

Hei.

Vi konstaterer fra plandokumentet at VIVA er gitt mandat til å utarbeide overordnede tekniske infrastrukturplaner for Fjordbyen, inkl. vannforsyning, og forutsetter at dette gjøres i nært samarbeide med Glitrevannverket IKS. Vi har allerede en tett dialog med VIVA om sentrale problemstillinger, blant annet knyttet til fremtidig utvikling på aksene Brakerøya – Lierstranda – Linnes.

Hilsen Jarle Skaret
Glitrevannverket IKS

Fra: Anne Kristin Mehren (Samfunn og næring) <Anne.Kristin.Mehren@lier.kommune.no>

Sendt: onsdag 13. juni 2018 18:10

Til: postmottak@royken.kommune.no; post@asker.kommune.no; postmottak@bif.no; postmottak@dsb.no; postmottak@fiskeridir.no; rs@nve.no; firmapost-sor@vegvesen.no; Post.sor-ost@politiet.no; post@miljodir.no; firmapost@brakar.no; ovf@ovf.no; df@df.no; post@drammenhavn.no; drbv@drbv.no; kabelnett@telenor.com; kundeservice@glitreenergi.no; Glitrevannverket IKS <post@glitre.no>; firmapost@rfd.no; nils.ole.kjenner@unioneiendom.no; eiendom@banenor.no; ida@mikkelsen.no; andrew@agholding.no; Jonny Løe(Helsetjenesten) <jonny.loe@lier.kommune.no>; postmottak@vestreviken.no; fellespost@marmuseum.no; postmottak@ra.no; postmottak@helsesorost.no; post@nsbkonsernet.no; post@bvd.no; dnf@dnf.no; borgar32@gmail.com; kontoret@dntdrammen.no; rj@blucher.no; post@fortidsminneforeningen.no; buskerud@nu.no; lier.naturvernforbundet@gmail.com; buskerud@njff.no; nhf.oslofjordvest@nhf.no; olem@bjurstvedt.no; oslofj@online.no; post@syklistene.no; jordheim@tryggtrafikk.no; buskerud@fnf-nett.no; post@liernatur.net; helge@he1.no; audun@ihla.no; jarle@schau.as; Hakon.roed@colorline.no; torgeir@eidos.no; rtt@hellik-teigen.no; hermod@hermod-teigen.no; terje@modumgarasjen.no; asgeir.solheim@fabritius.no; postmottak@viva-iks.no; Håkon Bergø (Landbruksavdelingen) <hakon.bergo@lier.kommune.no>; Marit Helene Fjelltun (Landbrukssjef) <marit.helene.fjelltun@lier.kommune.no>; lier.historielag@online.no; kommunepost@drmk.no

Kopi: Anne Kristin Mehren (Samfunn og næring) <Anne.Kristin.Mehren@lier.kommune.no>

Emne: Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram - Kommunedelplan Fjordbyen

Sender denne på nytt da vi har fått melding om at flere ikke kan ta imot e-post med så mange store vedlegg.

Høringsdokumentene kan ses på kommunenes hjemmesider:

www.lier.kommune.no

www.drammen.kommune.no

1.stk. Vedlegg – Underretningsbrev.

Fra: Anne Kristin Mehren (Samfunn og næring)

Sendt: onsdag 13. juni 2018 11:27

Emne: Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram - Kommunedelplan Fjordbyen

Viser til oversendelsesbrev m/ underretningsliste som vedlagt;

Gjelder:

Offentlig ettersyn av planprogram og varsel om oppstart av planarbeid.

Kommunedelplan med konsekvensutredning - samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen

I henhold til Plan- og bygningslovens § 4-1 og § 11-13 legges «Forslag til planprogram for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen», ut til offentlig ettersyn. Det varsles samtidig oppstart av planarbeid for kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen jf. Plan- og bygningsloven §11-12.

8 stk. vedlegg til denne e-post:

1. Underretningsbrev
2. Samlet saksfremstilling – FSK - Lier kommune
3. Protokoll – FSK - Drammen Kommune
4. Høringsforslag planprogram for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt – Fjordbyen

Vedlegg til planprogram

1. Strategisk plattform for masterplan
2. Alternativ 1
3. Alternativ 2
4. Alternativ 3

Med vennlig hilsen

Anne Kristin Mehren

Samfunnsplanlegger samfunn og næring

Lier kommune

Kontor: 32 22 03 35

Mob: +47 901 04 210

E-post: anne.kristin.mehren@lier.kommune.no



Lier kommune

Hei Anne Kristin,

Her er min uttalelse i saken:

Saken

Offentlig ettersyn av planprogram og varsel om oppstart av planarbeid. Kommunedelplan med konsekvensutredning - samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen. Hensikten med kommunedelplanen er å avklare nødvendig arealbehov for fremtidig samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt i Fjordbyen. Planprogrammet skal beskrive formålet med planarbeidet, planprosessen, medvirkning, alternativer og behov for utredninger.

Ivaretagelse av barn og unges medvirkning

Det at barn og unge skal ha muligheten til å bli hørt i saker som gjelder seg selv, er et rettslig prinsipp som er forankret i FNs barnekonvensjon, og implementert i norsk lovverk, blant annet i Plan- og bygningslovens formålsbestemmelse. Måter å gjøre dette på er flere, og inkluderer blant annet å gjennomføre barnetråkk. Felles for metodene er at man innhenter barn- og unges egne uttalelser om hvordan de bruker områdene, og deres egne meninger om hva de ønsker seg av endringer i området som planen omfatter. Lier kommune har gjennomført barnetråkkundersøkelser på Høvik skole i 2009. Det foreligger imidlertid lite opplysninger om området, da det i stor utstrekning var et industriområde uten særlig kvaliteter for barn og unge under registreringen.

Et utredningstema kan derfor være å innhente barn og unges ønsker/uttalelser til fjordbyplanene som helhet, før man går i gang med videre planer.

Ivaretagelse av folkehelseperspektivet

Hensikten med folkehelseloven er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosiale helseforskjeller. Folkehelsearbeidet skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, jf. folkehelseloven § 1. Loven gjelder for kommuner, fylkeskommuner og statlige myndigheter, jf. folkehelseloven § 3. Kommunen skal fremme befolkningens helse, og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen, jf. folkehelseloven § 4. Kommunen skal medvirke til at helsemessige hensyn blir ivaretatt av andre myndigheter og virksomheter. Medvirkning skal skje blant annet gjennom råd, uttalelser, samarbeid og deltagelse i planlegging.

Her er noen uttalelser jeg har som gjelder denne saken:

Tilgjengelighet. Det bør planlegges for bane som på sikt kan utvides og betjene bebyggelse langs fjorden helt ut til Engersand. Dette vil kunne ha positiv betydning for opplevd bokvalitet, støy, luftforurensning, antall ulykker, og opplevd trygghet langs aksene. Et utredningstema kan være å avklare slike virkninger av en bane.

Tilgjengelighet. Det bør planlegges for trase for gående og syklende som på sikt kan utvides og betjene bebyggelse langs fjorden helt ut til Engersand. Dette vil kunne ha positiv betydning for opplevd bokvalitet, støy, luftforurensning, antall ulykker, og opplevd trygghet langs aksene. Et utredningstema kan være å avklare slike virkninger av en bane.

Tilgjengelighet. Med den befolkningsutvikling som er forventet på sikt, bør man se på muligheten av å også legge til rette for transport av personer sjøveien. For eksempel med havn i Drammen, Fjordbyen, Gullaug, og Engersand. Et utredningstema kan være å avklare miljømessige virkninger av en slik tilrettelegging.

Barrierer. Transportveiene i området bør utformes slik at de medfører minst mulig barrierevirkning. Dette kan gjøres ved å planlegge for å legge transportveier unna bakkeplan, og bygge lokk som frigjør overflateareal for annen bruk. Et utredningstema kan være å avklare barrierevirkninger av ulike forslag.

Barrierer. Det bør være god tilgang til sjølinja for innbyggere ellers i Lierdalen, med gode og trygge adkomstveier for myke trafikanter.

Støy og luftforurensning. Transportveiene i området bør utformes slik at de medfører minst mulig støy- og luftforurensning for befolkningen. Å få gjennomgangstrafikk i kulvert – eventuelt med lokk, samt bygge inn stasjonsområdet er to eksempler på grep som kan gjøres. Et utredningstema kan være å avklare betydningen av slike tiltak for spredning av støy og luftforurensning.

Forurensning

Tiltakshaver skal vurdere om det er forurenset grunn i området der et terrenginngrep er planlagt gjennomført. Hvis grunnen er forurenset, eller det er grunn til å tro at den er det, så følger tiltakshavers plikter etter forurensningsforskriften kapittel 2.

Lierstranda er utfylt med masser, og fremstår annerledes enn den naturlige vannlinjen, for eksempel vist gjennom flybilder fra 1939. Det vites generelt ikke hvilke masser som er benyttet som fyllmasse rundt om. Med tanke på tidligere tiders praksis med å håndtere avfall, så må man være oppmerksom på at man kan komme over grunnforurensning. I tillegg kan industri ha påvirket mange av eiendommene. Det må antas at det kommer til å gå med tid, ressurser og kostnader til å avklare forurensningstilstand og håndtering av forurenset masse.

Noe vet vi:

Sykehusomta blir håndtert som egen sak av miljødirektoratet

ABB og ROM eiendom har gjennomført et stort oppryddingsarbeid på land, i sedimentene og i sjø. Dette gjelder eiendommer som tilgrenser til Brakerøya, vest for Teigen.

På eiendommer vest for Terminalen 4 finner vi deler av en gammel avfallsfylling. Avgrensningen er usikker.

Sjøbunnen er forurenset flere steder, men Gilhusbukta blir håndtert av Miljødirektoratet i sak om utfylling.

Kjente lokaliteter i grunnforurensningsdatabasen er: I øst: NCC Norge AS - NCC Asfalt (NODEST VEI A/S) (2 582),

Lier Båthavn (Gilhus) (2 599), Gilhus Bruk A/S (2 595). I de sentrale områder: LIERSTRANDA (2 578). I vest:

Impregneringsverk Brakerøya Lier jf. 0602 020 Dra. (2 597A), Impregneringsverk Brakerøya Lier jf. 0602 020 Dra.

(2 597B). Flere lokaliteter ligger på Drammen sin side.

Mvh Jonny

Jonny Løe

Saksbehandler plan/helse

Lier kommune

Kontor tlf. 32220457

Mob. 917 59 090

E-post: jonny.loe@lier.kommune.no

Fra: Jonny Løe(Helsetjenesten)

Sendt: 14. juni 2018 09:51

Til: Anne Kristin Mehren (Samfunn og næring) <Anne.Kristin.Mehren@lier.kommune.no>

Emne: SV: Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram - Kommunedelplan Fjordbyen

Takk for informasjonen Anne Kristin,

Det innsendte vil bli gjennomgått herfra, med perspektivene folkehelse, forurensning, og barnetalsperspektivet.

Mvh Jonny

Jonny Løe

Saksbehandler plan/helse

Lier kommune

Kontor tlf. 32220457

Mob. 917 59 090

E-post: jonny.loe@lier.kommune.no

Fra: Anne Kristin Mehren (Samfunn og næring)

Sendt: 13. juni 2018 11:27

Til: postmottak@royken.kommune.no; post@asker.kommune.no; postmottak@bfk.no; postmottak@dsb.no; postmottak@fiskeridir.no; servicesenter@forsvarsbygg.no; fmbupost@fylkesmannen.no; postmottak@vfk.no; postmottak@banenor.no; sorost@kystverket.no; rs@nve.no; postmottak@mattilsynet.no; rs@nve.no; firmapost-sor@vegvesen.no; Post.sor-ost@politiet.no; post@miljodir.no; firmapost@brakar.no; ovf@ovf.no; df@df.no; post@drammenhavn.no; drbv@drbv.no; kabelnett@telenor.com; kundeservice@glitreenergi.no; post@glitre.no;

firmapost@rfd.no; nils.ole.kjenner@unioneiendom.no; eiendom@banenor.no; ida@mikkelsen.no; andrew@agholding.no; kommunepost@drmk.no; Jonny Løe(Helsetjenesten) <jonny.loe@lier.kommune.no>; postmottak@vestreviken.no; fellespost@marmuseum.no; postmottak@ra.no; postmottak@helsesorost.no; post@nsbkonsernet.no; post@bvd.no; dnf@dnf.no; borgar32@gmail.com; kontoret@dntdrammen.no; rj@blucher.no; post@fortidsminneforeningen.no; buskerud@nu.no; lier.naturvernforbundet@gmail.com; buskerud@njff.no; nhf.oslofjordvest@nhf.no; olem@bjurstvedt.no; oslofjf@online.no; post@syklistene.no; jordheim@tryggtrafikk.no; buskerud@fnf-nett.no; post@liernatur.net; helge@he1.no; audun@ihla.no; jarle@schau.as; Hakon.roed@colorline.no; torgeir@eidos.no; rtt@hellik-teigen.no; hermod@hermod-teigen.no; terje@modumgarasjen.no; asgeir.solheim@fabritius.no; postmottak@viva-iks.no; Håkon Bergø (Landbruksavdelingen) <hakon.bergo@lier.kommune.no>; Marit Helene Fjelltun (Landbrukssjef) <marit.helene.fjelltun@lier.kommune.no>; lier.historielag@online.no
Kopi: Anne Kristin Mehren (Samfunn og næring) <Anne.Kristin.Mehren@lier.kommune.no>
Emne: Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram - Kommunedelplan Fjordbyen

Viser til oversendelsesbrev m/ underretningsliste som vedlagt:

Gjelder:

Offentlig ettersyn av planprogram og varsel om oppstart av planarbeid.

Kommunedelplan med konsekvensutredning - samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen

I henhold til Plan- og bygningslovens § 4-1 og § 11-13 legges «Forslag til planprogram for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen», ut til offentlig ettersyn. Det varsles samtidig oppstart av planarbeid for kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen jf. Plan- og bygningsloven §11-12.

8 stk. vedlegg til denne e-post:

1. Underretningsbrev
2. Samlet saksfremstilling – FSK - Lier kommune
3. Protokoll – FSK - Drammen Kommune
4. Høringsforslag planprogram for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt – Fjordbyen
 - Vedlegg til planprogram
 1. Strategisk plattform for masterplan
 2. Alternativ 1
 3. Alternativ 2
 4. Alternativ 3

Med vennlig hilsen

Anne Kristin Mehren

Samfunnsplanlegger samfunn og næring

Lier kommune

Kontor: 32 22 03 35

Mob: +47 901 04 210

E-post: anne.kristin.mehren@lier.kommune.no



Lier kommune



Lier kommune - Samfunn og næring
Postboks 205

3401 LIER

Deres ref.:

Vår ref.:
TSKOVLI
S18/6789

Arkivnr:
L12
L65708/18

Dato:
28.08.2018

Ved henvendelse vennligst oppgi referanse S18/6789

Oppstart av planarbeid og høring av planprogram - kdp Fjordbyen Asker kommunes høringsuttalelse til planprogram om samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt

Vi viser til mottatt planprogram og varsel om oppstart av planarbeid. Nedenfor følger Asker kommunes innspill:

Forslag til planprogram beskriver at knutepunktet skal være integrert i den fremtidige bystrukturen på Lierstranda og at kommunedelplanen må fastsette robuste løsninger som åpner for ulike fremtidige løsninger. Dette er gode rammebetingelser.

Asker kommune er opptatt av at all utvikling i området skjer etter at overordnet infrastruktur er planlagt helhetlig, herunder Rv 23 (E134) og kobling mot E18. Forslag til planprogram beskriver at retningslinjene til masterplanen brukes som utgangspunkt for strukturer og prinsipper for veier og gater, samt annen tilrettelegging for transport. Det foreslås at planforslaget må samkjøres med ny kommunedelplan for Rv 23 Linnes-E18 og forprosjekt for Strandveien, men ikke gjøre seg avhengig av fremdriften av planarbeidet for Rv23. Asker kommune er ikke enig i dette, og mener at planer for Rv23 og Strandveien skal være vedtatt før utbygging i Fjordbyen kan starte.

