

Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen i Lier og Drammen kommuner

OPPSUMMERING AV INNKOMNE HØRINGSUTTALELSER MED KOMMENTARER

2026-03-24

Offentlig ettersyn

Det offentlige ettersynet pågikk i perioden 16.03.23 til 02.06.23. Det ble fremmet innsigelser fra Statens vegvesen og Viken fylkeskommune.

Oversikt over innsigelser

Offentlige instanser

A1 Statens vegvesen (09.05.2023)

A2 Viken fylkeskommune (01.06.2023)

Leseveiledning:

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

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.

Oppsummering A1 Statens vegvesen	Forslagsstillers kommentarer
<p>A) Statens vegvesen (SVV) innleder med et sammendrag av sin uttalelse og viser til at Statsforvalteren også vil oversende en samordnet statlig uttalelse.</p>	<p>A) Tas til orientering. De faglige punktene nevnt i sammendraget kommenteres i påfølgende avsnitt.</p>
<p>B) SVV redegjør for sine oppgaver og beskriver kort hva kommunedelplanen dreier seg om.</p>	<p>B) Tas til orientering.</p>
<p>1.</p> <p>A) SVV peker på at det er et nasjonalt mål om 0-vekst i biltransport i by og bynære områder. Det må legges til rette for framtidssrettete og miljøvennlige transportformer og byutvikling tett på kollektivknutepunkt. Fjordbyen er prioritert i regionale planer og har potensiale til å være i tråd med nasjonale føringer om knutepunktutvikling hvis området tilrettelegges for 0-vekstmålet.</p> <p>B) Utbygging av Fjordbyen har konsekvenser for trafiksikkerhet og fremkommelighet på lokalveinett, riks- og fylkesveinett. 0-alternativet har ikke nok kapasitet i 2050, jf. omtale av Strandveien og Holmenbrua. Det er uvisst når E134 Vikar-alternativet</p>	<p>1. Tas til følge.</p> <p>A) Utbygging av Fjordbyen ligger inne i godkjent kommuneplan, og vil bidra til en mer konsentrert utbygging rundt kollektivknutepunkt enn en mer spredt bolig- og næringsutvikling vil gjøre. Fjordbyen har en gunstig lokalisering med nærhet til både tog, sykehuset og Drammen sentrum. Dette reduserer i seg selv behovet for biltransport, og kombineres med restriksjoner på bilbruk. I revidert plan er det lagt inn makskrav for parkering. Parkeringskravene skal reduseres over tid, der plan for reduksjon skal fastsettes i områdeplanen. Kravene bidrar til å nå nullvekstmålet. Rekkefølgebestemmelser om kollektivtrasé, hurtigsykelvei og robust sykkelvegnett mellom Lier og Drammen bidrar også til å redusere behovet for personbiltransport. Planen stiller krav om utarbeiding av mobilitetsplan på reguleringsnivå for å sikre tilrettelegging for miljøvennlig transport. For å holde personbiltrafikken på et bærekraftig nivå er det stilt dokumentasjonskrav for telling av biltrafikk til/fra Fjordbyen. Trafikktellingene skal dokumentere belastningen på veinettet både før og underveis i utbygging av Fjordbyen, og det skal utarbeides en prognose for forventet trafikk frem i tid. Trafikktellingene kan brukes som verktøy for å styre nødvendige trafikkreduserende tiltak.</p> <p>B) Som SVV påpeker er kapasiteten på veinettet i dag allerede presset, og en utbygging av Fjordbyen vil medføre mer trafikk. Samtidig viser trafikkberegningen at trafikken vil øke selv uten en utbygging av Fjordbyen. Trafikkøkningen som følge av utbygging i Fjordbyen vil også være vesentlig mindre enn</p>

