



SAKSFREMLEGG

Saksmappe nr: 2020/9704-41 Saksbehandler: Gunhild Løken Dragsund

Til behandling i:

Saksnr	Utvalg	Møtedato
94/2022	Formannskapet	24.11.2022

Førstegangsbehandling av områderegulering Lierbyen, med konsekvensutredning

Kommunedirektørens forslag til vedtak.

1. Forslag til områdereguleringsplan for Lierbyen som vist på plankart datert 03.11.2022 og bestemmelser datert 03.11.2022 legges ut til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10.

Formannskapetets vedtak:

1. Forslag til områdereguleringsplan for Lierbyen som vist på plankart datert 03.11.2022 og bestemmelser datert 03.11.2022 legges ut til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10.

Formannskapetets behandling:

Kommunedirektørens forslag til vedtak ble fremmet og enstemmig vedtatt.

Sammendrag

Forslag til områderegulering for Lierbyen skal fastsette nye rammer og innhold for arealbruken i Lierbyen. Forslaget legger opp til å styrke kommunesenteret med mulighet for flere hundre nye boenheter. Gatestruktur og byrom skal sammen med mulighet for nytt bibliotek legge til rette for inkluderende

møteplasser. Ivaretagelse av kulturmiljø og grønnstruktur i planen er viktig for identitet og trivsel.

Vedlegg:

1. Forslag til plankart, datert 03.11.2022
2. Forslag til plankart uten hensynssoner for fare og støy, datert 03.11.2022
3. Forslag til reguleringsbestemmelser, datert 03.11.2022
4. Planbeskrivelse med konsekvensutredning, datert 28.10.2022
5. a. Temakart Verdifulle trær
6. b. Temakart Overvannsflom
7. c. Temakart Prioriterte gangforbindelser og byrom
8. d. Temakart Byggegrenser

Liste over resterende vedlegg. Samtlige vedlegg kan ses på kommunens hjemmeside under kunngjøringer: [Høring/ offentlig ettersyn av planer](#)

1. Samling av temakart: Verdifulle trær, Overvannsflom, Gang og byrom, Byggegrenser
2. Vurdering av interesser og konsekvenser for ulike brukergrupper i Lierbyen, Asplan Viak 06.10.22
3. Utredning av grønnstruktur og friluftsliv, områderegulering Lierbyen, Asplan Viak 06.10.22
4. Kulturminnevurdering, områderegulering Lierbyen, Asplan Viak 04.10.22
5. Handelsanalyse, områderegulering Lierbyen, Asplan Viak 13.12.21
6. Behovsnotat kollektivtransport, Asplan Viak 01.12.21
7. Lierbyen trafikkanalyse, Asplan Viak 19.09.22
8. Gange og sykkel, Lierbyen områderegulering, Asplan Viak 07.10.22
9. Kortfattet P-notat, Lierbyen områderegulering, Asplan Viak 29.09.22
10. Notat VA plan, Lierbyen områderegulering, Asplan Viak 24.10.22
11. Vurdering av flomfare for Lierbyen, Asplan Viak 16.12.21
12. Flomvei i Lierbyen sentrum, Asplan Viak, 23.05.22
13. Vurdering naturmangfold, områderegulering Lierbyen, Asplan Viak 11.11.21
14. Områdereguleringsplan Lierbyen, Støyvurdering, Asplan Viak 28.09.22
15. Vurdering av luftkvalitet, områderegulering Lierbyen, Asplan Viak 01.10.22
16. Vurdering av vannmiljø, områderegulering Lierbyen, Asplan Viak 04.10.22
17. Temarapport forurenset grunn, områderegulering Lierbyen, Asplan Viak 01.02.22
18. Områdestabilitet, områderegulering Lierbyen dokumentnr. 116043n1, GrunnTeknikk 07.12.21
19. Økonomiske vurderinger av ny infrastruktur i Lierbyen, 31.08.22
20. ROS-analyse, områderegulering Lierbyen, Asplan Viak 28.10.2022
21. Sammendrag av merknadene til varsel om oppstart og høring av planprogram

Saksutredning

1. Bakgrunn for saken

I 2019 ble det vedtatt strategi for «Lierbyen 2030». Hovedmålet i strategien var at Lierbyen skal være et levende og inkluderende kommunesenter. Et av tiltakene i handlingsdelen var å gjennomføre en områderegulering for Lierbyen sentrum. Hensikten med områdeplanen var å legge til rette for utvikling av det mest sentrale i Lierbyen og å oppdatere/erstatte den gjeldende sentrumsplanen fra 1990.