Mulighetsstudiet foreslår at det settes av tid til å jobbe med hovedgrep for området, noe Asker kommune bifaller. Hovedgrepet bør vektlegge helhetlige transportløsninger basert på grønn mobilitet, busstrasé og holdeplasser sett i forhold til inngangspartier og gangslinjer, attraktive tverrforbindelser og tilgang til fjorden.

Asker kommune mener det er viktig at avgrensning av beregningsområde for trafikkberegningene defineres i et regionalt perspektiv. Lierstranda utgjør tross alt et felles bolig- og arbeidsmarked med vestre del av Akershus. Trafikkprognosene bør utvides fra 30 år til 50 år, noe som sammenfaller med mulighetsstudiets tidsperspektiv. Det forutsettes at nullmålet legges til grunn for dimensjonering av veisystemet.

Det bør jobbes aktivt med å redusere barrierevirkning fra veianlegg og jernbane, samt sammensmelting av Fjordbyen med omkringliggende bebyggelsesområder og Drammen sentrum. Mange tverrforbindelser er vist i strategisk plattform, noe som er et godt grep.

Buss langs riksvei 23 binder sammen Lier, Røyken og Hurum kommuner, og blir en stadig viktigere kommunikasjonsåre. Strekningen mellom Lierstranda og Spikkestad anses som spesielt viktig, og tilrettelegges for både hyppige bussavganger og gang- og sykkelanlegg.

Når det gjelder tilrettelegging for gjennomgående (region-) bussvei, anbefaler Asker kommune at prinsippløsning og trasé ses i sammenheng med planlagt bussvei gjennom Asker og Bærum, som vil bli bygget samtidig med ny E18. I tillegg til bussvei, bør det tilrettelegges for buss til tog (matebuss), lokalbusser og regionalbusser (ekspressbuss til arbeidsplasskonsentrasjoner i nye Asker, Bærum og Oslo).

Innfartsparkering: matebusser og sykling til stasjoner bør implementeres i vurderingene. Det er store pendlerstrømmer fra Drammen/ Lier til Asker/ Bærum/ Oslo. For å gi et komplett mobilitetstilbud må alle transportmidler tas i bruk.

Sykkelveier: det bør legges til grunn at nye sykkelveier skal være gjennomgående og tilknyttes eksisterende anlegg. Det bør fastsettes hva høy standard på sykkelanlegg innebærer. Ved stasjoner, sykehus og nye nærings- og handelsområder bør krav om høystandard sykkelparkering (videoovervåket sykkelhus) legges til grunn.

Av aktuelle veiledere og planleggingsprinsipper, viser vi til:

1. TØI-veileder om areal- og transportutvikling av klimavennlige og attraktive byer.
<https://www.toi.no/publikasjoner/kunnskapsgrunnlag-areal-og-transportutvikling-for-klimavennlige-og-attraktive-byer-article34573-8.html>
2. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Kommunesektorens organisasjon (KS) har utarbeidet veileder for helhetlig knutepunktsutvikling.
<https://www.ntp.dep.no/Forside/veilder-for-helhetlig-knutepunktutvikling>
3. Helsefremmende stedsutvikling; 10 prinsipper fra COurban:
 - a. Fortetting med kvalitet
 - b. Aktiv transport
 - c. Tilgang til arenaer for fysisk aktivitet og rekreasjon
 - d. Tilgang på grøntområder
 - e. Sosiale møteplasser
 - f. Strategisk samlokalisering
 - g. Universell utforming
 - h. Trygghet
 - i. Tillit
 - j. Medvirkning

Asker kommune ønsker lykke til med et spennende planarbeid for Lierstranda.

Med vennlig hilsen
Toril Skovli
Samferdselsplanlegger

Dokumentet er elektronisk godkjent



Røyken kommune

Grønn, nær og levende

Lier kommune
Postboks 205

3401 LIER

Deres ref.
2018/65708

Vår ref.
18/1831-8

Dato
30.08.2018

Melding om politisk vedtak - Kommunedelplan for Samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt - Fjordbyen (Lier og Drammen) - Høring av planprogram

Fra møtet i Formannskapet den 28.08.2018 ble sak PS 100/18 behandlet. Det underrettes herved om at det er fattet følgende vedtak:

Det bemerkes at Røyken kommune er opptatt av at all utvikling i området skjer etter at overordnet infrastruktur er etablert, herunder Rv 23 (E-134) og kobling mot E-18. Kommunen mener at prinsippene for samferdselsinfrastruktur i kap. 5.2 ikke godt nok ivaretar dette. Fjordbyplanene må bruke STV sine trafikkmodeller som grunnlag i planarbeidet og kople planarbeidet mot framdrift av KDP for RV23 - Linnes - E18. Dette må ivaretas i planprogrammet.

For øvrig vises det til saksfremlegg utarbeidet til den politiske behandlingen i Røyken kommune hvor det blir gitt innspill til ulike deler av planprogrammet.

Røyken kommune vil følge planarbeidet tett og ønsker lykke til med videre arbeid.

Med hilsen

Lene Forssell Solrud
rådgiver samferdsel, kultur og friluft

Vedlegg:

- Saksfremlegg.
- Saksprotokoll fra behandling planutvalg og bygningsråd 21.08.2018.
- Saksprotokoll fra behandling i utvalg for miljø, klima og samferdsel 22.08.2018.
- Saksprotokoll fra behandling i formannskapet 28.08.2018.

Kopi til:
Asker kommune, Postboks 353, 1371 ASKER



SAKSFREMLEGG

Saksnummer (ESA): 18/1831

Organ

Planutvalg og bygningsråd
Utvalg for miljø, klima og samferdsel
Formannskapet

Møtedato

21.08.2018
22.08.2018
28.08.2018

Kommunedelplan for Samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt - Fjordbyen (Lier og Drammen) - Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram

Rådmannens forslag til vedtak

Det bemerkes at Røyken kommune er opptatt av at all utvikling i området skjer etter at overordnet infrastruktur er etablert, herunder Rv 23 (E-134) og kobling mot E-18. Kommunen mener at prinsippene for samferdselsinfrastruktur i kap. 5.2 ikke godt nok ivaretar dette. Fjordbyplanene må bruke STV sine trafikkmodeller som grunnlag i planarbeidet og kople planarbeidet mot framdrift av KDP for RV23 – Linnes - E18. Dette må ivaretas i planprogrammet.

For øvrig vises det til saksfremlegg utarbeidet til den politiske behandlingen i Røyken kommune hvor det blir gitt innspill til ulike deler av planprogrammet.

Røyken kommune vil følge planarbeidet tett og ønsker lykke til med videre arbeid.

Sammendrag

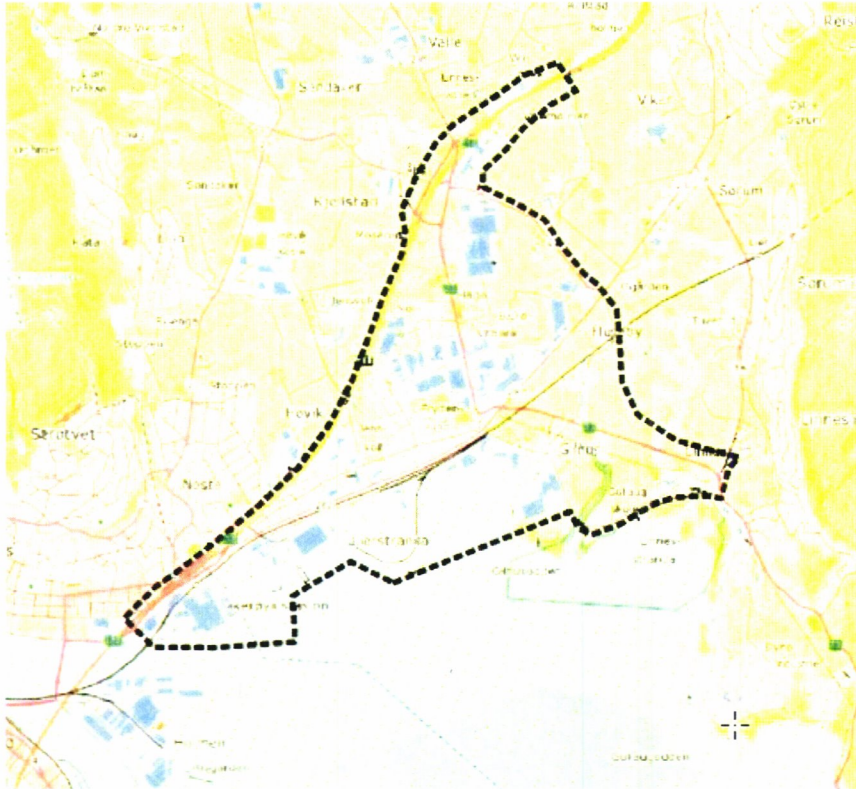
Lier og Drammen kommuner har varslet oppstart av planarbeid og høring av planprogram for Kommunedelplan for Samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen. Nytt sykehus på Brakerøya og utbygging av Fjordbyen i Lier utløser behov for samferdselsinfrastruktur som tilrettelegger og tar hensyn til dette. I 2017 fattet kommunestyret i Lier og bystyret i Drammen likelydende vedtak for valg av planform for samferdselsinfrastruktur på Lierstranda.

I denne delen av prosessen åpnes det for at Røyken kommune kan gi innspill til planprogrammet, samt gi innspill til det videre planarbeidet. I etterkant av høringen vil det utarbeides et konkret planforslag. Dette legges så ut til offentlig ettersyn og sendes på høring, slik at Røyken kommune da vil kunne vurdere selve planforslaget og eventuelle konsekvenser dette kan få for kommunen.

Kommunedelplanen skal legge de overordnede føringene for arealbruk og behandling av dette temaet i den parallelle områdereguleringen. Med arealbruk menes her samferdselsinfrastrukturens arealbehov.

Med dette som bakgrunn har Lier i dialog med Drammen utarbeidet forslag til planprogram for Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt for Fjordbyen.

Likelydende forslag ble behandlet 15. mai i Drammen og i Lier. Ved behandling i Formannskapet i Drammen kommune 15. mai ble det vedtatt at planarbeidet også skal vurdere alternativene opp mot en situasjon om Brakerøya stasjon bør opprettholdes eller flyttes.



Planavgrensning

Framdriftsplan

I planarbeidet legges det opp til følgende framdrift som skal lede fram til sluttbehandling og vedtak i juni 2020:

- Offentlig ettersyn juli - september 2018
- Revisjon av planprogram etter høring - oktober 2018
- Fjordbyrådet oktober 2018
- Planprogrammet vedtas november 2018
- Utarbeide planforslag m/konsekvensutredninger Desember 2018/ Oktober 2019
- Fjordbyrådet mai/juni 2019
- Forhåndshøring med regionale og statlige myndigheter Mai/Juni 2019
- 1.gangsbehandling Drammen og Lier kommuner desember 2019
- Offentlig ettersyn/ høring januar- februar 2020
- Bearbeide planforslag m/konsekvensutredninger mars - mai 2020
- Fjordbyrådet mai 2020
- Sluttbehandling i Drammen og Lier kommuner Juni 2020

Bakgrunn og saksopplysninger

Formålet med planarbeidet

Hovedhensikten med kommunedelplanen er å legge til rette for samferdselsinfrastruktur med fremtidig stasjonsområde som et velfungerende kollektivknutepunkt. Det innebærer også å fastlegge trasé for hovedgate med kollektivtrasé fra sykehusomtå på Brakerøya og videre gjennom området.

Planen skal ta stilling til:

- Plassering, bruk, forbindelser og prinsipputforming av den overordnede samferdselsinfrastrukturen i Fjordbyen.
- Prinsippene for hvordan samferdselsinfrastrukturen knytter seg på eksisterende og planlagt infrastruktur i områdene rundt planområdet for Fjordbyen.
- Plassering og prinsipputforminga v fremtidig jernbanestasjon med kollektivknutepunkt.
- Strandveiens rolle og utforming.
- Lokalisering og prinsipputforming av hovedgaten gjennom Fjordbyen.
- Gode løsninger for gående, syklende, kollektiv - og personbiltransport til og gjennom planområdet.
- Avklare mulighet for persontrafikk på sjø.

Planprogram

Planprogrammet som nå er lagt ut til offentlig ettersyn beskriver hvordan planarbeidet for kommunedelplan for Samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt- Fjordbyen skal gjennomføres.

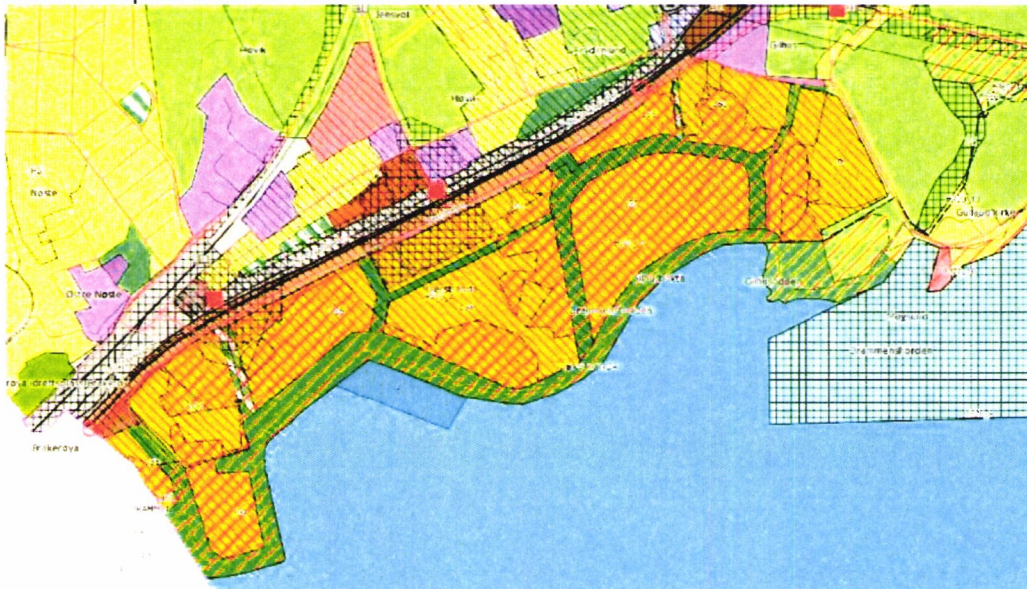
Visjoner og mål:

Lier og Drammen kommuner ønsker at Fjordbyen skal bli et sted hvor folk trives med å bo og jobbe, og hvor beboere og besøkende kan bruke og oppleve fjorden og landskapet. Fjordbyen skal være stedet for en bærekraftig fremtid, med mangfoldig byliv, møteplasser, boliger, arbeidsplasser, butikker og kulturliv.

Bakgrunn

Vedtatte kommuneplaner i Drammen og Lier ligger som grunnlag for arbeidet med kommunedelplanen.

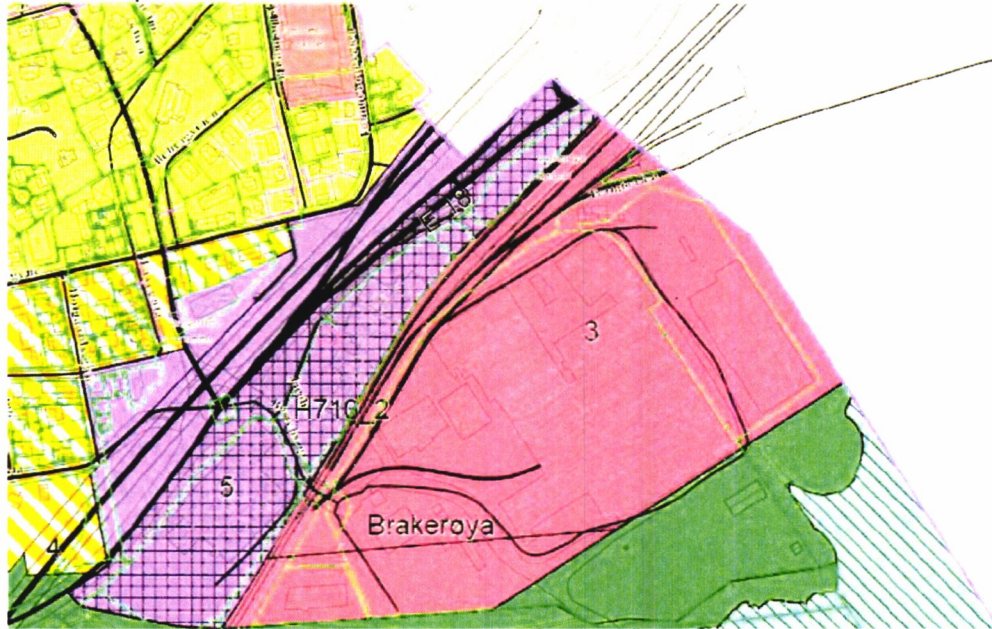
Kommuneplan for Lier vedtatt i 2011:



Utsnitt av kommuneplan for Lier kommune.

