

Detaljregulering med konsekvensutredning for Lyngås

Gnr/bnr 127/23 og del av 127/1

Forslag til Planprogram



Lier kommune

Dato: 17.01.2023

Innhold

1	INNLEDNING.....	4
1.1	Formålet med planprogrammet.....	4
1.2	Bakgrunn.....	4
1.3	Formålet med planarbeidet.....	4
1.4	Vurdering av utredningsplikt.....	5
2	PROSESS OG MEDVIRKNING.....	6
2.1	GENERELT OM PLANPROSESS MED KU OG KRAV TIL MEDVIRKNING OG INFORMASJON.....	6
2.1.1	Antatt framdrift.....	6
2.2	MEDVIRKNING TIL UTARBEIDELSE AV PLANPROGRAM.....	6
2.3	MEDVIRKNING TIL UTARBEIDELSE AV PLANFORSLAG.....	7
3	OVERORDNEDE RAMMER OG FØRINGER.....	7
3.1	NASJONALE føringer.....	7
3.1.1	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.....	7
3.1.2	Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.....	7
3.1.3	Rikspolitisk retningslinje for barn og unges interesser i planlegging.....	7
3.1.4	Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.....	8
3.1.5	Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging.....	8
3.1.6	Tilgjengelighet for alle – universell utforming.....	8
3.1.7	Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing (2018).....	8
3.2	REGIONALE PLANER.....	8
3.2.1	Regional plan for areal og transport i Buskerud.....	8
3.3	KOMMUNALE PLANGRUNNLAG.....	9
3.3.1	Gjeldende overordnede planer.....	9
3.3.2	Pågående planprosesser.....	9
3.3.3	Gjeldende reguleringsplaner.....	9
3.4	FORHOLDET TIL GJELDENE PLANER OG AREALFORMÅL.....	10
3.4.1	Råstoffutvinning.....	10
3.4.2	Framtidig samleveg på bakken.....	10
3.4.3	Parkering.....	11
3.4.4	Utredningskrav.....	11
3.4.5	Forholdet til kommunestyrevedtaket fra 2020.....	11
4	DAGENS SITUASJON.....	12
4.1	PLANOMRÅDET.....	12
4.2	EIENDOMSSTRUKTUR.....	12
4.3	OMRÅDET I KOMMUNEN.....	13
4.4	KORT HISTORISK UTVIKLING.....	13
4.5	LANDSKAPSBILDE OG NATURMILJØ.....	14

4.6	MOBILITET	15
4.6.1	Trafikk	15
4.6.2	Gående og syklende, herunder kollektivtilbud	15
4.7	Bebyggelse	16
5	PLANENS INNHOLD, HOVEDFORMÅL, PRINSIPPER og PROBLEMSTILLINGER	16
5.1	MÅL MED PLANARBEIDET	16
5.2	PRINSIPPER OG PROBLEMSTILLINGER FOR UTVIKLING AV OMRÅDET	16
5.2.1	Kommuneplanens arealdel	16
5.2.2	Naturmiljø og ravine	16
5.2.3	Trafikk og mobilitet	16
5.2.4	Annet	17
5.3	ALTERNATIVER	17
5.3.1	0-Alternativet – (sammenligningsalternativet)	17
5.3.2	Planalternativet (alternativ 1)	17
6	FORSLAG TIL UTREDNINGSPROGRAM	18
6.1	HENSIKT MED UTREDNINGENE	18
6.1.1	Metode og fremstilling	19
6.2	NATURMANGFOLD	19
6.3	FORURENSNING (GRUNN, VANN, LUFT, STØY)	20
6.4	TRANSPORT OG TRAFIKK	21
6.5	RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)	21
6.6	VEDLEGG TIL PLANPROGRAM	21

1 INNLEDNING

1.1 FORMÅLET MED PLANPROGRAMMET

Formålet med planprogrammet er å beskrive:

- Bakgrunnen og formålet med planarbeidet
- Planprosessen og medvirkningsmulighetene
- Omfanget av planarbeidet og utredningsbehov

1.2 BAKGRUNN

Bakgrunn for planforslaget er ønske om å tilrettelegge eiendom gnr/bnr 127/23 til næringsformål. Det ble sendt inn Planinitiativ med ønske om igangsetting av planarbeidet juni 2022 og avholdt oppstartsmøte med Lier kommune 31.august 2022.

Med bakgrunn i at ønsket arealbruk er i strid med gjeldende kommuneplan, ble Planinitiativet forelagt for politisk prinsippbehandling. Saken var til behandling i Utvalget for Miljø og Plan 26.oktober 2022 og i Kommunestyret 8.november 2022. Det ble enstemmig vedtatt at det kan startes opp detaljregulering med konsekvensutredning i henhold til Plan- og bygningslovens §§ 12-8 og 12-9.

1.3 FORMÅLET MED PLANARBEIDET

Formål med planarbeidet er å tilrettelegge for næringsbebyggelse med tilhørende adkomst- og snuareal, areal for varelevering og parkering for bil og sykkel. Det ønskes lagt til rette for næringsbygg for lett industri/produksjons-/lagervirksomhet med tilhørende kontor- og administrasjonsfunksjoner. Det ønskes videre lagt til rette for utendørs lagring.

Overflateparkering for biler er planlagt på nordøstre del av området som i kommuneplanens arealdel er avsatt, men ikke bygget ut, til gjenvinningsstasjon. Eksisterende bygning i dette området er planlagt revet.

Planområdet er tidligere benyttet til rallycrossbane og grenser mot RfD sin gjenvinningsstasjon. Det legges opp til å benytte eksisterende privat adkomstvei (Lyngåsgata) fra fv.285 Ringeriksveien. Lyngåsgata ble opparbeidet til dagens standard i forbindelse med etablering av eksisterende gjenvinningsstasjon. Som del av planarbeidet vil det bli vurdert på hvilken måte det skal tilrettelegges med et tilbud for myke trafikanter langs Lyngåsgata.

Ønsket reguleringsformål er *Næringsbebyggelse* (SOSI-kode 13XX), som ikke vil gi mulighet til å etablere avfalls- og/eller renovasjonsanlegg. Det vises i den forbindelse til prosess fra 2020, hvor det ble tatt initiativ til etablering av mottak av næringsavfall innenfor planområdet. Det ble politisk avvist å gå videre med planarbeid for foreslått bruk, og det understrekes at dette planforslaget ikke åpner for mottak av avfall og/eller behandling av farlig avfall.

Som del av planarbeidet ryddes det opp i eksisterende, plantekniske forhold. Planforslaget medtar område med eksisterende gjenvinningsstasjon (RfDs eiendom). Eksisterende reguleringsplan for dette området (PlanID 504-906-08-02) er i dag overstyrt av kommuneplanens arealdel, men vil med dette planforslaget få en gjeldende reguleringsplan.



