

Fjordbyen



Fagrappport konsekvensutredning BYUTVIKLING OG BYFORM

Rådgivingsgruppen

wsp

LINK ARKITEKTUR

Multiconsult

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utført av	Kontroll	Godkjent
1.0	01.10.2020	Utkast fra rådgivergruppen	ERK	LF	JWF/EIF
2.0	11.11.2022	Oversendt Lier kommune	RO		EIF
2.1	14.02.2023	Korrigert til 1. gangs behandling: <i>Noen diagrammer og nøkkeltall oppdatert. Resten av KU'en står som levert 11.11.2022.</i>	KOJ	RO	EIF
2.2		Korrigert etter 1. gangs behandling			
3.0		Godkjent Lier kommunestyre			

Innhold

1	Oppsummering og konklusjon	4
1.1	Helhetlig byutvikling	4
1.2	Bykvaliteter.....	5
1.3	Knutepunktsområde.....	5
1.4	Boligområder og bokvalitet	5
1.5	Konsekvenser for fagtemaet Byutvikling og byform.....	6
2	Innledning.....	7
2.1	Bakgrunn.....	7
2.1.1	<i>Byutvikling og byform</i>	<i>7</i>
2.2	Dagens situasjon.....	11
2.2.1	<i>Byutvikling og byform på Lierstranda i dag</i>	<i>12</i>
2.3	Overordnede planer og retningslinjer	17
2.3.1	<i>Internasjonale føringer</i>	<i>17</i>
2.3.2	<i>Nasjonale lover og føringer</i>	<i>17</i>
2.3.3	<i>Kommunale planer og føringer.....</i>	<i>17</i>
2.3.4	<i>Reguleringsplaner</i>	<i>17</i>
2.3.5	<i>Strategier, mulighetsstudier og utredninger</i>	<i>18</i>
2.3.6	<i>Pågående planarbeid</i>	<i>18</i>
2.4	Retningslinjene i Masterplan for Fjordbyen	18
2.4.1	<i>Strategisk plattform med Masterplan for planlegging og realisering av Fjordbyen, oktober 2014 18</i>	
3	Metode og datagrunnlag.....	22
3.1	Metode	22
3.1.1	<i>Verdi</i>	<i>22</i>
3.1.2	<i>Påvirkning.....</i>	<i>23</i>
3.1.3	<i>Konsekvens.....</i>	<i>23</i>
3.2	Avgrensning av tiltaks- og influensområdet	24
4	Alternativbeskrivelse	25
4.1	Alternativ 0	25
4.1.1	<i>Byutvikling og byform</i>	<i>26</i>
4.2	Planforslaget	29
4.2.1	<i>Byutvikling og byform</i>	<i>31</i>
4.2.2	<i>Medvirkning</i>	<i>54</i>
5	Verdivurdering.....	56
6	Påvirkning og konsekvensvurdering	60
6.1	0-Alternativ	60
6.1.1	<i>Påvirkning.....</i>	<i>60</i>
6.1.2	<i>Konsekvens.....</i>	<i>61</i>
6.2	Planalternativ	62
6.2.1	<i>Påvirkning.....</i>	<i>62</i>

6.2.2	Konsekvens.....	65
7	Avbøtende og kompenserende tiltak	65
8	Breeam Communities	66
8.1	Kriterier for poenggiving.....	66
8.1.1	SE 07 Offentlig rom (public realm) – T2.....	67
8.2	Beskrivelse av tiltak i planen.....	68
8.2.1	SE 07 Offentlig rom– T2.....	68
8.3	Dokumentasjon	68
9	Kilder.....	69

1 Oppsummering og konklusjon

Fagrapporten er utarbeidet som del av samlet konsekvensutredning for Områderegulering av Fjordbyen Lier Drammen (2022). Utredningen tar for seg konsekvenser for fagtemaet Byutvikling og Byform i tråd med vedtatt planprogram (2018). Planprogrammet forutsetter at utredningsarbeidet skal vise hvordan retningslinjer i Strategisk plattform med Masterplan (2014) ivaretas for følgende deltemaer:

- Bykvaliteter
- Knutepunktområde
- Boliger- og bokvalitet

For hvert av disse deltemaene gir planforslaget positive konsekvenser. Samlet sett gir planforslaget svært positiv konsekvens for fagtemaet Byutvikling og Byform.

1.1 Helhetlig byutvikling

Planforslaget legger opp til å styrke opplevelseskvaliteter, etablere gode nabolag i nærhetsbyen og koble Fjordbyen sammen med de ulike områdene rundt. Eksisterende kvaliteter som natur og historiske spor skal videreutvikles som en del av områdets identitet og egenart. Intensjonen er å skape en mangfoldig og levende by for beboere og besøkende i alle aldre og situasjoner, med fokus på barn, unge og eldre.

Konseptene **Nærhetsbyen** og **Fjordparken** med strandpromenade bidrar til at Fjordbyen blir en svært attraktiv og bærekraftig by som fremmer folkehelse. Ved å ha en offentlig og allment tilgjengelig sammenhengende natur- aktivitet- og rekreasjonsstruktur knyttes områder sammen og motiverer til bevegelse og aktivitet. Fokus på det blågrønne bidrar til å fremheve eksisterende lokale naturkvaliteter, som skaper lokalidentitet og stedegen unik opplevelse.

Gruntvannsområdet og naturreservatet er eksempler på slike unike naturkvaliteter, også i en nasjonal sammenheng. Fremheving av disse verdiene vil kunne bidra med opplevelsesverdier i området. Kulturminner i området bidrar til å ivareta lokalhistorie og viderefører tilhørighet og er viktig som identitetsskapende element i Fjordbyen. Dette er i tråd med et av innsatsområder til kommunens som sier at by- og stedsutvikling skal bygge på Lier sin identitet, hvor tilhørighet, stedlig kultur, særpreg, byggeskikk og estetiske hensyn skal identifiseres og løftes frem.

Nærhetsbyen, hvor tilgjengeligheten til tilbud og daglige behov er dekket innen gang- og sykkelavstand bidrar til sosiale møter, byliv, bedre helse og miljøforbedringer. Utforming av førsteetasjene bidrar ytterligere til å aktivisere gaterommet og vil gjøre Fjordbyen til en levende by. Flere og varierte rekreative byrom som leke- og aktivitetsområder, parker, torg og møteplasser for ulik bruk, og i ulik grad av offentlighet, er store kvaliteter i byen, spesielt for barn og unges oppvekstvilkår og eldre. Å skape nabolag med felleskap og eierskap med deleløsninger bidrar til gode bomiljø og også til en tryggere by.

Knutepunktsutvikling fra Brakerøya stasjon er et bærekraftig grep. Det legges opp til en urban og tett by med hovedandel næring nærmest stasjonen og med en gradvis endring mot overvekt av bolig og lavere tetthet mot øst. Boligene er plassert nærmest naturverdier som fjorden og naturreservat.

Utviklingen av Fjordbyen vil ha stor betydning for Lier, Drammen og regionen. Det er viktig å planlegge helhetlig i utformingen med dynamisk utvikling og med tanke på den lange

utbyggingshorisonten. Mobilitet og trafikkavvikling, byform og bystruktur må sees i sammenheng. Fleksibilitet for fremtidige løsninger, robusthet og bærekraft er svært viktig.

1.2 Bykvaliteter

Området har ikke spesielle bykvaliteter i dag. Realisering av planforslaget vil medføre at området tilføres nye bykvaliteter og tilrettelegge for høy verdiskapning. Estetikk, utforming og materialbruk er foreslått med god kvalitet. Det samme gjelder førsteetasjene, by- og gaterom som vil forbedres med bedre tilrettelegging og tilgjengelighet og muligheter for opphold i attraktive byrom. eDet foreslås byggehøyder som kan være utfordrende med tanke på skala, sikt og solforhold. Dette krever at man i videre detaljregulering tar høyde for lokale forhold.

1.3 Knutepunktsområde

Planområdet vil bli utviklet med forutsetninger for kollektivknutepunkt som er i tråd med retningslinjene, selv vist med eksisterende jernbanestasjon på Brakerøya. Det er i planforslaget foreslått regulert til et kompakt og flerfunksjonelt byområde og det tilrettelegges for mangfold og byliv. Det vil bli en positiv forbedring med gang- og sykkelforbindelser både innad og ut av området for å knytte de omkringliggende områdene rundt Fjordbyen bedre sammen. Det planlegges for lav parkeringsdekning med trafikk i bakkant for å unngå mest mulig bilkjøring inne i boområdene. Gange og sykkel er klart prioritert og tilrettelegges som mer attraktivt valg for transport i planforslaget. Egen kollektivtrase vil forsyne innbyggerne med et godt rutetilbud som alternativ til bilbruk.

1.4 Boligområder og bokvalitet

Det er ikke boligområder eller spesielle bokvaliteter på Lierstranda idag, dermed vil planforslaget tilrettelegge for en positiv endring og oppfylle retningslinjene i strategisk masterplan.

Tilknytning til omkringliggende nabolag bedres. Med tanke på størrelsen på utbyggingen, med mange mennesker som skal bruke området, både beboere og naboer, så vil tre belyste overganger gjenåpne Lierstranda for allmenn tilgang.

Tilgjengeligheten innad i området og til sjøen er i dag dårlig og planforslaget vil gi en svært stor positiv endring.

Fjordbyen gir stor vekst. Innenfor planområdet er det ikke spesielt utviklede bykvaliteter i dag og planalternativet vil kunne forbedre området betydelig, og fremtidig ha betydning for mange. For planalternativet er det miljøgevinst for delområdet som får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket. Bykonseptet i planforslaget viser langt større byggehøyder enn i dag. Bebyggelsen bør utformes med variasjon og med hensyn til naboområder, landskapet, utsikt, vind, nær- og fjernvirkning og mikroklima. Dette er sikret bl.a. i kvalitetsprogrammet tilhørende planforslaget.

Det bør etableres gode, tydelige og trygge forbindelser til nærområdene nord for jernbanen. Utformingen og tilrettelegging for gående og syklende er svært viktig. Trygge kryssinger, som vist i planforslaget, vil være positivt for området.

I påfølgende detaljreguleringer bør det legges vekt på opplevelseskvaliteter for både beboere og besøkende, identitet og høy fysisk kvalitet. Videre bør det i utformingen etterstrebtes å skape variasjon i byrom, bygninger, herunder fasader spesielt på gateplan, volumer og byggehøyder. Områdereguleringens planforslag hindrer ikke at slike tiltak kan innarbeides.

1.5 Konsekvenser for fagtemaet Byutvikling og byform

Planforslaget oppfyller i stor grad målene i retningslinjene for bykvaliteter, knutepunktområde og boligområder og bokvalitet i strategisk masterplan. Planforslaget er også i tråd med mange av innspillene fra medvirkningsaktiviteter og overordnede mål, planer og føringer.

I henhold til konsekvensvifta er konsekvensgraden 3-4 pluss (+++/++++) og sammenlignet med 0-alternativet som er vurdert med konsekvensgraden ingen eller ubetydelig (0) er planalternativet tydelig anbefalt å legge til grunn for videre utvikling.

Det vil være en stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad. Planalternativet vurderes å ha en stor positiv konsekvens.

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

Konsekvensutredning for delområde Byutvikling og Byform følger krav til utredning i planprogram fastsatt av Lier kommunestyre 08.05.2018.

For å vise hvordan planforslaget legger til rette for målsettingene for byutvikling er det utredet hvordan planforslaget bidrar til å oppfylle målene i retningslinjene i Strategisk plattform med Masterplan (2014) slik disse er formulert i følgende kapitler: 5.3 Bykvaliteter, 5.7 Knutepunktområde og 5.11 Boligområder og bokvalitet.

Denne utredningen skal også svare ut følgende kriterier i sertifiseringsordningen Breeam Communities: GO 03 Design review, SE 02 Demografiske behov og SE 07 Offentlig rom (Public realm). Det legges stor vekt på å innfri krav og oppnå ønsket poengsum i henhold til Breeam-manualen.

2.1.1 Byutvikling og byform

En attraktiv og bærekraftig by kan oppnås med helhetlig by- og stedsutvikling hvor bærekraftsmålene sees i sammenheng. Med tanke på byutvikling, bystruktur og byform, er FNs bærekraftsmål mål 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn spesielt viktig. Det handler om å gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige.

Bystruktur og byform er begreper som omhandler urbane kvaliteter. Dette inkluderer mange temaer som arkitektur, attraktivitet, opplevelsesverdier, by-, byrom-, og bebyggelsesstruktur, arealbruk, handels- og servicetilbud, aktiviteter, byliv, torg og plasser, forbindelser, gater og veier. Andre viktige stikkord er helhet, urbanitet/bymessighet, estetikk og byggeskikk, fortetnings- og utviklingspotensial, skala, utnyttelse og utforming. Masterplanen (Strategisk plattform med Masterplan for planlegging og realisering av Fjordbyen, oktober 2014) tar for seg flere av nevnte tema som beskriver de overordnede retningslinjene, innen bykvaliteter, knutepunktområde, boligområder og bokvalitet. Hvordan planforslaget bidrar til å oppfylle målene i retningslinjene, og legger til rette for målsettingene for byutvikling, er det som skal utredes i denne fagrapporten. I tillegg beskriver kvalitetsprogrammet, tilhørende denne planen, planforslagets kvaliteter og prinsipper for utforming med tanke på blant annet bystruktur og byform.

Planprogram for områdereguleringen legger følgende forutsetninger for planarbeidet som er relevant innenfor dette temaet:

Helhet i byplangrep, bykvaliteter

Fjordbyen med kollektivknutepunkt og omkringliggende bystruktur med lokalsenter skal utformes som en integrert urban helhet og med urban karakter som legger til rette for byliv. For å få til dette, må trafikkavvikling, byform og bystruktur sees i sammenheng. Det skal legges vekt på god estetikk, arkitektur og byform, og klima- og miljøvennlige bærekraftige løsninger.

Det legges til rette for byutvikling på begge sider av jernbanen og en best mulig sammenheng mellom disse to områdene.

Knutepunktområde

Det skal tilrettelegges for å utvikle knutepunktområdet med både kollektivknutepunkt og omkringliggende byområde med lokalsenter, i tråd med retningslinjene i Masterplanen.

Retningslinjen om adkomst direkte fra nytt kryss med Rv 23 ¹ og E18 ved Strandbrua refererer til en løsning Statens vegvesen har forkastet. Den kan ikke legges til grunn. Her vil løsningen avklares gjennom ny kommunedelplan for ny Rv23 Linnes-E18-fv283.

Utgangspunkt i anbefalinger fra knutepunktprosjekt. For utvikling av knutepunktet vil det tas utgangspunkt i anbefalinger i mulighetsstudien for knutepunktutvikling på Lierstranda. Det tas utgangspunkt i følgende prinsipper fra knutepunktprosjektet, som videreutvikles, detaljeres og kvalitetssikres til et ferdig planforslag:

- Det etableres ny jernbanestasjon² sentralt på Lierstranda, til erstatning for dagens Brakerøya og Lier stasjoner. Jernbanestasjonen skal inngå i et framtidsrettet og effektivt knutepunkt for buss, tog og taxi, som støtter opp under miljøvennlig transport og fjordbyen Lierstranda, samt «Gamle Lierstranda». Aktuell plassering av stasjonen er rett øst for dagens Strandbrua.
- Stasjonen utformes med to adkomster for passasjerer, en i østre og en i vestre del av plattformen. Hovedadkomsten til stasjonen plasseres i østre del av plattformene, med nær kontakt til øvrige knutepunktfunksjoner.
- På sørsiden etableres holdeplass for lokalbuss/bybane i tilknytning til et byrom tilrettelagt for byliv og aktivitet. I tillegg må det avklares hvilke lokale trafikkfunksjoner som må ligge i knutepunktet på sørsiden av jernbanen for å betjene Fjordbyen.
- På nordsiden og med veitilknytning fra nordsiden etableres holdeplass for region- og ekspressbusser, samt anlegg for buss-for-tog, «kiss and ride», taxi og innfartsparkering. Antall innfartsparkeringsplasser tilsvarer dagens kapasitet ved Lier og Brakerøya stasjoner.
- Det tas utgangspunkt i at jernbanen blir liggende på omtrent dagens nivå, slik at plangrepet for fjordbyen ikke gjøres avhengig av en eventuell heving. I tillegg vurderes mulighetene for og konsekvensene av å heve jernbanen, enten på hele eller deler av strekningen og i ulike høyder.

Kollektivknutepunkt og byutvikling som en integrert urban helhet. Det vil tas utgangspunkt i at kollektivknutepunktet og omkringliggende bystruktur med lokalsenter skal utformes som en integrert urban helhet og med urban karakter som legger til rette for byliv. For å få til dette, må trafikkavvikling, byform og bystruktur sees i sammenheng. Knutepunktet skal være integrert i den øvrige fremtidige bystrukturen på Lierstranda og må ha robuste løsninger som tar opp i seg framtidige løsninger.

Prinsippene rundt utforming av knutepunktområdet skal avklares i kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur. Hvis det ikke blir mulig å avklare endelig plassering og utforming av stasjonen i samarbeid med Jernbaneverket, vil det være behov for å synliggjøre mulighetsrommet for justering av stasjonsplassering og -utforming, samt endringer i plassering og utforming av knutepunktet som følge av dette. Reguleringsplanen må dermed ha en stor grad av fleksibilitet i det aktuelle området. Dette vil være krevende og temaet må få ekstra oppmerksomhet i planarbeidet.

¹ Senere endret navn til E-134 etter planprogrammet ble utarbeidet.

² Dette er tonet ned, jfr premissnotatet som er godkjent av kommunen

Tilrettelegging for bruk av Brakerøya stasjon i tidlig fase. ³Det vil trolig ta tid å få etablert ny jernbanestasjon. Derfor vil det være behov for å planlegge slik at Brakerøya stasjon vil kunne betjene byområdet i en tidlig fase.

Arealbruk, utnyttelse og bebyggelse

Det tas utgangspunkt i retningslinjene til Masterplanens kapittel 5.8 Næring, 5.11 Boliger og boligkvalitet og 5.10 Skole, barnehage og idrett for innhold i planforslaget som knytter seg til disse temaene.

Fleksibilitet og robuste rammer. Bystrukturen bør planlegges med robuste og fleksible rammer. Derfor bør bystrukturen planlegges med fleksibilitet for ulike funksjoner innenfor et grovt rammeverk og gi føringer for de aktuelle formålene. Det bør også være fleksibilitet for etappevis utvikling

Prioritering av arealbruk. Samtidig med at planen bør ha fleksibilitet for ulik arealbruk, bør den gi visse føringer ut fra ulike områders egnethet og karaktertrekk i omgivelsene. Arealbruken vil utredes som del av planarbeidet. Det tas utgangspunkt i følgende:

Områdene i og rundt knutepunktet planlegges som et flerfunksjonelt byområde med høy bymessig tetthet, men med en stor andel næringsbygg. Knutepunktet utformes som Lierstrandens lokalsentrum.

- Nærmest jernbanen prioriteres næringsbebyggelse og andre formål som ikke er støvfølsomme.
- Området nærmest sykehustomta kan utvikles som bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting og eller en helserettet næringsklynge med høy bymessig tetthet. På grunn av nærheten til havnearealene på Holmen og støyutfordringene på grunn av havneaktiviteten, bør det ikke være stor andel boliger her.
- Områdene mot fjorden som ikke er utsatt for støy fra havneaktiviteten bør prioriteres for boliger. Det bør tilrettelegges for variert utnyttelsen av områdene.
- Behovet for skoler, barnehager og idrettsanlegg vurderes i sammenheng med boligpotensialet i planen og kommunens skoledekning. Dette gir grunnlag for å avklare arealbehovet for skoler og barnehager i Fjordbyen, som da kan planlegges ut fra retningslinjene i Strategisk plattform med Masterplan kap 5.10.
- Ulike prinsipper for lokalisering og utforming av handels- og servicefunksjoner bør vurderes. Aktuelle prinsipper er å legge handel og service i området rundt stasjonen og til første etasje mot en hovedgate gjennom området. Omfang og karakter av handelsfunksjoner og potensielt marked bør vurderes. Også fleksibilitet for økning eller reduksjon av handels- og servicearealene bør vurderes.
- Det bør vurderes å tilrettelegge for attraksjoner som kan ha en regional rolle i tillegg til det rent lokale. Siden det ikke er noen konkrete planer for dette, utredes muligheten for å tilrettelegge for ulike funksjoner og hvordan områderegulering kan tilrettelegge for en eller flere attraksjoner.

³ Det henvises til uttalelse fra Ove Skovdahl, Jernbanedirektoratet, i mail av 22. august 2019 til Lier kommune angående konklusjoner som Jernbanedirektoratet formidlet i etterkant av et seminar om KDP 21.08.2019

Bystruktur og bymessig tetthet. Det planlegges for konsentrert bymessig utvikling med høy utnyttelse, spesielt i de mest sentrale områdene rundt kollektivknutepunktet og mot sykehuset. Det legges vekt på at byutviklingen skal bidra til at veksten i persontransporten i Lier og Drammen tas med kollektivtransport, sykkel og gange, i tråd med mål i Nasjonal Transportplan 2014 - 2023.

Samtidig planlegges det for at Lierstranda kan utvikles som et attraktivt bymiljø med aktivt byliv og hvor det er godt å bo og vokse opp, samt arbeide og besøke. Utnyttelsen og bystruktur i området vil utredes, både sett i forhold til arealbruk, og bygningstyper. Både kvartalsstruktur med dimensjoner som er egnet for ulike formål og andre varianter av bystruktur vurderes. I utredningen inkluderes også ulike fordelinger av andel bolig og næring i delområder og i området som helhet.

Bilparkering for bebyggelsen. Parkering knyttet til bebyggelsen skal være begrenset. Boligområder skal være tilnærmet bilfrie med parkering lokalisert i utkanten slik at gangavstand til bilparkering ikke er kortere enn til kollektivtilbud.

(Planprogram for områdereguleringen)

2.2 Dagens situasjon

Planområdet er totalt ca. 1000 dekar, uten sjøområde. Området ligger i Lier kommune, langs Drammensfjorden og med grense mot Drammen kommune. Området er ca. 2,5 km langt. Innenfor planområdet er det i dag varierte næringsvirksomheter, i stor grad innen logistikk og lager med ca. 1.200 arbeidsplasser. Planområdet omfatter også en stor utfylling i Gilhusbukta hvor det etableres nytt utbyggingsområde. Avgrensningen av området er vist på kartet nedenfor. Rød linje er tidligere grense, mens grønn linje er ny planavgrensning.



Vest for planområdet, rett ved Brakerøya stasjon, ligger sykehusområdet hvor det nå etableres nytt sykehus og Helsepark på til sammen ca. 200.000 m². Nord for planområdet er det en kombinasjon av lokal og overordnet infrastruktur, som veier og jernbane, noe jordbruksarealer og bebyggelse med en blanding av boliger, næring og offentlige formålsbygg. Øst for planområdet er det en kombinasjon av jordbruksarealer kombinert med spredt bebyggelse og noe næring.

Sett i et byutviklingsperspektiv er området meget stort. Det vil derfor ta flere tiår å transformere området til en ny bydel med urbane kvaliteter. Det legges vekt på at eksisterende virksomheter skal sikres gode driftsmuligheter i transformasjonsperioden, samtidig som de nye boligområdene og arbeidsplassene blir attraktive og får gode kvaliteter. Med utvikling av Fjordbyen vil Lier få en ny bydel på et knutepunkt som samtidig utvider Drammen sentrum i et område med felles regionale interesser.

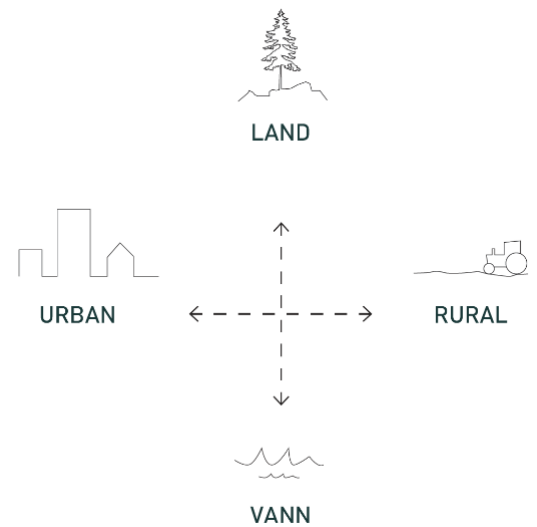
2.2.1 Byutvikling og byform på Lierstranda i dag

Bykvaliteter

Planområdet ligger i landets største veksthuskommune, og samtidig i forlengelsen av Drammens bystruktur i vest. På denne måten er området plassert i overgangen mellom land og vann, og mellom det urbane og det rurale.

Planområdet har lite bystruktur og byform, har ikke tilbud innen kultur og idrett, og inviterer ikke til byliv. Ingen deler har spesielt utviklede urbane kvaliteter da det hovedsakelig består av industri og næring med mye lager, logistikk og produksjon.

De eksisterende naturkvalitetene som landskapsrommet og fjorden er naturligvis store stedskvaliteter i dag. Det er også noen andre stedskvaliteter i planområdet. Det er bl.a. noe grønnstruktur, Gilhus gård inkludert kulturmiljøet rundt, jernbanespor som kan være et identitetsskapende element og potensial i skipsvrakene som en attraksjon under vann. Utenfor planavgrensningen er det flere kvaliteter som også kan knyttes på.



1: Industribygg, som skal rives for å gjøre plass til helseparken og sykehuset. Deler av de kulturhistoriske fasadene gjenoppbygges i forbindelse med helseparken.



2: Et jernbanespor krysser i dag flere tomter og blir brukt til biltransport to ganger om dagen. Dette fjernes i forbindelse med bygging av sykehuset.



3: Tømmerdrift har lange røtter i hele regionen, og er et uttrykk for lokal industrihistorie.



4: Lier Båttforening har flyttet sin småbåthavn med 60 båtplasser fra Gilhusbukta til Terminalbukta.



5: Innerst i Gilhusbukta finnes et smalt grøntdrag hvor en mur av natursten danner vannkanten. Denne kanten danner et godt naturmiljø for småfisk.