Kommuneplanens arealdel angir Lierstranda hovedsakelig til framtidig bebyggelse og anlegg, samt friområde. Store deler av området er markert med område der det stilles krav vedrørende infrastruktur (rød skravur).

Kommuneplan for Drammen vedtatt i 2015:



Utsnitt av kommuneplan for Drammen kommune

Planen avsetter Brakerøya langsmed og sør for E18 til eksisterende næringsbebyggelse, samt fremtidig offentlig eller privat tjenesteyting. Rekkefølgekrav fastsetter at overordnede løsninger for samferdselstiltak må være avklart gjennom vedtatt reguleringsplan før det gis tillatelse til tiltak. På arealene avsatt til næringsformål tillates kun nyetablering av næringsvirksomhet som etter kommunens skjønn tilfredsstiller kravet til høy arbeidsplassintensivitet og utnytter Brakerøyas tilknytning til jernbanen. Sonen ytterst mot Bragernesløpet er avsatt til grønnstruktur.

Forarbeid - Mulighetsstudier

I et samarbeid mellom Lier og Drammen kommune, ROM eiendom og NSB, Jernbaneverket, Buskerud fylkeskommune og Brakar, Buskerudbyen og Vestre Viken HF er det gjennomført en mulighetsstudie for plassering og utforming av ny jernbanestasjon og trafikalt knutepunkt på Lierstranda. Det er tre konsulentteam som har utarbeidet et mulighetsstudier for Lierstranda knutepunkt i Fjordbyen. Alle dokumenter kan sees på kommunenes hjemmeside: www.lier.kommune.no og www.drammen.kommune.no

Rådmannens vurdering

Administrasjonen har i forarbeidet til dette saksfremlegget hatt samtaler med Asker kommune og delt innspill til planprogrammet. Asker kommune kommer til å ta kun en administrativ behandling. Som beskrevet over gjelder saken en varsel om oppstart av planarbeidet. Røyken kommune og andre øvrige berørte parter til bli invitert til å komme med merknader også senere i prosessen.

Planprogrammet legger opp til spennende konsepter for utvikling av fjordbyen. Hva gjelder helsefremmende stedsutvikling, foreslår COurban følgende ti prinsipper som kan være av interesse for arbeidet med Fjordbyen:

1. Fortetting med kvalitet
2. Aktiv transport
3. Tilgang til arenaer for fysisk aktivitet og rekreasjon
4. Tilgang på grøntområder

5. Sosiale møteplasser
6. Strategisk samlokalisering
7. Universell utforming
8. Trygghet
9. Tillit
10. Medvirkning

Rådmannen savner henvisninger til noen grunnlagsdokumenter slik som veileder om areal- og transportutvikling av klimavennlige og attraktive byer, utarbeidet av TØI. Det foreslås at denne legges inn som rammebetingelse:

<https://www.toi.no/publikasjoner/kunnskapsgrunnlag-areal-og-transportutvikling-for-klimavennlige-og-attraktive-byer-article34573-8.html>. Veileder for helhetlig knutepunktsutvikling bør også nevnes i denne sammenheng (Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og KS): <https://www.ntp.dep.no/Forside/veilder-for-helhetlig-knutepunktutvikling>

Røyken kommune er opptatt av at all utvikling i området skjer etter at overordnet infrastruktur er etablert, herunder Rv 23 (E-134) og kobling mot E-18. Kommunen mener at prinsippene for samferdselsinfrastruktur i kap. 5.2 ikke godt nok ivaretar dette.

Utdrag fra kap. 5.2:

Det tas utgangspunkt i retningslinjene til masterplanen for utforming av strukturer og prinsipper for veier og gater, samt annen tilrettelegging for transport. Planforslaget må samkjøres med ny kommunedelplan for Rv 23 Linnes-E18, og Forprosjekt for Strandveien, men ikke gjøre seg avhengig av fremdriften for planarbeidene for Rv.23.

Røyken kommune mener at Fjordbyplanen MÅ gjøre seg avhengig av kommunedelplan for RV 23 – Linnes – E18 og at det må stilles krav om at planer for Rv23 og Strandveien skal være vedtatt før bygging i Fjordbyen tillates. Kommunedelplanen for Fjordbyen må bruke STV sine trafikkmodeller som grunnlag i planarbeidet, og samtidig legge nullmålet til grunn for dimensjonering av veisystemet.

Røyken kommune støtter opp om at Fjordbyplanen avklarer med Statens vegvesen hvilket trafikksystem som må velges. Trafikkprognosene bør strekkes ut fra 30 år til 50 år. Ref mulighetsstudienes referanser med at området vil kunne ha et 50 års perspektiv i utvikling. Videre hva gjelder avgrensning av beregningsområde for trafikkberegningene bør man i planen ha et regionalt perspektiv og ta hensyn til at Fjordbyen vil ha et felles bolig- og arbeidsmarked med deler av Akershus.

Røyken kommune vil peke på at all infrastruktur som gjelder samferdsel må prioriteres før en igangsetter boligbygging. Avklaringer om bybane og kollektivterminal for jernbane vil være sentralt for brukere av det nye sykehuset. Disse bør derfor ikke legges for langt unna sykehustomten. Siden Fjordbyen vil bli et viktig kollektivknutepunkt både lokalt og regionalt er det viktig å sammensmelte Fjordbyen med eksisterende bebyggelsesområder rundt planområdet og til Drammen sentrum. Det er viktig å redusere barrierevirkning fra veianlegg og jernbane. Mange tverrforbindelser er vist i strategisk plattform noe som er et godt grep.

Som nevnt over bør nullvekstvisjonen ligge til grunn for planarbeidet; flesteparten av transporten i, til og fra Fjordbyen skal være gange, sykkel og kollektivtransport. Det bør derfor blant annet defineres maksimal avstand mellom kollektivstopp (buss, tog, båt) og innganger til sykehus og høyintensive arbeidsplasser. Hva gjelder bussvei, bør trasé ses i sammenheng med bussvei gjennom Asker og Bærum som vil bli bygget samtidig med ny

E18. Tilrettelegging for buss må ta hensyn til flere typer bussreiser: til tog (matebuss), lokalbuss og regionalbuss (ekspressbuss til arbeidsplasskonsentrasjoner i Asker, Bærum og Oslo).

I utkanten av planområdet bør det ses på hvordan innfartsparkering kan komme reisende til flere destinasjoner til gode: til Fjordbyen, Drammen, Asker, Bærum, Oslo, OSL med videre. Lånesykkelordning kan være et godt tillegg til matebuss til og fra innfartsparkering.

Buskerudbyenⁱ har allerede startet arbeidet med løse felles utfordringer i området innen transport, miljø og arealutvikling. Deres arbeid med nye sykkelveier må ses i sammenheng med Fjordbyen. Nye sykkelveier skal være gjennomgående og tilknyttet eksisterende anlegg. I det videre arbeidet med Fjordbyen bør det fastsettes hva høy standard på sykkelanlegg innebærer. Mange og store sykkelparkeringer er svært viktig for at reisende skal velge sykkel. Det bør gå tydelig frem at det skal tilrettelegges for sykkelparkering på stasjon, ved sykehus og ved ny nærings- og handelsområder.

Konklusjon

Rådmannen foreslår at saken tas til orientering, og med høringssvaret legges ved saksfremlegg for å melde inn Røyken kommunes betraktninger rundt Fjordbyen. Fjordbyplanene må bruke STV sine trafikkmodeller som grunnlag i planarbeidet og koble planarbeidet mot KDP for RV23 – Linnes_E18. Dette må ivaretas i planprogrammet.

Røyken kommune vil følge planarbeidet tett i samarbeid med Asker og Hurum kommuner.

Vedlegg

- Underretningsbrev
- Forslag til planprogram

Alle dokumenter kan sees på kommunenes hjemmeside: www.lier.kommune.no, eller www.drammen.kommune.no

ⁱ Ni offentlige partnere: Lier kommune, Drammen kommune, Nedre Eiker kommune, Øvre Eiker kommune, Kongsberg kommune, Buskerud fylkeskommune, Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Saksprotokoll - Kommunedelplan for Samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt - Fjordbyen (Lier og Drammen) - Varsel om op

Planutvalg og bygningsråd behandlet saken den 21.08.2018, møtesak nr. 99/18.

Behandling:

Rådmannens forslag til vedtak enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Det bemerkes at Røyken kommune er opptatt av at all utvikling i området skjer etter at overordnet infrastruktur er etablert, herunder Rv 23 (E-134) og kobling mot E-18. Kommunen mener at prinsippene for samferdselsinfrastruktur i kap. 5.2 ikke godt nok ivaretar dette. Fjordbyplanene må bruke STV sine trafikkmodeller som grunnlag i planarbeidet og kople planarbeidet mot framdrift av KDP for RV23 – Linnes - E18. Dette må ivaretas i planprogrammet.

For øvrig vises det til saksfremlegg utarbeidet til den politiske behandlingen i Røyken kommune hvor det blir gitt innspill til ulike deler av planprogrammet.

Røyken kommune vil følge planarbeidet tett og ønsker lykke til med videre arbeid.

Saksprotokoll - Kommunedelplan for Samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt - Fjordbyen (Lier og Drammen) - Varsel om op

Formannskapet behandlet saken den 28.08.2018, møtesak nr. 100/18.

Behandling:

Hilde Gunn Sletten (MDG) ba om følgende protokolltilførsel:

«Det bør vurderes å utvide planområdet til å omfatte ny tilknytning til Rv 23 og E18 ved Viken (Vikerkrysset)».

Rådmannens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Det bemerkes at Røyken kommune er opptatt av at all utvikling i området skjer etter at overordnet infrastruktur er etablert, herunder Rv 23 (E-134) og kobling mot E-18. Kommunen mener at prinsippene for samferdselsinfrastruktur i kap. 5.2 ikke godt nok ivaretar dette. Fjordbyplanene må bruke STV sine trafikkmodeller som grunnlag i planarbeidet og kople planarbeidet mot framdrift av KDP for RV23 – Linnes - E18. Dette må ivaretas i planprogrammet.

For øvrig vises det til saksfremlegg utarbeidet til den politiske behandlingen i Røyken kommune hvor det blir gitt innspill til ulike deler av planprogrammet.

Røyken kommune vil følge planarbeidet tett og ønsker lykke til med videre arbeid.

Saksprotokoll - Kommunedelplan for Samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt - Fjordbyen (Lier og Drammen) - Varsel om op

Utvalg for miljø, klima og samferdsel behandlet saken den 22.08.2018, møtesak nr. 22/18.

Behandling:

Grundt (MDG) ba om følgende protokolltilførsel:

«Det bør vurderes å utvide planområdet til å omfatte ny tilknytning til Rv 23 og E18 ved Viken (Vikerkrysset)».

Rådmannens forslag til vedtak enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Det bemerkes at Røyken kommune er opptatt av at all utvikling i området skjer etter at overordnet infrastruktur er etablert, herunder Rv 23 (E-134) og kobling mot E-18. Kommunen mener at prinsippene for samferdselsinfrastruktur i kap. 5.2 ikke godt nok ivaretar dette. Fjordbyplanene må bruke STV sine trafikkmodeller som grunnlag i planarbeidet og kople planarbeidet mot framdrift av KDP for RV23 – Linnes - E18. Dette må ivaretas i planprogrammet.

For øvrig vises det til saksfremlegg utarbeidet til den politiske behandlingen i Røyken kommune hvor det blir gitt innspill til ulike deler av planprogrammet.

Røyken kommune vil følge planarbeidet tett og ønsker lykke til med videre arbeid.



Norges
vassdrags- og
energidirektorat

Lier kommune
Postboks 205
3401 LIER

Vår dato: 31.08.2018
Vår ref.: 201837912-2
Arkiv: 323
Deres dato: 13.06.2018
Deres ref.: AKME/2018/1508/N02

Saksbehandler:
Heidi Mathea Henriksen
22959759/hmh@nve.no

NVEs innspill - Offentlig ettersyn av planprogram og varsel om oppstart av planarbeid - Kommunedelplan med konsekvensutredning - samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt - Fjordbyen - Lier og Drammen kommuner

Vi viser til oversendelse datert 13.06.2018 med varsel om oppstart og høring av planprogram for kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt for Fjordbyen.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven.

Planområdet omfatter deler av Sandakerelva, Lierelva og flere sidevassdrag til denne. Fare for flom, erosjon og skred langs vassdrag må vurderes og tas hensyn til i planleggingen. Det bør inn et punkt om kryssing av vannveier og fare for flom og vassdragsrelatert fare i avsnittet som omhandler flom, stormflo og flodbølge.

DSB publiserte i 2016 veilederen [Havnivåstigning og stormflo - samfunnssikkerhet i kommunal planlegging](#). Det er denne NVE forholder seg til. På kartverkets nettside se havnivå, <https://www.kartverket.no/sehavniva/> kan man få høyden for sin aktuelle kommune direkte. For Lier vil sikkerhet mot stormflo med 200-års gjentaksintervall være på kote 216.

Videre står det i planprogrammet at det innenfor planområdet antas å være dypt til fjell og at tidligere registreringer ikke har vist kvikkleireproblemer i området. Planområdet er forholdsvis flatt, og det er ingen store kjente soner med fare for kvikkleireskred innenfor planområdet. Det er imidlertid gjort mange registreringer av kvikkleirepunkt av Statens vegvesen som nå ligger registrert i NVEs kart, se <https://temakart.nve.no/link/?link=kvikkleire>. Vi mener derfor at avsnittet som gjelder grunnforhold i planprogrammet må endres, slik at det går frem at dette er en problemstilling som må vurderes og tas hensyn til i det videre arbeidet.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

NVE er i det videre arbeidet med planen særlig opptatt av temaene listet opp nedenfor.

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

Vi viser til NVE sine nettsider <https://www.nve.no/flaum-og-skred/arealplanlegging/> for mer informasjon og veiledning.

Med hilsen

Anne Cathrine Sverdrup
regionsjef

Heidi Mathea Henriksen
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Kopi til:

Fylkesmannen i Buskerud

Lier Kommune
Samfunn og næring
Postboks 205
3401 LIER

Dato: 02.09.2018
Saksbehandler: Rune A. Abrahamsen
Direkte telefon:
Vår referanse:
Deres referanse:
Klinikk/Avdeling:

Planprogram for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen i Lier og Drammen kommuner.

Vi viser til brev av 12.06.2018 vedrørende varsel om oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning – samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen i Lier og Drammen kommuner.

Helse Vestre Viken HF har følgende kommentarer til planprogrammet:

1. Plassering og prinsipputforming av fremtidig jernbanestasjon med kollektivknutepunkt

Vestre Viken HF forutsetter at lokalisering av dagens Brakerøya stasjon beholdes, alternativt at flytting mot øst blir såpass moderat at dagens lokalisering av oppgang til plattform kan beholdes.