Oppsummering A1 Statens vegvesen	Forslagsstillers kommentarer
<p>blir realisert. 0-alternativet forutsetter også endringer i kollektivtilbudet. SVV påpeker at kapasiteten på veinettet allerede er presset i dagens situasjon som legges til grunn for 0-alternativet. Problemene forsterkes av sykehuset og andre områder under planlegging.</p> <p>C) Fjordbyen må uavhengig av finansieringsløsninger tilrettelegge for framtidig samferdselsinfrastruktur innenfor eget planområde. Trafikkarealer må avsettes og båndlegges til framtidsrettede transportformer. Tiltak på berørt vegnett er ikke identifisert. Det må lages rekkefølgekrav om infrastrukturtiltak innenfor og utenfor planområdet, slik at framkommelighet og trafikksikkerhet ivaretas på berørt transportnett. Her nevnes ny E134 og ny rv. 291 Holmenbru. Det er behov for slike framkommelighetstiltak på lokalt veinett, selv uten utbygging av Fjordbyen. Planforslaget dokumenterer ikke at 0-vekstmålet oppfylles.</p> <p>D) 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». SVV stiller spørsmål om ÅDT 11000 er totalt fra området eller kun nyskapt trafikk. De stiller også spørsmål om hele Fjordbyen skal kunne realiseres uten tiltak på berørt vegnett. Bestemmelsen har konsekvenser for fylkesvegene, Rv.</p>	<p>med en mer spredt utbyggingsstruktur. For å i størst mulig grad begrense trafikkveksten legges det opp til klare restriksjoner på bilbruk i Fjordbyen, som omtalt over.</p> <p>C) Plankart revideres for å sikre arealer til samferdselsinfrastruktur inkludert kollektivtrasé, samlevei, separate gang- og sykkelforbindelser og kollektivknutepunkt m.m. Forbindelsene markeres med linjer i kart og arealene båndlegges for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (H710_1-4) med tilhørende bestemmelser. Rekkefølgekravene revideres for å sikre etablering av midlertidig og permanent samferdselsinfrastruktur. Bestemmelsene sikrer også busstrasé og gang- og sykkelforbindelser mellom Fjordbyen og Drammen.</p> <p>De gjennomførte trafikkberegningene viser at ny E134 Vikeralternativet ikke vil gi bedre forhold på det overordnede vegnettet. Et rekkefølgekrav om ny E134 vil derfor ha liten betydning for trafikkavviklingen i området. I det lokale vegnettet inn til Fjordbyen vil imidlertid utbygging av ny E134 kunne bedre trafikkavviklingen. Holmenbrua har allerede behov for oppgradering, og behovet utløses ikke av Fjordbyplanene.</p> <p>D) Grenseverdi på ÅDT 11 000 i høringsutgaven av planen ble satt med utgangspunkt i resultater fra transportmodell- og kapasitetsberegninger. ÅDT på 11 000 gjelder totaltrafikken fra Fjordbyen, inklusiv trafikk fra eksisterende virksomheter. Trafikk fra eksisterende virksomheter vil forsvinne etter hvert som området transformeres. Dagens trafikk utgjør i størrelsesorden 5.000-6.000 ÅDT. I etterkant av at planen ble sendt på høring er det gjennomført nye trafikktelegninger. Tellingene viser en trafikk på i underkant av 5000 ÅDT der</p>

