planarbeidet og som må avklares på område- og detaljreguleringsnivå. Kommunedelplanen tar kun for seg overordnet samferdselsinfrastruktur.

		<p>b) LUKS har videre innspill til:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Varelevering og sykkelfelt: <ul style="list-style-type: none"> • Vareleveringslommer/biloppstillingsplasser må plasseres innenfor sykkelfelt for å unngå farlige situasjoner der sjåfører må krysse sykkelfeltet med tunge varer 2. Biloppstillingsplasser for vareleverandørene <ul style="list-style-type: none"> • Det kreves 20 meter lasteplass per kvartal i områder med næringsvirksomhet. • Det må i tillegg avsettes plass til flyttebiler og hjemleveranser i boligområder, både for småhus og blokker. 3. Tilrettelegging for miljøvennlige tyngre kjøretøy: <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen må investere i infrastruktur som støtter miljøvennlige kjøretøy (hydrogen-, el-, og biogasslastebiler og el-varebiler), som ladestasjoner og fyllestasjoner. <p>c) <u>Regelverk</u>: LUKS understreker at det må tilrettelegges for den typen kjøretøy som bransjen benytter. De viser til <i>Bransjestandard for varetransport (BVL)</i> og andre dokumenter for varetransport tilgjengelig på LUKS sine hjemmesider. Det påpekes bl.a. at frihøyder og bredder må følge regelverkets krav. Krav fra TEK 17 for varemottak skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming. IK-Mat forskriften må følges når det gjelder ubrutt kjølekjede. Transportveien må være fri for snø og is. Det må også støysikres mot boliger. For avfallshåndtering må kommunens regler hva gjelder avstand følges.</p> <p>LUKS henviser videre til aktuelle paragrafer i TEK 17 for varelevering/næringsbygg, og til relevante paragrafer i Arbeidsplassforskriften.</p>	<p>b) Tas til orientering. Løsninger for varetransport skal avklares på område- og detaljreguleringsnivå.</p> <p>c) Tas til orientering.</p>
16	Vannveien AS	<p>a) Vannveien AS eies av eiendomsutviklere og Næringsforeningen i Drammensregionen. Selskapet arbeider for økt bruk av vannveien som transportåre.</p> <p>b) (Vannveien informerer om at utslippsfrie ferjer/båter/vannbusser er i drift flere steder og utprøving av autonome løsninger er i gang. De neste årene vil det komme</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering</p>

		<p>opp mot 20.000 nye boliger i Indre Drammensfjord og langs den sentrumsnære delen av Drammenselva der vannveien ligger tilgjengelig, kjø- og vedlikeholdsfri.)</p> <p>c) Vannveien er positive til at planbestemmelsene (§2-10) slår fast at det skal settes av areal til fergekai med tilhørende anlegg på 2 anløpssteder i Fjordbyen, og at det i planbeskrivelsen er beskrevet at det skal tilrettelegges for sjøgående persontransport i tilknytning til Fjordbyen. De opplever det også som lovende at konklusjonene i WSPs mulighetsstudie for utslippsfri fjord- og elveferje, utført for Vannveien AS, gis plass.</p> <p>d) Bruk av Vannveien vil bidra til å oppfylle Fjordbyens visjon <i>der folk, fjord og fremtid møtes</i> og til å nå de langsiktige målene for planlegging og utbygging, spesielt målet om at <i>Fjordbyen skal knytte sammen land og sjøen</i>. Vannveien oppfordrer til at det for Fjordbyen utvikles konkrete løsninger der vannveien inngår. Det vil bidra til å redusere bilbruken i området som hvor trafikkbelastningen allerede er stor.</p> <p>e) Vannveien informerer om at de har engasjert MHTech AS til å vurdere en vannveien-basert løsning. Studien «<i>et forslag til vannbuss i Fjordbyen</i>» er vedlagt høringsuttalelsen og kan danne grunnlag for konkrete tiltak for en satsning i Fjordbyen.</p>	<p>c) Tas til orientering</p> <p>d) Tas til følge. Det legges til rette for ferjeanløp i Fjordbyen, som er et ønsket tilbud som kommunen tror vil styrke kollektivsatsningen i Fjordbyen. Fergeforbindelser vil være et viktig bindeledd i det helhetlige kollektivtilbudet, som kan brukes i kombinasjon med sykling og kollektivtransport. Løsninger for ferjetilbud i Fjordbyen skal følges opp i det videre planarbeidet.</p> <p>e) Tas til orientering.</p>