Figur 1 Dronebilde av område for planlagt bebyggelse. Gjenvinningsanlegg ses til venstre i bildet og eksisterende grustak i bakkant (Kilde: forslagsstiller, bildet er tatt høsten 2022)

1.4 VURDERING AV UTREDNINGSPLIKT

Planen omfattes av Forskrift om konsekvensutredninger, § 6 «Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram», ref. forskriftens vedlegg I, pkt.24: *Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilrettelegging med et bruksareal på mer enn 15.000 m².*

Konsekvensutredningen (KU) skal belyse hvilke vesentlige konsekvenser planen vil ha på miljø, naturressurser og samfunn.

Før oppstart av planarbeidet skal det dermed fastsettes et planprogram som skal redegjøre for aktuelle problemstillinger og hva som er relevant å utrede som del av planmaterialet.

Fokuset i planprogrammet og utredningene iht. Forskrift om konsekvensutredning, § 5 skal være på relevante rammer og krav i § 21. Målet er å få frem nødvendig og beslutningsrelevant kunnskap.

I oppstartsmøte med kommunen ble følgende temaer spesifikt nevnt som aktuelle å utrede som del av konsekvensutredningen (ref. referat fra oppstartsmøte):

- Naturmangfold
- Forurensning, utslipp til luft herunder klimagassutslipp, avrenning, støy
- Transport/trafikk

2 PROSESS OG MEDVIRKNING

2.1 GENERELT OM PLANPROSESS MED KU OG KRAV TIL MEDVIRKNING OG INFORMASJON

Planprosessen for en reguleringsplan med konsekvensutredning er beskrevet i plan- og bygningsloven § 4-1 og Forskrift om konsekvensutredninger.

For saker som utløser krav om konsekvensutredning skal det først utarbeides et forslag til planprogram som bl.a. beskriver formålet med tiltaket, mulige konsekvenser som skal belyses og hvilke utredninger som er nødvendige å utarbeide som del av planarbeidet.

Plan og bygningsloven, kapittel 5, angir krav til medvirkning og informasjon. I tillegg vises det til Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen som stiller krav om å organisere planprosessen slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part kommer fram og at ulike grupper barn og unge selv gis anledning til å delta.

Forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning utarbeides på grunnlag av kommunens krav til reguleringsplaner og fastsatt planprogram.

2.1.1 Antatt framdrift

Det er ønske om en så rask fremdrift som mulig og politisk 1.gangsbehandling av Planforslaget før sommeren 2023. Politisk møtekalender fra og med høsten 2023 er ikke fastsatt, slik at oppgitte tidspunkt for politisk behandling etter sommeren er veiledende.

FASE	AKTIVITET	PERIODE
Oppstartsfase	• Utarbeide forslag til Planprogram	Nov - Des 2022
	• Varsel om oppstart planarbeid og offentlig ettersyn av Planprogram	Jan – Feb 2023
	• Oppsummering innspill og evt. revisjon av Planprogram	Feb – Mars 2023
	• Politisk behandling: Vedtak av Planprogram	Mars 2023
Utrednings- og produksjonsfase	• Utarbeide planforslag med Konsekvensutredning	Jan - Mars 2023
	• Komplette planforslag klart for politisk behandling	April 2023
Avsluttende fase - Politisk behandling	• Politisk 1.gangsbehandling	Juni 2023
	• Offentlig ettersyn	Juni – August 2023 (veil.)
	• Oppsummering innspill og evt. revisjon av planforslaget	Sept - Okt 2023 (veil.)
	• Politisk 2.gangsbehandling og endelig vedtak	Desember 2023 (veil.)

2.2 MEDVIRKNING TIL UTARBEIDELSE AV PLANPROGRAM

I forbindelse med prinsippvurdering av Planinitiativet, ble det gjennomført en forhåndshøring med aktuelle statlige og regionale instanser, lokale lag, foreninger og kontaktpersoner som var aktive og involvert i planprosessen i 2020, da det ble foreslått å etablere mottak av næringsavfall på området. Det kom inn uttalelse fra Fylkeskommunen og Statsforvalteren, der det er forventning til at temaer nevnt i uttalelsene belyses som del av videre planarbeid. Nevnte temaer vil automatisk bli en del av

utredelsene tilhørende planarbeidet, og de viktigste temaene vil bli konsekvensutredet i henhold til planprogrammet.

2.3 MEDVIRKNING TIL UTARBEIDELSE AV PLANFORSLAG

I prosess med utarbeidelse av planforslaget skal krav til informasjon og medvirkning ivaretas i henhold til gitte krav (jf. Plan- og bygningsloven, kap.5). I tillegg vil forslagsstiller ha en løpende dialog med lokale lag, interesseorganisasjoner og enkeltpersoner. Dersom det vurderes hensiktsmessig, kan det avholdes et åpent informasjonsmøte i perioden for offentlig ettersyn.

3 OVERORDNEDE RAMMER OG FØRINGER

3.1 NASJONALE FØRINGER

3.1.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

De nasjonale forventningene skal legges til grunn for kommunestyrets arbeid med kommunale planstrategier og planer. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging ble siste vedtatt ved kongelig resolusjon 14.05.2019. Regjeringen legger vekt på at vi står overfor fire store utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom bl.a. offensiv klimapolitikk og forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

Regjeringen har videre bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, også i Norge. Det er derfor viktig at bærekraftmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen.

3.1.2 Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjen er å oppnå en bedre samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

3.1.3 Rikspolitisk retningslinje for barn og unges interesser i planlegging

Retningslinjen skal bidra til å styrke barn og unges interesser i planleggingen og setter blant annet krav til gode oppvekstforhold i nærmiljøet, samt krav til utformingen av arealer og anlegg. Arealer og anlegg som brukes av barn skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nabolaget skal det finnes arealer for utfoldelse og skape sitt eget lekemiljø. Kommunen skal påse at det avsettes tilstrekkelig store og egnete arealer til barnehager. Ved omdisponering av arealer avsatt til fellesareal eller friområder som er i bruk, skal det skaffes fullverdig erstatning.

3.1.4 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging

Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, skal legges til grunn ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen gir føringer for hvordan arealplanleggingen skal brukes til å forebygge og begrense støyulemper.

3.1.5 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging

Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520, har som hensikt å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging. Det er utarbeidet anbefalte luftforurensningsgrenser som skal legges til grunn ved planlegging av ny virksomhet eller bebyggelse.

3.1.6 Tilgjengelighet for alle – universell utforming

Prinsippene for universell utforming er nedfelt i plan- og bygningsloven. Universell utforming er en langsiktig nasjonal strategi for å bidra til et inkluderende samfunn med tilgjengelighet for alle. I den fysiske planleggingen skal bygg, transportsystem og uteområder utformes slik at alle, inkludert bevegelsehemmede, orienteringshemmede og miljøhemmede, kan bruke dem, uten at det skal være behov for spesiell tilpasning.

