



## SAKSFREMLEGG

Saksmappe nr: 2021/9957-21  
Saksbehandler: Dagny Marie Bakke

Til behandling i:

Saksnr	Utvalg	Møtedato
102/2023	Utvalg for miljø og plan	29.11.2023
107/2023	Formannskapet	30.11.2023

## Områderegulering for Tranby sentrum - førstegangsbehandling

### Kommunedirektørens forslag til vedtak

1. Forslag til områderegulering for Tranby sentrum som vist på plankart datert 15.11.2023 og med bestemmelser datert 15.11.2023, legges ut til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10. Forutsatt at følgende punkt innarbeidet i plankart og bestemmelser:
  - a. Arealet rundt klubbhuset avsettes med kombinert formål Idrettsanlegg/offentlig- privat tjenesteyting.
2. Områderegulering for Tranby sentrum erstatter følgende planer i sin helhet:
  - a. Reguleringsplan for Tranby sentrum Plan ID: 504-907-03, vedtatt 7.10.1976
  - b. Bebyggelsesplan for Hallingstadtunet Plan ID: 504-907-03-02, vedtatt 01.02.1990
  - c. Reguleringsplan for Tranby senter – endring Plan ID: 504-907-03-03, vedtatt 07.03.2006

### Sammendrag

Kommunestyret har fattet vedtak om at det skal gjennomføres en områderegulering for Tranby sentrum som tar utgangspunkt i mulighetsstudiens

overordnede grep og anbefalinger. Et viktig premiss for områdereguleringen er Lier IL sitt ønske om å bygge en ny idrettshall på Tranby.

Med bakgrunn i dette har Lier kommune med Norconsult som konsulent nå utarbeidet et forslag til områderegulering for Tranby sentrum. Det foreslås å fortette med opp mot 450 boliger i blokkbebyggelse, samt noe næring sentralt og nord i planområdet. Disse områdene skal reguleres videre i neste planfase (detaljregulering).

Planen legger til rette for rehabilitering eller nybygg for Tranby ungdomsskole og Hallingstad barneskole, samt for etablering av en ny idrettshall i eksisterende idrettsanlegg sør i området.

Sentrumsfunksjoner og kulturelle aktiviteter samles rundt Tranby torg. Områdets grønne preg ivaretas med sammenhengende grønnstruktur og turveier. Overflateparkering flyttes ut av sentrumssonen, samtidig som det sikres tilstrekkelig antall P-plasser for besøkende, tilreisende og ansatte.

## Saksutredning

### 1.

#### **Utvalg for miljø og plans vedtak:**

1. Forslag til områderegulering for Tranby sentrum som vist på plankart datert 15.11.2023 og med bestemmelser datert 15.11.2023, legges ut til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10. Forutsatt at følgende punkt innarbeidet i plankart og bestemmelser:

a. Arealet rundt klubbhuset avsettes med kombinert formål Idrettsanlegg/offentlig- privat tjenesteyting.

2. Områderegulering for Tranby sentrum erstatter følgende planer i sin helhet:

a. Reguleringsplan for Tranby sentrum Plan ID: 504-907-03, vedtatt 7.10.1976

b. Bebyggelsesplan for Hallingstadtunet Plan ID: 504-907-03-02, vedtatt 01.02.1990

c. Reguleringsplan for Tranby senter – endring Plan ID: 504-907-03-03, vedtatt 07.03.2006

Videre fokus på arkitektur og estetikk

For å sikre et variert og bærekraftig bomiljø skal det i de videre planprosessene fokuseres på kvalitet og variasjon i det arkitektoniske uttrykket, med hensyn til materialer, farger og formgivning. Prosjektet skal ha en harmonisk helhet i omgivelsene.

#### **Utvalg for miljø og plans behandling:**

Marius Svartås (H) fremmet følgende tilleggsforslag:

Videre fokus på arkitektur og estetikk

For å sikre et variert og bærekraftig bomiljø skal det i de videre planprosessene fokuseres på kvalitet og variasjon i det arkitektoniske uttrykket, med hensyn til materialer, farger og formgivning. Prosjektet skal ha en harmonisk helhet i omgivelsene.

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt sammen med tilleggsforslag fremmet av Marius Svartås (H).

### **Formannskapets vedtak:**

1. Forslag til områderegulering for Tranby sentrum som vist på plankart datert 15.11.2023 og med bestemmelser datert 15.11.2023, legges ut til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10. Forutsatt at følgende punkt innarbeidet i plankart og bestemmelser:

a. Arealet rundt klubbhuset avsettes med kombinert formål Idrettsanlegg/offentlig- privat tjenesteyting.

2. Områderegulering for Tranby sentrum erstatter følgende planer i sin helhet:

a. Reguleringsplan for Tranby sentrum Plan ID: 504-907-03, vedtatt 7.10.1976

b. Bebyggelsesplan for Hallingstadtunet Plan ID: 504-907-03-02, vedtatt 01.02.1990

c. Reguleringsplan for Tranby senter – endring Plan ID: 504-907-03-03, vedtatt 07.03.2006

Videre fokus på arkitektur og estetikk

For å sikre et variert og bærekraftig bomiljø skal det i de videre planprosessene fokuseres på kvalitet og variasjon i det arkitektoniske uttrykket, med hensyn til materialer, farger og formgivning. Prosjektet skal ha en harmonisk helhet i omgivelsene.

### **Formannskapets behandling:**

Utvalg for miljø og plan sin innstilling til formannskapet ble fremmet og enstemmig vedtatt.

## 2. Bakgrunnen for at saken fremmes for behandling.

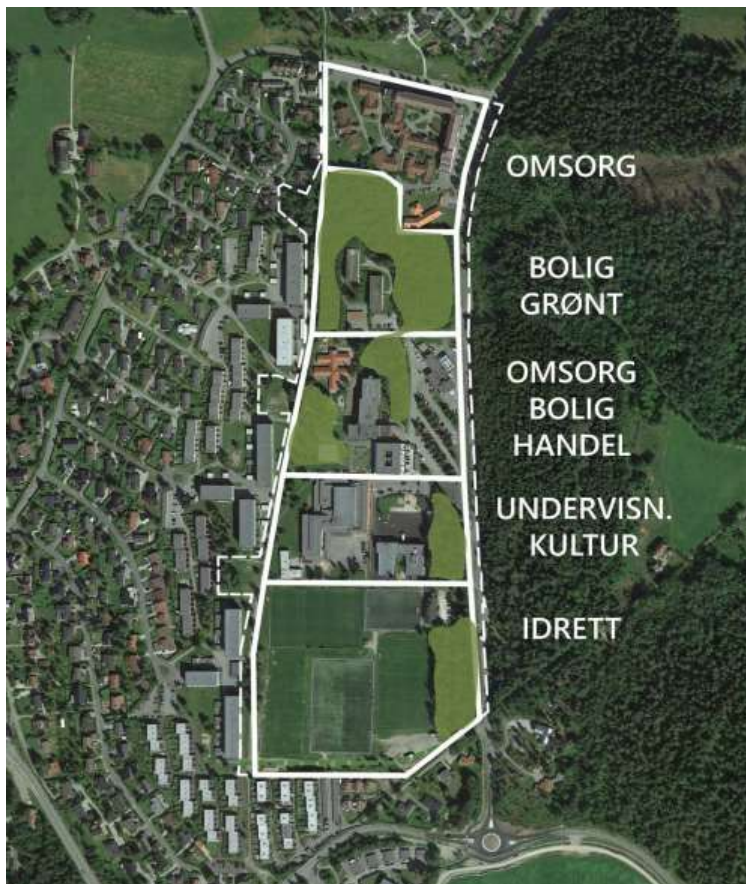
Lier kommune har i flere år sett behovet for videre utvikling på Tranby. Gjeldende reguleringsplan er foreldet og gir ikke tilstrekkelig rom for ønsket utvikling.

I Lier kommunes handlingsprogram for 2019-2022 ble det vedtatt å igangsette et mulighetsstudie/prosjekt for utvikling av Tranby som lokalsenter. På oppdrag fra Lier eiendomsselskap KF utarbeidet DARK arkitekter en mulighetsstudie for videre utvikling av Tranby sentrum (ferdigstilt i februar 2022 - vedlegg 14).

Kommunestyret vedtok 10.mai 2022 at det skulle gjennomføres en områderegulering for Tranby som skulle ta utgangspunkt i anbefalingene fra mulighetsstudien. Høsten 2022 ble Norconsult valgt som konsulent for å utarbeide områdeplanen på oppdrag fra kommunen.

## 3. Beskrivelse av planforslaget

Planområdet er stort og omfatter i hovedsak det samme området som gjeldende plan fra 1976 og kan deles i fem hoveddeler fra nord til syd: Hallingstادتunet med boliger og omsorg, felt for boligfortetting, sentrumsområdet med torg og boliger, skolene og idrettsanlegget.



Figur 1: Denne oversikten over planområdet viser inndelingen av planområdet i 5 deler: 1. Idrettsområdet - 2. Skolene - 3. bolig og handel - 4. Bolig/grønt - 5. Omsorg

Endringene som planforslaget legger opp til blir størst i områdene syd for Hallingstادتunet.

I områdene med boligfortetting og sentrumsutvikling vil det være krav om

detaljregulering før man kan bygge på eiendommene. For skolene og den planlagte Tranby arena innenfor idrettsanlegget skal det være mulig å gå direkte fra områderegulering til byggesak.

Sentrumsfunksjoner og kulturelle aktiviteter samles rundt Tranby torg. Områdets grønne preg ivaretas med sammenhengende grønnstruktur og turveier.

En volumstudie (vedlegg 8) med tilhørende analyser viser at det kan fortettes med opp mot 450 boliger nord i planområdet, uten at det vil gå ut over det grønne preget. Volumstudien viser en mulig utvikling med boligbebyggelse i varierende høyder, omgitt av grøntarealer med turstier, friområder, park, gatetun og torg.

Et viktig mål med planen er å sørge for tilstrekkelig antall parkeringsplasser i området for besøkende, tilreisende og ansatte samtidig som torget og områdene ved skolene skal være bilfrie.