17	Næringsforeningen i Drammensregionen	<p>a) Næringsforeningen i Drammensregionen har over 1000 medlemmer og representerer en bred sammensetning av næring i begge plankommunene. Næringsforeningen mener planene for Fjordbyen er viktige for utviklingen av regionen og byen. De har ingen bemerkninger til planen eller grunnlagsmaterialet, og syntes det er gjort et grundig stykke arbeid.</p> <p>b) På vegne av næringslivet i regionen har Næringsforeningen følgende overordnede innspill til begge planmyndigheter:</p> <p>1. Fjordbyens samspill med byen som allerede ligger der Næringsforeningen oppfordrer til et tettere samarbeid mellom de to kommunene der blikket løftes over kommunegrensen, og der kommunene forplikter seg til å ta et felles ansvar for utviklingen av Fjordbyen. Dette for å</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) 1. Tas til orientering.</p>

		<p>sikre helhetlige løsninger og en utvikling i rett takt og på rett måte. Et tettere samarbeid er nødvendig for å ivareta Drammens urbane kvaliteter og regionens eksisterende næringsliv, samtidig som Fjordbyen får nødvendig fremdrift og ressurser.</p> <p>2. Fjordbyen som en motor for nye mobilitetsløsninger Fjordbyen representerer en mulighet for kommunene til å iverksette virkningsfulle grep for mobiliteten i hele regionen. Området står overfor betydelig transportvekst frem mot 2050, selv uten Fjordbyen, og transportutfordringer knyttet til sykehuset er enda ikke løst. Næringsforeningen erfarer at planer i området hindres av infrastrukturmangler og innsigelser fra statlige etater. Kommunene har ikke økonomiske muskler til store samferdselsinvesteringer, og det er urealistisk å forvente at utbyggere alene finansierer Fjordbyens mobilitetsbehov. Derfor oppfordres kommunene til å gå sammen og initiere en ny, hensiktsmessig byvekstavtale for regionen.</p> <p>3. Arealutvikling med tanke på et fremtidig sykehusbehov Lærdom fra tidligere sykehusutbygginger i Norge er at mange sykehus bygges for små. Med en planlagt befolkningsvekst på 16.000 på Lierstranda, er det viktig å utvikle den delen av Fjordbyen som grenser til det nye sykehuset med tanke på et fremtidig sykehusbehov.</p>	<p>2. Tas til etterretning. Regionen jobber med å få på plass en byvekstavtale. Status per mars 2026 er at ønske om å komme i forhandlinger med staten så langt ikke har ført frem, og at kommunene i Buskerudbyen har vedtatt å gå i gang med utredningsprogrammet «Byutvikling i fellesskap» som skal kartlegge bl.a. investeringsbehov, hvordan de kan dekkes og veien videre for Buskerudbyen.</p> <p>3. Tas til etterretning. Samferdselsinfrastrukturen i Fjordbyen viderefører løsninger fra sykehusområdet, og det sikres gode gange, sykkel og kollektivforbindelser mellom områdene.</p>
18	Eidos Eiendomsutvikling AS	<p>a) Eidos oppsummerer innledningsvis historikken og bakgrunnen for planarbeidet. Det påpekes at det er lagt ned et betydelig arbeid med reguleringsplanene og opprydding og etablering av ny natur i Gilhusbukta, ikke minst av Eidos som største grunneier på Lierstranda. Arbeidet er utført i troen på en felles målsetning om å transformere Brakerøya og Lierstranda til det beste for begge kommuner.