



## SAKSFREMLEGG

Saksmappe nr: 2020/9704-76  
Saksbehandler: Gunhild Løken Dragsund

### Til behandling i:

Saksnr	Utvalg	Møtedato
60/2024	Formannskapet	30.05.2024
78/2024	Kommunestyret	11.06.2024

## Sluttbehandling av områderegulering for Lierbyen

### Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Forslag til områderegulering for Lierbyen som vist på plankart datert 02.05.2024 og bestemmelser sist revidert 02.05.2024 godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens § 12-12, forutsatt følgende endring:
2. I bestemmelse 4.2.1 bokstav l) tilføyes: Rammetillatelse for SF7, med arkitektonisk redegjørelse, legges fram for politisk behandling.

### Formannskapetets vedtak:

1. Forslag til områderegulering for Lierbyen som vist på plankart datert 02.05.2024 og bestemmelser sist revidert 02.05.2024 godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens § 12-12, forutsatt følgende endring:
2. I bestemmelse 4.2.1 bokstav l) tilføyes: Rammetillatelse for SF7, med arkitektonisk redegjørelse, legges fram for politisk behandling.
3. Rekkefølgebestemmelse: Antall overflateparkeringsplasser skal opprettholdes inntil et mobilitetshus eller andre parkeringsanlegg er ferdigstilt.
4. Ved utvikling av Lierbyen skal det overordnet hensyntas et fremtidig behov for dropsoner og andre nødvendige tilrettelegginger for autonom delingstransport av personer og varedronetransport.

### Formannskapetets behandling:

**Helene Justad (H)** fremmet følgende tilleggsforslag:

Rekkefølgebestemmelse: Antall overflateparkeringsplasser skal opprettholdes inntil et mobilitetshus eller andre parkeringsanlegg er ferdigstilt.

**Frode Sundseth (H)** fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av FRP, H, V:

Ved utvikling av Lierbyen skal det overordnet hensyntas et fremtidig behov for dropsoner og andre nødvendige tilrettelegginger for autonom delingstransport av personer og varedronetransport.

Kommunedirektørens forslag til vedtak ble fremmet og enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslaget fremmet av Frode Sundseth (H) ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslaget fremmet av Helene Justad (H) ble vedtatt med 12 stemmer (3AP, 2FRP, 5H, 1SP, 1MDG) mot 1 stemme (1V).

### **Kommunestyrets vedtak:**

1. Forslag til områderegulering for Lierbyen som vist på plankart datert 02.05.2024 og bestemmelser sist revidert 02.05.2024 godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens § 12-12, forutsatt følgende endring:

2. I bestemmelse 4.2.1 bokstav l) tilføyes: Rammetillatelse for SF7, med arkitektonisk redegjørelse, legges fram for politisk behandling.

3. Rekkefølgebestemmelse: Antall overflateparkeringsplasser skal opprettholdes inntil et mobilitetshus eller andre parkeringsanlegg er ferdigstilt.

4. Ved utvikling av Lierbyen skal det overordnet hensyntas et fremtidig behov for dropsoner og andre nødvendige tilrettelegginger for autonom delingstransport av personer og varedronetransport.

5. Vedtaket om rekkefølgebestemmelse vedtatt i Formannskapet 30.5 oppheves (Punkt 3)

Nytt forslag som tillegg til Fellesbestemmelser om parkering under punkt 2; som et nytt punkt 2.4

Dagens inn-ut parkering i Bruveien, Vestsideveien og Hagsbroveien endres ikke til langsgående parkering før det er etablert samme antall tilgjengelige parkeringsplasser, enten i mobilitetshus eller andre offentlige parkeringsplasser som blir tilgjengelige i ny bebyggelse.

6. Kommunedirektøren vurderer å inkludere ulike kollektive boformer i den videre planleggingen, i samsvar med Lier kommunes strategiplan for boligutbygging.

Viser til «Helhetlig boligstrategi 2023 - 2027», del 4 «Fremtidens boformer; 4.3 Gode bomiljø»:

«For å løse fremtidige bolig- og tjenestebehov er det viktig å tenke innovativt og vurdere nye boformer og løsninger. Ved å fokusere på ulike kollektive boformer, hvor flere bor sammen og deler funksjoner og areal, vil det kunne bidra til mindre areal og ressursbruk. Dette vil være i tråd med FNs bærekraftsmål. Kollektive boformer er en samlebetegnelse på ulike innovative boformer og deleløsninger, eksempelvis deling av fellesareal, bildeling, gjesteleilighet, barnepass med mer. Slike boformer kan bidra til å forbygge ensomhet og manglende nettverk. Det kan også gi trygghet og bidra til at innbyggerne kan bo lengre i eget hjem. For husstander uten høy egenkapital kan det gi mulighet for å kjøpe seg bolig.»

#### **Kommunestyrets behandling:**

**Janicke Karin Solheim (MDG)** fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av AP, H, MDG, SP, SV, R:

Kommunedirektøren vurderer å inkludere ulike kollektive boformer i den videre planleggingen, i samsvar med Lier kommunes strategiplan for boligutbygging.

Viser til «Helhetlig boligstrategi 2023 - 2027», del 4 «Fremtidens boformer; 4.3 Gode bomiljø»:

«For å løse fremtidige bolig- og tjenestebehov er det viktig å tenke innovativt og vurdere nye boformer og løsninger. Ved å fokusere på ulike kollektive boformer, hvor flere bor sammen og deler funksjoner og areal, vil det kunne bidra til mindre areal og ressursbruk. Dette vil være i tråd med FNs bærekraftsmål. Kollektive boformer er en samlebetegnelse på ulike innovative boformer og deleløsninger, eksempelvis deling av fellesareal, bildeling, gjesteleilighet, barnepass med mer. Slike boformer kan bidra til å forbygge ensomhet og manglende nettverk. Det kan også gi trygghet og bidra til at innbyggerne kan bo lengre i eget hjem. For husstander uten høy egenkapital kan det gi mulighet for å kjøpe seg bolig.»