For Tranby ungdomsskole og Hallingstad barneskole er det gjennomført en parallell utredning (Skoleutredning Tranby - vedlegg 13) som gir føringer både for nybygg og mulig rehabilitering.

Et viktig grep i planen er å gjøre skoleområdet bilfritt, derfor legges det opp til å stenge biladkomsten til området, som i dag er ved torget/butikken. Ny kjøreadkomst til skolen, forbeholdt miljøverkstedet, varelevering og beredskap, planlegges samtidig med plass til henting og levering av barn ved eksisterende klubbhus.

Lier IL har presentert skisser for ny Tranby arena med to håndballflater og en 9-er fotballhall, samt tilhørende servicebygg. Planen gir plass til dette anlegget, som vil få adkomst fra parkeringsplassen syd i planområde og skal ha sin hovedinngang mot vest sentralt i idrettsområdet.

## **4. Innkomne merknader**

### **4.1 Varsel om oppstart**

Det ble sendt varsel om oppstart på forhåndshøring til berørte parter og høringsinstanser i perioden 01.11.2021 – 17.12.2021. Varsel om oppstart av planarbeidet ble annonsert i Lierposten 04.11.2021.

### **4.2 Liste over merknader**

1. Statsforvalteren i Oslo og Viken	02.12.2021
2. Viken fylkeskommune	21.12.2021
3. Statens vegvesen	11.11.2021
4. Norges vassdrags og energidirektorat	23.11.2021
5. Direktoratet for mineralforvaltning	17.11.2021
6. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap DSB	05.11.2021
7. Glitrevannverket	15.12.2021
8. Glitre Energi Nett	03.12.2021
9. Lier eldreråd	11.12.2021
10. Lier idrettslag	06.12.2021
11. Tranby skoles elevråd	16.12.2021
12. Bratromvegen 7/9 borettslag	14.11.2021

13.Overn Borettslag  
14.Cathrine og Tommy Tollefsen

16.12.2021  
17.12.2021

### 4.3 Sammendrag av merknadene

Det kom inn totalt 14 merknader og spørsmål i forbindelse med varsel om oppstart

Flere av innspillene handler om å skape gode og trygge møteplasser for alle. Eldrerådet ønsker tilpassede fysiske, sosiale og kulturelle aktiviteter rettet mot eldre. Barn- og ungdom ønsker flere fritidstilbud utenom den organiserte, som idrett og kultur. Idrettslaget ønsker snarlig realisering av ny idrettshall, kapasiteten i dag er sprengt.

Innspill fra beboere og borettslag viser ønske om å ivareta de grønne kvalitetene og sammenhengene innenfor og ut av planområdet. Parkering bør plasseres under bakken for å frigjøre plass til grønne rom og det må tilrettelegges for opplevelser, variasjon og struktur, gode gangforbindelser og universell utforming. Skog og trær bør vernes, spesielt båndet med skog mellom idrettsbanen og skolen mot Joseph Kellers vei. Dette er en populær lekeplass for barn, og det eneste stedet hvor barn kan leke fritt uten å måtte krysse trafikkert vei.

Lokalsenteret med bibliotek, butikker, tjenester, smånæring med aktivitet for alle må videreutvikles. Det etterspørres flere selveierleiligheter på Tranby, mange trives i området og ønsker å flytte til leilighet. Det ønskes flere leiligheter med høy standard i blokk eller terrassehus.

Offentlige myndigheter minner i sine uttalelser spesielt om hensynet til flom, skred, erosjon og vann er viktig og må utredes. Det samme må trafiksikkerhet, særlig knyttet til skolene. (se mer i vedlegg 6 og 7).

## 5. Forholdet til overordnede planer/strategier

Lier kommunes handlingsprogram for 2019-2022 ble det vedtatt følgende:

*«Det igangsettes et mulighetsstudie/prosjekt for lokalsenterutvikling for Tranby med hovedfokus på fremtidig utvikling innen området som omfatter skole/idrett/senter/torv/omsorg.*

*Prosjektet skal ha som mål å skape aktive og gode sosiale møteplasser for et mangfold av befolkningen og gjennomføres i samarbeid med ulike aktører innen idrett, FAU, næringsliv, frivillige organisasjoner, velforeninger og andre aktører. Tranby-befolkningen og andre som sogner til Tranby sikres bred medvirkning.»*

DARK arkitekter har på vegne av Lier kommune utarbeidet en mulighetsstudie for videre utvikling av Tranby sentrum i tråd med vedtaket. Mulighetsstudien (Februar 2022) gir grunnlag for reguleringsarbeidet, herunder lokalisering og detaljering av idrettsparken og skolen innenfor planområdet.

Kommunestyret i Lier vedtok 10.05.2022 at det skulle gjennomføres en områderegulering som tar utgangspunkt i mulighetsstudien:

«1. Det gjennomføres en områderegulering av Tranby sentrum som tar utgangspunkt i mulighetsstudiens overordnede grep og anbefalinger. Herunder et tyngdepunkt for idrettsaktiviteter i sør, med skole og kulturelle aktiviteter i tilknytning til Tranby torg og mulig fortetting nord og øst for Tranby torg. Det må sørges for tilstrekkelig antall parkeringsplasser i området for besøkende, tilreisende og ansatte. Imidlertid er det viktig å holde fast ved at torget og områdene ved skolene – overflateparkering – skal være bilfrie. Planen må ivareta områdets grønne preg og naturområder som er viktige for opphold og aktivitet og at samfunnsplanens mål om grønn mobilitet opprettholdes.

2. Et innendørs idrettsanlegg med tilknyttede arealer detaljreguleres som en del av områdereguleringen, i samsvar med mulighetsstudiens scenario 4. Dette omfatter blant annet en 9er fotballhall og to flerbruksflater med tilhørende servicefasiliteter.

3. Det er avklart et behov for to flerbruksflater til skole- og idrettsbruk, og at disse ønskes samlokalisert. Det legges til grunn at Tranbyhallen benyttes til andre formål når de nye flerbruksflatene er etablert.

4. Byggningsmessige behov som rehabilitering, ombygging, utvidelser og/eller nybygg for Tranby og Hallingstad skoler vurderes i kommunens skolebehovsplan.

5. Idrettshallen skissert i scenario 4 utredes videre av Lier IL i samarbeid med Lier kommune, med sikte på raskest mulig plantegninger og kostnadsrammer som grunnlag for en endelig beslutning og avtale for Lier IL og Lier kommune mht. finansiering, eierskap og drift.»

Kommunestyret ba også om en skoleutredning for skolene på Tranby i vedtak om Skolebehovsplan for Lier kommune 2022-2024:

«4. Det arbeides videre med en skoleutredning for skolene på Tranby. Skolene ved Tranby torg utredes, slik mulighetsstudien for stedsutvikling på Tranby datert februar 2022 skisserer.

Utredningen skal basere seg på mulighetsstudiens anbefalte utredningstemaer og innhold (medium og maksimum-alternativ), og vise både et økonomisk overslag i tillegg til klima- og miljøregnskap for de ulike alternativene, bl.a. mulighet for ombruk og gjenbruk. Det er viktig å vise hvordan alternativene kan gi egnede lokaler for korps, bibliotek og kulturformål. Områdereguleringen må kunne sikre valgt løsning, jf. vedtak i fs-sak 30/2022. «Utredning fremmes i første møterunde i 2023».

28.04.2023 vedtok kommunestyret videre arbeid for Tranby og Hallingstad skoler:

- «1. Mulighetsstudien skoleutredning Tranby legges til grunn for videre planlegging/bygging av Tranby Ungdomsskole.
2. Arealbehov for Tranby og Hallingstad - barne- og ungdomsskole - samt behov for tilfluktsrom, kulturfunksjoner for kulturskolen, frivillighet, ungdomstilbud og folkebibliotek avklares i forbindelse med stedsutvikling/områderegulering Tranby.
3. Tiltak spilles inn i Handlingsprogrammet 2024 – 2027 med tilhørende 10-årige investeringsplan.

4. *Oppstart renovering/bygging, starter i 2025, med planlegging ferdigstilt i 2024, og områdeplan vedtas i 2024.»*

Vurdering av planforslaget i henhold til forskrift om konsekvensutredning:

Det ble i forbindelse med kunngjøring av oppstart planarbeid (28.10.2021) vurdert om planen omfattes av § 6, § 7 eller § 8 i Forskrift om konsekvensutredning (utdypende begrunnelse i kapittel 6.18 i planbeskrivelsen). Det er vurdert og konkludert at planen ikke utløser krav om konsekvensutredning. Oppsummering:

I all hovedsak er planområdet på ca. 204 daa, utbygd i henhold til gjeldende planer. Unntaket er gnr/bnr 148/13 på ca. 4,8 daa som ikke er utbygd. Gjeldende plan for Tranby senter er av eldre dato og har bestemmelser som etter dagens standard er mangelfulle og vanskelige å styre etter. Det legges ikke opp til at senterområdet (Tranby Torg) skal videreutvikles med kjøpesenter eller større areal til næringsformål (som stiller krav om KU). Planarbeidet vil således for en stor del innebære en oppgradering/modernisering av gjeldende plan som vil kunne legge til rette for en videreutvikling av Tranby sentrum.

## **6. Vurderinger**

### 6.1 Tranby torg som hjertet/sentrum i området

Planen legger opp til at Tranby torg skal styrkes og utvikles som møteplass og som et tydeligere sentrum for aktiviteter og kultur på Tranby. For å få til dette må biltrafikk og parkering reduseres og områdene rundt oppgraderes. Kjøreadkomster og parkeringsplasser i nærheten av torget erstattes med uteoppholdsarealer tilrettelagt for gående og syklende.

Planen legger også opp til at dagligvareforretningen kan flyttes for å frigjøre arealer både inne og ute til andre aktiviteter – ikke minst at parkeringen foran butikken kan erstattes med torgareal. Dette er sikret i rekkefølgebestemmelser. Videre planlegging av torget skal sees i sammenheng med utvikling av parken og her skal det også være plass til aktiviteter i tilknytning til skolene, først og fremst Tranby ungdomsskole. Det åpnes opp for at den øvre delen av parken kan benyttes som del av uteareal til Tranby barnehage. Fra torget skal det være adkomst til både bibliotek, kulturskole og til Tranby ungdomsskole. Det planlegges for en attraktiv tur- gangforbindelse fra sør til nord midt i planområdet - «ryggraden». Denne forbindelsen vil gå gjennom/over torget. Endelig utforming av torget avklares i forbindelse med neste planfase.