3.1.7 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing (2018)

Kommunen skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpassing). Klimatilpassing og utslippsreduksjoner må sees i sammenheng. Det er viktig å planlegge for løsninger som både reduserer utslippene og reduserer risiko og sårbarhet som følge av klimaendringene.

Ved planlegging av nye områder for utbygging, fortetting eller transformasjon, skal det vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystemer og arealbruk med betydning for klimatilpassing, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering. Gjennom risiko- og sårbarhetsanalyser tidlig i planprosessen, skal det vurderes om klimaendringer gir et endret risiko- og sårbarhetsbilde.

3.2 REGIONALE PLANER

3.2.1 Regional plan for areal og transport i Buskerud

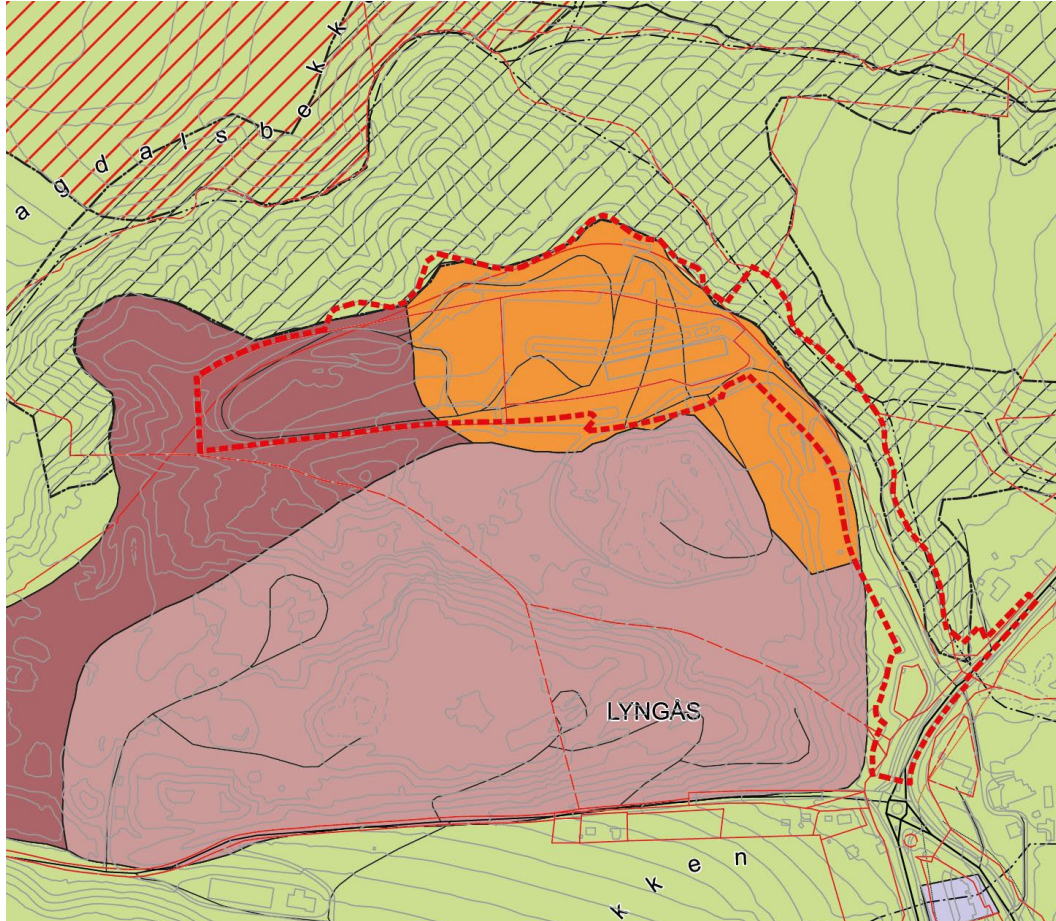
Regional plan for areal og transport er et verktøy for planlegging knyttet til attraktivitet i byer og distriktene, effektiv arealbruk og transport. Dette for å møte klimautfordringer og utfordringer knyttet til befolkningsvekst og arealbruk i fylket. Planen skal bidra til samordna løsninger som kommer hele regionen til gode.

Planen tar hensyn til, og er tilpasset andre regionale planer og strategier som gjelder for hele eller deler av Buskerud. Det er blant annet tatt særlig hensyn til Areal- og transportplan for Buskerudbyen, slik at planene er kompletterende og ikke motstridende. Planen gir forutsigbare rammer for plandialogen mellom stat, fylke og kommune og er grunnlag for forpliktende samarbeid mellom partene. De tre forvaltningsnivåene har ulike oppgaver og ansvar som på hver sine områder påvirker samordningen mellom areal og transport. Denne regionale planen koordinerer og samordner disse oppgavene, og det er et felles ansvar at målene i planen nås. Kommunene er arealmyndighet og følger opp den regionale planen gjennom areal- og samfunnsplanleggingen i egen kommune.

3.3 KOMMUNALE PLANGRUNNLAG

3.3.1 Gjeldende overordnede planer

Del av planområdet som ønskes tilrettelagt for næring er avsatt til fremtidig råstoffutvinning i den gjeldende kommuneplanens arealdel (vedtatt 18. juni 2019).



Figur 2 Utsnitt av kommuneplanens arealdel. Foreslått planavgrensning er vist med rød stiplet linje.

