


**SAMMENDRAG AV UTTALELSER TIL HØRING OG  
OFFENTLIG ETTERSYN  
Områderegulering Lierbyen**

02.05.24

Offentlige myndigheter, foretak, råd og etater			
	Avsender	Innspill	Kommentar og oppfølging
1	Statsforvalteren i Viken 30.01.2023	<p>Statsforvalteren har <b>innsigelse</b> til områdereguleringen for Lierbyen da vi anser at planforslaget kan åpne for uheldige inngrep i Lierelva og nærmeste kantsone. Vi mener at planforslaget ikke i tilstrekkelig grad beskriver omfang og virkninger for kantvegetasjon eller behovet for inngrep i Lierelva. Reguleringsbestemmelsene gir heller ikke føringer som i tilstrekkelig grad ivaretar viktige vassdragshensyn.</p> <p>Under regionale føringer i planbeskrivelsen gjør vi oppmerksom på at regional plan for vannregion Vest-Viken nå er erstattet av oppdatert regional plan for vannregion Innlandet og Viken.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Innsigelsen er løst ved å legge hensynssone for bevaring av naturmiljø på eksisterende kantsone med kantvegetasjon og 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.</li> </ul>
L	NVE 24.01.2023	<p><b>NVE har innsigelse (jf. pbl. § 5-4) til planen.</b> Grunnlaget for innsigelsen er at den reelle faren for kvikkleireskred ikke er tilstrekkelig utredet og vurdert for de områdene der det åpnes for direkte utbygging etter denne områdereguleringsplan. For å løse innsigelsen må den reelle faren for kvikkleireskred utredes og eventuelle faresoner innarbeides i planen som hensynssoner og tilknyttes bestemmelser som ivaretar tilstrekkelig sikkerhet, jf. krav til sikkerhet gitt i TEK17 § 7-3 med veiledning og Veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred.</p> <p><b>Vi har også innsigelse til elvestien</b>, siden virkningene av dette tiltaket ikke er vurdert og ivarettet i planen. For å løse innsigelsen må elvestien som planlegges beskrives nærmere og virkningene må vurderes. Alternativt må det settes krav om detaljreguleringsplan for tiltaket og at tiltaket og virkninger vurderes som en del av detaljreguleringsplanen.</p> <p><b>Faglige råd</b></p> <p>Det går ikke frem av planen om hensynssonen for flom som vises, har tatt hensyn til klimaendringer og sikkerhetsmargin. Dette bør presiseres i bestemmelsene tilknyttet hensynssonen.</p> <p>Det er positivt at det er gjort en vurdering også av lokale flomveier og bekker gjennom området. Det er tegnet inn en flomvei o_AVG13, men denne er ikke gjennomgående. anbefaler at denne tegnes inn slik at det sikres av vannet har gjennomgående vannvei fra lavpunkt/opsamlingsområde og helt ut til elva. anbefaler også at temakartet overvannsflom som lå vedlagt, brukes som grunnlag for hensynssone. Ved utbygging innenfor disse områdene må det vurderes hvordan sikkerheten mot skade fra overvann skal ivaretas, videre må det sikres at utbyggingen ikke medfører økt fare for skade for omkringliggende områder, jf. TEK17 § 7-1 andre ledd.</p> <p>I innspill til oppstart av planarbeidet viste vi også til at det er gjennomført sikringstiltak mot erosjon langs Lierelva på flere strekninger innenfor planområdet. Kan ikke se at det er gjort vurderinger av tilstanden for disse tiltakene. I detaljreguleringsplanene for utbygging langs elvekanten må sikkerhet mot erosjon vurderes og tas hensyn til.</p> <p>Det er positivt at det skal legges til rette for allmenheten langs elva med en elvesti. Kan ikke se at mulighetsstudien Fra Feste landskap som det vises til i bestemmelsene var tilgjengelig i planmaterialet. Etablering av elvesti vil kunne medføre endringer i flomforholdene, fare for erosjon og fare for skred. Vi kan heller ikke se at det er gjort vurderinger av om bygging av elvestien vil medføre inngrep i elvestrengen eller medføre at kantvegetasjon må fjernes. Det må vurderes og beskrives i planen hvilke virkninger den planlagte elvestien vil kunne ha for vassdragsmiljøet og viktig biologisk mangfold knyttet til vassdraget (blant annet sjørret og elvemusling).</p> <p>Når reguleringsplan omfatter de hensyn som vannressursloven skal ivareta, kan reguleringsplan erstatte konsesjon etter vannressursloven § 8, jf. §§ 18 og 20. Dette forutsetter at reguleringsplanen gir en god beskrivelse av tiltakene og at konsekvensene for allmenne interesser er vurdert. NVE ser det som en fordel å ta dette gjennom samordning av plan jf. vannressursloven § 20.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Innsigelsen knyttet til fare for kvikkleireskred er løst etter nærmere geotekniske vurderinger utført av Grunnteknikk høsten 2023. Utredningen ga grunnlag for å tegne inn hensynssoner i plankartet med tilhørende bestemmelser om at det er reell fare for område-skred skal være avklart i detaljregulering. Videre er det presisert at unntak fra plankrav kun gjelder områder utenfor områder med hensynssone for skred.</li> <li>- Innsigelsen knyttet til elvestien er løst ved at det er knyttet plankrav til etablering av elvesti. I detaljreguleringene vil det gjøres nærmere vurderinger av fare for flom, erosjon og skred ved etablering av elvestien.</li> <li>- Hensynssonen har tatt hensyn til klimaendringer og sikkerhetsmargin. Dette er presisert i bestemmelsene og planbeskrivelsen.</li> <li>- Fra AVG13 vil o_FRI6 være flomvei ut til elva. Dette er presisert i reviderte bestemmelser.</li> <li>- Sonene som viser overvannsflom er ikke lagt inn på plankartet, men inngår i kunnskapsgrunnlaget for videre planlegging og tiltak i Lierbyen.</li> <li>- Vurdering av fare for erosjon og tilstandsvurdering på eksisterende erosjonstiltak skal vurderes i detaljreguleringene som ligger langs Lierelva.</li> <li>- Bestemmelsene er justert på flere punkt når det gjelder elvestien, og referansen til mulighetsstudien er mindre aktuell/relevant og derfor tatt ut av bestemmelsene.</li> <li>- Ref. kommentar til Statsforvalter er kantsonen bedre sikret i justert plankart og bestemmelser. Vannmiljø skal utredes særskilt ved detaljregulering av områder som ligger langs elvekanten.</li> <li>- Tas til orientering til videre planarbeid med detaljreguleringer.</li> </ul>

		Savner en tydeligere vurdering av vassdragets verdi og føringer for hvordan vassdraget skal ivaretas. Vi gir råd om at det settes krav om byggegrenser og krav til etablering/bevaring av kantvegetasjon. På generelt grunnlag gir vi også råd om å trekke bebyggelse lenger bort fra elvekanten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Byggegrenser mot elv er ikke endret, men det er lagt inn hensynssone for bevaring av kantvegetasjon.</li> </ul>
3	Statens vegvesen 19.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mener kommunen bør vurdere å flytte gang- og sykkelveien til østsiden av Hegsbroveien, slik at myke trafikanter i mindre grad må krysse avkjørsler og adkomstveier.</li> <li>- anbefaler sterkt å flytte vareleveringen bort fra det nye terminalområdet før terminalen tas i bruk som kollektivholdeplass.</li> <li>- anbefaler at inn- og utkjøring fra kollektivterminalen blir utvidet og dimensjonert tilstrekkelig etter vegnormalen for mer tilfredsstillende kjøring for bussene.</li> <li>- Frisiktsoner bør gjennomgås, særlig for busser er det viktig med bedre frisiktsoner enn det som ligger i planforslaget.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gang- og sykkelveien er allerede etablert på vestsiden av Hegsbroveien. Reguleringsplanen legger til rette for å oppgradere denne til sykkelvei med fortau. Det er mindre areal tilgjengelig på østsiden, og inn og utkjøring til bensinstasjonen har stor trafikk. Det vil bli flere avkjørsler på østsiden av vegen når byggeområdene utvikles. Fortauareal på østsiden av Hegsbroveien har bedre lysforhold og vil være mer attraktive for opphold/byrom.</li> <li>- Vareleveringen er ikke en ønsket løsning slik den ligger plassert i dag. Den bør over tid flyttes, men det er ikke stilt rekkefølgekrav om det. Planen legger til rette for alternative plasseringer av en matbutikk slik at det kan skapes mer utadvent aktivitet, som heller ikke krever tung varelevering, langs bakkeplan mot Hegsbrovegen</li> <li>- Det er vurdert at planen gir tilstrekkelig fremkommelighet for bussen, ref sporingskurver.</li> <li>- Frisikter er vurdert i henhold til vegnormalen.</li> </ul>