### 6.2 Bolig og sentrumsutvikling, utnyttelse og høyder





Figur 2: Plangrep vist i 3D-modell. Illustrasjon: Norconsult

En fortetting på Tranby er i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging som handler om at: «*Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange*».

I tillegg er dette i tråd med kommunal- og distriktsdepartementets nasjonale forventninger til regional- og kommunal planlegging 2023-2027, for å nå bærekraftsmålene innen 2030.

Innenfor det som i dag er et sentrum på Tranby ligger alt til rette for dette; et godt utviklet gang- og sykkelveinett, god kollektivdekning og nærhet til skoler, barnehage, idrettsaktiviteter, samt ulike handels- og servicefunksjoner.

I de nye utbyggingsfeltene mellom Hallingstادتunet og skolene er det foreslått en fortetting med blokk/boligbebyggelse med åpne kvartaler omgitt av grøntarealer med turstier, friområder, lekeplasser og gatetun. En volumstudie (vedlegg 8) utført i forbindelse med planarbeidet, viser at området kan fortettes med mellom 400 og 450 boenheter. Samtidig legges det opp til potensiale for inntil ca. 3 000 m<sup>2</sup> næring, hvor ca. 2 500 m<sup>2</sup> er tiltenkt flytting av eksisterende dagligvare.

Det er ønskelig med variert leilighetssammensetning for å favne flere målgrupper på Tranby. Særlig er det behov for leiligheter i middels størrelse (60-70 kvm). Der er forventet at folk som i dag bor i eneboliger i Tranbyområdet, når de bli eldre ønsker å flytte til en mindre og mer lettstelt leilighet og da gjerne i nærmiljøet på Tranby. Dette underbygges av en boligmarkedsundersøkelse utført av Buskerudbyen i 2021, som har sett på forventede boligpreferanser i Lier frem mot 2040. Den viser at det vil være et stort behov for flere leiligheter noe som igjen vil medføre en økende urbanisering av Lier.

Bolig/blokkbebyggelsen er foreslått med varierende høyder og utforming. Det foreslås en maks tillatt gjennomsnittshøyde på 5 etasjer, med unntak av signalbygget ved Tranby torg, som tillates opp mot 7 etasjer, for øvrig foreslås en variasjon mellom 3 – 6 etasjer. De høyeste byggene er foreslått plassert mot øst og Joseph Kellers veg og trappes ned mot vest for å ta vare på eksisterende kvaliteter og sikre gode solforhold i leilighetene. Dette ønsker kommunedirektøren å videreføre til neste planfase og har lagt føringer for dette i bestemmelsene, om at dette utredes nærmere i forbindelse med utarbeidelse av detaljregulering av området. Kommunedirektøren anbefaler en variasjon i bruk av form, materialer og farger i ny bebyggelse. Dette blir ivaretatt i bestemmelsene.

I planforslaget foreslås maks 450 leiligheter innenfor planområdet. Kommunedirektøren vil ikke anbefale en ytterligere økning, da det kan bidra til redusert bokvalitet og utfordringer knyttet til å oppfylle krav til uteoppholds- og lekeareal. Det vil også kunne bli en utfordring å sikre parkering til nye boliger. Hvordan disse områdene skal utvikles videre vil bestemmes i etterfølgende detaljreguleringer for de enkelte feltene.

En forutsetning for å få et bilfritt sentrumsområde, er å legge parkering til den nye utbyggingen i felles parkeringskjellere under bakken. Dette fordrer felles planlegging av feltene. Kommunedirektøren foreslår derfor at det stilles krav om felles planlegging for feltene BB1-2. Og felles planlegging for feltene BFKT, BFKBV, BFT, med torg (o\_TO1-2) og gatetun (o\_GT1-2.) Dette er sikret i plankart og bestemmelser.

Denne områdeplanen gir føringer for utforming, tetthet etc. og ikke minst hvordan utbyggingen av feltene skal bidra inn i utvikling av helheten i området. Dette ivaretas av rekkefølgebestemmelser.

Maks utnyttelse på de ulike utbyggingsområdene regnes i denne planfasen med BYA. (BYA regnes ut av fotavtrykket til boligbebyggelsen (etasjene blir ikke medregnet) + nødvendig biloppstillingsplasser). I neste planfase skal BYA omregnes til BRA (der også etasjene medregnes og uten biloppstillingsplassene).

I planforslaget er følgende BYA foreslått for utbyggingsfeltene: BB1 25%, BB2 35%, BFKT 30%, BFT 80%, BFKBV 80%/35%. For BFKBV er BYA todelt og betyr: BYA 80% i sokkel /delvis under bakken og BYA 35% i bebyggelsen over bakkeplan.



Figur 3: Utbyggingsfelt med forslag til høyder. Illustrasjon: Norconsult

Volumstudien datert 06.10.2023 (vedlegg 8) skal være retningsgivende for plassering av og variasjon innenfor bebyggelsens høyder. I volumstudien er det anbefalt et maksimalt antall leiligheter på 450, se figuren ovenfor.

### 6.3 Mobilitet og trafikk

I forbindelse med områdereguleringen for Tranby sentrum er det utarbeidet en fagutredning om mobilitet og trafikk (vedlegg 9).

#### Mobilitetsplan

Mobilitetsplanen, som er en del av fagutredningen, tar utgangspunkt i overordnede føringer i byvekstavtalen for Osloområdet (2019-2029) og § 7-4 i gjeldende kommuneplan for Lier kommune om at vekst i persontransport skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Lier kommune har flere planer og strategier som er lagt til grunn for utarbeidelsen av mobilitetsplanen for Tranby; Strategi for grønn mobilitet, Strategi for mobilitet og trafikksikkerhet-2022-2025, Folkehelsestrategi 2019-2028, Energi- og klimaplanen 2017-2020 (revisjon planlegges i 2024)

Ifølge Lier kommunes strategi for grønn mobilitet skal reisemønsteret i Lier omstilles ved å prioritere grønne mobilitetsløsninger. Grønn mobilitet innebærer å prioritere areal- og mobilitetsløsninger med lavest klimagassutslipp. Denne strategien definerer tre innsatsområder for å oppnå omstilling til grønn mobilitet: 1. Utvikle lokalsamfunn som begrenser innbyggernes behov for transport 2. Prioritere de gående og syklende i transportsystemet og 3. Utvikle effektive reisekjeder med lave klimagassutslipp.

Lier kommunes strategi for mobilitet- og trafikksikkerhet inneholder flere tiltak som skal bidra til å fremme grønn mobilitet og forbedre trafikksikkerheten i kommunen. Strategien har følgende hovedmål:

- Ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken

- Tilrettelegge for en økning i antall gående og syklende generelt i samfunnet
- Tilrettelegge for at enda flere barn og unge skal gå/sykle til skolen

Mobilitetsstrategien som er utarbeidet i forbindelse med områdereguleringsplanen for Tranby (Fagutredning mobilitet og trafikk, vedlegg 9) inneholder tre strategimål for arbeidet med mobilitet i området og disse er en videreføring av vurderingene gjort i mulighetsstudien for Tranby<sup>1</sup> (vedlegg 13). Strategimålene er ikke juridisk bindende, men danner en rettesnor som kommunen kan anvende for videre utvikling av Tranby. Mobilitetsstrategien er førende for utarbeidelsen av områdereguleringsplanen og for senere detaljreguleringsplaner i området. Mobilitetsstrategien består av tre strategimål, med tilhørende tiltak:

1. Et område som er tilgjengelig og trygt for alle.
2. Et område der parkering er redusert og samles.
3. Et område der flyt av mennesker, varer og tjenester skjer på en miljøvennlig og effektiv måte.

Mobilitetsplanen anbefaler fokus på løsninger som styrker gang- og sykkelveinettet, reduserer internkjøring, reduserer bruken av overflateparkering og rydder i områdets trafikale situasjon for å bedre trafikksikkerheten.

Områdeplanen legger til rette for opprusting av eksisterende og etablering av nye traseer for gående og syklende i området, se figur 3 nedenfor. Tiltakene er sikret i plankart og bestemmelser.

### Trafikkanalyse

Som del av fagrapporten er det utarbeidet en trafikkanalyse som kartlegger dagens situasjon. Det er gjort vurderinger av hvor mye trafikk som vil bli produsert av planforslaget, og hvilke konsekvenser den økte trafikken vil få. Beregningene er oppsummert i tabellen nedenfor (Trafikkanalysen er oppsummert i fagrapport vedlegg 8)

Bidrag	Til fots	Sykkel	Kollektivt	Bilfører	Bilpass.	Annet	Sum	YDT
Dagens situasjon	1142	427	688	4067	1411	97	7833	5347
Arealer som fjernes	-93	-22	-59	-702	-87	-13	-976	-705
Arealer som bygges	682	246	485	2195	884	74	4565	2872
Fremtidig situasjon	1731	650	1114	5560	2208	159	11422	7514
Endring	589	223	426	1493	797	61	3590	2167

Tabell 1 – Beregnet turproduksjon i dagens situasjon og fremtidig situasjon

Beregningene viser at antall turer øker for alle reisemidler, med rundt 50 prosent. I faktisk antall er det bilturer som øker mest og det vurderes at økt trafikk til fots og på sykkel kan skje innenfor dagens tilbud. Tilretteleggingen for gående og syklende inn og ut av området vurderes som god. Rapporten peker på at det mangler en god akse i nord-sørlig retning *gjennom* planområdet, (det er i dag gjennomgående akse på hver side av planområdet). Denne aksene er sikret i planen gjennom etablering av en sammenhengende turvei fra nord til sør «Ryggraden» gjennom planområdet.

<sup>1</sup> Mulighetsstudie stedsutvikling Tranby (2022) DARK ARK for Lier kommune.

Rapporten peker på behov for å utbedre noen krysningpunkter i adkomstene/sidevegene fra Joseph Kellers vei. Foreslåtte tiltak går hovedsakelig ut på å forbedre belysning og redusere kryssingsavstander. Justering av krysningpunkter, med belysning er ivaretatt i plankart og bestemmelser.