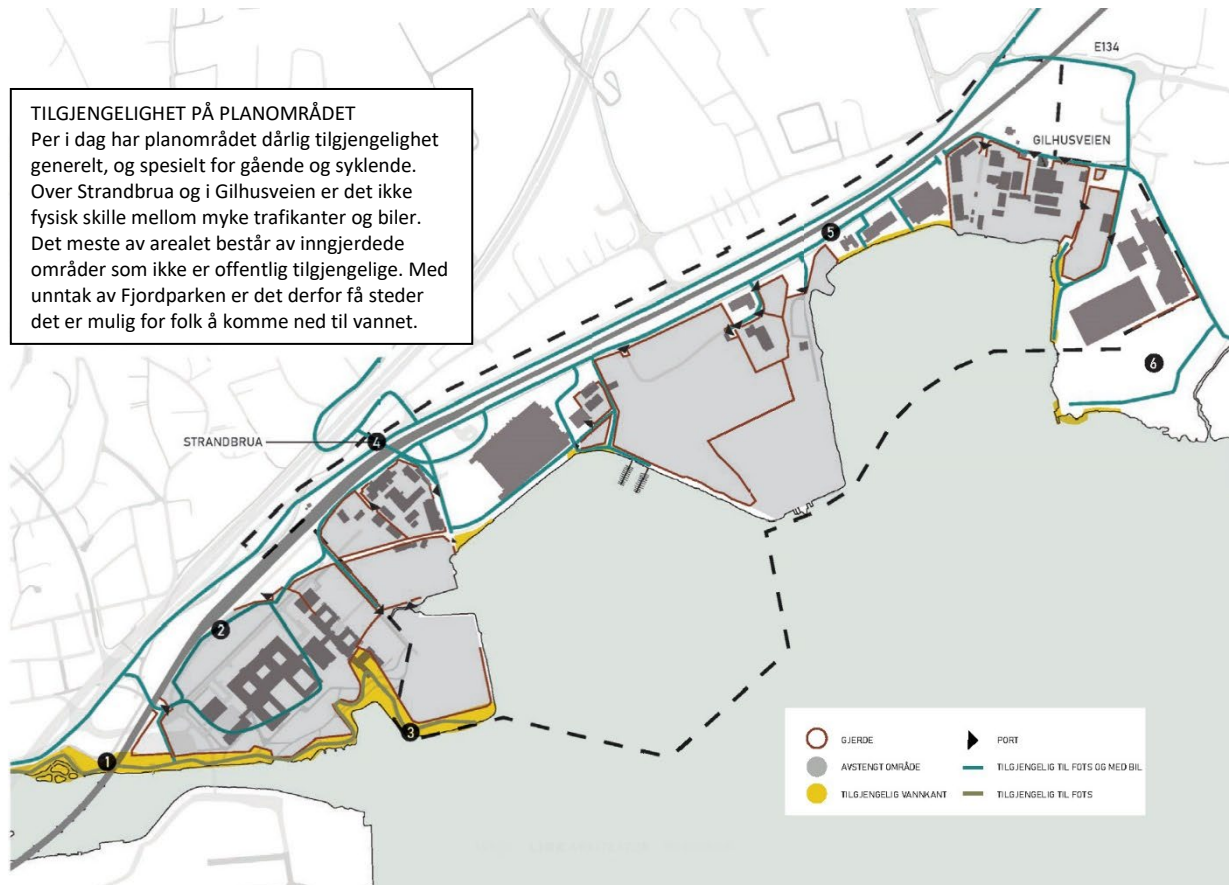


6: Stranda på Gilhusodden.

Figur 1 og 2 Utvalg av stedskvaliteter. Kilde: Stedsanalyse Fjordbyen, ill.: LINK Arkitektur

I dag utgjør trafikkårene E18, Strandveien og jernbanen en fysisk barriere mellom Drammen by og fjorden, og mellom Lierstranda og planområdet.

Adkomst til området er utfordrende med dagens infrastruktur, som ikke er godt tilrettelagt for gående eller syklende. Det er heller ikke god tilgjengelighet i planområdet som vist i illustrasjonen.



Figur 3 Tilgjengelighet på området. Kilde: Stedsanalyse Fjordbyen, utarbeidet før planavgrensningen ble utvidet. ill.: LINK Arkitektur

Området er med andre ord som en isolert øy på grunn av de store barrierene som skjærer området fra de omkringliggende områdene som er eneboligområder, jordbruk, naturområde og nytt sykehus og helsepark under bygging.

Det er ingen opplagt bystruktur å koble seg på i dette landskapet.

I øst grenser planområdet mot Linnestranda naturreservat, et våtmarksområde ved Lierelvas utløp med store ornitologiske og botaniske verdier. Østover i Lierdalen er preget av mindre konsentrerte boligområder, natur og jordbruk.

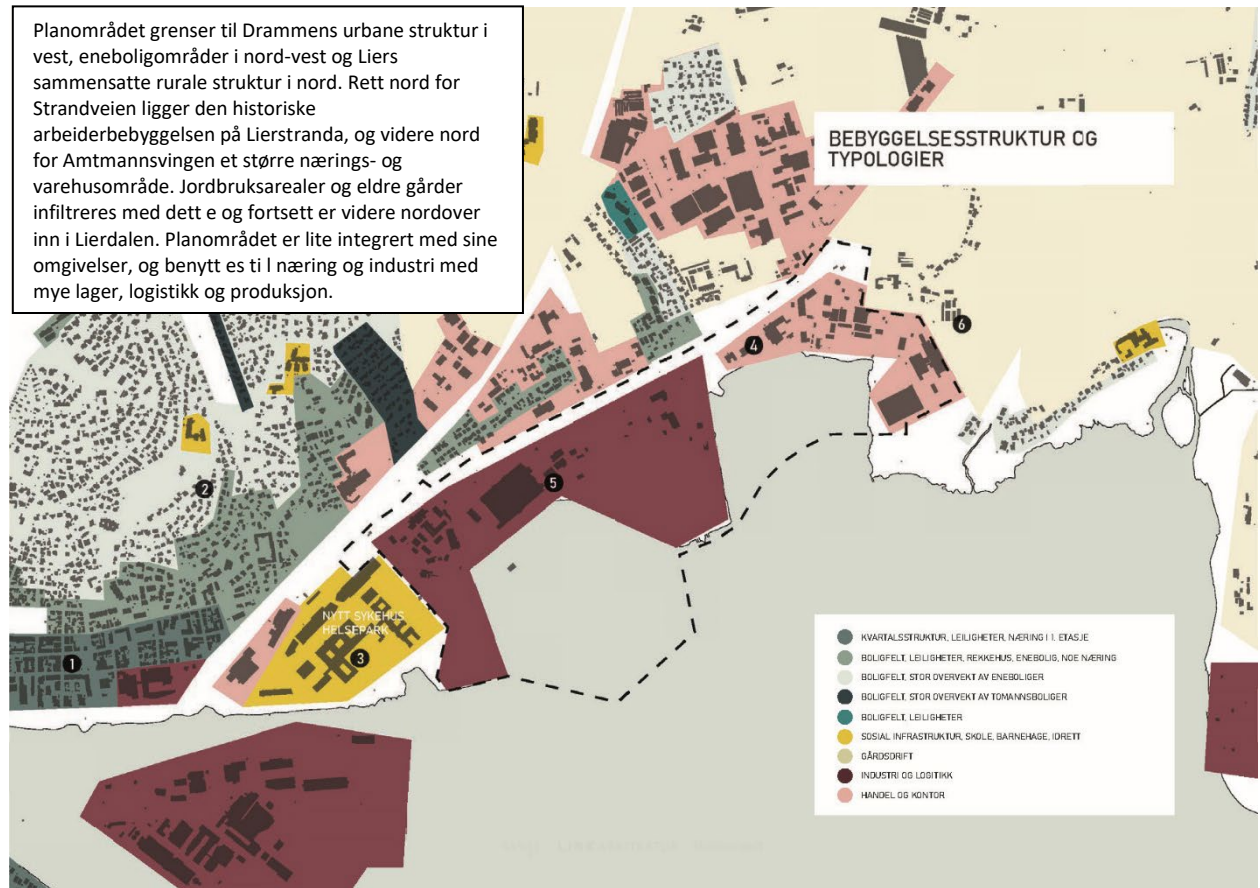
Vestover mot Drammen er det mer urbanisert, hvor det gradvis går fra industri og boligområder til bystruktur. For å «ta elva og fjorden tilbake» ble elveparken etablert i 1993. Denne går langs Drammenselva og inn i planområdet fram til Odden. På denne måten knyttes Drammen sammen med Fjordbyen av denne fjord- og elveparken som strekker seg helt til Lierstranda.

Drammen er i sykkelavstand med bare noen få kilometer fra området og er nærmeste sted med kulturtilbud og bymessighet i dag.

Området grenser mot flere kulturmiljøer som er viktige for den lokale stedsforståelsen. Spesielt gjelder dette området i nord, Lierstranda, hvor strandlinjen opprinnelig lå. Gilhus gård og

Frydenlund er eksempler på viktige enkeltbygg.

Det er preget av tre distinkt ulike bebyggelsesstrukturer; kvartalsstruktur i Drammen, parsellstrukturer på Lierstranda, og gårdsbruk i øvrige Lier.



1: KVARTALSSTRUKTUR



2: BOLIGFELT



3: SOSIAL INFRASTRUKTUR - NYTT SYKEHUS



4: NÆRINGSVIRKSOMHET



5: INDUSTRI- OG LOGISTIKK



6: GÅRDSDRIFT

Figur 4 og 5: Bebyggelsesstruktur og typologier. Kilde: Stedsanalyse Fjordbyen, utarbeidet før planavgrensningen ble utvidet. ill.: LINK Arkitektur

HISTORIE

Området har en rik lokalhistorie, som forteller om store klasseforskjeller og reflekterer nasjonale utviklingstrender innen industri. Strandlinja har blitt endret og fylt ut siden slutt en av 1800-tallet. Den originale strandlinja var tett tilknyttet parsellstrukturen på Lierstranda, med tomter som strakk seg helt ut til sjøen. Datidens strandenger ble brukt som beitemark for dyr.

Lierstranda er et av de gjenværende kulturmiljøene, og representerer en unik del av historien om det opprinnelige Lierstranda. Den er et godt eksempel på den tradisjonelle norske eiendomsstrukturen langs strandlinjer rundt om i landet.

Historisk sett er bruken av fjorden, både til rekreasjon og som ferdselsåre viktig å belyse.

Fjordlandskapet ble aktivt brukt av liungene både sommer og vinter. Det gikk dampskip til Christiania på 1800-tallet - noe som ikke bare representerte en transportmåte, men også en måte å oppdage steder langs fjorden.

MOBILITET

Etableringen av E-18 og ny jernbanetrase på 70-tallet gjør at planområdet ligger godt til med tanke på regional mobilitet, samtidig som dette utgjør barrierer mellom planområdet og omkringliggende områder.

Den lokale togstasjonen er Brakerøya stasjon med bussforbindelse til Drammen. Lokale bussholdeplasser ligger på Lierstranda nord for planområdet. Det er tre kjøreadkomster inn til området som er lite tilrettelagt for gående og syklende. Fjordparken utgjør en fjerde adkomst som kun er tilrettelagt for gående og syklende; fra Drammen sentrum langs Drammenselva og videre langs fjorden fram til Odden. Gode koblinger til nærliggende områder blir et sentralt punkt i videre utvikling av Fjordbyen. Internkommunikasjonen i området er for øvrig særlig tilrettelagt for bilkjøring, med unntak av gang og sykkelvei langs deler av Terminalen.

NATURGITTE FORUTSETNINGER

De marine avsetningene fra forrige istid, da store deler av Lier og Drammen lå under havnivå, har ført til et rikt jordsmonn. Dette i kombinasjon med relativt milde vintre og nedbørsrike forsomre, gir svært gode dyrkingsforhold i Lierdalen. Dalen har et topografisk fallende terrengforløp fra Sylling i nord, til et utflatende jordbruks- og kulturlandskap i syd, med Lierstranda som et avsluttende industriområde mot Drammensfjorden og det åpne fjordlandskapet Drammensfjorden er et av to betydelige brakkvannsområder i Norge.

BEBYGGELSE, FUNKSJONER OG BRUK

Planområdet grenser til områder med forskjellig karakter og bruk – i vest mot Drammens kvartalsstruktur i overgangen til villaområde på Bragernes i nord og det nye sykehuset i sør; videre østover mot Lierstranda og til bilbaserte handelsområder bestående av større varehus.

Jordbruksarealer og eldre gårder som Gilhus gård infiltreres med dette og fortsetter videre nordover inn i Lierdalen. I øst grenser planområdet til Linnestranda naturreservat.

For øvrig ligger området med korte avstander til større natur og rekreasjonsområder.

Planområdet er lite integrert med sine omgivelser, og benyttes til næring og industri med kontorer, lager, logistikk og produksjon. Det meste av denne virksomheten forventes relokalisert i transformasjonsprosessen til en fjordby.

Store arealer på Lierstranda og deler av Brakerøya blir brukt av bedrifter med transport og logistikk som oppgave. De har stort arealbeslag og skaper mye trafikk med tunge kjøretøyer, både inne på området og på adkomstene til det.



1: AHLSELL NORGE



2: BRING



3: HONEYWELL



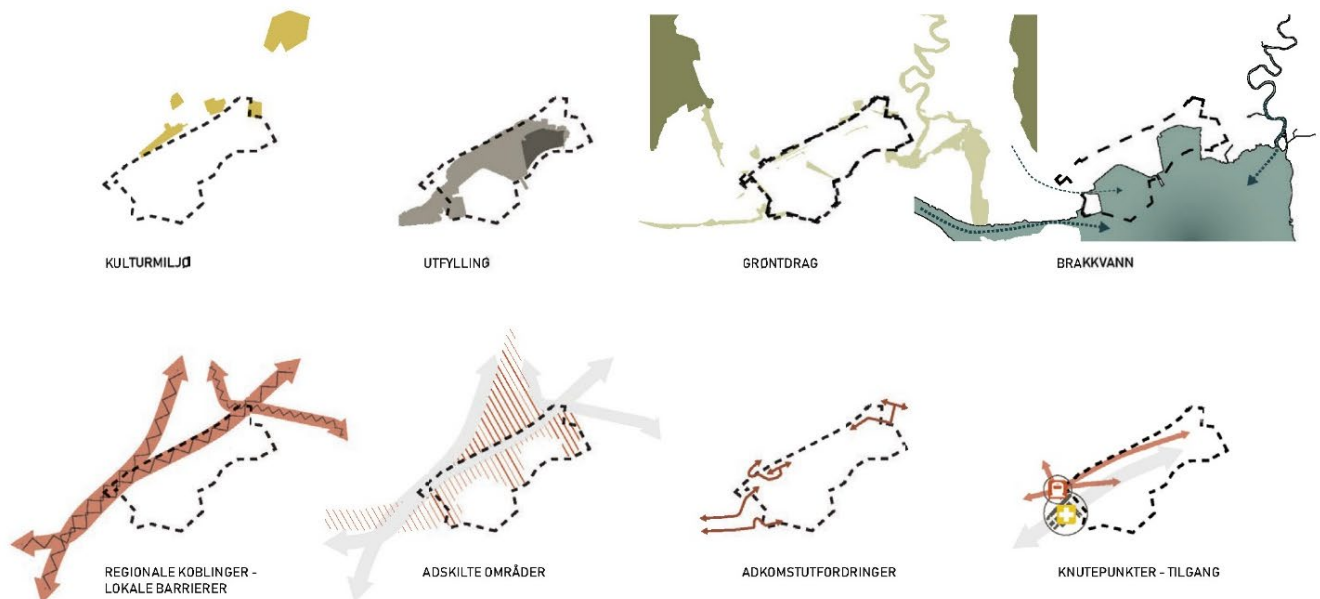
4: BAMA



5: HERSKAPSHUS PÅ MIKKELSEN-TOMTA

MILJØFORUTSETNINGER

I planområdet er støybildet sammensatt, men hovedvekten av støyforurensning kommer fra E18, jernbanen og Strandveien. For sykehuset i vest vil Helseparken skjerme for denne støyen. Forurensningen som har fulgt gårds- og industriutviklingen sett er fremdeles preg på fjorden i dag. Omfattende oppryddingsprosjekter har forbedret situasjonen betraktelig de siste ti årene, men det er fremdeles en jobb å gjøre. Elveparken langs Drammenselva var et steg på veien mot å «ta elva og fjorden tilbake», og utfyllingen av Gilhusbukta har vært karakterisert som Norges største «naturrestaureringsprosjekt» og en fortsettelse av denne utviklingen.



Figur 6 Kilde: Stedsanalyse Fjordbyen, utarbeidet før planavgrensningen ble utvidet. ill.: LINK Arkitektur

2.3 Overordnede planer og retningslinjer

Relevante overordnede planer og føringer, inkludert lover, konvensjoner, gjeldende regulering i og nær området.

2.3.1 Internasjonale føringer

- FNs bærekraftsmål

Klimaendringer, den stadig raskere teknologiske utviklingen, tap av naturmangfold og behov for å bygge lokalsamfunn på nye måter stiller nye krav til planprosesser med voksende krav til kompetanse og tverrfaglige perspektiv på byutvikling. Fjordbyen Lier og Drammen har en 0-visjon, og planlegges i tråd med FN's bærekraftsmål.

En attraktiv og bærekraftig by kan oppnås med helhetlig by- og stedsutvikling hvor bærekraftsmålene sees i sammenheng. Med tanke på byutvikling, bystruktur og byform, er FNs bærekraftsmål mål 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn spesielt viktig. Det handler om å gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige.

Fjordbyen er planlagt utviklet med høye miljøambisjoner både for den sosiale behov og hensyn til natur og klima. Målet er å utvikle området som et klimanøytralt bysamfunn. Det har i arbeidet med områdereguleringen vært spesielt fokus på kompakt byplanlegging der nærhet til daglige gjøremål som arbeid, skole, handel og rekreasjon kan nå trygt og effektivt i et tilnærmet bilfritt bysamfunn som gående, syklende og/ eller kollektivt innen 5-10 minutter. Bystrukturen gir grunnlag for reduserte klimagassutslipp, bedre folkehelse og det offentlige rom tilgjengelig for sosiale og fysiske aktiviteter. FN's bærekraftsmål har vært retningsgivende i arbeidet med utviklingen av Fjordbyen som en ny, bærekraftig og framtidsrettet bydel og 6 av målene angitt i illustrasjon har blitt tillagt særlig fokus. Dette med bakgrunn i områdets naturgitte forutsetninger og ambisjoner om redusert ressursbruk og sirkulære løsninger.



2.3.2 Nasjonale lover og føringer

- Lov om planlegging og byggesaksbehandling - plan- og bygningsloven

2.3.3 Kommunale planer og føringer

- Kommuneplanens for Lier 2017-2028, arealdel.
Kommuneplanens arealdel angir Lierstranda hovedsakelig til framtidig bebyggelse og anlegg, samt friområde.
- Kommuneplanens samfunnsdel 2019 – 2028

2.3.4 Reguleringsplaner

- Detaljregulering med konsekvensutredning for nytt sykehus i Drammen – med Drammen Helsepark

- Områdereguleringsplan for nytt sykehus i Vestre Viken på Brakerøya (vedtatt 24.05.2016)
- Detaljregulering for Utfylling i Sjø – Gilhusbukta (vedtatt 03.03.2015)
- Reguleringsplan for Lierstranda vest (vedtatt 11.12.2006)
- Bebyggelsesplan for Fragmenteringsverk på Lierstranda (vedtatt 08.04.2003)
- Lierstranda Nord (vedtatt 19.1.1982)

2.3.5 Strategier, mulighetsstudier og utredninger

- Kommunal planstrategi for Lier 2015-19, vedtatt av kommunestyret 21.6.2016
- Strategisk plattform med Masterplan av Lier og Drammen kommuner, oktober 2014, vedtatt februar 2015
- Mulighetsstudie for knutepunktutvikling på Lierstranda

2.3.6 Pågående planarbeid

- KDP Samferdsel

2.4 Retningslinjene i Masterplan for Fjordbyen

For å vise hvordan planforslaget legger til rette for målsettingene for byutvikling skal det utredes hvordan planforslaget bidrar til å oppfylle målene i retningslinjene i Masterplanen kap 5.3 Bykvaliteter, 5.7 Knutepunktområde og 5.11 Boligområder og bokvalitet.

2.4.1 Strategisk plattform med Masterplan for planlegging og realisering av Fjordbyen, oktober 2014

Videre gjengis viktige føringer i Strategisk masterplan.

Strategisk masterplan: 5.3 Bykvaliteter

Betydning av bykvaliteter

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

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

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

Gode byrom og mye byliv bidrar til et bedre kundegrunnlag for publikumsrettet næring innenfor handel, kultur og service.

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

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

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

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

Retningslinjer:

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

Strategisk masterplan: 5.7 Knutepunktområde

Betydning av knutepunktet

Et godt utformet knutepunkt rundt nye Lierstranda stasjon er en forutsetning for god byutvikling. Et slikt knutepunkt består av et kollektivknutepunkt med smidig overgang mellom de ulike transportformene og god forbindelse til omkringliggende bebyggelse. I tillegg består det av en kompakt og effektiv byutvikling rundt stasjonen som bygger opp under kollektivknutepunktet. Arealene nærmest knutepunktet bør forbeholdes arbeidsplassintensive virksomheter, sentrums- og servicefunksjoner. Samtidig skal øvrige deler av knutepunktet planlegges for et flerfunksjonelt byområde som inkluderer boliger, blant annet for å sikre at knutepunktet får levende byliv hele døgnet.

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

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

Et nytt (eller fornyet) knutepunkt på Lierstranda gir mulighet til å etablere optimale løsninger basert på gjeldende kunnskap om hvordan kollektivknutepunkt og byutvikling kan fungere som en helhet, med godt bymiljø og høy andel miljøvennlig transport. Utvikling av det fremtidige knutepunktet på Lierstranda er en god mulighet for å etablere et pilotprosjekt som kan utforske og realisere et fremtidsrettet og innovativt konsept. Et slikt prosjekt bør omfatte både fysisk utforming, organisering av samarbeid mellom relevante aktører, finansieringsmodeller med mer.

Retningslinjer:

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

Strategisk masterplan: 5.11 Boliger og bokvaliteter

Betydningen av boliger og bokvaliteter

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

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

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

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

Boligbydelene er arena for læring og lek for barn. Dette gjelder ikke bare lekeplasser, men bydelen som helhet. Det må være trygt for barn å leke og ferdes i nærmiljøet. Det gir dem større aksjonsradius og muligheter for å utforske nærmiljøet innenfor trygge rammer. Skjerming mot trafikk og støy bidrar til trygghet for barn og voksne.

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

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

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

Retningslinjer:

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

- *Punkthus og lamell. Høy utnyttelse avhengig av etasjetall. Kontakt mellom ute og inne avtar oppover i etasjene. Det må gjøres tiltak for å skape trygge oppholdsarealer ute.*

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

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

3 Metode og datagrunnlag

3.1 Metode

Rapporten baseres på metodikk fra Statens vegvesens (2018) håndbok V712 for ikke-prissatte konsekvenser for naturressurser, og er tilpasset oppdragets behov som retter seg spesifikt mot jordressurser. Begrepene *verdi*, *påvirkning* og *konsekvens* er sentrale og utdypes i det følgende.

3.1.1 Verdi

Begrepet verdi er i denne sammenheng knyttet til goder eller ressurser som er vanskelig å måle i kroner og øre. Verdivurdering er knyttet til fagtradisjon og overordnede føringer. Verdivurdering er et redskap for å kunne vurdere forvaltningsprioritet og bevaringsstrategi. Hvert delområde verdivurderes etter en tredelt glidende skala for liten, middels og stor verdi, se Figur 1. Verdivurderingen oppsummeres i et verdikart som lokaliserer verdifulle områder innen plan- og influensområdet, Jf. Kap. 6.1.

Verdivurderingen er tredelt:



Figur 1 Skala for vurdering av verdi. Skalaen er glidende og pilen flyttes for å nyansere verdivurderingen

I verdivurderingen er det verdiene i sammenligningsåret (referansesituasjonen) som legges til grunn. Areal som inngår i vedtatte planer gis verdi tilsvarende (forventet) samtidig situasjon. Verdien begrunnes alltid av fagutreder. Verdivurderingen på et overordnet nivå vil ha fokus på de mest verdifulle områdene.

I temakapitlene er det utarbeidet verdikriterier for det enkelte fagtema. Til grunn for verdikriteriene i fagkapitlene er det utarbeidet en felles verditabell, tabell 1. Kriteriene skal sikre ensartet bruk av verdiskalaen på tvers av temaene. Det vil variere hvilke kriterier som er relevante for de ulike fagtemaene.

Tabell 1 generelt grunnlag for verdisetting

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Tilpasset strategisk nivå	Lav verdi		Middels verdi	Høy verdi	

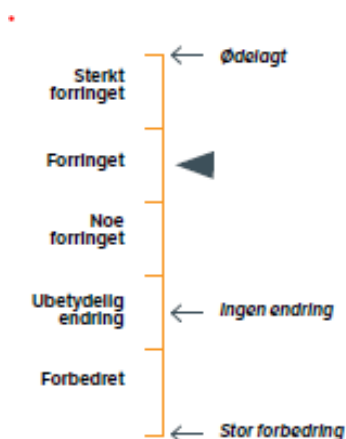
Forvaltningsprioritet			Forvaltningsprioritet	Høy forvaltningsprioritet	Høyeste forvaltningsprioritet
Viktighet/betydning for fagtemaet	Skal ikke utredes	Alminnelig/lokalt vanlig	Regional betydning	Regional/ nasjonal betydning	Nasjonal/ internasjonal betydning.
Funksjoner og sammenhenger		Kontekst / sammenheng er lite synlig	Sammenhenger og funksjoner er mindre tydelig	Viktige sammenhenger og funksjoner	Særlig viktige sammenhenger og funksjoner
Bruksfrekvens		Betydning for få	Betydning for flere (lokalt viktig)	Betydning for mange (regionalt viktig)	Betydning for svært mange (nasjonalt viktig)

3.1.2 Påvirkning

Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området endres som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansealternativet (0-alternativet). Det er kun områder som blir varig påvirket som vurderes. Alle tiltak som inngår i investeringskostnadene, legges til grunn ved vurdering av påvirkning.

Potensielle framtidige påvirkninger, som følge av andre/framtidige planer, inngår ikke i vurderingen.