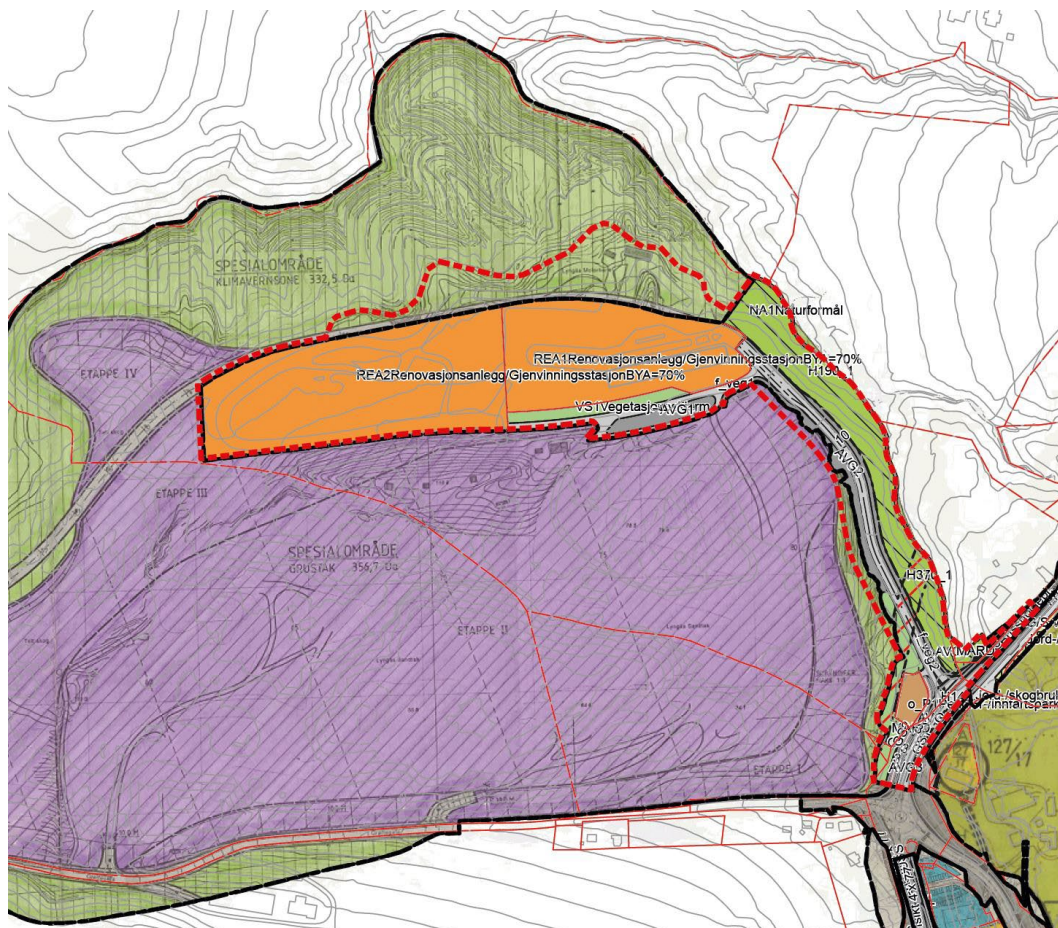
3.3.2 Pågående planprosesser

Det er ikke kjent pågående planarbeid i nærheten av det foreslåtte planområdet.

3.3.3 Gjeldende reguleringsplaner

Størstedelen av planområdet, gnr/bnr 127/23, omfattes av detaljreguleringsplanen «*Del av Lyngås grustak – gjenvinningsstasjon*» (ikrafttredelsesdato 20.05.2014), der tomten er regulert til renovasjonsanlegg/gjenvinningsstasjon. I planen utgjør tomten felt REA2 med utnyttelsesgrad BYA=70%. Kommuneplanen gjelder imidlertid foran (kfr. kommuneplanens bestemmelse punkt 1.2).

En mindre del av planområdet omfattes av *Reguleringsplan for Lyngås masseuttak* (vedtatt 16.03.1999).



Figur 3 Utsnitt som viser gjeldende reguleringsplaner. Foreslått planavgrensning er vist med rød stiptet linje.

3.4 FORHOLDET TIL GJELDENDE PLANER OG AREALFORMÅL

Planforslaget søker å følge opp tilretteleggingen for utvikling av næring i dette området som er påbegynt i reguleringen av gjenvinningsstasjonen, men med en annen type næring enn det som lå til grunn den gangen. Arealformål næringsbebyggelse vil være i strid med gjeldende kommuneplanens arealdel, hvor området er avsatt til framtidig råstoffutvinning og «andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg – nåværende» (formål mangler i tegnforklaringen og er ikke omtalt i bestemmelsene, men avfallsanlegg faller inn under formålet jf. reguleringsplanveilederen).

3.4.1 Råstoffutvinning

Bakgrunnen for at gnr/bnr 127/23 er avsatt til råstoffutvinning er at det er registrert en nasjonalt viktig grusressurs på eiendommen. Som del av planarbeidet vil kartlegging av gjenstående drivverdige grusressurser og vurdering av konsekvenser av utbygging av området være tema.

3.4.2 Framtidig samleveg på bakken

Kommuneplanens arealdel viser framtidig samleveg gjennom planområdet fra fv. 285 Ringeriksveien til Baneveien over Lierelva, i samme trasé som regulert veiforbindelse i gjeldende reguleringsplan for Lyngås massetak (vedtatt 16.3.1999, planID 504-906-08). I utgangspunktet tilrettelegges det for at utvikling av planområdet ikke vil være til hinder for realisering av veggen, men som del av videre planarbeid skal det i samråd med kommunen tas endelig stilling til hvordan planforslaget skal forholde seg til vegforbindelsen.

3.4.3 Parkering

Kommuneplanen angir ikke et tallfestet konkret parkeringskrav for bil for det foreslåtte formålet (næring/industri/lager), men stiller krav til konkret vurdering i reguleringsplan. Bilparkeringsbehov vil bli utredet og vurdert som del av planarbeidet. I tråd med føringene i kommuneplanens arealdel vil det tilrettelegges for lading av el-biler.

3.4.4 Utredningskrav

I tråd med bestemmelsene til kommuneplanens arealdel, vil følgende utredninger gjennomføres som en del av planarbeidet:

- Plan for redusert klimabelastning (punkt 7.3)
- Mobilitetsplan (punkt 7.4)
- Plan for overvannshåndtering (punkt 7.5)
- Utredning av fare for kvikkleireskred over marin grense (punkt 7.8)

3.4.5 Forholdet til kommunestyrevedtaket fra 2020

Kommunestyret vedtok i sak 92/2020 *Prinsippvurdering – Lyngås grustak – Gjenvinningsstasjon for næringsavfall*, følgende:

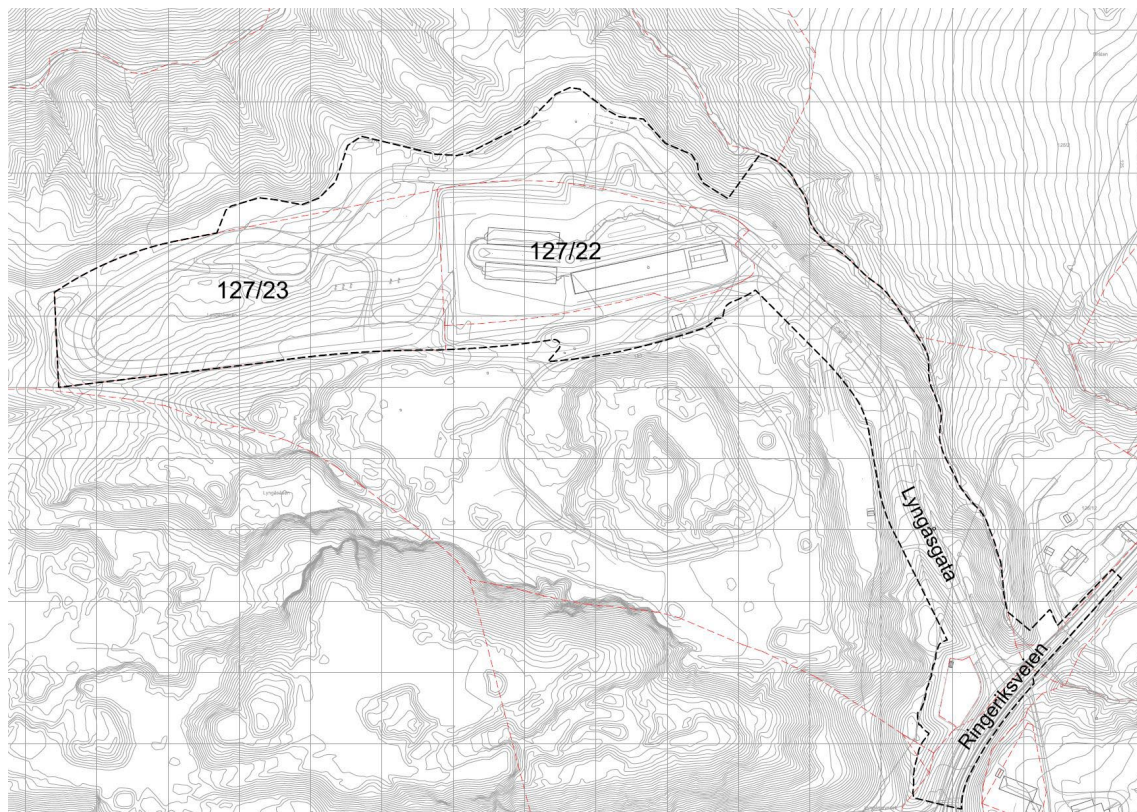
2. Lierelva skal sikres som vannressurs for jordbruksvanning og som fiskeelv. Lierelvas natur- og landskapsverdier skal ivaretas, og den økologiske og kjemiske tilstanden i elva skal være god.

3. Det skal utarbeides en samlet analyse av trafikk- og støybelastning for Tranbyområdet med vekt på FV285 og Kirkelinna inkludert støymålinger, ref. Kommunestyrets vedtak i sak 35/2017.

Med bakgrunn i vedtaket har Norconsult gjennomført innledende, overordnede vurderinger, som fulgte planinitiativet. Temaene skal utredes nærmere som del av videre planarbeid.

4 DAGENS SITUASJON

4.1 PLANOMRÅDET



Figur 4 Forslag til planavgrensning

Planens avgrensning følger i stor grad avgrensningen i eksisterende reguleringsplan «Del av Lyngås grustak – gjenvinningsstasjon» (PlanID 504-906-08-02). I tillegg inkluderes del av gnr/bnr 127/1 nord for dagens gjenvinningsstasjon samt areal langs Lyngåsgatas vestside (mot grustaket). Planutvidelse i nord vil følge kommuneplanens grense for areal avsatt til gjenvinningsstasjon. Planutvidelse langs Lyngåsgata skal sikre etablering av forbindelse for gående/syklende.

4.2 EIENDOMSSTRUKTUR

Ny næringsutvikling skal skje innenfor eiendom 127/23, som eies av Dpend Eiendom AS. I tillegg omfatter planen gjenvinningsstasjon, som eies av RfD samt mindre deler av andre eiendommer.

Eiendom (gnr/bnr)	Eier
127/1	Per-Arne Lyngås
127/10	Gevelt Holding AS
127/12	Viken Fylkeskommune
127/22	Renovasjonsselskapet for Drammensregionen (RfD)
127/23	Dpend Eiendom AS
127/24	Per-Arne Lyngås
128/12	Nagina Mirgan og Rooh-Ullah Mirgan
1285/1	Viken Fylkeskommune

4.3 OMRÅDET I KOMMUNEN



Figur 5 Planområdet markert med rød sirkel

Planområdet ligger på Lyngås, cirka 4 kilometer i luftlinje nord for Lierbyen, med overordnet adkomst fra Ringeriksveien via Lyngåsgata. Området grenser mot Lyngås gjenvinningsstasjon, mens det sør for området ligger et grustak i aktiv drift.

4.4 KORT HISTORISK UTVIKLING

Det har tidligere vært rallycrossbane på området. Lyngåsbanen var en av Norges mest kjente, og første løp ble avholdt i 1972. I 2013 ble siste løp avholdt og i 2016 ble det anlagt gjenvinningsstasjon på deler av anlegget.

Direkte sør for planområdet driver Franzefoss Pukk grustak med stedlig grus og sand, samt pukk fra varierende forekomster. Anlegget tar også imot asfalt og sprengstein som kan gjenvinnes.

4.5 LANDSKAPSBILDE OG NATURMILJØ



Figur 6 Flyfoto av området (kilde: kommunens kartside)



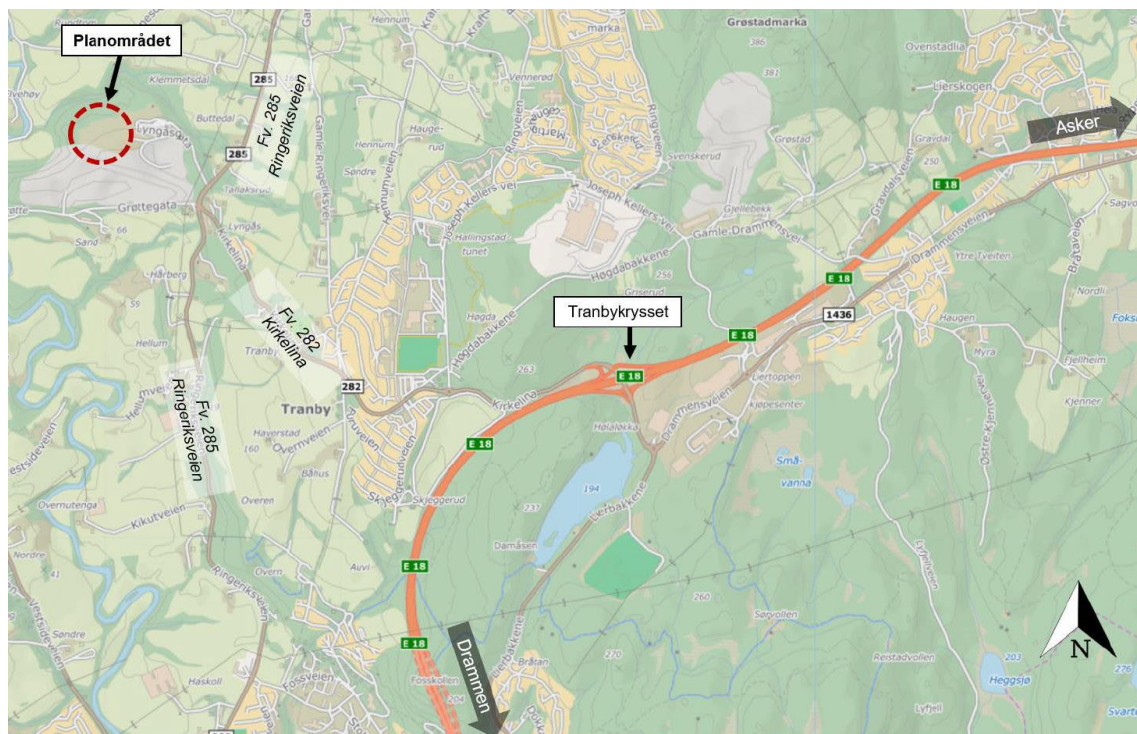
Figur 7 Bilde tatt høsten 2022, som viser oppdatert situasjon på område som planlegges utbygget (Kilde: forslagsstiller)