**Helene Justad (H)** fremmet følgende tilleggsforslag:

Vedtaket om rekkefølgebestemmelse vedtatt i Formannskapet 30.5 oppheves (Punkt 3)

Nytt forslag som tillegg til Fellesbestemmelser om parkering under punkt 2; som et nytt punkt 2.4

Dagens inn-ut parkering i Bruveien, Vestsideveien og Heggroveien endres ikke til langsgående parkering før det er etablert samme antall tilgjengelige parkeringsplasser, enten i mobilitetshus eller andre offentlige parkeringsplasser som blir tilgjengelige i ny bebyggelse.

**Tove Hofstad (V)** fremmet følgende alternativforslag på vegne av KRF, V:

Antall overflateparkeringsplasser, bortsett fra gateparkeringsplasser, skal opprettholdes inntil et mobilitetshus eller andre parkeringsanlegg er ferdigstilt.

-----

### **Votering:**

Kommunestyret sluttet seg til voteringsrekkefølgen.

Formannskapet sin innstilling ble fremmet og enstemmig vedtatt.

Alternativforslaget fremmet av Tove Hofstad (V) falt med 10 stemmer (2H, 2V, 2MDG, 2SV, 1KRF, 1R) mot 31 stemmer (16H, 8AP, 5FRP, 2SP)

Tilleggsforslaget fremmet av Helene Justad (H) ble vedtatt med 28 stemmer (18H, 3AP, 5FRP, 2SP) mot 13 stemmer (5AP, 2V, 2MDG, 2SV, 1KRF, 1R).

Tilleggsforslaget fremmet av Janicke Karin Solheim (MDG) ble vedtatt med 36 stemmer (8AP, 18H, 2SP, 2V, 2MDG, 2SV, 1KRF, 1R) mot 5 stemmer (5FRP).

### **Sammendrag**

Områderegulering for Lierbyen skal fastsette nye rammer og innhold for arealbruken i Lierbyen. Planforslaget legger opp til å styrke kommunesenteret med flere hundre nye boenheter. Gatestruktur og byrom skal sammen med mulighet for nytt bibliotek legge til rette for inkluderende møteplasser. Ivaretagelse av grønnstruktur og kulturmiljø i planen er viktig for identitet og trivsel.

### **Saksutredning**

#### **1. Bakgrunnen for saken**

Førstegangsbehandling av områderegulering for Lierbyen 24.11.2022 la planforslaget ut til offentlig ettersyn. I ett år har det vært arbeid med å løse innsigelser, utredning av områdestabilitet og forestå forhandlinger av utbyggingsavtale med de mest sentrale grunneierne.

Områdeplanen er utarbeidet etter planprogram fastsatt 22.04.2021. Tidlig i prosessen, i 2020, ble det utarbeidet to mulighetsstudier for utvikling av Lierbyen.

Hovedmålet i strategien «Lierbyen 2030» var at Lierbyen skal være et levende og inkluderende kommunesenter. Et av tiltakene i handlingsdelen var å gjennomføre en områderegulering for Lierbyen sentrum. Hensikten med områdeplanen er å legge til rette for utvikling av det mest sentrale i Lierbyen og å erstatte den gjeldende sentrumsplanen fra 1990. Områdeplanen legger overordnede føringer for videre utvikling av Lierbyen. For de fleste tiltak kreves videre detaljregulering. Områdeplanens rekkefølgebestemmelser legger opp til at utbygging av felles offentlig, tekniske og grønne, infrastrukturtiltak kan løses med en områdemodell. En slik utbyggingsavtale regulerer kommunens plikt til å

gjennomføre tiltakene og den enkelte deltakers bidrag og forpliktelser knyttet til utbygging av infrastruktur som er nødvendig for at hele planen skal bli realisert. Politisk sak om utbyggingsavtalen vil, dersom forhandlinger med utviklerne når fram, bli fremmet i nærmeste framtid.

## **2. Beskrivelse av formålet**

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

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

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

## **3. Merknader og medvirkning**

I perioden 1. desember 2022 til 1. februar 2023 var forslag til områderegulering for Lierbyen ute til offentlig ettersyn. Det ble avholdt folkemøte på Hegg skole og åpne kontordager på Lierlaben. I løpet av perioden for offentlig ettersyn mottok kommunen 24 uttalelser hvorav to av disse var innsigelser til planforslaget. Både under offentlig ettersynperioden og i prosessen frem til sluttbehandling har det vært gjennomført mange møter og vært tett dialog med flere av de berørte grunneierne.

Innsigelsen fra Statsforvalteren var i forhold til vannmiljø og at planen kunne åpne for uheldige inngrep med følge for Lierelva uten at planen vurderte denne faren nok eller sikrer viktige vassdragshensyn tilstrekkelig. Tiltak i forbindelse med fremføring av elvestien er det til sluttbehandling lagt inn detaljreguleringskrav for, og det er satt hensynssone for ivaretagelse av kantvegetasjon langs elva.

Innsigelsen fra NVE var med utgangspunkt i at den reelle faren for kvikkleireskred ikke var godt nok utredet til å tillate noen tiltak med unntak fra plankrav. Innsigelsen har ført til omfattende utredninger med grunnundersøkelser i og rundt Lierbyen. Gjennom utredningen er det lagt soner for løснеområder og utløpsområder som inngår i områdeplanen med hensynssoner og krav om at den reelle fare for skred, samt behov for eventuelle avbøtende tiltak, må avklares ved detaljregulering. NVE hadde også innsigelse til elvestien og virkningene av den, og er fornøyd med at det er satt krav til at stien og vurderinger skal inngå i detaljreguleringsplaner.