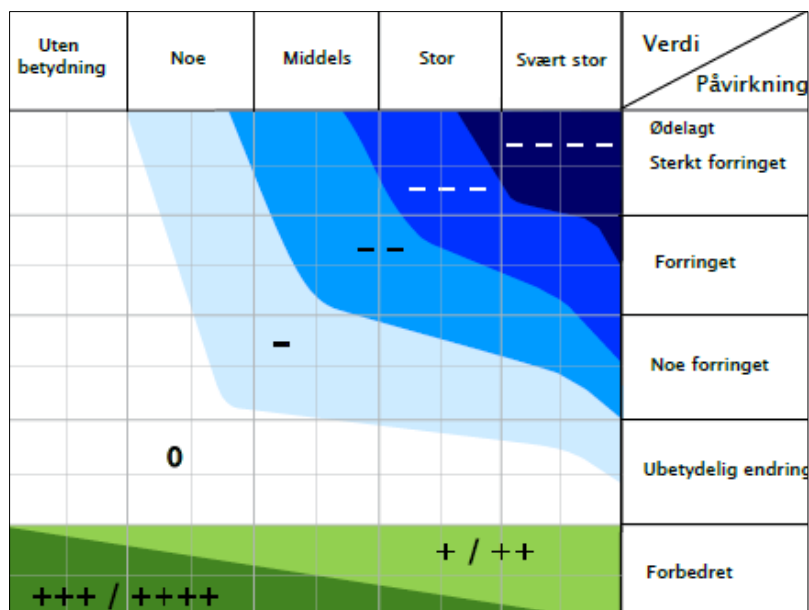
Skalaen for påvirkning er inndelt i fem trinn og går fra sterkt forringet til forbedret, se Figur 2. Skalaen utgjør y-aksen i konsekvensvifta, Figur 3. Vurdering av påvirkning gjøres i forhold til situasjonen i referansealternativet., som vist i Fig.2.



Figur 7 Skala for vurdering av påvirkning

3.1.3 Konsekvens

Konsekvens framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til konsekvensvifta i Figur 3. Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss, vist i figur 4. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiøking av et delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning, etter at tiltaket er realisert. Etter konsekvensvurdering for hvert delområde, sammenstilles konsekvens for hvert alternativ.



Figur 8 Konsekvensvifta. Konsekvensen for et delområde framkommer ved å sammenholde grad av verdi i x-aksen med grad av påvirkning i y-aksen. De to skalaene er glidende.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (---)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (--)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (-)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdøkning som følge av tiltaket.

Figur 9 Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder

3.2 Avgrensning av tiltaks- og influensområdet

Planområdet eller tiltaksområdet er det området som fysisk blir berørt av tiltaket. Dette er likt for alle utredningskategorier, og omfatter planområdet slik det avgrenset i planprogrammet.

Influensområder er områder utenfor selve planområdet, som kan bli påvirket av tiltaket og vil variere mellom ulike tema. I dette tilfelle inkluderer influensområdet nærliggende omkringliggende områder i visuell avstand og/eller gang- og sykkelavstand.

4 Alternativbeskrivelse

4.1 Alternativ 0

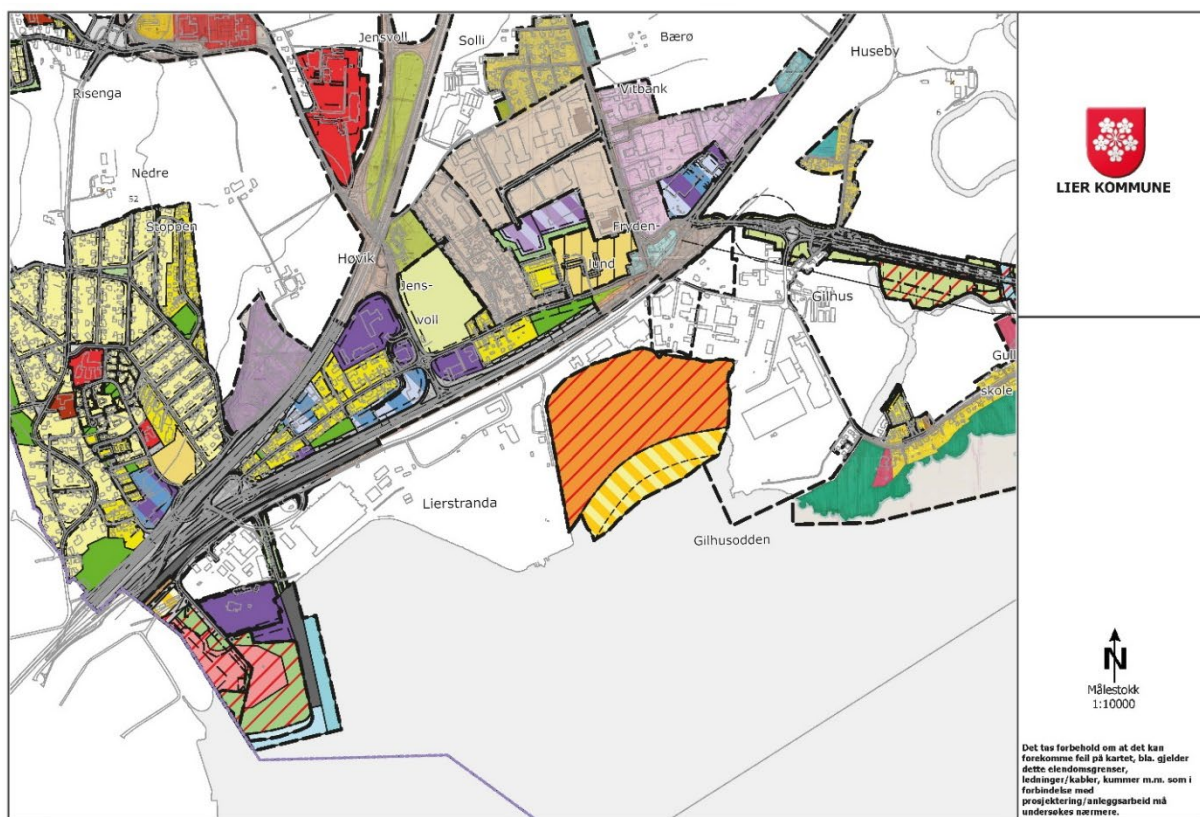
Planprogrammet: Det skal gjøres en sammenligning med 0-alternativet, som er forventet utvikling dersom planforslaget ikke gjennomføres.

Definisjon av 0-alternativ i ulike utredningstema kan variere noe, men det legges generelt til grunn følgende:

- Gjeldende reguleringsplaner og øvrige planer som har virkning innenfor planområdet forutsettes gjennomført. Dette gjelder særlig områdeplan og reguleringsplan for nytt sykehus og Drammen Helsepark, plan for utfylling av Gilhusbukta og områdeplan for Holmen.
- Antall arbeidsplasser baseres på videreføring av eksisterende virksomheter innenfor planområdet og nye arbeidsplasser som følge av godkjente planer for nytt sykehus og helseparken. Til sammen utgjør det i størrelsesorden 8.000 arbeidsplasser.
- Antall boliger innenfor planområdet videreføres som i dagens situasjon – dvs en bolig.
- Veisystem som forutsatt i reguleringsplan for nytt sykehus.

På Lierstranda er det i dag hovedsakelig industri- og næringsvirksomheter knyttet til lager, produksjon og logistikk. Store deler av området er uregulert og er et område med mange arbeidsplasser, mye tungtrafikk og bare en bolig i øst. Det er regulert nytt sykehus og helsepark som er under bygging. Her er det grønne friområder som knytter seg på elveparken mot Brakerøya og Drammen. Tilgrensende er det regulert et fragmenteringsverk og adkomstvei til denne som knytter seg på veisystemet i reguleringsplanen for nytt sykehus og eksisterende situasjon. I Gilhusbukta er det regulert utfylling i sjø som er under arbeid. Området benyttes til næringsvirksomhet og er lite tilgjengelig for allmennheten.

4.1.1 Byutvikling og byform



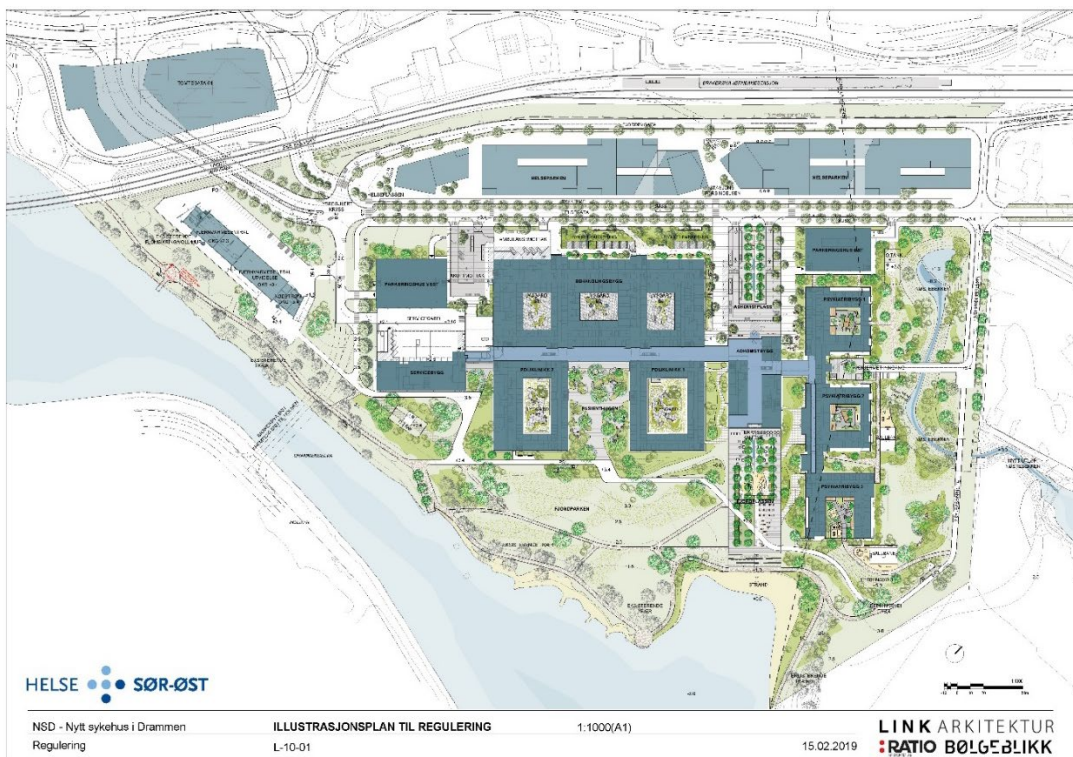
Figur 10 Gjeldende reguleringsplaner, kilde: Lier kommune 2020

I 0-alternativet vil det utvikles mer bymessig i sørvest med det nye sykehuset og helseparken som etableres på Brakerøya som er planlagt ferdigstilt i 2025. Denne utbyggingen vil være en katalysator for transformasjon av området.

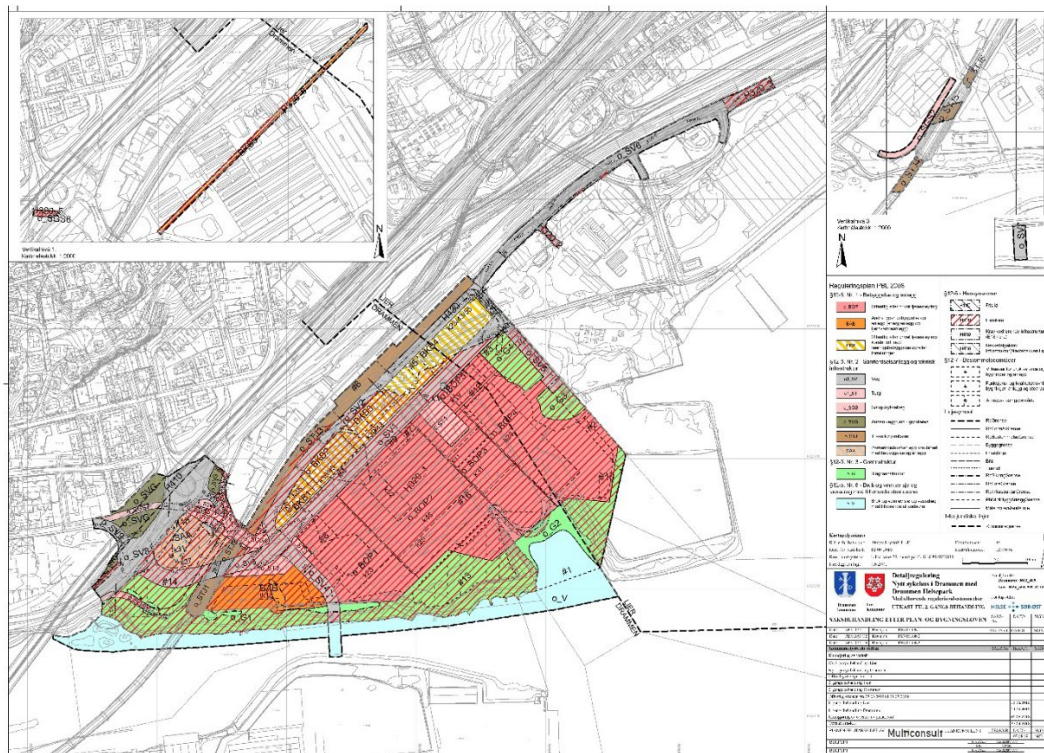
Innenfor avgrensingen til Fjordbyen er det regulert til grønnstruktur, en fortsettelse av elveparken fra Drammen. Dette er en viktig forbindelseslinje og byplangrep for å koble Fjordbyen med Drammen sentrum. Det er allikevel ikke byutvikling med denne utbyggingsplanen alene og er avhengig av at det utvikles mer i Fjordbyen for at det skal oppnås bykvaliteter. Med unntak av denne planen, og at arbeidet med utfylling av Gilhusbukta er igangsatt som legger til rette for utvikling i planområdet, er det lite bystruktur og bykvaliteter som er regulert i industri- og havneområdet.



Figur 11 Mulig illustrasjon av nytt sykehus innenfor områdeplanens ramme til venstre og områdeplanplankartet til høyre. Kilde: Områdeplan for nytt Vestre Viken sykehus.



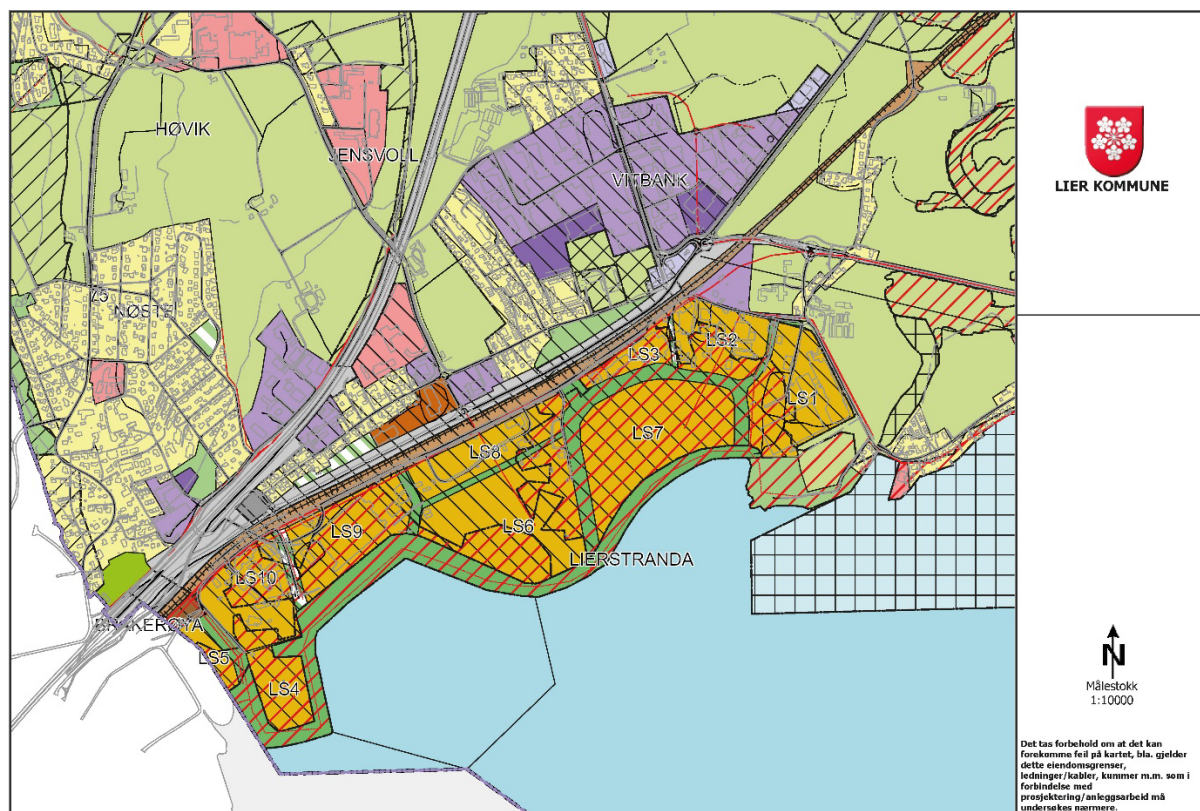
Figur 12 Illustrasjonsplan til detaljreguleringen av nytt sykehus i Drammen.



Figur 13 Detaljregulering for nytt sykehus i Drammen med Drammen Helsepark, 07.08.2019

Det er i denne konsekvensutredning sammenlignet med ovennevnte beskrivelse av 0-alternativet. Hvis kommuneplanen, strategier og andre overordnede planer legges til grunn vil en fremtidig situasjon se veldig annerledes ut.

Kommuneplanens arealdel angir Lierstranda hovedsakelig til framtidig bebyggelse og anlegg, samt friområde. Bestemmelsen for Lierstranda, § 11-5 Lierstranda (LS 1-10) – Arealformål (PBL § 11-9 nr. 5): Områdene LS 1-10 på Lierstranda skal benyttes til bebyggelse for offentlig og privat tjenesteyting, boligbebyggelse, sentrumsformål og forretninger.



Lier kommune har høye ambisjoner og intensjoner for området når det gjelder bl.a. tema byutvikling og byform. Et utdrag fra kommuneplanens samfunnsdel 2019 – 2028 under beskriver noen av målene for kommunen:

Grønne Lier – for alle innbyggere

- *Lier skal bevares som en grønn dal*
I Lier tar vi vare på matjord, landskapskvaliteter og naturverdier. Lierelva er livsnerven for å levere rent vann til land-bruket. Alle skal ha tilgang til natur for opphold og rekreasjon nær der de bor.
- *Det gode liv for alle*
Alle skal leve trygt og godt i Grønne Lier. Innbyggerne skal oppleve å høre til i nærmiljøet sitt, og at de har mulighet til å delta aktivt i samfunnet.
- *Grønn verdiskaping*
Lier er en framtidsretta kommune som skal gjennomføre det grønne skiftet. Kommunen skal stimulere til vekst og utvikling, men med en mindre miljøbelastning.

Grønne Liers kvaliteter skal tas med inn i arbeidet med utviklingen av et av Norges største byutviklingsprosjekter; en klimanøytral fjordby på Lierstranda. I fjordbyen skal det legges til rette for knutepunktutvikling – i tråd med globale og nasjonale mål, og er en sentral strategi for å møte kommunens arealutfordringer og vil ta mye av befolknings- og arbeidsplassutviklingen i uoverskuelig framtid.

4.2 Planforslaget

Fjordbyen. Der folk, fjord og fremtid møtes.

Slik er visjonen for Fjordbyen som skal vokse fram uten å fortrenge dyrkbar mark og knytte den blå fjorden sammen med det grønne Lier.

Fjordbyen skal bli et sted hvor folk trives med å bo og jobbe, og hvor barn og voksne kan leke og leve det gode liv. Fjordbyen skal tilrettelegges for et mangfold av mennesker og attraktive arbeidsplasser. Fjordbyen skal bli et sted hvor beboere og besøkende kan bruke og oppleve fjorden og landskapet. Fjordbyen skal være stedet for en bærekraftig fremtid, som en del av innbyggernes liv og som et forbilde for andre. Sist, men ikke minst, skal Fjordbyen være by – et sted med mangfoldig byliv, møteplasser, varierte boliger, arbeidsplasser, butikker og kulturliv.

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

Målet er å skape gode boliger som passer for folk i alle faser i livet, og at det utvikles et urbant samfunn hvor du kan bo, leve og jobbe. Det skal bli et inkluderende samfunn for de mange. Her skal du kunne vokse opp i et trygt og godt bomiljø, bruke fjorden og naturen nær deg, leve moderne og bærekraftig.

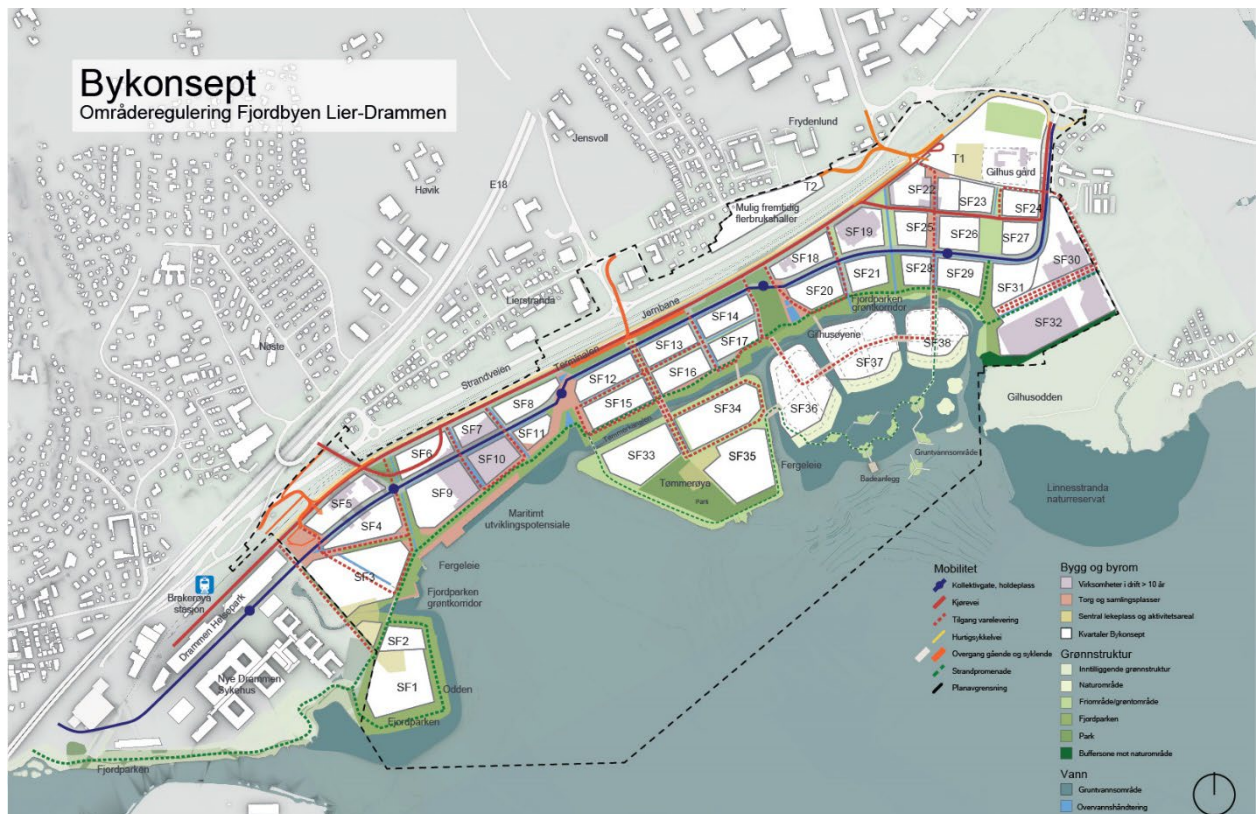
Vi vil bidra til en god fremtid, et godt og bærekraftig samfunn. Det legger føringer på plankonseptet, på valg av materialer, byggeteknikker og hvordan vi skal bevege oss i den nye Fjordbyen Lier og Drammen. Her skal myke trafikanter prioriteres.

Områderegeringsplanen skal legge til rette for utvikling av en by hvor det er godt å bo, leve, jobbe, og som spiller på lag med framtiden, naturen og miljøet.

Klimaendringer, den stadig raskere teknologiske utviklingen, tap av naturmangfold og behov for å bygge lokalsamfunn på nye måter stiller nye krav til planprosesser med voksende krav til kompetanse og tverrfaglige perspektiv på byutvikling. Fjordbyen Lier og Drammen har en 0-visjon, og planlegges i tråd med FN's bærekraftsmål. Visjonen er et uttrykk for hva en vil oppnå på svært lang sikt. Det skal være noe å strekke seg etter med gradvis måloppnåelse etter hvert som området bygges ut.

Reguleringsforslaget

Reguleringsforslaget er det 0-alternativet skal sammenliknes med. Reguleringsforslaget baserer seg på følgende overordnede bykonsept:



Områdereguleringsplanen skal være overordnet og gi robuste rammer for gjennomføring av en langsiktig transformasjon av området. Områdereguleringsplanen skal følges opp med detaljreguleringsplaner for delområder før utbygging kan gjennomføres, jfr. planbestemmelsene. Områdereguleringsplan og bykonseptet pr 14.02.2023 tilrettelegger for:

Et samlet utbyggingsvolum på ca. 940.000 m² BRA

Utbyggingsvolumet er fordelt med ca. 740.000 m² BRA bolig, 160.000 m² BRA næring (inkludert mobilitetshus) og ca. 40.000 m² BRA offentlige funksjoner (skoler, barnehager mv). Hele området reguleres til sentrumsformål, slik at det skal være fleksibilitet til endringer mellom de ulike formålene.

Krav til gode uteoppholdsareal, solforhold og støy vil være avgjørende for hvor mange boenheter som faktisk kan etableres i Fjordbyen. I bykonseptet er lagt til grunn gjennomsnittlig mindre boligstørrelser i vest enn i øst begrunnet i at en skal nå ulike målgrupper hensyntatt de stedsunike kvalitetene på hvert område. Våre vurderinger tilsier at det da kan etableres i størrelsesorden 8000-8800 boenheter i planområdet. Det tilsvarer en gjennomsnittlig størrelse på 70 m² BRA.

Det legges til rette for at Fjordparken videreføres fra Drammen og inn i Fjordbyen. Fjordparken etableres i ytterkanten av Odden og videre inn langs det som blir landsidens sjøfront i bakkant av framtidig Tømmerøya og Gilhusøyene. Fjordparken vil få varierende bredde og utformes med god tilgang for allmenheten også ut til Tømmerøya, Gilhusøyene og øyer i forkant av Gilhusøyene.