2. Beskrivelse av formålet

Formålet med planarbeidet er å fastsette nye rammer og innhold for arealbruken i Lierbyen. Eksisterende planer er gamle og vanskelige å styre etter, og det er behov for å oppdatere og erstatte disse. Gjennom nye rammer for stedsutvikling vil man legge de fysiske premissene for at Lierbyen skal kunne være et levende og inkluderende kommunesenter. Målet er å styrke Lierbyen som et senter for opplevelser og aktivitet, der flere mennesker skal bo, handle og jobbe, som det er enkelt å komme seg til og der innbyggerne føler tilhørighet.

I henhold til planprogrammet har oppgaven med å utarbeide områderegulering med konsekvensutredning i hovedsak vært følgende:

- Gode løsninger for gående og syklende (grønn mobilitet)
- Grønnstruktur som hovedstruktur for grønn mobilitet og varierte opplevelser
- Attraktive byrom og avgrensing av handelssentrum
- Sikring av gode og åpne møteplasser, bl.a et sentralt plassert bibliotek
- Tilrettelegge for utvikling av bolig og sentrumsfunksjoner
- Vurdere alternative plasseringer av dagens bussterminal
- Vurdere alternative plasseringer av mobilitetshus

3. Innspill og medvirkning

Oppstart av arbeid med områdereguleringsplan for Lierbyen ble varslet samtidig med at planprogrammet var på offentlig ettersyn. Innspill til innholdet i planen har vært med som grunnlag for utarbeidelse av planforslaget.

Innspillene er opp summert og kommentert i eget vedlegg 21.

I løpet av månedene med utredninger og planfaglige vurderinger har det vært avholdt felles og enkeltvis grunneiermøter, møte med politiet, verksteder med eldre, elevråd og råd for mennesker med funksjonsnedsettelse.

Fylkeskommunen, Brakar og taxinæringen har vært med i særmøter om kollektivknutepunkt.

I perioden med offentlig ettersyn vil kommunen arrangere folkemøte, åpne kontordager, trykghetsvandring med politiet og møter med berørte interesser.

4. Forholdet til overordnede planer/strategier

Kommuneplanens arealdel har avsatt størstedelen av planområdet som sentrumsformål. Hensynssoner for flomfare langs Lierelva og bevaring av kulturmiljø ved Haugestad og Stasjonsområdet. Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel.

Kommuneplanens samfunnsdel

Lier har behov for flere og varierte møteplasser, særlig for barn, unge og eldre. Ved å lokalisere disse i Lierbyen sikres flest Liunger tilgang til disse med gode mobilitetsløsninger. Utvikling i Lierbyen er i tråd med utbyggingsmønster som ikke øker behovet for personbiltransport.

Kommunens langsiktig arealstrategi

Lierbyen er sammen med Lierstranda og Gullaug vedtatt å være Liers tre viktigste utviklingsområder (bolig og næring). Arealplanleggingen i Lier skal legge til rette for redusert transport, energiforbruk og forurensende utslipp.

Strategi «Lierbyen 2030» ble vedtatt i 2019 med mål om tilhørighet, tilgjengelighet, tjeneste og attraktivitet for Liers innbyggere.

Planprogrammet for områderegulering med konsekvensutredning

Planprogrammet satte krav til en planprosess med omfattende utredningsbehov for Lierbyen. Enkelte temaer kan ha vesentlig betydning for miljø og samfunn og er derfor konsekvensutredet. Andre temaer er vurdert som viktige å belyse og undersøke som grunnlag for planbeskrivelsen.

Under hovedtema Tettstedsutvikling og samfunn inngår temaene: Stedsrom og bebyggelse, Grønnstruktur og friluftsliv, Kulturminner/ -kulturmiljø, Arealbruk, Barn og unges interesser og Folkehelse.

Under hovedtema Trafikk og mobilitet inngår følgende temaer: Biltrafikk gjennom Lierbyen, Gateterminal, Gang- og sykkeltrafikk, Parkering for bil og sykkel og Tilgjengelighet og logistikk.
Eget hovedtema for teknisk infrastruktur.