Området som skal bygges ut er noe kupert, men er relativt flatt sammenlignet med tilgrensende grustak, hvor de store inngrepene i morenen er det som dominerer fjernvirkningen i området. Lierelva og Sagdalsbekken løper henholdsvis vest og nord for planområdet, men området ligger utenfor 100 meters-beltet til begge vassdragene.

Miljødirektoratets Naturbase viser at det er frisk lågurtedellauvskog med svært høy kvalitet, god tilstand og stort naturmangfold i klimaverzonen mot Lierelva og Sagdalsbekken. I skogen og langs elv/bekk er det påvist truede og nært truede arter av fugl, sopp og karplanter. I Lierelva er det registrert elvemusling. Planområdet grenser til ravedaler, som er en nasjonalt viktig naturtype.

4.6 MOBILITET

4.6.1 Trafikk



Figur 8 Oversiktskart over vegnett i området (kilde: Norconsult 2022)

Planområdet vil få overordnet adkomst fra fv. 285 Ringeriksveien via Lyngåsgata. I forbindelse med etablering av gjenvinningsanlegget, ble gata oppgradert til dagens standard herunder kryss Lyngåsgata x fv. 285 Ringeriksveien med venstresvingefelt og fysiske deløyer.

4.6.2 Gående og syklende, herunder kollektivtilbud

Det er kollektivtilbud i området i form av buss med nærmeste holdeplasser *Lyngåsbanen* og *Lyngåskrysset*. Buslinjene 62 *Lierbyen – Sylling via Sørsdal*, 169 *Lierbyen – Oslo bussterminal* og 71 *Drammen – Lierbyen – Asker* betjener nevnte holdeplasser. Avgangsfrekvensen varierer fra fire avganger i løpet av dagen for linje 62, til to til fire avganger i timen for linje 169 og 71 (Kilde: Trafikkvurdering, Norconsult 2022).

Det er i dag tilrettelagt med gang- og sykkelveg langs fylkesvegene frem til Lyngåsgata (langs fv. 285 Ringeriksveien og fv. 282 Kirkelina), men ingen tilrettelegging langs Lyngåsgata. Lyngåsgata er skiltet med fartsgrense 30 km/t, og eventuelle gående/syklende må bevege seg i blandet trafikk.

Dagnes virksomhet på Lyngås tilsier et svært lavt antall fotgjengere og syklistere langs Lyngåsgata, da både gjenvinningsstasjonen og pukkverket er bilbasert, og det er få ansatte tilknyttet virksomhetene.

4.7 BEBYGGELSE

Det er ingen eksisterende bebyggelse innenfor den del av planforslaget som er avsatt til ny næringsbebyggelse.

5 PLANENS INNHOLD, HOVEDFORMÅL, PRINSIPPER OG PROBLEMSTILLINGER

5.1 MÅL MED PLANARBEIDET

Formål med planarbeidet er å tilrettelegge for næringsbebyggelse for lett industri/produksjons-/lagervirksomhet med tilhørende kontor- og administrasjonsfunksjoner.

5.2 PRINSIPPER OG PROBLEMSTILLINGER FOR UTVIKLING AV OMRÅDET

5.2.1 Kommuneplanens arealdel

Foreslått arealformål næringsbebyggelse vil være i strid med gjeldende kommuneplanens arealdel, hvor området er avsatt til framtidig råstoffutvinning og «andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg – nåværende».

5.2.2 Naturmiljø og ravine

Utbyggingen skal tilpasses terreng og landskap gjennom oppdeling av bygningsmassen i ulike volumer samt tilpasses naturmangfoldet/-verdiene nord for utbyggingsområdet. Regulert vei mot nord vil gi en buffer mellom næringsbebyggelsen og klimasonen/edellaavskogen.

Planforslaget legger opp til at området skal utvikles innenfor arealet som allerede er regulert til gjenvinningsstasjon og massetak, og avsatt til bygge- og anleggsområde/råstoffutvinning i kommuneplanens arealdel.

Norconsult har gjennomført en innledende vurdering av ulike industrimuligheter og miljøpåvirkning, med fokus på mulig avrenning til Sagdalsbekken og Lierelva (Norconsult 2022).

Forholdet til områdets naturmangfold, herunder avrenning til omgivelsene, skal utredes nærmere i konsekvensutredning som skal følge planforslaget (se kap.6 Forslag til utredningsprogram).

5.2.3 Trafikk og mobilitet

TRAFIKK

Det er utarbeidet en innledende, overordnet vurdering av trafikale konsekvenser ved utbygging til næringsformål (Norconsult AS, 2022).

Vurderingen konkluderer med at det ikke bør etableres svært transportkrevende industri på tomten, det vil si høyt antall ansatte og mange næringsreiser knyttet til driften. Arealkrevende virksomheter som verksted og produksjonsbedrifter som er mindre transportkrevende er egnet ut ifra hensynet til trafikkavvikling.

Lyngåsgata og fv. 285 Ringeriksveien vurderes i rapporten til å ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere maksimalt forventet trafikkøkning, selv med øvrig trafikkvekst. Potensielle flaskehals i framtidig situasjon kan i så fall være fv. 282 Kirkelina og Tranbykrysset på E18. Vegstrekningen og krysset har

høy ÅDT i dag og det forventes ytterligere økning som følge av generell trafikkvekst på lokalvegnettet. I fremtidig situasjon forventes det at trafikkmengdene vil ligge opp mot kapasitetsgrensen på fv. 282, og Tranbykrysset forventes å bli overbelastet, men dette er uavhengig av utbyggingen av gnr/bnr 127/23 på Lyngås.

Vurderingen anbefaler at det utføres kapasitetsberegninger av adkomstkrysset fv. 285 Ringeriksveien – Lyngåsgata og rundkjøringen fv. 285 – fv. 282 – Grøttegata for å få bekreftet tilstrekkelig restkapasitet ved eksisterende kryssutforming.