For øvrig kom det flere innspill fra utbyggere og grunneiere om at de ønsket høyere utnyttelse av sine tomter. Andre innspill var ønske om at offentlig parkering i gatene opprettholdes på dagens antall.

Merknadene er oppsummert og kommentert i vedlegg 30 og inngår i sin helhet i vedlegg 31.

Statlige instanser:

1. Statsforvalteren i Viken, 30.01.2023
2. NVE, 24.01.2023
3. Statens vegvesen, 19.01.2023
4. Viken fylkeskommune, 05.02.2023
5. Mattilsynet, 29.12.2022

Kommunale råd og etater:

6. Lier Eldreråd, 19.01.2023
7. Lier Eiendomsselskap KF, 23.01.2023
8. SU Lierbyen skole, 31.01.2023

Private:

9. AD Arkitekter på vegne av Gigant Gruppen, 05.01.2023
10. AD Arkitekter AS på vegne av Bankbygget Utvikling AS, 05.01.2023
11. Solli Arkitekter AS for Kirkeng Eiendom AS, 01.02.2023
12. Svensson Nøkleby AS på vegne av eier av gbnr. 50/8 (bilopphugger), 30.01.2023
13. AKA Butikkeiendom AS (eier av gbnr. 52/162) (Kiwi), 31.01.2023
14. Slettaveien 1 Lier AS (eier av gbnr. 50/45, felt B14), 31.01.2023
15. Erik Hære, 31.01.2023
16. Garnbutikken AS, 01.02.2023
17. Svensson Nøkleby AS på vegne av eierne av gbnr. 52/105 og 94/20. (Subsea), 31.01.2023
18. Jan Erik Alvedus Berg, 31.01.2023
19. Lierbyen Utvikling AS (eier av gbnr. 52/88) Bruveien 7, 31.01.2023
20. Marit Bunæs og Per Gunstein Gullbrandsen (eiere av gbnr. 50/63 og 50/112) Hagsbroveien 30, 30.01.2023
21. Åge Berntsen (Bruveien 9), 31.01.2023
22. Ticon Eiendom AS, 31.01.2023
23. Ticon Eiendom AS, 15.03.2021
24. Styrk Helse Kiropraktorsenter, 28.01.2023

Statsforvalteren 30.01.2024 og NVE 21.03.2024 har i brev trukket sine innsigelser til planen.

#### **4. Forholdet til overordnede planer/strategier**

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

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

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

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

## **5. Vurdering og konsekvenser**

### **5.1 Gående og syklende**

Under offentlig ettersyn og i etterkant av den perioden har det ikke vært noen særlige innspill på måten områdeplanen tilrettelegger for gående og syklende i planen. Et bedret sykkelveinett innad og igjennom Lierbyen, sammen med kollektivtilbud, er grunnlag for at ny utbygging kan få reduserte parkeringskrav. Planen tilrettelegger for et helhetlig system med ensidig separat sykkelvei. Det vil gi Lierbyen trafikksikre lenker for hovedsykkelforbindelsen gjennom sentrum. Med planforslaget styrkes viktige gang- og sykkelforbindelser mot nord, sør, øst og vest. Det tilrettelegges med separat sykkelvei med bredde på 3 m og brede fortau. De mest sentrale gatestrekningene i Vestsidiveien, Bruveien og Hegsbroveien har i dag meget gode bredder. Dette gir Lierbyen en unik mulighet til å lage svært attraktive og gater og byrom for gående og syklende, uten å berøre eksisterende bebyggelse. I tillegg gis det mulighet for vegetasjon og beplantning langs aksene som kan reflektere Liers grønne identitet, og kombineres med overvannshåndtering.

Utfordringer for gående og syklende i Lierbyen i dag er særlig trafikksikkerheten rundt dagens bussterminal. Skolebarn og syklende mangler trygge lenker forbi området og trafikkarealene rundt bussterminalen er utflytende og vanskelig å bevege seg trygt i for alle. Planen legger til rette for å flytte bussterminalen til området mellom rådhuset og Fosskvartalet.

Planforslaget sikrer bedre koblinger for gående på tvers av sentrum, trygge overganger og etablering av elvesti. Planen stiller rekkefølgekrav til opparbeiding av teknisk og grønn infrastruktur som er nødvendig for å utvikle Lierbyen med nye boliger og økt aktivitet slik planen legger til rette for.

Til offentlig ettersyn hadde både Vegvesenet og SU ved Lierbyen skole kommentar til at sykkelveien burde ligge på østsiden av Hagsbroveien av hensyn til antall kryssinger. Med transformerte tomter langs østsiden av Hagsbroveien vil det komme flere og større avkjørsler her slik at situasjonen blir nokså lik det antall utkjørsler som er på vestsiden av Hagsbroveien. Syklende fra Vestsidiveien og Bruveien vil da sykkelveien ligger på vestsiden, ikke trenge å krysse Hagsbroveien. Brede fortausareal på østsiden av Hagsbroveien har bedre kvalitet som byrom og bør forbeholdes de gående.

#### Rekkefølgebestemmelser

I områdeplanen er det satt krav som sikrer opparbeidelse av teknisk og grønn infrastruktur. I henhold til kommuneplanbestemmelsene punkt 11-3 kan det inngås utbyggingsavtaler for Lierbyen. Kommunestyret har tidligere vedtatt at kommunen kan gjøre bruk av en områdemodell, et «spleiselag», for å løse de rekkefølgekravene som er knyttet til den offentlige infrastrukturen det er et felles behov for. Kommunen ønsker å tilby utbyggingsavtale gjennom bruk av

områdemodellen for å sikre forholdsmessige bidrag fra utbyggerne til finansiering av teknisk og grønn infrastruktur. En slik utbyggingsavtale regulerer kommunens plikt til å gjennomføre tiltakene og den enkelte deltakers bidrag og forpliktelser knyttet til utbygging av infrastruktur som er nødvendig for at hele planen skal bli realisert. Modellen innebærer at kommunen er byggherre og gjennomfører av enkelte fellestiltak fordi man ser det som mest hensiktsmessig at kommunen tar hånd om å bygge ut disse, framfor at det gjøres av hver enkelt utbygger. Rekkefølgebestemmelsene sikrer også at det utarbeides en gatebruksplan som fastsetter utforming og kvalitet før ombygging og opparbeidelse av veier, fortau, gaterom og sykkelveier.