Økningen i kollektivreisende tilsvarer omtrent 10 fulle busser per dag. I rapporten hevdes det at økningen bør kunne avvikles innenfor dagens tilbud, med flere avganger i timen. Ved å øke tilbudet ytterligere, kan bussen bli mer konkurransedyktig og bidra til å dempe økningen i biltrafikk. Eventuelle økninger av antall bussavganger pr time vurderes og avgjøres av Brakar.

For dagens situasjon viser kapasitetsberegninger at det er gode avviklingsforhold i Tranby-krysset ved E18, samt i rundkjøringen Joseph Kellers vei / Kirkelinna.

I henhold til beregningene vil planforslaget medføre en økning i biltrafikken med snaut 2200 pr virkedøgn (YDT).

Det er spesielt Joseph Kellers vei, Kirkelinna og E18 som vil få den økte trafikkveksten.

I vurderinger av en fremtidig situasjon i år 2050 er det i analysen tatt utgangspunkt i realisering av fem større prosjekter i nærområdene til Tranby, den viser en samlet trafikkvekst på 30-45 % i området. Områdeplanen for Tranby bidrar til ytterligere 5-10% trafikkvekst i Tranby-krysset.

Kapasitetsberegninger for rundkjøringen Joseph Kellers vei / Kirkelinna viser imidlertid god avvikling også i en framtidig situasjon.

Trafikkanalysen konkluderer altså med at Tranbykrysset vil få kapasitetsutfordringer fremover om dagens reisevaner ikke endrer seg og at det derfor bør legges til rette for at folk i større grad kan bruke andre reisemidler enn bil.

Kommunedirektøren kjenner til kapasitetsutfordringen i Tranbykrysset og er allerede i kontakt med Viken fylkeskommune og Statens vegvesen for vurdering av avbøtende tiltak i Tranbykrysset.

Kommunedirektøren vil påpeke at trafikkanalysen har tatt utgangspunkt i en større utbygging enn planen nå anbefaler. Det er tatt utgangspunkt i 500 nye boenheter, altså 50 flere en planens anbefalte maksalternativ.

Boligområdene rundt Tranby er store og bygget ut gjennom mange år. Her er det allerede et godt utbygget gang- og sykkelveinett til sentrumsfunksjoner som skole, idrettsanlegg, dagligvare mm.

Det kan derfor antas at flere går og sykler til sentrumsfunksjonene enn det modellene i trafikkanalysen har fanget opp.

Forslag til trafikale endringer på Tranby:

I områdereguleringen foreslår flere trafikale endringer på Tranby, basert på mobilitets- og trafikkanalysen. Endringene vil føre til mindre kjøring internt i området, redusert og samlet overflateparkering samt bedre tilrettelegging for gående og syklende. Tiltakene vil være positive for skoleveiene i Tranby og for bokvaliteten i eksisterende og nye boligområder.

Planen regulerer eksisterende veier med fortau, kollektivholdeplasser og gangforbindelser, og strammer opp disse. Det innføres gatetun og bredere gangforbindelser i området, i tillegg til at det legges til rette for en ny slippsoneløsning (kiss & ride) mellom skole- og idrettsområdene. Nye veier og

kryss følger Lier kommunes veinorm. En oversikt over de trafikale grepene som foreslås i planen er vist i figur 3 under.



Figur 3. Oppsummering av de trafikale grepene i planen.

#### 6.4 Parkering

Et viktig grep i områdereuleringsplanen er å rydde opp i og samle dagens overflateparkering, i henhold til strategimål to i mobilitetsplanen (vedlegg 9). Dagens parkering ved Tranby torg, Tranby bibliotek og Hallingstad barneskole foreslås flyttet ut av sentralområdet og til parkering sør for idrettsanlegget og ved eksisterende klubbhus. I tillegg legges det opp til nye parkeringsanlegg under ny bebyggelse (leilighetsbygg) nord i planområdet. I forbindelse med adkomstveien Tranby torg o\_KV3 ved nytt felt BFKBV er det planlagt noe overflateparkering i forbindelse med ny dagligvarebutikk. Plassering og omfang av parkeringsanlegg og overflateparkering avklares i neste planfase.

Det åpnes for å etablere HC-plasser i området rundt torget, utenfor nye Tranby arena og ved klubbhuset.

Overflateparkeringen blir i hovedsak konsentrert i 3 områder:

Nytt parkeringsareal o\_PP2 ved klubbhuset etableres på eksisterende sommerparkering, men med en bedre utnyttelse og oppmerking av området. Dagens isbane vinterstid vurderes flyttet til idrettsparken eller areal i tilknytning til Hallingstad skole. o\_PP2 har et potensial på opp mot 50-60 parkeringsplasser.

Ny større parkeringsplass o\_PP1 etableres på eksisterende grusplass sør for idrettsanlegget og kan opparbeides med maksimal utnyttelse til parkering. Parkeringsarealet har et potensial på opp mot 150 - 160 parkeringsplasser. Plassen er tenkt brukt i forbindelse med aktiviteter på idrettsanlegget og for ansattparkering til skolene, samt eventuelt andre formål og funksjoner i sentralområdet.

Hvordan selve utformingen av dette arealet blir med eksakt antall parkeringsplasser er avhengig av flere forhold, som endelig plassering av idrettshallen, ivaretagelse av det gamle klubbhuset/MC-klubben, flytting av gjerdet nærmere boligbebyggelsen i sør og om man velger å bygge en støttemur mot idrettsanlegget for å utnytte arealet bedre.

I bestemmelsene stilles det krav til at parkeringsplassene o\_PP1-2 utformes med permeabelt dekke. Dette er nødvendig med tanke på overvannshåndtering i området og begrenning av store tette flater.

Parkeringsplassen o\_PP3 – ved barnehagen opprettholdes som i dag (ca. 10 plasser), og vil forbeholdes henting og levering av barn.

#### Parkeringskrav

En utvikling på Tranby med opp mot 450 nye leiligheter vil medføre i underkant av 1100 nye beboere (SSB). P-plasser til disse leilighetene plasseres i parkeringskjeller i eget felt eller i nabofeltet.

Planforslaget legger opp til minimum 0,2 og maks 0,8 P-plasser for leiligheter under 50 m<sup>2</sup> BRA  
minimum 0,5 og maks 1,8 P-plasser for leiligheter over 50 m<sup>2</sup> BRA, samt 0,2 plasser til gjesteparkering pr leilighet. Dette er lavere enn det som er kravet i kommuneplanen, litt høyere enn parkeringskravet i Lierbyen, men likevel i tråd med overordnede strategimål både for kommunen og for denne planen. I planområdet er det kort vei til holdeplass med god kollektivdekning og det er godt tilrettelagt for sykkel og gange. Det er dessuten kort vei til dagligvarebutikk og viktige servicefunksjoner. Kommunedirektøren mener at dette er gode argumenter for å være mer restriktiv enn kommuneplanen i forhold til parkeringsdekning i dette området.

For annen bebyggelse legges det opp til maks 0,2 pr sengeplass/behandlingsplass for institusjoner.

I forbindelse med forretning er det avsatt maks 1 pr. 100 kvm BRA. Det er også lagt til rette for sykkelparkering i hele planområdet, med god dekning tilsvarende det som er kravet i kommuneplanen. Det tilrettelegges for sykkelparkering ved idrettsanlegget, skolene, torget og nye boliger. I tillegg legger planen opp til to nye områder for sykkelparkering ved kollektivholdeplassene i sydgående retning.

### 6.5 Grønnstruktur, park og friområder

En sentral føring for planen har vært å «ivareta området grønne preg og naturområder som er viktige for opphold og aktivitet og at samfunnsplanens mål om grønn mobilitet opprettholdes».

(Jfr. kommunestyrevedtak 10.05.2022, punkt 1)

Etablering av «Ryggraden», den sammenhengende turveien nord-syd gjennom planområdet er, i tillegg til oppgradering av eksisterende gang- og sykkelveier viktig for å styrke «grønn mobilitet» og samtidig ivareta det grønne preget i planområdet. Eksisterende grønnstruktur langs gang- og sykkelvei helt vest og langs planområdet er sikret gjennom eget med byggegrense i plankartet og bestemmelser.

Når de nye boligområdene bygges ut vil disse erstatte noe av den eksisterende skogen derfor avsettes det i områdeplanen arealer til friområder og til gjennomgående grønnstruktur langs turveiene. Deler av turveien gjennom boligområdene skal også utformes som flomvei. Denne delen av turveien vil gå diagonalt gjennom nytt boligområde fra øst mot vest og kan ende i et overvannssystem med vannspeil i parken. Etablering av denne flomveien er viktig for å ivareta sikkerhet mot flom og overvann i de planlagte nye boligområdene.

I nord mot Hallingstادتunet etableres friområder (o\_FRI1 og 2) som vil fungere som en grønn buffer mot eksisterende bebyggelsen i nord og som et grønt innslag mot ny bebyggelse. Utforming av parken felt o\_PA1 må sees i sammenheng med utforming av Tranby torg o\_TO1. Dette er sikret i rekkefølgebestemmelsene.

Friområdet o\_FRI3 i sør mot Joseph Kellers vei, øst for eksisterende idrettsanlegg beholdes. Kommunedirektøren mener at dette friområdet er viktig å ta vare på slik det er i dag. Det fungerer som en «grønn buffer» mellom Joseph Kellers vei og Idrettsanlegget og er svært viktig for overflatevannshåndteringen i området. Det går en eksisterende tursti og en bekk gjennom området som også er viktig for håndtering av overvann. Området preget av løvtrær og furuskog som er karakteristisk for Tranby. At skogen bevares har også stor betydning for det samlede klimagassutslippet i området.

## 6.6 Krav til utearealer – utforming og størrelse

Områdereguleringsplanen legger opp til etablering av nye og opprusting/tilpasning av eksisterende uteoppholdsarealer. Den planlagte sammenhengende turveien «rygggraden» gjennom planområdet o\_TV1-5, skal binde utbyggingsfeltene og friområdene sammen og med tilstrekkelig bredde og god belysning skal den oppleves som trygg å ferdes på. Langs turveien opparbeides det små møteplasser med benker. Turveien føres videre ned mot og over Tranby torg, mellom skolene og til idrettsanlegget. I tillegg til at det tilrettelegges for turgåing innenfor planområdet så etableres det også tydeligere overganger/koblinger mot stier inn i det eksisterende naturområdet øst for planområdet.