Under hodetema Miljø, risiko og sårbarhet inngår Transportbehov, energibruk og energiløsninger, Naturmangfold og vannmiljø, Jordbruk, Støy, Grunnforurensing, Grunnforhold, Flom og Risiko og sårbarhet. Eget tema for økonomiske forhold.

Planmaterialet er utarbeidet av Asplan Viak. Plankart og bestemmelser vil etter vedtak være juridisk bindende, og planbeskrivelsen forklarer og sammenfatter utredningene og grunnlaget for planforslaget. Til planbeskrivelsen inngår 21 vedlegg, jamf vedleggslisten i saken.

5. Vurderinger og konsekvenser

5.1 Gående og syklende

Utfordringer for gående og syklende i Lierbyen i dag er særlig trafikksikkerheten rundt dagens bussterminal. Skolebarn og syklende mangler trygge lenker forbi området og trafikkarealene rundt bussterminalen er utflytende og vanskelig å bevege seg trygt i for alle.

Lierbyen mangler også gode og trafikksikre lenker for hovedsykkelforbindelsen gjennom sentrum. Med planforslaget styrkes viktige gang- og sykkelforbindelser mot nord, sør, øst og vest. Det tilrettelegges med separat sykkelvei med bredde på 3 m og brede fortau. De mest sentrale gatestrekningene i Vestsideveien, Bruveien og Hegsbroveien har i dag meget gode bredder. Dette gir Lierbyen en unik mulighet til å lage svært attraktive og gater og byrom for gående og syklende, uten å berøre eksisterende bebyggelse. I tillegg gis det mulighet for vegetasjon og beplantning langs aksene som kan reflektere Liers grønne identitet, og kombineres med overvannshåndtering.

Et bedret sykkelveinett innad og igjennom Lierbyen, sammen med kollektivtilbud, er grunnlag for at ny utbygging kan få reduserte parkeringskrav. Planen tilrettelegger for et helhetlig system med ensidig separat sykkelvei.

Planforslaget sikrer bedre koblinger for gående på tvers av sentrum, trygge overganger og etablering av elvesti.

Planen stiller rekkefølgekrav til opparbeiding av teknisk og grønn infrastruktur som er nødvendig for å utvikle Lierbyen med nye boliger og økt aktivitet slik planen legger til rette for. Dette er tiltak som det er mest hensiktsmessig at kommunen tar hånd om å bygge ut samlet, framfor at det gjøres av hver enkelt utbygger. I henhold til kommuneplanbestemmelsene punkt 11-3 kan det inngås utbyggingsavtaler om teknisk og grønn infrastruktur i Lierbyen. Kommunen ønsker å tilby utbyggingsavtale for å sikre forholdsmessige bidrag til finansiering av teknisk og grønn infrastruktur. Ved å inngå en slik utbyggingsavtale kan tiltaket regnes som sikret gjennomført, og det kan dispenseres fra rekkefølgekravet. Det betyr også at kommunen overtar rekkefølgekravet og forplikter seg til å gjennomføre tiltaket. Kommunen vil utarbeide en områdemodell med en fordelingsnøkkel som skal sikre at bidragene blir forholdsmessige.



5.2 Grønnstruktur og byrom

Planen legger til rette for å ta vare på og videreutvikle grønnstrukturen i Lierbyen. Dagens parker og grøntområder opprettholdes, og planen legger også til rette for økt tilrettelegging og bruk av grøntområder som i dag er mindre tilgjengelige. Når Lierbyen skal vokse med flere innbyggere, er det viktig å ta vare på og utvikle grønnstrukturen parallelt. Gode sammenhenger i grønnstrukturen er viktig for å fremme god folkehelse og legge til rette for mangfoldig fysisk aktivitet, lek, gange og sykkel. Parker og naturområder er også viktige som møteplasser og må opparbeides slik at de kan gi synergier mellom aldersgrupper og gir tilgjengelighet for alle. Bestemmelsene stiller krav om at det skal lages et kvalitetsprogram som fastsetter nærmere detaljer om kvalitet og utforming for opparbeidelse av elvesti og friområder. Bedret tilgang til Lierelva er et lenge ønsket tiltak. Det er likevel forbundet med mange utfordringer, både knyttet til flomutsatthet, utglidninger, vannmiljø og biologisk mangfold og bratthet. Krav og hensyn knyttet til tiltak i tilknytning til vann og vassfar er økende. Muligheter, utfordringer og kostnader både til investering og drift må utredes nærmere.