Figur 1 Prinsipp for arealfordeling i Hegsbroveien.

## 5.2 Grønnstruktur og byrom

Planen legger til rette for å ta vare på og videreutvikle grønnstrukturen i Lierbyen. Dagens parker og grøntområder opprettholdes, og planen legger også til rette for økt tilrettelegging og bruk av grøntområder som i dag er mindre tilgjengelige. Når Lierbyen skal vokse med flere innbyggere, er det viktig å ta vare på og utvikle grønnstrukturen parallelt. Gode sammenhenger i grønnstrukturen er viktig for å fremme god folkehelse og legge til rette for mangfoldig fysisk aktivitet, lek, gange og sykkel. Parker og friområder er viktige møteplasser og må opparbeides slik at de kan gi synergier mellom aldersgrupper og blir tilgjengelige for alle. Bestemmelsene stiller krav om at det skal lages et kvalitetsprogram som fastsetter nærmere detaljer om kvalitet og utforming for opparbeidelse av elvesti og friområder.

For å imøtekomme innsigelse fra statsforvalter og NVE er det krav om detaljregulering av elvestien. I bestemmelsene er det lagt opp slik at hvert delområde av elvestien reguleres senest samtidig med innenforliggende utbyggingsområde. Elvestien skal opparbeides med inntil 2 meter bredde, på siste strekningen mot folkeparken skal den reduseres ytterligere til 1,2 meter. Strekningen av elvestien som var tenkt fra Folkeparken til Svensfjøsset er tatt ut av rekkefølgebestemmelsene som resultat av innsigelsene. Bedret tilgang til Lierelva er et lenge ønsket tiltak. Det er likevel forbundet med utfordringer, både knyttet til flomutsatthet, utglidninger, vannmiljø og biologisk mangfold og bratthet. Krav og hensyn knyttet til tiltak i tilknytning til vannmiljøet er svært viktig å ivareta, og vil bli utredet i forbindelse med detaljregulering. Det skal tilrettelegges for møteplasser og opphold.



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

Målet er å utvikle et sentrum med varierte funksjoner og attraktive byrom som er konsentrert til prioriterte gater, kulturmiljø og grønnstruktur, med områder hvor det tilrettelegges for økt byliv, møteplasser og aktivitet, og med gode og brede siktlinjer som gjør at sentrumsområdet opprettholder sin nærhet og tilknytning til åsene og bebyggelsen rundt sentrum. Det er viktig å konsentrere aktivitet for å oppnå byliv framfor å spre aktiviteten ut over større områder. Der handelen er, der er det liv. Lierbyen trenger åpne møteplasser der folk føler seg hjemme og trives. Et kommunesentrum må kunne oppleves som trivelig, aktuelt og relevant for flest mulig, og da er de åpne møteplassene ute og inne avgjørende viktige.



Figur 2 Prioriterte gangforbindelser og byrom.

### 5.3 Utvikling av bolig og sentrumsfunksjoner

Helt fra strategiarbeidet har det vært et uttalt ønske om å øke Lierbyens attraktivitet. For at Lierbyen skal være et aktuelt sted å oppsøke for alle Liers



innbyggere er det viktig at kommunesenterfunksjoner søkes lagt til Lierbyen. Områdeplanen legger til rette for utbygging på flere kommunale eiendommer for å gi kommunen mulighet for det. Flere sentrale tomter er aktuelle for plassering av et åpent og inkluderende bibliotek med flere funksjoner og tilbud på bakkeplan.

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



*Figur 3 Volumstudie som ligger til grunn for revidert planforslag.*

Planforslaget legger til rette for fortetting i ulike grader, tre trinn/soner. Sentrumsformål, høyest utnyttet med handelssentrumet. Områder for sentrumsformål stiller planen krav om at første etasje ut mot offentlig gate, torg og parkeringsareal skal benyttes til forretning eller annen publikumsrettet virksomhet. Disse feltene har fått høyest utnyttelse og de høysete tillatte høydene. Ved offentlig ettersyn hadde flere av utviklerne og grunneierne av de sentrale eiendommene innspill om at de trenger økte høyder for at det skal være økonomisk forsvarlig å utvikle tomtene. Høydene i de sentrale feltene i planen er ikke satt som etasjer, men som kotehøyder og til sluttbehandling er flere av kotehøydene økt noe. Utbyggerne har også hatt innspill om at de ønsker krav til

inntrukken toppetasje fremfor krav om variert høyde bygningsvolumet. Dette har også blitt imøtekommet i planen som legges frem til vedtak.

Kommuneadministrasjonen mener at variasjon i bygningsvolumer må få oppmerksomhet i detaljreguleringsprosessene og viser til at det er satt bestemmelse om at varierte bygningshøyder blir avklart i detaljreguleringene. Områdeplanen legger opp til at Lierbyen skal vokse innenfra og det er begrunnelsen for økt utnyttelse på flere av de sentrale feltene. I planbeskrivelsen er det hvert delfelt beskrevet med tenkt utvikling og volum i henhold til planen.