### 6.6.1 Uteoppholdsarealer ved skole og idrettsanlegg

Området rundt skolene skal tilpasses en eventuell utvidelse av både Tranby ungdomsskole og Hallingstad barneskole. Det skal være trygt og attraktivt å både ferdes og oppholde seg i området, ved å redusere parkering og kjøring. Dette gjelder spesielt for funksjonene rundt turstien «rygggraden», med koblinger mot torget og idrettsparken. Uteoppholdsarealene rundt skolene kan benyttes utenom skoletid og er en viktig del av det helhetlige tilbudet av lekearealer på Tranby.

Hallingstad skole får gjennom denne planen et utvidet grøntareal mot Joseph Kellers vei, siden holdeplassen «Tranby skole» i sørlig retning er foreslått flyttet ca. 3 meter mot Joseph Kellers vei.

Planen viderefører dagens idrettsanlegg, med etablering av en ny idrettshall for ulike aktiviteter. Ny idrettshall gir mulighet for å et enda mer variert aktivitetstilbud i området, og kan fungere som lokale for diverse sosiale arrangementer. Tiltaket vil styrke Tranby som et idretts- og aktivitetsanlegg i regionen.

### 6.6.2 Uteoppholdsarealer til ny bebyggelse nord i planområdet (områder med plankrav)



Det skal sikres tilstrekkelig med arealer til friluftsliv, lek, idrett og sosiale møteplasser for de nye utbyggingsområdene. Noe skog må ryddes i forbindelse med utbygging av boligfeltene, men friområdene o\_FRI1-2 som ligger mellom og nord for felt BB1 og BB2 skal beholdes som et naturlig og sammenhengende grøntområde slik at eksisterende skog, med stier og tråkk bevares. I disse friområdene o\_FRI1-2 kan det etableres bålplasser, lavvoer, benker og lignende møbleringselementer. Friområde vil være et attraktivt turmål for barnehagen i området.

Dagens veiforbindelse mellom Tranby torg og Tranbylia og utvidet passasje mellom dagligvare og Liertun foreslås endret til gatetun f\_GT1 og o\_GT2 der det kan etableres nye felles møteplasser/uterom.

Deler av arealet ved dagens snuplass og parkeringsplasser ved dagligvarebutikken ved Tranby torg er i planen foreslått regulert til torg o\_TO2. Dette fordrer at dagligvarebutikken flyttes til felt BFKBV. Det totale uteoppholdsarealet vil med denne endringen økes betydelig i området. I tillegg vil eksisterende park fungerer som et fint uteoppholdsareal for den nye bebyggelsen.

### 6.6.3 Krav til uteoppholdsarealer – privat og felles

Områdereguleringen stiller krav om at alle boliger/leiligheter skal sikres et minimum uteoppholdsareal av god kvalitet. Deler av uteoppholdsarealet skal være privat og deler av det skal være felles.

Innenfor områdene med boligformål og kombinerte formål der bolig inngår, kan inntil 100 % av privat uteoppholdsareal løses på balkonger, eventuelt inntrukne terrasser/balkonger. Privat uteareal pr. boenhet skal være minimum 10 kvm og minste stille areal minimum 5 kvm.

Små ensidige belyste leiligheter skal ikke vende mot nord eller øst. Store leiligheter bør være gjennomgående med privat uteareal (balkong eller terrasse) mot syd eller vest. Private uteoppholdsarealer på bakkeplan bør skjermes mot fellesuteareal med vegetasjon eller annen skjerming. Dette avklares i forbindelse med neste planfase.

Minimum 50 % av det totale uteoppholdsarealet skal være felles. Felles uteoppholdsareal er areal som er egnet til opphold, lek og rekreasjon og omfatter del av tomt som ikke er bebygd, og ikke satt av til kjøring og parkering. Areal som er satt av til for eksempel søppelkasser, sykkelstativ og liknende, er ikke egnet til opphold, og regnes derfor ikke med som uteoppholdsareal. Et godt uteoppholdsareal har en utforming som gir mulighet for både opphold og sosialt samvær og aktiviteter tilpasset ulike årstider. Det bør kunne opparbeides med nødvendig utstyr for lek og spill, sittegruppe, planter og liknende. Arealene bør kunne brukes av ulike aldersgrupper, plassert med god adkomst og ikke i for bratt terreng.

Utearealet må framstå som et helhetlig «hagerom». Restareal rundt bygning regnes ikke med. Arealet skal være skjermet for trafikkfare, og tilfredsstillende regler knyttet til støy og annen forurensing. Det skal sikres gode sol- og lysforhold være variert og tilpasset utbyggingens størrelse. Minst 50 % av felles uteareal bør plasseres på terreng (ikke over parkeringskjellere eller på takterrasser). Dette må vurderes nærmere i neste planfase.

Det kan vurderes om det kan stilles lavere krav til minste uteoppholdsareal (MUA – både felles og privat) i de tetttest bebygde feltene innenfor planområdet enn i kommuneplanen slik:

For boenhet under 50 m<sup>2</sup> BRA er det krav til 30 m<sup>2</sup> BRA uteareal (tilsvarende i KP er 50 m<sup>2</sup>)

For boenhet over 50 m<sup>2</sup> BRA er det krav til 60 m<sup>2</sup> BRA uteareal (tilsvarende i KP er 80 m<sup>2</sup>).

Forutsetningen er at rommene mellom husene, torget, parken og friområdene på Tranby utvikles med kvalitet og bidrar til gode felles uteoppholdskvaliteter til beboerne i området. Høy kvalitet og kort avstand til disse områdene samt gode uteoppholdsarealer, kan erstatte deler av kravet til felles uteoppholdsarealer i utbyggingsfeltene. Inntil 30 % av felles MUA kan løses utenfor egen tomt. Dette er sikret i bestemmelsene. Kriterium for at dette tillates er at området gjennom utbyggingsavtalen bidrar til opparbeidingstiltak og kvalitetsheving av friområder, utearealer, møteplasser utenfor egen tomt.

Grunnen til at deler av MUA kan løses utenfor egen tomt er at det innenfor planområdet er store felles friområder (også utenfor planområdet), torg, parker og idrettsanlegg.

I områder der det godtas reduserte krav til minste uteoppholdsareal (MUA) skal arealet kompenseres med høyere kvalitet på det som opparbeides. Dette må vurderes videre i neste planfase.

## 6.7 Lekeplasser

Alle boliger/leiligheter skal sikres tilgang til lekeareal for ulike aldersgrupper. Bestemmelsene stiller krav om: Sandlekeplass på minimum 100 m<sup>2</sup> maks 100 m fra boligen og nærlekeplass på minimum 500 m<sup>2</sup> maks 250 m fra boligen. Avstand skal måles langs veg/ganglinje.

Sandlekeplass skal primært legges til rette for de minste barna, og bør inneholde plass til; fantasilek, lek i sand, huske, skli og klatre. Nærlekeplass opparbeides med tanke på barn i ulik alder, ikke bare for de minste barna. Det skal opparbeides plass til aktiviteter som lek med ball, skøyter, sykkel og liknende, samt lekeapparat. Nærlekeplassene vil være viktige møteplasser på tvers av generasjoner, og det skal være opparbeidet med sitteplasser/fastmonterte benker og belysning. Ved utforming av lekeplasser bør det legges vekt på å ivareta stedets naturgitte kvaliteter og muligheter, slik som topografi og store trær. Flerbruksflatene skal legge til rette for variert bruk og ulike typer ballspill. For boliger innenfor boligformål skal sandlekeplasser løses i prosjektet/på egen tomt, i neste planfase.

## 6.8 Utvikling av skolene med uteareal

Kommunestyret ba om en utredning for skolene på Tranby i vedtak om Skolebehovsplan for Lier kommune 2022-2024 (vedtak i fs-sak 30/2022). Den skulle basere seg på mulighetsstudien fra februar 2022 (se Skoleutredning Tranby vedlegg 13) og utrede både nybygg og rehabilitering av eksisterende skoler.

Utredningen for skolene ble gjennomført av Enerhaugen ARK på oppdrag fra Lier Eiendomsselskap KF: «Skoleutredning Tranby, mulighetsstudie Tranby ungdomsskole og Hallingstad ungdomsskole (2023)» I utredningen anbefales det ett konsept for rehabilitering og ett konsept for nybygg for hver av skolene. 28.04.2023 vedtok kommunestyret videre arbeid for Tranby- og Hallingstad skoler (se hele vedtaket i kapittel 4).

I områdereguleringen for Tranby er det satt av tilstrekkelig areal for realisering av begge alternativene, både nybygg og rehabilitering for begge skolene (Tranby ungdomsskole o\_T4 og Hallingstad barneskole o\_T5) Det er i planen også lagt opp til både å utvide og å oppruste utearealene til begge skolene.

Et viktig grep i planen er å flytte kjøreadkomsten til skolene fra Tranby torg og til ny adkomstvei fra parkeringsplassen ved klubbhuset, som ender i en snuhammer mellom skolene og idrettsanlegget.

Med denne adkomstveien sikres nødvendig adkomst for HC-transport til Miljøverkstedet og skolene, samt tilgjengelighet for varetransport og beredskapskjøretøy. Ved klubbhuset etableres samtidig en ny slippløsning «Kiss & ride» for elevene som blir kjørt til skolen. Bussholdeplassen i nærheten blir også rustet opp og kobles på fortau ned mot skolene.

Planlagt ny kjøreadkomst kan komme i konflikt med myke trafikanter - barn til og fra skole og idrettsaktiviteter. Derfor foreslår kommunedirektøren at denne kjøreadkomsten stenges med bom for kun å være tilgjengelig for nyttekjøretøy til og fra skolene.