Målet er å utvikle et sentrum med varierte funksjoner og attraktive byrom som er konsentrert til prioriterte gater, kulturmiljø og grønnstruktur, med områder hvor det tilrettelegges for økt byliv, møteplasser og aktivitet, og med gode og

brede siktlinjer som gjør at sentrumsområdet opprettholder sin nærhet og tilknytning til åsene og bebyggelsen rundt sentrum. Det er viktig å konsentrere aktivitet for å oppnå byliv framfor å spre aktiviteten ut over større områder. Der handelen er, der er det liv. Lierbyen trenger åpne møteplasser der folk føler seg hjemme og trives. Et kommunesentrum må kunne oppleves som trivelig, aktuelt og relevant for flest mulig, og da er de åpne møteplassene ute og inne avgjørende viktige.

Reguleringsbestemmelsene for de mest sentrale feltene har svært reduserte krav til MUA. Kravene er mye lavere enn kommuneplanens generelle krav. For alle felter i planen settes krav som sikrer minimums størrelse for uteoppholdsareal for alle boenheter (MUA-krav). Det skilles mellom privat og felles uteoppholdsareal. Innenfor området for sentrumsformål og kombinerte formål der bolig inngår, kan inntil 100 % av kravet for det private uteoppholdsarealet løses på takterrasser og ikke overbygde terrasser. Inntil 50 % felles uteoppholdsareal gis det for de mest sentrale arealene mulighet til å etableres utenfor egen tomt eller på takterrasse så sant disse er universelt tilgjengelige. Utbyggingen av de sentrale feltene betinger bidrag til tilgjengelige uteoppholdsarealer med variasjon og kvalitet i det offentlige. For at beboerne i Lierbyen skal få gode muligheter for å oppholde seg ute, må byrommene, parkene og friområdene i Lierbyen utvikles med kvalitet og gi felles uteoppholdskvaliteter til beboerne i sentrum.

Småhusbebyggelse og eneboliger innenfor planområdet får også redusert krav til uteoppholdsareal, ifht kommuneplanens bestemmelser, fra 200m² til 100m².

5.3 Utvikling bolig og sentrumsfunksjoner

Helt fra strategiarbeidet har det vært uttalt ønske om å øke Lierbyens attraktivitet. For at Lierbyen skal være et aktuelt sted å oppsøke for alle Liers innbyggere er det viktig at kommunesenterfunksjoner søkes lagt til Lierbyen. Områdeplanen legger tilrette for utbygging på flere kommunale eiendommer for å gi kommunen mulighet for det. Flere sentrale tomter er også aktuelle for plassering av et åpent og inkluderende bibliotek med flere funksjoner og tilbud på bakkeplan.

For å styrke Lierbyen og holde sentrum levende trengs det folk. Å fortette Lierbyen med flere boenheter vil kunne gi liv i gatene, og på den måten danne kundegrunnlag for butikker, møteplasser og spisesteder, som igjen kan trekke øvrig befolkning til Lierbyen. Det bør tilstrebnes en variert boligutbygging som gjør at flere aldersgrupper og boligbehov kan ivaretas. Med Lierbyens beliggenhet omkranset av landbruksjord skal ikke Lierbyen utvides i utstrekning for å styrkes, men fortettes. Dette må skje uten at dette i vesentlig grad går på bekostning av Lierbyens identitet der viktige kulturmiljøer, luftighet og grøntpreg forringes eller forsvinner bak høye fasader.

Planforslaget legger til rette for fortetting i ulike grader, tre trinn/soner. Sentrumsformål, høyest utnyttet med handelssentrumet. Områder for sentrumsformål stiller planen krav om at første etasje ut mot offentlig gate, torg og parkeringsareal skal benyttes til forretning eller annen publikumsrettet virksomhet. Disse feltene har fått høyest utnyttelse og de høysete tillatte høydene delvis fem etasjer. Det høysette tillatte høyden i planen er for et begrenset volum på banktomta SF7, hvor det er foreslått tillatt for seks etasjer. Høydene i de sentrale feltene i planen er ikke satt som etasjer, men som kotehøyder. Handelsanalysen viser et avgrenset potensiale/behov for nye areal til handel. Samtidig er det viktig å ha tilstrekkelig utviklingsareal for handel og annen publikumsrettet virksomhet som servering inne i sentrum. Ønsket er å utvikle Lierbyen med en bredde i tilbud inkluderer også nisjebutikker. Ønskes det handelsliv i Lierbyen sentrum, må handelen konsentreres her. I planforslaget er det forsterket ved å avgrense sentrum tydelig, og ikke åpne for handel utenfor feltene avsatt med sentrumsformål.