Handelsanalysen viser et avgrenset potensiale/behov for nye areal til handel. Samtidig er det viktig å ha tilstrekkelig utviklingsareal for handel og annen publikumsrettet virksomhet som servering. Ønsket er å utvikle Lierbyen med en bredde i tilbud inkluderer også nisjebutikker. For å oppnå økt handelsliv i Lierbyen sentrum, må handelen konsentreres. I planforslaget er det forsterket ved å avgrense sentrum tydelig, og ikke åpne for handel utenfor feltene avsatt med sentrumsformål. Dette er begrunnelsen for at eier og forslagstiller sitt ønske om dagligvarebutikk, på tomte hvor dagens bensinstasjon ligger, ikke imøtekommes. Det foreslåtte arkitektoniske uttrykket forslagstiller har på utviklingen av denne tomte synes kommunedirektøren er tiltalende og spennende. For å understreke ønske og forutsigbarhet om at detaljreguleringen kan bygge videre på dette uttrykket er illustrasjoner fra arkitekten tatt inn i planbeskrivelsen.

Hovedbibliotek på gateplan, samlokalisert med åpne og attraktive møteplasser, aktivitetstilbud og fasiliteter vil være en viktig driver for økt attraktivitet, noe som både er viktige for beboerne i og rundt Lierbyen og for handelsnæringen. Slike tilbud vil også bidra til økt tilhørighet og engasjement i Lierbyen, og styrke Lierbyen som kommunesenter.

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

#### Banktomta, SF7 er unntatt for krav om detaljregulering

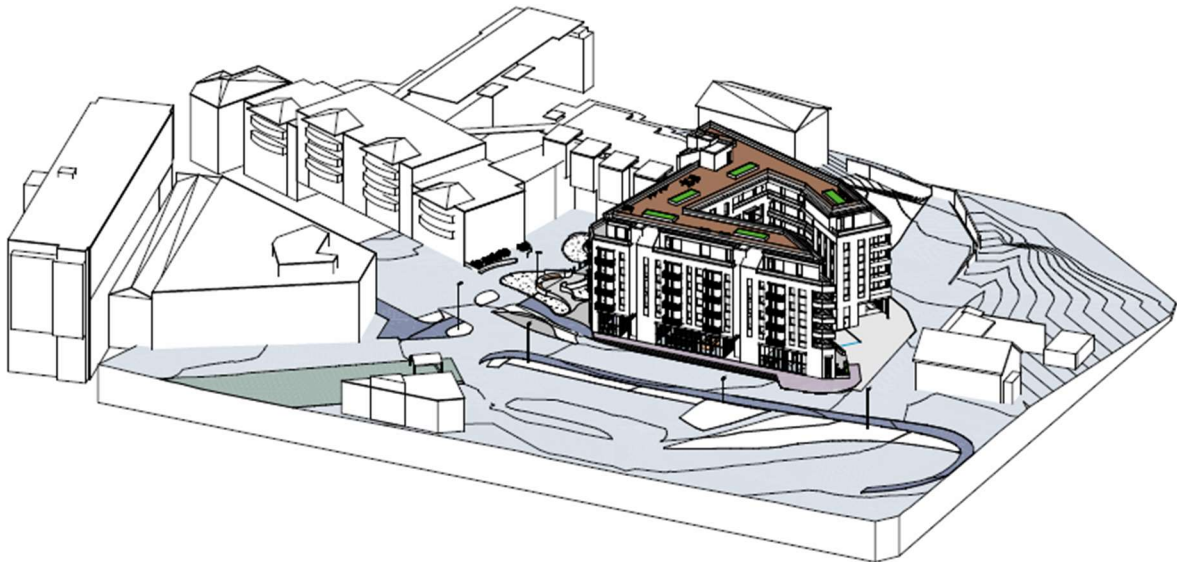
Noen felter i områdeplanen er i bestemmelsene § 3.1 f) gitt fritak for detaljregulering. Fritaket innebærer at tiltaket det søkes om er i tråd med planen og oppfyller kravene i bestemmelsene. Banktomta SF7 har i planprosessen levert inn sine ønsker for utbygging av sin tomt. Fra førstegangsbehandling til nå er høydene for SF7 økt fra delvis +35 og +38 til inntrukken toppetasje med kotehøyde +38. Det er den samme høyden som rådhuset har, og vurderes til å være en absolutt maksimal tillatt høyde i hele planområdet. Utnyttelsen er økt fra BYA% 65 til BYA% 70. Da dette feltet er den eneste utbyggingen som ikke skal gjennom en detaljregulering, er det satt noe mer detaljerte bestemmelser for dette feltet. I planbeskrivelsen det lagt inn illustrasjoner som viser at bygningsvolumet skal inndeles i fasadedeler med ulikt uttrykk, variert materialbruk og fargevalg, og sikre minst to inntrukne inngangsparti i fasaden ut mot Hegsbroveien. Byggehøyder og utnyttelse fastsettes i områdeplanen, men for å sikre politisk forankring på den arkitektoniske utformingen foreslår kommunedirektøren at rammetillatelsen legges frem for politisk behandling.



Figur 4 Illustrasjoner av fasader for SF7 banktomta. Bildet til venstre fra øst (siden som vender mot Lierelva), bildet til høyre fra Hegsbroveien og rådhusparken.



Figur 5 Oppriss sett fra Hegsbroveien



Figur 6 Bygg SF7 med nabobebyggelse

I uttalelser fra med noen av grunneierne av transformasjonstomter i planområdet har det kommet ønsker om at planen skal kunne åpne for videre utvikling av dagens næringsbedrifter frem til transformasjon blir aktuell. Kommunedirektøren mener at å ha bestemmelser for unntak fra formål, plankrav



og rekkefølgebestemmelser ikke er ønskelig. Slike tiltak må beregnes å måtte behandles som dispensasjoner.