Det skal tilrettelegges for at gange, sykkel og kollektivtransport blir de foretrukne transportmåter. Fjordparken skal prioriteres for gående, Kollektivgata for kollektivtransporten og Terminalen for biltrafikk med opparbeidelse av separat hurtigsykkeltrase.

Nærhetsbyen uttrykker at alle funksjoner innbyggerne har behov for i det daglige skal være lett tilgjengelig og bygges opp rundt bussholdeplassene. 4 mobilitetspunkt med parkering og andre mobilitetsfunksjoner etableres i hensiktsmessig gangavstand.

4.2.1 Byutvikling og byform

Mål for Fjordbyen fra strategisk masterplan:

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

Bykonseptet – sentrale elementer og grep

For planalternativet er det satt følgende målsetninger for å oppnå målene for Fjordbyen.

- Nærhetsbyen
- Godt nærmiljø
- Tilgjengelighet og trygghet
- Grønn mobilitet
- Det blågrønne
- Urbane kvaliteter

En attraktiv og bærekraftig by med målene satt for Fjordbyen kan oppnås med god byutvikling hvor alle elementene er sett sammen i en helhet. Samarbeid, BREEAM communities og bruk av medvirkning er brukt som ressurser for å finne de gode løsningene.

MÅL FRA STRATEGISK MASTERPLAN: 1. FJORDBYEN SKAL VÆRE ET ATTRAKTIVT STED

Nærhetsbyen

Det har i arbeidet med områdereguleringen vært spesielt fokus på kompakt byplanlegging der nærhet til daglige gjøremål som arbeid, skole, handel og rekreasjon kan, trygt og effektiv i et tilnærmet bilfritt bysamfunn, som gående, syklende og/ eller kollektivt nå innen 5-10 minutter.

Bystrukturen gir grunnlag for reduserte klimagassutslipp, bedre folkehelse og det offentlige rom tilgjengelig for sosiale og fysiske aktiviteter. Det skal være en mangfoldig og levende by med opplevelseskvaliteter som kan være oppdagende eller uventede, spennende, stimulerende og inspirerende. Kunst og kultur, identitet, historiske verdier, natur (vegetasjon og vann), arkitektur og materialbruk, arrangementer og uformelle aktiviteter er noen viktige bidragsytere for disse sanseopplevelsene. Opplevelser, variasjon og aktive førsteetasjer er viktig for å korte ned den opplevde avstand som kan fremme bevegelse og fysisk aktivitet ved at flere velger å gå og sykle. Dette gir byliv og kan føre til bedre folkehelse for alle aldersgrupper, sosiale møter, bedre sikkerhet, miljø og opplevd trygghet i en levende og inkluderende by.

Godt nærmiljø

Attraktivt for alle, i alle livsfaser. Nabolagene skal utvikles med fokus på å ivareta det stedege og så mange som mulig av de historiske spor innenfor hvert delområde. Fjordbyen skal romme et

bredt spekter av typologier, fra tette urbane kvartalsstrukturer i vest til hagebyen på Gilhus i øst. Arkitektonisk mangfold skal også oppleves innenfor det enkelte kvartal. Hvert nabolag skal utvikles med klart tyngdepunkt rundt et nærmiljøsentrum omkring handel og sosial infrastruktur med kollektivholdeplasser og god tilknytning til nærområdet med trygge og tilgjengelige mobilitetsakser tilpasset fotgjengere og syklistar.

MÅL FRA STRATEGISK MASTERPLAN: 2. FJORDBYEN SKAL VÆRE URBAN

Tilgjengelighet og trygghet

Alle skal ha tilgang til det felles eide. Nabolagene, og de sosiale strukturene skal utvikles på en sånn måte at de er og oppleves som trygge og tilgjengelige for alle i alle faser av livet. Eksempelvis er utforming av trygge skoleveier, universell utforming og gangbarhet viktige føringer for arbeidet. Gående og syklende prioriteres framfor bil. Trygghet skapes gjennom riktig lyssetting, mulighet for sosial kontroll og aktive og åpne fasader og førsteetasjer som gir noe tilbake til byrom og offentlige plasser.

Sosial bærekraft sikres med ulike grep innen en helhetlig plan. Tilrettelegge for lek og aktiviteter for barn og unge, både i og utenfor Fjordbyen, med attraktive kvartalslekeplasser, rekreasjons- og aktivitetsområder. Sosiale torg og møteplasser skal utformes i høy kvalitet, være allment tilgjengelige, universelt utformet og oppmuntre til sosial miks, kreativitet og lekfullhet. Torg og møteplasser skal i tillegg være tilrettelagt for ulik bruk og bidra til interaksjon mellom generasjoner. Dette for å sikre mangfold, tilhørighet og fellesskap i det offentlige rom. Høy bokvalitet skal være gjennomgående med tilrettelegging og tilbud for alle.

Grønn mobilitet

Det legges opp til en rekke måter å bevege seg gjennom Fjordbyen. Men spesielt er det lagt til rette for gående og syklende. Hastighet gjennom Fjordbyen vil avhenge av valg av trasé; her kan man bevege seg på fotgjengerens premisser langs sjøfronten, eller på innsiden på hurtiggående sykkelbaner som knytter sammen øst og vest.

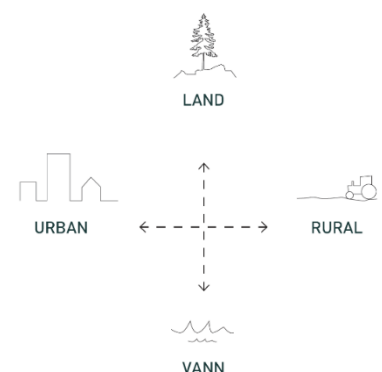
I alle traseer skal variasjon, innovasjon og trygghet være en målsetning, med høy kryssningstetthet. Traseen og opplevelsen skal tilpasses den prioriterte målgruppen. Konseptet "fotgjengervennlig utforming" (walkability) skal legges til grunn.

Det blågrønne

Vann, land, by og jordbruk kobles sammen i Fjordbyen og det blågrønne danner selve essensen i utviklingen. Her knyttes det store landskapsrommet inn i den nye bydelen, og sjøfronten, allmenningene samt øyene blir et sted for rekreasjon og aktiviteter. Linnesstranda naturreservat og det tilhørende gruntvannsområdet er unike naturtyper i nasjonal sammenheng. Utvidelsen av gruntvannsområdet inn i planområdet, sammen med potensielle fuglehabitatene på flytende øyer ytterst i Gilhusbukta, tilfører området stedegne opplevels- og attraksjonsverdier.

Mulighetsrommet for vannrelaterte aktiviteter utvides også til å inkludere dyrking og sankning av stedegne arter.

I Fjordbyen skal tilrettelegging for varierte økosystemtjenester ligge til grunn for utforming av kvartalene, og rommene mellom kvartalene. En viktig målsetning er å tilrettelegge for en



kontinuitet av naturbaserte opplevelser, også i de mindre pusterommene i det tette bymiljøet. Overvann håndteres åpent og lokalt. Området skal bevare, legge til rette for å fremme stedegen flora og fauna. Parker, kanaler og grøntstrukturer skal være unike for hvert nabolag, men skal også utgjøre en sammenhengende struktur som binder Fjordbyen sammen.

Urbane kvaliteter

Arkitektonisk mangfold er viktig for å sikre variasjon i kvartaler, og bidrar til å forhøye opplevelsen av byrommet. Høy krysningstetthet og oppbrytning av lange fasader, ved innarbeiding av snarveier og smett som oppmuntrer til grønn mobilitet, er en viktig målsetning i den urbane Fjordbyen. Det planlegges for en kompakt og tett by, derfor skal en bryte ned skalaen gjennom variasjon i høyder, lengder og opplevelser – som er viktig, spesielt for barn og unge. Fokus på første etasje med aktive fasader, variasjon i uttrykk og typologier og å bryte opp og skape interessante opplevelser underveis, fremmer fotgjengervennlig utforming. Siktlinjer forbinder med omkringliggende typologier, hav og natur. Forsterker kontrasten mellom det urbane og naturlige som en opplevelse. Forhager/parsellhager mot gaten, med boliger i 1. etasjeplan bidrar både til felleskapet og økosystemtjenester samtidig som de myker opp overgangen mellom privat og offentlig. Sentrumsfunksjoner med f.eks. handel, kunst og kulturtilbud er en del av en flerfunksjonell by. Det samme er publikumsrettede funksjoner i førsteetasjer i utvalgte prioriterte gater og byrom, samling av fellesfunksjoner i kvartalene mot offentlige gater/grøntstruktur. Programmering og plassering av funksjoner er viktig for å skape en levende by gjennom hele døgnet og året.

MÅL FRA STRATEGISK MASTERPLAN: 3. FJORDBYEN SKAL VÆRE BÆREKRAFTIG

Bærekraft

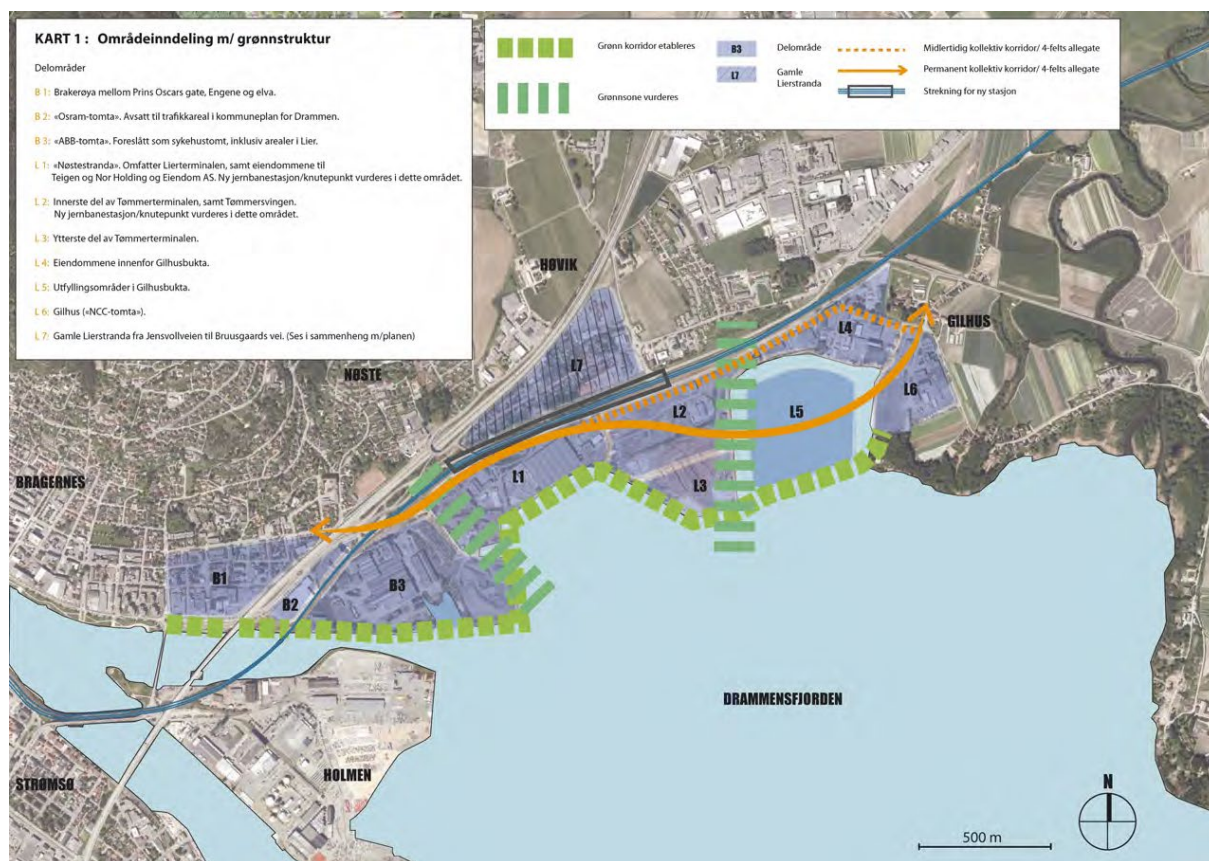
Fjordbyen er planlagt utviklet med høye miljøambisjoner både for den sosiale behov og hensyn til natur og klima. Det langsiktige målet er å utvikle området som et klimanøytralt bysamfunn.

FNs bærekraftsmål har vært retningsgivende i arbeidet med utviklingen av Fjordbyen som en ny, bærekraftig og framtidsrettet bydel og 6 av målene angitt i illustrasjon har blitt tillagt særlig fokus. Dette med bakgrunn området naturgitte forutsetninger og ambisjoner om redusert ressursbruk og sirkulære løsninger.



MÅL FRA STRATEGISK MASTERPLAN: 4. FJORDBYEN SKAL KNYTTE SAMMEN LAND OG SJØ

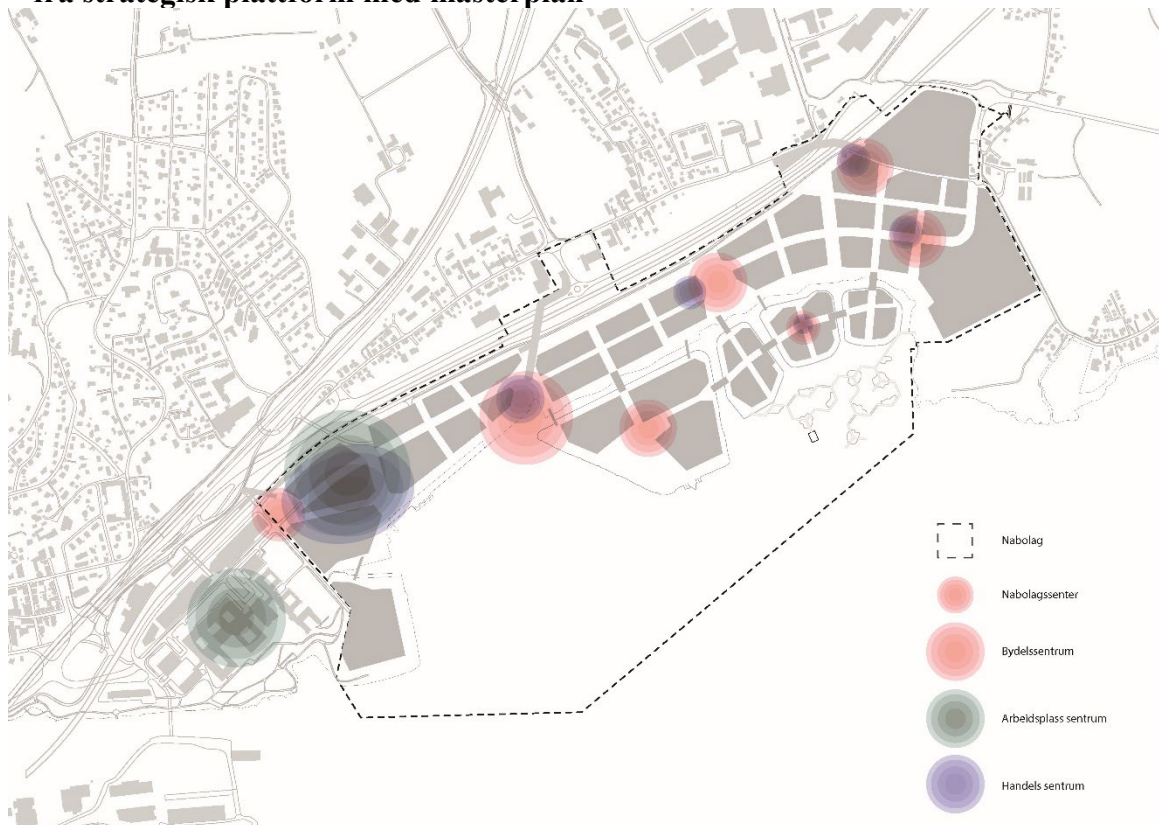
Flere og mer helhetlige blågrønne strukturer skal etableres. Det skal være bruk av variert vegetasjon i byrom og i bolig- og næringsområder.



Figur 14 Kart 1: Områdeinndeling med grønnstruktur fra strategisk plattform med masterplan

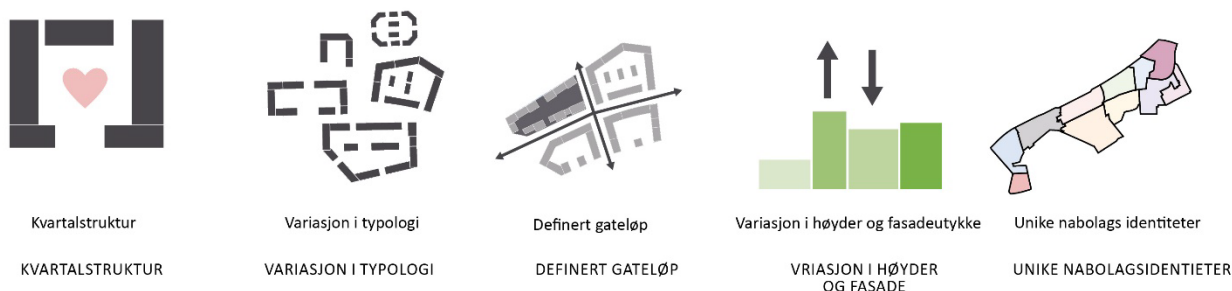
KAP. 5.3 BYKVALITETER

– fra strategisk plattform med masterplan



*Det stilles høye krav til **estetikk, utforming og materialkvalitet** innenfor hele planområdet.*

– Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan

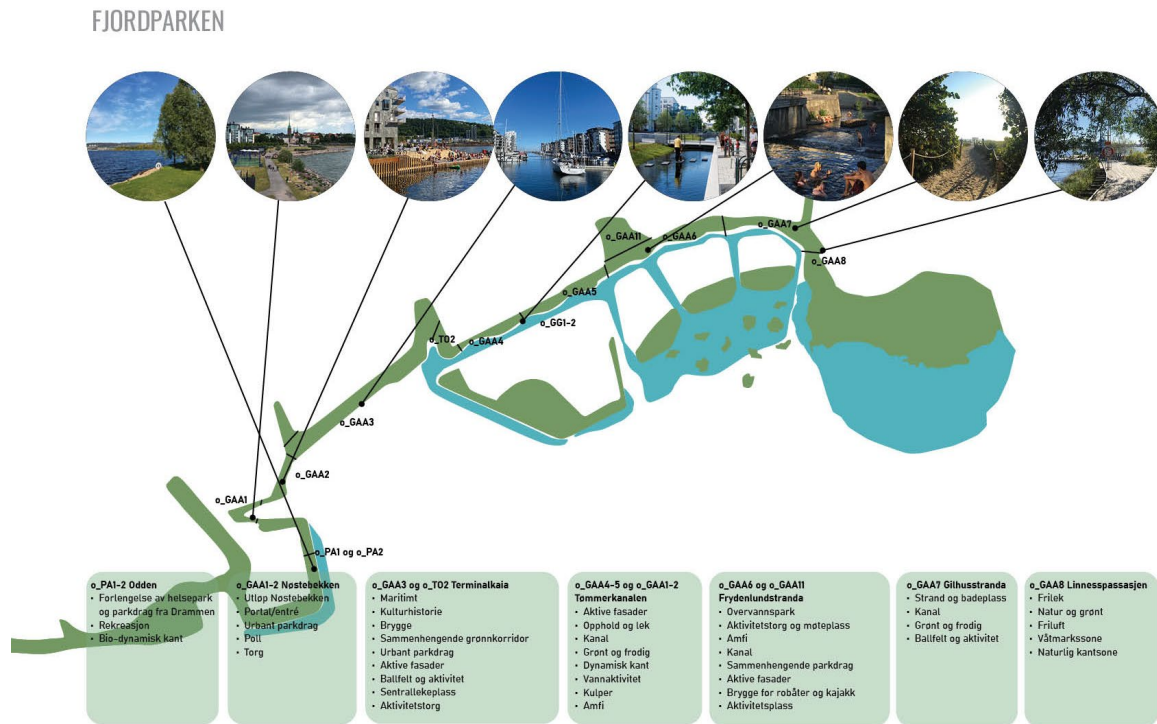


Figur 15 Prinsipper for bebyggelse. Kilde: Kvalitetsprogrammet tilhørende planforslaget. Ill.: LINK Arkitektur nov.2022

Det stilles generelt høye krav til kvalitet i planforslaget. Planforslaget sikrer at det blir stilt høye krav til estetikk, utforming og materialkvalitet og da spesielt i bestemmelser og føringer fra kvalitetsprogrammet. Her beskrives prinsipper for utforming med tekst og vist med illustrasjoner, diagrammer og referansebilder. Kvalitetsprogrammet viser utformingsprinsipper overordnet tematisk innen blågrønne kvaliteter, byrom, overganger, mobilitet og bebyggelse, i tillegg til mer detaljerte prinsipper for delområder.

Bebyggelse, gater og uterom skal gis et variert formspråk og utformes med høy arkitektonisk kvalitet i samsvar med føringer i Kvalitetsprogrammet og stedets kvaliteter;

- Delområder skal gis identitet og variasjon i utforming og kvaliteter mht typologi, takutforming, høyde og materialbruk som gjenspeiler delområdet karakter.
- Bebyggelsen skal gis en variert utforming med hensyn til fasade, høyde og takform.
- Det skal dokumenteres at uteoppholdsareal har tilfredsstillende støy- og solforhold.
- Uteoppholdsareal skal vises med eget formål i plankart 1:500 i oppfølgende detaljreguleringer

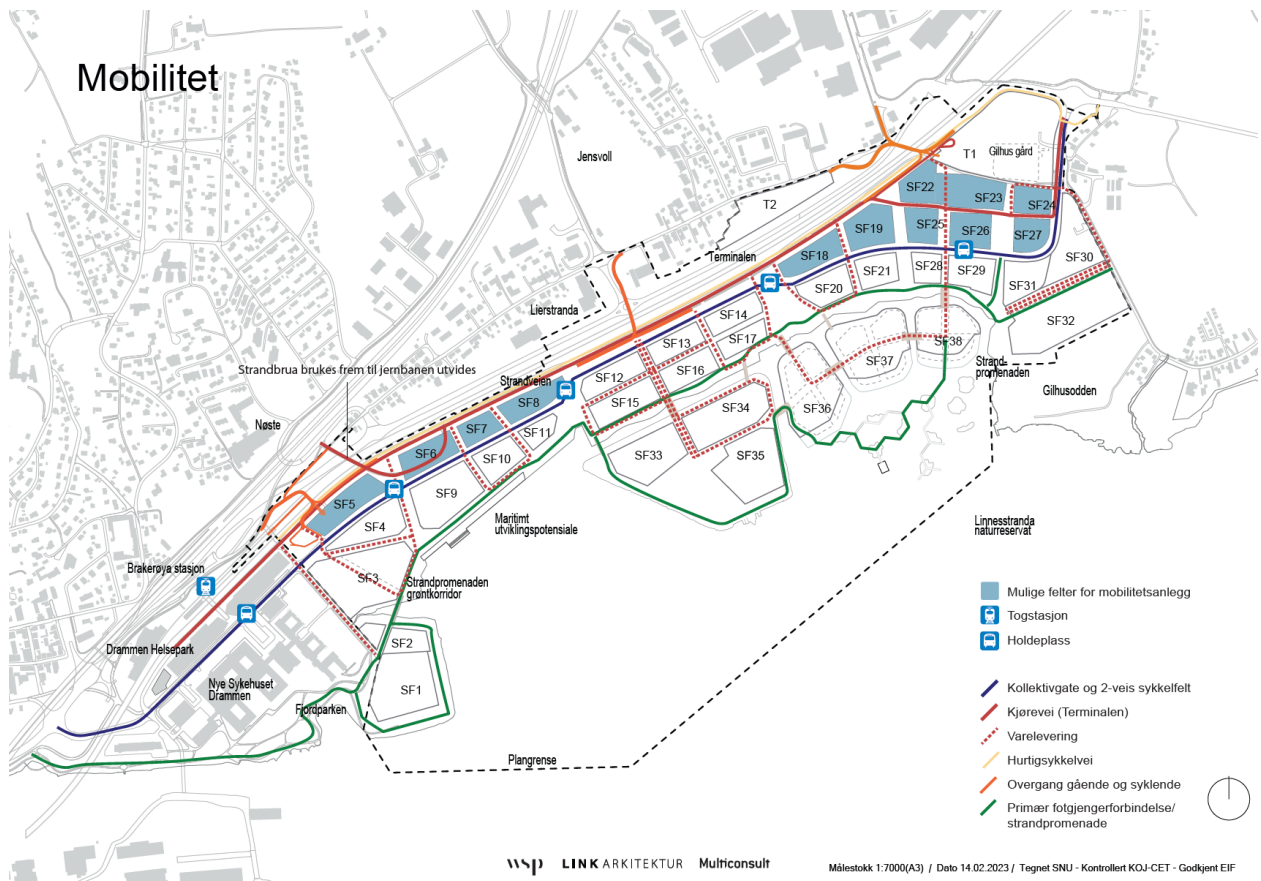


Figur 16 Prinsipper for utforming av Strandpromenaden. Kilde: Kvalitetsprogrammet tilhørende planforslaget. Ill.: LINK Arkitektur

For videre oppfølging av kvalitetsprogrammet stilles det i detaljreguleringsplanene krav til bl.a. detaljert møbleringsplan, belyningsplan, kunstplan og kvalitetsplan/formingsveileder som fastsetter krav til utforming av bebyggelse og de viktigste elementer i fellesarealer og det offentlige uterom. Kvalitetsplanen/formingsveilederen viderefører prinsippene i overordnet kvalitetsprogram. Den skal inneholde redegjørelse for utforming, møblering, belysning, beplantning, materialvalg, skilting, utformingsprinsipper eventuelt støyskjermingstiltak og tiltak av betydning for sikkerhet og tilgjengelighet.

*Alle by- og gaterom skal være **universelt utformet** og tilrettelagt for **gående og syklende** til alle årstider.*

— Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan



Figur 17 Mobilitetsdiagram

Universell utforming ligger til grunn i planen og er sikret gjennom lovverk og planbestemmelser. Det tilrettelegges for grønn mobilitet og gående og syklende er spesielt prioritert i planforslaget.

Gang og sykkelveiene er noe av det første som søkes opparbeidet i Fjordbyen. Her blir det sammenhengende trygge mobilitetsakser for gående og syklende gjennom området (øst til vest), samt blågrønne strukturer langs sjøen og kanaler som oppleves som attraktive for myke trafikanter. Bilparkering vil foregå i egnede parkeringshus utenfor delområdene. Det blir ikke lagt opp til annet enn strengt nødvendig kjøring i selve nabolagene.