Samtidig må også åpne og attraktive møteplasser sikres i sentrum. Et nytt hovedbibliotek samlokalisert med andre aktivitetstilbud og fasiliteter vil være en viktig driver for økt attraktivitet, noe som både er viktige for beboerne i og rundt Lierbyen og for handelsnæringen. Slike tilbud vil også bidra til økt tilhørighet og engasjement i Lierbyen, og styrke Lierbyen som kommunesenter.

For områder med boligformål KBA-feltene og B-feltene ligger langs Hagsbroveien og ned mot elva. Feltene langs Hagsbroveien ligger tett på sentrum og det er lagt opp til fortetting med å tillate ca fire etasjer, utnyttelsen er ikke så høy med ca 40% BYA. For områdene ned mot elva er foreslått tillatt fem etasjer, delvis seks etasjer, for fremtidig bebyggelse inn mot Elvebredden park. Boligutviklingen det legges til rette for, skal dra nytte av fellesfunksjoner i grønnstruktur og byrom. Beboerne vil på denne måten bidra til liv i gater og aktivitet på møteplasser. Boligene har daglige funksjoner og tilbud innen gåavstand og får begrenset behov for egen bil.

I store deler av planområdet er Lierbyens identitet med småhuspreg og eksisterende eiendomsstruktur søkt ivarettatt. Hverdagslivet i tverrgatene i Lierbyen er, i tillegg til å være historisk knutepunkt og administrativt sentrum, Lierbyens identitet. Bebyggelsen bidrar også til å opprettholde variert boligsammensetning og dermed befolkningssammensetning.

Områdeplanen legger opp til at Lierbyen skal vokse innenfra og det er begrunnelsen for økt utnyttelse på flere av de sentrale feltene.

Banktomta, unntatt for krav om detaljregulering

Noen felter i områdeplanen er i bestemmelsene § 3.1 f) gitt fritak for detaljregulering. Fritaket innebærer at tiltaket det søkes om er i tråd med planen og oppfyller kravene i bestemmelsene. Banktomta SF7 har i planprosessen levert

inn sine ønsker for utbygging av sin tomt. Planforslaget har ikke imøtekommet tiltakshavers høyder og byggelinjer fullt ut. Men det er satt noen detaljkrav som sikrer offentlige interesser, antall innganger på bakkeplan, brudd i fasader og variasjon i byggehøyder.

Feltene B14 og B/T er felt som har små utviklingspotensial utfra ny områdereguleringsplan. B14, tomte ytterst i Slettaveien, har fått reduserte utbyggingspotensialer i forhold til gjeldende sentrumsregulering, med byggehøyder på 7 og 9 meter, utfra hensyn for kulturmiljøet innover i Slettaveien. Og bygningen på B/T innerst i Verkstedveien er avsatt med bygningsvern. Utbygging i tråd med områdereguleringen for disse tomtene anses å ikke utløse krav om detaljregulering. Hegg skole og Gamle Hegg skole er avsatt til offentlig tjenesteyting og får fritak for detaljregulering for tiltak som er i tråd med områdeplanen.

5.4 Bussterminal

Lierbyen bussterminal tar i dag uforholdsmessig mye plass, men har likevel noe kapasitetsutfordringer. Området rundt bussterminalen er også vanskelig lesbart, da fotgjengere, syklistene, biler og busser benytter seg av de samme arealene. Dette skaper trafikkfarlige situasjoner og dårlig fremkommelighet.

Det er i tidligere mulighetsstudier og i forbindelse med denne reguleringsprosessen vurdert flere ulike plasseringer av terminalen. I planforslaget er bussterminalen, ut i fra en helhetlig avveining av fordeler og ulemper, anbefalt flyttet til arealet mellom rådhuset og Fosskvartalet. Terminalen får her en sentral plassering midt i sentrumskjernen - skjermet for annen trafikk, og bidrar til best trafikkavvikling gjennom sentrum via Vestsidveien.