## 6.9 Utvikling av idrettsområdet og Tranby arena

På idrettsanlegget lengst sør i planområdet (felt o\_IDR) planlegges en ny idrettshall. I tråd med kommunestyrevedtaket 10.05.2022 detaljreguleres et innendørs idrettsanlegg med tilknyttede arealer som en del av områdereguleringen. Dette i samsvar med mulighetsstudiens (februar 2022) scenario 4. som omfatter blant annet en 9er fotballhall og to flerbruksflater med tilhørende servicefasiliteter. På sikt vil aktivitetene som i dag er i Tranbyhallen i tilknytning til Tranby skole, inkludert elevenes gymtimer, flyttes over i den nye hallen.

Idrettshallen «Tranby arena» plasseres sør for klubbhuset, der gressbanen ligger i dag og vil inneholde et servicebygg, med rom for ulike aktiviteter, kontorer, servering, garderober mm. Hovedinngang planlegges via servicebygget på vestsiden av hallen. Adkomsten skjer fra parkeringen helt sør i planområdet. Det skal tillates kjøring til hovedinngangen for forflytningshemmede, varelevering, renovasjon og andre nyttefunksjoner. Det skal etableres HC-parkeringsplasser, samt opp til 5 parkeringsplasser for sentralt personell ved hovedinngangen mot vest.

Lier IL ønsker mulighet for å plassere håndballdelen av anlegget inn i det som er avsatt til offentlig friområde i planen o\_FRI 3. Dette er basert på tidlige skisser med forslag til utforming og plassering.

I planen sikres denne mulige plasseringen innenfor bestemmelsesområde #2.

Her er det ulike interesser som må balanseres og kommunedirektøren anbefaler at hallene med tilhørende servicebygg med tilpasninger plasseres innenfor det området som i dag er avsatt til Idrett o\_IDR og innenfor bestemmelsesområdet

#1. Det aktuelle friområdet (se også kapittel 5.5) er viktig å ta vare på av flere årsaker; eksisterende vegetasjon og eksisterende bekk/myr som er viktig for overvannshåndteringen i området. Samtidig er dette et viktig område som brukes til turgåing og fritidsaktiviteter (pumptrack). Vegetasjonen i friområdet fungerer også som skjerm mot Joseph Kellers vei og binder opp CO<sub>2</sub> i området. Disse forholdene er ivaretatt i kart og bestemmelser.

Klubbhuset ligger innenfor området som er regulert til idrettsanlegg. Det er ønskelig å ha muligheten til å kunne bruke/ utvikle klubbhuset til bruk for annet enn idrett, f.eks. omfatte selskapslokaler, BUA, ungdomshus og diverse kulturaktiviteter. Kommunedirektøren foreslår å sikre dette som eget formål i kart, bestemmelser og planbeskrivelse før planen legges ut til offentlig ettersyn.

#### 6.10 Utvikling av omsorgsinstitusjoner, diverse bofelleskap og barnehage i planområdet

Innenfor feltene o\_T1 og o\_T2: Tranbylia bofellesskap og Hallingstادتunet borettslag reguleres eksisterende bebyggelse med omsorgsboliger, helse- og omsorgsinstitusjon og annen helserelatert virksomhet. Nye bestemmelser for områdene er tilpasset eksisterende utbygging og gir muligheter for noe utvikling av eiendommene.

Bebyggelsen i Felt o\_T2 (Hallingstادتunet borettslag) er oppført etter bebyggelsesplan fra 1990. Denne bebyggelsesplanen er foreldet og erstattes av denne områdereguleringen. Bebyggelsesplanen viser i hovedsak det som er bygget, derfor beholdes denne som en illustrasjonsplan til områdereguleringen.

For eksisterende Tranby barnehage i felt f\_T3 legges det opp til en mulig utvidelse av barnehagen ved å åpne for en ekstra etasje. Uteareal for denne utvidelsen kan løses ved å benytte parkarealet o\_PA1 og eventuelt kommunalt friareal utenfor planområdet i vest Gnr/Bnr148/13, sistnevnte må i så fall tinglyses.

#### 6.11 Planens innvirkning på landskap, fjernvirkning og estetikk

Planområdet ligger i nord-sør retning i et terreng som heller mot sørvest. Dette gir gode solforhold for store deler av området. Ny bebyggelse er foreslått plassert for å gi gode solforhold og rikelig med lys og utsyn for boenhetene (se volumstudie, vedlegg 8), samtidig som grøntområdene skal gi en naturlig skjerming.

Den planlagte utbyggingen kan potensielt medføre store terrengendringer i området. Ved etablering av parkeringskjellere og fundamentering av bygg vil området måtte graves opp, og terrenget må reetableres og tilpasses eksisterende forhold og ny bebyggelse. Ved utbygging er det samtidig viktig å bevare verdifulle trær og vegetasjon i randsonene der det er mulig. Ny utbygging må tilpasses slik at boligfeltene får gode og universelt tilgjengelige koblinger internt og med hverandre.

Ny bebyggelse tilpasses terrenget, noe som gir et dempet uttrykk til omgivelsene rundt. Boligbebyggelsen består av leiligheter, som svarer godt til eksisterende bebyggelse vest for planområdet. Skogsområdet i øst ligger høyere enn bebyggelsen i planområdet, dette bidrar til at ny bebyggelse blir mindre synlig på

avstand. Boligbebyggelsen i felt BFKBV er foreslått plassert langs Joseph Kellers vei, noe som gir en bymessig utforming av området.

Det er foreslått et opp mot 7 etasjer høyt signalbygg ved Tranby torg. Signalbygget er viktig for å definere tyngdepunktet på Tranby, og for å gi området en sentrumsfølelse. Signalbygget er godt synlig fra områdene rundt, se figur 2.

## 6.12 Barn og unges interesser

Planen tilrettelegger for nye arealer til lek og opphold, samtidig som dagens aktivitets- og friluftsområder ivaretas og videreutvikles. Dette er i tråd med rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995). Denne retningslinjen handler om å sikre et oppvekstmiljø for barn og unge som gir trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, samt ivareta det offentlige ansvaret for å sikre barn og unge tilbud og muligheter som gir en meningsfylt oppvekst uansett bosted eller sosial og kulturell bakgrunn.

Derfor legges det opp til at skolene på Tranby med tilhørende område skal styrkes, og nye utbyggingsfelt skal etableres med arealer til lek og ulike aktiviteter. Planforslaget legger vekt på en mer tilgjengelig og tryggere vei til skole og idrettsanlegg for barn og unge i området.

Mathias Sagen, praksisstudent ved Norges Idrettshøgskole, utarbeidet i mars 2023 rapporten «Møtes på torget», på oppdrag fra Lier kommune ved Park, idrett og friluftsliv. I forbindelse med rapporten ble det gjennomført spørreundersøkelser på Hallingstad barneskole og Tranby ungdomsskole som endte opp med en rekke forslag til ulike aktiviteter som kan egne seg for barn og unge i området.

Med utgangspunkt i rapporten er det utarbeidet en illustrasjon av turveier og grønt (se vedlegg 12) som viser grønnstruktur, turveier, møteplasser, torg og idrettsområdet og hvilke aktiviteter som det er mulig / ønskelig å knyttet til ulike lokaliteter i planområdet. F.eks. hvilke aktiviteter egner seg i på og rundt idrettsanlegget og i skolegårdene, på torget og rundt boligene nord i området (friorråde/nærlekeplass) samt langs turveiene innenfor planområdet.

## 6.13 Naturmangfold

Biologisk mangfold: Det er ikke registrert særskilt verdifullt biologisk mangfold innenfor planområdet. Planforslaget vil medføre noe nedbygging av eksisterende grøntområder. Viktige grøntområder vil allikevel ivaretas i planforslaget. Planforslaget vurderes å ikke være i særskilt konflikt med det biologiske mangfoldet i området. Verdifull vegetasjon: Det er ikke registrert særskilt verdifull vegetasjon innenfor planområdet, og planforslaget vurderes å ikke være i konflikt med tema.

Planforslaget er vurdert opp mot Naturmangfoldloven kap. II (19.06.2009) §§ 8-12:

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)

*Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.*

*Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.*

Det er ikke registrert særskilt verdifulle naturverdier innenfor planområdet, og planforslaget vurderes å ikke være i konflikt med tema. (se utdypende vurdering i planbeskrivelsen i vedlegg 3)

Det er lagt inn bestemmelser om bevaring av eksisterende vegetasjon og verdifulle trær i de grønne områdene.

#### 6.14 Overvannshåndtering

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en fagrapport om overvann (se vedlegg 10). I denne rapporten er eksisterende flomvei gjennom planområdet vurdert og analysert. Denne flomveien går diagonalt øst - vest gjennom felt o\_BB1, BFKT og ut i parken o\_PA1 som i planen. Nedstrøms utenfor planområdet går flomveien videre gjennom eksisterende boligområder som i dag er utsatt for problemer knyttet til overvann.

Overvannsrapporten anbefaler at det gjøres videre analyser av hvor flomveien går, og hvor mye vann som går i den (størrelse på nedslagsfelt). Det er nødvendig for å forme den fremtidige flomveien med tilstrekkelig kapasitet for trygg bortledning av overvann. I områdereguleringen er det avsatt areal til denne flomveien. Flomveien ligger i et område der det er krav om detaljregulering. Det er derfor i bestemmelsene stilt krav om en redegjørelse for nærmere plassering av flomveien gjennom planområdet; hvor mye vann som renner gjennom, tilstrekkelig areal og tverrsnitt for flomveien slik at den blir tilstrekkelig dimensjonert.

Det må tilrettelegges for at grøntområdene i planområdet kan fordrøye vann før det renner videre ut av planområdet. Delfeltene bør også bygges ut på en slik måte at de avgir vann til den kryssende flomveien. Det er lagt opp til å opprettholde flomveiens eksisterende utløpspunkt fra planområdet.

Områder med boligformål sikres/dimensjoneres mot 200-års flom. Områder for skoler barnehager og sykehjem sikres/dimensjoneres mot 1000-års flom. Dette er ivaretatt i bestemmelsene.

Flomveien plasseres langs turveien slik at turveien kan oversvømmes kontrollert ved behov, i forbindelse med store nedbørsmengder/ekstremnedbør. Arealet bør utformes med terskler, slik at ulike deler av arealet kan oversvømmes ved ulike nedbørsmengder. Flomveien tilpasses og dimensjoneres for fremtidige vannmengder og utformes slik at den gir en estetisk kvalitet til området. Dette videreføres og avklares i neste planfase og er sikret gjennomført i plankart og bestemmelser.