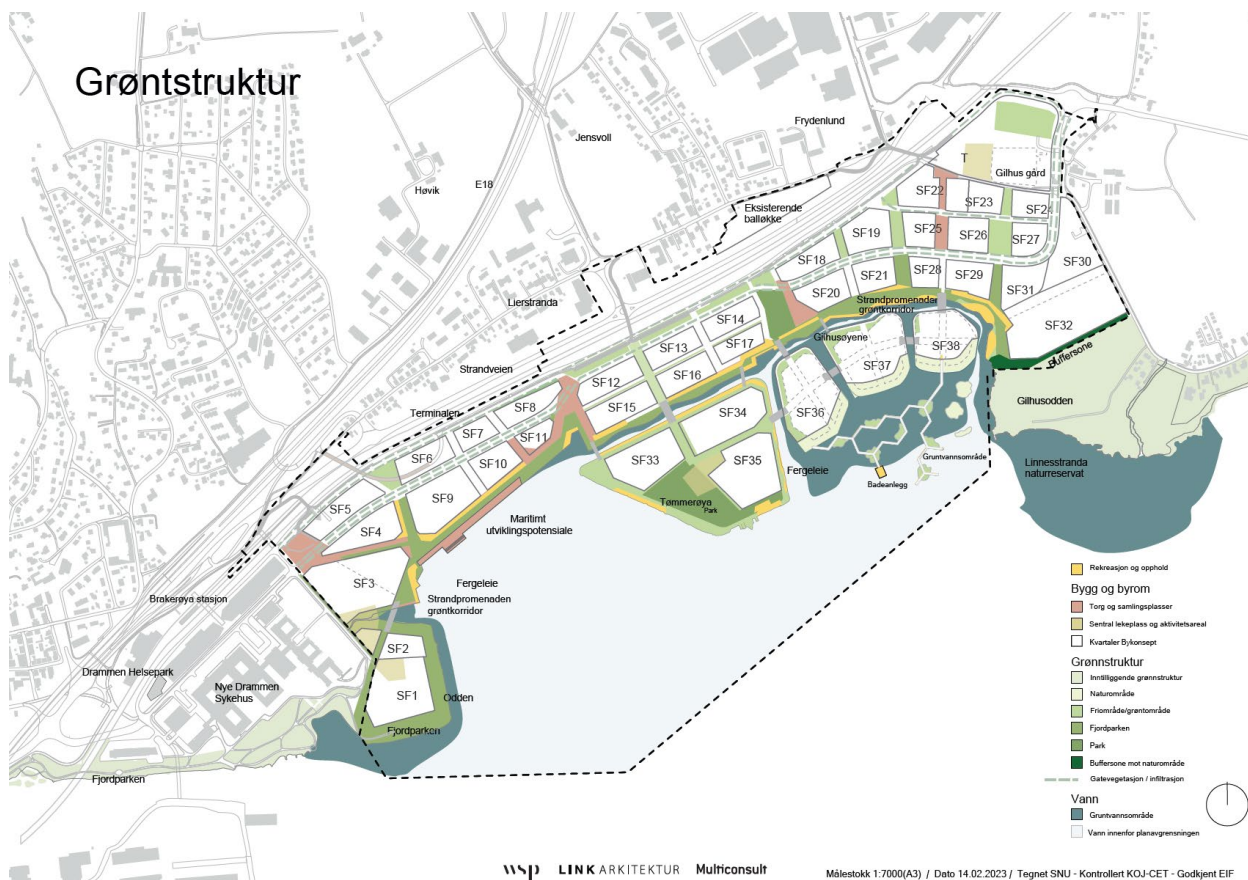
Strategiske punkter:

- Utvikle et overordnet veinett med tre langsgående korridorer prioritert for henholdsvis gåing, kollektivtransport og sykling/bilkjøring. Kollektivgate og gode løsninger for gange og sykkel må være på plass før innflytting i de første boligene i Fjordbyen
- Tverrgatene skal primært tilrettelegges for grønn mobilitet og opphold
- Etablere nye gang- og sykkelforbindelser til resten av Lier og Drammen
- Det skal tilrettelegges for økt bruk av delt mobilitet: bysykler, mikromobile kjøretøy og delingsbiler

Utdypende om tema mobilitet, trafikk og universell utforming i egne konsekvensutredninger for fagtemaene og mobilitetsplan tilhørende planforslaget.

Byrommene skal inngå i en sammenhengende struktur og legge til rette for opphold, sosiale møteplasser og aktiviteter.

— Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan



Figur 18 Grønnstruktur, uteopphold og aktivitet

Spesielt områdene i vest og midtre del vil ha urbane torg med harde flater som sine destinasjoner og målpunkter i områder. På Tømmerøya og langs Fjordparken er det rekreasjonsområder som binder områdene sammen og fungerer som naturlige rekreasjonsområder og møteplasser.

Utearealer i området skal speile den fjordnære plasseringen og fremheve eksisterende landskapstrekk. På torg og møteplasser skal vannelementer bidra til å fremheve identiteten ytterligere. Overvann håndteres åpent og lokalt, og brukes som aktiverende element i by- og gaterommet før det infiltreres/føres på resipient. Blågrønne strukturer, kanaler og åpne vann brukes lekfullt, fritt og stramt om hver annen og tilfører de ulike områdene ulik identitet, basert på blant annet solforhold, typologi og tetthet.

Bygulvet, spesielt i de offentlige utearealene, skal oppleves som sammensatt. Gjennom tydelige føringer i videre reguleringsplaner skal materialpaletten og materialbruken bidra til at kanter/overganger mellom planleggingsområder viskes ut. Samtidig skal gater, tun og samlearealer være tilrettelagt for flerbuk og trygg ferdsel. Materialbruken i de offentlige arealene skal være av høy kvalitet og kunstige materialer skal unngås.

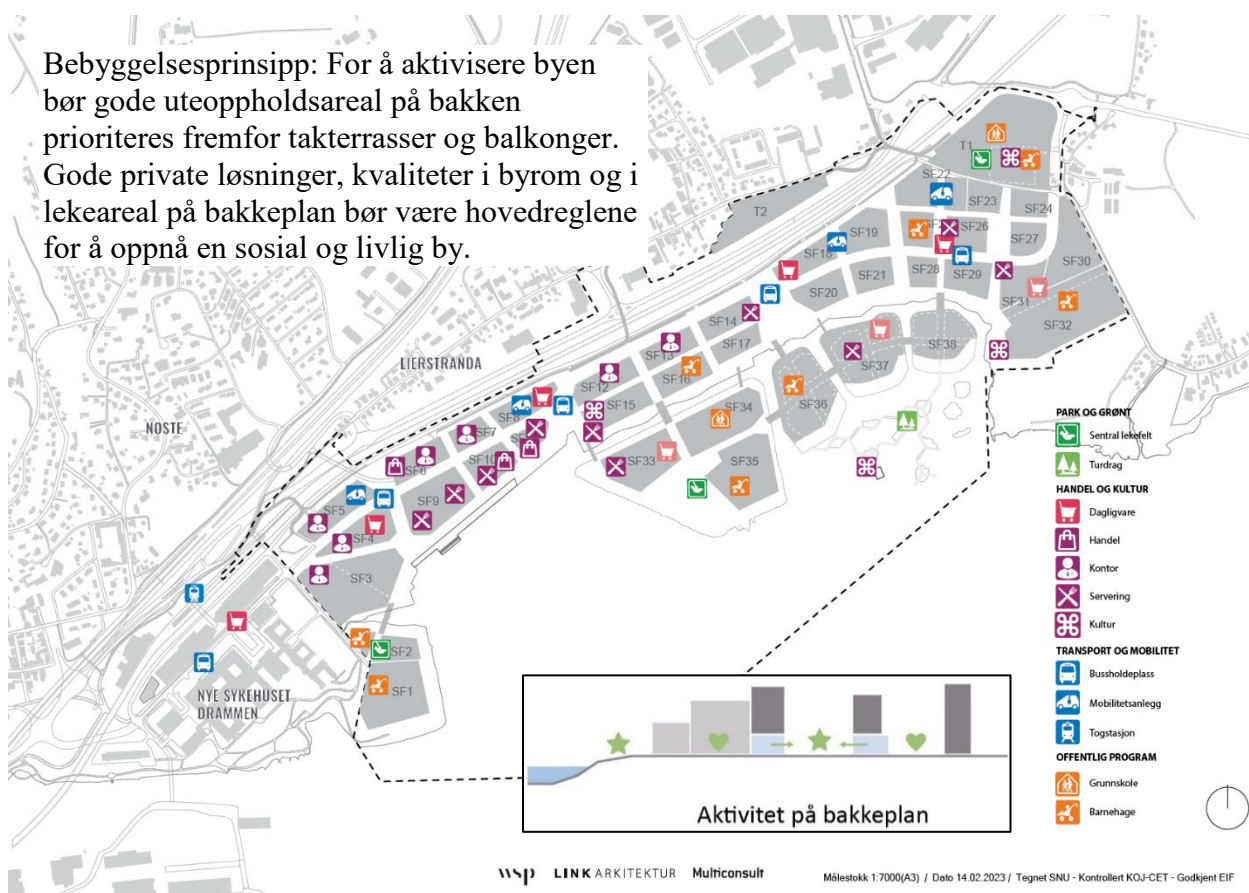
Bygulvet skal planlegges og utføres med integrerte tiltak for universell utforming. Spesifikke tiltak skal ikke tilrettelegges i etterkant. En formingsveileder, som ivaretar helheten, skal ligge til grunn for de ulike delområdene.

Fra øst, vest og nord skal området oppleves grønt og frodig, siktakser vist i reguleringsplan skal ivaretas. Fra sør skal området oppleves grønt, blått, åpent og variert.

En sammenhengende grønnstrukturplan kan bidra til å konkretisere behov og tiltak for å oppnå optimalisering av dynamisk grønnstruktur og biologisk mangfold.

Hoveddelen av førsteetasjes fasade skal, for publikumsrettet virksomhet, være vindu eller inngang. Atkomst til publikumsrettet virksomhet skal være fra gaten.

— Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan



Urbane kvaliteter kan bidra til å skape fellesskap, eierskap og en levende by gjennom hele døgnet og året. Opplevelseskvaliteter, variasjoner for utforming i både høyder, uttrykk, materialvalg, fasadelivet og oppdeling/brudd i fasaderekker er viktig for å skape en attraktiv by. Generelt skal det etterstrebes at bebyggelsen skal ha innganger på gateplan og henvendelse mot gater, torg og plasser for å aktivisere byrommene som bidrar til en levende by med byliv og trygghet.

Lukket fasade kan være bolig i 1. etasje med én inngangsdør i bygget. Dette er en typisk rolig boliggate. Mot allmenninger og byrom kan det etableres forhager og direkte inngang til boliger.

Åpen fasade kan være f.eks. kontor eller fellesfunksjoner i boligbygg som har transparens. Hvis førsteetasjene vurderes å ha lite potensial for næring og annen utadrettet virksomhet, bør de ha inngangspartier og fasader som henvender seg til gata. Gjerne store vindusflater med innsyn til

virksomhetene/lokalene og mulighet til å endres til aktiv fasade. Dette er karakteristisk for en typisk byggate.

Aktiv fasade kan være med utadrettet/publikumsrettede funksjoner som spisesteder, butikker og kulturtilbud. I aktive fasader har 1. etasje god kontakt med gatelivet og innsyn inn i lokalene. Store vindusflater, flere inngangsdører direkte fra gaten (minimum hver 10. meter) og høy etasjehøyde. Typisk en handlegate som skaper byliv.

I tidligere faser kan første etasjer midlertidig åpnes for andre funksjoner, selv om det er markert som en aktiv fasade. Det skal da tilrettelegges med utforming knyttet til aktive fasader for å muliggjøre endring av funksjoner og bruk senere.

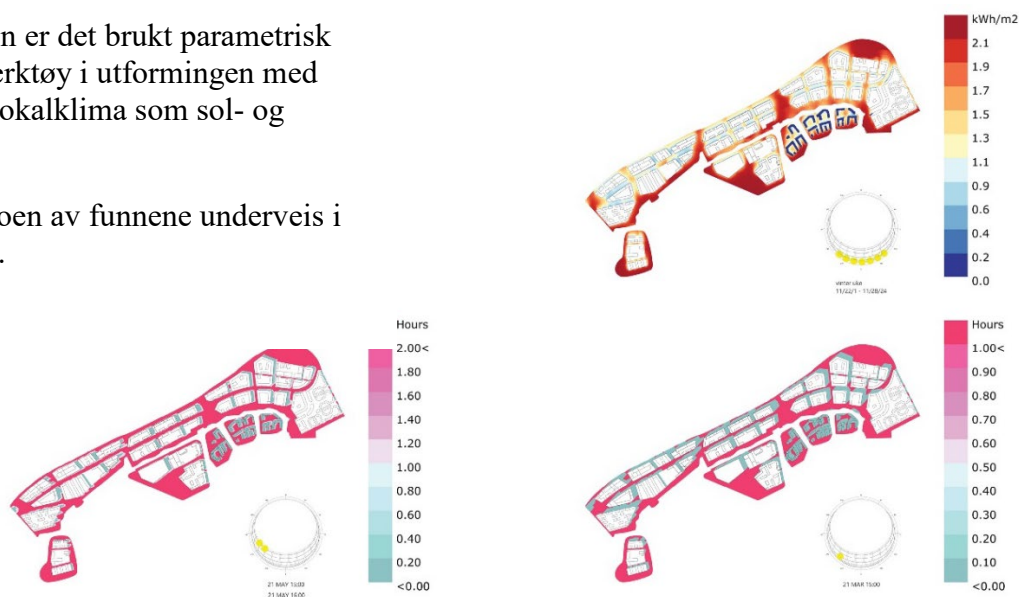
*Byggehøyder skal ta hensyn til vind-, sol- og skyggeforhold og utsikt.
Byggehøyder avklares i reguleringsplan.*

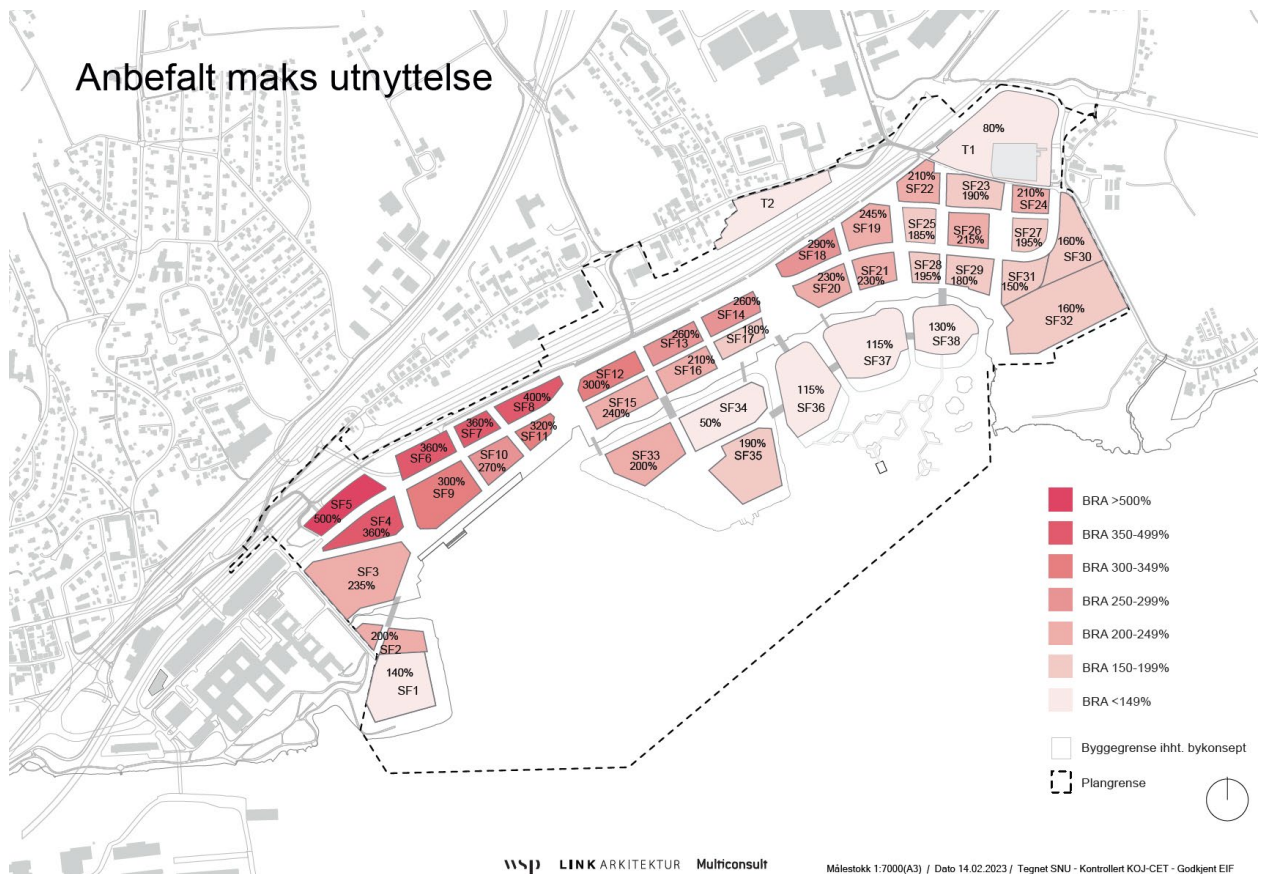
— Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan

Det legges opp til en utnyttelse i Fjordbyen med stor variasjon avhengig av bl.a. nærhet til togstasjon og jernbanelinje, støy og bokvaliteter som utsikt og nærhet til natur, fjorden og naturreservat. Bebyggelsen skal hensynta omgivelsene som landskapet, naturen, kulturminner og omkringliggende bebyggelse. Det skal legges til rette for at flest mulig skal ha utsikt til naturlige kvaliteter i området som sjøutsikt/fjordgløtt, utsikt til park, og blå og grønne arealer.

I designprosessen er det brukt parametrisk design som et verktøy i utformingen med hensyn på bl.a. lokalklima som sol- og skygge.

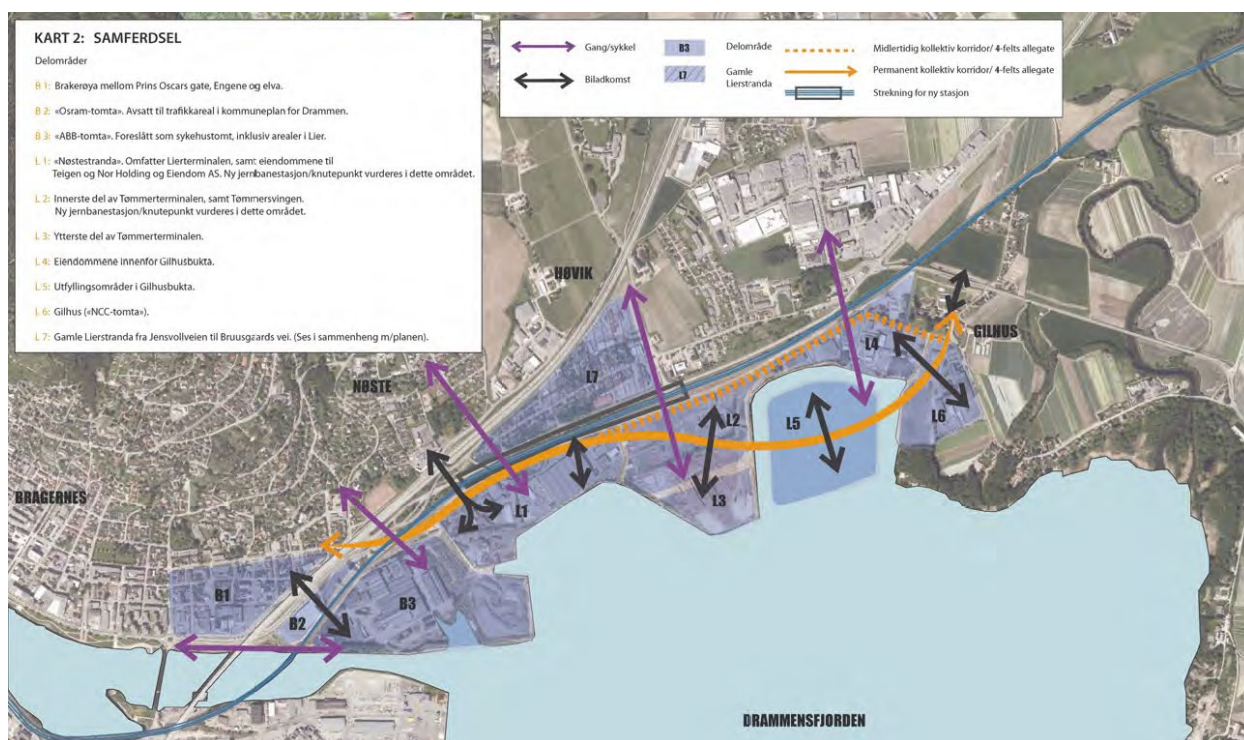
Skissene viser noen av funnene underveis i designprosessen.





Figur 19 Anbefalt maks utnyttelse

KAP. 5.7 KNUTEPUNKTOMRÅDE –fra strategisk plattform med masterplan

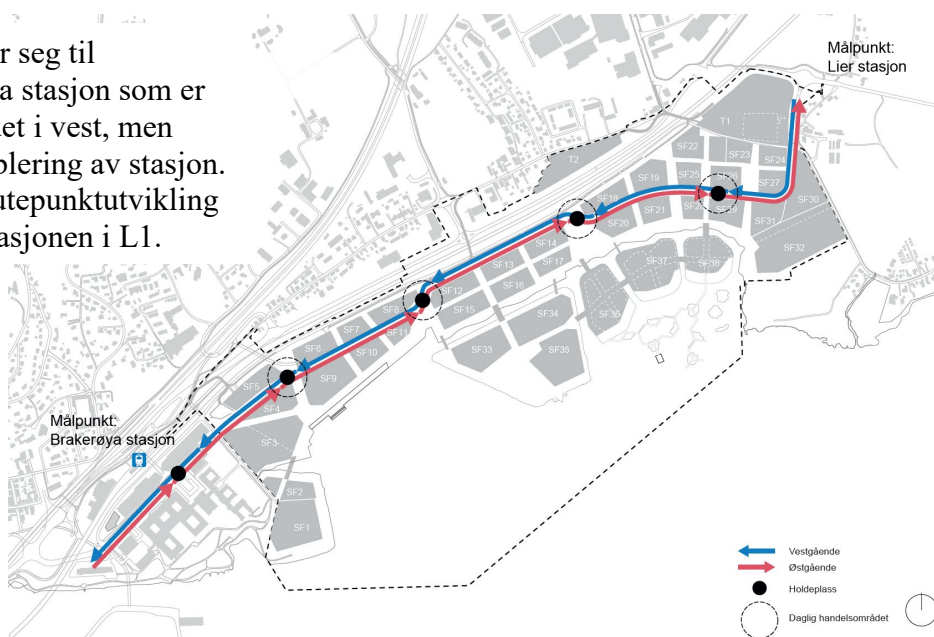


Figur 20 Kart 2: Samferdsel fra Strategisk plattform med masterplan.

Knutepunkt skal etableres innenfor delområde L1 og / eller L2.

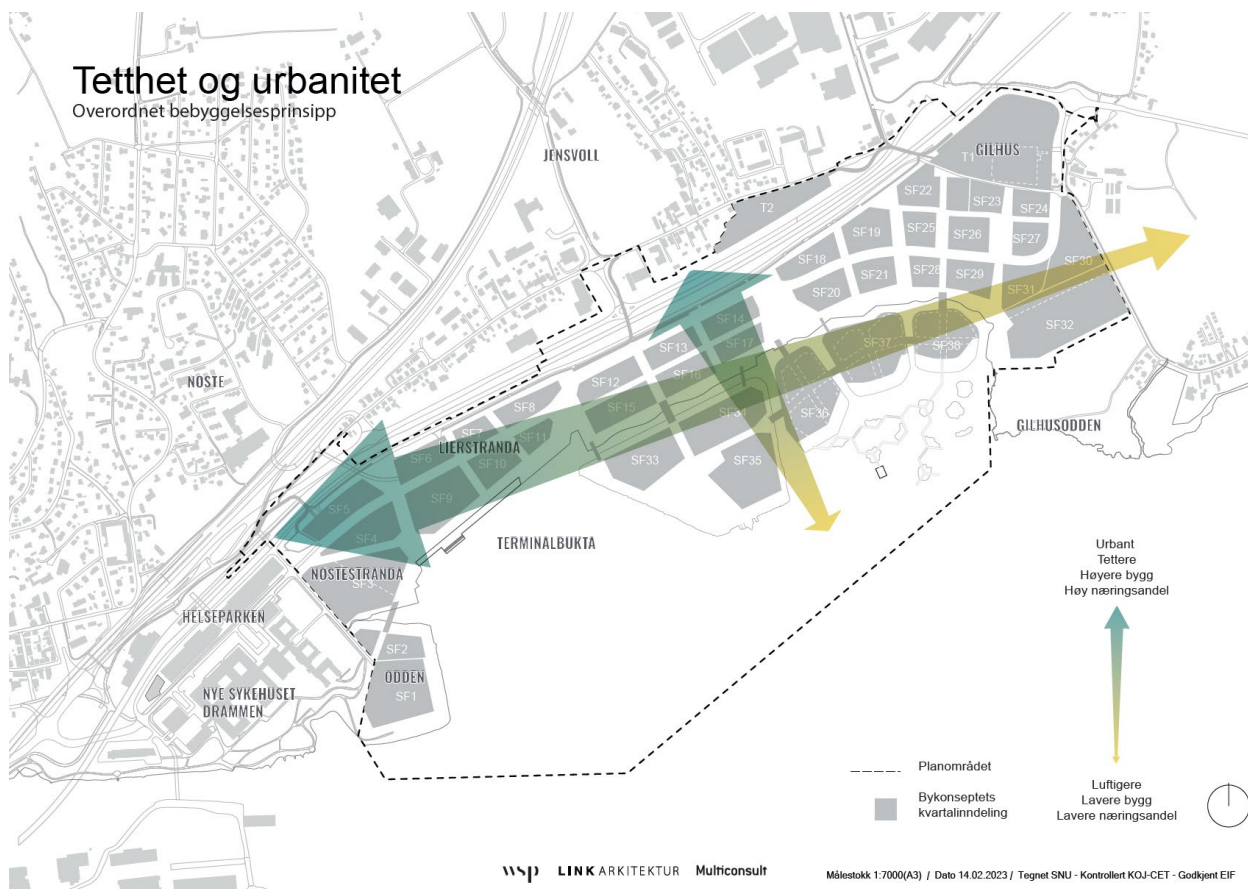
— Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan

Planforslaget forholder seg til eksisterende Brakerøya stasjon som er rett utenfor planområdet i vest, men forhindrer ikke ny etablering av stasjon. Det planlegges for knutepunktutvikling med utgangspunkt i stasjonen i L1.