Hegsbroveien ligger i den gamle traseen for Kongeveien og er en av de eldste strukturene som har bidratt til formingen av Lierbyen som sted. Løsningen gjør at denne gaten kan videreutvikles som hovedgate for handel og næring med lav biltrafikk.

Løsningen medfører at dagens parkeringsplasser her fjernes. Dette er særlig negativt for Rema 1000 som i dag holder til i 1. etasje i Fosskvartalet, og som benytter disse plassene som en del av sin kundeparkering. På den annen side vil løsningen øke attraktiviteten til et området som i dag kan oppfattes som en bakside både for rådhuset og Fosskvartalet. Løsningen gir forutsetninger for ny virksomhet, med åpne og inviterende fasader mot gateplan.

Etablering av ny bussterminal her kan også gjøres i sammenheng med utbygging av et delvis nedgrav mobilitetshus, dersom søndre fløy av dagens Rådhus erstattes av et nytt bygg. Det gir også en viktig mulighet til å åpne en gangforbindelse mellom rådhuset og Fosskvartalet, der dagens fløy fungerer som en barriere.

5.5 Parkering

Lierbyen sentrum har i dag store arealer avsatt til parkering på gateplan. Basert på flyfoto er det kartlagt at Lierbyen har i størrelsesorden 430 plasser med parkering på gitte vilkår. Ca. 235 (55 %) av disse er avsatt til korttidsparkering. Ut over dette er det en god del parkering også på private næringsområder, som enten er uregulert eller har skiltet kundeparkering.

Som kommunesenter i en kommune hvor mange er avhengig av bil i hverdagen, er det nødvendig å opprettholde et tilstrekkelig parkeringstilbud. Hovedhensikten med planarbeidet har imidlertid vært å legge til rette for økt utvikling sentralt i Lierbyen, og skape et kommunesenter som oppfattes som et attraktivt og relevant sted å oppsøke for kommunens innbyggere. For å oppnå dette er overflateparkeringen redusert til fordel for andre hensyn. Gateparkeringen reduseres ved at parkeringsplassene endres til langsgående kantparkering. Dette øker trafikksikkerheten særlig for barn og unge, og gir generelt bedre løsninger for gående og syklende. Planen gir også muligheter for ny bebyggelse, byrom og grøntområder på arealer som i dag brukes til parkering. Enkelte av disse arealene er imidlertid allerede regulert til andre formål enn parkering. Planforslaget opprettholder parkeringsformål på langtidsparkeringene ved stasjonen og på Haugestad, i randsonene av planen. På disse plassene planlegges det allerede å øke kapasiteten.

Planen tilrettelegger for mye ny bebyggelse. For å kunne gjøre dette må byrommene, gatene, parkene og friområdene i Lierbyen ivareta kravene til uteoppholdsarealer for beboerne. Ombygging av sentrumsgatene er derfor nødvendige tiltak for å kunne videreutvikle Lierbyen, og en forutsetning for å kunne bygge flere boliger, forretninger, kontorer med mer.

Lierbyen er et kollektivknutepunkt med gode forutsetninger for å velge andre transportformer enn bil i hverdagen. Parkeringsnormen stiller derfor lavere minimumskrav til parkeringsdekning for boliger enn dagens regulering. Det er få bestemmelser i kommuneplanen om parkering for næringseiendom og for gjesteparkering i Lierbyen. Behovet forutsettes løst i det enkelte tilfelle. Dette gir liten forutsigbarhet, og kan være en svakhet i forhold til styring og bruk av lovverkets virkemidler til for eksempel frikjøp og bruk av utbyggingsavtaler. Parkeringsnormen fastsetter derfor parkeringskrav for disse arealformålene. Planen forutsetter også at ny parkering i og tett inntil sentrum i hovedsak løses i parkeringskjellere.

For å sikre allment tilgjengelige parkeringsplasser må kommunen ha et eierskap til parkeringsanlegget. Planen åpner derfor opp for etablering av offentlige parkeringskjellere på flere av kommunens eiendommer. For at kommunen skal kunne sikre en fleksibel bruk av plassene og en delfinansiering av parkeringsanlegg, gir planbestemmelsene muligheter for at parkering kan løses

på annen eiers tomt. Dette gir grunnlag for sambrukseffekter med høy utnyttelse, i stedet for mange eksklusive plasser med lav utnyttelse gjennom døgnet.