Oppsummering A1 Statens vegvesen	Forslagsstillers kommentarer
<p>291, E18 og E134. SVV påpeker at det er motstrid mellom plankart og bestemmelsen, som er knyttet til en uregulert og ikke avklart atkomst fra rundkjøring på E134 som ligger i et LNF-område.</p> <p>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.</p>	<p>tungtrafikkandelen er svært høy (Strandbrua 61% og Gilhusveien 21 %). Kapasitetsmessig tilsvarer et tungt kjøretøy 2-2,5 lette kjøretøyer. Netto økning i trafikken er derfor betydelig lavere enn 11 000.</p> <p>I dialogmøter avholdt vedr. innsigelsene fra SVV, har SVV stilt spørsmål ved den juridiske gyldigheten til trafikkttaket og uttrykt at trafikkmengde må reduseres gjennom tiltak og infrastruktur som tilrettelegger for grønne mobilitetsformer, og ikke gjennom et trafikkttak. Trafikkttaket er derfor tatt ut av planen. Dokumentasjonskravet for trafikkteiling er justert (nå 5-1.2). Trafikkttaket på ÅDT 11 000 er foreslått videreført som en retningslinje i tilknytning til kravet om trafikkteiling. Dette for å gi føringer for ønsket trafikkmengde til/fra Fjordbyen. Trafikkteilingene skal dokumentere belastningen både før og underveis i utbyggingen, og skal kunne brukes som et verktøy for å styre trafikkreducerende tiltak. I forbindelse med trafikkteilingene skal det også utarbeides prognose for forventet trafikk i en angitt periode frem i tid. Tidspunkt for gjennomføring av trafikkteilingene skal fastsettes i områdeplan.</p> <p>Det er ikke planlagt tiltak på vegnett utenfor planområdet med unntak av rekkefølgekrav for gang- og sykkelveinettet i Drammen og bussforbindelse til Bragernes bussterminal. Planavgrensning og båndleggingssoner er justert for å tydeliggjøre at planlagte tiltak ikke berører E18 eller E134.</p> <p>LNF-området ved rundkjøringen på E134 er avsatt i kommuneplanens arealdel, som ligger til grunn for plankartet. I revidert plankart er veistrekning frem til rundkjøringen markert med båndleggingssone og samferdselslinjer. Planavgrensningen er lagt i senterlinje veg, i tråd med tilbakemeldinger fra SVV.</p> <p>Det er gjennomført et omfattende arbeid med konsekvensutredninger for trafikkale tema, samt gjennomført flere supplerende trafikkberegninger for å belyse de trafikkale konsekvensene av en utbygging av Fjordbyen. Konsekvenser og påvirkning på fylkesvegene er beskrevet i rapporten <i>Tilleggsanalyse RTM og Aimsun</i>, som er vedlagt planforslaget. Rapporten inkluderer beregninger av</p>

Oppsummering A1 Statens vegvesen	Forslagsstillers kommentarer
	<p>endrede etterspørseffekter og endringer i trafikkstrømmer på veinettet ved hjelp av RTM, og beregninger av trafikkavvikling og kapasitet i de viktigste krysene ved hjelp av Aimsun.</p> <p>SVV har i etterkant av høringsinnspillet gitt tilbakemelding om at kommunen har belyst trafikkbelastningen tilstrekkelig. SVV har uttrykt forståelse for at en ikke har anledning gjennom KDP til å sikre avbøtende tiltak som f.eks. krav om antall bussavganger, da det er å gå ut over kommunenes myndighetsområde. SVV har vist til at kommunen har dokumentert trafikkbelastningen. Eksisterende vegnett har ikke kapasitet, men det er av ulike årsaker heller ingen mindre tiltak i vegnettet som kan avbøte. De store tiltakene er uforholdsmessige og av den grunn ikke vurdert.</p>
<p>2.</p> <p>A) SVV mener kommunedelplanforslaget ikke båndlegger arealer til nødvendig overordnet infrastruktur. SVV mener sykkelveinettet er underdimensjonert, også med tanke på framtidige tilpasninger og vedlikehold. Det er heller ikke tilstrekkelige rekkefølgebestemmelser.</p>	<p>2. Tas til følge</p> <p>A) Forslagsstiller er enig i at det må avsettes nok areal for å utvikle robuste løsninger for kollektiv, gange og sykkel, inkl. areal for drift. Dette blir sikret gjennom båndleggingssoner (H710_1-4) og tilhørende bestemmelser. Løsningene skal detaljeres ytterligere i område- og detaljreguleringsplaner, der endelig plassering og utforming av samferdselsinfrastrukturen vil avklares. Reviderte bestemmelser definerer hva som skal avklares i område- og detaljreguleringsplan (§ 4-1). Dette inkluderer byggegrenser, bredder, vedlikeholdsareal/snøopplag, mobilitetsløsninger m.m. Rekkefølgebestemmelsene er revidert for å sikre opparbeiding av midlertidig og permanent samferdselsinfrastruktur (§9-1., 9-2. og 9-3).</p> <p>Når det gjelder dimensjonering av sykkelveinettet er det planlagt en bred standard tilpasset resultater fra RTM-beregninger av forventet sykkeltrafikk i området. Det vises her til ROS-analyse for dimensjonering av sykkelveinettet som er vedlagt planforslaget. Hovedtrasé for sykkel er planlagt med 5 meters bredde og sykkelvei langs Kollektivgata med 4 meters bredde. Til revidert planforslag</p>