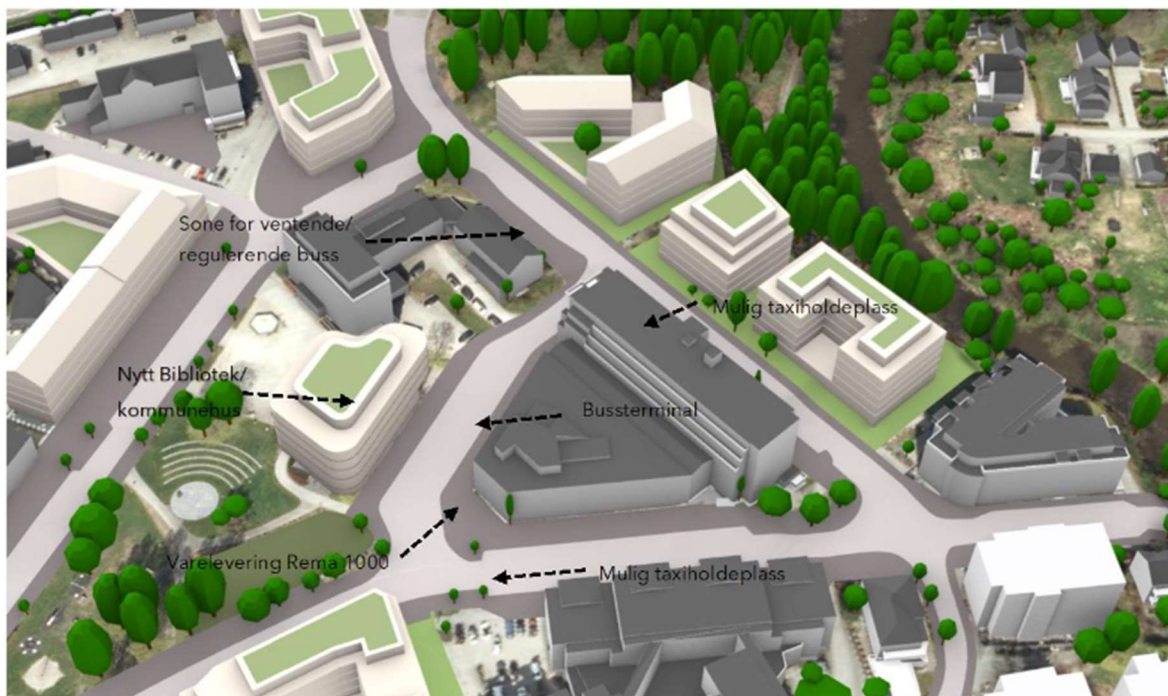
## 5.4 Bussterminal

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

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

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

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



Figur 7 Utklipp fra 3D modell rundt ny bussterminal og nytt bibliotek/rådhusfløy.

## 5.5 Parkering

Lierbyen sentrum har i dag store arealer avsatt til parkering på gateplan. Basert på flyfoto er det kartlagt at Lierbyen har i størrelsesorden 430 plasser med parkering på gitte vilkår. Ca. 235 (55 %) av disse er avsatt til korttidsparkering. Ut over dette er det en god del parkering også på private næringsområder, som enten er uregulert eller har skiltet kundeparkering. Mange av innspillene til offentlig ettersyn og i møter med befolkningen og næringslivet har det blitt ytret behov for å beholde dagens parkeringsplasser. Som kommunesenter i en kommune hvor mange er avhengig av bil i hverdagen, er det nødvendig å opprettholde et tilstrekkelig parkeringstilbud.

Hovedhensikten med planarbeidet har imidlertid vært å legge til rette for økt utvikling sentralt i Lierbyen, og skape et kommunesenter som oppfattes som et attraktivt og relevant sted å oppsøke for kommunens innbyggere. For å oppnå dette er overflateparkeringen redusert til fordel for andre hensyn.

Gateparkeringen reduseres ved at inn- og ut parkeringsplasser og skråparkering endres til langsgående kantparkering. Dette øker trafikksikkerheten særlig for barn og unge, og gir generelt bedre løsninger for gående og syklende. Planen gir også muligheter for ny bebyggelse, byrom og grøntområder på arealer som i dag brukes til parkering.

Enkelte av arealer som i dag benyttes til parkering er imidlertid allerede regulert til andre formål, for eksempel Andershaugen og rådhusparken. Planforslaget opprettholder parkeringsformål på langtidsparkeringene ved stasjonen og på Haugestad, i randsonene av planen. På disse plassene planlegges det allerede for å øke kapasiteten. Det er nylig innført et nytt parkeringsregime med oppfølging som viser at det er relativ god parkeringskapasitet i sentrumsområdet.

Selv om det er kommet inn flere innspill til planen om at det er ønskelig at alle dagens parkeringsplasser opprettholdes, er det ikke imøtekommet. Lierbyen er et kollektivknutepunkt med gode forutsetninger for å velge andre transportformer enn bil i hverdagen. Planen åpner derfor opp for etablering av offentlige parkeringskjellere på flere av kommunens eiendommer. For å sikre allment tilgjengelige parkeringsplasser må kommunen ha et eierskap til parkeringsanlegget. For at kommunen skal kunne sikre en fleksibel bruk av plassene og en delfinansiering av parkeringsanlegg, gir planbestemmelsene muligheter for at parkering kan løses på annen eiers tomt. Dette gir grunnlag for sambrukseffekter med høy utnyttelse, i stedet for mange eksklusive plasser med lav utnyttelse gjennom døgnet. Planens parkeringsløsninger gir behov for gode parkeringsbestemmelser og håndheving av disse. Bestemmelsene må sørge for at mest mulig av langtidsparkeringen foregår i randsonen til sentrum, mens parkering i sentrum forbeholdes besøk til privat og offentlig handel, service og tjenesteyting.

## 5.6 Kulturmiljø

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

Jernbanestasjonen og senere Haugestad som kommunelokale gjorde Lierbyen til administrasjonssted og tyngdepunkt for hele bygda. «Haugestad,

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

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

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

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

I kulturminneevalueringene som Asplan Viak har gjort, omtales områdene innover i Grønlundveien, Verkstedveien og Slettaveien som sårbare for fortetting. Likevel åpner planen for noe fortetting nært inntil Heggroveien. For felt B14 i er feltet fått krav om saltak, høydene er reduserte i forhold til gjeldende sentrumsplanen, for å imøtekomme sårbarheten til kulturmiljøet innover Slettaveien. Ved V2 er hensynssonen for kulturmiljø trukket helt ut til Heggroveien.

## **5.7 Geoteknikk**

Da planarbeidet startet opp lå hele planområdet innenfor aktsomhetsområde for skred, det vil si områder med potensiale for løsne- og utløpsområde for skred. Da planen åpnet for flere tiltak unntatt fra plankrav hadde NVE innsigelse til planen. Ifølge NVE sine veiledere skal områdestabiliteten være avklart på siste plannivå. Gjennom geotekniske undersøkelser er det gjort en nærmere avgrensning av løsne- og utløpsområder for skred i og nær Lierbyen, og disse sonene er lagt inn på plankartet med hensynssoner og tilhørende krav om



nærmere undersøkelser før det kan gjøres tiltak. Unntaket fra plankravet gjelder ikke innfor faresonene, med mindre områdene er avklart gjennom oppfølgende geotekniske undersøkelser. Store deler av Lierbyen omfattes av faresonene for skred, men undersøkelsene har også avklart områder som ligger utenfor skredfare, og hvor det ikke er behov for nærmere geotekniske undersøkelser før det gjøres tiltak.

Ny reguleringsbestemmelse for faresonene for ras og skred er satt i 5.1.1. a) «Ved offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan skal reell fare for områdeskred være avklart i henhold til kravene i pbl § 4-3. For at dette skal være oppfylt på detaljreguleringsplannivå, må kravene i pbl § 28-1 og § 29-5, TEK17 kap. 7 og NVEs veileder 1/2019 legges til grunn for utredning av skredfare. Avklaringene skal bygge videre på den geotekniske rapporten «*Utredning av områdestabilitet for reguleringsplan Lierbyen områderegulering, 116043n2 rev. 1*», *GrunnTeknikk 06.01.24*»

Løsneområder er areal hvor skredmassene glir ut fra når et skred inntreffer. Utløpsområde er arealet hvor skredmassene avsettes.

Arbeidene med å gjøre supplerende grunnundersøkelser av noen av de påviste faresonene for å klassifisere faresonene og avklare faregrad er i gang. På bakgrunn av disse undersøkelsene kan faresonene bli ytterligere redusert dersom prøvene ikke viser kvikkleire/sprøbruddsmateriale. Oppdatert kunnskap om faresoner og grunnundersøkelser vil bli meldt inn til NVE og legges i NVEs kart og databaser, slik at det er tilgjengelig her. Lier kommune vil også oppdatere avgrensingen av hensynssoner for skredfare på plankartet etter hvert som kommunen får ny kunnskap om sonene. Dette vil gjøres som en teknisk oppdatering av plankartet, og ikke som en endring av planen.

## **5.8 Vannmiljø**

Påvirkningen på Lierelva ved ferdig utbygd areal vurderes å ikke påvirke miljøtilstanden i Lierelva negativt eller hindre muligheten til å oppnå miljømålene. Ved å rydde opp i områdene med forventet forurenset grunn, samt omgjøring av industriområder til boligområder langs elva vil en eventuell påvirkning kunne være positiv. Overvann fra området må fordrøyes, slik at tilførsel av overvann til Lierelva ikke øker. Her vil en endring fra store tette flater, til mer grønne arealer bidra positivt.

For å redusere faren for negativ påvirkning i anleggsperioden forutsettes det at det gjennomføres miljørisikovurderinger og miljøoppfølgingsplaner for hvert enkelt utbyggingsområde.

For å imøtekomme statsforvalterens innsigelse angående vannmiljø er det satt krav om detaljregulering utredning for tiltak som elvesti. Kantsonen er merket av med hensynssone for naturmiljø der det er eksisterende kantsonervegetasjon i dag, inntil ti meter bredde fra elvekanten. Det er satt bestemmelser som sikrer at elvestien ikke legges innenfor denne sonen, med unntak av åpninger hvor det legges til rette for kontakt med vannet.

Det er også gjort andre mindre endringer på plankartet og i bestemmelsene som skal sikre forholdet til kantsonen når elvestien opparbeides. Elvestien skal inngå i detaljreguleringene som grenser inntil elva og tema som vannmiljø og erosjon skal utredes og avklares videre i detaljplan sammen med endelig plassering og utforming av elvestien.

For nærmere beskrivelse av vannmiljøet i Lierbyen og planforslagets påvirkning og konsekvens for vannmiljøet vises det til revidert temautredningen Vurdering av vannmiljø, områderegulering Lierbyen, Asplan Viak 28.06.23.

## **5.9 Naturmangfold**

Naturmangfoldlovens §§ 8-12 er vurdert i planmaterialet. Det foreligger god og oppdatert dokumentasjon av naturtypelokaliteter og til dels artsmangfold i undersøkelsesområdet etter gjennomført feltarbeid. Dette har gitt et godt grunnlag for planlegging og prosjektering. Kilder til kunnskap om naturmangfold er feltarbeid og eksisterende informasjon i Naturbase og Artskart.

Viktige naturverdier i Lierbyen er kartlagt og omfatter:

- Lierelvas kantsoner
- To naturtypelokaliteter
- Gamle og hule trær

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

## **5.10 Risiko og sårbarhet**

Det er utarbeidet risiko og sårbarhetsanalyse for planen på områdeplannivå. Selv om det er gjort utredninger og avklaringer om områdestabilitet i prosessen etter førstegangsbehandling, har det ikke vært nødvendig å revidere ROS-analysen som lå ute til offentlig ettersyn

### Flomfare

Plankartet viser sonen for 200- års flom, inkludert klimapåslag og sikkerhetsmargin, som faresone for flom, H320\_1. Hensynssonen skal hindre utbygging som tar skade av flom. Det er ikke tillatt å oppføre bygninger eller konstruksjoner innenfor hensynssonen uten at disse er beregnet på slike belastninger, eller at det er gjennomført tilstrekkelige risikoreduserende tiltak.

Det er gjort beregninger av overvannsflom i Lierbyen. Disse sonene er ikke lagt inn på plankartet, men inngår i kunnskapsgrunlaget for videre planlegging og tiltak i Lierbyen.

## **5.11 Økonomiske konsekvenser**

Gjennomføring av tiltakene i en ny områderegulering innebærer store kostnader både for private utbyggere og kommunen selv. For å sikre de grepene som ønskes av ny struktur i Lierbyen, kreves det opparbeidelse av ny infrastruktur på flere områder. Dette gjelder blant annet nye gang- og sykkelveier, rehabilitering og opparbeidelse av nye veier og gateløp, ny lokalisering av bussterminal samt oppgradert blå-grønn struktur slik som parker, grøntområder og elvesti.

I henhold til kommuneplanbestemmelsene punkt 11-3 kan det inngås utbyggingsavtaler om teknisk og grønn infrastruktur i Lierbyen. Kommunen ønsker å tilby utbyggingsavtale gjennom bruk av områdemodellen for å sikre forholdsmessige bidrag fra utbyggerne til finansiering av teknisk og grønn infrastruktur. En slik utbyggingsavtale regulerer kommunens plikt til å gjennomføre tiltakene og den enkelte deltakers bidrag og forpliktelser knyttet til utbygging av infrastruktur som er nødvendig for at hele planen skal bli realisert. Modellen innebærer at kommunen er byggherre og gjennomfører av enkelte fellestiltak fordi man ser det som mest hensiktsmessig at kommunen tar hånd om å bygge ut disse, framfor at det gjøres av hver enkelt utbygger. For noen av tiltakene vil det måtte påregnes noe risiko/forskuttering fra kommunen som byggherre, eksempel på dette er tiltak for å sikre vann- og avløpskapasitet. Kommunedirektøren har gjennom planprosessen fått avdekket at kapasitet på avløp fra Lierbyen er en svært begrenset kapasitet og må, sammen med brannvannskapasitet, være det første som kommer på plass for videre utvikling. Andre tiltak som inngår i områdemodellen, vil først utføres når bidragene er kommet inn fra utbyggerne. En forutsetning for at tiltakene som er beregnet i planen skal kunne gjennomføres, er at tomtene utvikles. Det er ikke noe garanti for at alt utbyggingspotensial i Lierbyen utnyttes maksimalt, slik at bidragene fra utbyggerne kommer inn i spleiselaget. En etappevisutvikling av fellestiltakene er nødvendig for å begrense kommunens økonomiske risiko ved å stå som utbygger.

Ved utbygging på kommunens egne felt skal kommunen selv også bidra med sine forholdsmessige bidrag.

Som grunnlag for å vurdere gjennomførbarhet av tiltakene, prioritering av kvalitet og fordeling av kostnader er det laget en overordnet kostnadsvurdering av infrastrukturtiltakene som ligger i planforslaget.

## **6 Kommunedirektørens anbefaling**

Områdeplan for Lierbyen, utarbeidet av Asplan Viak på oppdrag fra Lier kommune legger langsiktige rammer for en ønsket utvikling av Lierbyen som et levende og inkluderende kommunesenter. Planprosessen har ført til engasjement og optimisme blant aktuelle utbyggere, til tross for at det har tatt noe tid med nødvendige avklaringer av farer og konsekvenser. Kommunedirektøren mener områdeplanen kan vedtas.

Både utviklere, kommuneadministrasjonen og befolkningen har gjennom hele prosessen uttalt ønske om å øke den arkitektoniske kvaliteten på det som bygges i Lierbyen. Det er utfordrende å sette detaljerte bestemmelser om arkitektonisk kvalitet i en områdeplan. Men det er satt krav til at dette skal følges opp i detaljreguleringsprosessene som ligger foran. For felt SF7, som kan bygges uten detaljreguleringsprosess, foreslår kommunedirektøren at rammetillatelsen med arkitektonisk redegjørelse, legges frem for politisk behandling.

## **Vedlegg**

- 1 Regplan\_MedFareStøy\_240502**
- 2 Regplan\_UtenFareStøy\_240502**
- 3 Reguleringsbestemmelser til 2 gangs behandling**
- 4 Planbeskrivelse til 2 gangs behandling**
- 5 Temakart\_Verdifulle trær**
- 6 Temakart\_Flom\_240502**
- 7 Temakart\_Prioriterte gangforbindelser og byrom**
- 8 Temakart\_Byggegrenser\_240502**
- 9 Temakart\_ForurensetGrunn\_240502**
- 10 Temakart\_Skredfare\_240502**
- 11 KU barn, unge, funksjon, folkehelse**
- 12 KU friluftsliv**
- 13 Kulturminne vurdering**
- 14 Handelsanalyse**
- 15 Behovsnotat kollektivtransport**
- 16 Trafikkanalyse**
- 17 Gange og sykkel**
- 18 Parkeringsnotat**
- 19 VA plan**
- 20 Vurdering av flomfare Lierbyen**
- 21 Flomvei Lierbyen sentrum**
- 22 Naturmangfold notat**
- 23 Støyvurdering**
- 24 Vurdering av luftkvalitet**
- 25 Vurdering av vannmiljø revidert**
- 26 Forurenset grunn rapport**
- 27 Områdestabilitet 116043n2**
- 28 Økonomiske vurderinger infrastruktur Lierbyen V5 januar 2024**
- 29 ROS-analyse Lierbyen**
- 30 Sammendrag av innkomne merknader til OE med kommentarer**
- 31 Samlet - Innsigelser og merknader til høring av områderegulering for Lierbyen.pdf-merged**
- 32 Notat om mobilitetshus og parkering - til sak 782024  
Sluttbehandling av områderegulering for Lierbyen**