Planens parkeringsløsninger gir behov for gode parkeringsbestemmelser og håndheving av disse. Bestemmelsene må sørge for at mest mulig av langtidsparkeringen foregår i randsonen til sentrum, mens parkering i sentrum forbeholdes besøk til privat og offentlig handel, service og tjenesteyting. Kommunen legger frem en temaplan for parkering i løpet av 1. kvartal 2023 som skal sørge for at disse hensynene blir ivaretatt.

5.6 Kulturmiljø

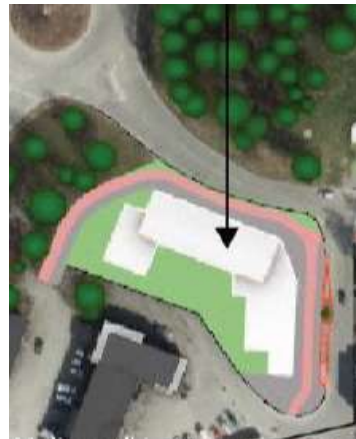
I konsekvensutredningen for kulturminner og kulturmiljø vurderes planforslaget å gi noe negativ konsekvens. Det mest utfordrende for temaet er at økt utbygging tett inntil verneverdig bebyggelse medfører at kulturmiljøene blir redusert i sin opplevelsesverdi, og mister noe av sin synlighet og opprinnelige kontekst til omgivelsene.

Jernbanestasjonen og senere Haugestad som kommunelokale gjorde Lierbyen til administrasjonssted og tyngdepunkt for hele bygda. «Haugestad, stasjonsbygningene og meieriet er en viktig del av liungenes identitet og utgjør samtidig et representativt og verdifullt bygningsmiljø. Bygningene har også arkitektoniske kvaliteter og en ikke ubetydelig bruksverdi» står det i kommunens temaplan for fysiske kulturminner og kulturmiljø fra 2015. I kulturminneplanen innlemmes dagens bussterminal og arealet med dagens dagligvare (KIWI) i avgrensingen av kulturmiljøet for Stasjonsområdet og Haugestad. I Kommuneplanen har arealet med hensynssone bevaring kulturmiljø redusert utstrekning. I kulturminnevurderingen fra Asplan Viak er ikke arealet ved bussterminalen tatt inn i avgrensingen for feltet som har fått høyest verdi. Planforslaget legger til rette for utvikling og relativt høy utnyttelse av arealet, som frigjøres ved at bussterminalen foreslås flyttes til arealet mellom Rådhuset og Fosskvartalet. Det er aspekt rundt arealet SF 8. Tomta ligger ved inngangsporten til kommunesenteret fra nord og et bygg på tomta kan – ved god tilpassing - tilføre et godt inntrykk og ønske velkommen til sentrum, eller det kan skape en uønsket barriere. Lokasjonen er svært god for handelsformål, da trafikken til bygget ikke trenger å føres innover i sentrum. Og det kan også være en god tomt for kommunal/offentlig tjenesteyting. Men økt utbygging her medfører at kulturmiljøet med meierbygget og stasjonsbygningene bak bygges inne, men det kan ses på som at det dannes rammer i byrom. Høyden og volumet på førsteetasjen kan gjøre bygget dominerende i gatebildet, og nødvendighet av å tilrettelegge for parkeringsanlegg under bakken kan prege innkjøringen til Lierbyen fra nord.

Kommunedirektøren mener at det bør vurderes om dette feltet har fått for høy utnyttelse i områdeplanforslaget, med hensyn til kulturmiljøet. Mer detaljerte

bestemmelser av utforming av fremtidig bebyggelse må drøftes grundig i prosessen med detaljreguleringen av arealet, og det er kommunen selv som er grunneier av tomta. Men likevel kan det være riktig å vurdere å endre noe på føringene for tomta allerede i områdereguleringsplanen, dersom det er ønskelig. Eksempler på hvordan hensynet til kulturmiljøet skal imøtekommes kan være krav om saltak, at andelen saltak skal fastsettes i detaljreguleringen, reduksjon av BYA og reduksjon for tillatt høyde.

Den høye utnyttelsen gir mulighet for et stor næringsareal på bakkeplan. Feltet har over seg en bestemmelsesområde (#1) som sikrer byrom og gangsone fra kulturmiljøet på stasjonsnivået og ned til byrommet foran meierigården (#2). Så fra inne i Lierbyen synes sammenhengen opp til kulturmiljøet godt ivaretatt.