Oppsummering A1 Statens vegvesen	Forslagsstillers kommentarer
<p>B) SVV kommenterer at streksymbol ikke innebærer båndlegging, og mener at planen har manglende båndlegging av arealer til kollektivgate, g/s-veger, hurtigsykkelveg m.m. SVV mener at planen burde avsette areal til de detaljreguleringsplanene som skal sikre kollektivtilbud og kollektivtrasé. SVV mener midlertidige kollektivløsninger ikke blir gode nok for å unngå en bilbasert utvikling. SVV påpeker videre at hurtigsykkelvei er vist med streksymbol innenfor byggegrense og areal avsatt til jernbaneformål, og innenfor areal for fremtidig utvidelse av jernbane. Dette tilsier at en fremtidsrettet hurtigsykkelvei ikke er sikret permanent gjennom området.</p>	<p>er det utarbeidet tegninger som viser veigeometri for samferdselsinfrastruktur i området, og som vil følge planen til begrenset høring. Endelig utforming av sykkelveinett skal avklares i reguleringsplan.</p> <p>B) Viser til forslagsstillers kommentar i punkt 1B) om revidering av plankartet, inkludert markering av båndleggingssoner for å sikre areal til kollektivtrasé og gang- og sykkelforbindelser. Videre vises til det til punkt 2A) hvor båndleggingssonene og reviderte bestemmelser er beskrevet i nærmere. Nye rekkefølgekrav (9-1.1) sikrer midlertidig kollektivtrasé som skal være opparbeidet før bebyggelse tas i bruk.</p> <p>Forslagsstiller er enig i at det er uheldig at planlagt trasé for sykkelvei ligger innenfor areal for fremtidig utvidelse av jernbanen til fire spor. Trasé for hurtigsykkelvei er markert i revidert plankart og sikres gjennom tilhørende båndleggingssone for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Båndleggingssonen separeres fra hensynssone H410 for å sikre et tilstrekkelig areal til hurtigsykkelvei som er forenlig med utvidelse av jernbanen til 4 spor. Permanent hovedsykkeltrasé skal bygges ut etappevis i takt med tilgrensende utbyggingsfelt, og være etablert senest ved oppstart av utbygging i siste utbyggingsfelt langs hovedsykkeltraséen.</p> <p>Endelig plassering av permanent sykkeltrasé ved Brakerøya stasjon vil avhenge av hvorvidt jernbanen utvides til fire spor eller ikke. Reviderte rekkefølgekrav (9-2.1) sikrer sykkelforbindelse gjennom Fjordbyen, og videre langs nordsiden av Transformatorgata med kobling til gang- og sykkelvei ved Jacob Borchs plass. Forbindelsen skal være på plass før bebyggelse kan tas i bruk. Dersom fremtidig utvidelse av jernbanen medfører at det ikke lenger er plass til sykkelforbindelse langs Transformatorgata, skal det etableres gang- og sykkelbro over jernbanen, og sykkelvei med fortau på nordsiden som tilknyttes regulert sykkelvei i reguleringsplan for sykehuset. Denne går frem til Jacob Borchs plass. Sykkelvei på nordsiden av jernbanen sikres gjennom rekkefølgebestemmelse 9-2.2.</p>

Oppsummering A1 Statens vegvesen	Forslagsstillers kommentarer
<p>C) Dersom framtidsrettet samferdselsinfrastruktur skal fungere må det også båndlegges arealer til felles bildelingsløsning for hele området. SVV mener planen ikke ivaretar felles bildelingsløsning for hele området. Planen stiller ikke krav til sykkelparkering, viser ikke hvor det er boliger, mobilitetspunkt, butikker osv., men viser til neste plannivå. Hvordan nye boliger skal ha et godt nok nært tilbud er en viktig forutsetning for å oppnå lite bilbruk.</p> <p>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.</p>	<p>C) Planen stiller krav om at det skal etableres mobilitetsanlegg med bildeling og ulike mikromobilitetsløsninger, og gir føringer for hvordan mobilitetsanleggene skal plasseres i området. Båndleggingssone for kollektivknutepunkt skal sikre sykkelparkeringsplasser i nærhet av stasjonen.</p> <p>Forslagsstiller mener det er mest hensiktsmessig at nøyaktig lokalisering og utforming av sykkelparkering og mobilitetspunkt fastsettes som krav eller retningslinjer i områdereguleringsplanen, da det står i relasjon til utbyggingsområdene, dvs. beboerne/brukerne av ordningen. Kommunedelplanen omhandler samferdselsinfrastruktur og definerer ikke arealer til boliger, næring m.m. I revidert bestemmelse om plankrav (§4-1) er parkering, sykkelparkering, mobilitetsanlegg og løsning for bildeling listet opp sammen med andre punkter som skal ivaretas og detaljeres på reguleringsnivå.</p> <p>Plankart og bestemmelser er revidert for å sikre båndlegging av samferdselsinfrastruktur og for å tydeliggjøre midlertidige og permanente løsninger.</p>
<p>3.</p> <p>A) SVV mener at kommunedelplanen har omregulert deler av eksisterende vegareal, både lokale veger, regionale veger og riksveger. SVV mener at KDP endrer arealplanene som skal sikre framføring og forvaltning av riksvegene, inkludert de andre vegene i området. Deler av vegformål, blir 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?</p>	<p>3. Tas delvis til følge</p> <p>A) Kommuneplanens arealdel er grunnlag for plankartet. Feltene det henvises til ligger inne i vedtatt kommuneplan for Lier kommune og er ikke avsatt i forbindelse med kommunedelplanen. I dialog med SVV har det kommet frem at merknaden skyldes misforståelser tilknyttet det faktum at kommuneplanen ligger til grunn i kommunedelplanen. For å tydeliggjøre at kommuneplanens arealdel ligger til grunn utarbeides en egen bestemmelse om forholdet til kommuneplanens arealdel (§2-1), som tidligere var omtalt under bestemmelse om planvirkning.</p>

Oppsummering A1 Statens vegvesen	Forslagsstillers kommentarer
<p>B) Dette gjelder blant annet T3, F5, N9, N1, F2, F1, B2, jernbanelinjeformål BAN2, #3 togstopp og tverrforbindelse ved Amtmannsvingen og LNFR-8, LNFR-2, LNFR-6. Eksemplene er ikke utfyllende, bare beskrivende.</p> <p>Planforslaget omdisponerer deler av eksisterende vegareal til andre arealformål. Statens vegvesen krever at arealene tilbakeføres til vegareal. Statens vegvesen har innsigelse.</p>	<p>B) Unntaket gjelder felt T2 og T3 for offentlig privat og tjenesteyting. Dette området er foreslått avsatt til skoleformål. Dette er utredet og begrunnet i område-reguleringsplanen, som var til høring parallelt med KDP. Ved en feiltagelse har arealformål også blitt endret i KDP. I revidert plankart er felt T2 og T3 tilbakeført til LNF og Næringsformål slik at kartet samsvarer med arealformål i kommuneplanens arealdel.</p> <p>Bestemmelsesområde #3 for togstopp og tverrforbindelse med Amtmannsvingen hadde til hensikt å sikre muligheten for en eventuell fremtidig etablering av togstopp innenfor det angitte feltet. De trafikale effektene av en ekstra togstasjon er vurdert i eget notat vedlagt planforslaget. Bestemmelsesområdet omfatter et større areal, og angir ikke detaljert plassering og utforming av togstoppet. Hvis togstoppet skulle bli realisert, vil det skje etter grundige utredninger i forbindelse med detaljreguleringsplan.</p> <p>Ettersom etablering av et togstopp ved Amtmannsvingen vurderes å være langt frem i tid, er bestemmelsesområdet tatt ut av kommunedelplanen. Foreslått samferdelsinfrastruktur som ligger inne i kommunedelplanen vil ikke hindre en eventuell fremtidig etablering av togstopp.</p>
<p>4.</p> <p>Planforslaget inneholder endringer for områdene N1, N2, N5, deler av N9, F5 (delvis regulert til veg i tidligere plan). SVV 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.</p> <p>Enkelte nye forslag og endringer av arealformål har konsekvenser for riksvegene. Forslag om ny arealbruk er mangelfullt konsekvensutredet. Statens vegvesen har innsigelse.</p>	<p>4. Dette medfører ikke riktighet.</p> <p>Feltene N1, N2, N5, N9, F5 og B8 er avsatt i gjeldende kommuneplanens arealdel med samme avgrensning som vist i plankartet for kommunedelplanen.</p> <p>I dialog med SVV har det kommet frem at merknaden kan skyldes misforståelser tilknyttet det faktum at kommuneplanen ligger til grunn i kommunedelplanen.</p> <p>Det er ikke planlagt ny arealbruk i de nevnte feltene og det er derfor ikke gjennomført konsekvensutredning.</p>

Oppsummering A1 Statens vegvesen	Forslagsstillers kommentarer
<p>5. SVV kommenterer at E18 og eksisterende E134 (tidligere Rv.23) ikke er lagt inn i kommunedelplanen med vegarealer, og at kommunedelplanen opphever deler av reguleringsplanene for veistrekningene. Planene er ikke nevnt i planbeskrivelsen for reguleringsplaner som gjelder i planområdet, og er heller ikke sikret gyldig foran kommunedelplanen ved planbestemmelse. Det må tas stilling til hvilke reguleringsplaner som skal gjelde foran kommunedelplanen. SVV mener reguleringsplan for E18, for eksisterende E134 (Rv.23) og reguleringsplaner som regulerer forholdet til eksisterende E18 og E134 må gjelde foran kommunedelplanen.</p> <p>Riksvegene er ikke ivaretatt i tilstrekkelig grad i planforslaget. Statens vegvesen har innsigelse.</p>	<p>5. Tas til følge. Arealformål og bestemmelser fra kommuneplan for Lier kommune vedtatt 18.06.2019 og Drammen kommune vedtatt 18.06.25 gjelder innenfor planområdet med mindre noe annet er bestemt i kommunedelplanen. Kommunedelplanen definerer ikke nye arealformål, kun båndleggingssoner og hensynssoner. Planen opphever ingen reguleringsplaner.</p> <p>I bestemmelsene er det kun definert at detaljregulering og områderegulering for sykehusplanen fortsatt skal gjelde. Forslagsstiller har forståelse for at det kan skape usikkerhet rundt virkning for øvrige reguleringsplaner. I reviderte bestemmelser (§ 2-1 og § 2-2) presiseres derfor forholdet til eksisterende reguleringsplaner og kommuneplan. Kommunedelplanen gjelder som hovedregel foran eldre vedtatte planer dersom det er motstrid. Godkjente reguleringsplaner som ikke er i strid med båndleggingen i kommunedelplanen vil derfor fortsatt gjelde. Etter at endelige reguleringsplaner for området er vedtatt, vil båndleggingen oppheves. Areal som ikke omfattes av ny reguleringsplan kan da benyttes i samsvar med arealformål i eldre plan. Dette er presisert i bestemmelse for båndleggingssonene, §6-1.</p> <p>Det vises til reguleringsplaner for E18 og E134. Reguleringsplaner for eksisterende E134 (tidligere rv. 23), Amtmannsvingen – Vitbank, Kjellstadkrysset m.fl. er ikke lenger gjeldende, jf. kommunedelplan for E134 § 1 som presiserer at kommunedelplanen gjelder foran reguleringsplanene. KDP Fjordbyen medfører ingen endringer for kommunedelplan for E134. Kommunedelplanen gjør heller ingen endringer i reguleringsplaner for E18. I etterkant av høring er planavgrensningen betraktelig redusert, der avgrensning og båndleggingssoner er justert mot E134 og E18. Båndleggingssoner er justert for å unngå konstruksjoner på E18 og E134, og infrastruktursoner jernbane er også justert mot E18.</p>

Oppsummering A1 Statens vegvesen	Forslagsstillers kommentarer
<p>6.</p> <p>A) SVV 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.</p> <p>B) Mulig togstopp i Amtmannsvingen er avsatt med hensynssone i plankartet og beskrevet i planbestemmelsen pkt. 5. Bestemmelsesområde berører eksisterende E134. Konsekvensen for E134 samt øvrig vegnett er ikke redegjort for. SVV kan ikke ta stilling til et mulig togstopp i Amtmannsvingen.</p> <p>Statens vegvesen har innsigelse begrunnet i manglede konsekvensutredning og sikring av avbøtende tiltak for framføring av eksisterende E134.</p>	<p>6. Tas til følge.</p> <p>A) En fortsatt bruk av Brakerøya stasjon ligger til grunn for planen. Gjennom planen er det utredet fire alternativer for plassering av kollektivknutepunkt. Anbefalt løsning er en videreføring av dagens stasjonsstruktur (alternativ 4), der Brakerøya stasjon og Lier stasjon videreutvikles til å bli velfungerende kollektivknutepunkt. Bestemmelsesområde #1 angir areal hvor det skal tilrettelegges for en videreutvikling av Brakerøya stasjon. Bestemmelsesområde erstattes av båndleggingszone for samferdselsinfrastruktur og teknisk infrastruktur (H710_3).</p> <p>B) Det vises til forslagsstillers kommentar i punkt 3, der det foreslås å ta bort bestemmelsesområdet for togstopp ved Amtmannsvingen, som vurderes å være langt frem i tid. Bestemmelsesområde hadde til hensikt å sikre muligheten for en eventuell framtidig etablering av togstopp innenfor det angitte feltet. Hvis togstoppet skulle bli realisert, vil dette skje etter grundige utredninger i forbindelse med detaljreguleringsplan, inkludert utredning av virkninger for E134.</p>
<p>C) SVV har inntrykk av at kommunedelplanen er et planprogram for områdereguleringsplan og detaljreguleringsplaner. SVV mener forskyvning av overordnede beslutninger til senere planer ikke gjør KDPen til det styringsverktøyet det er ment å være. Risikoen øker for at bilbaserte løsninger vinner frem med økte konsekvenser for bl.a. støy og luft. Kommunedelplanen har ikke vist konsekvensene av bilbasert utbygging. Det er ikke dokumentert og sikret tiltak i vegnettet for bilbasert utbygging.</p> <p>SVV mener at planen ikke båndlegger arealer til veg- og trafikkformål og at den ikke sikrer at arealer til nødvendig framtidig samferdselsinfrastruktur ikke blir bygget ned.</p>	<p>C) Tas til orientering.</p> <p>Det en overordnet plan kan ha felles med et planprogram, er å peke fram mot videre prosess og hva som må foreligge av kunnskapsgrunnlag. Forslagsstiller har i likhet med SVV behov for styring. Kommunedelplanen avklarer hovedtrekkene i samferdselsinfrastrukturen innenfor planområdet.</p> <p>Båndleggingssoner skal ivareta arealer for framtidig samferdselsinfrastruktur, inkludert kollektivtrasé, gang- og sykkelveier og kollektivknutepunkt. Detaljert utforming av infrastruktur innenfor de gitte sonene må avklares på senere tidspunkt i forbindelse med detaljregulering. Utviklingen av Fjordbyen skal foregå over flere tiår, og på nåværende planstadium er det derfor viktig å gi rammer for den overordnede infrastrukturen.</p>

Oppsummering A1 Statens vegvesen	Forslagsstillers kommentarer
<p>D) Planforslaget dokumenterer ikke og sikrer ikke at 0-vekstmålet kan oppnås.</p>	<p>D) Tas til orientering</p> <p>Nullvekstmålet skal settes for hele byregionen, og ikke for Fjordbyen isolert. Trafikkberegningene viser at trafikkbelastningen flere steder i veinettet allerede i dag har nådd sin kapasitetsgrense i rushperiodene. Utbyggingen av Fjordbyen vil bidra til noe økt trafikk på veinettet, men vesentlig mindre enn dersom en viderefører en mer spredt utbyggingsstruktur.</p> <p>For i størst mulig grad å begrense trafikkveksten, legges det opp til klare restriksjoner på bilbruk i området og det gjennomføres flere tiltak for å tilrettelegge for miljøvennlige mobilitetsformer. Terminalen skal stenges for gjennomkjøring og det er satt makskrav til parkering. Det skal etableres mobilitetsanlegg med parkering for bil, bildeling og ulike mikromobilitetsløsninger, og det skal etableres tilstrekkelig med sykkelparkering i området. Det skal gjennomføres trafikktegninger for å ha oversikt over trafikkutviklingen gjennom utbyggingen. Tiltakene etableres før områdene tas i bruk, slik at gode vaner for minst mulig bilbruk kan etableres fra første stund.</p> <p>For å kunne nå 0-vekstmålet er det ikke tilstrekkelig å innføre restriksjoner i nye utbyggingsområder. Det må også gjennomføres tiltak i eksisterende bolig- og næringsområder. Nullvekstmålet er et mål for regionen i sin helhet. Dette innebærer en differensiering, der en for å oppnå målet må tillate trafikkvekst noen steder, mens trafikken i andre områder må reduseres. Fjordbyens gunstige plassering, sammen med de restriktive tiltakene for bil være gunstig når nullvekst for regionen vurderes i sammenheng med utvikling av nye bolig- og næringsområder innenfor samme region.</p>
<p>E) SVV oppsummerer punktene over og fremmer i hjemmel i PBL §5-4, innsigelser i pkt. 1, 2, 3, 4, 5 og 6 i sitt brev.</p>	<p>E) Tas delvis til følge. I kommentarene over foreslås endringer og tiltak som vil gjøre kommunedelplanen til et bedre styringsverktøy for å sikre fremtidig samferdselsinfrastruktur i planområdet og ivareta konsekvenser for øvrig veinett.</p>

Oppsummering A1 Statens vegvesen	Forslagsstillers kommentarer
<p>F) Merknadene er foreløpige. SVV kan komme med nye merknader/innsigelser ved bearbeidelse av planforslaget og når det foreligger en konsekvensutredning, identifisering og sikring av gjennomføring av nødvendige tiltak.</p>	<p>F) Tas til orientering.</p>
<p>G) Statens vegvesen kan ikke ta stilling til planforslaget slik det foreligger til offentlig ettersyn. Statens vegvesen forutsetter ny uttale før kommunal egengodkjenning.</p>	<p>G) Tas til følge. Forslagsstiller har jobbet tett med SVV om revisjon av kommunedelplanen. Revidert planforslag sendes til ny uttale før kommunal egengodkjenning.</p>