Knutepunktet skal utformes som Lierstrandas lokalsentrum med konsentrert bymessig utvikling og høy utnyttelse nær stasjonen.

— Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan

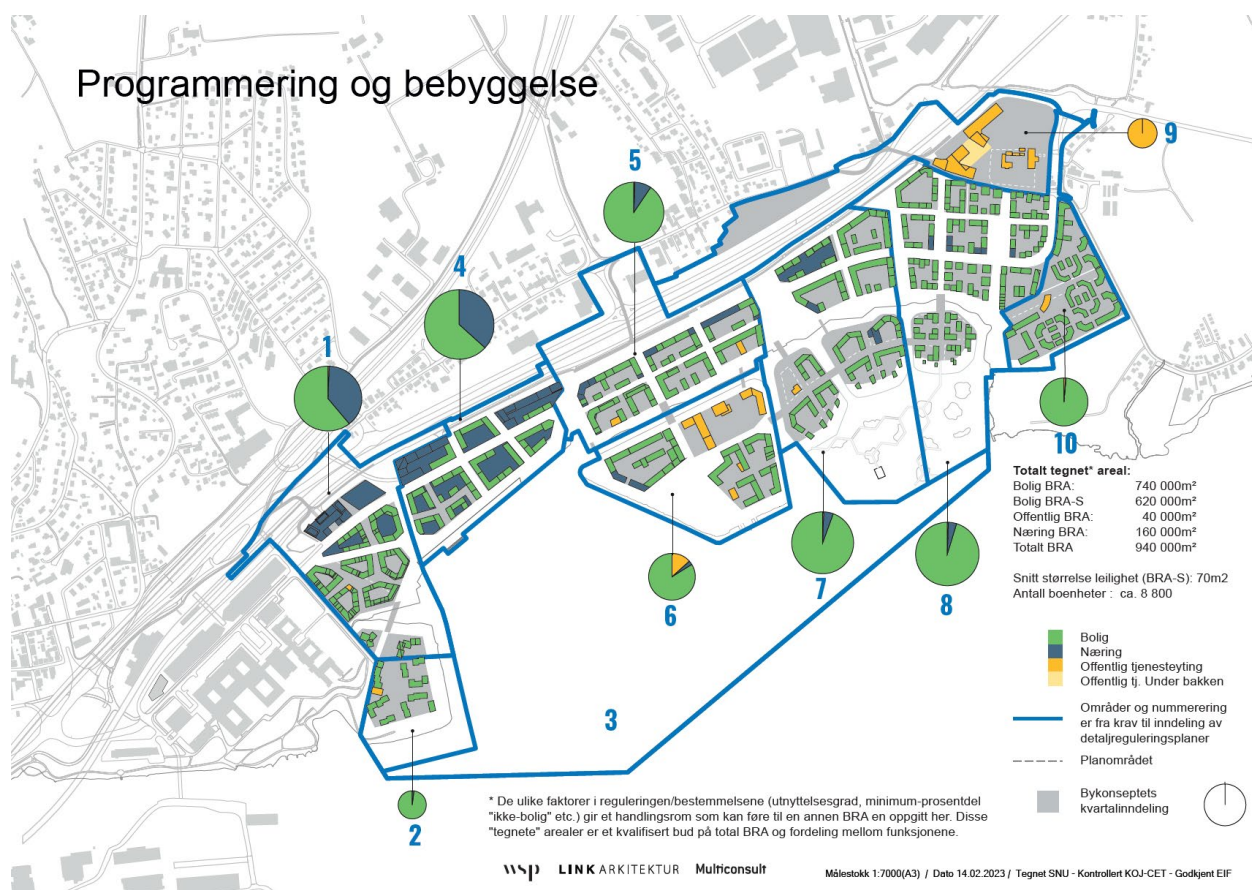


Det legges opp til en tett bebyggelse med høy utnyttelse i vestre og nordvestlige del av Fjordbyen. Dette gjelder områdene Nøstestranda og Lierstranda. Dette området vil også ha høyest andel næringsareal. Mot øst og sør i området vil utnyttelsen avta, og det vil være mer hovedvekt på bolig.

Øvrige deler av knutepunktet planlegges som et flerfunksjonelt byområde med arbeidsplasser og boliger, for å sikre at knutepunktet får levende byliv hele døgnet.

— Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan

Fjordbyen skal ha alle funksjoner en attraktiv by må ha. Dette innebærer arbeidsplasser og boliger, men også sammen med andre funksjoner som sosial infrastruktur, kultur og idrett. Det reguleres til sentrumsformål i de fleste felt for å muliggjøre flerfunksjonelle områder i Fjordbyen. Riktig plassering og miks av arealbruk og tilbud, funksjoner, førsteetasjene og fasadenes utforming og programmering, er noen av de viktige elementene som inngår i en helhetlig plan for en levende by gjennom hele døgnet og året. Dette er i tråd med innspill fra medvirkningsaktivitetene som har vært utført i forbindelse med utarbeiding av planforslaget.



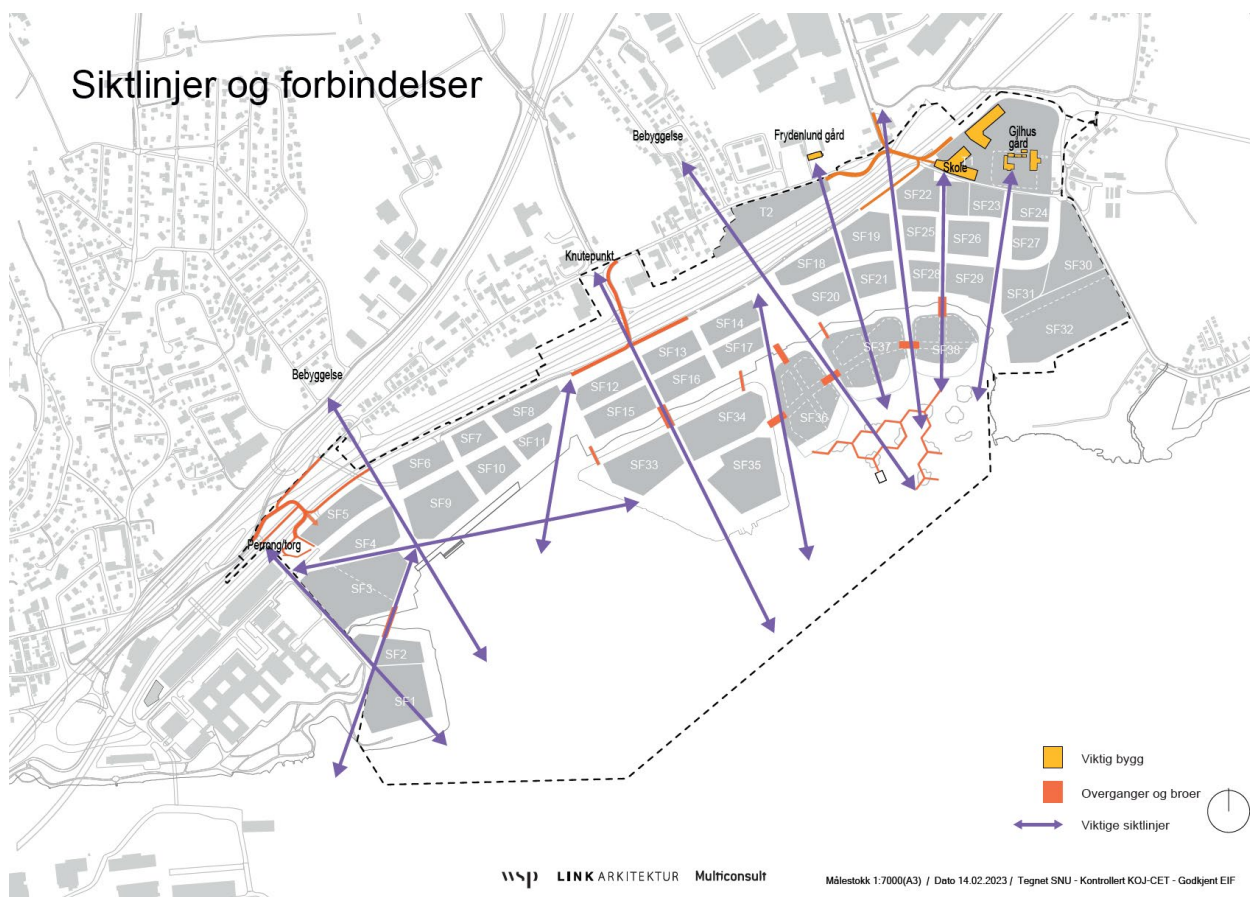
Vestlige del mot knutepunktet, og området med høyest tetthet, vil inngå i en kvartalsstruktur, men kan være mer kompakte næringsbygg. Mot øst og sør i området hvor det blir lavere tetthet endres også typologiene deretter. Dette er bygninger som varierer i etasjehøyde og utforming, men er typiske kvartalsstrukturer og karrébebyggelse eller lameller. Helt i øst finner vi det laveste typologiene med Gilhus hageby, samt utenfor Gilhusøyene med flytende og faste øyer.

Det legges til rette for å knytte området nord for jernbanen (Gamle Lierstranda) til knutepunktet ved å sikre gode tverrforbindelser over jernbanelinjen og Strandveien.

– Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan

Fjordbyen utvikles i tett tilknytning til de omkringliggende områdene. Denne tilknytningen skal fungere både som en visuell kobling mot Lierdalen i bakkant og Drammensfjorden i front, samtidig som det etableres nye gode over- og underganger inn i området. Disse kobler seg på de nye mobilitetsaksene og muliggjør en enkel adkomst for gående og syklene også fra omkringliggende områder.

I en første fase blir det spesielt viktig med en bedre gang- og sykkeløsing i vest samt en ny overgang ved Amtmannsvingen som vil koble på den nordre delen av området. Disse to overgangene vil i første omgang bidra til koblingen til området, da dette også er der det anbefales å begynne utviklingen av Fjordbyen.



Planforslaget har tilrettelagt for å knytte seg på omkringliggende områder i tråd med innspill fra medvirkning fra bl.a. naboer i nord og iht BC-kriterie SE07, kriterie 03. (Designet av de offentlige rommene knytter seg til forbindelser både i området og kobler seg på de omkringliggende områdene, legger til rette for å motivere til bevegelse og aktivitet)

Knutepunkt skal legges til rette for alle trafikantergrupper:

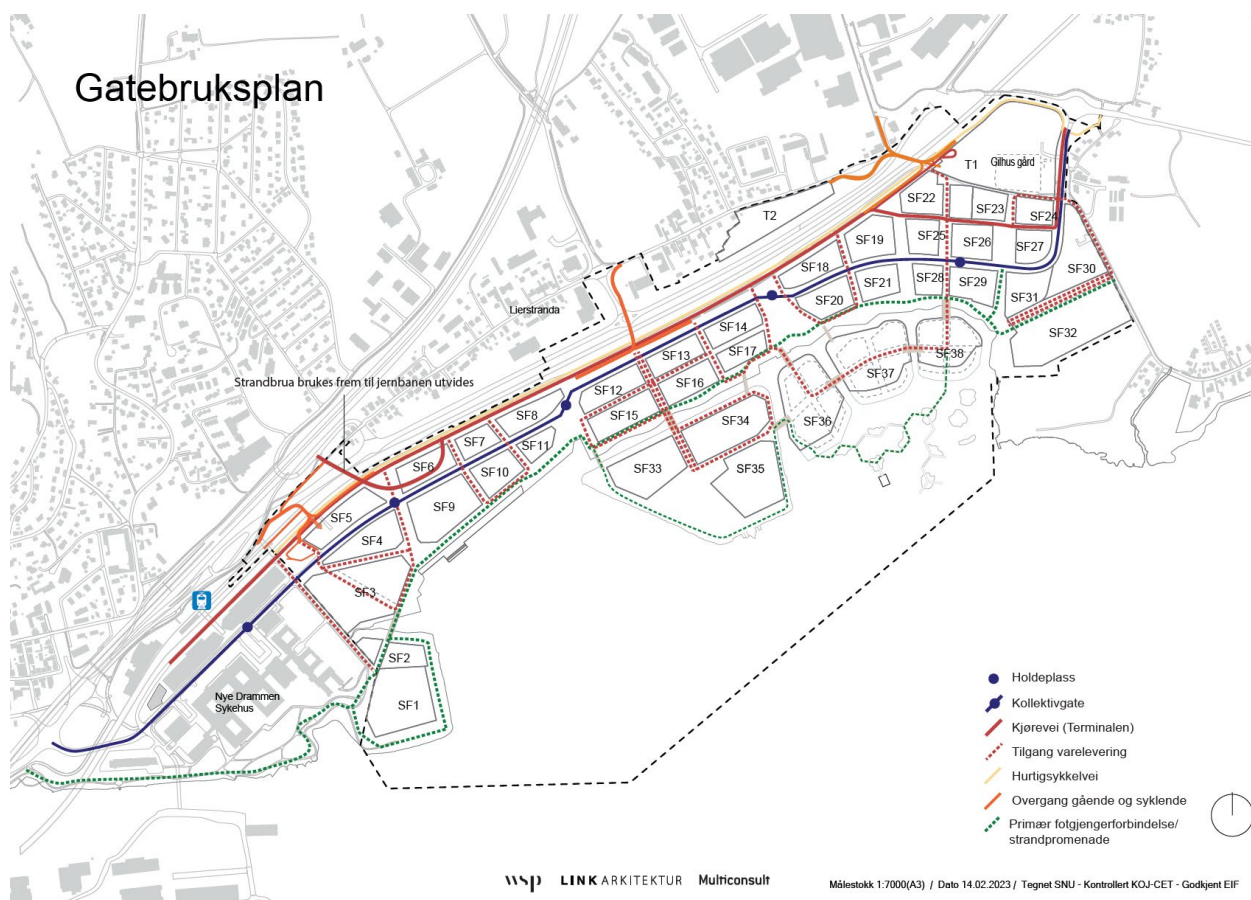
- *Adkomst etableres direkte fra nytt kryss med Rv 23 og E18 ved Strandbrua.*
- *Gode gang- og sykkelforbindelser til tilgrensende områder etableres.*
- *God overgang mellom lokal kollektivtrase og jernbanestasjon*

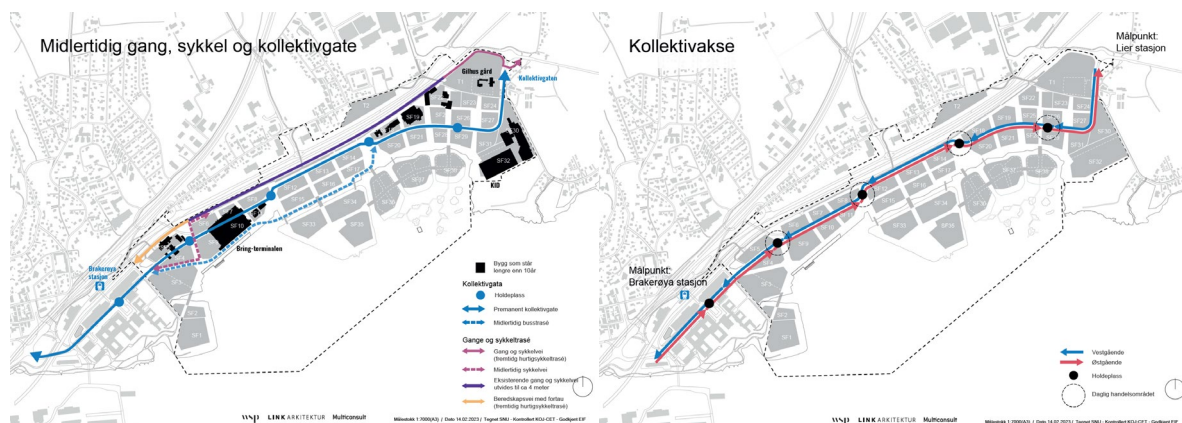
– Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan

** Retningslinjen om adkomst direkte fra nytt kryss med Rv 23 og E18 ved Strandbrua refererer til en løsning Statens vegvesen har forkastet. Den kan ikke legges til grunn. Her vil løsningen avklares gjennom ny kommunedelplan for ny Rv23 Linnes-E18-fv283. –*

Planprogrammet

E134 er tidligere rv. 23. Det henvises til KDP for samferdsel-arbeidet og egne KU-er for trafikk og mobilitet som utdyper temaet.

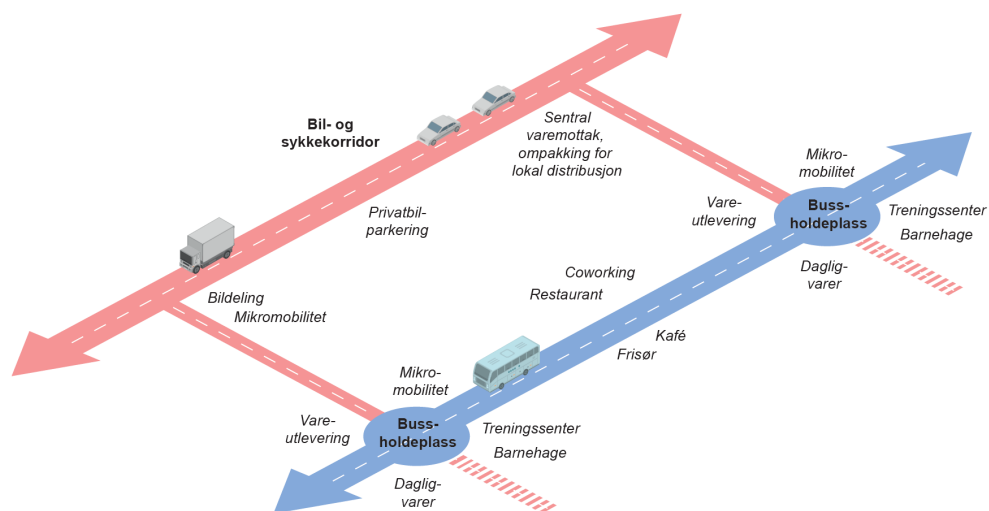




Det legges til rette for gode overganger og gang- og sykkelforbindelser i og ut av området.

Det etableres parkering med mest mulig direkte adkomst fra overordnet veinett og med god overgang til gang- og sykkelforbindelser og kollektivtransport.

— Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan



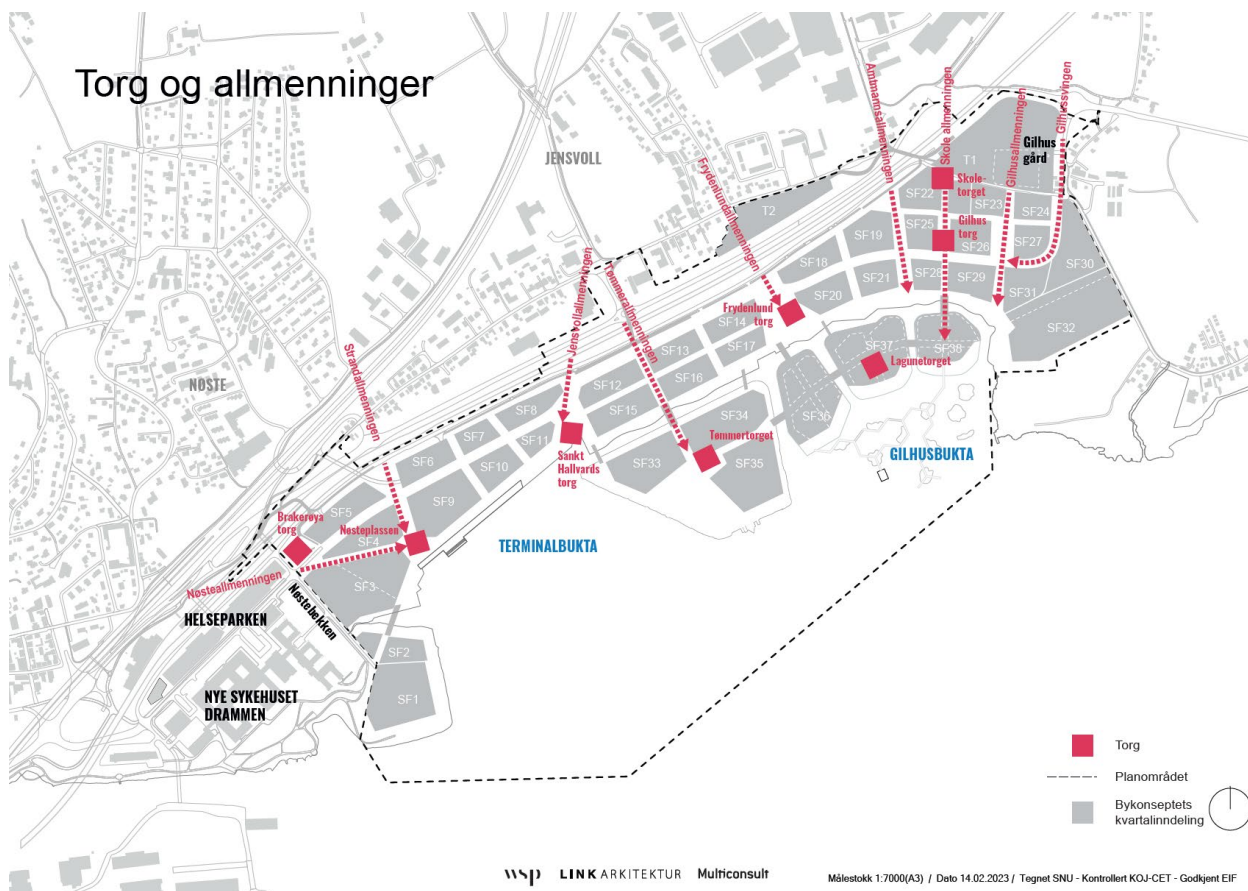
Målet om bærekraft og hensyn til trafikkavvikling betyr at andel bilreiser i, til og fra Fjordbyen må være så lavt som mulig. For enkelte reiser vil bil i mange tilfeller oppfattes som det eneste reelle alternativet. Bevisst parkeringsregulering vil bidra til å gjøre gåing, sykling og kollektivtransport til det foretrukne alternativet for de fleste reiser. Bildeling tilrettelegger for at folk klarer seg uten å eie egen bil og vil redusere arealbehov knyttet til parkering.

Biloppstillingsplasser kan etableres i definerte mobilitetspunkt. Parkeringsanlegg skal plasseres slik at det gis støyskjerming til omkringliggende boliger eller tjenesteyting.

Terminalen skal gi enkel adkomst til parkeringsanlegg nord for Kollektivgata. Bilparkering skal lokaliseres lenger unna bolig, handel og kontor enn sykkelparkering og kollektivtransport. Det planlegges for tre-fire parkeringsanlegg nær Terminalen.

Det planlegges for nedtrapping av parkeringsdekning over tid. Parkeringsanlegg bør derfor utformes med mulighet for endret bruk.

KAP. 5.11 BOLIGOMRÅDER OG BOKVALITET –fra strategisk plattform med masterplan

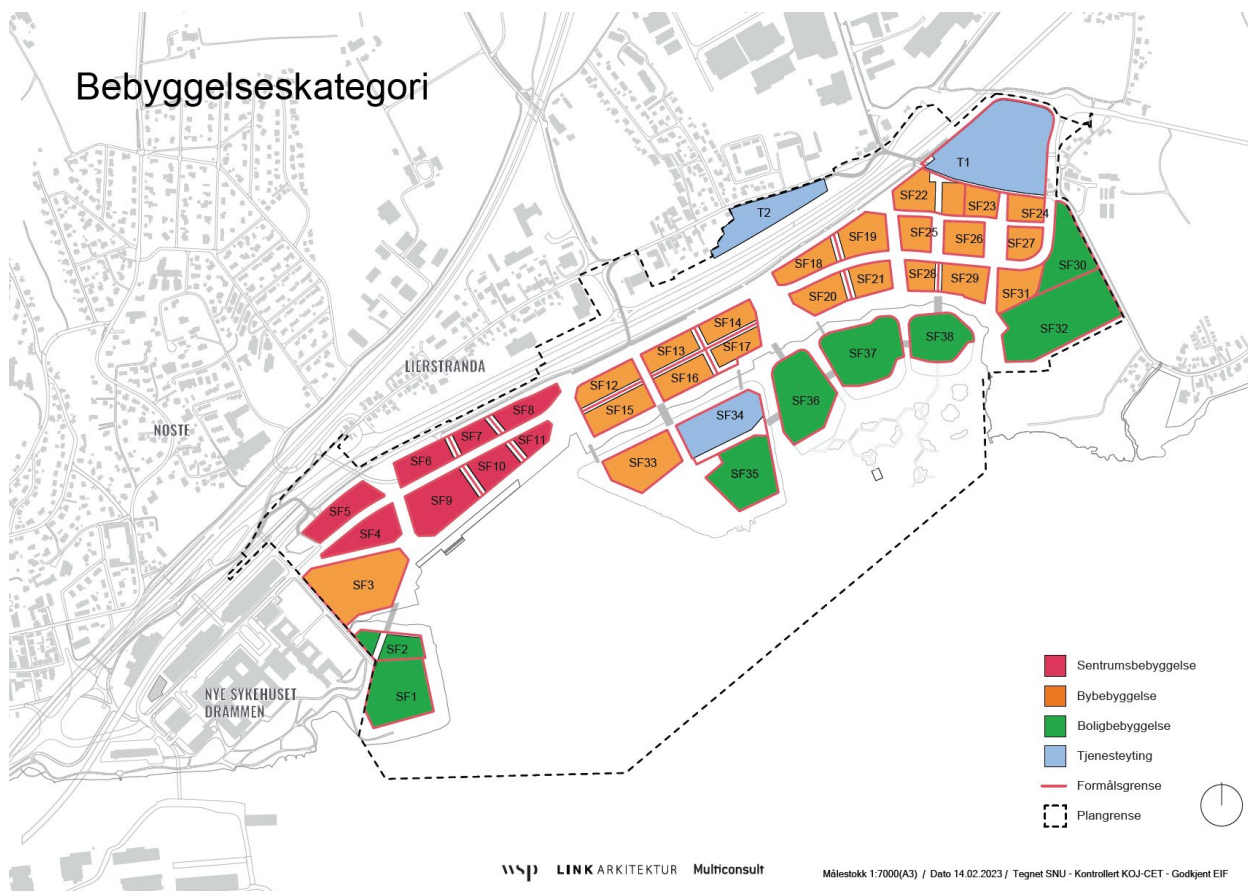


UNIKE NABOLAGSIDENTITETER

Navngivningen må ses på som arbeidstitler benyttet i områdereguleringen. Det forventes en prosess i ettertid i regi av Lier kommune. Nabolagenes unike kvaliteter gir seg ut blant annet i tetthet, typologi, materialbruk, demografisk sammensetting og andel offentlig og privat programmer.

Det skal være et mangfold av boligtyper og -størrelser.

— Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan



Det er planlagt for variert typologi som bidrar til mangfoldet i byen. Ulike kvaliteter, behov, størrelser, prisklasser og livssituasjoner. Variasjon i høyde og fasadeuttrykk vil gjøre byen dynamisk og interessant å se og oppleve, samtidig tilpasser diversiteten i høyden seg til solens bane for å skape lys og direkte sol på strategiske plasser. Variasjon i fasadeuttrykk kan være stil, farge, materialitet og form. Forskjellige typologier kan også påvirke fasadeuttrykket. Samtidig skal uttrykkene ses i sammenheng og harmonere med hverandre.

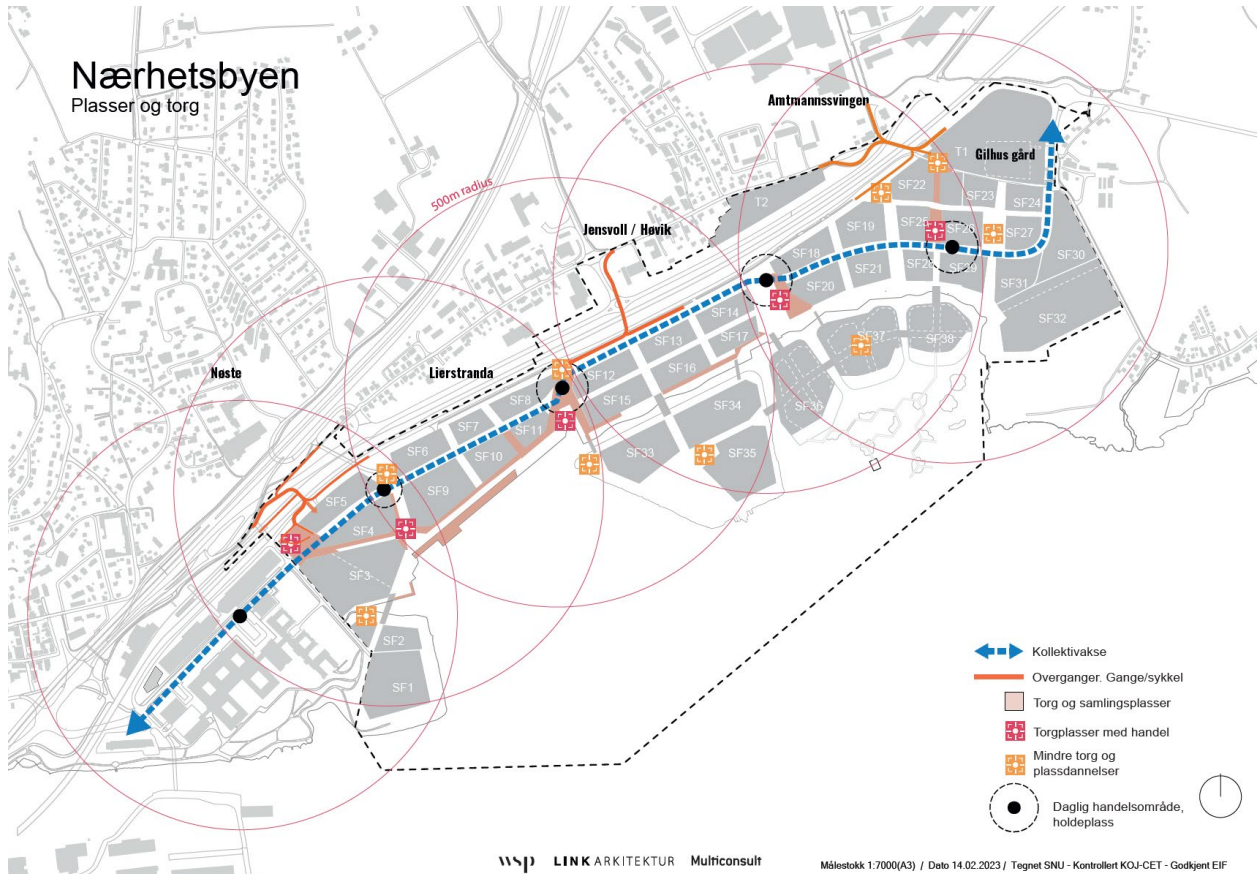
Fellesarealer skal dekke behov for utendørs lek, opphold og sosiale møtesteder for barn og voksne.

— Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan

For å bidra til at området planlegges optimalt skal i utgangspunktet offentlige utearealer planlegges for flerbruk. Samtidig er det viktig å forstå brukernes behov for å noen ganger skille helt på rolige og aktive arealer. Tømmerøya park, Gilhusbuktens strand og utenforliggende øyer samt Oddens rekreasjonsenger er spesielt viktige i denne sammenheng.

For å bidra til variasjon og identitet til hvert delområde/aktivitetsareal skal større aktivitet- og rekreasjonsarealer planlegges helhetlig. Større friområder for rekreasjon, sentrale lekeplasser, parker og kvartalslekeplasser skal ses i sammenheng med øvrige aktiviteter innenfor en radius på 500 m.

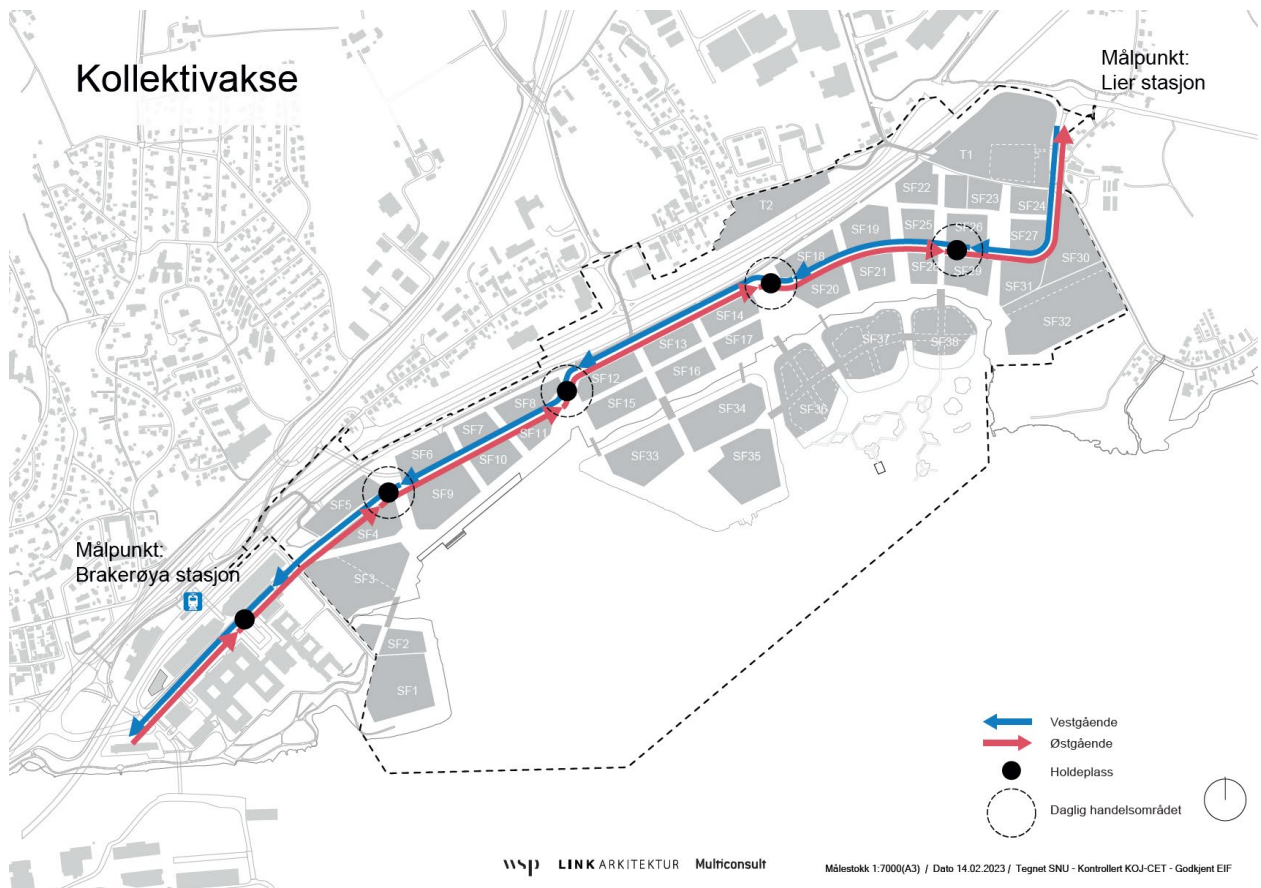
Utsikt til fellesområdet bør også vektlegges da dette kan forsterke identitet, fellesskap og samhold innad i kvartalene. Boenhetene skal ha tilgang til fellesområder i kvartalet. I det urbane bybildet er det viktig at boenhetene har tilgang til utearealer med ulike grader av offentlighet. Disse arealene bør tydelig defineres og det må skapes gode overganger mellom sonene for ikke å skape usikkerhet rundt bruken av områdene. Naturlige elementer som vegetasjon, variasjon i dekket og nivåforskjeller er gode måter å definere dette på. Sonene bør defineres uten bruk av høye gjerder, stengsler eller unødvendig forhindre siktlinjer. Offentlig utearealer er byrom som parker, gater, lekeareal. Felles (semi-offentlig/semi privat) er områder som oppfattes som felles for nabolag og kvartal. Private utearealer er i direkte tilknytning til bolig, og oppfattes som privat.



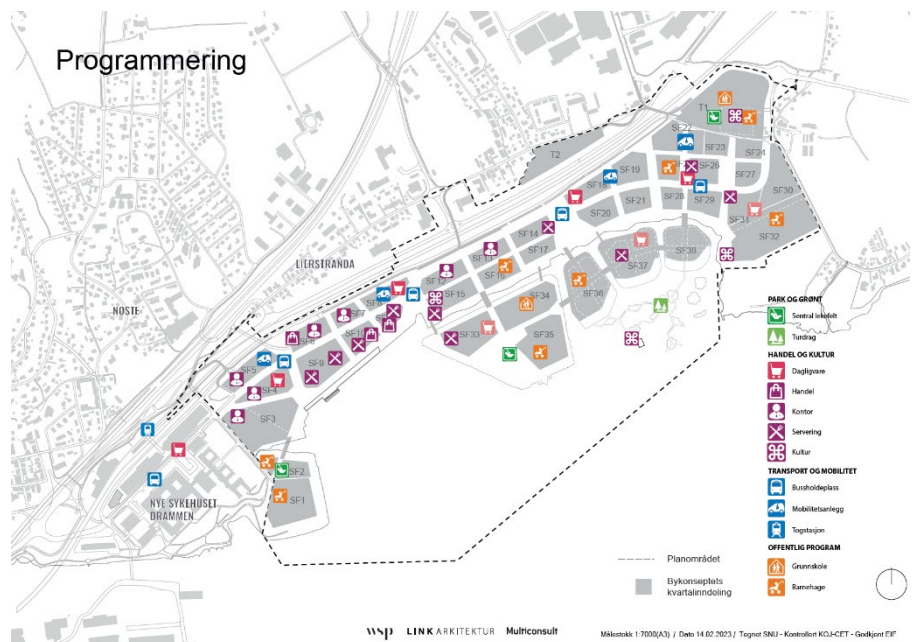
Det foreslås at det settes av fellesareal innomhus som deles innad i kvartalet. Det er flere fordeler ved å dele arealer, som at det blir frigjort plass i boligene. Eksempler på arealer er gjestehytter, sykkel-/ski verksted, spiserom, selskapslokaler med kjøkken, vaskeri, treningsrom, badstue, hobbyrom, felles terrasse, stue med aktivitet- og spillrom (f.eks. billiard, pingpong).

Det skal legges til rette for hverdagstilbud som lekeareal / park, kollektivtilbud, dagligvarer innen gangavstand fra alle boliger.

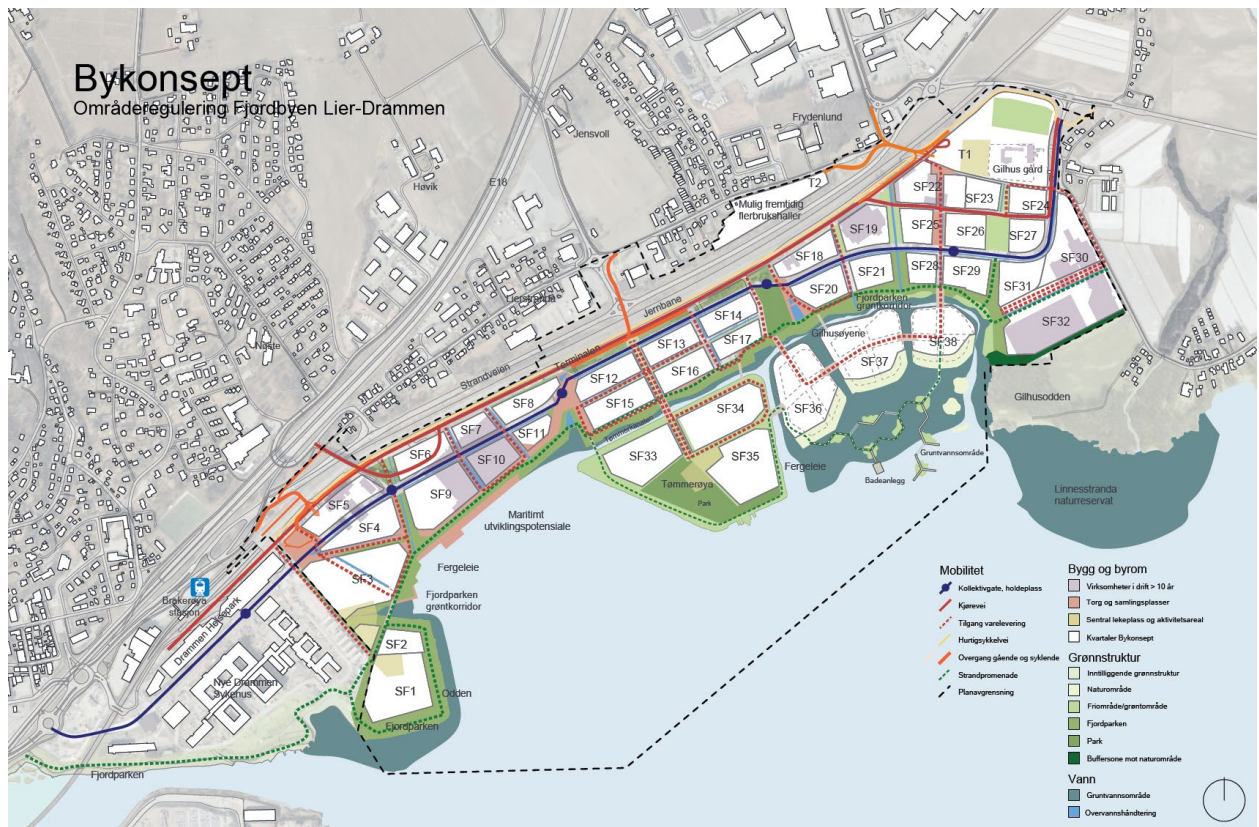
— Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan



Visjonen om nærhetsbyen har ligget til grunn i planleggingen av nabolagene i Fjordbyen. De bygger på prinsippet om at hvert nabolag sogner til en kollektivstopp innenfor en radius på 500 meter (6 minutters gange) samt kort avstand fra stedet man bor, til de fleste daglige gjøremål som skole, barnehage, nærbutikk, handel, service, rekreasjon, lek- og aktivitetsområder.



Vi ser på dette som utløsende faktorer for utviklingen av et godt urbant miljø, samt skape gode nabolag med stedenhet og tilhørighet for beboere. Dette utgangspunktet har fungert som en overordnet strategi for utviklingen av nabolagene i Fjorden. Programmerings-prinsippene viser mangfoldet av tilbud i Fjordbyen.



wsp LINK ARKITEKTUR Multiconsult

Målestokk 1:7000(A3) / Dato 14.02.2023 / Tegnet SNU - Kontrollert KOJ-CET - Godkjent EIF

*Det skal sikres god **tilgjengelighet** fra boligbydelene til viktige tilgrensende områder. Dette gjelder blant annet **rekreasjons- og naturområder langs fjorden og byliv og kulturtilbud i Drammen sentrum.***

— Retningslinje fra strategisk plattform med masterplan

Fjordbyen er stedet hvor det storslagne fjordlandskapet møter grønne Lierdalen og binder disse to sammen i en tett by. Det er også et område hvor det under en lang periode skal utvikles gode og varierte opplevelser og byrom tett på et industriområde i drift. Derfor må eksisterende kvaliteter videreføres og forsterkes, nye kvaliteter etableres, og en langsiktig identitet å bygge verdi rundt, tydeliggjøres tidlig.

Fjordbyens sterkeste og mest attraktive kvalitet er dens plassering ved fjorden og i dalen. I tillegg grenser området til Fjordparken, et grøntområde langs Drammenselva, og det artsrike naturreservatet Linnerstranda. Sammenhengen mellom disse fire er kjernen som skal bygges videre på, helt frem til ferdigstillelse. Et offentlig og sammenhengende grøntdrag som hele tiden kobler seg på fjorden og bruker vannet aktivt langt inn i bybildet gir en sterk blågrønn identitet. Et vev av mindre og større natur- overvanns- og grøntområder mellom fjord og jernbane, rike på artsdiversitet, forsterker den blågrønne identiteten ytterligere. Etablering av blågrønne kvaliteter langs jernbanen er spesielt viktig, ettersom det muliggjør videreføring av verdier i akse nord-sør.

I grøntdraget etableres en variert strand- og vannpromenade for rekreasjon, lek og andre aktiviteter. Med bade- og oppholdsplasser, marina, lekeareal, torg, småbåthavn og friområder om hver annen skapes attraktivitet, identitet og diversitet langs veien. Grøntdraget strekker seg helt

fra øst til vest uten opphold. For å sikre arters mulighet til forflytning og bidra til biologisk mangfold i områdets sentrale deler skal det grønnebeltet være sammenhengende med god bredde. Bredder på eksisterende Fjordpark i vest skal videreføres og bredere partier bør i tillegg sikres innom hvert utbyggingsområde. I tillegg etableres øysamfunnet utenfor Gilhusøyene, to parker og en skolehage utenom det sammenhengende grønndraget, med fokus på habitatvariasjon, rekreasjon og urban dyrking. Kultur- og naturverdier fra Lier brukes aktivt for å understreke Fjordbyens plassering i dalens utløp. Her fokuseres det på å ta i bruk stedegne arter, samt introduksjon av spiselig vegetasjon innenfor de ulike delområdene.

4.2.2 Medvirkning

Medvirkning og involvering av befolkningen er en nyttig og viktig del av en planprosess. Dialog om utforming og innspill til program. Hensikten er å skape et bredt engasjement og eierskap til Fjordbyen og byutviklingen, informere om prosjektet gjennom hele planfasen og senere i utviklingsperioden og innhente informasjon om bruk av området, avdekke identitet og verdier i området og kartlegge forventninger og behov i videre utvikling av området.

Interessenter, aktører og befolkningens meninger, erfaringer og opplevelser knyttet til Lierstranda og områdene rundt er viktige. For å lykkes vil vi vite hva folk som kjenner, bruker og potensielt fremtidige brukere mener om området slik det er i dag, og hva som må til for at de vil besøke eller bo, leve og jobbe i Fjordbyen. Hensikten med medvirkningsaktivitetene er å få innsikt i lokale forhold og gi mulighet for alle å ta del i prosessen.

Det er få enkeltpersoner som blir direkte berørt av utbyggingen. Utfordrer oss på hvem som bør involveres og hvordan vi håndterer den informasjon vi mottar. Det har vært rettet fokus mot to hovedgrupper som er de stille stemmene: barn, unge, eldre, funksjonshemmede etc. og de ukjente stemmene som fremtidige brukere av Fjordbyen – Liunger generelt og nye innbyggere.

Medvirkningsaktiviteter som ble utført våren 2020:

- Verksted interessenter, 10. mars 2020
- Digital undersøkelse, mars 2020
- Digital undersøkelse for ungdom, april 2020

Spesielt den digitale undersøkelsen, med ca 3.000 besvarelser (!), ga verdifulle innspill. Arbeidet har vekket nasjonal interesse fra NTNU som ser dette som helt i front internasjonalt mht involvering i bærekraftig byutvikling.

Resultatene fra medvirkningen er gjennomgått og oppsummert i rapporter enkeltvis. Det er også oppsummert i punkttekst i tabeller hvor funnene ble plassert under temaer og i sammenheng med relevante BREEAM Communities-kategorier, for mulig påvirkning i utarbeiding av planen.

HOVEDTREKK

- **Blågrønt - Grønne Lier**
 - Turmuligheter og strandpromenade som forbindelse mellom Drammen og videre mot Gullaug
 - Natur
 - Sjøaktiviteter og marina
- **Bærekraft - spesielt miljø og sosialt**
 - Ungdom spesielt opptatt av miljø
- **Tilrettelegging og tilgjengelighet for alle, uansett alder, funksjon, økonomi, kultur osv.**
 - Fysisk utforming,
 - Tilbud
 - Bolig: boligtypologi, pris og størrelser
 - Tilgjengelighet for allmennheten, strandlinje og området generelt



Figur 21 Ordsky basert på innspill fra åpen digital medvirkning, voksne befolkning

- Viktig at Fjorbyen blir en åpen by med mye rom og utsyn mot fjorden for alle. Ikke tette høye og firkantede blokker, men spennende blandet arkitektur i harmoni med fjorden og vannet. Billøs og godt skjermet for trafikk og tog, særlig mht til støv og utsikt.*

Byen må ha en myk og god avstandskontakt med Gilhusodden som er et verdifullt friområde. Det må ikke overbelastes av beboerne pga dyreliv, flott vegetasjon og åpen strandlinje.

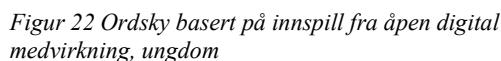
Unntak: Ønske om å kunne ha egen bil i parkeringshus under bolig men i motstrid med at de også ønsker området skjermet for biltrafikk og fokus på miljøvennlig transport. Ønske om pendlerparkering og spørsmål angående E134 som er utenfor dette planarbeidet.

Nevner mer om urbant landbruk,
involvering av næringslivet båt/marina og
sjøaktiviteter.

Ungdom: Mye fokus på miljø og langt mer enn de i de andre medvirkningsaktivitetene. Mindre interesse for sjøen.

Planen er stort sett i tråd med tilbakemeldingene.

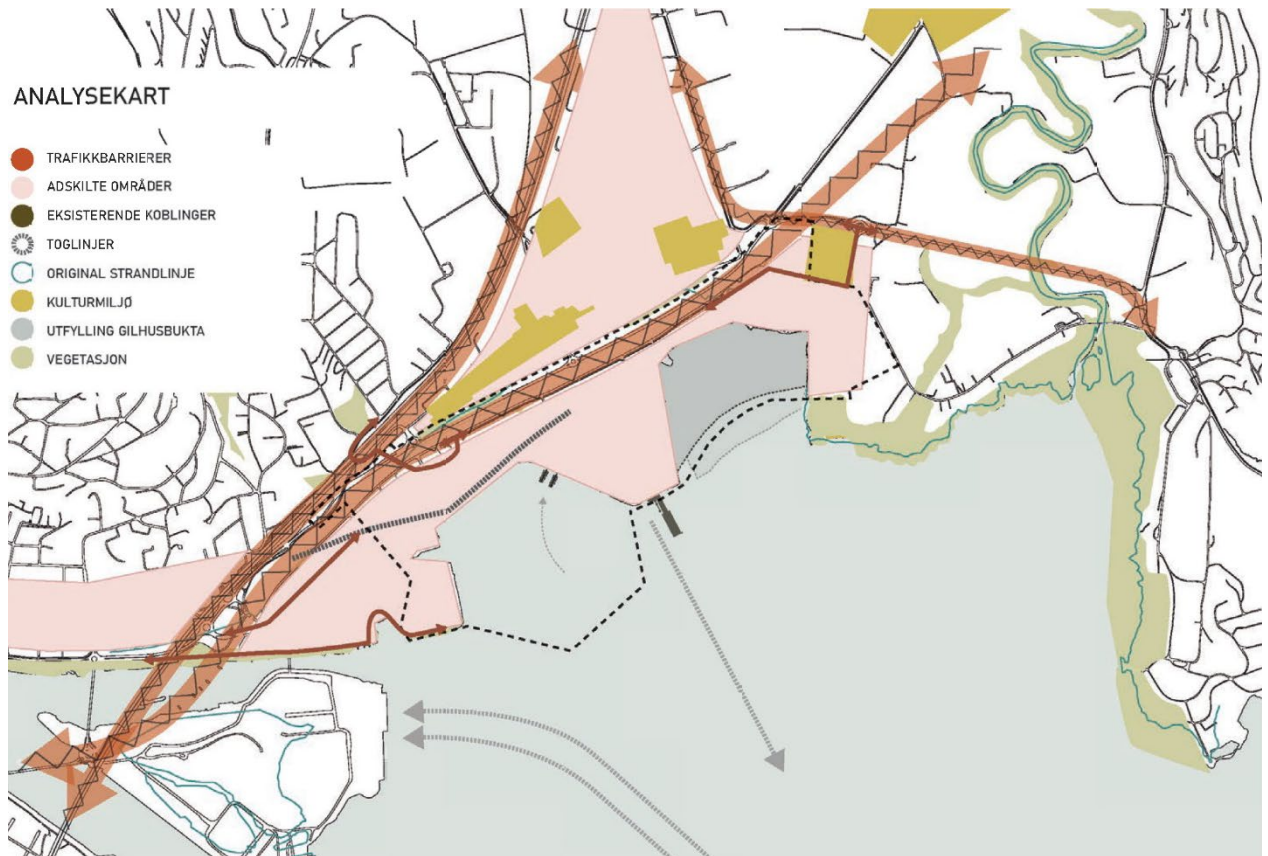
– kvinne 26-45 år fra Drammensområdet



– jente 12 år

5 Verdivurdering

Planområdet ligger innerst i Drammensfjorden i forlengelsen av Drammen, og en halv times kjøretur med bil eller tog fra Oslo. Dette er en strategisk plassering i forhold til industri, logistikk og havnevirksomhet, samtidig som det er en attraktiv lokalisering for byutvikling. Det nye sykehuset og Helseparken er starten på transformasjonen av området, og en generator for videre utvikling av Fjordbyen Lier og Drammen.