Dagens bussterminal

Det anses som positivt at planforslaget legger opp til å videreføre Hegsbroveien (den gamle Kongeveien) som hovedakse gjennom sentrum. Dette er den eldste gjenværende strukturen gjennom Lierbyen.

I store deler av planen beholder Lierbyen sin karakter med småhuspreg, gatestruktur og eiendomsstruktur bevares slik den er i dag. Områdene øst i planen fremstår i dag å i liten grad bidra til Lierbyens ønskede identitet og helhet. En transformasjon av områdene i øst vil ikke være negativt for kulturmiljøtemaet.

I kulturminne vurderingene som Asplan Viak har gjort omtale av at områdene innover i Grønlundveien, Verkstedveien og Slettaveien er sårbare for fortetting. Likevel åpner planen for noe fortetting nært inntil Hegsbroveien. For felt B14 i er feltet fått krav om saltak og samme høyder som eneboligfeltene, dermed er høydene reduserte i forhold til gjeldende sentrumsplanen, for å imøtekomme sårbarheten til kulturmiljøet innover Slettaveien. Ved V2 er hensynssonen for kulturmiljø trukket helt ut til Hegsbroveien.

5.7 Naturmangfold

Naturmangfoldlovens §§ 8-12 er vurdert i planmaterialet.

Det foreligger god og oppdatert dokumentasjon av naturtypelokaliteter og til dels artsmangfold i undersøkelsesområdet etter gjennomført feltarbeid. Dette har gitt et godt grunnlag for planlegging og prosjektering. Kilder til kunnskap om naturmangfold er feltarbeid og eksisterende informasjon i Naturbase og Artskart.

Viktige naturverdier i Lierbyen er kartlagt og omfatter:

- Lierelvas kantsoner
- To naturtypelokaliteter
- Gamle og hule trær

Planforslaget medfører i liten grad nedbygging av verdifull natur. Planen medfører derimot en bedre sikring av naturverdiene gjennom planbestemmelser. Hensynssoner og reguleringsplanbestemmelser er etablert for å ivareta viktige naturverdier. Det forutsettes at tiltakshaver opptre så arealminimerende som mulig tett på naturtypelokalitetene, spesielt i anleggsfasen. Det anbefales at befaring av person med naturfaglig kompetanse benyttes i anleggsfasen slik at naturverdiene bevares på en best mulig måte også i anleggsfasen.

5.8 Økonomiske konsekvenser

Gjennomføring av tiltakene i en ny områderegulering innebærer store kostnader både for private utbyggere og kommunen selv. For å sikre de grepene som ønskes av ny struktur i Lierbyen, kreves det opparbeidelse av ny infrastruktur på flere områder. Dette gjelder blant annet nye gang- og sykkelveier, rehabilitering og opparbeidelse av nye veier og gateløp, ny lokalisering av bussterminal samt oppgradert blå-grønn struktur slik som parker, grøntområder og elvesti. Deler av disse kostnadene vil kommunen måtte dekke selv, mens andre kan dekkes av de private gjennom rekkefølgekrav, grunneierbidrag, samarbeid og/eller utbyggingsavtaler. Som grunnlag for å vurdere gjennomførbarhet av tiltakene, prioritering av kvalitet og fordeling av kostnader er det laget en overordnet kostnadsvurdering av infrastrukturtiltakene som ligger i planforslaget.

I henhold til kommuneplanbestemmelsene punkt 11-3 kan det inngås utbyggingsavtaler om teknisk og grønn infrastruktur i Lierbyen. Kommunen ønsker å tilby utbyggingsavtale for å sikre forholdsmessige bidrag til finansiering av teknisk og grønn infrastruktur. Ved å inngå en slik utbyggingsavtale kan tiltaket regnes som sikret gjennomført, og det kan dispenseres fra rekkefølgekravet. Det betyr også at kommunen overtar rekkefølgekravet og forplikter seg til å gjennomføre tiltaket. Kommunen vil utarbeide en områdemodell med en fordelingsnøkkel som skal sikre at bidragene blir forholdsmessige.

6. Kommunedirektørens anbefaling

Forslag til områderegulering for Lierbyen anses å legge rammer for ønsket utvikling av Lierbyen, både med tanke på fremtidige beboere og som kommunesentrum. Planmaterialet vurderes å oppfylle planprogrammet. Kommunedirektøren mener planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn.