

**Detaljreguleringsplan Strandveien senter
GBnr 17/66
PlanID 504-901-03-02.**

Utarbeidet av:

Forslagsstiller: Strandveien senter AS

Konsulent: AD Arkitekter AS v/

fagkyndig sivilarkitekt MNAL/byplanlegger Terje Tollefsen

Dato: 13. desember 2019/sist revidert 7. februar 2020



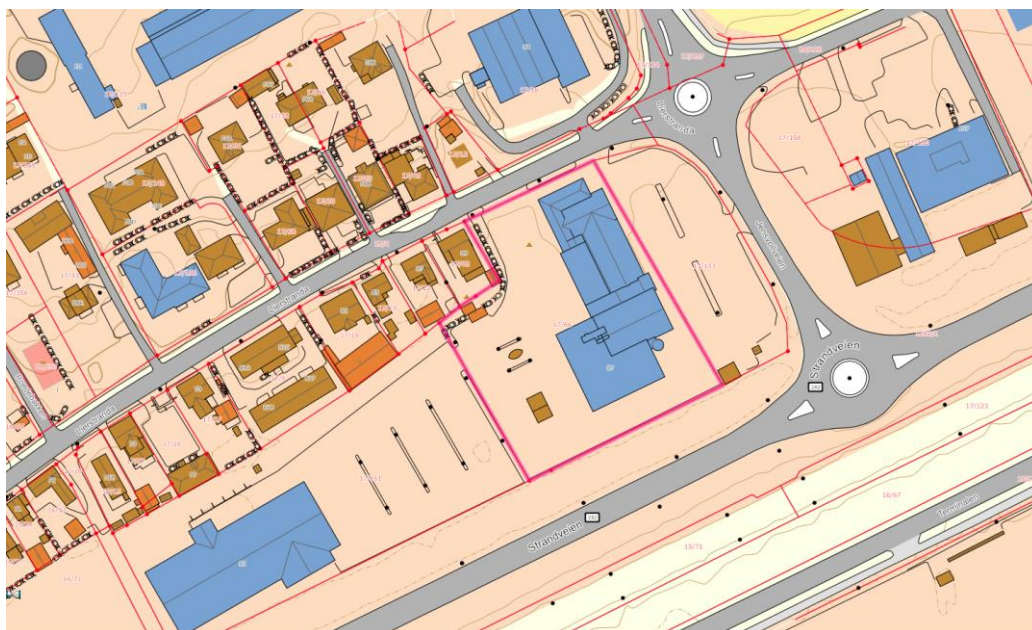
Innhold

1	FORENKLET ILLUSTRASJON.....	4
1.1	Skisse – eksisterende situasjon	4
1.2	Skisse - mulig framtidig situasjon	4
2	BAKGRUNN.....	5
2.1	Oppdragsgiver	5
2.2	Planlegger/forslagsstiller.....	5
2.3	Eiendoms- og eierforhold.....	5
2.4	Beliggenhet og dagens bruk.....	7
2.4.1	Plassering.....	7
2.4.2	Avgrensning og størrelse på planområdet.....	8
2.4.3	Beskrivelse av dagens arealbruk	8
2.5	Hensikten med planen	8
2.6	Gjennomføringen av planen.....	9
2.7	Datagrunnlag og metoder	9
3	PLANSTATUS.....	9
3.1	Overordnede føringer og gjeldende planstatus.....	9
3.1.1	Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer	9
3.1.2	Gjeldende overordnede planer	9
3.1.3	Gjeldende regulering.....	11
	PÅGÅENDE PLANARBEID I NÆROMRÅDET.....	11
4	MEDVIRKNING.....	12
4.1	Varsel om oppstart.....	12
4.2	Innkommne merknader til varsel om oppstart	13
4.2.1	Liste over merknader	13
4.2.2	Sammendrag av merknadene	13
4.2.3	Forslagsstillers kommentarer til merknadene	15
5	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	16
5.1	Arealformål.....	16
5.2	Grad av utnyttning og høyder	17
5.3	Bebyggelsens plassering.....	17
6	DAGENS FORHOLD OG VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	18
6.1	Planområdet og forhold til tilleggende areal	18
6.2	Overordnede planer og mål	18
6.3	Natur- og ressursgrunnlaget	18
6.4	Landskap.....	18
6.5	Verneinteresser	18
6.6	Naturmangfold	18
6.7	Miljøfaglige forhold	18
6.8	Energi.....	19

6.9	Trafikkforhold	20
6.10	Geotekniske forhold	24
6.11	Risiko- og sårbarhet.....	24
6.12	Sosial infrastruktur	25
6.13	Teknisk infrastruktur	25
6.14	Overflatevannshåndtering	25
6.15	Estetikk og byggeskikk.....	26
6.16	Stedsutvikling	26
6.17	Barn og unges interesser.....	27
6.18	Universell utforming.....	27
6.19	Juridiske forhold	27
6.20	Interessemotsetninger	27
6.21	Økonomiske konsekvenser for Lier kommune.....	28
6.22	Utbyggingsavtale	28
7	FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE	28
7.1	Avbøtende tiltak.....	28
8	ILLUSTRASJONER	28

1 FORENKLET ILLUSTRASJON

1.1 Skisse – eksisterende situasjon



III 01: Eksisterende situasjon- Strandveien senter er merket med rød strek.

1.2 Skisse - mulig framtidig situasjon



III 02: Mulig utviklingsskisse.

2 BAKGRUNN

2.1 Oppdragsgiver

Strandveien senter AS , org nr 984 453 035 c/o Steen & Jensen Økonomi AS, Postboks 9518, 3038 Drammen.

2.2 Planlegger/forslagsstiller

AD Arkitekter AS (org nr 980 708 942), Industrigata 17, 3414 Lierstranda
epost: post@adarkitekter.no Fagkyndig: Sivilarkitekt MNAL/byplanlegger Terje Tollefsen, mobil 41212356, (terje@adarkitekter.no).

2.3 Eiendoms- og eierforhold

Lierstranda 97 (gbnr 17/66), 3414 Lierstranda, eies av Strandveien senter AS og leies ut til en rekke handels- og næringsvirksomheter.

Tilstøtende eiendom Lierstranda 93 eies av AKA Eiendom AS og leies ut til Rema 1000. Eiendommen 17/153 eies av Statens vegvesen og det er inngått en langtids festeavtale med Strandveien senter AS med formål forretningsvirksomhet-trafikkareal. Festekontrakten går ut i 2023.

Arealer fra Lier kommunes kartverk:

- Lierstranda 97 (GBNR 17/66): 7444 m²
- Lierstranda 93 (GBNR17/161): 8796,9 m²
- Tillegg til Lierstranda 97 (GBNR 17/153): 3210,1 m²



Ill 03: Fra eksisterende/framtidig atkomst Lierstranda til Strandveien senter og Rema 1000.



III 04: Fra Strandveien senter mot Rema 1000.



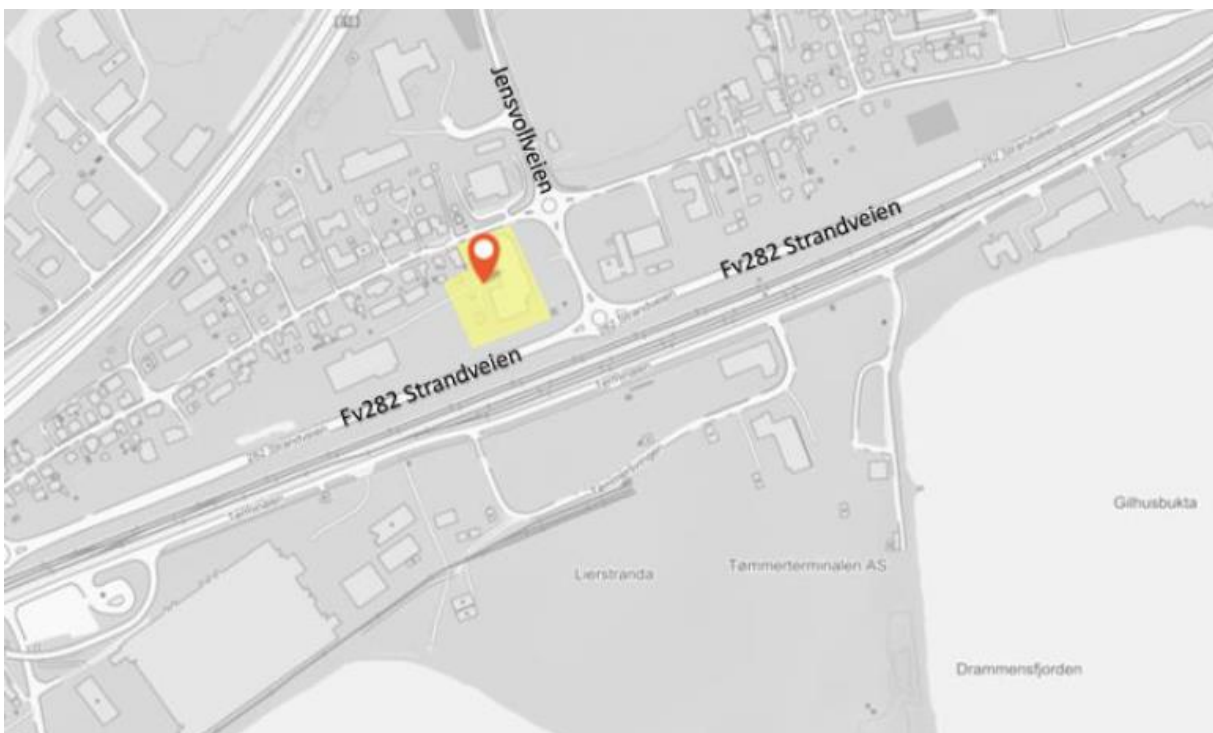
III 05: Strandveien senter rommer også tankingsanlegg for drivstoff som blir borte på sikt.

2.4 Beliggenhet og dagens bruk

2.4.1 Plassering



Ill 06: Utskrift fra kommunens kartbase som viser planområdet plassering.



Ill 07: Illustrasjon hentet fra Asplan Viaks trafikknøt.

2.4.2 Avgrensning og størrelse på planområdet



Ill 08: Foreslått reguleringsplankart – med tilpasninger til veisystemet.

2.4.3 Beskrivelse av dagens arealbruk

På senteret er det i dag kjøkkenbutikk, frisør, farvehandel, Europris, treningssenter og noe kontor samt planlagt bakeriutsalg/servering/café.. Videre er det et selvvask- bilvaskeanlegg og et anlegg for drivstoff-fylling. Parkering er på terreng. På naboeiendommen i vest ligger en Rema 1000. Kunder til denne kjører over planområdet.

Eiendommen mellom senteret og Jensvollveien leies av Statens vegvesen, og brukes som parkeringsplass for kunder.

2.5 Hensikten med planen

Gjeldende reguleringsplan gjenspeiler er ikke i tråd med utnyttingsgrad for tilsvarende senter- og næringsområder i kommunen. Eier ønsker å utvikle på tilsvarende måte med nybygg på terreng og mulighet for flere etasjer på eksisterende bygg. Forhold som ønskes ivare tatt i ny plan er:

- Økt BYA- og utviklingsmuligheter som i tilsvarende nyregulerte senter-/næringsområder sentralt i Lier kommune og med større tillatt byggehøyde enn i gjeldende reguleringsplan.
- Inkludere formålene kombinert næringsformål (f.eks forretning/handel/tjenesteyting/kontor/logistikk/lettere industri mm).
- Vurdering av byggegrense mot Strandveien.

Gjeldende reguleringsplan "Lierstranda Nord" er stadfestet 1982 og gir maks utnyttelse (U maks) for angjeldende område (F2) til 0,30 og med tillatt bebyggelse i inntil 2 etasjer og gesimshøyde maks 6,5 meter. For området gjelder parkeringskrav etter Kommuneplanens arealdel.

Tilsvarende eksisterende næringsområder i Lier (Kommunedelplanens arealdel §6.2) gir pt. muligheter for BYA på 60 %.

2.6 Gjennomføringen av planen

Gjennomføringen av planen vil skje i privat regi.

2.7 Datagrunnlag og metoder

Det er gjennomført noen utredninger, blant annet på bakgrunn av innkomne varslingsuttalelser. Utredningene er:

- Trafikkanalyse, Asplan Viak AS, 10.10.2019.
- Geotekniske vurderinger, Multiconsult, 27.5.2019.
- Vann, avløp- og overvannsnotat, Asplan Viak AS, 1.7.2019.
- Veiplan, notat fra Asplan Viak AS og fotgjengere og atkomst, 18.11.2019.
- Utendørs støyutredning for regulering, Brekke og Strand AS, 20.11.2019.
- Energinotat. Strandveien senter, EM Teknisk – Energi AS, 11.12.2019.

3 PLANSTATUS

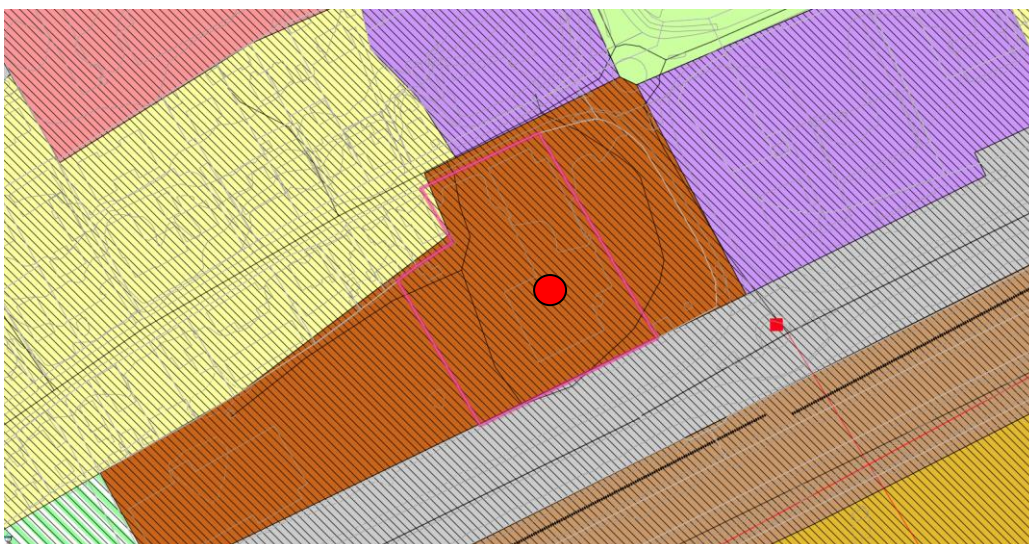
3.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

3.1.1 Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

Vi viser til føringene i *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* fastsatt 26. september 2014, *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging* vedtatt 12. juni 2015, regionale *Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023* og nullvekstmålet for personbiltrafikk i storbyområdene.

3.1.2 Gjeldende overordnede planer

Kommuneplanen



Ill 09: Utsnitt av kommuneplankartet, Strandveien senter angitt ved rød sirkel.

Kommuneplanens arealdel (KPA 2009-2020) angir andre typer bebyggelse og anlegg for det aktuelle området. Det ligger hensynsoner/båndlagte arealer over store deler av området. Kommunen opplyser om at eiendommen 17/66 er båndlagt til infrastruktur i kommunens kartverk. Båndleggingen er gått ut og ikke forlenget i gjeldende KPA (2017-2028), men den vil allikevel være aktuell og må hensyntas i planleggingen.

Fjordbyen

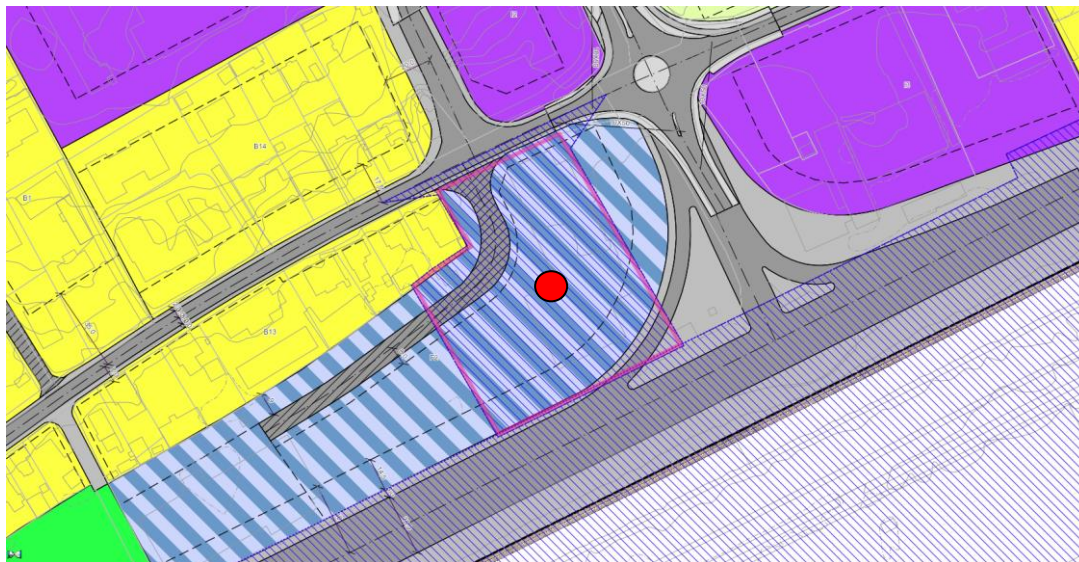
Lier og Drammen kommune inngikk i 2010 avtale om plansamarbeid for å utvikle industri- og næringsområdet på Lierstranda og Brakerøya til en fjordby. Samarbeidet er basert på et felles ønske om utvikling av et attraktivt byområde i overgangen mellom Drammensfjorden, kulturlandskapet i Lier og Drammen sentrum. De to kommunene vil transformere Lierstranda og Brakerøya fra et industri- og næringsområde til et urbant og bærekraftig byområde som knytter sammen land og sjø. Fjordbyen er basert på en nullutslippsvisjon og skal planlegges og utbygges med tanke på lavt energiforbruk og transportbehov. Figuren under viser planavgrensning for Fjordbyen (2014). Strandveien senter ligger rett utenfor Fjordbyen.



Ill 10: Strandveien senter ligger tett på Fjordbyen.

Vurdert opp mot overordnede planer vurderes tiltaket som riktig. Bedre utnyttelse av et allerede utbygget næringsområde, på et sted hvor det planlegges for mange nye boliger vurderes som hensiktsmessig.

3.1.3 Gjeldende regulering



Ill 11: Gjeldende reguleringsplan Strandveien 93/97 er næring-/trafikkformål.

Gjeldende reguleringsplan Strandveien 93/97, er næring/trafikkformål. En liten del i eiendommens sydøstre hjørne er regulert til veiformål, men ikke opparbeidet.

Pågående planarbeid i nærområdet

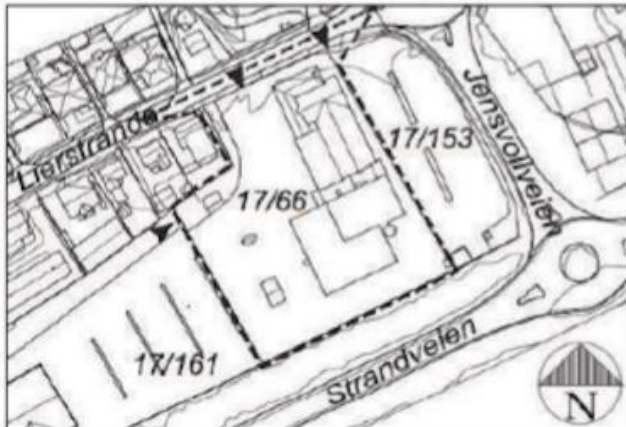
Utover det omfattende planarbeidet knyttet til Fjordbyen kjennes det ikke til annet planarbeid i området.

4 MEDVIRKNING

4.1 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan og evt. utbyggingsavtale for Strandveien senter, (gnr/bnr 17/66) Lier kommune. PlanID 504-901-03-02.

I medhold av Plan- og bygningslovens §§ 12-1, 12-8 og 12-14, jfr. § 4-1 varsles om oppstart av detaljreguleringsplan for Strandveien senter (GBNR 17/66- Lierstranda 97). Forslag til planavgrensning er vist på kartutsnitt under.



Det varslede området har et tomteareal på ca 7,5 daa. Gjeldende reguleringsplan «Lierstranda Nord» er stadfestet 1982 og gir maks utnyttelse (U maks) for angjeldende område (F2) til 0,30 og med tillatt bebyggelse i inntil 2 etasjer og gesimshøyde maks 6,5 meter. Angitt formål er forretningsbebyggelse (handels- og servicevirksomhet) og noe trafikkformål. For området gjelder parkeringskrav etter Kommuneplanens arealdel.

Formålet med planarbeidet:

- Tilrettelegging for BYA- og utviklingsmuligheter som for tilsvarende nyregulerte næringsområder sentralt i Lier kommune og med større tillatt byggehøyde enn i gjeldende reguleringsplan.
- Formål kombinert næringsformål som i dag (forretning /handel/ tjenesteyting/ kontor/ logistikk/lettlere industri mm).
- Justering byggegrense mot Strandveien/evt. aksept for parkering på egen eiendom utenfor byggegrensen mot Strandveien.
- Omregulering av trafikkformål til kombinert næringsformål særst i GBNR 17/66 mot Strandveien (ca 350 m²).

Reguleringsplanen utløser ikke krav til planprogram og konsekvensutredning. Søknad om tiltak for deler av byggeriet som omfattes av detaljreguleringsplanen vil bli omsøkt og nabovarslet parallelt med slutføring av planarbeidet.

Naboer og grunneiere blir varslet direkte.

Planarbeidet utføres av AD Arkitekter AS på vegne av Strandveien senter AS.

Informasjon om planarbeidet gis av sivilarkitekt MNAL/byplanlegger Terje Tollefsen, AD Arkitekter AS, mobil 41 21 23 56.

Evt. merknader/spørsmål til planarbeidet:

Merknader som kan ha betydning for planarbeidet sendes seinest **torsdag 20. desember 2018 til:**

AD Arkitekter AS,
Industrigata 17, 3414 Lierstranda
eller post@adarkitekter.no



Til venstre er kunngjøringen som stod i Drammens tidende 21. november 2018 og dagen etter i Lierposten.

Ill 12: Kunngjøringen i Drammens tidende 21. november 2018 og dagen etter i Lierposten.

4.2 Innkomne merknader til varsel om oppstart

4.2.1 Liste over merknader

1. Fylkesmannen i Buskerud, 17.12.2018
2. Statens vegvesen, 12.12.2018
3. Bane Nor, 30.11.2018
4. Buskerud fylkeskommune, 7.12.2018
5. Lierstranda beboerforening, 12.12.2018

4.2.2 Sammendrag av merknadene

Fylkesmannen skriver at området er sentralt lokalisert nær Brakerøya stasjon så det positivt at det legges til rette for høy arealutnyttelse. Det bør tilrettelegges for god tilgjengelighet til kollektivtrafikk og trafikksikre adkomster og ferdselsareal for gående og syklende. Antall parkeringsplasser holdes lavt, slik at flere velger andre transportformer.

Det er et nasjonalt mål å få til energieffektive bygningsløsninger. Et viktig tiltak er å satse på alternative oppvarmingsmåter til strøm Fylkesmannen ber derfor om at miljøvennlige energiløsninger blir utredet og at det inngår som en del av planbeskrivelsen.

Det skal tas hensyn til naturfarer, eksisterende og fremtidige klimaendringer. Mer intens nedbør stiller strengere krav til lokal overvannshåndtering og sikring av byggverk. I forslag til statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning i kommunene vises det til at det vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Det bør legges vekt på løsninger som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering.

Det er krav til utarbeidelse av risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) ved utbyggingsplaner. Analysen skal vise alle forhold som har betydning for om arealet er egnet, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av utbygging. ROS-analysen skal følge planforslaget ved offentlig ettersyn og at eventuelle tiltak blir innarbeidet i planen.

Videre ber vi om at det tas hensyn til natur og landskapsforhold ved utformingen av planen selv om planområdet sannsynligvis ikke vil berøre naturmangfold, da området er bebygget. Vi ber likevel om at det redegjøres i tråd med §§ 8-12 i naturmangfoldloven.

Planområdet kan ligge på forurensede masser. Det er dog ingen kjent grunnforurensing i området. Fylkesmannen ber om at dette undersøkes og at håndteringen av eventuelle forurensede masser skjer etter gjeldende lovverk.

Området er sannsynligvis støyutsatt med beliggenhet nær Strandveien og jernbanen. Kontor er et støyfølsomt bruksformål og skal ivaretas i tråd kravene i T-1442/2016. Det bør gjøres en støyutredning og fastsettes bestemmelser som ivaretar støykrav. Eventuelle avbøtende tiltak må fastsettes. Støyforholdene for eksisterende boliger ut fra forventet trafikkøkning og støy fra planlagt virksomhet i området må vurderes.

Prinsippene om en universell utforming må vektlegges.

For Statens vegvesen er det viktig at områder er vurdert i en større sammenheng med hensyn på samordnet areal- og transportplanlegging. Grunnlag bør være godkjent kommune(del)plan.

Regulering av ny virksomhet medfører vanligvis økt trafikkbelastning. Virkningene av planen må dokumenteres. For større utbygginger vil det ofte være nødvendig med en trafikkanalyse. Forholdet til kollektivtrafikk og trafiksikkerhet for myke trafikanter (herunder skoleveger) må avklares. Dersom planarbeidet medfører endringer av veg- og trafikkforhold må dette tas vare på i planarbeidet.

Langs riks- og fylkesveg kreves minimum 8,0/3,0 m utenfor vegkant regulert til «annen veggrunn – teknisk anlegg». Det må sørges for overvannshåndtering fra området, inklusive nødvendige kryssinger av riks- og fylkesveg. Normalt kreves teknisk detaljplan som grunnlag for regulering av riks- eller fylkesveg og eventuelle avvik fra vegnormalene må dokumenteres. Slik detaljplan anbefales oversendt for forhåndsvurdering før endelig planforslag utarbeides og fremmes for offentlig ettersyn.

Endringer på vegnettet må regnes med forlangt gjennomført før området kan tas i bruk, og det må inngås gjennomføringsavtale med vegvesenet før tiltak kan iverksettes.

Normal byggegrense for fylkesveg er nå 50 m. Byggegrensen skal blant annet vurderes i forhold til støysituasjonen. For regulering av støyømfintlige formål nær riksveg kreves støyforholdene dokumentert og nødvendige tiltak innarbeidet i planen. Det er ikke aktuelt for vegvesenet å godta omregulering av vegformål eller byggegrense før overordnet vegnett og atkomst til den fremtidige «fjordbyen» er avklart. Det kan ikke påregnes tillatt varige parkeringsplasser innenfor byggegrensen.

Det må regnes med innsigelse mot planforslag som ikke er i samsvar med nasjonale hensyn eller viktige parametere i vegnormalene. Vi forutsetter ny uttalelse ved offentlig ettersyn.

Bane NOR gjør oppmerksom på at det er usikkert når en eventuell ny stasjon på Lierstranda er aktuell for gjennomføring. Det er dermed uklart hvordan foreslått plan for Strandveien senter kan bidra til et nytt knutepunkt på Lierstranda.

For jernbanen kan det være aktuelt å bygge flere spor langs Lierstranda.

Drammenbanen nære planområdet. Vi ber om at grunnforholdene vurderes og at det om nødvendig iverksettes sikringstiltak for å unngå at jernbanens stabilitet påvirkes.

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen og forventer at forslagstiller setter seg inn i dette før planforslaget utarbeides

Buskerud fylkeskommune viser til *Regional plan for areal og transport* som en føring i planarbeidet. Der er det mål om at utbyggingsmønster og transportsystem skal fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Planen fastslår at det i nærsentre og lokalsentre angitt i kommuneplanen kan lokaliseres detaljhandel for et lokalt marked med inntil 3000 m² BRA. Arealstørrelsen må gjøres samlet for et område, og ikke for et enkeltbygg eller eiendom. Nye kjøpesentre og andre nye handels/servicebygg over 3000 m² BRA skal lokaliseres i Lierbyen, og etter hvert Lierstranda (Fjordbyen).

Regional plan gir føringer om at detaljhandel og volumvarer (arealkrevende varer som hvitevarer, brunevarer, møbler og lignende) skal plasseres i sentrum av byer og tettsteder. Plasskrevende varer (biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer samt planteskole/hagesentre) skal plasseres i områder utenfor sentrum.

Planområdet er ikke angitt som nær-/eller lokalsenter i dagens kommuneplan, men en kombinasjon av handels- og servicevirksomheter. Selv om planområdet ligger nær byutviklingsområder på Lierstranda, mener fylkeskommunen at planområdet ikke har en beliggenhet som tilsier at dette er et sentrumsområde. Fylkeskommunen anbefaler derfor ikke utvidelse av detaljhandel og volumvarer utover gjeldende reguleringsplan.

Regional plan for areal og transport gir retningslinjer om lokalisering av næring, og fastslår at lokalisering av virksomheter skal følge ABC-prinsippet: næringsliv og offentlige virksomheter med mange arbeidsplasser og mye besøk skal lokaliseres sentralt i byer og tettsteder, mens virksomheter med færre arbeidsplasser, mindre besøk og/eller støy- og støvulemper lokaliseres mindre sentralt. Fylkeskommunen ber om at føringer for lokalisering av næring, handel og service i regional plan legges til grunn i det videre planarbeidet.

Vi har ikke opplysninger i våre arkiver om automatisk fredete kulturminner i planområdet. Planområdet er allerede utbygd, og vi forventer derfor ikke å finne automatisk fredete kulturminner her. Vi har derfor ingen merknader til planen. Det bør likevel tas med i bestemmelsene at dersom det under anleggsarbeid skulle fremkomme automatisk fredete kulturminner, må arbeidet straks stoppes og utviklingsavdelingen i fylkeskommunen varsles.

Vi kjenner ikke til verneverdige bygninger innenfor planområdet, men vi gjør oppmerksom på at området ligger inntil kulturmiljøet *Lierstranda* som er vurdert til å ha verneverdi i temaplan for fysiske kulturminner og kulturmiljøer i Lier (vedtatt 2015).

Lierstranda beboerforening bemerker at tomten har adresse Lierstranda 97. De mener at ytterligere to etasjer mer enn de tillatte to etasjene i gjeldende plan vil bli meget ruvende sammenliknet med resten av bebyggelsen på Lierstranda og er derfor mot bygg høyere enn 6,5 meter.

4.2.3 Forslagsstillers kommentarer til merknadene

Forslagsstiller vil vurdere energiløsninger til ny (og eksisterende) bebyggelse som del av plan- og byggesøknadsarbeidet. Miljøvennlige løsninger og krav i teknisk forskrift vil vektlegges. Det er utarbeidet et energinotat til plansaken.

Forslagsstiller har innhentet informasjon om grunnforholdene fra entreprenør som har gjort jobber i området gjennom mange år, og de viser til masseutskiftninger og ellers gode grunnforhold.

Geotekniske vurderinger konkluderer med at bygging på tomten ikke vil medføre fare for ulempe for jernbanen.

Når det gjelder forholdet til overordnede planer mener forslagsstiller at å legge opp til optimal bruk av et eksisterende senter er fornuftig, også fordi det planlegges for mange nye boliger i området.

5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

5.1 Arealformål

Planområdet foreslås regulert til:

1. Bebyggelse og anlegg

Energianlegg (1510)

Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål (1900).

Spesifiserte formål er forretning/offentlig privat tjenesteyting/annen offentlig/privat tjenesteyting/kontor/bevertning/lager.

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Veg (2010), o_SV1-2 (1 er Lierstranda, 2 er sving i sydøst)

Kjøreveg (2011), f_SKV (kjørevei over tomte)

Annen veggrunn – teknisk anlegg (2018), o_SVT (kommunen krever trolig dette langs offentlig vei)

3. Hensynssone

Andre sikringssoner (rundt trafo).

4. Bestemmelsesområde

#1 (mulighet for å endre formål på vei dersom vegvesenet frasier seg rett i henhold til gjeldende arealbruk)

Arealtabell	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1510 - Energianlegg	0,0
1900 - Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål (2)	6,5
Sum areal denne kategori:	6,6
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 - Veg (2)	0,4
2011 - Kjøreveg	0,6
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (3)	0,3
Sum areal denne kategori:	1,3
Totalt alle kategorier: 7,8	

Tabell 01: Arealtabell- planforslag.

5.2 Grad av utnyttning (BYA) og bygningshøyder

5.2.1 Grad av utnyttning (BYA)

Maksimal %-BYA = 80 % inklusiv parkering, maksimal %-BYA for kun bebyggelsen er 65 %.

5.2.2 Byggehøyder –tekniske oppbygg

Det tillates bygningsmasse med 4 etasjer. Gesimshøyde kan for maksimalt 30% av bebyggelsen ikke overstige 14,0 meter over gjennomsnittlig terreng, for de øvrige delene av bebyggelsen er maksimal gesims 17,0 meter over gjennomsnittlig terreng. Heissjakter og tekniske rom/ventilasjonsanlegg tillates 1,6 meter over angitte høyder, på maksimalt 10 % av takarealet. Disse konstruksjonene skal trekkes minst 3,0 meter fra gesims.

5.3 Bebyggelsens plassering

På plankartet er det angitt byggegrenser mot felles kjørevei, Lierstranda og Strandveien. Dersom veiformål i sydøstre hjørne kan opphøre (se bestemmelsesområde #1) endres byggegrensen mot Strandveien.

6 DAGENS FORHOLD OG VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

6.1 Planområdet og forhold til tilliggende areal

Planforslaget legger opp til noe mer intensiv bruk av området, som blant annet innebærer mer trafikk. Dette kompenseres ved å stenge en innkjøring, stramme opp en annen innkjøring og tiltak for myke trafikanter.

6.2 Overordnede planer og mål

Dagens forhold/virkninger av forslaget:

Foreslått arealbruk er i tråd med overordnede planer. En så god utnyttelse som mulig av en etablert næringstomt vurderes som riktig.

6.3 Natur- og ressursgrunnlaget

Dagens forhold:

Hele planområdet er opparbeidet med bygg, vei og parkering.

Virkninger av forslaget:

Planforslaget vil derfor ikke medføre konsekvenser for dette tema.

6.4 Landskap

Samme vurdering som for 6.3.

6.5 Verneinteresser

Dagens forhold:

Fylkeskonservator har i sitt varslingsbrev skrevet at de ikke forventer å finne automatisk fredete kulturminner her, og at det ikke er verneverdig bygg innenfor området.

Virkninger av forslaget:

Ingen konsekvenser.

6.6 Naturmangfold

Dagens forhold:

Hele planområdet er opparbeidet med bygg, vei og parkering.

Virkninger av forslaget:

Planforslaget vil derfor ikke medføre konsekvenser for dette tema.

6.7 Miljøfaglige forhold

Dagens forhold:

Det vesentlige forholdet vurderes å være endringen i biltrafikk. Endret byggehøyde fra 2 til 4 etasjer vil kunne påvirke solforholdene om morgenen for 3-4 eneboliger, men ikke resten av dagen ettersom næringsbebyggelsen ligger øst/sydøst for boligene.

Antall bilturer til/fra dagens senter er beregnet til 1700 (ÅDT). Dersom senteret kan bygges ut slik forslagsstiller ønsker blir ÅDT 4200. Antatt ÅDT til Rema 1000, på nabotomten, er 800.



Figur 3: Beregnet støynivå L_{den} fra veitrafikk 4 meter over terreng, L_{den} dagens situasjon med dagens trafikk tall

Figur 4: Beregnet støynivå L_{den} fra veitrafikk etter utbygd fase 1, med fremtidige trafikk tall.

Ill 13: Fra Støyutredning; eksisterende og planlagt situasjon fase 1 (Brekke&Strand AS).

Fra Støyutredningen. Beregnet støy 4 m over terreng vises over. Dagens situasjon til venstre og etter bygging av fase 1 til høyre. Utbredelsen av gul støysone inn mot boligbebyggelsen går marginalt ned i framtidig situasjon. (Brekke& Strand AS)

Konklusjonen på støyutredningen er at det ikke krav i T-1442/2016 til støynivå på fasade eller utendørs oppholdsareal for bruksformål kontor eller næring. Krav til innendørs støynivå, der bruksformål utløser krav, kan tilfredsstilles med riktig dimensjonerte lydkrav til fasadeelementer. Dimensjonering av fasadeelementer må gjøres før søknad om IG. Tiltaket vil i utbygningstrinn 1 føre til marginalt høyere støynivå fra lokalveinettet. Endringen skulle ikke utløse krav om tiltak på eksisterende støyfølsom bebyggelse iht. føringer gitt i T-1442/2016. Ny bygningsmasse vil også ha skjermende effekt for arealer nord av Strandveien senter.

Virknninger av forslaget:

Brekke&Strand AS gir følgende oppsummering:

”Som følge av tiltaket vil trafikken på lokalveiene øke og støynivået fra veiene vil gå noe opp som følge av dette. Som eksempel vil støynivå fra Jensvollveien, med en trafikkøkning på 10%, øke med 0,4 dB. Endringer i støynivå på mindre enn 1-2 dB regnes normalt ikke som hørbare. 2 db endring tilsvarer en trafikkvekst på ca. 60 %. Støyutbredelsen i 4 meters høyde før og etter tiltakets fase 1 kan sees på Figur 3 og Figur 4.

Det er ikke utført beregninger for fase 2 men hvis det legges til grunn at turproduksjon til senteret øker fra 2200 til 4200 vil støynivået fra veinettet ikke øke med mer enn 3 dB fra dagens støynivå. Dette forutsetter at østre adkomst ikke stenges. Hvis østre adkomst stenges kan støynivå fra Lierstranda øke med mer enn 3 dB. Dette må utredes i senere fase.

Iht. føringer i T-1442/2016 bør tiltak for eksisterende bebyggelse vurderes, selv om ikke selve støykilden omreguleres, hvis endringen i støynivå er 3 dB eller mer. Dette tilsvarer en dobling av trafikken.

Selve bygningsmassen gir også en skjermende effekt mot Strandveien for bebyggelse rett nordvest av senteret. Planforslaget følger et mye brukt overordnet plangrep der næringsbygg etableres nær større støykilder som skjerm for bakenforliggende arealer.”

6.8 Energi

Dagens forhold:

Det er elektrisk oppvarming, mesteparten av ventilasjonsanlegget er ganske nyinstallert/oppdatert i senere tid med varmebatteri på ventilasjonsanlegg med gjenvinning.

Virkninger av forslaget:

Framtidig energiløsning er vurdert av EM TEKNIKK ENERGI AS i vedlagt Energinotat Strandveien senter. Konsulenten gir følgende oppsummering:

”Basert på en helhetsvurdering er det ønskelig å benytte en energieffektiv luft/vann-VP som energiløsning. Dette vil gi energikarakter B og oppvarmingskarakter gul uavhengig av om varmtvann dekkes av luft/vann-VP eller lokale elektriske beredere. Byggets romoppvarming vil med stor sannsynlighet dekkes av lavtemperaturradiatorer. Ventilasjonsvarme blir med vannbårent ettervarmebatteri. Varmtvann dekkes med forvarmet vann fra VP eller lokale elektriske beredere.

Det vil bli gjort en vurdering om vannbårent ettervarmebatteri i ventilasjonsanlegg til eksisterende bygg kan integreres i energiløsning for nybygg. Dette vil i så fall bedre energikarakteren i eksisterende bygg.

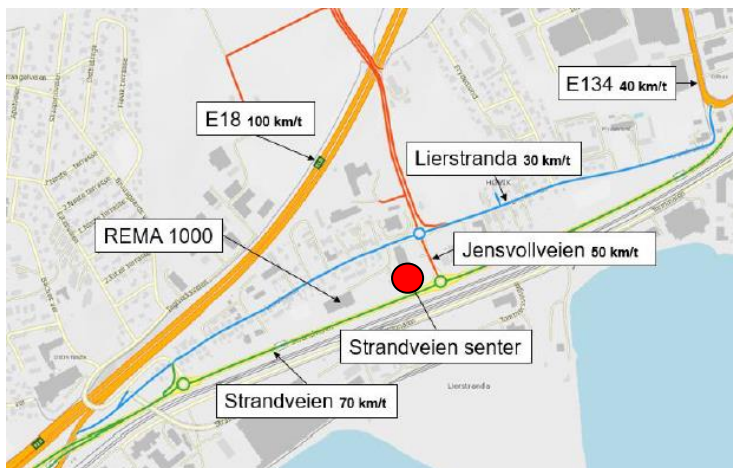
Løsningen gir en høy dekningsgrad av byggets varmebehov over året. EL-kjele benyttes til spisslast og backup.”

6.9 Trafikkforhold

Dagens forhold:

Gående har i dag tilkomst til senteret via fortau langs bolig-gaten Lierstranda (30 km/t). Lierstranda er stengt for gjennomkjøring vestfra. Syklende har felles tilbud med kjørende.

Mindre enn 400 meter til holdeplass er et mål på god kollektivtilgjengelighet. Planområdet har 100-200 m gangavstand til nærmeste holdeplasser: «Jensvollveien» og «Lierstranda 111». Holdeplassene betjenes av rute 63, 73 og 81. Ukedagene kjører rute 63 med halvtimesfrekvens i rush og timesfrekvens i lavtrafikk til Lierbyen og Drammen busstasjon. Rute 73 knytter planområdet til Lierskogen sentrum og Drammen busstasjon med timesfrekvenser i ukedagene. Linje 81 forbinder planområdet til Drammen og Sætre med halvtimesfrekvens i rush og timesfrekvens i lavtrafikk.



III 14: Trafikksystem

Figurene viser hvordan Strandveien senter ligger ved det overordnede vegsystemet. I dag er det innkjøring både østfra Jensvollveien og nordfra Lierstranda. Trafikk til REMA1000 belaster også avkjørselen fra Lierstranda. Lierstranda er en bolig-gate med 30 km/t, mens Jensvollveien er en samleveg med 50 km/t.



Denne forbinder planområdet med bebyggelse nord for E18 via kulvert under denne. Fv. 282 Strandveien kobler E18 med E134. Planavgrensningen for Fjordbyen går langs Strandveien. Illustrasjonen til venstre viser dagens inn-/utkjøringer.

Ill 15: Trafikksystem- dagens atkomster til området (Asplan Viak AS).

Estimert turproduksjonen knyttet til eksisterende Strandveien senter anslås å ligge rundt 1700 bilturer per døgn. (Et senterbesøk består av to turer: en til og en fra senteret).

Parkering er på arealer nordvest og øst for senteret. For området gjelder parkeringskrav etter kommuneplanens arealdel. Tidligere vedtatte regulerings- og bebyggelsesplaner med bestemmelser går ved motstrid foran (ny) kommuneplanens arealdel med bestemmelser. Ny KPA ble vedtatt 18/6-2019 i Lier kommunestyre, og stiller opp parkeringskrav for både bil og sykkel. Arealbruk «forretning, kjøpesenter» og «kontor» har begge et krav om minimum én bilplass og én sykkelplass per 100 m² BRA. Dersom ny KPA legges til grunn, kreves det 32 biloppstillingsplasser og 32 sykkeloppstillingsplasser for 3150 m² BRA næring.

Virkinger av forslaget:

Utviklingen av senteret er tenkt i to faser.

- Fase 1: 800 m² grunnflate i to etasjer vest for eksisterende senter. De er planlagt å inneholde veterinær/dyrebutikk og treningssenter. I tillegg ønskes et bakeriutsalg/servering/café.
- Fase 2: To etasjer påbygg oppå eksisterende senter og et fire etasjers nybygg. Fase 1 inngår som en del av fase 2.

Asplan Viak har beregnet forventet turproduksjon etter fase 1 til 2200 bilturer/døgn, mens det etter fase 2 er beregnet til 4200 bilturer/døgn.

I trafikkberegningen er det lagt til grunn at all atkomst skjer fra ett punkt i Lierstranda. Så lenge tomten øst for senteret leies til parkering vil det være atkomst fra Jensvollveien til den parkeringsplassen, men ettersom dette er utenfor planområdet og en leiet tomt er det kun lagt til grunn det forslagsstiller alene rår over.

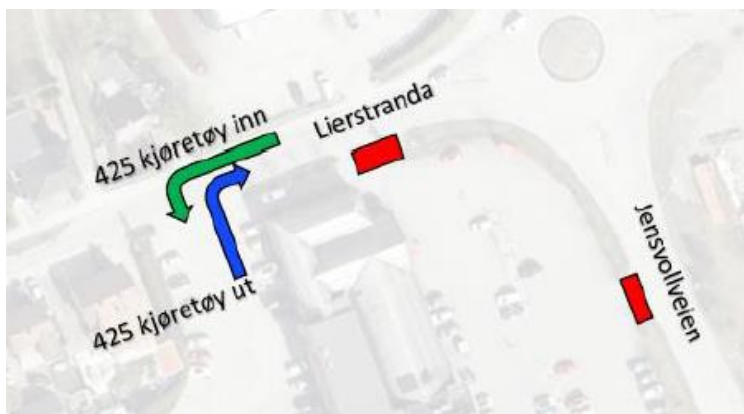


Ill 16: Trafikksystem- foreslåtte atkomster (Asplan Viak AS).

Framtidig trafikksituasjon og -mengde i Jensvollveien er usikker på grunn av Fjordbyen. Ved eventuell trafikkøkning i Jensvollveien vil stenging av atkomst fra Jensvollveien være bra for å hindre tilbakeblokkering av fv. 282 Strandveien fra innkommende trafikk, særlig venstre inn. Regulert høyre ut kan aksepteres, men med tanke på lesbarhet og eventuell framtidig gang-/sykkel-forbindelse fra Fjordbyen langs Jensvollveien, er det aktuelt å stenge atkomsten på lang sikt. I det tilfellet vil nordvestre adkomst betjene all trafikk til både Strandveien senter og REMA 1000.

Dersom de to østre atkomstene stenges vil belastning av nordvestre adkomst i fase 1 bli omtrent ÅDT 3000, mens den i fase 2 blir rundt ÅDT 5000. Dersom 17 % av ÅDT opptrer i makstimen, gir dette en makstime-belastning på cirka 500 kjøretøy i fase 1 (250 inn og 250 ut) og 850 kjøretøy i fase 2 (425 inn og 425 ut). Atkomsten vil ha rikelig kapasitet til å avvikle trafikken i dette «worst case-scenario».

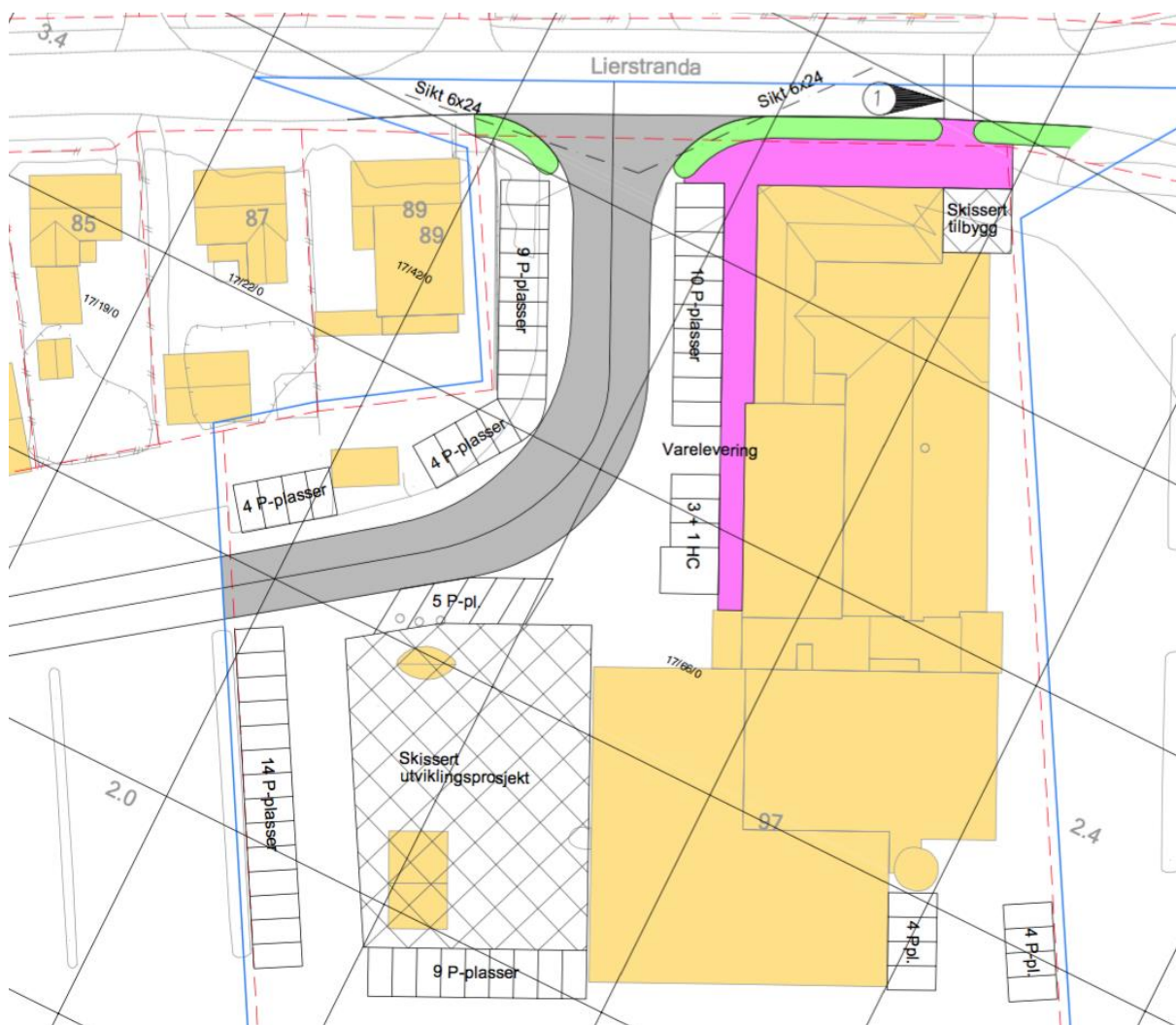
Fordi trafikk rett fram i Lierstranda er antatt liten, blir det ikke krav om venstresvingefelt. Det forventes at en betydelig del av nyskapt trafikk til senteret vil være eksisterende gjennomgående trafikk i Jensvollveien og Lierstranda øst, som vil handle som del av kombinerte reiser. Trafikkveksten i Jensvollveien kan anslås til å være cirka halvparten av beregnet trafikkvekst til Strandveien senter/REMA 1000 (erfaringstall fra lignende prosjekter). Bilturproduksjonen er beregnet konservativt med dagens høye bilførerandel (67 %). Slik blir disse beregningene et «worst case-scenario». Det er realistisk å forvente at bilførerandel vil gå ned, og at flere vil komme til fots, særlig siden senteret vil ligge langs gangaksen til Fjordbyen (og ny togstasjon i et alternativ).



Forventet makstimebelastning av adkomsten til Strandveien senter ved ferdigstilt fase 2 (hvis kun nordvestre adkomst beholdes). Atkomst fra Jensvollveien anbefales opprettholdt så lenge det er parkering øst for senteret.

Ill 17: Trafikksystem- atkomst – maksbelastning (Asplan Viak AS).

Asplan Viak har i et notat (Veiplan) anbefalt plassering av fotgjengerkryssing og inn-/utkjøring til næringsområdet. Fotgjengere bør krysse Lierstranda ca. 30 meter fra rundkjøringen i vest. Arealer mellom senteret (Lierstranda 97) og Lierstranda etableres som gangsoner. Fra kryssingen vil gående da kunne komme inn på et gangsystem som fører frem til senterets innganger uten å måtte krysse parkeringen øst for senteret.



Ill 18: Trafikksystem- atkomst fra Lierstranda med trafikksikere gangsoner (Asplan Viak AS).



Ill 19: Trafikksystem- atkomst fra Jensvollveien anbefales opprettholdt så lenge det er parkering øst for senteret.

6.10 Geotekniske forhold

Dagens forhold:

Som følge av merknad fra Bane NOR har Multiconsult gjort en geoteknisk vurdering. De skriver at avstanden fra nærmeste skinnegang til eiendomsgrensen er om lag 40 meter. Med det flate terrenget og sandmasser over middels fast leire i den dybden, som er grunnforholdene for grave-/grunnarbeider her, vurderer vi at stabiliteten mot jernbanen er fullt ut tilfredsstillende uten spesielle sikringstiltak. Det eneste som etter Multiconsults vurdering kan påvirke jernbanen er mulig rystelser fra eventuelle pelearbeider, men ut fra deres erfaring vil avstanden på 40 meter fra byggeområdet til jernbanelinjen være så stor at rystelsene ikke vil påvirke disse.

Maskinentreprenør Ivar Tanum AS, som har gjort grunn-/gravearbeider flere steder på eiendommen forteller at områdene har blitt masseutskiftet og at de finner stein-/grusmasser i de øverste 0,3-0,6 meter, deretter geoduk før det er sandmasser/gammel elveavsetning. Deres funn stemmer med NGUs kart, som sier at det er elveavsetning i området, og ikke marine avsetninger.

Virkn timer av forslaget:

Det forutsettes at med geoteknisk prosjektering og oppfølging i byggefasen vil sikre at det ikke blir negative konsekvenser. Observasjoner gjort ved gravinger på eiendommen tilsier at det er brukbar byggegrunn.

6.11 Risiko- og sårbarhet

Dagens forhold:

Det er ikke vurdert å være forhold knyttet til områdets beliggenhet eller bruk som indikerer noe uvanlig med tanke på risiko eller sårbarhet. Det er ingen kjent grunnforurensing i

planområdet. I reguleringsbestemmelsen legges det opp til grunnundersøker og evt videre tiltak i aktuelt område for bensinpumpeanlegg.

Virkninger av forslaget:

Planen innebærer en videreføring og utvidelse av dagens bruk. Gitt god prosjektering og anleggsgjennomføring vil ikke dette medføre risiko og sårbarhet utover det vanlige.

6.12 Sosial infrastruktur

Dagens forhold:

Dagens bruk vurderes å ikke påvirke sosial infrastruktur utover at noen av kundene kan komme med buss. Planlagt etablering av bakeriutsalg/servering/kafe vil kunne underbygge Strandveien Senter som lokalt senter på Lierstranda.

Virkninger av forslaget:

En økning av senterets størrelse kan medføre flere kollektivreisende. Etablering av bakeriutsalg/servering/cafe vil øke bruken av Strandveien senter som senter/samlingsplass for lokalsamfunnet. Opparbeiding/tilrettelegging en møteplass for unge ved vestre hovedinngang, med robust møblering og muligheter for mobillading vil være positivt for barn, unge og skoleelever som oppsøker senteret i fritida (Kap 6.17).

6.13 Teknisk infrastruktur

Asplan Viak AS vurdert mulige løsninger for håndtering av overvann og vann- og avløpsledninger ved planlagt utbyggingsområde: Asplan Viak har også gjort en trafikkanalyse, samt forslag til teknisk veiplan for atkomsten til området. Det vises til vedlagte rapporter.

Dagens forhold:

Det ligger overvannsledning og spillvannsledning i området, under planlagt tilbygg. Det er tre avkjøringer til området, to fra Lierstranda og en fra Jensvollveien.

Virkninger av forslaget:

Iht. Lier kommunes VA-norm er det kun ved helt spesielle tilfeller at det tillates å bygge over VA-rørledninger. Grunnet allerede dårlig fall er omlegging av avløpsledninger vanskelig å gjennomføre med et brukbart resultat. Det anbefales derfor å legge eksisterende overvann- og spillvannsledning i varerør. Høy grunnvannsstand anses som den største utfordringen i planområdet og det anbefales å tette/forsegle varerør inntil kum oppstrøms og nedstrøms. For å oppfylle krav til slokkevannsdekning anbefales ny brannvannskum, plassert i parkeringsområdet.

Trafikk- og veivurderingene konkluderer med at veinettet har kapasitet til økt trafikkmengde, men det foreslås tiltak for å rydde opp i avkjøringene, og også gi bedre forhold for gående og syklende. En slik opprydning er en positiv konsekvens.

6.14 Overflatevannshåndtering

Dagens forhold:

Det er lite fall i området og risiko for høy grunnvannsstand. Infiltrasjonkapasiteten i massene er også begrenset. Fordrøyingstiltak under terrenget vurderes som mindre aktuelt.

Virkninger av forslaget:

Med utgangspunkt i at fyllmassene er uegnet for infiltrasjon anbefales fordrøyning i form av blå tak som overvannhåndteringstiltak. Fordrøyningstiltaket vil føre til en bedring av kapasitetsproblematikk nedstrøms ledningsnettets sammenlignet med dagens situasjon. Ved strengere krav anbefales det å benytte belegningsstein på deler av parkeringsplass/ inngangsparti som supplerende tiltak. I reguleringsbestemmelsene legges det opp til at det skal etableres anlegg for oppsamling, fordrøyning, rensing og infiltrasjon av overflatevann fra bebyggelse, veier og andre arealer.

6.15 Estetikk og byggeskikk

Dagens forhold:

Planområdet er del av den store flaten ned mot sjøkanten. Bebyggelsen i området er sammensatt med næringsbygg og eneboliger og frittliggende småhusbebyggelse. Det er innslag av grønt langs veiene og delvis på næringsarealene.



Ill 20: Dagens situasjon. Skråfoto fra 1881.no

Virkninger av forslaget:

En økning i etasjehøyde fra 2 til 4 etasjer vil ikke gi merkbar konsekvens for fjernvirkning. Også lokalt vurderes dette som en akseptabel endring. Gitt områdets varierende karakter på bebyggelsen vurderes en videreutvikling av et slikt senter å kunne gi en positiv konsekvens. Ny bebyggelse tilpasset eksisterende, oppstramming av trafikkarealer m.m. kan gi området et lite løft.

6.16 Stedsutvikling

Dagens forhold:

Viktigste med tanke på stedsutvikling er nærheten til Fjordbyen, som vil kunne bety en enorm forandring for områdene ned mot sjøen.

Virkninger av forslaget:

Planområdet er allerede i dag et senter med noe handel, service, trening og kontorer. Planen legger opp til en å kunne utvide med noe mer handel og kanskje også en veterinær og bakeriutsalg/café/servering. Dette vurderes som en positiv konsekvens at et eksisterende senter får et bedre tilbud.

6.17 Barn og unges interesser

Dagens forhold:

Planområdet brukes av barn og unge. Kommunen opplyser at det er gjennomført barnetråkkundersøkelser ved Høvik skole. Videre vet man at elever fra de videregående skolene i nærområdet henger endel blant annet mens de venter på buss. Videre er det treningssenter på senteret og trafikkskole i nærområdet som gjør at ungdom søker seg til senteret. Senteret vurderes av kommunen til å ikke være spesielt godt egnet som møtested. Arealene oppleves i barnetråkkundersøkelsen som trafikkfarlige. Kommunen har foreslått en møteplass på minimum 25 m² med robust møblering og annet dekke, og mulighet for mobillading i nærheten av hovedinngang mot vest, noe tiltakshaver er positiv til. Kommunen skriver i et notat at det er viktig at sikkerheten til myke trafikanter i planområdet og i nærheten ivaretas både i permanent situasjon, og gjennom en anleggsfase.

Virkninger av forslaget:

En opprydding i avkjørslene og bedre tilrettelegging for myke trafikanter vurderes som en positiv konsekvens for barn og unges (og andres) interesser i forhold til opplevd sikkerhet i forhold til trafikk.

Opparbeiding av en møteplass- et "hengested", der ungdommer kan stoppe opp og slå av en prat vurderes å ha positiv virkning for barn og unges interesser.

6.18 Universell utforming

Dagens forhold:

Det er utadrettet virksomhet på området, som i utgangspunktet skal oppfylle krav om universell utforming.

Virkninger av forslaget:

Nybygg og endringer på eksisterende bygg og uteområder må oppfylle forskriftens krav til universell utforming. Det vurderes å kunne bli bedre enn eksisterende situasjon.

6.19 Juridiske forhold

Dagens forhold:

Det er regulert kjøreatkomst til forretning på nabotomten.

Virkninger av forslaget:

Kjøreatkomsten til nabotomt blir del av ny plan. Planforslaget vurderes ikke å ha konsekvenser for juridiske forhold.

6.20 Interessemotsetninger

Dagens forhold:

Del av forslagsstillers eiendom er regulert til vei i gjeldende plan fra 1982. Rundkjøringen i krysset Jensvollveien x Lierstranda er opparbeidet etter en endring av opprinnelig plan.

Rundkjøringen mellom Strandveien og Jensvollveien er ikke opparbeidet i henhold til gjeldende regulering. Sydøstre hjørne i planområdet er regulert til veiformål, del av et kryss som mest sannsynlig aldri vil opparbeides på den måten.

Virkninger av forslaget:

Aller helst burde planen avklare at svingefeltet som berører næringseiendommen ikke kommer til å bli opparbeidet. Bruken av området og eiendommen rett vest for Jensvollveien (tilhørende Statens vegvesen) blir trolig avklart gjennom Fjordbyplanen. Det er i planbestemmelsene lagt inn et bestemmelsesområde som gjør det mulig å oppheve veireguleringen.

6.21 Økonomiske konsekvenser for Lier kommune

Planforslaget vil ikke medføre direkte økonomiske konsekvenser for Lier kommune.

6.22 Utbyggingsavtale

Det er varslet forhandling av utbyggingsavtale og forslagsstiller legger til grunn at en slik avtale forhandles frem.

7 FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

Planforslaget legger opp til å videreutvikle et eksisterende senter med ny bebyggelse og nye funksjoner. Å få det maksiale ut av tomter som allerede er tatt i bruk til næring, og som ikke har noen opplagt alternativ bruk er fornuftig. Analyser av grunnen (for evt. grunnforurensing), framtidig trafikksituasjon og støy avdekker ikke hindringer eller konsekvenser som vil være uakseptable for veinettet, naboer, barn og unges interesser m.m.

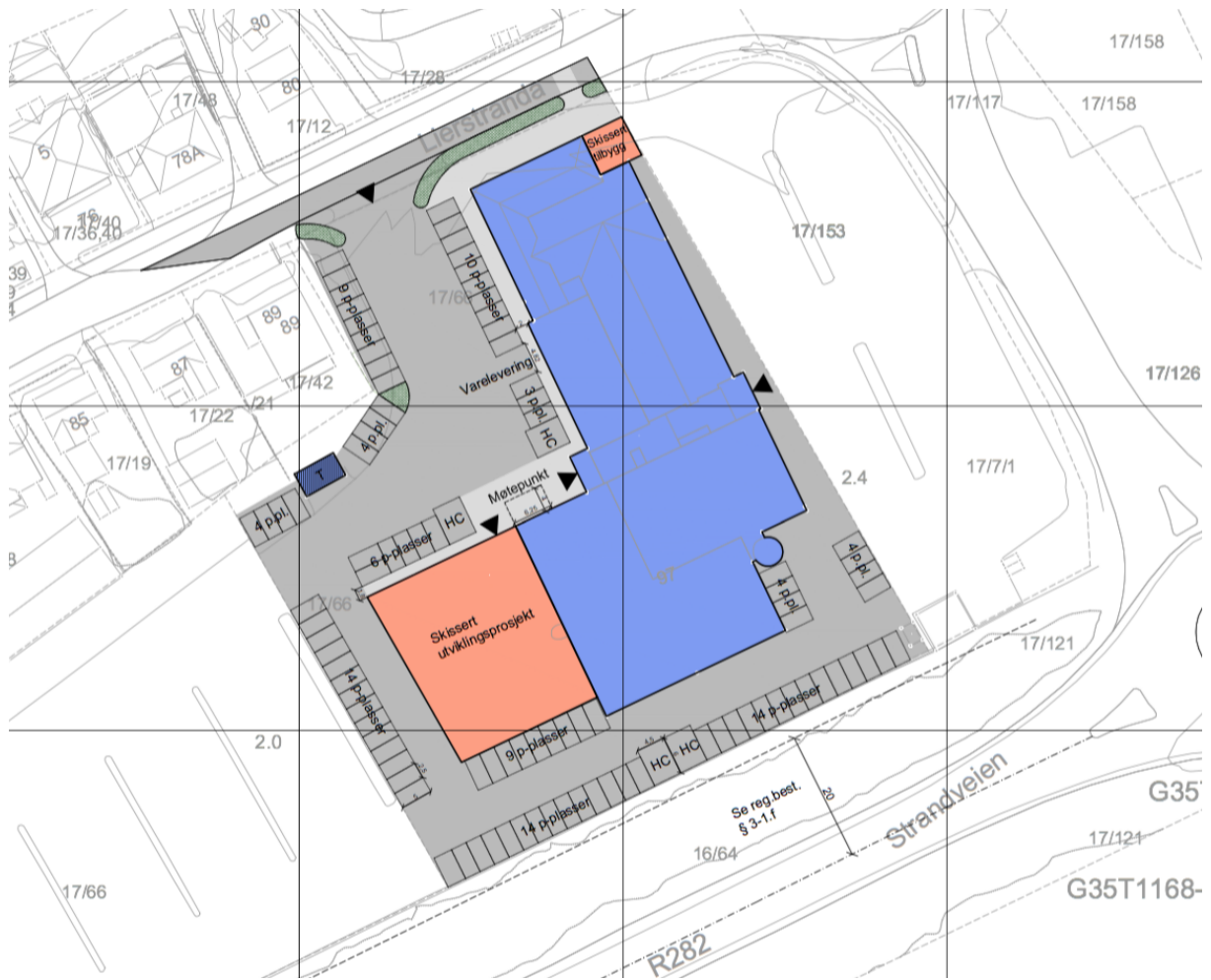
Tiltak som gir en god drift av senteret gir også mulighet for å ruste opp utearealer, atkomstsituasjonen og energiløsninger til nye og eksisterende bygg; at hele anlegget på flere måter blir tidsriktig. Det vises i denne forbindelse til at det skal opparbeides en møteplass for unge ved vestre hovedinngang med robust møblering og muligheter for mobillading.

7.1 Avbøtende tiltak

Stenging av en inn-/utkjøring og innstramming av den andre. Etablere kryssing for myke trafikanter. Opparbeidelse av møteplass på 25 m² ved senterets vestre hovedinngang.

8 ILLUSTRASJONER

Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en mulig utbygging fase 1/fase 2 (fase 1 utbyggingsprosjekt i 2 etasjer/fase 2 i 4 etasjer) iht. forslaget.



Ill 21: Illustrasjonsplanen viser planlagte tilbygg, ny atkomstløsning med tilrettelegging for gående og parkeringsløsningen. Atkomsten til Rema 1000 på nabetomten er opprettholdt.

/13.12.2019: ØE-TT/AD Arkitekter AS /sist revidert 07.02.2020- TT/AD Arkitekter AS