I overvannsrapporten pekes det spesielt på fire områder der det kan stuves opp en del vann dersom det ikke er lagt inn avbøtende tiltak. Det gjelder: Skolegården ved Tranby skole, vestsiden av Liertun og lavpunkt på østsiden av Syrinveien 13 og på fotballbanen. Det er imidlertid etablert overvannsledninger med sluk i disse områdene slik at med dagens bebyggelse ikke er utsatt for overvannsproblemer. Dagens overflatevannssystem har nådd maksimum slik at med ny bebyggelse vil disse områdene kunne være utsatt for oppstuvning av overflatevann.

Videre analyser, vurderinger og kartlegging av flomveier / overflatevann for hele planområdet og ut til resipient gjennomføres i forbindelse av utarbeidelse av VA-rammeplanen for hele planområdet.

I tillegg skal det i VA-rammeplan defineres hvilke områder som skal fungere som fordrøyningsareal for overflatevann. Dette er sikret i rekkefølgebestemmelsene.

### **Vurdering av mulighet for åpning av bekk i området:**

I løpet av planprosessen har mulighetene for åpning av bekk gjennom planområdet blitt vurdert. Kommunedirektøren har kommet til er at dette ikke kan anbefales i denne planfasen.

En eventuell åpning av bekken i området kan ikke erstatte eksisterende overvannsledninger (i disse ledningene går spillvann og overvann i samme ledning). Hvis man skulle åpnet en bekk her så må det ledes mer vann inn i planområdet for å sikre at det blir tilstrekkelig vannføring i bekken og det er usikkert om det er tilstrekkelig vann (i nedbørsfeltet) til det. I tillegg må det vurderes om det er fornuftig å føre mer vann inn i et område med sårbare institusjoner som barnehage, omsorgsinstitusjoner etc.-

Hvis bekken åpnes og det ledes mer vann inn i området, i en kortere strekning, får man et problem i ledningsnettet nedstrøms som allerede har nådd sin kapasitetsgrense. Dette betyr at problemet flyttes til det punktet hvor bekken igjen går i rør (uten tilstrekkelig kapasitet) og man risikerer oppstuvning av vann over et stort område.

En eventuell åpning av bekk er tidkrevende med omfattende og kostbare utredninger.

Kommunedirektøren anbefaler at det istedenfor opprettes et eget prosjekt (i regi av kommunens VA – avdeling) hvor det gjøres en overordnet vurdering og valg av hvilke bekker i kommunen som kan eller bør åpnes. Dette bør løftes frem som et eventuelt tema i forbindelse med rullering av kommuneplanen.

## 6.15 Vann og avløp

Linnes avløpsrenseanlegg har Statsforvalteren i Oslo og Viken som forurensningsmyndighet, og har en utslippstillatelse fra 2002. Anlegget hadde den 26.oktober 2017 forurensningstilsyn. Statsforvalteren avdekket seks avvik under forurensningstilsynet. Ett av avvikene var at Linnes renseanlegg ikke overholder sekundærrensekravet. Anlegget er tidligere bygget med hensyn på krav til fosforfjerning.

Avløpsdirektivet setter krav til sekundærrensing med rensekrav for organisk stoff (BOF5 og KOF). Kravene er implementert i Norge i forurensningsforskriften § 14-6, og gjelder for utslipp til følsomt område. Hele Oslo og Viken er innenfor følsomt område, og alle utslipp i Oslo og Viken er derfor omfattet av sekundærrensekravet.

Linnas renseanlegg har en tillatelse på maksimal belastning på 26 500 personekvivalenter (heretter pe). For 2021 og 2022 hadde anlegget en belastning på ca. 39 000 pe. Belastningen er målt og beregnet ut fra mengden organisk stoff til anlegget. Da antallet faktiske tilknytninger er færre enn belastningen, vil det si at anlegget har en stor tilførsel fra næringsvirksomhet. Dette betyr at vi verken overholder rensekrav eller maksimalt tillatt belastning på anlegget, og kan derfor ikke belaste anlegget ytterligere med flere tilknytninger.

Kommunestyret i Lier, Drammen og Asker har vedtatt et forpliktende samarbeid for etablering av et regionalt renseanlegg i Drammen innen 2030. Kommunestyre i Drammen har vedtatt at inntil regionalt renseanlegg i Drammen er ferdigstilt kan restkapasitet på Solumstrand renseanlegg benyttes av Lier. Arbeid for å iverksette tiltak for overholdelse av krav på Linnas renseanlegg forventes ferdigstilt i løpet av 2025.

## 6.16 Støy

Området er i dag støyutsatt fra veiene rundt og i planområdet og det er trafikken langs Joseph Kellers vei som er kilden til mest støy. Statens veivesen har ingen offisielle støymålinger for Joseph Kellers vei. Rambøll har på vegne av Lier kommune gjennomført en støyberegning for kommunens veier (2013)<sup>2</sup>. I beregningene er antatt fremtidig ÅDT for 2025 satt til 6500. Beregningene viser at deler av Hallingstادتunet o\_T2 og dagens bensinstasjon BFKBV ligger i rød sone, mens gul sone strekker seg omtrent 50 meter inn i planområdet.

Det er krav om detaljregulering for områdene med ny utbygging beliggende i rød og gul sone. Plassering av bygninger med avbøtende tiltak avklares i den forbindelse. Dette er sikret i bestemmelsene.

## 6.17 Geotekniske forhold

Det er i forbindelse med planarbeidet utført en ROS-analyse som viser at planområdet verken er utsatt for skred i bratt terreng eller ustabil grunn (kvikkleire).

Ifølge aktsomhetskart eller faresonekart (NVE Atlas) er ikke planområdet utsatt for skred i bratt terreng. Når det gjelder ustabil grunn (områdeskredfare), så

---

<sup>2</sup> Støykartlegging, Kommunale veier (2018). Rambøll for Lier kommune.



ligger planområdet over marin grense. Jf. NVEs veileder 1/2019 (ref. 1.5.13) er tiltak over marin grense ikke utsatt for områdeskredfare.

## 6.18 Klima og energi

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en fagrapport om klima der det er gjort overordnede klimavurderinger for idrettsbygget /nye Tranby arena og bolig- og næringsbyggene som planlegges i området. (vedlegg 11)

I forbindelse med skoleutredning for Tranby (vedlegg 13) er det utarbeidet en egen rapport om klima og miljøpåvirkning som vurderer de ulike alternativene nybygg eller rehabilitering av de to skolene: Tranby ungdomsskole og Hallingstad barneskole.

### Idrettsbygget / Tranby Arena:

For idrettsbygget er klimagassutslipp fra materialer, byggeplass, energibruk i drift og transport i drift undersøkt. Det er flere muligheter for å redusere klimagassutslippet fra idrettsbygget, oppsummert:

- Det anbefales å bygge enten i tre eller bruke lavkarbonklasse A betong eller bedre.
- Fossilfri byggeplass bør vurderes, det kan bidra til reduksjon av klimagassutslipp med 60 % i forhold til valg av standard byggeplassdrift.
- Redusere mengden asfalterte flater. Ved å benytte gjenbruksasfalt (eller lavtemperaturasfalt) heller enn standard asfalt kan klimagassutslippet reduseres med hhv. 35% og 27%.
- Reduksjon av energibruk i driftsfasen (elektrisitet, fjernvarme og kjøling) ved valg av passivhusstandard på idrettsbygget, istedenfor TEK 17, bidra til 33% reduksjon i energibruk.
- Tilrettelegge for egenproduksjon av energi som f.eks. bruk av solceller, vil kunne redusere samlet klimagassutslipp.
- Transport i driftsfasen bidrar også til store klimagassutslipp, og prosjektet bør se på muligheter for å tilrettelegge slik at flere velger gange, sykkel og kollektivtransport.

### Ny bolig- og næringsbebyggelse:

For bolig- og næringsbyggene er det gjort overordnede vurderinger ved bruk av Lier kommunes Klimakalkulator. Her er utslipp fra materialer og energibruk i drift beregnet på en forenklet måte, i tillegg til at utslipp fra arealbruksendringer er vurdert. Det anbefales å:

- bygge med lavkarbonklasse A betong eller bedre, eventuelt i tre.
- redusere bygging under terreng - det medfører store klimagassutslipp, både med tanke på materialbruk og byggeplassdrift.
- velge passivhus - det gir lavere energiforbruk, men medfører noe mer materialbruk.

- redusere arealene med vegetasjon som graves opp og berøres av utbyggingen vil også gi en reduksjon i klimagassutslipp.

**Skolene på Tranby:** I forbindelse med skolene drøftes det om rehabilitering eller nybygg vil gi det mest gunstige resultatet med hensyn på klima og miljø og hvilke faktorer som kan påvirke de to alternativene i positiv eller negativ retning. Under er et sammendrag av klima- og miljørapport – ulike miljøaspekter:

**Materialer:** Basert på en grov klimagassberegning av nybygg og rehabilitering av et skolebygg vurderes materialbruk å stå for mellom 10-40 % av klimagassutslippene over livsløpet, avhengig av byggets energistandard. Klimagassutslipp knyttet til materialbruk vurderes å være lavere ved rehabilitering sammenlignet med nybygg ettersom store deler av konstruksjonen blir stående. Det vil i begge alternativer være potensiale for utslippskutt fra materialbruk, hovedsakelig gjennom ombruk, bruk av resirkulerte materialer, behovskartlegging som muliggjør mindre bygningsvolum og materialer med lave klimagassutslipp. Ved endelig materialvalg i senere prosjektfaser bør det påses at det velges materialer med liten negativ miljøpåvirkning der dette er mulig (for eksempel med tanke på miljøgifter, biologisk mangfold, etc.).

**Energi:** Basert på en grov klimagassberegning av nybygg og rehabilitering av skolebygg vurderes energibruk i drift å utgjøre 60-90 % av klimagassutslippene over livsløpet, avhengig av byggets energistandard. Løsninger som sørger for lavt energibehov vil derfor være avgjørende for å redusere byggets klimabelastning. Det er vurdert som sannsynlig at begge alternativer vil kunne oppnå høyeste energiklasse (A), men det er uklart hvorvidt rehab-alternativet vil kunne oppnå passivhus-standard. Dette bør undersøkes nærmere og er avgjørende for å avgjøre hvilket alternativ som totalt sett vurderes som det beste, sett fra et klimaperspektiv.