Kort avstand til Brakerøya stasjon er en forutsetning for at sykehuset kan være et bymessig bindeledd som er knyttet til overordnede målsetninger om miljømessig bærekraft og grønn mobilitet i Fjordbyen, i tråd med Strategisk plattform med Masterplan for Fjordbyen. Sykehuset og Drammen Helsepark vil ha et stort antall ansatte og besøkende. Det er en nasjonalt vedtatt målsetning at veksten i persontransport i byområdene kan tas med gange, sykkel og kollektiv (nullvekstmålet), og målene i Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018 – 2035 er også førende for sykehusprosjektet, som nå utarbeider en mobilitetsplan for å fastlegge målsetninger for grønn mobilitet. Her er transporttilbudet med jernbane helt sentralt.

De alternative plasseringene for togstasjon som skisseres i mulighetsstudier for Lierstranda knutepunkt i Fjordbyen medfører en avstand på minimum 500-600 m mellom sykehusets hovedinngang og den nærmeste av alternativene for plassering av ny stasjon (alternativ 3). Dette er en avstand som gjør tog til et mindre realistisk og attraktivt alternativ for kollektivtransport til sykehuset. Dette igjen vil medføre behov for større andel bilparkeringsplasser. Dagens togstasjon vil med ny gangforbindelse ha en avstand på om lag 200 meter til sykehusets hovedinngang. Alternativ 1 og 2 for ny stasjon medfører at sykehuset ikke lenger vil ligge i akseptabel gangavstand fra stasjon, noe som etter Helse Sør-Øst RHF sin oppfatning vil være svært uheldig og vanskeliggjøre oppnåelse av nasjonale og regionale målsetninger.

2. Gatenett med lokalisering og prinsipputforming av hovedgaten gjennom Fjordbyen

Detaljreguleringsarbeidet for nytt sykehus i Drammen ligger foran planarbeidet for kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen. Dette medfører også at den planlagte gatestrukturen for nytt sykehus og Drammen helsepark vil gi føringer for planarbeidet med kommunedelplanen.

Vestre Viken HF legger til grunn en at prinsipputforming av hovedgatesystemet med to gater, Helsegata og Fjordbygata (arbeidsnavn), gjennom planområdet for nytt sykehus i Drammen, vil gi føringer for tilknytning, plassering og prinsipputforming av resterende deler av hovedgatestrukturen gjennom Fjordbyen.

Helsegata er planlagt for kollektiv, sykkel, gange, ambulanse og annen nødvendig transport til og fra sykehuset. Det er forutsatt at denne gaten i liten grad skal være åpen for gjennomkjøring for privatbiler, slik at kollektivtrafikken prioriteres. Fjordbygata vil være hovedforbindelsen for øvrig trafikk. I planområdet for nytt sykehus vil inn- og utkjøring for ev. parkeringsanlegg i forbindelse med arealene for Drammen Helsepark håndteres her.

3. Grønnstruktur

Områdereguleringsplanen for nytt sykehus legger til grunn at det skal sikres en sammenhengende grønnstruktur langs Drammenselva og Drammensfjorden. Grønnstrukturen bør kobles til den kommende grønnstrukturen i Fjordbyen. Kommunedelplanen for samferdselsinfrastruktur bør ta hensyn til de prinsippene som ligger til grunn for videreføring av grønnstrukturen.

Med vennlig hilsen

Rune A. Abrahamsen

(Sign)

Prosjektdirektør nytt sykehus i Drammen



LIER KOMMUNE
Att. Anne Kristin Mehren
Postboks 205
3401 LIER

Vår dato: 03.09.2018
Deres dato: 12.06.2018

Vår referanse: 2018/9815-2
Deres referanse: AKME/2018/1508/N02

Vår saksbehandler:
Susanne Astrup Schiager, tlf. 48 17 42 99

Drammen kommune og Lier kommune - Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen - Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram

Fylkeskommunen viser til brev av 12.06.2018 om utlegging av Forslag til planprogram for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen, til offentlig ettersyn i henhold til Plan- og bygningslovens § 4-1 og § 11-13 og varsel om oppstart av planarbeid kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen jf. Plan- og bygningsloven §11-12.

Bakgrunn for saken

Lier og Drammen kommuner har inngått et interkommunalt plansamarbeid om utviklingen av Lierstranda og Brakerøya. Målet er at området skal transformeres fra et industri- og næringsområde til en fjordby med boliger, næring, offentlig bebyggelse, ny jernbanestasjon og kollektivknutepunkt. Kommunedelplanen skal legge rammer for den overordnede samferdselsinfrastrukturen i Fjordbyen, herunder nytt kollektivknutepunkt, og tilknytningen til områdene rundt.

Planfaglige merknader

Nedenfor følger våre planfaglige og kulturminnefaglige kommentarer.

Regional plan- for areal og transport i Buskerud 2018 - 2035

Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018 – 2035 må inngå som en overordnet føring i planarbeidet. Etter føringene i planen er det mål om at utbyggingsmønster og transportsystem skal fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Et av planens delmål er at veksten i persontransport i byområdene skal tas med gange, sykkel og kollektiv (nullvekstmålet). Det er svært viktig at planforslaget viser hvordan den planlagte infrastrukturen skal bidra til å realisere nullvekstmålet, i tråd med regional plan.

Grønn mobilitet

Fylkeskommunen mener det er positivt at planarbeidet har høye ambisjoner om å skape en god bydel for mennesker med korte avstander til daglige gjøremål og et effektivt kollektivsystem. Fylkeskommunen forutsetter at grønn mobilitet legges til grunn i planarbeidet og at dette fremgår tydelig av planmaterialet. Fylkeskommunen anbefaler at den omvendte trafikkpyramiden, som vist i planprogrammet, legges til grunn for det videre planarbeidet.

Pågående planarbeid

Planprogram for områderegulering Fjordbyen ble lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 15.08.2017. I planprogrammet er det forutsatt en egen kommunedelplanprosess for samferdselsinfrastruktur, og planprogrammet fremmes for sluttbehandling parallelt med denne saken. Videre fremdrift er slik at kommunedelplanen skal vedtas før, og senest samtidig med, områdereguleringen. Fylkeskommunen påpeker at det er viktig at planprosessene er godt koordinerte og at de to planene sees i sammenheng.

Det er i tillegg flere pågående planprosesser i området Lierstranda – Brakerøya. Buskerud fylkeskommune ber om at planforslaget redegjør for grensesnitt mellom planene. Det er viktig at planarbeidet ivaretar koblingen mot overordnet vegsystem og fylkeskommunen påpeker generelt at kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen må sees i sammenheng med øvrige planarbeider.

Tømmerhavn

Lier kommune er godt kjent med at fylkeskommunen igangsetter et arbeid med regional plan for lokalisering av tømmerhavn i Drammens-/Oslofjorden og Lier kommune deltar i dette arbeidet. Fylkeskommunen ønsker å få til gode grensesnitt i arbeidet mellom den regionale planen og kommunens planprosesser. Det regionale planarbeidet er i en oppstartsfasen denne høsten og fylkeskommunen ser at det er hensiktsmessig at det er tett dialog om utredninger og plangrep i disse to planene.

Regionalt planforum

Buskerud fylkeskommune synes det er veldig positivt at kommunene ønsker å benytte regionalt planforum i forbindelse med utarbeidelse av planforslaget

Medvirkning

Buskerud fylkeskommune er positive til at det legges til rette for et bredt opplegg for medvirkning, men etterlyser også at det legges til rette for at barn og unge gis reell medvirkningsmulighet. Barn og unge er ofte myke trafikanter og i henhold til *Strategisk plattform med Masterplan* skal Fjordbyen være et sted der barn skal kunne bo, gå på skole og fritidsaktiviteter, leke og ferdes trygt. Barn og unge vil derfor kunne ha en spesiell interesse av å medvirke i planarbeidet. Fylkeskommunen viser til Plan- og bygningslovens § 5-1, og herunder særlig bestemmelsene om at kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Fylkeskommunen anbefaler at ulike medvirkningstiltak tilpasset ulike grupper gjennomføres tidlig i planprosessen, og at

innspillene fra medvirkningen samt hvordan de er benyttet i planarbeidet, synliggjøres i planbeskrivelsen. Medvirkning forplikter, og det er viktig at innspillene fra medvirkningen benyttes i planarbeidet.

Kommentarer til planprogrammet

Forholdet til områderegulering Fjordbyen

Kommunedelplanen skal følges opp med en områdeplan som også angir rammer for arealer i tiliggende områder. Planprogrammet for Samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen bør tydeliggjøre forholdet til områderegulering Fjordbyen og hvordan de to planene skal samvirke og hvordan innholdet i de to planene vil være forskjellig fra hverandre. I dag har de to forslagene til planprogram delvis overlappende utredningsprogram. Planprogrammet bør derfor i tydeligere grad vise hva som blir grensesnittet mellom planene.

Planavgrensning

Fylkeskommunen ber kommunene vurdere om det er hensiktsmessig at planavgrensningen strekker seg så langt som til Vikerholmen i nord, både med tanke på infrastrukturen i Fjordbyen og utredningstemaene i konsekvensutredningen.

Utredningstema

Buskerud fylkeskommune mener at de foreslåtte utredningstemaene er gode og grundige og dekker det som er nødvendig å for å vurdere konsekvensene av tiltaket. For visse temaer, som landskapsbilde og byutvikling og byform, er det vanskelig å vurdere konsekvensene av ny infrastruktur uten å også se dette i sammenheng med ny planlagt arealbruk for øvrig. Det bør derfor gjøres en vurdering av hvorvidt enkelte tema bør utredes i forbindelse med områderegulering Fjordbyen for å gi en helhetlig vurdering av konsekvensene. Det er viktig at konsekvensene av Fjordbyen blir tilstrekkelig belyst, men uten unødvendige overlapp i hva som utredes på de ulike plannivåene. Dersom planavgrensningen for kommunedelplanen reduseres vil dette gi større overlapp med områdereguleringen for Fjordbyen enn dersom planavgrensning har en større utbredelse.

Ved behandling i Formannskapet i Drammen kommune 15. mai i sak 71/18 ble det vedtatt at planarbeidet også skal vurdere alternativene opp mot en situasjon om Brakerøya stasjon bør opprettholdes eller flyttes. Fylkeskommunen ber om at dette synliggjøres under «Jernbane» i kapittel 6.3 *Tema som skal konsekvensutredes* i planprogrammet. Beliggenheten til en eventuell ny stasjon blir naturlig nok svært viktig for hvordan Fjordbyen vil utvikle seg og det er viktig at planarbeidet bidrar til å avklare dette.

Kulturminnevern

Fylkeskommunen er fornøyd med at *Temaplan for fysiske kulturminner og kulturmiljøer i Lier* (vedtatt 14. desember 2015) er oppført blant føringene for planarbeidet. Fylkeskommunen anbefaler at *Kulturminnekompasset: Regional plan for kulturminnevern i Buskerud 2017-2027* (vedtatt 27. april 2017) også oppføres blant føringene for planarbeidet da kulturmiljøet Huseby, som er oppført i den regionale planen, er innenfor planområdet.

Huseby ligger like ved Rv 282 vest for Lierelva, og om lag 1 km nordøst for Lierstranda. Kulturmiljøet omfatter den gamle delen av tunene på Søndre og Nordre Huseby. Det inneholder også gravhauger fra jernalderen, samt deler av jordene omkring gravhaugene og det gamle elveleiet. Det er også en hellig kilde, en St. Halvardsbrønn ved gravhaugene og ifølge historiske kilder skal det ha stått en kirke her i middelalderen.

Gravhaugene på Huseby er høyt prioriterte kulturminner i nasjonal sammenheng, med klar tilknytning til rikssamlingsprosessen. Jamfør innstillingen til Norsk kulturråd i 1966 ble de vurdert til å være enestående gravminner med særdeles stor antikvarisk verdi som bør sikres ved utvidet fredning. Vi anbefaler kommunen å legge en hensynssone C H570 over kulturmiljøet på Huseby i kommunedelplanen, for å sikre disse gravhaugene og andre viktige kulturminner her. Det er viktig at utbygging ikke skjer for tett inn på dette kulturmiljøet.

Automatisk fredet kirkested

Da planområdet omfatter et Huseby kirkested (ID 84667), som Riksantikvaren har førstelinjeansvar for, har fylkeskommunen innhentet Riksantikvarens uttalelse. Riksantikvaren uttaler at:

Riksantikvaren vil understreke at de middelalderske kirkestedene med kirkegård er av nasjonal verdi og automatisk fredete kulturminner. Det er svært viktig at en i den videre planleggingen tar tilbørlig hensyn til dette. Store endring er av nærmiljøet til slike kirkesteder vil være konfliktfylt, og bestemmelser som sikrer god forvaltning av kulturminner og kulturmiljøer må derfor innarbeides i kommunedelplanen.

Kirkestedet på Huseby er registrert i Askeladden (ID 84667), men nøyaktig lokalisering og avgrensning er usikker. Videre er tilstandsgraden registrert som TG4 Tapt/Fjernet. Det er imidlertid trolig at rester av kirke og kirkegård kan være bevart i området omkring og under hovedbygningen. Riksantikvaren ber derfor Buskerud fylkeskommune oppfordre kommunene til å legge hensynssone C H570 i tilbørlig utstrekning over og rundt kulturmiljøet som befinner seg her, med retningslinjer om hvordan det skal tas hensyn til eventuelle kulturlag i grunnen ved arbeider som kan berøre eventuelle kulturlag.

Vi presiserer at Riksantikvaren med denne uttalelsen ikke har tatt uttrykkelig stilling til arealbruken jf. kulturminnelov en § 8 fjerde ledd.

Automatisk fredete kulturminner

Det er registrert flere lokaliteter med automatisk fredete kulturminner inne i planområdet. Foruten gravhaugene fra jernalderen på Huseby gård (ID 39109 og 62755) er det også gravhauger på Frydenlund (ID 39108). Det er også registrert bosetningsspor som i dag ligger under dyrka mark. Registreringene av automatisk fredete kulturminner som er foretatt i forbindelse med utarbeidelse av økonomisk kartverk, er ofte mangelfulle. Det er vanskelig å forutse hvor det kan oppstå konflikter mellom foreslått arealbruk og kulturminner. Fylkeskommunen har ikke grunnlagsmateriale for å kunne vurdere omfanget av denne typen konflikter i områder som ikke er registrert, jamfør kulturminnelovens §§ 8 og 9.

Forholdet til automatisk fredete kulturminner avklares vanligvis på reguleringsplannivå ved gjennomføring av kulturminneundersøkelser, jf. kulturminnelovens § 9. Fylkeskommunen vil derfor presisere at når det gjelder hensynet til automatisk fredete kulturminner har fylkeskommunen ikke sagt seg enig i arealbruken, jfr. kulturminneloven § 8, 4. ledd, siste setning. Dersom det er ønskelig med en avklaring av forholdet til automatisk fredete kulturminner før reguleringsarbeidet påbegynnes, vil fylkeskommunen kunne bistå med dette.

Automatisk fredete maritime kulturminner

Norsk maritimt museum er rette myndighet til å uttale seg om kulturminner fredete eller kulturminnelovens §14. Norsk maritimt museum påpeker at det ligger et fredet kulturminne i sjø innenfor plangrensene. Dette gjelder Askeladden ID 103671-1. det bes om at kulturminnet legges inn som hensynssone bevaring eller tilsvarende. Alternativt kan det søkes om dispensasjon fra kulturminneloven.

Med vennlig hilsen

Kjersti Morseth Hallerud
fagleder plan

Susanne Astrup Schiager
rådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Kopi til:

Fylkesmannen i Buskerud	Postboks 1604	3007	DRAMMEN
Statens vegvesen Region Sør	Serviceboks 723	4808	ARENDAL
Drammen kommune	Engene 1	3015	DRAMMEN



Drammens Sportsfiskere Vannmiljøutvalget (VMU)

Drammen, 3. september 2018

Lier kommune
Samfunn og næring
Postboks 205
3402 LIER
postmottak@lier.kommune.no

Drammen kommune
Postboks 7500
3008 Drammen
kommunepost@drammen.kommune.no

Kopi: Petter Øijord bragernes@gmail.com

Høringsuttalelse

til

Kommunedelplan samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen

Vannmiljøutvalget i Drammens sportsfiskere (VMU) har følgende kommentarer til

5.2.1 Gjennomførte mulighetsstudier

Det bør etableres en sammenhengende fjordpromenade i hele fjordbyens lengde og en park med strand på Tømmerterminalen. Det bør utvikles en finmasket park- og byromstruktur i fjordbyen.

Hele strandsonen og alle gruntvannsområder (utenom Linnestranda og Gilhusodden) er ødelagt av menneskelig aktivitet og må rehabiliteres/rekonstrueres. Dette vil bli Norges største prosjekt for rehabilitering av natur.

Et grønt belte med stedegne trær og planter beplantes og vedlikeholdes langsmed strandsonen. Dette fungerer også som kantvegetasjon som skjul for fisk og som både støyfilter og støvfilter fra bebyggelse og veier.

Vegetasjonsbeltet nær vann vil sikre gode betingelser for planter, fisk, fugler og dyreliv.

Kantvegetasjon av ulik bredde, inntil 50 – 100 m.

Tilrettelegging for stedegne planter. Reguleringsvedtektene må forby bruk av sprengstein i strandsonen. Som hovedregel (der det ikke er brygger eller sandstrender) bør metoden som er brukt på Blåbringegebærstranda videreføres/videreutvikles.



Drammens Sportsfiskere Vannmiljøutvalget (VMU)

Utfyllinger på land skal kompenseres med motfyllinger i sjøen. Motfyllingene skal planlegges og utformes i en økosystembasert modell. Tiltakene brukes til å rekonstruere ferskvannskorridoren mellom Lierelva og Bragernesløpet, med gruntvannsområder og øyer tilpasset dyre-, fiske- og fugleliv i både ferskvann og saltvann.

Øyer, holmer og skjær langs kystsonen som avhjelpende tiltak for utbygging og trafikk. De fleste øyene må kun være for fugler og planter.

Tilgang til noen øyer, holmer og strender med broer, mens de fleste vil være beskyttet som naturreservat.

Noen få øyer kan brukes til fiske, bading, soling, lek, o.a.

Kanaler mellom bebyggelsen skaper trivsel og senker temperaturen på varme sommerdager.

En kyststi for gange og sykling nær fjorden. Den må være beskyttet av et vegetasjonsbelte for å skape ro i vannkanten.

VMU ber om en prinsipplan for å lage en ferskvannskorridor fra Drammenselvas utløp til Lierelva. Den må være sammenhengende s.a. abboren kan vandre fra elv til elv.

Blåbringegebærstranda, dvs. kystsonen fra Bring-terminalen til Tømmerterminalen, må bevares i sin helhet.

En havn i hovedkanalen, regulert båttrafikk med maks hastighet på 5 knop og områder hvor det ikke er tillatt å ferdes. Alle andre områder til robåter, seilbåter, kanoer, kajaker o.l.

Elektrisk ferge for transport til/fra Dammen.

Legge til rette for fisk, yngel, vadefugler, hekking for fugl, deretter folk og fe.

Tilrettelegge for minst 3 dyp:

0-3 m: gruntvannssone tilpasset ferskvann. Sandbanker og takrør til demping av bølger.

3-10 m: stort sett ferskvann, i perioder saltvann som beveger seg med flo og fjære. Ferskvann og saltvann er adskilt fra hverandre.

10-30 m: saltvann til torsk.

Kanaler, vannspeil og kantvegetasjon skal prege strandsonene slik at landskapsarkitekturen på Lierstranda får en banebrytende nasjonal betydning.



Drammens Sportsfiskere Vannmiljøutvalget (VMU)

VMU ber on at det tas lærdom av eksempler på godt vannmiljø: Deler av Åssiden elvepark, deler av Gulsbogen Strand, deler av Bragernes Strand, Gilhusodden, Linnestranda, Pølsesvingen, Øvre Sund, Gråmerra og Centralgaragen.

Bakevje i fjorden ved Fjordbyen – kan lede vann fra Drammensfjorden gjennom kanalen. Øyer med kohesjonspeler av tre kan brukes til å styre strømmen s.a. kanalene for tilførsel av friskt vann.

Vi trenger en befaring av gode strandområder langsmed Drammenselva som kan brukes som modell for Fjordbyen.

VMU har følgende kommentarer til **5.3 ALTERNATIVER:**

Veier for gående og syklende

Gangvei og sykkelvei på bruer over kanalene.

Separate veier for gående og syklende.

Alle gangveier kan bygges i h.t. de retningslinjene som ble fulgt ved Pølsesvingen og Centralgaragen.

Bilveier og jernbane

Elektrisk bybane til Drammen og Gilhus, siden til Lierbyen.

Bildeling med el-biler som kan stå i et parkeringshus.

Kun bygater som anlegges på tvers av Fjordbyen, ned mot vannet – kan krysse kanaler med bruer. Slike gater planlegges som siktakser fra land mot vann og omvendt.

Ingen gater langsmed fjorden.

God håndtering av avrenning fra gater.

Regnbed for håndtering av store nedbørsmengder.

Jernbane, gjennomgangstrafikk og kollektivknutepunkt i senketunnel for å spare areal og dempe støy.

Kun bygater i tettbygde strøk.

Om Strandveien opprettholdes for gjennomgangstrafikk, må den legges i senketunnel.

Eksempel: Grønland, ingen bilvei mellom elva og bebyggelsen og ingen gjennomgangstrafikk



Drammens Sportsfiskere Vannmiljøutvalget (VMU)

Generelt

Skjøtselsplan for Fjordbyen etterlyses.

VMU ber om å delta i et medvirkningsprosjekt langsmed Lierstranda.

Vedlegg:

Prinsippskisse av øyer og kanaler ved Fjordbyen.

Med hilsen

Petter Øijord (sign.),

Leder

John Tollefsen (sign.)

Sekretær DS-Vannmiljøutvalget



Drammens Sportsfiskere Vannmiljøutvalget (VMU)





Lier kommune
Postboks 205
3401 Lier

Lier kommune - Uttalelse til varsel om oppstart og forslag til planprogram for kommunedelplan for Fjordbyen - samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt.

Lier kommune har oversendt varsel om oppstart av planarbeid med forslag til planprogram for kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt for Fjordbyen. Fylkesmannen ber om at videre planarbeid ivaretar hensynet til eksisterende planer i området og nasjonale føringer knyttet til samordnet areal- og transportplanlegging, samfunnssikkerhet og beredskap, barn- og unges interesser, universell utforming, naturmangfold, grøntstruktur, friluftsliv og landskap, støy og luftforurensing.

Bakgrunn

Fylkesmannen viser til oversendelsesbrev 13. juni 2018 med offentlig ettersyn av planprogram og oppstart av planarbeid for kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt for fjordbyen.

Planen er et samarbeid mellom Lier kommune og Drammen kommune for et større område med deler av Brakerøya, samferdselsinfrastruktur rundt planområdet for fjordbyen og kommunedelplan for RV.23 Linnes E18 som er under arbeid.

Hensikten med kommunedelplanen er å avklare og å legge til rette for løsninger for den overordnede samferdselsstrukturen på Lierstranda og Brakerøya. Planen skal være et hensiktsmessig styringsverktøy for en trinnvis utvikling. Planen skal følges opp med en områdeplan.

Planen skal ta stilling til:

- Plassering, bruk, forbindelser og prinsipputforming av den overordnede samferdselsinfrastrukturen i Fjordbyen.
- Prinsippene for hvordan samferdselsinfrastrukturen knytter seg på eksisterende og planlagt infrastruktur i områdene rundt planområdet for Fjordbyen.
- Plassering og prinsipputforming av fremtidig jernbanestasjon med kollektivknutepunkt.
- Strandveiens rolle og utforming.
- Lokalisering og prinsipputforming av hovedgaten gjennom Fjordbyen.
- Gode løsninger for gående, syklende, kollektiv- og personbiltransport til og gjennom planområdet.
- Avklare mulighet for persontrafikk på sjø.

Fylkesmannens kommentarer

Hensyn til eksisterende planer og overordnede føringer

Området er et stort område der det foreligger mange større og mindre planer som både gir nasjonale, regionale og lokale føringer for området. Hensikten med planen er i stor grad å se disse i sammenheng for å finne en hensiktsmessig løsning for samferdselssystemet i området. Fylkesmannen er svært positiv til at planprogrammet viser god oversikt over disse eksisterende føringer som skal ivaretas i det videre arbeidet med planen.

Det vises til at planen i utgangspunktet skal bygge på strategisk plattform med masterplan for Fjordbyen fra 2014 og de andre større planene i området. I tillegg vises det til en rekke eksisterende utredning og mulighetsstudier som skal legges til grunn i kommunedelplanarbeidet, samt til pågående planarbeid. Særlig vesentlig er kommunedelplan for ny Rv 23 Linnes - E18, Detaljregulering for nytt sykehus i Vestre Viken på Brakerøya, rullering av kommuneplanen for Lier og forprosjektet for Strandveien.

Samordnet areal- og transportplanlegging

Sentralt i planarbeidet er å avklare hovedtrekkene i samferdselsinfrastrukturen innenfor planområdet, samt tilknytning til overordnet veinett, inklusiv gang- og sykkelveinett utenfor planområdet. Kollektivtrase, samt prinsippavklaring for plassering av ny jernbanestasjon med kollektivknutepunkt og innfartsparkering inngår. Det vises til at kollektivreisende, syklende og gående skal prioriteres i transporthierarkiet. Planleggingen skal sikre transportløsninger for hele området, med tilkoblinger til øvrig bystruktur og transportnett. Det skal fastsette krav til videre planlegging av de enkelte delområdene.

Dette er i tråd med klimaforliket der det er mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Videre er vi svært positive til at det vises til *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*, fastsatt ved kgl. res. av 26. september 2014. Her står det at blant annet at utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. God tilgjengelighet og nærhet til et attraktivt og effektivt kollektivtransportsystem vil også være i tråd med ny regional areal- og transportplan for Buskerud 2016 – 2030.

Videre er Fylkesmannen svært positiv til at det skal gjennomføres alternativstudier for nytt knutepunkt som skal bygge på rammene for løsningene er gitt i overordnede planer, strategisk plattform med masterplan, mulighetsstudiene for knutepunktutvikling, og evalueringsrapporten av de foreslåtte løsningene for knutepunktutvikling. Vi viser til at i tråd med de overnevnte føringene skal kollektivknutepunktet være et fremtidsrettet og effektivt knutepunkt for buss, tog og taxi som støtter opp under miljøvennlig transport og de høye klimamålene for utvikling av Fjordbyen.

Vi viser til at Lierstranda er med sin nærhet til Drammen by og eksisterende jernbane svært godt egnet for en byutvikling som bygger opp under miljøvennlige transportløsninger. Det vises til at Lierstranda er ett av de 6 prioriterte utviklingsområder med potensiale for omfattende attraktiv fjordbyutvikling og muligheter for etablering av ny jernbanestasjon.

Barn og unge

Fylkesmannen viser til *rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen*. Retningslinjene stiller blant annet krav om at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Det fremkommer av forslaget til utredningsprogram at det skal redegjøres for hvordan planforslaget legger til rette for barn og unge og hvordan deres interesser ivaretas. Tilrettelegging for myke trafikanter med spesiell vekt på eventuelle skoleveier vil være viktig for barn og unge.

Universell utforming

Prinsippene om en universell utforming må legges til grunn for utformingen av området. Dette er forhold som det må redegjøres for i saken og som må sikres fulgt opp gjennom bestemmelsene. Vi viser til Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne og Regjeringens *handlingsplan for økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne*.

Naturmangfold

Vi viser til Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) av 19. juni 2009 der det fastsettes mål for ivaretagelse av naturtyper og arter. Videre omhandler denne loven sentrale prinsipper om kunnskapsgrunnlag og miljørettslige prinsipper som skal legges til grunn også for arealplanlegging etter annet lovverk. Det må som en del av planarbeidet redegjøres for hvordan de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8-12 i naturmangfoldloven er vurdert og fulgt opp.

Norge har gjennom ratifisering av internasjonale konvensjoner forpliktet seg til å stoppe tapet av biologisk mangfold innen 2020. Gjennom planarbeidet er det særlig viktig at kommunen ivaretar leveområder for sjeldne, trua og sårbare arter (kategoriene CR/EN/VU), og arealer med naturtyper med verdivurdering "viktig" (B) og "svært viktig" (A).

I oversendelsesbrevet vises det til at ved behandling i Formannskapet i Lier kommune 26. april i sak 19/2018 ble det vedtatt at planavgrensningen skal justeres der deler av Linnestranda naturreservat ligger innenfor planavgrensningen. Fylkesmannen forutsetter at utviklingen av planen tar tilstrekkelig hensyn til naturreservatets behov for skjerming og naturmangfoldet i sjøen, både under utbyggingen og som ferdig tiltak. Reservatet strekker seg i vest til sjøområdene utenfor Gilhusodden. Formålet med fredningen er å bevare et særegent og verdifullt våtmarksområde med tilhørende vegetasjon, fugleliv og annet dyreliv. Området rommer interessante plantesamfunn og utgjør en viktig fuglebiotop.

Grøntstruktur, friluftsliv og landskap

Fylkesmannen ber om at planarbeidet sikrer en god grøntstruktur med god forbindelse til omkringingende grøntområder. Det er spesielt viktig å ivareta og videreutvikle attraktive arealer for ferdsel og opphold langs fjorden og elva. Nærmiljø og friluftsliv er aktuelle utredningsteama i forslaget til planprogram. Spesielt vil dette være viktig i områder nær fjorden. Vi minner om St. meld. nr. 26 (2006-2007) *Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand* om ivaretagelse av vassdragslandskap, vassdragsbelter og vannressurser. I *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging* står det at det skal tas hensyn til allmenne interesser langs vassdrag. Vi minner også om kommuneplanenes byggeforbudssoner langs vassdrag. Videre ber vi om at landskap og estetiske forhold blir

ivaretatt i planarbeidet. Vi viser til *Den europeiske landskapskonvensjonen* og til *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging* der det står at kommunene skal ivareta landskaps hensyn i planleggingen.

Støy og luftforurensning

Støy er omtalt som et aktuelt utredningsteama. Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442/2016 for behandling av støy i arealplanlegging skal legges til grunn. Det må tas hensyn til støyforholdene ved plassering og utforming av bygninger, planløsninger og uteoppholdsarealer. Luftforurensning skal også utredes. Vi viser til Klima- og miljødepartementets *retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520*.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Planprogrammet lister opp grunnforhold, flom, overvann og havnivåstigning som en del av det som skal konsekvensutredes. Fylkesmannen viser til at klimatilpassing er særlig viktig i et område som ligger nært fjorden. Fylkesmannen forutsetter at de grunnleggende prinsippene fra NVEs strategi for klimatilpasning (2010-2014) følges opp i videre arbeid. Klimatilpasning i plan handler om å erkjenne at klima er i endring og forstå hvordan disse endringene i samfunnet kan resultere i uønskede hendelser som ras, flom, havnivåstigning osv, som man må forebygge konsekvensene av. Det er derfor en forutsetning at forhold knyttet til flom, overvann og havnivåstigning utredes og vektlegges i arbeidet. Fylkesmannen forutsetter at konsekvensutredningen også omhandler stormflo og at dette blir utredet i tråd med F3 i TEK10.

Videre skal det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse for planen i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3 hvor dette er stilt som krav ved utarbeidelse av planer for utbygging. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Vi ber om at DSBs veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* fra 2017 blir benyttet som hjelpemiddel.

Med hilsen

Eli Kristin Nordsiden
avdelingsdirektør

Marte Hakavik Braarud

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten underskrift

Kopi til:

Norges vassdrags- og energidirektorat Region Sør	Postboks 2124	3103	Tønsberg
Statens vegvesen region sør	Serviceboks 723	4808	Arendal
Buskerud fylkeskommune	Postboks 3563	3007	Drammen

Lier kommune
Samfunn og næring
Postboks 205
3401 LIER

Vår referanse:
17/00503-3
Saksbehandler:
Dag Bøhler

Deres referanse:
AKME/2018/1508/N02

Dato:
03.09.2018

Planprogram for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen i Lier og Drammen kommuner

Det vises til brev av 12.06.2018 vedrørende varsel om oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning – samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen i Lier og Drammen kommuner.

Helse Sør-Øst RHF har følgende kommentarer til planprogrammet:

1. Plassering og prinsipputforming av fremtidig jernbanestasjon med kollektivknutepunkt

Helse Sør-Øst RHF forutsetter at lokalisering av dagens Brakerøya stasjon beholdes, alternativt at flytting mot øst blir såpass moderat at dagens lokalisering av oppgang til plattform kan beholdes.

Kort avstand til Brakerøya stasjon er en forutsetning for at sykehuset kan være et bymessig bindeledd og bidra til overordnet målsetning om miljømessig bærekraft og grønn mobilitet i Fjordbyen, i tråd med strategisk plattform med masterplan for Fjordbyen. Sykehuset og Drammen helsepark vil ha et stort antall ansatte og besøkende. Det er en nasjonalt vedtatt målsetning at veksten i persontransport i byområdene kan tas med gange, sykkel og kollektiv (nullvekstmålet), og målene i Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018 – 2035 er også førende for sykehusprosjektet. Prosjektet utarbeider nå en mobilitetsplan for å fastlegge målsetninger for grønn mobilitet. Her er transporttilbudet med jernbane helt sentralt.

De alternative plasseringene for togstasjon som skisseres i mulighetsstudier for Lierstranda knutepunkt i Fjordbyen medfører en avstand på minimum 500-600 m mellom sykehusets hovedinngang og nærmeste alternativ for plassering av ny stasjon (alternativ 3). Dette er en avstand som gjør tog til et mindre realistisk og attraktivt alternativ for kollektivtransport til sykehuset. Dette igjen vil medføre behov for større andel bilparkeringsplasser. Dagens togstasjon vil med ny gangforbindelse ha en avstand på om lag 200 meter til sykehusets hovedinngang. Alternativ 1 og 2 for ny stasjon medfører at sykehuset ikke lenger vil ligge i akseptabel

gangavstand fra stasjon, noe som etter Helse Sør-Øst RHF sin oppfatning vil være svært uheldig og vanskeliggjøre oppnåelse av nasjonale og regionale målsetninger.

2. Gatenett med lokalisering og prinsipputforming av hovedgaten gjennom Fjordbyen

Detaljreguleringsarbeidet for nytt sykehus i Drammen ligger foran planarbeidet for kommunedelfplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen. Dette medfører at den planlagte gatestrukturen for nytt sykehus og Drammen helsepark vil gi føringer for planarbeidet med kommunedelfplanen.

Helse Sør-Øst RHF legger til grunn at en prinsipputforming av hovedgatesystemet med to gater, Helsegata og Fjordbygata, gjennom planområdet for nytt sykehus i Drammen, vil gi føringer for tilknytning, plassering og prinsipputforming av resterende deler av hovedgatestrukturen gjennom Fjordbyen.

Helsegata er planlagt for kollektiv, sykkel, gange, ambulanse og annen nødvendig transport til og fra sykehuset. Det er forutsatt at denne gaten i liten grad skal være åpen for gjennomkjøring for privatbiler, slik at kollektivtrafikken prioriteres. Fjordbygata vil være hovedforbindelsen for øvrig trafikk. I planområdet for nytt sykehus vil inn- og utkjøring for ev. parkeringsanlegg i forbindelse med arealene for Drammen helsepark håndteres her.

3. Grønnstruktur

Områdereguleringsplanen for nytt sykehus legger til grunn at det skal sikres en sammenhengende grønnstruktur langs Drammenselva og –fjorden. Grønnstrukturen bør kobles til den kommende grønnstrukturen i Fjordbyen. Kommunedelfplanen for samferdselsinfrastruktur bør ta hensyn til de prinsippene som ligger til grunn for videreføring av grønnstrukturen.

Med vennlig hilsen
Helse Sør-Øst RHF



Cathrine M. Lofthus
administrerende direktør



Hanne Gaaserød
økonomidirektør

Kopi til: Drammen kommune, Postboks 7500, 3008 Drammen



KYSTVERKET

Sørøst

Lier kommune
Postboks 205
3401 LIER

Deres ref.:

Vår ref.:
2018/2792-3

Arkiv nr.:

Saksbehandler:
Aase Kristin Eikenæs Marthinsen

Dato:
03.09.2018

Uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid - kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen - Lier og Drammen kommuner - Buskerud fylke

Vi viser til e-post av 10.8.2018 fra Drammen kommune vedrørende varsel om oppstart av kommunedelplanarbeid for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen i Lier og Drammen kommuner.

Formålet med kommunedelplanen er å legge til rette for samferdselsinfrastruktur med fremtidig stasjonsområde som et velfungerende kollektivknutepunkt.

Kystverket

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning og jobber for en effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnæringens behov for framkommelighet og effektive havner. Kystverket deltar i planmedvirkning og utøver myndighet etter havne- og farvannsloven.

Havne- og farvannsloven har som formål å legge til rette for god framkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer. Kystverkets regionkontorer skal ivareta disse interessene i det regionale og lokale planarbeidet.

Innspill til planen

Planområdet ligger nær Drammen havn. Drammen havn er en stamnetthavn og har en sentral rolle i det nasjonale og regionale transportsystemet. Nær planområdet pågår det planarbeid, bl.a. områdereguleringsplan for Holmen. Kystverket Sørøst forutsetter at videre planarbeid ikke legger til rette for tiltak som vil være til hinder for effektiv havnevirksomhet.

I forslag til planprogram går det fram at muligheten for persontrafikk på sjø skal avklares. Kystverket Sørøst forutsetter at eventuelle konsekvenser for sjøfarende og andre brukere av sjøen blir belyst og utredet gjennom planarbeidet.

Innenfor planområdet er det eksisterende privat havnevirksomhet, som i kommuneplanens arealdel er avsatt til bebyggelse og anlegg. Kystverket Sørøst viser til vår uttalelse av 22.8.2017 til offentlig ettersyn av planprogrammet for områdereguleringsplan for Fjordbyen. I uttalelsen viste vi til Miljøverndepartementets godkjenning av kommuneplanens arealdel for Lier av 27.9.2013, der bl.a. følgende går fram (vår understrekning):
«Forslag til nytt område for bebyggelse og anlegg (område LS 1-10) ved Lierstranda godkjennes. Lierstranda er med sin nærhet til Drammen by og eksisterende jernbane svært

Region Kystverket Sørøst

Sentral postadresse: Kystverket
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

For besøksadresse se www.kystverket.no

Bankgiro: 7694 05 06766

Org.nr.: NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

godt egnet for en byutvikling som bygger opp under miljøvennlige transportløsninger. Det forutsettes at Lier kommune i samarbeid med Drammen kommune og regionale og statlige myndigheter arbeider videre med fastsetting av den detaljerte arealbruken, herunder transportløsninger inkludert dypvannskai for tømmertransport, miljøopprydding og relokalisering av virksomheter, gjennom en egen planprosess for området.»

Kystverket Sørøst forutsetter at dette komme fram fram i det videre planarbeidet.

Med hilsen

Aase Kristin Eikenæs Marthinsen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

Drammen kommune	Engene 1	3008	DRAMMEN
Drammen Havn	Postboks 636, Strømsø	3003	DRAMMEN
Fylkesmannen i Buskerud	Postboks 1604	3007	DRAMMEN
Fiskeridirektoratet	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN

Fra Linnesstranda vel

3. september 2018

Til Lier kommune

Merknader til oppstart av planarbeid og høring av planprogram - kommunedelplan samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen

Linnesstranda vel representerer interessene til beboerne på Linnesstranda, fra Gullaug skole til Gilhusveien og Smetten sør for rv. 23, vi er nærmeste nabo til den planlagte fjordbyen, og er svært urolige over at boligområdet Linnesstranda inngår i planområdet for samferdselsløsninger.

Vi takker for anledningen til å uttale oss.

Fjordby-planene på Lierstranda har ambisiøse mål om å endre dagens arealbruk. Areal ved sjøen er i regional sammenheng svært verdifullt areal og disponeringen av dette må gjøres strengt i forhold til overordnede mål. I hovedsak bifaller vi som naboer at terminalområdet utvikles i bymessig retning.

Men vi mener det er viktig at det blir trukket en klar grense for byutviklingen ved Gilhus, mot landbruksarealet og boligområdet vårt.

I så måte må de samferdselstiltak som eventuelt planlegges langs Linnesstranda kun være tiltak som gjør boforholdene her bedre, ikke verre. **Vi vil peke på at det er mye gammel bebyggelse langs veien, og tett på veien**, slik byggeskikken var tidligere. **Våre hus tåler ikke større inngrep i veibanen.** Gitt de lokale forholdene mener vi at det kun vil være aktuelt med tiltak her som legger til rette for og **bedrer forholdene for de myke trafikantene**, og fortauet kan med fordel utbedres, noe vi har bedt om lenge.

Velet er positive til den planlagte kollektivtraseen gjennom fjordbyen, jf. skissene s 15 i forslaget til planprogram, og i tråd med behovet for å avgrense de bymessige områdene tydelig, er det viktig at kollektivtraseen i øst ved Gilhus får retning mot nord, mot rv.23, og at trafikken ledes til overordnet veinett ved Amtmannssvingen, og ikke gjennom Gilhus eller Linnesstranda.

I dag er Terminalen stengt med bom for å skåne bomiljøet på Gilhus og Linnesstranda for tungtransporten til terminalen. Bommen hindrer også effektivt at Terminalen brukes som alternativ vei til Strandveien østover fra Drammen. Strandveien har tett trafikk, og vi ønsker ikke denne trafikken tar veien langs sjøen. Vi ber om at det planlegges med at denne bommen består inntil Terminalen og fremtidig kollektivtrasé er knyttet opp til det overordnede veinettet et annet sted enn gjennom Gilhus.

Vi har bedt om at fjordbyplanene må inneholde trafikkregulerende tiltak som hindrer at trafikk til og fra området, både i anleggsperioden og driftsfasen, går gjennom Gilhus eller bruker Linnesstranda. Vi er svært glad for gjennomkjøringsforbudet på Linnesstranda, men er overrasket over hvor lite forbudet hjelper når det er kø på rv.23. Vi ber om at det vurderes ytterligere tiltak som bom eller annet for å hindre gjennomkjøringen.

Velet har i mange sammenhenger ønsket en bedre løsning for å komme oss til fots og på sykkel til Drammen fra Gilhusområdet, gjennom den kommende fjordbyen. Dette er et behov som gjelder langt fler enn dem som bor her, det er stor trafikk av gående og syklende til og fra Drammen her, nærmest på tross av dårlig tilrettelegging i dag. **Det er et betydelig potensial for økt trafikk av myke trafikanter mot Drammen, om forholdene legges til rette slik vi ber om.** I dag oppleves næringsområdet/Terminalen som **svært utrygt** trafikkmessig. På tross av eksisterende gang- og sykkelvei langs Terminalen er det mangel på lys, trygge kryssinger og manglende forbindelse til gang- og sykkelveinett på andre siden av Strandveien og Drammen.

Vi mener at fjordbyplanene aktualiserer vårt ønske, og at det er viktig at gående og syklende snarest ivaretas på en trygg måte i området, og **ikke minst gjennom en sannsynlig langvarig anleggsfase.**

For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at illustrasjoner (s 20 i forslaget til planprogram) som skal vise dagens situasjon i området her for de myke trafikanter inneholder vesentlige feil og mangler:

- Figur 5 s 20, utsnitt av dagens situasjon for gående viser ikke at det er sammenhengende fortau langs hele Linnesstranda frem til Gilhus, og at det er undergang under rv.23 med gangvei til Amtmannssvingen, og Husebygata, ei heller at det er gang- og sykkelvei langs Terminalen fra Gilhusveien frem til Strandbrua.
- Figur 6, s 20, dagens nettverk for sykkel, viser ikke at det er skiltet hastighet på Linnesstranda 40 km/t, med blandet trafikk. Linnesstranda skulle dermed inngått i nettverket med stiplet strek. Det gjelder også undergangen under rv.23, samt alle andre forbindelser her, jf. merknadene til figur 5.

Vi ønsker velkommen til en befaring i området!

Med hilsen

Håkon Røed for styret i Linnesstranda vel

Sendt til postmottak@lier.kommune.no

Lier kommune,
Samfunn og næring
Postboks 205
3401 Lier

**SAMFERDELSINFRASTRUKTUR OG KOLLEKTIVKNUTEPUNKT FJORDBYEN
-- KOMMUNEPLAN MED KONSEKVENsutREDNING**

**VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID OG HØRING AV PLANPROGRAM
KOMMENTARER**

Det vises til ovenstående kunngjøring hvor det inviteres til innspill og kommentarer med frist i dag. Vi forstår at denne uttalelse derfor mottas rettidig.

Vi har forsøkt å gjøre oss kjent med tilgjengelige dokumenter som følger utleggelsen og ser at eiendom Gnr/bnr 24/41 og 24/50 som tilhører Bertel O Steen Eiendom AS kan bli berørt av ovenstående planarbeid da de ligger innenfor planområdet.

På vegne av Bertel O Steen Eiendom AS ber vi om å bli holdt orientert om utviklingen av planarbeidet slik at vi har mulighet til å komme med konkrete innspill underveis i prosessen.

Vi er spesielt opptatt av hvordan den planlagte veistrukturen i Fjordbyen vil knytte seg til hovedveisystemet og i den grad den berører Bertel O Steens eiendommer.

Med vennlig hilsen



Ole Wiig
Faglig leder

Kopi: kommunepost@drnk.no

Bertel O. Steen Eiendom AS
v/ prosjektdirektør Rune Carlsen, rune.carlsen@bos.no

Ny togstasjon og tilhørende tiltak er svært kostbare og krevende tiltak, der de positive effektene for utviklingsarealene i planområdet er klart formidlet. Negative følger virkninger av å legge ned to togstasjoner og frata store boligområder deres eneste reelle kollektivtilbud er derimot knapt belyst i høringsaken eller i forutgående prosesser.

Høringsuttalelsen her stiller spørsmål ved noen av forutsetningene som planarbeidet synes å bygge på, og til utredningsopplegget som er presentert, relatert til effekter av å nedlegge stasjoner og flytte kollektivtilbudet vekk fra boligstrukturene som er konsentrert langs sidene av Lierdalen.

Begrepet "knutepunkt" indikerer normalt at flere kollektivsystemer kan kobles, og at disse fungerer for et større omland. Knutepunktutvikling i de fleste urbane sammenhenger er arealutvikling (fortetting) omkring et eksisterende knutepunkt, dvs at kollektivsystemene allerede betjener arealene. For Fjordbyen er situasjonen svært annerledes. Arealutviklingen, attraktiviteten og legitimiteten til høy bymessig utnyttelse, hviler tungt på å fjerne kollektivtilgangen fra eksisterende boligområder, uten at det sikres etablering av andre kollektivtilbud til erstatning.

For at dette ikke skal bli et radikalt tilbakeskritt for det store omlandet som i dag har god tilgang og fremkommelighet til høystandard kollektivtransport, og føre til økning i biltafikk, eller flytting pga ulempene bilpendling medfører, må planarbeid og konsekvensutredning gi disse konsekvensene stor oppmerksomhet, og gjøre avbøtende tiltak til vilkår for gjennomføring av planen.

Reisemønsteret i influensområdet betinger finmasket lokalisering av stasjoner. Mange pendler ut fra Drammen/Lier og mer sentraliserte stasjoner her vil ikke fungere like godt. Sentrale stasjoner øker kødannelse og reisetid. Større avstander til stasjon reduserer også andelen som kan/vil gå/sykle.

For at byutviklingen i Fjordbyen skal kunne bygge opp under miljøvennlig transport (jfr MDs vedtak ifm kommuneplanen), må det sannsynliggjøres hvordan bil ikke skal bli det eneste eller mest aktuelle transportmiddelet for store boligområder etter at Lier stasjon nedlegges. Hvordan sannsynliggjøre at det vil bli etablert et høyfrekvent og høystandard transportsystem her? Hvordan sannsynliggjøre at ikke pågående og påtenkt boligutbygging langs rv 23 mm i Lier og Røyken vil forverre situasjonen for de som vil reise til ny stasjon på Lierstranda?

Parkeringspolitikk kan neppe ha noen rolle i å gjøre transporten for de som allerede bor langs dalsidene miljøvennlig. Det blir behov for store parkeringsarealer for at de som bor spredt skal kunne ha rimelig tilgang til ny togstasjon. Planprogrammet sier ett sted at parkeringskapasiteten skal beholdes på samme nivå som ved dagens Brakerøya og Lier stasjoner. Denne kapasiteten er allerede for liten, og etterspørselen må forventes å øke betydelig i årene som kommer. Dette bør beregnes og tas med i forutsetningene dersom ikke mange skal tvinges over i bil som hovedreisemiddel blant de som pendler.

Rv 23 representerer en stor usikkerhet. Planprogrammet gjør ikke rede for hvordan riksveiløsninger fungerer som premiss for Fjordbyen og knutepunktet, og det gjør heller ikke rede for usikkerhetene ved fremtidig hovedveisystem, trasevalg, fremdrift, fremkommelighet mm.

Planprogrammet nevner noen steder en kollektivtrase gjennom fjordbyområdet, og ett sted står det også at denne føres videre til Linnes, et annet sted nevnes Gilhus/Engersand. Det virker ikke tilstrekkelig å antyde vagt slike tiltak som i seg selv er svært kompliserte og kostbare. Dersom en slik trase er en forutsetning (jfr strategisk plattform), så må gjennomførbarheten av kollektivtraseen sannsynliggjøres. Dette handler i så fall om plassering, arealbehov, bevilgningsbehov og driftsansvar.

Generelt må utredning av aktuelle temaer se på et influensområde som strekker seg til omlandet for dagens stasjoner. Lier stasjon benyttes av et svært stort omland, som en naturlig følge av topografi og et dårlig kollektivtilbud forøvrig. Dette er beslutningsrelevant, og må løftes fram i plan- og utredningsarbeidet.

Vennlig hilsen

Øivind Skøien
Gullaugkleiva 49
3427 Gullaug

Lier kommune
Postboks 205
3401 LIER

Dato: 04.09.2018
Saksref.: 201801191-1
Deres ref.:
Sider: 2

Kommunedelplan samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen - uttalelse til forslag til planprogram.

Vi viser til forslag til planprogram for Kommunedelplan samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen, datert 11.04.18.

Jernbanedirektoratet har ansvar for den langsiktige utviklingen av persontransport og infrastruktur for jernbane i Norge. Bane NOR forvalter den eksisterende jernbaneinfrastrukturen.

I forbindelse med etableringen av nytt sykehus/ helsepark ved Brakerøya stasjon vil Brakerøya stasjon utvikles til et godt kollektivknutepunkt for nordre deler av Drammen og for Lier kommune. Dette synes å falle sammen i tid med utbyggingen av dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen/ Gulskogen og tilhørende forbedringer av togtilbudet.

I rapporten «[Fremtidig areal- og sporbehov i Nedre Buskerud](#)» fra 2015 beskriver (daværende) Jernbaneverket at dagens dobbeltspor over Lierstranda vil kunne betjene tilstrekkelig høy togfrekvens til Drammen fram til 2040. Det anbefales å ikke bygge 4 spor for å øke frekvensen og kapasiteten før ny Lieråsen tunnel blir bygget. Det bør likevel holdes av areal til 4 spor.» «Ny 4 spors stasjon etableres på Lierstranda – øst for dagens Brakerøya stasjon.»

Det er tidligere skissert en fremtidig stasjon/ kollektivknutepunkt ved Lierstranda mellom dagens Brakerøya og Lier stasjoner. Slike skisser ligger også til grunn for planprogrammet som nå er på høring.

Jernbanedirektoratet vurderer det slik at en ny stasjon ved Lierstranda, til erstatning for Brakerøya stasjon, ikke vil være anbefalt prioritert i de nærmeste NTP-periodene (før 2040). Vi vil derfor anbefale at samferdselsinfrastrukturen i Fjordby-utbyggingen planlegges for Brakerøya som kollektivknutepunkt innenfor dette tidsperspektivet.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR ser frem til et godt samarbeid med Lier kommune i det kommende kommunedelplanarbeidet.

Med vennlig hilsen

Ove Skovdahl
Seksjonssjef

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Lier kommune

Postboks 205

3401 LIER

Adm.enhet: Forvaltningsseksjonen i region
Sør

Saksbehandler: Knut Kristian Skjolden

Telefon: 97672957

Vår referanse: 17/7824

Deres
referanse:

Dato: 03.09.2018

Tilbakemelding på varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram - Kommunedelplan Fjordbyen - Lier kommune Buskerud

Vi viser til brev av 12.6.2018 om høring av forslag til planprogram og varsel om oppstart av planarbeid for Kommunedelplan med konsekvensutredning - samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen.

Hensikten med kommunedelplanen er å avklare nødvendig arealbehov for fremtidig samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt i Fjordbyen. Planprogrammet skal beskrive formålet med planarbeidet, planprosessen, medvirkning, alternativer og behov for utredninger.

Det framgår at det bl.a. kan bli aktuelt med utfylling i Gilhusbukta. Det er visstnok vedtatt en plan, «Detaljregulering for Utfylling i Sjø - Gilhusbukta». Denne planen har, så vidt vi kan se, aldri vært forelagt Fiskeridirektoratet for medvirkning, slik kommunen etter loven har plikt til, men vi går ut fra at Lier kommune eventuelt vil korrigere dette.

Fiskeridirektoratets ansvar og medvirkning i kommunal planlegging

Fiskeridirektoratet er myndighetenes rådgivende og utøvende organ innen fiskeri- og havbruksforvaltning i Norge. Fiskeridirektoratet skal på vegne av fellesskapet fremme lønnsom og verdiskapende næringsaktivitet, gjennom bærekraftig og brukerrettet forvaltning av marine ressurser og marint miljø. I planleggingen har Fiskeridirektoratet et særskilt ansvar for balansert og bærekraftig utnyttelse av kystsonen, og med utviklingsmuligheter for marine næringer. For å sikre ivaretagelse av nasjonale og vesentlige regionale interesser på sitt område forutsetter plan- og bygningsloven at planleggingsmyndigheten, deriblant kommunene, legger til rette for medvirkning fra Fiskeridirektoratet.

Vurdering og merknader

Fiskeriinteresser i området

Innenfor planområdet er det registrert viktige naturtyper i form av gruntvannsområder med ålegraseng, vektet som svært viktig, verdi A, altså av nasjonal interesse å ivareta samt bløtbunnsområder, vektet som lokalt viktig – i Gilhusbukta, jf. Fiskeridirektoratets kartverktøy: <https://www.fiskeridir.no/Kart> samt Miljødirektoratets naturbase: <http://www.miljodirektoratet.no/>.

Områder med ålegress har stor betydning som leverandør av viktige økosystemtjenester. De kjennetegnes av stor biologisk produksjon og er viktige oppvekst- og beiteområder for bl.a. torsk og andre fiskearter samt skalldyr, som er viktige ift. både yrkes-, fritids- og turistfiske langs kysten. Verdien av ålegrasenger må videre ses i sammenheng med gytefelt/-områder, som det er flere viktige av i hele Oslofjorden. Grunne sjøområder med ålegras er en begrenset og utsatt naturtype langs kysten i Sør-Norge. Det er derfor viktig at de som er igjen tas vare på. Det er videre knyttet internasjonale forpliktelser til naturtypen ålegraseng.

Ålegresset er samtidig sårbart for utbygginger i strandsonen og særlig utsatt for menneskelig aktivitet, og det bør unngås inngrep som mudring, sprengning, utfylling, brygger o.l. i eller i nærheten av ålegrasenger. Summen av mange små inngrep medfører dessverre et sterkt press på ålegrasengene våre. Sprengning og spredning av partikler vil kunne stresse fisk som skal gyte samt annet dyreliv. Videre er egg og larver sårbare overfor ytre påvirkning, f.eks. sterk støy og vibrasjoner.

Gruntvannsområder med bløtbunn har videre stor betydning som beiteområder for fugl og fisk og levested for akvatiske organismer. Et stort antall arter er å finne i bløtbunnsområder i strandsonen og biologisk produksjonen i vannmassene er ofte høy. Disse artene utgjør en viktig del av næringskjeden. Bløtbunnsarter er i hovedsak stasjonære og påvirkes av faktorer direkte på de stedene hvor de befinner seg. Naturtypen er derfor også en viktig miljøindikator. Inngrep som mudring og fylling av gruntvannsområder vil kunne endre produktiviteten i bløtbunnsområder. Grunne sjøområder med bløtbunn er en begrenset og utsatt naturtype langs kysten i Sør-Norge. Det er derfor viktig at de som er igjen tas vare på.

Fiskeridirektoratet er videre på generelt grunnlag betenkt mht. utfylling og dumping av masser i sjøen. De framlagte planer kan aktualisere til dels svært store massemengder som skal anbringes i sjø. En ting er hvilke konsekvenser selve etablerings-/byggefase har på livet i sjøen. Dette kan avbøtes noe, bl.a. ved at eventuelle arbeider i sjø blir lagt til vinterhalvåret, da livet i sjøen er mest i ro. En annen ting er hva som skjer etterpå, særlig ift ulike typer forurensning - hvordan massene vil oppføre seg og hvilken tilstand massene er i.

Interesseavveining

Hensynet til å ivareta biologisk mangfold av nasjonal eller vesentlige regional verdi skal vektas sterkt ved vurdering av hvilke nærmere tiltak som kan være aktuelle og som er nødvendig for gjennomføring av planformålet. Tiltak bør kun være aktuelle når det foreligger andre tungtveiende interesser enn naturinteresser, og dersom det faktisk er

foretatt en vurdering og vekting mellom interessene som bl.a. viser relativt liten negativ påvirkning på naturverdiene. Man bør ikke gå videre med planer som medfører negativ påvirkning på registrerte nasjonale eller vesentlige regionale interesser, med mindre det kan finnes tilfredsstillende avbøtende tiltak. Det må også foretas en vurdering av alternative løsninger.

En bærekraftig forvaltning av kystområdene tilsier at man bevarer soner med verdifull eller høy biologisk produksjon i sjø, slik det ofte er i grunne sjøområder nær land. Behov for areal til utbygging bør fortrinnsvis søkes dekket på land og på en måte som forårsaker minst mulig negativ påvirkning på miljøet og viktige interesser. Av hensyn til biologisk mangfold bør man unngå økning av nedbygd sjøareal hvor det er registrert verdsatte og viktige marine naturverdier.

Vi viser til statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning i strandsonen langs sjøen pkt. 5.3.4.5 Sjøområder *«Disse områdene skal vektlegges som biotoper og grunnlag for fiske og annen høsting av fornybare naturressurser, og som ressurs for transport, ferdsel med fritidsbåt og annen rekreasjon. Det bør vises stor forsiktighet med å åpne for tiltak i sjø som medfører betydelige anlegg og/eller varige inngrep som kan være til ulempe for de hensyn som ligger bak retningslinjene.»*

I forslag til planprogrammet uttales det bl.a.:

«Fjordbyen skal være bærekraftig

Sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft skal være styrende.»

«Fjordbyen skal knytte sammen land og sjø

I Fjordbyen skal det være gode grøntområder, både til rekreasjonsbruk og forbindelseslinjer til fjorden, naturområdene og kulturlandskapet.»

Å bygge ned bløtbunnsområdet og ålegrasenga i Gilhusbukta rimer dårlig med uttalte visjoner og mål for Fjordbyen.

Planfaglige råd og forutsetninger

Fiskeridirektoratet vil i utgangspunktet fraråde tiltak som kan påvirke ålegrasforekomster og bløtbunnsområder negativt. Dette gjelder desto sterkere når forekomstene er av nasjonal eller vesentlig regional verdi. I dette tilfellet vil Fiskeridirektoratet region Sør, av hensyn til å ivareta nasjonale interesser og lokalt biologisk mangfold, sterkt anbefale og forutsette at Lier kommune foretar en grundig vurdering av om full gjennomføring av «Kommunedelplan samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen» er så viktig at det bør gå på bekostning av viktige naturtyper, som bl.a. har stor betydning for yrkesfiske, for fritidsfiske og annen rekreasjonsbruk av sjø, ved f.eks. næringsmessig uttak av torsk og barns fiske av småkrabber. Man bør legge til grunn en føre-var-tilnærming i det videre planarbeidet. Kommunen må vurdere om det vil være mulig å realisere de forlagte planene uten utfylling i Gilhusbukta. Vi kan videre vanskelig se mulige effektive avbøtende tiltak i dette tilfellet.

Dersom man likevel ønsker å gå videre med planer som medfører utfylling i og sannsynlig utsletting av et ålegrassafunn av nasjonal verdi forutsetter Fiskeridirektoratet region Sør at

kommunen har besørget og legger fram utredning av konsekvenser for de nevnte naturverdier i sjø, og det marine miljøet for øvrig, fra uavhengig og kvalifisert faglig hold, jf. forslag til planprogram pkt 6.3, og tydeliggjør dette for beslutningstagerne i den videre planprosessen.

Vi bidrar gjerne i det videre planarbeidet og avventer uansett høring av planforslag.

Med hilsen

Erik Ludvigsen
seksjonssjef

Knut Kristian Skjolden
seniorrådgiver

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift

Mottakerliste:

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

Kopi til:

Fiskerlaget Sør	Stenersgata 2	0184	OSLO
Fylkesmannen i Buskerud	POSTBOKS 1604	3007	DRAMMEN
Kystverket Sørøst	Postboks 1502	6025	ÅLESUND

KOPIMOTTAKER

Drammen kommune
Postboks 7500
3008 DRAMMEN

Dato: 13.09.2018
Saksref: 201807705-3
Deres ref.:
AKME/2018/1508/N02
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Thomas Johansen
Telefon:
Mobil: +47 97750855
E-post: Thomas.Johansen@banenor.no

**Lier kommune - kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt
Fjordbyen - uttalelse til varsel om planoppstart og planprogram til offentlig ettersyn**

Vi viser til oversendelse av forslag til planprogram for kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen til offentlig ettersyn, med følgebrev datert 12.06.18.

Oversendelsen ble ikke mottatt hos Bane NOR før 14.08.18, og det ble i epost av 15.08.18 gitt utsatt uttalefrist til 20.09.18.

Formålet med planen er å fastsette en hovedstruktur for samferdselsinfrastrukturen i området, herunder legge til rette for utvikling av et velfungerende kollektivknutepunkt rundt eksisterende, samt evt. fremtidig, stasjonsområde for jernbanen. Lier og Drammen kommune ønsker gjennom planarbeidet å få til en prinsippavklaring for plassering av evt. ny jernbanestasjon med innpassing av knutepunktsfunksjoner og innfartsparkering.

Jernbanens arealbehov

Bane NOR legger pr. i dag til grunn at en evt. anleggelse av ny stasjon på Lierstranda ligger langt frem i tid. Frem til en nærmere avklaring av dette foreligger er det likevel viktig at det avsettes tilstrekkelig areal langs eksisterende jernbane for en fremtidig utvidelse, både til to nye spor og ny stasjon, på strekningen Lieråsen-Drammen grense.

Dette innebærer at det i overordnet planarbeid må sikres at det ikke legges til rette for nye, større byggetiltak nærmere enn 30 meter på begge sider av midt nærmeste spor i hht. Jernbanelovens § 10. Dette er i tråd med innspillet gitt til arbeidet med revisjon av Lier kommuneplan i brev datert 18.04.18.

Brakerøya og Lier stasjon

Ut fra at evt. ny stasjonsstruktur på strekningen ligger langt frem i tid, bør en videreutvikling av Brakerøya og Lier stasjon legges til grunn for det videre planarbeidet. Prosjektet Rutemodell 2027 (R2027) ser på sammenhenger mellom fremtidig rutetilbud og infrastrukturtiltak. Realisering av R2027, der det legges opp til en økning fra to til fire tog i timen på Brakerøya og Lier, forutsetter ikke gjennomføring av sporutvidelse på strekningen Lieråsen-Drammen grense. Dagens jernbaneinfrastruktur på strekningen muliggjør et bedret togtilbud på stasjonene.

Når det gjelder en nærmere vurdering av muligheter og begrensninger knyttet til en utvidelse av Brakerøya stasjon til et fullverdig kollektivknutepunkt, i form av sporutvidelse, herunder vurdering av sporgeometri, samt tilhørende funksjoner, er dette et noe større arbeid som bør inngå i det videre arbeid med kommunedelplanen.

Godsspor

Planområdet innehar i dag flere godsspor og -funksjoner, både tilknyttet tømmerterminalen og annen næringsvirksomhet i området. Deler av disse sporområdene har også en viktig funksjon knyttet til oppstilling av togmateriell for vedlikehold, såkalte «gule maskiner». I det videre arbeidet med å legge til rette for transformasjon av disse næringsarealene til annen bruk er det viktig å ivareta behovet for jernbaneinfrastruktur i området. Vi mener det bør vurderes om også fremtidig infrastruktur for gods- og vedlikeholdsspor skal inngå i arbeidet med kommunedelplanen for samferdselsinfrastruktur for Fjordbyen.

Ut fra viktigheten av både vurdering av videreutvikling av eksisterende stasjoner og andre viktige jernbaneinteresser innenfor planområdet, ønsker Bane NOR å delta aktivt i det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
Seksjonssjef
Planavdelingen, Forvaltning og samfunnskontakt

Thomas Johansen
Arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Lier kommune

Kopi:

Drammen kommune

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Marit Helene Fjelltun

Sendt: fredag 14. september 2018 15:04

Til: Anne Kristin Mehren <Anne.Kristin.Mehren@lier.kommune.no>

Emne: Planprogram Fjordbyen - Uttalelse fra landbrukskontoret

Hei.

Vi har følgende kommentar: Det vises til forslag til planprogram.

Varslet planavgrensning inneholder mye dyrket mark av beste kvalitet, flere gårdsbruk og gartnerier. Konsekvenser for de som driver landbruksnæring og konsekvenser for jordvernet må utredes grundig. Området inneholder også viktig naturmangfold som vurderes, blant annet vipejordene m.m.

God helg

Hilsen Marit

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Anne Kristin Mehren

Sendt: mandag 3. september 2018 13:20

Til: Marit Helene Fjelltun <marit.helene.fjelltun@lier.kommune.no>

Emne: SV: Utsettelse på høringsfrist for planprogram Fjordbyen

Bekrefter utsatt høringsfrist til planprogram for kommunedelplan - samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt - Fjordbyen. Ny frist settes til 14.september.

Med vennlig hilsen

Anne Kristin Mehren

Samfunnsplanlegger samfunn og næring

Lier kommune

Kontor: 32 22 03 35

Mob: +47 901 04 210

E-post: anne.kristin.mehren@lier.kommune.no

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Marit Helene Fjelltun

Sendt: fredag 31. august 2018 15:56

Til: Anne Kristin Mehren <Anne.Kristin.Mehren@lier.kommune.no>

Emne: Utsettelse på høringsfrist for planprogram Fjordbyen

Hei. Jeg trenger å utsette fristen fram til 14.september, på grunn av stort arbeidspress på kontoret.

Hilsen Marit på Landbruk

Sendt fra min iPhone



Statens vegvesen

Lier kommune
Postboks 205
3401 LIER

Behandlende enhet:
Region sør

Saksbehandler/telefon:
Wenche Bjertnes / 97073803

Vår referanse:
17/77202-11

Deres referanse:

Vår dato:
02.10.2018

Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram – Kommunedelplan Fjordbyen

Vi har mottatt for uttale varsel om oppstart at planarbeid og høring av planprogram for kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen.

Hovedhensikten med kommunedelplanen opplyses å være å legge til rette for samferdselsinfrastruktur med fremtidig stasjonsområde som et velfungerende kollektivknutepunkt. Det innebærer også å fastlegge trasé for hovedgate med kollektivtrasé fra sykehustomta på Brakerøya og videre gjennom området Fjordbyen. Planarbeidet skal avklare hovedtrekkene i samferdselsinfrastrukturen innenfor planområdet, samt tilknytning til overordnet veinett, inklusiv kollektiv-, gang- og sykkelveinett innenfor og utenfor planområdet. Planarbeidet skal resultere i fastsetting av krav til videre planlegging av de enkelte delområdene.

Endelig planavgrensning vil, iht. til planprogramforslaget, avklares i samarbeid med BaneNor, Statens vegvesen og Buskerud fylkeskommune.

Konsekvensen av tiltak utenfor planområdet (influensområde) vil vurderes i utredningen, jfr. planprogramforslaget.

Vegvesenets oppfatning er at hensikten med planarbeidet, slik det beskrives i planprogrammet referert ovenfor, er riktig og nødvendig for å få til en velfungerende Fjordby. Vi støtter hensikten med planarbeidet, og berømmer Lier og Drammen kommune for denne tilnærmingen til videre utvikling av Fjordbyen.

Nytt planarbeid for strekningen E134 Dagslett–Linnes–E18 vil være viktig premissgiver for framtidig, og midlertidige, tilkoblinger til E134. Videre vil planarbeid og realisering av ny E134 fra Dagslett til E18 kunne gi nødvendige avklaringer med hensyn til ny bruk av det som

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 ARENDAL

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-sor@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Tollbugata 2
3044 DRAMMEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

da blir avlastet vegnett (altså eksisterende E134 på strekningen og tilgrensende/berørte fylkesveger) Foreløpig er utbygging av E134 ikke prioritert i Nasjonal Transportplan. Byggestart er dermed ikke avklart. Men det er bevilget penger til planarbeidet som er under forberedelse for oppstart. Framdrift for Vegvesenets planarbeid er blant annet avhengig av omfanget av korridorer som skal utredes. Hvordan kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen skal forholde seg til manglende planavklaringer for ny E134 må inngå i planarbeidet dersom Kommunen tenker å gjøre planarbeidet for Fjordbyen uten å koordinere med Vegvesenets planarbeid.

Hvilke transportløsninger som kan være aktuelle i en midlertidig fase fram til ny E134 er bygget ut på den angjeldende strekningen må også inngå i planarbeidet for Fjordbyen. Kapittel 6.3 Tema som skal konsekvensutredes må suppleres med dette.

Statens vegvesen vil bli involvert i bestemmelse av planområdets omfang, jfr. planprogramforslaget som nå er til høring. Dette slutter vi oss til. Foreslår møte fredag 19.10. kl. 12:30–14:30 hos SVV i Drammen som et første steg fram mot å avklare grensesnittet mellom vår planlegging og Lier kommune sin planlegging. På dette møte bør det også diskuteres hvordan planarbeidene kan koordineres og ansvar og rollefordelingen mellom planmyndigheten og vegmyndigheten bør også være tema her, jfr. avsnitt nedenfor.

Viser til PBL §3–6 og §3–7 planmyndigheten(e) og statlige/fylkeskommunale vegmyndigheter. Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen berører statlig/fylkeskommunale vegmyndigheter og det bør vurderes om det kan være hensiktsmessig at ansvars- og rollefordelingen for Kommunens og Vegvesenets kommunedelplanarbeider avklares gjennom en avtale mellom planmyndigheten(e) og involverte statlige og regionale myndigheter. Viser i denne sammenheng også til Instruks for Statens vegvesen hjemlet i LOV–1963–06–21–23–§9, LOV–1963–06–21–23–§10, FOR–2005–05–27–472. Spesielt for pkt. 3 Arbeidsoppgaver for regionvegkontorene.

Vi antar tiltaket ikke kommer inn under krav om konseptutvalgsutredning og KS1?

Viktige veger, foruten E134, som har nasjonal funksjon er E18. I tilknytning til planområdet er følgende fylkesveger, som alle har mer en lokal enn en regional funksjon: Fv.282, Fv.283, Fv.22, og Fv.23. Framtidig bruk av disse, og konsekvenser for disse må også vurderes i kommunens planarbeid for Fjordbyen.

I tillegg til punktene i kapittel 6.3 Tema som skal konsekvensutredes peker vi på at dette kommunedelplanarbeidet med fordel kan avklare/gi føringer for:

- Standard for utforming av veg- og gateutforming i Fjordbyen
- Standard for utforming av kollektivtransportnettet
- Standard for utforming av gang- og sykkeltransportnettet

Vi viser til gjeldende KU-forskrift. Spesielt viser vi til KU-forskriftens §3, §4, §17, §21 og §23. Det er viktig at utredningene er tilstrekkelig, og på et detaljnivå som gjør at vi kan ta stilling til planforslaget. Det er også viktig at riktige faglige ressurser blir engasjert til å

utføre utredninger/vurderinger innenfor vårt fagområde. Vi gjør oppmerksom på at manglende avklaringer på framtidig trasé for E134 er en utfordring og kan være grunnlag for en innsigelse. Hvorvidt kommunen kan gjøre sitt planarbeide uten denne avklaringen må eventuelt dokumenteres om kommunens planarbeid skal skje uavhengig av kommunedelplanarbeidet for ny E134.

Vi ber om at følgende føringer blir tatt med i planprogrammet:

Nasjonale føringer:

- Vegloven LOV-1963-06-21-23
- Vegtrafikkloven
- Forskrift om kart, stedfestet informasjon, arelformål og kommunalt planregister (kart- og planforskriften)
- Nasjonal Transportplan 2014–2023, finnes på nedenstående link:
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-26-20122013/id722102/>
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018–2021: finnes på nedenstående link:
https://www.vegvesen.no/_attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafiksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf
 - Nasjonal 0-visjon om at ingen skal bli hardt skadd eller drept i trafikken. Vegen skal ha en tilgivende utforming slik at ulykker ikke fører til hardt skadde eller drepte i trafikken. For å nå dette målet er det en rekke samfunnsaktører som må bidra. Kommunene og deres arealplaner er viktige arenaer for å sikre at forebyggende tiltak gjennomføres slik at økt trafikk som følge av arealutvikling ikke fører til flere ulykker i trafikken.
- Nasjonal gåstrategi, finnes på nedenstående link:
http://www.vegvesen.no/_attachment/528926/binary/851213?fast_title=Nasjonal+g%C3%A5strategi.pdf
<http://www.vegvesen.no/fag/Fokusomrader/Miljoennlig+transport/Gaende>
- Nasjonal sykkelstrategi, finnes på nedenstående link:
http://www.vegvesen.no/_attachment/317385
<http://www.vegvesen.no/fag/Fokusomrader/Miljoennlig+transport/Sykkeltrafikk>
 Det er et nasjonalt mål at kollektivtrafikken, sammen med gange og sykkel skal ta hånd om den forventede veksten i persontransporten i de norske byområdene. For at dette skal være realistisk må det dokumenteres at det legges til rette/gjøres tiltak for at gange, sykkel og kollektivtransport skal bli mer attraktive transportformer enn privatbil.
- Nasjonal strategi for kollektivtransport og andre publikasjoner og opplysninger finnes på nedenstående link:
<http://www.vegvesen.no/fag/Fokusomrader/Miljoennlig+transport/Kollektivtransport>
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-26-20122013/id722102/>

Føringer for trafiksikkerhet og framkommelighet er gitt i vegloven og vegtrafikkloven, tilhørende forskrift om anlegg av offentlig veg, skiltforskriften og vegsikkerhetsforskriften. Statens vegvesen sine vegnormaler er forankret i ovennevnte forskrifter og gir utfyllende

bestemmelser for veg- og gateutforming. Standardene skal sikre en tilfredsstillende og helhetlig kvalitet på veg- og transportnettet, og gjelder all offentlig veg, gang-/sykkelveger og utforming av kollektivtransportnettet på veg. Disse normalene legges til grunn for våre innspill og krav i den kommunale arealplanleggingen. Vi lister blant annet opp:

- Grunnlag for vegutforming finnes i håndbok N100 Veg- og gateutforming. Nedenstående linker er til håndbok N100 og til øvrige håndbøker om temaet:
http://www.vegvesen.no/_attachment/61414/binary/964095?fast_title=H%C3%A5ndbok+N100+Veg-+og+gateutforming+%28+MB%29.pdf
<http://www.vegvesen.no/fag/Publikasjoner/Handboker>
- Tegningsgrunnlag Håndbok N100 veg- og gateutforming på reguleringsplannivå.
- Håndbok R700 – Tegningsgrunnlag
- Håndbok V121 – Geometrisk utforming av veg- og gatekryss (hjelpedokument)
- Håndbok V122 – Sykkelhåndboka – utforming av sykkelanlegg (hjelpedokument)
- Håndbok V123 – Tilrettelegging for kollektivtransport på veg (hjelpedokument)
- Forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg, hjemlet i LOV-1963-06-21-23-§43

Regionale føringer:

- Fylkesdelplan for byggegrenser og avkjørsler langs riks- og fylkesvegnettet i Buskerud. Del I og Del II
- Gjeldende regional plan for areal- og transport i Buskerud
- Gjeldende Areal- og transportplan for Buskerudbyen

Når en skal vurdere konsekvenser for vegnettet må en beregne trafikkbelastning med utgangspunkt i dagens trafikkbelastning + ikke realiserte utbyggingsområder i gjeldende kommuneplan, men som opprettholdes i ny plan + foreslåtte nye områder i den nye planen.

Viktige vurderinger for vegvesenet:

- Behovet for nye veglenker i vegsystemet
- Trafikkbelastning på ulike vegstrekninger
- Trafikkbelastning i kryss og avkjørsler
- Utforming av kryss og avkjørsler må vurderes på et overordnet nivå i forhold til krav i vegnormalene – rangordning i vegnettet og rammeplan for avkjørsler, plassering i forhold til andre nærliggende, mulighet for oppfylle frisiktkrav og stigningsforhold
- Behov for nye gang- og sykkelveger – og spesielt behovet for trygge skoleveger
- Kollektivbetjening og tilrettelegging/tiltak slik at kollektivtransport blir et attraktivt tilbud
- Støy
- Byggegrenser for riks- og fylkesveger
- Midlertidige løsninger

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 og § 11-16 vil vi som berørt statlig, og fylkeskommunalt fagorgan kunne fremme innsigelser mot planforslaget såfremt blant annet:

- Planforslaget ikke oppfyller kravet om konsekvensutredning, jfr. forskriften, for våre temaer.

- Planforslaget ikke oppfyller statlig planretningslinje om ivaretagelse av støy fra vegtrafikk.
- Planforslaget strider mot statlig planretningslinje for samordnet areal og transport
- Planforslaget strider mot nasjonal gåstrategi.
- Planforslaget strider mot nasjonal sykkelstrategi.
- Planforslaget strider mot nasjonal strategi for kollektivtransport.
- Planforslaget har løsninger som ikke er i tråd med Vegloven og vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter og Statens vegvesens håndbok for vegutforming N100, samt håndbøkene V121, V122 og V123. Likeså om planforslaget ikke sikrer avbøtende tiltak på/i og langs riks- /fylkesvegnettet.
- Planforslaget ikke har nødvendige avklaringer i planarbeidet for ny E134.

Vi forutsetter ny uttale, senest til offentlig ettersyn. Vi viser til avtale om møte 19.10 kl 12:30 i våre lokaler i Drammen. Vi ber om tilbakemelding på forslaget om møtetidspunkt og eventuelle synspunkter på forslag til møteagenda som er oversendt til Lier kommune.

Vegavdeling Buskerud, Seksjon for Plan og Forvaltning
Med hilsen

Anders O. T. Hagerup
seksjonsleder

Bjertnes Wenche
sjefsingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

Buskerud fylkeskommune, Postboks 3563, 3007 DRAMMEN
Drammen kommune, Engene 1, 3008 DRAMMEN
Fylkesmannen i Buskerud, Postboks 1604, 3007 DRAMMEN