TILBUD FOR GÅENDE OG SYKLENDE

Som del av politisk Prinsippavklaring av planinitiativet, ble det fattet vedtak om at det som del av planforslaget skal «sikres en trygg ankomst fra og til anlegget for myke trafikanter, spesielt gående, spesielt når det gjelder nærliggende kollektivstoppsteder, jfr Lier kommunes strategi for grønn mobilitet». I planarbeidet vil det bli vurdert på hvilken måte det skal tilrettelegges med et tilbud for myke trafikanter i tråd med vedtaket.

Temaene trafikk og mobilitet skal utredes nærmere i konsekvensutredning som skal følge planforslaget (se kap.6 Forslag til utredningsprogram). Det skal som del av planforslaget utarbeides en mobilitetsplan, jfr § 7-4 i Planbestemmelser til kommuneplan for Lier 2019-2028.

5.2.4 Annet

GRUSRESSURSER

Det er på området registrert en nasjonalt viktig grusressurs, men ressursen vurderes til å være ferdig utnyttet innenfor foreslått planområde. Endelig kartlegging av evt. gjenstående drivverdige ressurser og vurdering av konsekvenser av utbygging skal gjøres som del av videre planarbeid.

EKSISTERENDE GJENVINNINGSANLEGG

Som del av planarbeidet skal det avklares med Rfd eventuelt utvidet plassbehov.

5.3 ALTERNATIVER

Som grunnlag for en konsekvensutredning skal det utredes relevante og realistiske alternativer. Det skal i dette tilfellet utredes to alternativer:

1. 0-alternativet (eksisterende situasjon)
2. Alternativ 1 (forslagsstillers planforslag)

5.3.1 0-Alternativet – (sammenligningsalternativet)

Omfang av det som planlegges skal vurderes i forhold til et 0-alternativ. 0-alternativet kan defineres som eksisterende situasjon eller som utvikling i henhold til gjeldende regulering. Her er det definert som eksisterende situasjon, som er i tråd med formålene i kommuneplanens arealdel.

Området som ønskes utviklet er i gjeldende plan for området, som er kommuneplanens arealdel, avsatt til fremtidig råstoffutvinning.

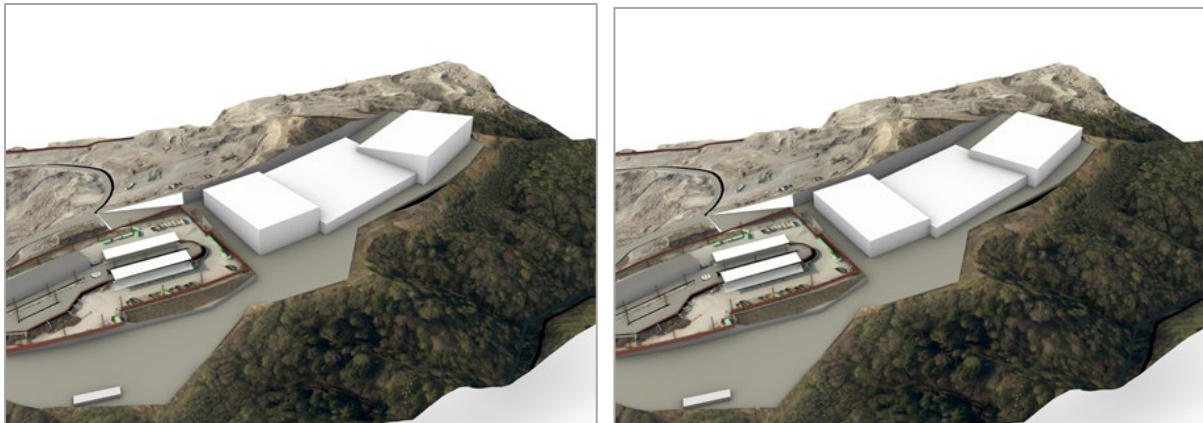
0-alternativet er kun et utredningsforslag og skal ikke utarbeides til et fullverdig planforslag.

5.3.2 Planalternativet (alternativ 1)

Alternativ 1 er forslagsstillers planforslag og det eneste planalternativet. Ønsket utbyggingsvolum vil maksimalt være ca. 20.000 m² BRA (cirka 70% BYA) av gnr/bnr 127/23. Maksimal byggehøyde vil være opp mot cirka 20 meter.

Den foreslåtte utnyttelsen er innenfor det som var regulert i «Detaljregulering for del av Lyngås grustak – gjenvinningsstasjon» (2014). Den foreslåtte maksimale byggehøyden vil gå ut over grensene som ble satt i den tidligere reguleringsplanen, men handler om å kunne tilrettelegge for f.eks. automatiserte lagre som krever større takhøyder enn det formålet som var forutsatt den gangen.

Fotavtrykk og plassering av bebyggelse, samt muligheter for oppdeling av bygningsmassen, må blant annet vurderes i sammenheng med planlagt adkomst inn på tomten og internt kjøremønster/logistikk.



Figur 9 Illustrasjoner som viser to veiledende muligheter for utbyggingsvolum og byggehøyder for ny næringsbebyggelse

6 FORSLAG TIL UTREDNINGSPROGRAM

6.1 HENSIKT MED UTREDNINGENE

Hensikten med en konsekvensutredning er å få oversikt over hvilke vesentlige konsekvenser en utvikling i tråd med planforslaget kan føre med seg.

Dette kapittelet gir en beskrivelse av de forhold som anses som vesentlige i plansaken, og som bør utredes nærmere som del av planarbeidet. Fokuset i planprogrammet og utredningene iht. forskriftens § 5 skal være på relevante rammer og krav i § 7 og vedlegg IV. Målet er å få frem nødvendig og beslutningsrelevant kunnskap.

Konsekvensutredningen skal belyse sannsynlige virkninger av planen i forhold til relevante planer, målsettinger og retningslinjer. Det skal redegjøres for hva som kan gjøres for å tilpasse tiltaket til omgivelsene, og for å forhindre eller avbøte skader og ulemper.

Tabellen viser hvilke temaer som skal konsekvensutredes. Tabellen viser også temaer som ikke kreves konsekvensutredet, men som skal redegjøres for som del av planbeskrivelsen. Det er nærmere redegjort for de konsekvensutredningspliktige temaene under pkt. 6.2 – 6.4.