**Arealbruk/beliegenhet:** Begge alternativene etableres på allerede utbygd areal, og miljøpåvirkningen fra arealbruk vurderes derfor å være liten, og lik, for begge alternativer.

**Transport/mobilitet:** Det er naturlig å anta at rehab-alternativet vil generere noe mindre trafikk i anleggsfasen sammenlignet med nybygg, ettersom færre materialer fraktes til anleggsplassen. Begge alternativer vil imidlertid generere likt transportbehov i bruksfasen, noe som er av vesentlig større betydning når en vurderer alternativene over et livsløpsperspektiv. Det vurderes derfor å være liten forskjell i miljøpåvirkning fra transport og mobilitet for de to alternativene.

**Holdbarhet/fleksibilitet:** Begge alternativer vurderes å oppnå lik holdbarhet, og denne er derfor vurdert lik for de to alternativene.

### **Utdrag konklusjon:**

Det er med nåværende detaljnivå i prosjektet ikke mulig å konkludere med hvilket av de to alternativene som vil komme best ut, sett fra et miljø- og klimaperspektiv. En nærmere vurdering av potensialet for høy energiytelse i rehab-alternativet vil kunne gi grunnlag for å vurdere hvilket av de to alternativene som kommer best ut fra et klimaperspektiv. Dersom energiytelsen for begge alternativene er lik, vil rehab-alternativet fremstå som det beste alternativet med tanke på klima. Det kan imidlertid være slik at differensen i hva

som er beste energiytelse for de to alternativene er så høy at nybygg-alternativet kan hente inn klimagassutslippene knyttet til det ekstra materialbehovet i form av en mer energieffektiv bygning. Beste mulige energiytelse for begge alternativer bør derfor vurderes for å kunne ta stilling til hvilket av de to alternativene som gir minst klimabelastning.

Dette er fulgt opp i rekkefølgebestemmelsene hvor det er satt krav til utarbeidelse av miljøoppfølgingsplan MOP i forbindelse med byggesøknad for skolene og idrettsparken. Det stilles krav til nye utredninger knyttet til klimagassutslipp i neste planfase for områdene med plankrav. Da har man mest sannsynlig et mer konkret bygningsprosjekt å forholde seg til.

### 6.19 Kulturminner

Innenfor planområdet, på nordøstsiden av Tranbylia (innenfor BB1), er det teknisk-industrielle kulturminnet Hallingstad gruve (ID 127736-1) fra fjerde kvartal av 1600-tallet. Kulturminnet er et dagbrudd bestående av store avfallshauger etter utvinning av bergmalm. Området avgrenses mot sørvest av et gjengrodd veifar som kan være samtidig med bruddet. Mot nord går området over i en flate som virker å være mindre berørt, muligvis et eldre engområde. Hele området er nå skogkledd og blir i dag brukt til turgåing og en historiegruppe fra Henummarka har ryddet i området.

Ifølge Liers historie er Hallingstad gruve fra 1701. Det er dermed ikke et automatisk fredet kulturminne. Ifølge kommunens kulturminneråd giver er det ikke kjent hva som befinner seg her og hele området må registreres av Viken fylkeskommune i neste planfase (detaljregulering av området).

I påvente av kulturminneregistrering er området med Hallingstad gruve avsatt med hensynssone H570 - bevaring kulturmiljø i områdeplanen. Hensynssonen gir restriksjoner for endring av eksisterende terreng ved oppfylling, planering og uttak av masser. I forbindelse med detaljregulering vil kulturminnet bli avklart og eventuelt frigitt.

### 6.20 Risiko og sårbarhet

Det er utarbeidet en egen risiko- og sårbarhetsanalyse som en del av planarbeidet. ROS-analysen vurderer risikoen ved ulike uønskede hendelser, se vedlegg 4.

Etter den innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante har følgende blitt utredet:

- Flom i vassdrag
- Ekstremnedbør og overvann
- Brann/eksplosjon ved industrianlegg
- Ulykke med transport av farlig gods
- Trafikkforhold
- Sårbare bygg

#### **Sårbarhetsanalyse flom**

NVEs aktsomhetskart for flom viser et aktsomhetsområde som krysser planområdet i områdene avsatt til bolig. Aktsomhetsområdet berører i hovedsak områder med plankrav, men også områder der det ikke stilles krav til detaljregulering før det godkjennes tiltak etter plan- og bygningsloven. Planområdet vurderes av den grunn som moderat sårbart for flom. Flomfarevurdering for områdene uten plankrav er gjennomført i denne planen og ivaretatt i bestemmelsene.

Plantiltak hvor det reguleres til boligformål krever sikring/dimensjonering mot 200-års flom. Tranby skole, Hallingstad skole, Tranby barnehage og omsorgsinstitusjonene sikres/dimensjoneres mot 1000-års flom. Oppfølging av dette er ivaretatt i bestemmelsene.

### **Ekstremnedbør og overvann**

Planområdet vurderes ved ferdigstilling som lite til moderat sårbart for ekstremnedbør og overvann. Forutsetningen er at anbefalinger og tiltak i fagrapport overvann følges opp i videre prosjektering, og at det tas hensyn til klimapåslag for kraftig nedbør.

### **Brann/eksplosjon ved industrianlegg**

Planområdet vurderes som moderat sårbart for brann/eksplosjon. Det oppbevares i dag propan på området, men ikke i en slik mengde at det utgjør en fare for omgivelsene. Kommunestyret har fattet vedtak om utfasing av fossilt brensel og i den anledning bedt Tranby varmesentral om en vurdering av utfasing av gass som hovedenergikilde (PS-sak 37/2020).

### **Ulykke med transport av farlig gods**

Planområdet vurderes som moderat sårbart for ulykke med transport av farlig gods, det er derfor gjennomført en hendelsesbasert risikoanalyse. Basert på historiske data, omfanget av transport og planområdets utbredelse, vurderes det som middels sannsynlig at en slik hendelse som forårsaker en brann/eksplosjon, kan ramme planområdet (en gang i løpet av 10-100 år).

### **Trafikkforhold**

Planområdet framstår, slik det er innrettet og brukes i dag, med forhøyet sårbarhet. Forutsatt at anbefalinger og tiltak identifisert i trafikkanalysen, samt tiltakene i mobilitetsplanen, følges i videre detaljering og prosjektering, vurderes planområdet som lite til moderat sårbart for temaet, ved ferdigstilling.

### **Sårbare bygg**

Det er i dag flere sårbare bygg innenfor planområdet. Sårbare bygg omfatter her barnehagen, skoler, omsorgsinstitusjoner mm.

Anleggsfasen vil medføre en økt andel tunge kjøretøy både i og rundt planområdet. Det må sikres trygge fremkomstveier og trygge skoleveier dersom anleggstrafikken med tilhørende anleggsmaskiner og tunge kjøretøy berører skoleveier. Det må det sikres god sikt, reduserte hastigheter og assistert rygging. Dette må ivaretas i forbindelse med anleggsfasen. Forutsatt at det sikres trygge fremkomstveier for myke trafikanter og trygge skoleveier, vurderes området som lite til moderat sårbart for temaet under anleggsperioden og ved ferdigstilling.

Det anbefales at Lier kommune sikrer gode informasjonstiltak for den videre planleggingen av området.

### 6.21 Økonomiske konsekvenser

Lier kommune er den største grunneieren innenfor planområdet og vil få økonomisk utbytte på salg av eiendommer før/etter videre regulering og utvikling av feltene for leilighetsbygg med noe næringsareal. Motsatt vil kommunen også få utgifter ved renovering/nybygg av skolene og idrettshallen. Noe av fortjenesten på salg av eiendommer kan med fordel benyttes ved å gi noe tilbake til planområdet som f.eks. bidrag inn i oppgradering/bygging av skoler, idrettshall, med tilhørende infrastruktur, oppgradering av biblioteket opparbeidelse av parkområdet, eksisterende friområder m.m.

## 7. Kommunedirektørens anbefaling

Lier kommune har med Norconsult som konsulent, utarbeidet forslag til områdereguleringsplan for Tranby sentrum, med utgangspunkt i tidligere mulighetsstudie for Tranby og i tråd med kommunestyrets tidligere vedtak om hva som forventes avklart i planen.

Kommunedirektøren foreslår at den sentrale og nordlige delen av planområdet, fortettes med opp mot 450 boliger i leilighetsbygg, samt noe næring og offentlig-/privat tjenesteyting. Sentrumsfunksjoner og kulturelle aktiviteter samles rundt Tranby torg. Disse områdene må sees i sammenheng og det er stilt plankrav om ytterligere detaljregulering for disse områdene.

Planen legger til rette for rehabilitering eller nybygg for Tranby ungdomsskole og Hallingstad barneskole, samt etablering av en ny idrettshall sør i området. For disse områdene stilles det ikke ytterligere plankrav for.

Områdets grønne preg ivaretas med sammenhengende grønnstruktur og turveier. Overflateparkering foreslås flyttet ut av sentrumssonen, samtidig som det skal være sikret tilstrekkelig antall P-plasser for besøkende, tilreisende og ansatte.

Kommunedirektøren kan med dette anbefale at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

### Vedlegg:

1. Plankart datert 15.11.2023
2. Bestemmelser datert 15.11.2023
3. Planbeskrivelse datert 15.11.2023
4. ROS-analyse datert 29.09.2023
5. Illustrasjon planområdet (turveier og grønt) datert 06.10.2023
6. Sammendrag av merknadene med kommunedirektørens kommentarer
7. Alle merknader i sin helhet
8. Volumstudie, februar 2023/oktober 2023

9. Mobilitets- og trafikkanalyse datert 28.09.2023
10. Fagrapport overvann datert 27.10.2023
11. Fagrapport klima datert 27.10.2023
12. Skoleutredning Tranby februar 2023
13. Mulighetsstudie DARK februar 2022
14. «Møtes på torget» Prosjektoppgave NIH, Mathias Sagen, datert 29.03.2023