</p> <p>b) Eidos viser til at områdeplanen og kommunedelplanen ligger ut på høring samtidig. De opplever at tilnærmingen i planbestemmelsene, ved feil bruk eller intensjoner, er mer en søken etter obstruksjoner enn en tilrettelegging for sårt tiltrengt vekst i Drammensregionen. Fjordbyen kan ikke og skal ikke alene finansiere manglende tiltak for samferdselsinfrastruktur som følger av annen byvekst gjennom mange år, og kan heller ikke vente på at hovedinfrastrukturen er ferdig bygd. Hvis disse utfordringene ikke ses i et langsiktig perspektiv, er grunneierne urolige for om planene er gjennomførbare. De påpeker at det er nødvendig å finne en balanse mellom infrastrukturutbyggingen og</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering. Bestemmelsene er i etterkant av høringen endret, og sikrer nå i større grad intensjonen om forholdsmessighet og krav om tiltak først ved behov som utløses direkte som følge av utbyggingen.</p>

	<p>kommersiell utbygging for å komme i gang med Fjordbyen. Dette krever tilpassede og harmoniserte rekkefølgebestemmelser og forståelse for behovet for offentlig finansiering utover det kommunen og grunneierne kan bidra med.</p> <p><u>Innspill:</u></p> <p>c) Eidos påpeker at tiltak tilknyttet samferdselsinfrastruktur inn mot bykjernen i Drammen er viktig for å håndtere fremtidig økning i antall som vil gå, sykle og kjøre kollektivt. En finansiering av tiltak på gang- og sykkelveinettet kan ikke belastes verken kommuner eller utbyggere alene, men må løses til rett tid og i samspill med offentlige aktører og utbyggere med en tilstrekkelig andel statlig finansiering.</p> <p>d) Fjordbyenutbyggingen betinger at rekkefølgekrav og utvikling av gode løsninger for samferdsel bygges ut i riktig tempo, og i samarbeid mellom utbyggere, kommunene, fylket og staten. Utbyggingen kommer til å pågå over mange tiår. For å skape en gjennomførbare plan mener Eidos at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En 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. • 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. <p>e) Eidos henviser til PBL og muligheter og begrensninger tilknyttet rekkefølgekrav med hensyn til nødvendighet, saklighet, rimelighet og forholdsmessighet. De påpeker at transformasjonen av Lierstranda krever planer som er robuste og fleksible nok til å oppnå målsetninger underveis og i takt med teknisk og regulatorisk utvikling. De håper deres overordnede innspill kan ivaretas på godt vis i endelig planforslag. De har i tillegg følgende konkrete forslag til endringer i rekkefølgebestemmelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • § 2-7 Biladkomst Formuleringen «skal være stengt like øst for Strandbrua» er ikke hensiktsmessig og vil ikke fungere verken for dagens virksomheter eller 	<p>c) Tas til orientering.</p> <p>d) Tas til orientering. I forbindelse med revisjon er det gjort en jobb med å sikre samsvar og koordinering mellom bestemmelsene i KDP og områdeplanen.</p> <p>Regionen jobber med å få på plass en byvekstavtale. Status per mars 2026 er at ønske om å komme i forhandlinger med staten så langt ikke har ført frem, og at kommunene i Buskerudbyen har vedtatt å gå i gang med utredningsprogrammet «Byutvikling i fellesskap» som skal kartlegge bl.a. investeringsbehov, hvordan de kan dekkes og veien videre for Buskerudbyen.</p> <p>e) Tas delvis til følge.</p> <p>§ 2-7: Bestemmelsen har blitt revidert (nå 4-2.3), og «like» er fjernet. Det legges fortsatt til grunn at Terminalen skal stenges for gjennomkjøring med bom øst for Strandbroa, men eksakt plassering av bom må avklares gjennom videre planprosess.</p>
--	--	---

	<p>fremtidig utvikling. Hensikten bak bestemmelsen kan oppnås uten å definere strengt geografisk lokalisering, og det foreslås å stryke «like» i setningen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • § 3-1.2 Midlertidig kollektivtrasé En midlertidig kollektivtrasé gjennom Fjordbyen er både realistisk og mulig å få til, men ordlyden «som bare er forbeholdt buss» er svært begrensede. Her må det tas høyde for periodevis potensiell midlertidig blandet trafikk, på delstrekninger som kan løses gjennom påfølgende detaljreguleringsplaner. • § 3-1.3 Sikring av standard og kapasitet på busstrasé til Bragernes bussterminal Rekkefølgekravet ikke er i tråd med intensjonene i PBL, og bestemmelsen er også i konflikt med dokumentasjonskravene i § 4-1.3. Disse leses 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 oppfylle morgendagens behov må komme på plass samtidig med, men ikke flere tiår i forkant, og må skje gjennom et samarbeid om finansiering fra flere interessenter enn bare kommunene og grunneierne. § 3-1.3 bør 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 Her er det 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 Sikring av gang- og sykkelforbindelser til sentrale målpunkt i Drammen I en tidlig fase vil et slikt krav ikke treffe på noen av intensjonene i PBL. Eidos har her samme kommentar som til bestemmelse § 3-1.2. • § 4-1.3 Dokumentasjon av løsninger for kollektiv, gange og sykkel 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 	<p>§ 3-1.2 har blitt revidert (9-1.1) og formuleringen «<i>som bare er forbeholdt buss</i>» er fjernet. Det er nå presisert at den midlertidige kollektivtraseen skal være på plass før bebyggelse tas i bruk. Det vil legges opp til blandet trafikk i den midlertidige kollektivtraseen i en innledende fase.</p> <p>§ 3-1.3: Hensikten er at behovet for tiltak skal vurderes før utbygging, mens tidspunkt for gjennomføring av de aktuelle tiltakene skal gjøres når dokumenterte behov oppstår.</p> <p>§ 3-2.1: Bestemmelser er fjernet og det er utarbeidet separate rekkefølgekrav for gang- og sykkelforbindelser i trinn 1 og trinn 2. Gjennomgående gang- og sykkelforbindelse gjennom Fjordbyen skal være etablert før bebyggelse kan tas i bruk.</p> <p>§ 3-2.2: Se kommentar til § 3-1.3.</p> <p>§ 4-1.3. Intensjonen i KDP er i samsvar med Eidos kommentar.</p>
--	---	--

		<p>plass først når analyserte behov avdekkes. Se for øvrig innspillene for § 3-1.3 og § 3-2.2.</p> <p>f) Avslutningsvis poengterer Eidos at det er stor forskjell på behovet i første fase av utbyggingen og senere. De oppfatter at gjennomførte utredninger og analyser viser 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 mange tunge investeringer i infrastrukturtiltak trenger derfor ikke å være sikret på flere tiår. Med foreslåtte endringer kan forutsigbarheten øke og en kan oppnå en større sannsynlighet for en gjennomførbar plan.</p>	f) Tas til orientering.
19	Fortidsminneforening en Drammen og omegn lokallag	<p>a) Fortidsminneforeningen viser til formål og ambisjoner tilknyttet planarbeidet for Fjordbyen. De påpeker at en i dette arbeidet også må ta stilling til en rekke kulturmiljøpolitiske spørsmål, og være oppmerksom på de verdier som ligger i kulturmiljøene, for attraktivitet, trivsel, rekreasjon, identitet, historisk forankring og annet.</p> <p>b) Fortidsminneforeningen viser til konsekvensutredning for kulturmiljø hvor ulike alternativer er vurdert opp mot et nullalternativ, der sistnevnte ivaretar kulturmiljøene på best måte. Fortidsminneforeningen tar ikke stilling til de ulike alternativene, men mener kulturmiljøene en har vurdert konsekvenser for er ganske snevre. Vurderingene omfatter primært konsekvenser for skipsvrakene i Terminalbukta, Gilhus gård og Gilhuus (Linnestranda 1). De understreker 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. Vurderingen må inkludere disse områdene i sin helhet.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Kulturmiljøet ved Frydenlund gård inngår i delområde 3, mens SEFRAK-bygninger langs Lierstranda inngår i delområde 2. Bygninger og kulturminner på vestsiden av Gilhusveien inngår i delområde 5. Gravfeltet og kulturminnet på østsiden av Gilhusveien er fjernet.</p> <p>Konsekvensutredningene vurderer virkninger av ulike plasseringer av nytt kollektivknutepunkt og overordnede løsninger for veinett i området, basert på mulighetsstudier.</p> <p>Løsningene detaljeres ut på område- og detaljreguleringsnivå, og konsekvenser for kulturmiljøer kartlegges og dokumenteres i forbindelse med senere planfaser.</p>

		<p>c) Fortidsminneforeningen mener en utvidelse av Gilhusveien til kollektivtrasé er svært uheldig for det sårbare kulturmiljøet der. Det samme gjelder utbygging av en rundkjøring i vestre del av Lierstranda. Tiltakene vil kunne bidra til å desimere verdifulle kulturmiljøer, som på sikt har et stort verdiskapende potensiale for bydelen.</p>	<p>I revidert planforslag er planområdet redusert og planen berører ikke lenger flere av de nevnte kulturmiljøene. Kulturmiljøet på Gilhus er sikret med hensynssone.</p> <p>c) I mulighetsstudiene som er lagt til grunn for utredningsalternativene var Gilhusveien vurdert som trasé for ny kollektivgate. Denne løsningen er det gått bort fra i ettertid, og det planlegges nå for kollektivtrasé lenger sør, mens hurtigsykkelvei er planlagt i Gilhusveien. Konsekvenser ved etablering av vei, gang- og sykkeltraseer er nærmere vurdert i områdeplanen, der løsninger er detaljert ut i større grad.</p> <p>I utredningsalternativ 3 ble det sett på en løsning med ny rundkjøring i vestre enden av Lierstranda. Denne løsningen er ikke aktuell og inngår ikke planforslaget. Det er ikke planlagt tiltak som berører bebyggelse ved Lierstranda.</p>
20	Private grunneiere Øst v/ Isachsen, Leine, Mikkelsen, Fredensborg, Fabritius, og Bakke/SPG	<p>a) Høringsinnspillet er sendt på vegne av private grunneiere i Øst: Isachsen, Leine, Mikkelsen, Fredensborg, Fabritius, og Bakke/SPG.</p> <p>b) Grunneierne viser til at Fjordbyen er et prioritert regionalt prosjekt med fortetting rundt eksisterende knutepunkt som skal pågå over mange tiår. Dette betinger at rekkefølgekrav og utvikling av gode løsninger for samferdsel bygges ut i riktig tempo og i samarbeid mellom utbyggere, kommunene, fylket og staten. For å skape en gjennomførbare plan mener grunneierne at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En må ha realistiske krav for å oppnå 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 med tilstrekkelig andel statlig finansiering. 	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering. Det er gjort en jobb med å sikre samsvar og koordinering mellom bestemmelsene i KDP og områdeplanen.</p> <p>Regionen jobber med å få på plass en byvekstavtale. Status per mars 2026 mars 2026 er at ønske om å komme i forhandlinger med staten så langt ikke har ført frem, og at kommunene i Buskerudbyen har vedtatt å gå i gang med utredningsprogrammet</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Grunneierne henviser til PBL og muligheter og begrensninger knyttet til rekkefølgekrav mht. nødvendighet, saklighet, rimelighet og forholdsmessighet. Grunneierne er helt avhengig av en forutsigbarhet rundt dette. • 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 brukerbetalning. • 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. <p>Grunneierne understreker det er stor forskjell på behovet i første fase av utbyggingen og senere. De oppfatter at gjennomførte utredninger og analyser dokumenterer at dagens løsninger er 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 mange tunge investeringer i infrastrukturtiltak trenger ikke å være sikret på flere tiår.</p> <p>c) Grunneierne i Øst har følgende innspill til planbestemmelsene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • § 2-7 Biladkomst Formuleringen «skal være stengt like øst for Strandbrua» er ikke hensiktsmessig og vil ikke fungere verken for dagens virksomheter eller fremtidig utvikling. Hensikten bak bestemmelsen kan oppnås uten å definere strengt geografisk lokalisering, og det foreslås å stryke «like» i setningen. • § 3-1.2 Midlertidig kollektivtrasé En midlertidig kollektivtrasé er gjennom Fjordbyen er både realistisk og mulig å få til, men ordlyden «som bare er forbeholdt buss» er svært begrensede. Her må det tas høyde for periodevis potensiell midlertidig blandet trafikk, på delstrekninger som kan løses gjennom påfølgende detaljreguleringsplaner. 	<p>«Byutvikling i fellesskap» som skal kartlegge bl.a. investeringsbehov, hvordan de kan dekkes og veien videre for Buskerudbyen.</p> <p>Det er kommunenes intensjon å ivareta eksisterende næring på en god måte frem til utvikling på de ulike eiendommene er aktuelt. Dette vil bli ivaretatt i det videre planarbeidet. Samtidig er det viktig for kommunen å sikre sin myndighet gjennom plankrav. God dialog mellom kommune og næringsliv vil bli nødvendig.</p> <p>c) Tas delvis til følge.</p> <p>§ 2-7: Ordlyden i bestemmelsen er revidert (nå 4.2.3), men den forutsetter fortsatt at Terminalen skal stenges øst for Strandbroa, slik at bare vestre del av Fjordbyen og trafikken til og fra sykehuset og Helseparken kan bruke Strandbroa og rundkjøring ved Brakerøya. Eksakt plassering for bom skal avklares i videre planprosess.</p> <p>§ 3-1.2 har blitt revidert (nå 9-1.1) og formuleringen «som bare er forbeholdt buss» er fjernet. Det er nå presisert at den midlertidige kollektivtraseen skal være på plass før bebyggelse tas i bruk. Det vil legges opp til blandet trafikk i den midlertidige kollektivtraseen i en innledende fase.</p>
--	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> • § 3-1.3 Sikring av standard og kapasitet på busstrasé til Bragernes bussterminal Rekkefølgekravet ikke er i tråd med intensjonene i PBL, og bestemmelsen er også i konflikt med dokumentasjonskravene i § 4-1.3. Disse leses 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 oppfylle morgendagens behov må komme på plass samtidig med, men ikke flere tiår i forkant, og må skje gjennom et samarbeid om finansiering fra flere interessenter enn bare kommunene og grunneierne. § 3-1.3 bør 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 Her er det viktig å poengtere at det planlagte tilbudet er tenkt utviklet over tid i en kombinasjon av midlertidige og permanente løsninger som gradvis vil ferdigstilles i takt med transformasjonstiden. Dette må fremgå i bestemmelsen. • § 3-2.2 Sikring av gang- og sykkelforbindelser til sentrale målpunkt i Drammen I en tidlig fase vil et slikt krav ikke treffe på noen av intensjonene i PBL. Eidos har her samme kommentar til bestemmelse § 3-1.2. • § 4-1.3 Dokumentasjon av løsninger for kollektiv, gange og sykkel 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. Se for øvrig innspillene for § 3-1.3 og § 3-2.2. <p>Med de foreslåtte endringene mener grunneierne at forutsigbarheten og sannsynligheten for en gjennomførbar kan øke. De håper deres innspill blir ansett som konstruktive i målet om å realisere en Fjordby i tråd med nasjonale, regionale og lokale retningslinjer, ønsker og ambisjoner.</p>	<p>§ 3-1.3: Hensikten er at behovet for tiltak skal vurderes før utbygging, mens tidspunkt for gjennomføring av de aktuelle tiltakene skal gjøres når dokumenterte behov oppstår.</p> <p>§ 3-2.1: Bestemmelsen er fjernet og det er utarbeidet separate rekkefølgekrav for gang- og sykkelforbindelser i trinn 1 og trinn 2. Gjennomgående gang- og sykkelforbindelse gjennom Fjordbyen skal være på plass før bebyggelse kan tas i bruk.</p> <p>§ 3-2.2: Det vises til utsvaret til kommentar til § 3-1.3.</p> <p>§ 4-1.3: Intensjonen i KDP er i samsvar med denne merknaden.</p>
--	--	---