Pkt.	Tema	Konsekvensutredes	Redegjøres for i planbeskrivelsen
6.2	Naturmangfold	X	
6.3	Forurensning (grunn, vann, luft, støy)	X	
6.4	Transport og trafikk	X	

	Planfaglige vurderinger		X
	Tiltakets utforming (form og størrelse)		X
	Grusressurser		X
	Energi- og klimaregnskap		X
	Jordvern- og landbruksfaglige vurderinger		X
	Kulturlandskap og kulturminner		X
	Samfunnssikkerhet		X
	Geoteknikk og områdestabilitet		X
	Barn/unge, eldre og funksjonshemmedes interesser		X
	Folkehelse		X
	Kommunaltekniske anlegg og teknisk infrastruktur		X
	Grønn mobilitet		X
	Landskap, fjernvirkning og estetikk		X

6.1.1 Metode og fremstilling

Metodene som skal benyttes er:

- Redegjørelse (dvs. tekstlig oppsummering av grunnlaget)
- Vurdering (tekstlig vurdering av temaet, eventuelt med illustrasjoner)
- Simulering / beregning (eventuelt ved hjelp av egnet programvare) der det er relevant

Grunnlag / kilder for utredningene kan være:

- Eksisterende data som innhentes
- Ny registrering/ kartlegging

I konsekvensutredningen skal det videre redegjøres for hvilke avbøtende tiltak som bør eller må iverksettes for å avbøte eventuelle negative virkninger. Avbøtende tiltak som er nødvendige for at planforslaget skal være gjennomførbart, må fremgå klart. Gjennomføring av disse tiltakene sikres gjennom rekkefølgebestemmelser i planen.

6.2 NATURMANGFOLD

Problemstilling

Planlagt utbyggingsområde grenser i nord mot eksisterende ravine/naturområde, som er avsatt til LNF i kommuneplanens arealdel. Lierelva og Sagdalsbekken løper henholdsvis vest og nord for planområdet, men området ligger utenfor 100 meters-beltet til begge vassdragene.

Miljødirektoratets Naturbase viser at det er frisk lågurtedellauvskog med svært høy kvalitet, god tilstand og stort naturmangfold i område mot Lierelva og Sagdalsbekken. I skogen og langs elv/bekk er det påvist trua og nært trua arter av fugl, sopp og karplanter. I Lierelva er det registrert elvemusling. Planområdet grenser til ravinedaler, som er en nasjonalt viktig naturtype.

Mål

Utbyggingen skal tilpasses naturmangfoldet nord for utbyggingsområdet og evt. behov for avbøtende tiltak skal sikres i planforslaget.

Det skal utredes:

- Det skal utredes hvordan tiltaket påvirker naturmangfoldet (dyre- og planteliv) i området, herunder forholdet til Naturmangfoldsloven (§8-12) og hvordan denne er fulgt opp.

Metode:

- Vurdering basert på eksisterende data:
 1. Miljødirektoratets Naturbase
 2. Artsdatabanken
 3. Vurdering som del av tidligere reguleringsplan (Asplan Viak 2014)
 4. Forvaltningsplan for ravinedaler Lier (2021)

6.3 FORURENSNING (GRUNN, VANN, LUFT, STØY)**Problemstilling**

Planområdet ligger utenfor 100 meters-beltet til både Lierelva og Sagdalsbekken, men hensynet til avrenning er likevel et viktig tema i planarbeidet. Det antas at spredningsveiene for eventuell forurensning fra virksomheten på eiendommen vil være infiltrasjon i grunnen, via grunnvann og videre til resipient.

Eventuell støy og luftforurensning som næringsutbyggingen kan påføre omgivelsene skal kartlegges og dokumenteres.

Mål

Utbyggingen skal utformes i henhold til gjeldende regelverk/retningslinjer og evt. behov for avbøtende tiltak skal redegjøres for og sikres i planforslaget.

Det skal utredes:

- Det skal utredes i hvilken grad foreslått bruk vil påvirke grunn- og vannmiljø.
- Det skal utredes i hvilken grad foreslått bruk vil påvirke luft- og støysituasjon.

Metode:**GRUNN OG VANN**

- Vurdering med utgangspunkt i metodikk i Veileder M-1941 *Konsekvensutredninger for klima og miljø* (Miljødirektoratet 2022). Norconsult har gjennomført en overordnet vurdering av industrimuligheter og miljøpåvirkning, med fokus på mulig avrenning til Sagdalsbekken og Lierelva (Norconsult 2022).
- Vurdering av konsekvenser iht. Vannforskriftens § 12, i tråd med regional plan for vannforvaltning.
- Tidligere vurderinger som kan medtas som grunnlag:
 1. Overordnet vurdering av industrimuligheter og miljøpåvirkning (Norconsult 2022)
 2. Miljøteknisk grunnundersøkelse og tiltaksplan (Sweco 2016)

LUFT OG STØY

- Vurdering med utgangspunkt i Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)
- Vurdering med utgangspunkt i Retningslinje for støy i arealplanleggingen (T-1442)

6.4 TRANSPORT OG TRAFIKK

Problemstilling

De trafikale konsekvenser som planforslaget kan medføre skal utredes. Temaet må ses i sammenheng med krav om utarbeidelse av Mobilitetsplan (KPA pkt. 7.4).

Norconsult AS har på oppdrag fra Dpend Eiendom AS gjennomført en innledende overordnet vurdering av trafikale konsekvenser ved industriutbygging på Lyngås. Vurderingen konkluderer med at det ikke bør etableres svært transportkrevende industri på tomten, det vil si høyt antall ansatte og mange næringsreiser knyttet til driften. Arealkrevende virksomheter som verksted og produksjonsbedrifter som er mindre transportkrevende er egnet ut ifra hensynet til trafikkavvikling.

Som del av planarbeidet skal det sikres en adkomst for myke trafikanter til planområdet fra nærliggende kollektivstoppesteder.

Mål

Videre utredningsarbeid skal dokumentere trafikal merbelastning på eksisterende veinett basert på type næring planforslaget tilrettelegger for. Det skal tilrettelegges med supplerende gang-/sykkelforbindelse mellom planområdet og eksisterende tilbud.

Det skal utredes:

- Det skal utredes i hvilken grad nyskapt trafikk påvirker eksisterende veisystem og tilgjengelig kapasitet.
- Det skal utredes hvordan mobilitet for gående/syklende kan styrkes.

Metode:

- Trafikkanalyse, herunder gjennomføring av kapasitetsberegninger av adkomstkryss fv.285 Ringeriksveien – Lyngåsgata og rundkjøringen fv.285 - fv.282 – Grøttegata, for å bekrefte restkapasitet ved eksisterende kryssutforming.
- Utarbeidelse av Mobilitetsplan i henhold til krav i kommuneplanens arealdel.
- Tidligere vurderinger som kan medtas som grunnlag:
 1. Overordnet vurdering av trafikale konsekvenser (Norconsult 2022)

6.5 RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

I henhold til Plan- og bygningslovens §4-3 skal det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for planområdet. Analysen skal avdekke mulige, uønskede hendelser, vurdere sannsynlighet og konsekvens av hendelsen med forslag til tiltak for å forebygge hendelsen og redusere konsekvensene.

DBS (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) sin veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» skal legges til grunn for ROS-analysen.

6.6 VEDLEGG TIL PLANPROGRAM

- V01_Trafikkvurderinger Lyngås, Lier (dat. 13.05.2022, Norconsult)
- V02_Miljøvurderinger Lyngås, Lier (dat. 16.05.2022, Norconsult)