Dagens verdier, med tanke på byutvikling og byform, er i området i dag svært begrenset.

Innen definisjonene i strategisk plan av **bykvaliteter**, godt utformet **knutepunktområde** og attraktive **boliger og bokvalitet**, som er **viktige nøkkelpunkter** for god byutvikling og byform, så er det svært lite verdier av dette i planområdet i dag.

	STRATEGISK PLATTFORM MED MASTERPLAN	VERDIER I DAG
BYKVALITETER	• Estetikk, utforming og materialkvalitet • By- og gaterom: ○ Universelt utformet ○ Tilrettelagt for gående og syklende ○ Alle årstider ○ Sammenhengende struktur ○ Opphold, sosiale møteplasser og aktiviteter • Førsteetasjes fasade for publikumsrettet virksomhet: ○ Hoveddel: vindu eller inngang ○ Atkomst fra gaten • Byggehøyder: ○ Hensyn til vind-, sol- og skyggeforhold og utsikt ○ Avklares i reguleringsplan	• Bebyggelsen er lav og hensyntar sol- og skygge og sikt fra nærområder • Ingen andre verdier
KNUTEPUNKTOMRÅDE	• Knutepunkt innenfor L1 og/eller L2 • Lokalsentrum ○ Konsentrert bymessig utvikling ○ Høy utnyttelse nær stasjonen • Flerfunksjonelt byområde ○ Arbeidsplasser ○ Boliger ○ Byliv hele døgnet • Knytte Gamle Lierstranda til knutepunktet ○ God tverrforbindelse over jernbanen og Strandveien • Alle trafikantergrupper ○ Adkomst fra kryss E134/E18 ved Strandbrua ○ Gang-/sykkelforbindelser til nærområder ○ God overgang tog og lokalbuss • Parkering direkte fra veinett og god overgang til gang, sykkel og kollektiv	• Eksisterende jernbanestasjon • Ingen andre verdier

BOLIGER OG BOKVALITET	• Mangfold ○ Boligtyper ○ Boligstørrelser • Fellesarealer ○ Utendørs lek ○ Opphold ○ Sosiale møtesteder for barn og voksne • Hverdagstilbud innen gangavstand fra bolig ○ Lekeareal ○ Park ○ Kollektivtilbud ○ Dagligvarer • God tilgjengelighet fra boligbydelene til viktige nærområder ○ Rekreasjonsområder ○ Naturområder langs fjorden Byliv og kulturtilbud i Drammen sentrum	• 1 bolig • Lite verdier • (Kulturminner, natur i nærhet men utenfor område) • (Lierstranda – hyggelig boliggate utenfor planområde) • Tilgrensende boligområder med bokvaliteter/lokalhistorisk verdi, å ta hensyn til
------------------------------	--	---

Planområdet har i dag i hovedsak industri- og næringsbebyggelse og arealbeslag, og har lite eller ingen bystruktur eller byform med unntak av strukturerende elementer som jernbane, havnefront, Gilhusodden og eksisterende gatestruktur. Dagens aktivitet er primært knyttet til næring, industri- og havnevirkksomhet med få urbane kvaliteter som gjør en by attraktiv.

Det er lite verdier i området i dag innen bykvaliteter, knutepunktsområde og boliger og bokvalitet definert i masterplanen som denne utredningen skal svare til. Det som veier positivt er en lav bebyggelse i dag som hensyntar solforhold og sikt fra nærområder, men ellers ikke bidrar med spesielle kvaliteter. Derimot er Gilhus gård som et historisk kulturmiljø av stor verdi for området. Nærheten til andre kulturmiljøer av historisk verdi og natur- og rekreasjonsområder er en verdi for bokvalitet selv om det er utenfor planavgrensingen. Dette er uten stor betydning for området i dagens situasjon da det, med unntak av én bolig, ikke er boligområder i Fjordbyen i dag.

Verdisetting av området vurderes samlet til noe verdi da området har lokal/regional betydning og ifølge medvirkningsaktiviteter viser det seg å være i bruk som rekreasjonsområde for noen i tillegg til arbeidsplass for mange.

Langs vannkanten i vest er det opparbeidet friområde (Fjordparken/Elveparken) forbi sykehusomta. Friområdet går langs elvekanten inn til Drammen sentrum. Innenfor selve planområdet er det i dag lite grønnstruktur og natur. Det er få forbindelser på tvers av planområdet som knytter de omkringliggende boligområdene nord og over barrierene jernbanen og E18 til vannet.

Området har lite bruk, lite betydning, ingen kartlagte aktiviteter, men stort potensial for opplevelseskvaliteter spesielt knyttet til fjorden.

Basert på ovenstående punkter, bruksfrekvens, betydning, kvaliteter og kartlegging er verdien samlet vurdert til uten betydning-noe verdi med tanke på byutvikling og byform.

Verdi	Lav verdi (Uten betydning-noe verdi)	Middels verdi	Stor verdi
Bruksfrekvens	Brukes av få. Sjeldent besøkssted.		
Betydning	Ingen/lokal betydning.		
Bykvaliteter	Mindre attraktivt for opphold i dag eller bare for noen få grupper. Lite verdier. Lav bebyggelse veier opp.		
Knutepunktområde	Ikke i dag, tilgrensende		
Boligområder og bokvaliteter	Ikke eksisterende, kun én bolig. Ikke boligmiljøer		

Kriterier for verdisetting

Tabell 6-1 Generelt grunnlag for verdisetting.

	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltnings-prioritet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter		Forvaltnings-prioritet	Høy forvaltnings-prioritet	Høyeste forvaltnings-prioritet
Viktighet/betydning for fagtemaet		Alminnelig/lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/nasjonal betydning	Nasjonal/ internasjonal betydning Unikt
Funksjoner og sammenhenger		Kontekst/sammenheng er lite synlig	Kontekst/sammenheng er noe fragmentert	Viktige sammenhenger og funksjoner	Særlig viktige sammenhenger og funksjoner
Bruksfrekvens		Betydning for få	Betydning for flere	Betydning for mange	Betydning for svært mange
Faglige kvaliteter ³⁸		Få kvaliteter	Gode kvaliteter	Særlig gode kvaliteter	Unike kvaliteter

6 Påvirkning og konsekvensvurdering

Tabell 6-20 Velledning for vurdering av påvirkning.

Tiltakets påvirkning	Opplevelses-kvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet /Barriere	Bruk av område/ferdsel-forbindelse	Lydbilde
Ødelagt/sterkt forringet	Området er ikke lenger attraktivt	Området er ødelagt/sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lenger egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplage
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

Figur 23 Figur 9 Påvirkning fra Statens vegvesens håndbok V712

For å vise hvordan planforslaget legger til rette for målsettingene for byutvikling skal det utredes hvordan planforslaget bidrar til å oppfylle målene i retningslinjene i Masterplanen kap 5.3 Bykvaliteter, 5.7 Knutepunktområde og 5.11 Boligområder og bokvalitet.

6.1 0-Alternativ

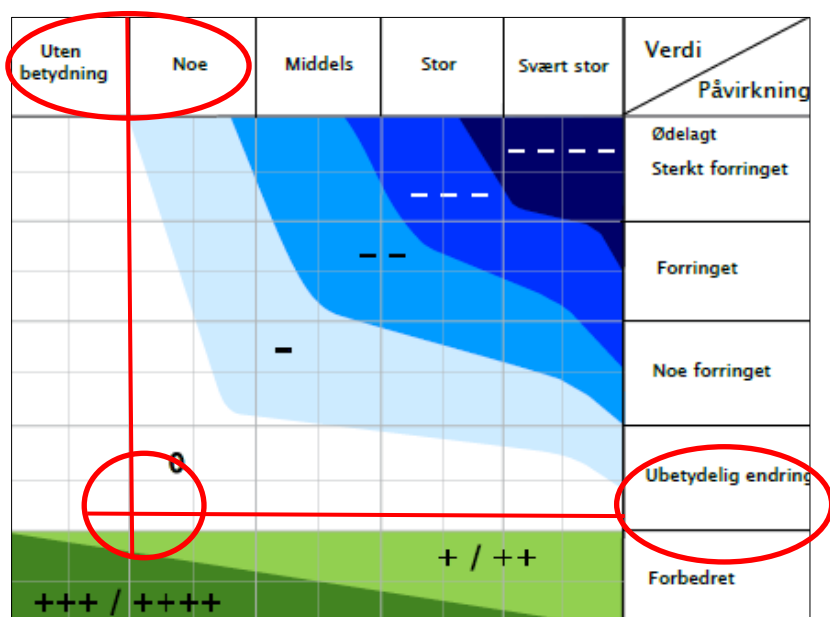
6.1.1 Påvirkning

Hovedsakelig vil området i 0-alternativet forbli uendret da mye av planområdet er uregulert. Det legges til grunn at eksisterende virksomheter i hovedsak blir i området. De andre regulerte arealene i området vil med tanke på temaet bystruktur og byform ikke påvirke stedet annet enn at det blir økt andel landarealer i utfyllingsplanen for Gilhusbukta. Derimot vil det for den regulerte delen for sykehus og helseparken, som strekker seg delvis inn i planområdet, få en forbedret påvirkning på området med transformasjon fra industri til en bebyggelse med bystruktur og store grønne friområder på Odden.

Det er viktig at det ikke åpnes opp for økt trafikk i området med ny adkomstvei som kan belaste området med tanke på støy, sikkerhet og konflikt med bl.a. turgåere.

Det legges ikke opp til en forbedring av gang- og sykkelforbindelser men det tilrettelegges for mulig forbedring med midlertidig g/s-forbindelser i sone for fremtidig utvidelse av jernbanen. Sistnevnte vil i tilfelle være positivt for området.

Samlet sett vil allikevel 0-alternativets påvirkning være av ubetydelig endring men mot en forbedret situasjon på skalaen.



6.1.2 Konsekvens

For 0-alternativet er det ubetydelig miljøskade for delområde i forhold til verdien av dagens situasjon. I henhold til konsekvensvifta er da konsekvensgraden ingen eller ubetydelig (0).

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (---)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / +++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

6.2 Planalternativ

6.2.1 Påvirkning

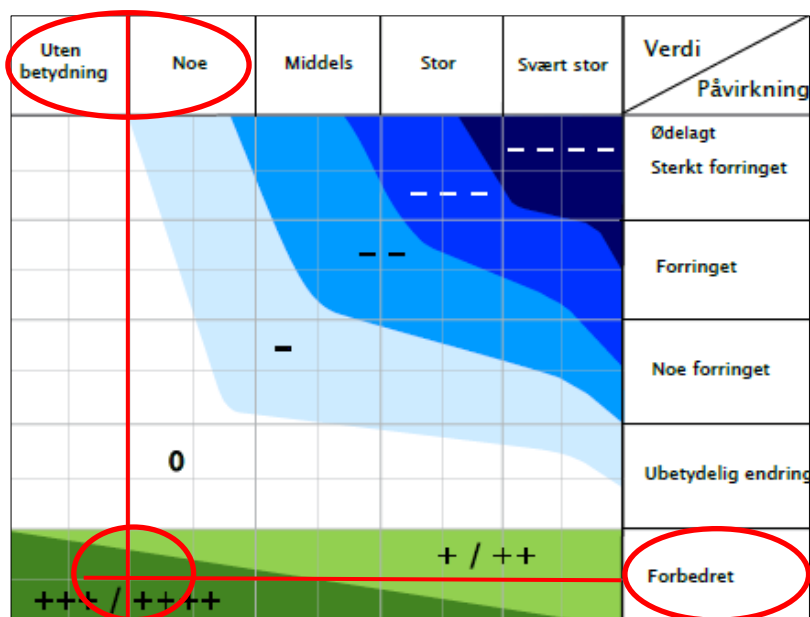
Planforslagets påvirkning på området med tanke på retningslinjer i strategisk masterplan er redegjort for i følgende tabell.

	STRATEGISK PLATTFORM MED MASTERPLAN	PLANFORSLAGETS PÅVIRKNING
BYKVALITETER	• Estetikk, utforming og materialkvalitet • By- og gaterom: ○ Universelt utformet ○ Tilrettelagt for gående og syklende ○ Alle årstider ○ Sammenhengende struktur ○ Opphold, sosiale møteplasser og aktiviteter • Førsteetasjes fasade for publikumsrettet virksomhet: ○ Hoveddel: vindu eller inngang ○ Atkomst fra gaten • Byggehøyder: ○ Hensyn til vind-, sol- og skyggeforhold og utsikt ○ Avklares i reguleringsplan	Planforslaget bedrer situasjonen betraktelig i planområdet i forhold til 0-alternativet og dagens situasjon. Det tilfører bykvaliteter som ikke eksisterer i dag. Estetikk, utforming og materialkvalitet er foreslått med langt høyere grad av kvalitet enn hva det er i 0-alternativet/dagens situasjon. Det samme gjelder førsteetasjene, by- og gaterom som vil forbedres med bedre tilrettelegging og tilgjengelighet og muligheter for opphold i attraktive byrom. Angående byggehøyder vil det trekke noe ned sammenlignet med 0-alternativet da det foreslås byggehøyder som krever at man tar høyde for lokale forhold med tanke på skala, vind, sikt og solforhold. Samlet sett er planforslaget i tråd med retningslinjene og har positiv påvirkning på området.

KNUTEPUNKTOMRÅDE	• Knutepunkt innenfor L1 og/eller L2 • Lokalsentrum ○ Konsentrert bymessig utvikling ○ Høy utnyttelse nær stasjonen • Flerfunksjonelt byområde ○ Arbeidsplasser ○ Boliger ○ Byliv hele døgnet • Knytte Gamle Lierstranda til knutepunktet ○ God tverrforbindelse over jernbanen og Strandveien • Alle trafikantgrupper ○ Adkomst fra kryss E134/E18 ved Strandbrua** ○ Gang-/sykkelforbindelser til nærområder ○ God overgang tog og lokalbuss • Parkering direkte fra veinett og god overgang til gang, sykkel og kollektiv	Det vil bli utviklet rundt knutepunktet i tråd med retningslinjene selv vist med eksisterende jernbanestasjon. Det er i planforslaget foreslått regulert til et flerfunksjonelt byområde og det tilrettelegges for mangfold og byliv. Det vil bli en positiv forbedring med gang- og sykkelforbindelser både innad og ut av området for å knytte de omkringliggende områdene rundt Fjordbyen bedre sammen. Det planlegges for lav parkeringsdekning og anlegg som er knyttet på veinettet for å unngå mest mulig bilkjøring i boområder. Gange- og sykkel er klart prioritert og tilrettelegges som mer attraktivt valg for transport i planforslaget. Samlet sett er planforslaget i tråd med retningslinjene og har positiv påvirkning på området. *Det pågår parallelt et eget planarbeid med en kommunedelplan for samferdsel. Det er også egne utredninger som omhandler trafikk og mobilitet <i>**Retningslinjen om adkomst direkte fra nytt kryss med Rv 23 og E18 ved Strandbrua refererer til en løsning Statens vegvesen har forkastet. Den kan ikke legges til grunn. Her vil løsningen avklares gjennom ny kommunedelplan for ny Rv23 Linnes-E18-fv283. – Planprogrammet</i> E134 er tidligere rv. 23. Det henvises til KDP-arbeidet og egne KU-er for trafikk og mobilitet som utdyper temaet.
BOLIGER OG BOKVALITET	• Mangfold ○ Boligtyper ○ Boligstørrelser • Fellesarealer ○ Utendørs lek ○ Opphold ○ Sosiale møtesteder for barn og voksne • Hverdagstilbud innen gangavstand fra bolig ○ Lekeareal ○ Park ○ Kollektivtilbud ○ Dagligvarer • God tilgjengelighet fra boligbydelene til viktige nærområder ○ Rekreasjonsområder ○ Naturområder langs fjorden ○ Byliv og kulturtilbud i Drammen sentrum	Da det ikke er boligområder eller spesielle bokvaliteter i dag vil planforslaget ha en positiv påvirkning på området og oppfyller retningslinjene i strategisk masterplan. Tilknytning til omkringliggende områder bedres, men kunne vært forbedret ytterligere med eksempelvis flere krysningspunkt med tanke på hvor stor utbygging med mange mennesker som skal bruke området. Det er fremdeles barriere med jernbane og veier i nord. Tilgjengeligheten innad i området og til sjøen og vannet er i dag dårlig og i planforslaget vil det være en svært stor positiv endring for allmennheten. Tilgjengelighet fra boligområder, spesielt bebyggelse i nord, til Fjordbyen er mindre hensyntatt enn tilgjengeligheten for beboere i Fjordbyen til målpunkt i og utenfor området. Samlet sett er planforslaget i tråd med retningslinjene og har positiv påvirkning på området.

Innenfor planområdet er det ikke spesielt utviklede bykvaliteter og planalternativet vil kunne forbedre området betydelig, og fremtidig ha betydning for mange ved utvikling.

TILTAKENES PÅVIRKNING	BYKVALITETER	KNUTEPUNKT-OMRÅDE	BOLIGOMRÅDER OG BOKVALITET
Ødelagt/sterkt forringet			
Forringet			
Noe forringet	Byggehøyder kan føre til utfordringer knyttet til skala, sol og utsikt som da krever at man tar høyde for lokale forhold.		
Ubetydelig endring			Forbindelser til omkringliggende områder er forbedret, men i forhold til antall nye brukere kunne det med fordel etableres flere trygge krysningspunkt av barrierene i nord.
Forbedret	Planforslaget vil tilføre opplevelseskvaliteter og styrke eksisterende. Området blir mer attraktivt. Samlet sett er planforslaget i tråd med retningslinjene og har positiv påvirkning på området.	Bruken av området blir mer tilgjengelig for allmennheten. Samlet sett er planforslaget i tråd med retningslinjene og har positiv påvirkning på området.	Samlet sett er planforslaget i tråd med retningslinjene og har positiv påvirkning på området.



Tiltakets påvirkning på området er samlet sett forbedret.

6.2.2 Konsekvens

For planalternativet er det miljøgevinst for delområdet som får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket. Det trekker litt ned at tiltakenes skala dominerer noe over landskapets skala og påvirkningen på landskapet og for de omkringliggende områdene kan være noe forringet. Planforslaget oppfyller i stor grad målene i retningslinjene for bykvalitet, knutepunktområde og boligområder og bokvalitet i strategisk masterplan.

Planforslaget er også stort sett i tråd med mange av innspillene fra medvirkningsaktiviteter og overordnede mål, planer og føringer.

I henhold til konsekvensvifta er konsekvensgraden 3-4 pluss (+++/++++).

Det vil være en stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+/++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++/ ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Planalternativet vurderes å ha en stor positiv konsekvens.

7 Avbøtende og kompensierende tiltak

Det bør etableres gode, tydelige og trygge forbindelser til nærområdene nord for jernbanen. Utformingen og tilrettelegging for gående og syklende er svært viktig. Minst tre overganger med belysning vil være positivt for området.

Det er viktig at bebyggelsen hensyntar omgivelsene med tanke på skala, utsikt, vind og sol både i utearealer og for annen bebyggelse i nær og fjern avstand.

I påfølgende detaljreguleringer bør det legges vekt på opplevelseskvaliteter for både beboere og besøkende, identitet og høy fysisk kvalitet. Videre bør det i utformingen etterstrebes å skape variasjon i byrom, bygninger, herunder fasader spesielt på gateplan, volumer og byggehøyder.

Områdereguleringens planforslag hindrer ikke at slike tiltak kan innarbeides og avbøtende og kompensierende tiltak er ivaretatt i plandokumenter som planbestemmelser og kvalitetsprogram.

8 Breeam Communities

BREEAM Communities er et tredjeparts miljøklassifiseringssystem for områdeutvikling. Klassifiseringsprosessen følger den britiske manualen BREEAM Communities Technical Manual og Operational Guidance. Det finnes i dag ingen norsk versjon av manualen, men det er igangsatt et arbeid for å utvikle den.

Verktøyet skal legge til rette for en helhetlig vurdering av områders muligheter og utfordringer som har virkning på bærekraft, samfunns- og miljøbelastning i tidligfase utvikling.

Sertifiseringsprosessen er delt inn i flere steg, der det regnes 3 steg totalt for BREEAM communities. I hvert steg kan det samles poeng og graderinger basert på detaljeringen og ambisjonsnivåene som fastsettes.

Denne KU-rapporten dokumenterer på kriterium SE07 Offentlig rom (public realm) i trinn 2.

8.1 Kriterier for poenggiving

Det tas primært sikte på å oppnå poeng for første steg, den såkalte interimsertifiseringen for områdeplanen.

Videre er det mulig å samle poeng til den totale BREEAM poengskalaen, ved at utbygger forplikter seg til å oppfylle bestemte ambisjonsnivå.

I tabellen under er det også angitt kriterier for steg 2 og 3 for å synliggjøre hvordan kartlegging og dokumentasjon kan oppfylle krav til senere sertifisering og om det kan være gjennomførbart å få poeng for senere steg uten behov for økt dokumentasjon mm.

8.1.1 SE 07 Offentlig rom (public realm) – T2

Formål: Bidra til sosiale møteplasser og integrering. Stimulere til sosial interaksjon ved å skape komfortable og levende offentlig byrom.

Beskrivelse			
Steg		Poeng	Utdrag av omfang
1	GO 01	Ingen direkte poenggivning	Kartlagt nøkkelpunkter i byplanen: identitet og karakter, trygghet/sikkerhet gjennom design, utforming av offentlige rom, bevegelse og lesbarhet, byform, mangfold og sammenheng i utviklingen, fleksibel og tilpasingsdyktig, design av landskap, tetthet, skala og framtoning i planen
2	SE07 Offentlig rom/byrom	Ett poeng <u>Vurdert oppnådd</u>	1. Det er diskutert eller rådført med de lokale myndighetene og potensielle brukere for å forstå aktiviteter, bruk og lokale identiteter som det offentlige kan fremme. Der det er aktuelt, vurderer konsultasjonen også hvordan eksisterende beboere i dag bruker dette rommet. 2. De offentlige rommene er tilrettelagt for flerbruk for mange brukergrupper, inkludert barn, eldre og funksjonshemmede, med fokus på trygghet, komfort, distraksjoner og sikkerhet. 3. Designet av de offentlige rommene knytter seg til forbindelser både i området og kobler seg på de omkringliggende områdene, for å motivere til bevegelse og aktivitet 4. Undersøke mulighet/passende for shared space eller «hjemmesoner» (felles uteoppholdsarealer?) i planområdet. 5. Der vurderingen har identifisert passende gater for shared space, indikerer designplaner hvor disse rommene skal utvikles på stedet. Passende nivåer av skilting og overflatebehandling/landskapsutforming vil bli brukt for å tydelig definere disse områdene. ELLER 6. Dersom shared space ikke er relevant – undersøke hvor rom for sosial interaksjon kan foregå.
		To poeng <u>Må vurderes nærmere mtp mikroklima</u>	7. Kriterie 1 til 4 og enten 5 eller 6 er oppfylt 8. Funn i mikroklimaanalyse/parametrisk design er brukt for å påvirke utforming av byrommene 9. Lokal identitet er styrket i utformingen av sosiale plasser. Dette er oppnådd ved å integrere innspill fra medvirkning 10. For en flerfunksjonell utvikling, blandet arealbruk på gateplan fremmer byliv ved å stimulere til hyppig bruk, gir aktivitet til gaterom, tillater innsyn både ut og inn i byggene.

8.2 Beskrivelse av tiltak i planen

8.2.1 SE 07 Offentlig rom– T2

- Marked/handelsanalyse er utført
- Medvirkningsaktiviteter og informering er utført
- 1. Medvirkningsaktiviteter
- 2. Ivaretatt og vist i kvalitetsprogram og sikret i bestemmelser.
- 3. Ivaretatt og vist i kvalitetsprogram, mobilitetsplan, bykonseptet (illustrasjonsplan og diagrammer) og sikret i bestemmelser
- 4. Vurdering knyttet til mobilitet og shared space/gatetun er vurdert i mobilitetsplanen
- 5. og 6. Dette er vist i bykonseptet i planer, temaplaner og diagrammer og delvis beskrevet i denne KU-en under kap. 3.2.1. Rom for sosial interaksjon har vært viktig i designprosessen og er også førende i kvalitetsprogrammet
- 8. Det er tatt hensyn til vurderinger av resultater fra vind- og støyanalyser. Videre har mikroklimatiske forhold som dagslys påvirket designprosessen ved bruk av parametrisk design-verktøy. Det er egne fagrapporter og konsekvensutredninger angående dette, i tillegg delvis beskrevet i denne KU-en under kap. 3.2.1.
- 9. Innspill fra medvirkning er integrert/hensyntatt i programmeringen og lokal identitet er styrket som beskrevet i kap. 3.2. og i oppsummering av medvirkningen, der vises også oppsummering av innspillene sortert etter temaer i BREEAM Communities.
- 10. Å skape byliv og aktivitet med bl.a. flerfunksjonell utvikling og blandet arealbruk på gateplan er en stor del av planen og er tydelig i bykonseptet, planforslaget og sikret i plandokumenter og kvalitetsprogram. Det er også beskrevet i denne KU-en, i 3.2.1.

8.3 Dokumentasjon

SE 07 Offentlig rom (Public realm):

- Kvalitetsprogram
- Reguleringsplan (plandokumenter)
 - Planbestemmelser
 - Plankart
 - Planbeskrivelse
- Bykonseptet
 - Hovedillustrasjonsplan
 - Temaplaner
 - Diagrammer
- Medvirkningsplan
- Oppsummering medvirkning
 - Digital åpen
 - Digital ungdom
 - Verksted interessenter

9 Kilder

- Strategisk plattform med masterplan
- Stedsanalyse for Fjordbyen
- Kvalitetsprogrammet
- Oppsummering av medvirkningsaktiviteter
- Mobilitetsplan