4	Viken fylkeskommune 05.02.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flytting av kollektivknutepunkt vil øke tilgjengeligheten, men også endre støyforholdene til nærliggende boligbebyggelse. Kommunen må se nærmere på det i forhold til de merknadene som kommer inn under høringen.</li> <li>- Kantvegetasjon langs vassdrag er viktig. Vi fraråder kommunen å unnta opparbeidelse av elvestien fra krav om detaljregulering og kommunen bør legge mest mulig vekt på å unngå store inngrep i kantsonen mot Lierelva.</li> <li>- Overvann bør fordrøyes før det går ut i elva, og det bør unngås at kloakk får i overløp og rett ut i elva. Det er viktig at VA-anlegget fornyes ved oppføring av ny bebyggelse.</li> <li>- Kan ikke se at trafikkanalysen belyser dagens og fremtidens trafikksituasjon, herunder framkommelighet for bil og buss og kapasitetsmessige begrensninger på veinettet, i tilstrekkelig grad.</li> <li>- anbefaler sterkt at det legges inn en bestemmelse som sier at renovasjonsløsninger og varelevering ikke skal legges inntil fortau/gang- og sykkelvei/sykkelfelt.</li> <li>- Sammenhengende gang- og sykkelveiforbindelser og kollektivtilbud er viktig for å minimalisere transportbehovet. Det er viktig å sikre tilgang til sykkelstativ/parkering flere steder innenfor planområdet.</li> <li>- Gang- og sykkelveiforbindelser innenfor planområdet må ha forskjellige koder i tegnforklaring og plankart som definerer og skiller de ulike arealformålene fra hverandre.</li> <li>- Hagsbroveien er definert som en del av det regionale sykkelveinettet, avkjørsler/kryss langs hovedsykkeltraséen bør begrenses.</li> <li>- Fraråder sterkt at det legges opp til varelevering som må rygge over ferdselsareal for gang- og sykkelvei.</li> <li>- Det må reguleres en gjennomgående byggegrense på 20 meter langs hele fylkesvei 285. Føringer for byggegrense må fastsettes i reguleringsbestemmelsene og ha følgende ordlyd: «Bebyggelse skal plasseres utenfor byggegrensen til fv. 285 angitt på plankart. Parkering og annet kjøreareal innenfor byggegrensen kan tillates». Det kan ikke påberegnes at det gis dispensasjon ved søknader om eventuelle tiltak innenfor byggegrensen mot fylkesveien.</li> <li>- Positiv til hensynssone kulturmiljø i planforslaget og plankravet.</li> <li>- Fraråder at det bygges så høyt og tett inntil kulturmiljøet Lier stasjon/meieri, det vil føre til at de verneverdige byggene «bygges inne» og underordnes ny bebyggelse.</li> <li>- Den visuelle sammenhengen mellom de verneverdige bygningene – også mellom det første kommunehuset på Haugestad og Lier Rådhus bør sikres i planen. Vi vurderer det som viktig at rådhuset får være et solitært bygg med luft omkring seg. Ny bebyggelse i nærheten av Lier rådhus bør underordne seg rådhuset og videre bør bebyggelsen tilpasses rådhuset både i materialvalg og i kvaliteter i utførelse.</li> <li>- Kulturminneverdiene bør i større grad hensyntas i den videre utviklingen av området. Dette gjelder høyder, volumer, takform, siktlinjer, fjernvirkninger, material og fargevalg,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det kan være behov for støyreducerende tiltak for nærliggende boligbebyggelse, dette må vurderes nærmere. Det er satt rekkefølgekrav om støyutredning ved flytting av kollektivknutepunktet.</li> <li>- Bestemmelsene er justert med plankrav til elvestien, ref kommentarer til Statsforvalter og NVE over.</li> <li>- Se bestemmelser om overvann</li> <li>- Tas til orientering. Kommunen vurderer dette er tilstrekkelig utredet som beslutningsgrunnlag for å gjøre vedtak om planen.</li> <li>- Dette bør vurderes i den enkelte detaljregulering.</li> <li>- Det er stilt høye krav til sykkelparkering som må følges opp i detaljregulering. Detaljert plassering avklares i detaljregulering.</li> <li>- Det er ikke ønskelig å binde opp de detaljerte løsningene i plankartet for områdereguleringen. Det krever detaljplanlegging på byggeplannivå for å sette disse linjene som juridisk bindende i plankartet. Planen binder opp prinsipløsningene, men gir samtidig fleksibilitet i utformingen av den.</li> <li>- Det er forsøkt å begrense kryss og avkjørsler fra Hagsbroveien, men dette må balanseres med dagens situasjon og at man er innenfor et tettsted der mange har behov for koblinger til veinettet og hvor alle trafikanter må forholde seg til lavere fart og et komplekst trafikkbilde som krever oppmerksomhet.</li> <li>- Vareleveringen er ikke en ønsket løsning slik den ligger plassert i dag. Den bør over tid flyttes, men det er ikke stilt rekkefølgekrav om det. Planen legger til rette for alternative plasseringer av en matbutikk slik at det kan skapes mer utadvent aktivitet, som heller ikke krever tung varelevering, langs bakkeplan mot Hagsbrovegen</li> <li>- Det reguleres byggegrense på 20 meter for utbyggingsformål langs fv. 285 slik fylkeskommunen etterspør. For feltene B20 og B21 opprettholdes byggegrensen på 30 meter da dette er relativt nye planer og utbygging av feltene er utført i henhold til den byggegrensen. For byggeområde KBA11 er byggegrensen endret fra 30 til 20 m. For trafikkformål, som annen veigrunn og parkeringsareal settes det ikke byggegrenser.</li> <li>- Bra</li> </ul> <p>Kommentarer knyttet til forholdet til kulturminner, med utgangspunkt i utviklingsfeltene rundt:</p> <p><b>SF1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planen tillater høyder inntil kotehøyde 37. Dette vil samsvare med maks kotehøyde for KBA1, og dermed skape harmoni langs nordsiden av Bruveien. Det gamle Rådhuset på motsatt side ligger høyere i terrenget og er effektivt dermed 3 -3,5 etasjer sammenlignet med SF1. Med maks tillatt etasjer på 4,5 etg. for SF1 mener vi dette ikke bygger inne det gamle rådhuset. Dette fordi avstanden over Bruveien er tilstrekkelig god og den reelle høydeforskjellen kun blir på litt over 1 etasje. Byggegrensene er lagt noe inn på tomtene fra Bruveien for å skape rom.</li> </ul>


		<p>mm. Særlig viktig er fasadeutforming for gater og offentlige rom. anbefaler kvalitetsbebyggelse for nybygg med oppdeling av volumer. anbefaler at ny bebyggelse som er vesentlig høyere enn bevaringsverdige bygg trekkes vekk fra disse. Fylkeskommunen deltar gjerne i dialog om utforming av gode byrom i Lierbyen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lierbyen har et behov for store næringstomter og flere leiligheter. SF1 er en meget egnet tomt for dette. Å redusere maks tillatt byggehøyde vil også forringe økonomien i prosjektet. Tillatt makshøyde inntil kote 37 er derfor opprettholdt</li> <li>- I planen er det satt krav om saltak grunnet hensynet til det gamle rådhuset og kulturmiljøet.</li> <li>- Høy BYA som tilrettelegger for sokkel opprettholdes fordi tomten gir sokkelen mulighet til å skli inn i terrenget ved Andershaugen, samt at en handelssokkel kan fungere som en aktiv ende på Vestsideveien og styrke gatemiljøet her. Dette blir ytterligere styrket via en utvikling på SF8.</li> <li>- Planen er justert slik at kun sokkelen kan bygges 80% BYA, og bebyggelsen over denne får maks 50% BYA.</li> </ul> <p><b>SF8:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Høyden på SF8 er satt slik at den ikke skal overstige Meierikvartalet, og dette er i planen vurdert som tilstrekkelig opp mot kulturminnevern. Den verneverdige bebyggelsen på Meierikvartalet omfatter ikke den delen som faktisk vender mot SF8, da dette påbygget er av nyere dato. Avstanden til gamle Lier stasjon er også god og disse byggene ligger en hel etasje høyere en Meierikvartalet. Dette taler for at SF8 tåler den foreslåtte utnyttelsen. Planen har en siktakse fra Haugestad til Rådhuset.</li> <li>- En reduisering i antall etasjer vil forringe økonomien i prosjektet. Antall etasjer vil også være i tråd med resterende nye felter i sentrum.</li> <li>- Lierbyen har behov for flere nye leiligheter og større tomter for f.eks matbutikker og annen arealkrevende handel.</li> <li>- Utviklingen av SF8 henger nøye sammen med flytting av bussterminalen, ny infrastruktur, økonomiske utsikter ved realiseringstidspunkt og andre usikre momenter. Å legge for store begrensinger i en områdeplan for tomten er derfor ikke ønskelig. SF8 er dog en av de tomtene hvor en detaljregulering blir mest verdifull.</li> <li>- At øvre del av bebyggelsen på SF8 har en «U» med bakside mot Bruveien er av hensyn til støyproblematikk. Det er via nye støykrav nødvendig med skjerming mot både fylkesveien og Bruveien, med krav til stille side uten tiltak for leiligheter og uteoppholdsareal. En mer oppbrutt bebyggelse og fasade kan derfor ikke være forenelig med boligformål dersom dette ønskes opprettholdt – noe planen anbefaler. Man kan dog vurdere noe oppbrutt bygningsstruktur i de øvre etasjene dersom dette er innenfor støykrav.</li> </ul> <p>Detaljer i utforming og materialer vurderes på detaljplannivå.</p>
5	Mattilsynet 29.12.2022	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mattilsynet vurderer at våre innspill til drikkevann er ivaretatt i planarbeidet.</li> <li>- Massehåndtering og forflytning av jord og masser kan gi økt spredning av fremmede arter og plantesykdommer. Vurdering og eventuelle tiltak for å hindre spredning av fremmede arter og plantesykdommer skal beskrives i planen.</li> <li>- Tiltak/inngrep langs vassdrag kan spre fiske sykdommer. Særlig aktuelle sykdommer i vår region er <i>Gyrodactylus salaris</i> på laks og krepspest. Dette er grundig beskrevet også i notat fra Asplan Viak som følger høringen. Bruk av maskiner, redskap og andre innsatsfaktorer som er benyttet i smittede vassdrag er forbudt uten forutgående vask og desinfeksjon. Vurdering og eventuelle tiltak for å hindre spredning av sykdommer skal beskrives i planen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommunen legger til grunn at vurdering og eventuelle tiltak for å hindre spredning av fremmede arter og plantesykdommer bør følges opp på detaljplannivå.</li> <li>- Kommunen legger til grunn at vurdering og eventuelle tiltak for å hindre spredning av sykdommer bør følges opp på detaljplannivå.</li> </ul>
6	Lier Eldreråd 19.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Med mindre planen justeres, vil en realisering av den medføre en betydelig ressursbruk med betydning for kun en begrenset andel av innbyggerne.</li> <li>- Det er viktig at Lierbyen ikke bare blir en «blokkby», dette må sikres gjennom planbestemmelsene. Ny bebyggelse må tilpasses eksisterende og verneverdig bygningsmasse med tanke på arkitektur, farge- og materialvalg.</li> <li>- Det bør ikke åpnes for bygg høyere enn dagens rådhus.</li> <li>- Dagens grøntområder må ivaretas.</li> <li>- Økningen i antall boliger i sentrum, som er attraktivt for eldre, vil gi øke behovet for sosiale møteplasser og ha betydning for kommunale tjenester innen helse og omsorg. Ett nytt og større seniorsenter sentralt i Lierbyen er viktig i denne sammenhengen.</li> <li>- Ønsker at man ser på muligheten for å flytte bussterminalen under bakken, koblet sammen med det planlagte mobilitetshuset under det «nye rådhuset». Dette vil frigjøre areal til et levende sentrum.</li> <li>- Mobilitetshus sentralt i Lierbyen er viktig for å dekke framtidens parkeringsbehov. Alternativ A og D pekes ut.</li> <li>- På grunn av kommunens spredte bebyggelse og dårlige kollektivtilbud er det viktig å sikre tilstrekkelig parkering i sentrum. Det er også viktig å ha nok parkeringsplasser for pendlere, beboere og servicenæringene i sentrum. Det bør settes krav til 1 parkeringsplass pr. boenhet, samt krav om parkeringskjeller i alle nybygg.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lierbyen sentrum brukes av hele kommunen, også innbyggere som bor utenfor planavgrensningen. For å sikre et attraktivt og fremtidsrettet sentrum og kommunesenter må planen legge til rette for store endringer. Dette er ressurskrevende, men bærekraftig over lang tid. Endringene skal være til glede for hele kommunen.</li> <li>- Planen har gjort vurderinger på hva som må til av utnyttelse for å sikre gjennomføring, og skape tilstrekkelig med ønsket antall boenheter. Mot eksisterende villaområder er byggehøyder redusert, men langs sentrumsstrukturen blir høydene økt rundt et samlet miljø.</li> <li>- Ingen felt får bygge høyere enn dagens rådhus. Felt SF7 og SF8 er eneste felt som får bygge like høyt, kote + 38.</li> <li>- Dagens grøntområder ivaretas og det tilføres nye grøntområder og økt opparbeiding, blant annet med elvesti.</li> <li>- Planen legger opp til et nytt bibliotek/kommunehus hvor seniorfunksjoner kan bli en del av dette. Det legges opp til aktive 1 etasjer langs bakkeplan i sentrum.</li> <li>- En bussterminal under bakken er meget kostbart og svært vanskelig mtp. stigningsforhold for ramper inn og ut. Disse vil også være veldig arealkrevende. Foreslått løsning videreføres som beste reelle alternativ.</li> <li>- Mobilitetshus er ikke endelig bestemt, men planen gir mulighet for flere felt der dette kan realiseres. Parkeringen ved den gamle jernbanestasjonen videreføres, og nye blokker skal anlegges p-kjellere. P-norm settes til 0,5 til 1 for leilighetsbebyggelse.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gang- og sykkelveger må være dimensjonert for motoriserte rullestoler, og tilpasset maskiner for brøyting og strøing. Det må legges til rette benker i uterom og uteservering om sommeren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gang- og sykkelveger blir dimensjonert etter gjeldende normer. Dette tilrettelegger for helårsdrift og bruk av alle brukergrupper.</li> </ul>
7	Lier Eiendomsselskap KF 23.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det foreslås å omregulere deler av eiendom 50/14 til blandet formål som gir mulighet til å etablere mobilitetshus (parkering) og næringsvirksomhet. Det foreslås å etablere en byggegrense på 15 meter mot senterlinje på fylkesvegen, samt se på mulighetene for å få til en direkte adkomst til eiendommen. Dagens ferdselslinje over tomten beholdes.</li> <li>- I reguleringsbestemmelsene § 4.2.10.e, anbefales det at formålet utvides med kontorvirksomhet.</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Området fastholdes som parkering og en arealreserve for fremtidig utvikling i fremtidige områdeplaner utover 10-års horisonten. Skal man bygge en mobilitetshus her som er stort nok til å erstatte all gateparkering som forsvinner i sentrum + overflateparkeringen ved stasjonen + parkering til ansatte i eventuelle kontorbygg på tomten må antagelig et mobilitetshus strekke seg over flere etasjer under bakken. Vi er usikre på om dette er økonomisk realistisk i nåværende tidsperiode for områdeplanen</li> <li>- Statens vegvesen vil ikke godta bebyggelse innenfor 20 m av fylkesvegen. Dette taler for å opprettholde tomten til parkeringsformål.</li> <li>- Et mobilitetshus løst ved SF1, SF3 eller SF8 er best for langsiktigheten i utviklingen av Lierbyen. Et mobilitetshus ved den gamle stasjonen kan utvanne disse planene og helheten i områdeplanen innenfor 10 år. Videre er overflateparkering et betent tema i Lierbyen. For helheten kan det være nødvendig å opprettholde noe av dagens overflateparkering. Da egner dette området seg best til dette formålet. Området er eneste store P-plass på østsiden/sentrumssiden av fylkesvegen i områdeplanen med god kapasitet. Dette vil være en arealreserve som kan vurderes for utviklingsmuligheter i senere planer og planen opprettholder parkering som formål frem til det.</li> <li>- Det er viktig å fokusere næringsvirksomhet i sentrum, så tett på «sentrumstrekanten» som mulig. Pt. er det noe overskuddsareal i eksisterende bygårder, samt at tomtene med sentrumsformål vil tilbringe ytterligere næringsareal. Dette betyr at dekning antagelig blir mer enn god nok.</li> </ul>
8	SU Lierbyen skole 31.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etterspør vurderinger knyttet til elevveksten den nye utbyggingen vil gi.</li> <li>- Kommunen må sørge for bygging en fire-parallell skole i Lierbyen (4 klasser på hvert trinn) for å møte elevveksten. Politikerne må holde igjen igangsettingstilatelser i Lierbyen inntill den utvidede skolekapasiteten er på plass.</li> <li>- Myke og harde trafianter må holdes fysisk avskilt mest mulig, og rygging bør unngås. Unngå systemskift og etablere oversiktelige krysningspunkt.</li> <li>- Sykkelvei/fortau langs Hegsbroveien bør flyttes til østsiden for å unngå kryssinger. Sykkelvei/fortau bør forlenges til toppen av Hegsbrovei retning Lierbyen skole.</li> <li>- Legge inn bestemmelse om etablering av snuplass inne på utbyggingsområdene for å unngå rygging ut på fortau/sykkelvei.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommunen har lagt inn en forventning om utbygging av 25 boenheter årlig i Lierbyen sentrum fra og med 2027. I tillegg forventer kommunen en god del utbygging særlig på Utsikten, som også tilhører Lierbyen ungdomsskolekrets. Basert på dagens befolkningssammensetning i Lierbyen sentrum, med svært få bosatte ungdomsskoleelever, kan det forventes at en videre blokkbebyggelse ikke vil medføre en vesentlig økning av antall ungdomsskoleelever her. Det er langt med sannsynlig at den forventede utbyggingen på Utsikten vil ha betydning for det totale elevtallet på skolen.</li> <li>- Basert på dagens politiske vedtak skal grunnskoleelever bosatt på Reistad og Utsikten bytte skolekrets, fra Hegg og Lierbyen skole til Fjordbyen skole når denne står klar. I henhold til gjeldende politiske vedtak kan det forventes at den nye Fjordbyen skole står klar til bruk i 2030. Etter planen skal også nye paviljonger stå klare på Lierbyen skole fra høsten 2024. Disse vil øke kapasiteten på skolen noe, og ligger inne i viste kapasiteter i figuren under. Basert på disse to hensynene - at en vesentlig del av elevene bytter skolekrets i 2030, og at nye paviljonger vil øke kapasiteten i en midlertidig fase - er administrasjonens vurdering at Lierbyen skole ikke har behov for å bli utvidet til en fireparallel skole, slik prognosene ser ut nå.</li> <li>- Planen vektlegger gode og trygge løsninger for gående og syklende med gjennomgående, separate fortau og sykkelveger</li> <li>- Med transformerte tomter langs østsiden av Hegsbroveien vil det komme flere og større avkjørsler her slik at situasjonen blir nokså lik det antall utkjørsler som er på vestsiden av Hegsbroveien. En flytting ville også medføre reduserte tomtearealer på østsiden av Hegsbroveien, hvor tomtene allerede er begrenset og det er ønskelig å legge til rette for utvikling av boliger. Ytterligere arealinnsnevring kan gjøre realisering av boligprosjekter vanskeligere. Legger man opp til en sykkelløsning på østsiden vil dette medføre at syklende til og fra Vestsidveien og Bruveien må krysse Hegsbroveien.</li> <li>- Utbyggingsarealene skal ha tilstrekkelig plass til å løse manøvrering av biltrafikk på tomtene. Snuplasser er svært arealkrevende, men vendehammerne kan benyttes.</li> </ul>

Private og organisasjoner			
	Avsender:	Innspill:	Kommentarer og oppfølging:
9	AD Arkitekter på vegne av Gigant Gruppen 05.01.2023	<p><u>Spørsmål og punkter:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Er parkeringshus under parken skrinlagt ved en eventuell utbygging av Rådhuset i retning parken?</li> <li>2. Hvordan tenker man seg frikjøp av parkeringsplasser i forhold til næring i planområdet? Vi mener at parken er en mere sentral lokasjon for parkeringshus.</li> <li>3. Vi er av den oppfatning at SF1 er best tjent med å bli boliger og næring, også med tanke på solforhold.</li> <li>4. SF8 som næring vil bli svært dominerende i innkjøringen til Lierbyen. Vi mener området fortsatt kan benyttes til kollektivtrafikk, og utvides til dagens og morgendagens krav for antall busser, noe som gjør at vi kan opprettholde dagens parkering i sentrum. Vi mener at Lierbyen fortsatt er en 10 minutters by også etter utbyggingen av sentrumsplanen.</li> <li>5. Vi mener at KV15 kan etableres smalere enn prosjektert. KV07 er en hovedvei med bussforbindelse og gjennomgående trafikk, men KV15 er en blindvei og prosjektert til nærmest lik KV7. Sammenlignet med tilførselsvei til Fossveien etter utbyggingen av Fossveien 10, hvor det var ønske /krav fra kommunen at den ble etablert smalere. Vi er av den oppfatning at det er mer trafikk i Fossveien enn hva det vil bli i KV15 mot B24-B10 samt noe til KBA40 i sentrumsplan.</li> </ol> <p><u>Bestemmelser til arealformål:</u></p> <p>SF1 og SF8, som er kommunens ubebygde tomter, er satt til BYA 80 % og har i tillegg en høyere kotehøyde for utbygging enn øvrig KBA1. Vi ønsker at BYA økes fra 50% til 60% på resterende KBA1. Dette vil gi likhet for alle innenfor området og gi økt kapasitet/næringsliv i sentrum.</p> <p>Vi mener at alle prosjekter blir likestilt, eller en økning som vist under for BYA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• KBA1 økes fra 50% til 60%</li> <li>• KBA4 økes fra 40% til 50%</li> <li>• B24 økes fra 40% til 50%</li> <li>• B10 økes fra 40% til 50%</li> <li>• KBA9 økes fra 40% til 50%</li> <li>• KBA10 økes fra 40% til 50%</li> <li>• SF10 økes fra 60% til 70%</li> <li>• B7 økes fra 50% til 60%</li> </ul> <p>SF7 økes fra 65% til 75%</p>	<p>Svar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. I denne sammenheng ja. Et mobilitetshus må sees i sammenheng der det evt. kommer nye prosjekter, som f.eks SF1, SF8 eller nytt bibliotek om søndre fløy på rådhuset rives. Parken holder god stand, og torget skal kun gjennomgå mindre oppgraderinger. Om en fremtidig detaljregulering endrer på SF3 og foreslår en annen løsning for utvidet kommunehus/bibliotek, kan man selvsagt vurdere et endret mobilitetshus til under torg/park dersom det er fordelaktig. Formålet med å samle et mobilitetshus i sammenheng med et større, nytt byggeprosjekt er besparelse i økonomi og gjennomførbarhet.</li> <li>2. Lier kommune har ikke pr nå ikke frikjøpsordning for parkeringsplasser, men det vil være aktuelt å vurdere på et seinere tidspunkt ved realisering av et offentlig mobilitetshus. Pr nå må utbyggingsprosjektene enten løse parkeringskravet på egen eiendom, eller inngå avtaler om å løse det på annen tomt, i felles p-hus eller p-kjeller.</li> <li>3. SF1 blir opprettholdt som sentrumsformål som gir mulighet for å bygge boliger og næring og byggehøyde inntil kote 37. KBA1 får også økt byggehøyde til kote 37, uten krav om saltak, men krav om inntrukket toppetasje.</li> <li>4. Dagens kollektivterminal har utfordringer som er vanskelige å løse uten betydelige investeringer. Videre vil SF8 egne seg godt som en transformasjonstomt og er derfor videreført i planen.</li> <li>5. SF7, B10, KBA10, B24 får biladkomst fra KV15, og det må etableres en fullverdig toveisløsning i henhold til vegnorm. KBA4 skal også benytte adkomsten for gange og sykkel, pluss publikums adkomst til elvestien og elveparken, er det er av den grunn ønskelig med tosidig fortau. Det legger også til rette for videre sentrumsmessig bebyggelse som kan ha inngang direkte fra gatenivå langs KV15, noe som forutsetter fortau. Videre viser overvannsberegninger at sentrum mangler en tydelig overvannskanal for flomvann og ekstreme nedbørsmengder i dette området. KV15 kan løse dette, og det er satt av plass i planen til et eget flomløp langs fortauet. Videre får SF7 og KBA10 høy utnyttelse slik at prosjektert gatesnitt skaper tilstrekkelig luft i miljøet mellom feltene. Løsningen er derfor videreført.</li> <li>6. I endret forslag har flere felt fått noe endret utnyttelse, enten ved økt BYA eller byggehøyde. Når det gjelder 80 % BYA på SF1 og SF8 er det fordi disse feltene er store nok for å kunne ha en sokkel med næring/matbutikk og nedkjøring til mulig felles mobilitetshus. 80 % BYA gjelder kun 1 etg. Fra 2. etg og oppover gjelder 50 %. Videre har begge tomter bakenforliggende terreng som gjør at en sokkel vil kunne skli inn i terrenget, noe som taler for at disse feltene har en høy BYA i områdeplanen.</li> </ol>
10	AD Arkitekter AS på vegne av Bankbygget Utvikling AS 05.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ønsker at kravet til parkering for forretning og tjenesteyting settes til 0,8 pr 100 m2 BRA. Ønsker også at avsatt parkering ved Hogsbroveien skal inngå i regnestykket for parkeringsdekning på SF7.</li> <li>- Vi mener at det er en ugunstig kotehøyde definert i plan. Foreslår å øke maks. gesimshøyde til kote 36,9 for inntil 70% av bebyggelsen og kote 39,9 for inntil 30% av bebyggelsen. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Alternativt 1. gesimshøyde på 36.9 meter for hele bebyggelsen.</li> <li>o Alternativ 2. Sentrumsplan kan angis som et referansetall, opphøyd til nærmeste etg.</li> </ul> </li> <li>- Maksimal grad av utnyttning på 65 % bør økes til 75 %. Ønsker også at balkonger, etc. kan bygges ut med 2,5 meter utenfor formålsgrensen over høyde 5 meter fra terreng.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Krav til gjesteparkering for forretning og tjenesteyting er redusert. Det er ønskelig at mest mulig parkering løses i felles p-kjeller. Parkering langs Hogsbroveien bør vurderes til bla. i forhold til varelevering avhengig av type virksomhet i 1. etg. på SF7.</li> <li>- Kote 38 opprettholdes. Dette er den høyeste tillatte byggehøyden i planen, og vil være like høyt som Rådhuset. Rådhuset bør ha høyeste rang i Lierbyen sentrum, og ny bebyggelse ikke bør overskride rådhusets høyde. I tillegg får man krav om variasjon i høyder, inntrukket toppetasje og ulike/oppbrutte fasader langs feltet.</li> <li>- Justert plan legger opp til BYA til 70%.</li> </ul>

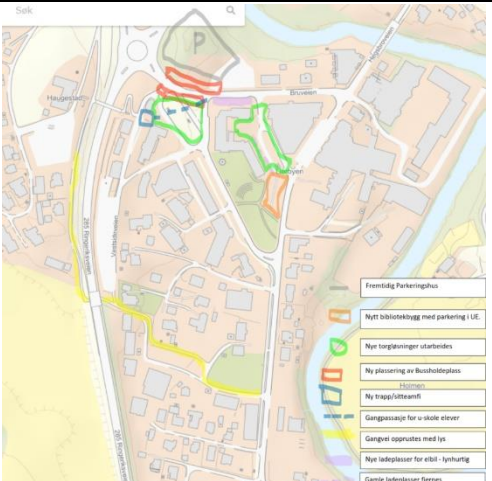
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beskrivelsen i dette punktet må beskrives bedre. Vi mener at MUA innenfor vår eiendom som beskriver #4, kan 50% av arealet benyttes til MUA.</li> <li>- Teksten i punktene for rekkefølgebestemmelsene må formuleres slik at det ikke hindrer tiltakshaver i å få brukstillatelse av årsaker tiltakshaver ikke kan styre.</li> <li>- Deler av KV15 ligger på annen manns eiendom. Det kan også se ut til at o_AVG13 berører eksisterende bygg i KBA10. Dette gjør det vanskelig å tilfredsstille rekkefølgebestemmelse for SF7 om at KV15-1 med tosidig fortau og flomvei skal være etablert før det gis brukstillatelse. Dette må for SF7s del sikres at utbygging kan skje uten hindring fra andre. Dersom SF7 må bære hele kostnaden ved opparbeidelse av KV15-1, noe vi mener er urimelig, forutsetter vi at dette følges opp av en avtale om en fremtidig inndekking av kostnader til dette fra andre nærliggende eiendommer. Alternativt ønsker vi at kommunen eier denne avtalen og kostnader til opparbeidelse til KV15 tas hensyn til som bidrag i en «utbyggingsavtale».</li> <li>- RP juridisk linje er svært uheldig plassert i på SF7. Vi ønsker fortrinnsvis at RP juridisk linje ligger i formålsgrensen slik det synes at den gjør for andre eiendommer i plan, se vedlegg til uttalelsen før mulig løsning. Vi forventer at nedkjøringen til parkeringskjeller kan bygges utenfor RP Juridisk Linje uten at dette arealet medtas i regnskapet for BYA.</li> <li>- Det er uklar beskrivelse av etasjer i planbeskrivelsen, samt motstrid mellom planbeskrivelse og bestemmelsene. Om mulig ønsker vi at dette fjernes og kotehøyder blir bestemmende.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utkragede balkonger 5 meter over terreng eller mer vil ikke inngå i BYA. De kan maksimalt stikke 1 m ut fra veggelivet, ref. reguleringsbestemmelsene. Dette opprettholdes.</li> <li>- Beskrivelsen av MUA er utdypet i planbeskrivelsen.</li> <li>- Rekkefølgekravene er nødvendige for å sikre viktige hensyn i planen.</li> <li>- Opparbeidelse og fordeling av kostnader til nødvendig infrastruktur slik som KV15 avklares i egne prosesser ved gjennomføring av planen, ref. arbeidet med utbyggingsavtaler som er igangsatt.</li> <li>- Nedkjøring til p-kjeller som ikke er overdekket medregnes ikke i BYA. Dette kan ligge inntil formålsgrense.</li> <li>- Faktisk utforming om inntrukken toppetasje og variasjon i byggehøyder vurderes i byggesak ettersom SF7 er unntatt krav om detaljregulering.</li> <li>- Kote 38 er maksbyggehøyde. Med høy 1 etg. for næring er SF7 tenkt med maks 6 etasjer.</li> </ul>
11	Solli Arkitekter AS for Kirkeng Eiendom AS 01.02.2023	<p>Presenterte to forslag for utbygging av felt B15 som begge vil kreve justeringer av plankart og bestemmelser. Alternativ 1 er med boliger og dagligvarebutikk, mens alternativ 2 kun har boliger. Mener at dagens reguleringsforslag legger opp til en rektangulær boks i tre (fire) til fire (fem) etasjer, uten å stille særlige kvalitets -og formkrav. Derfor er det et ønske å inngå en diskusjon omkring formål, høyde, takform, tetthet og funksjoner på prosjektområdet. Felles tilbakemeldinger uavhengig av alternativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mener det er hensiktsmessig å se på muligheter for å fjerne plankravet på B15 da dette området er godt utredet samt har kommet langt i planleggingen. Man kan heller sette strengere rekkefølgekrav i områdeplanen, hvor de punkter som ikke er utredet tilstrekkelig utredes i byggesaken.</li> <li>- Planområdet foreslås til nabogrense i nord og til ca. kote 15 mot elven. Hensikten <ul style="list-style-type: none"> <li>o er å nytte hele egen eiendom til prosjektet, samt å tilpasse beregningsgrunnlaget for utnyttelse til prosjektet. Alternativt bør %BYA = 40% kunne ses på opp mot prosjektets utforming.</li> </ul> </li> <li>- Ønsker i større grad å sikre kvaliteten på prosjektet ved å avgrense plassering <ul style="list-style-type: none"> <li>o av bygg, samt å regulere takform og kotehøyde direkte på plankartet og i større grad sikre kvaliteter i bestemmelsene. Se forslag til justert plankart og bestemmelser for hvert alternativ.</li> </ul> </li> <li>- Foreslår å etablere byggegrenser i plankart. Bebyggelsen planlegges vekk fra veien, med forhager mot vest. Parkeringskjeller under terreng kan ligge i formålsgrense/byggegrense mot vei.</li> <li>- Det er viktig å sikre at rekkefølgekrav ikke fører til en situasjon der de som bygger først er avhengig av å utføre alle tiltakene for å komme i mål med egen byggesak. Rekkefølgekravene må ta høyde for «strekk i feltet».</li> <li>- Ønsker at det under § 2.13 legges inn avvik fra T-1442 for boligformål.</li> <li>- Ønsker at felt B15 inkluderes i § 4.1.1 punkt d om MUA. Det er viktig at uteoppholdsareal på tak kan regnes med i felles og privat MUA.</li> <li>- Ønsker at bestemmelsene knytt til lekeareal for B15 avklares og i større grad låses i bestemmelsene. Dette gjelder krav til sandlekeplass i feltet og muligheten for å regne Hegg skole som nærlekeplass.</li> <li>- Sykkelskur, renovasjonsskur, mm. Bør ikke regnes med i %BYA, slik at gode overbygde løsninger ikke blir realisert pga. at de spiser opp verdifull BYA. I tillegg bes det om at utkragede elementer som tak over inngang og balkonger ikke regnes med i %BYA.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Høyder er generelt for høyt i innsendt forlaget. Dagligvare er ikke ønskelig så langt «unna» sentrumskjernen og planen opprettholdes med kun bolig i dette området. Formålet for bolig er noe utvidet.</li> <li>- I revidert områdeplan tillates byggehøyder på feltet til kote 33 og kote 30. Vi ønsker fortsatt en opptrapping av byggehøyder mot sentrum, som igjen betyr en byggelinje som skiller tomten med ulik høydebegrensning. (byggelinje 12)</li> <li>- Dette vil bety 5 etg. mot nord og 4 etg. mot sør. 5 etg. er tilsvarende resten av byggefeltene mot nord, foruten SF7. Mot sør, på felt B16 er byggehøyder 2,5 etg.</li> <li>- BYA opprettholdes på 40%. Dette er tilsvarende de andre transformasjonsfeltene mot sentrum langs denne rekka. Krav om inntrukken toppetasje blir opprettholdt. Man kan da muligens akseptere de tegnede skråtakene som inntrukken toppetasje.</li> <li>- Det er for få ting som er nøyte vurdert til å kunne gå direkte på byggesak. Krav om detaljregulering opprettholdes. Det vil ikke komme rekkefølgekrav i en detaljregulering som gjør B15 avhengig av utvikling på andre felt - som videre blir til hinder for gjennomføring av tiltak på B15.</li> <li>- Selv om man har skråtak mot veien i de øvre etasjer som skissert i planinitiativet, endrer ikke dette fjernvirkning av byggehøyder. Effekten dette har med å «skjule» øvre etasjer er også liten fra bakkeplan med mindre man står veldig nært byggene. Arkitektonisk er det et flott grep, men det rettferdiggjør ikke høyere byggehøyder alene.</li> <li>- I justert forslag av planen har man endret på formålsgrensen mot elva og mot nord. Dette betyr større felt, som igjen muliggjør 4 individuelle bygg. Byggegrense er satt 4 m inn fra formålsgrense.</li> <li>- Sykkelskur og renovasjonsskur medregnes i BYA. Dette kan også løses integrert i byggene med boligformål over. Utkragede balkonger fra 5 meter over terreng og oppover vil ikke telle i BYA beregningene.</li> <li>- P-norm er lik p-norm for alle felt innenfor områdeplanen.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Foreslår ny formulering for å oppfordre til saltak/skråtak, se merknadsbrev. Formuleringen åpner for arket/opplett, mm. Opp til kotehøydebegrensning dersom det etableres saltak/skråtak.</li> <li>- Foreslår tilføyning under § 2.9 som åpner for at balkonger kan krage ut inntil 2 meter utenfor byggegrensen, men være innenfor formålsgrensen.</li> <li>- Ønsker ikke at så mye av eiendommen skal avsettes til grøntformål. Det foreslås derfor å flytte formålsgrensen samt tilføy punkt som sikrer allmenheten adgang til elven, se formulering i merknadsbrev.</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Forslag til endringer etter alternativ 1 – Bolig og dagligvarehandel:</li> <li>- Ønsker at det vurderes andre alternativer enn kun vinduer for å skape liv i fasadene mot elva, ref. § 2.3.</li> <li>- Foreslår 3 konkrete tilføyninger under § 2.9 Byggegrenser som muliggjør skissert løsning med parkeringskjeller, se formuleringer i uttalelsen.</li> <li>- Mener at makstall til parkering for næring er for lite. For forretning og tjenesteyting bør tallet økes til: Pr 100 m2 BRA, min: 0,1, maks: 0,2 + 2,6 gjesteplasser.</li> <li>- Ved etablering av dagligvarebutikk vil det være behov for flere bilplasser på terreng. Det foreslås derfor et tillegg til § 4.2.4 som åpner for parkeringsplasser på terreng begrenset til 40 plasser.</li> <li>- Forslag til plankart etter alternativ 2 – bolig:</li> </ul>	
<p>12 Svensson Nøkleby AS på vegne av eier av gbnr. 50/8 30.01.2023</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eiendom 50/8 foreslås regulert til et andre arealformål enn det eiendommen brukes til i dag. Det er derfor viktig at planen ikke er til hinder for eier i å gjøre nødvendige tiltak på sin eiendom. Det bør vurderes om planbestemmelsene kan tillate søknadspliktige tiltak knytt til eksisterende drift uten at det utløser krav til detaljregulering, dispensasjon eller innfrielse av rekkefølgekrav.</li> <li>- Rekkefølgekravet for utbygging av o_KV15 gjennom eiendommen vil forutsette ekspropriasjon og endring av eksisterende drift på eiendommen før områdene B10, B24 og KBA4 kan få brukstillatelse. Det fremstår ikke som en god løsning at KBA4 får adgang via B10 og B24. KBA4 har i tillegg en annen adgang i dag, og områdeplanen viser at adgang via o_KV8 kan benyttes.</li> <li>- Det må redegjøres for hva som ligger i begrepet «sikret gjennomført» når det gjelder rekkefølgebestemmelsene.</li> <li>- Det stilles spørsmål til de store forskjellene på %BYA innenfor planområdet. Høyere utnyttingsgrad eller gesims- og mønehøyde vil antagelig være sentralt for å kunne realisere områdereguleringens arealbruk på eiendom 50/8.</li> <li>- Avslutningsvis pekes det på en rekke moment rundt utbyggingsavtaler som må diskuteres og avklares.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Felt B10 får BYA 40% som er tilsvarende mange lignende transformasjonsområder som B11, B14, B15, B24, KBA9, KBA10 og KBA4.</li> <li>- Byggehøydene er lik det på KBA4, og utnyttelse på inntil 5 etg. er lik alle ovenfornevnte felter.</li> <li>- I likhet med KBA4 blir 40 % beregnet fra flomsikret nivå, 2 m over dagens terreng. Det betyr at en p-sokkel kan bygges opp til dette nivået uten å telle inn i BYA. Det blir dog bestemmelse om at en p-sokkel skal fremstå som naturlig inn mot terrenget, og særlig mot elva.</li> <li>- KBA4 får i endret plan adgang via en utvidet KV8. Det reduserer KV15 og gjør at B24 og B10 får større felt, dette er positivt mtp. utnyttelse og økonomi.</li> </ul>



13	AKA Butikkeiendom AS (eier av gbnr. 52/162) 31.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mener det er uheldig at møte om utbyggingsavtaler blir arrangert etter høringsfristen for planforslaget.</li> <li>- Kollektivknutepunktet bør ikke flyttes, det kan utvides og tilpasses dagens og morgendagens krav til antall busser. Utvikling av felt SF8 vil motarbeide målet om å gjøre sentrum mer synlig for forbipasserende.</li> <li>- Vi mener plankravet er for strengt, dette bør ikke gjelde for SF10 med flere.</li> <li>- Viser til samme problemstilling knyttet til utnyttingsgrad og foreslår samme utnyttingsgrader som ad arkitekter foreslår i sin merknad.</li> <li>- Kravet til gjesteparkering for forretning og tjenesteyting bør endres til minimum 1 parkeringsplass pr. 100 m2 BRA.</li> <li>- Støtter løsning med parkeringshus sentralt i Lierbyen. Dersom man går for alternativ D bør det åpnes for parkeringskjeller under o_PA1.</li> <li>- Vi oppfatter bestemmelsene uklare når det gjelder hvor det er tillatt å etablere parkeringskjeller.</li> <li>- Har kommunen tatt stilling til om det skal tillates frikjøp av parkeringsplasser?</li> <li>- Vi mener forslaget om å redusere fartsgrensen til 30 km/t vil sikre trafiksikkerheten med dagens parkeringsløsning. Ønsker videre at dagens brede utforming av Vestsideveien i stor grad opprettholdes slik den er. Antar at foreslått parkeringsløsning langs Vestsideveien vil medføre mer press på private parkeringsplasser og være kritisk for næringsvirksomheten.</li> <li>- Reagerer på at det er lagt inn ny adkomst til o_KV12 over vår eiendom. Det foreligger ingen avtale om rett til grunn og opparbeiding kan kreve ekspropriasjon. Etterlyser vurderinger av virkningene en slik omregulering vil medføre over eiendommen, samtidig som det pekes på at næringsvirksomhetene og langtidsparkeringen på o_KV12 trolig vil ha sammenfallende trafikk. Etterspør direkte tilbakemelding fra kommunen før endelig merknad kan sendes. Ber om møte med kommunen for å drøfte løsningene.</li> <li>- Rekkefølgebestemmelsene oppfattes uoversiktlig og vi kan ikke gi konkret kommentar til dette uten å vite hva kommunen tenker om utbyggingsavtaler. Stiller spørsmål med om lovkravet til at rekkefølgekravene må være «nødvendige», «tilstrekkelige» og stå i forhold til det enkelte tiltaket er ivaretatt med foreslåtte bestemmelser. Rekkefølgekravene for utvikling av de ulike områdene går for bredt. Det bør i alle fall kunne gjøres unntak for tilbygg på eksisterende bebyggelse, dette gjelder også plankravet.</li> <li>- Kravet om maksimum 10 % parkering på bakkeplan må endres. Bestemmelsen vil medføre krav om etablering av full parkeringskjeller ved ett hvert tilbygg/tiltak på eksisterende eiendom som enten utløser krav til detaljregulering eller behov for flere parkeringsplasser. Vi mener tilbygg/påbygg av eksisterende bygninger kan løses ved at eiendommen disponerer nok parkeringsareal, alternativt med frikjøp av plasser. Ber om at kommunen presiserer bestemmelsen nærmere.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planen fastholder at kollektivterminalen flyttes av flere årsaker. Det er gjort en helhetlig vurdering mtp. utviklingsmuligheter, trafiksikkerhet, økonomi, ønske om mer areal for byutvikling, oppstramming av gatestrukturen m.m.</li> <li>- Ved en transformasjon av SF10 er det plankrav til detaljregulering. Dette er tilsvarende for de andre feltene i planen. (SF7 er unntatt grunnet tidligere oppstart av planprosess før områdeplanen)</li> <li>- Siden mesteparten av transformasjonen er tenkt på allerede utbygde tomter vil et plankrav være ønskelig. Dette fordi områdeplanen har begrensede muligheter til å se alle muligheter gårdeiere og grunneiere vurderer. Det helhetlige hensynet vurderer derfor at plankravet opprettholdes og detaljregulering utføres ved tidspunktet for transformasjon. Dette bidrar til å sikre kvalitetene og helheten av områdeplanen.</li> <li>- For handel og tjenesteyting er gjesteparkering endret til 1 p-plass pr. 100 m2 BRA.</li> <li>- Mobilitetshuset vil lande sin plassering i senere faser. Dette er avhengig av flere faktorer, men planen peker på at det bør bygges et mobilitetshus og at dette må ligge sentralt.</li> <li>- Kommunen har pr i dag ikke en frikjøpsordning for parkering, men det vil være aktuelt å vurdere på et seinere tidspunkt ved realisering av et offentlig mobilitetshus. Pr nå må utbyggingsprosjektene enten løse parkeringskravet på egen eiendom, eller inngå avtaler om å løse det på annen tomt, i felles p-hus eller p-kjeller.</li> <li>- Redusert fart til 30 km/t er ønskelig i planen. Videre fastholder planen at gateparkering langs Vestsideveien bør endres til langsgående for å sikre mulighetene for en ny sykkelvei.</li> <li>- Adkomsten til o_KV12 er lagt der den ligger i dag og i henhold til gjeldende regulering. Det har lenge vært offentlig drift av veien, så det er naturlig å regulere veiformålet offentlig. Det at ny infrastruktur berører ulike eiendommer gjelder flere tilfeller, blant annet o_KV15, o_FRI6 og elvestien. Ny infrastruktur er nødvendig som en del av områdeplanen. Det betyr at ikke alle deler av tomtene vil kunne utnyttes som byggeformål. Dette gjelder også andre felt.</li> </ul>
14	Slettaveien 1 Lier AS (eier av gbnr. 50/45, felt B14) 31.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Under punkt om reguleringsplaner som fremdeles skal gjelde ber vi om at B14 plasseres i samme kategori som B11 og B11, for å få et bedre sammenhengende uttrykk langs Hogsbroveien.</li> <li>- Vi ber om at byggehøyde på B14 justeres til mønehøyde 12 meter og gesimshøyde 9 meter. Det vises til at eksisterende bygg på tilstøtende eiendommer har mønehøyde på 11 og 12 meter, mens det kun åpnes for 9 meter i planforslaget. Dette vil ikke gi økonomi til å utvikle eiendommen.</li> <li>- Ber om at B14 blir inntatt i bestemmelsene med samme krav til MUA som BK9 i punkt 4.1.1.e, dvs. krav til 10 m2 MUA pr. boenhet. Foreslåtte krav er for høyt til kunne realisere ønsket bebyggelse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- B14 får endret gesimshøyde til 7 meter og mønehøyde 10. Dette for ikke å lage for store endring til bomiljøet med hensynssone i resten av Slettaveien. Byggehøyder er tilsvarende som på B16 på motsatt side av Hogsbroveien.</li> <li>- Det er et ønske om jevn opptrapping av byggehøyder mot sentrum.</li> <li>- For å styrke muligheten for en transformasjon av tomten økes BYA til 40%.</li> <li>- Bebyggelsen ligger inntil småhusbebyggelse og MUA-kravet opprettholdes, også for å få en bebyggelse som harmonerer med nabolaget.</li> </ul>

15	Erik Hære 31.01.2023	<p>Det er sendt inn to illustrasjoner. Den ene viser dagens skoleveier gjennom Lierbyen i dag, se merknadsbrev, og den andre forslag til nye løsninger og tiltak for å bedre situasjonen:</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedre sikkerhet for gange og sykkel har vært et førende premiss i områdeplanen. Det er også gjort avveininger knyttet til andre forhold, men forslått løsning sikrer over det jevne bedre premisser for de gående og syklende enn dagens situasjon. Det vil også gagne barna på de ulike skoleveiene.</li> </ul>
16	Garnbutikken AS 01.02.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det er vanskelig å komme seg til Lierbyen med kollektivtransport. Tilstrekkelig parkeringsareal i nærheten av garnbutikken er derfor avgjørende.</li> <li>- Planforslaget legger opp til å stenge flere veier som gjør at all biltrafikk til barnehagen, legekantoret, kontorer og beboere i Meierigården, samt parkering på stasjonsområdet skal sluses mellom Kiwi og Meierigården. Det vil bety flere hundre passering over plassen daglig og en kaotisk trafikksituasjon.</li> <li>- Nye høye bygg på dagens bussterminaltomt vil stenge inne Meierigården og gjøre den lite attraktiv for som butikklokale. Kombinert med endringer i trafikk gjør det framtiden for garnbutikken i Lierbyen usikker.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Overordnede, nasjonale retningslinjer krever tiltak for å få ned andelen bilbruk i Norge. Å gjøre det mindre attraktivt for bilen er et nødvendig tiltak i dette, samtidig som det skal sikres god tilgjengelighet for alle til sentrum og handel. Det vil opprettholdes parkering foran garnbutikken og Kiwi i fremtiden også, men noe redusert. Parkeringen ved jernbanestasjonen som ligger nær garnbutikken, blir også opprettholdt.</li> <li>- Veien KV12 strammer opp adkomsten gjennom en uoversiktlig situasjon i dag. Det bidrar til bedre flyt og klarere struktur. Videre har ikke dagens adkomst, også fra Bruveien til jernbanestasjonen, en veldig stor ÅDT mengde (Trafikkmengde). På bakgrunn av flere hensyn har man derfor valgt å sluse dette via 1 adkomst, over KV12. Denne får fortau og blir utvidet til å håndtere toveis trafikk.</li> <li>- Foran Meierigården blir det opprettet et byrom/torg #2. Dette gjør byrommet mer attraktivt enn i dagens situasjon. Kombinert med byrom #7 vil dette styrke miljøet rundt Meierigården og dra aktivitet til området. SF8 har tilstrekkelig med avstand til fronten av Meierigården, og vil ikke ruve høyere enn denne. I tillegg får SF8 krav om næringsarealer i 1 etg, noe som drar mer aktivitet til denne delen av byen. Den delen av SF10 der Kiwi i dag ligger for også krav om lavere etasjehøyde enn resten av SF10 for å sikre gode solforhold på #2, samt av hensyn til kulturmiljøet rundt Meierigården.</li> </ul>	
17	Svensson Nøkleby AS på vegne av eierne av gbnr. 52/105 og 94/20. 31.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det er viktig at ambisjonsnivået for ny offentlig teknisk og grønn infrastruktur ikke er så høyt at den ønskede urbaniseringen ikke lar seg realisere grunnet tyngende rekkefølgekrav for private utbyggere.</li> <li>- Grunneier er positiv til at kommunen foreslår fremtidig transformasjon av eiendommen, men presiserer at det viktig at planen ikke hindrer fortsatt næringsvirksomheten på eiendommen fram til transformasjonen til boligformål kan realiseres. Virksomhetene på eiendommen gir i dag rundt 80 arbeidsplasser og planen må ikke hindre tiltak nødvendig for å opprettholde driften fram til transformasjon. Foreslår ny bestemmelse som tillater nødvendig tiltak knyttet til eksisterende næringsvirksomhet på eiendommen, uten at det utløser krav om detaljregulering eller utløser rekkefølgekrav.</li> <li>- Eksisterende adkomst til eiendommen, o_KV8, må opprettholdes som varig løsning for eiendommen. Veien er nylig oppgradert og godt egnet til formålet. Foreslått ny adkomstveg o_KV15 er en omvei, gir trafikk gjennom boligområder og i bestemmelsesområde for myke trafikanter. Rekkefølgekravet knyttet til o_KV15 forutsetter ekspansjon og riving av eksisterende bebyggelse, det vil hindre utbygging på grunneierens tomt. Foreslår justering av bestemmelsene, se merknadsbrev.</li> <li>- KBA4 bør få justert maksimal gesimshøyde i samsvar med KBA2 slik at de harmonerer slik som planbeskrivelsen angir. Foreslår justert gesimshøyde fra kote 35 til 37.</li> <li>- Angående punkt om offentlig/privat parkeringskjeller på eiendommen er det viktig for grunneier at man ikke låser detaljreguleringen til en offentlig eller privat løsning for anlegget.</li> <li>- Det er viktig at rekkefølgekravene ikke gir utbyggerne for høye bidrag og det er viktig at forfall ikke settes før det er likviditet i prosjektene.</li> <li>- Områdemodellen krever høyt presisjonsnivå med tanke på estimering av utgifter og utbyggingspotensial før detaljregulering er på plass. Det stilles spørsmål til om dette kan gjøres tiltrekkelig godt.</li> <li>- Forventer at kommunen, før 2. gangs behandling, gjør en ny vurdering om hvilke infrastrukturtiltak kommunen har anledning til å knytte de ulike feltene med rekkefølgekrav (løst i en områdemodell) i henhold til de rettslige skranker som gjelder.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan og standard for ny infrastruktur er redusert i revidert planforslag til 2. gangsbehandling. Samtidig er det viktig og ikke senke ambisjonene for mye. Med tilrettelegging for mange nye beboere, samt et behov for tiltak i deler av Lierbyen allerede, vil en storstilt transformasjon kreve oppgradert infrastruktur. Men en viss moderasjon trenger ikke å fortrenge kvalitet for de gode tiltakene.</li> <li>- I endret planforslag blir adkomstveien endret til KV8, men det forutsetter en utbedring av denne. Veien er stedvis ikke bred nok for møtende trafikk, og deler av veien er forhindret av murer som står på feil tomt. Med et stort antall nye beboere på KBA4 må KV8 ha en fullverdig løsning for toveis kjøring, samt et godt fortau.</li> <li>- KBA2 ligger generelt høyere i terrenget enn KBA4, noe som taler for at KBA2 får beholde en høyere maks byggehøyde. Videre ønsker man en jevn nedtrapping av volumer med hensyn til elva og elvestien. Byggehøyde på kote 31 langs elven tillater inntil 5 etasjer bolig/næring, som er samme antall som elvebredden park / KBA2. Mot KBA2 tillates det opp til kote 34, som muliggjør 6 etg. Dette er 1 etasje mer enn i elvebredden park. Derfor vurderes det at planen gir tilstrekkelig utnyttelse.</li> <li>- KBA4 er vist som en mulig løsning for et mobilitetshus, evt. som ekstra p-plasser for frikjøp til andre felt. Dette er ikke fastsatt i områdeplanen, men kan vurderes høyere i en detaljregulering.</li> <li>- Områdeplanen foreslår en områdemodell for grunneierbidrag. Denne blir lik for de ulike transformasjonsfeltene. Gjennom dialog med grunneiere og utviklere mener planen at man har endt på et beløp som de ulike partene vil kunne håndtere i transformasjonsprosjektene.</li> <li>- Områdeplanen har vurdert kostnader til ny infrastruktur på et nivå som er høyere/mer presist enn hva man normalt gjør ved områdeplaner. Tallene har naturlig nok en viss usikkerhet, da videre detaljering av kalkylene ville krevd mer detaljering av grunnlaget og skisser. Dette vil komme senere i skisseprosjekt eller detaljreguleringer. Det vurderes at de økonomiske vurderingene er tilstrekkelige for nivået denne områdeplanen legger opp til.</li> </ul>	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det må være rom for individuelle tilpasninger i den enkelte utbyggingsavtale.</li> </ul>	
18	Jan Erik Alvedus Berg 31.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbefaler at Lier kommune utarbeider en estetisk veileder for bruk i plan- og byggesaker. Planen bør utdype mer hva en ønsker av arkitektoniske kvaliteter. Savner også at en spesifikt beskriver føringer/krav for fremtidig elvesti til de byggene som skal ligge ned mot Lierelva.</li> <li>- Åpne balkonger og gjennomsiktige rekkverk bør prioriteres framfor lukkede balkonger, og bestemmelsene kan legge inn krav som sikrer det.</li> <li>- Fellesarealer fremmer trivsel mellom beboerne. Planen kan sette krav til X antall m2 fellesareal.</li> <li>- Sykkelveien må være planfrie, uten tværgående kantstein. Gående og syklende må ha prioritet i hele Lierbyen og sykkelveiene må utformes slik at en kommer seg raskt frem. Sykkelparkering er viktig ved butikker.</li> <li>- Sykkelveien langs Fosskvartalet bør legges på østsiden av veien.</li> <li>- Jeg mener en bør regulere innkjøring til P1 via Ringeriksveien, sekundært få trafikken gjennom Lier stasjon.</li> <li>- Tilstrekkelig parkeringsplasser i sentrum må opprettholdes gjennom hele utbyggingen for å ivareta næringslivet i Lierbyen.</li> <li>- Områdeplanen bør omtale og definere de viktige siktlinjene i Lierbyen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planen beskriver visse ønskede kvaliteter, også for ny infrastruktur. Kommunen vurderer en arkitekturveileder i forbindelse med videre planprosesser etter godkjent områdeplan.</li> <li>- Enkelte balkonger må muligens være mer lukkede av hensyn til støyregler. Men det er et generelt ønske om så åpne og «lette» balkonger som mulig. Evt. balkonger integrert i fasaden. Deler av dette er også beskrevet i tilbakemeldinger til utviklere, og vil være førende premisser i detaljreguleringer/byggesak.</li> <li>- Det stilles krav til et minimum av felles uteoppholdsareal for de ulike formålene.</li> <li>- Sykkelveiene gjennom sentrum legges parallelt og i nivå med veiene i sentrum. De blir adskilt med langsgående kantstein av sikkerhetshensyn, særlig mtp. barn. De gående og syklende gis så stor prioritet som nasjonale trafikkregler innenfor planlagt veisystem tillater. Men dette er en betydelig styrking kontra dagen situasjon.</li> <li>- Grunnet en helhetlig vurdering blir sykkelveien beholdt på vestsiden av Heggroveien.</li> <li>- Adkomst til P1 fra fylkesveien er krevende i henhold til veiregler og terrenget. Adkomst via jernbanestasjonen vil kreve en ny kostbar bro over Ringeriksveien, samt at det drar mer trafikk via sentrum, som ikke er ønskelig. Adkomst til P1 opprettholdes derfor via Haugestadbakken.</li> <li>- Parkering vil kunne løses via et nytt mobiliteshus og revidert p-norm. Det er samtidig viktig å begrense attraktiviteten for privat bilbruk opp mot andre ønskede kvaliteter i planen.</li> <li>- Planen peker på viktige siktlinjer, koblinger og akser som skal ivaretas.</li> </ul>
19	Lierbyen Utvikling AS (eier av gbnr. 52/88) Bruveien 7. 31.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Felt KBA1 bør få same kotehøyde som de andre feltene i nærheten, kote 38. Det legges til rette for uteoppholdsareal på tak i KBA1 og det er viktig å løfte bygg på høyde med eksisterende bygg i Fosskvartalet og nybygg rundt rådhuset, slik at det sikres kvalitet for uteoppholdsarealet.</li> <li>- Sentrumsformål og KBA10 har krav til 5 m2 MUA pr. boenhet, og det stilles spørsmål til hvorfor dette ikke også gjelder for KBA1 som ligger mer sentralt enn KBA10.</li> <li>- For KBA1 er det gitt krav om inntrykket toppetasje. Dette er uheldig i og med at uteoppholdsareal må løses med takterasse. Takterasse anlagt over terrasser på en inntrukket toppetasje kan fremstå uheldig, og en større takterasse på toppen kan gi samme uttrykk dersom dette løses arkitektonisk med pergola eller lignende.</li> <li>- I bestemmelenes punkt 4.2.6 g og h gis en usikkerhet om hvordan adkomst via SF1, men det er viktig å klargjøre bedre hvordan dette kan løses ved trinnvis utbygging.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kotehøyde økes til kote 37. Med dette blir KBA1 like høyt som SF1, selv om SF1 kan få krav om saltak ved detaljregulering. Ved å øke til kote 37 blir det også harmoni mot SF3. Det er et mål om at ny bebyggelse ikke skal ruve høyere enn Rådhuset, på kote 38. Med kote 37 har man optimale solforhold for takterrasser, samt godt med utsikt mot elven og i nivå/sikt over Fosskvartalet.</li> <li>- KBA1 kan, men må ikke, bygge næring i første etasje. SF1 har krav om næring og høyere utnyttelse fordi tomten er egnet til en sokkel. Ettersom KBA1 kan velge å kun utnytte tomten til bare boliger, samt har en noe lavere utnyttelse, så opprettholdes kravet for uteoppholdsareal.</li> <li>- Krav om inntrukket toppetasje anbefales videreført for å dempe effekten av høye bygg mot Bruveien. Dette gir også en rikere variasjon i fasadelivet. Om man bygger alle etasjer fullt opp, pluss inntrukket pergola eller lignende, kan dette fremstå som høyere enn hva planen ønsker av byggehøyder for KBA1. Det vil være mulig å løse noe av MUA-kravet på bakkeplan også. Dette er med på å sikre gode landskapelige kvaliteter for gatemiljøet og sonene mellom bebyggelsen langs Bruveien.</li> <li>- For å sikre noe luft mellom byggene, samt sikt til og fra elvestien, opprettholdes 50% BYA.</li> </ul>
20	Marit Bunæs og Per Gunstein Gullbrandsen (eiere av gbnr. 50/63 og 50/112) Heggroveien 30. 30.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reagerer på at gbnr. 50/112, som er opparbeidet hage til gbnr. 50/63 er avsatt til friområde. Ber om at det tas en ny vurdering da løsningen gir en urimelig avkortning av verdiene på vår eiendom.</li> <li>- I B11 er det krav om inntrukket toppetasje, samtidig som nabofeltet med samme makshøyde ikke har dette kravet. Ber således om at våre eiendommer i felt B11 likebehandles og at kravet fjernes.</li> <li>- Slik vi ser det har man vært veldig forsiktig med høyder i denne planen. Dersom kommunen ønsker utvikling av felt B11 må ikke planen legge begrensninger som gjør det lite attraktivt å selge til en utvikler. Peger på at naboeiendommer har fått fastsatt makshøyde på 18 meter, mens B11 har 14 meter.</li> <li>- Vi ber om at byggegrensen mot Heggroveien legges likt som for nabofeltene KBA10 og B15.</li> <li>- Det viktig at mobilitetshuset realiseres raskt for å unngå «støy» og manglende parkering i sentrum.</li> <li>- Det påpekes at rundkjøring, bussholdeplass og gangfelt ved Hegg skole ikke er gunstig for små barn da det skjer for mye i trafikkbilde samtidig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flere tomter får innskrenket formålsgrense kontra tomtegrense fordi man må legge til rette for ny infrastruktur som en del av planen og flere beboere i sentrum. Dette gjelder bla. i forbindelse med elvestien. Til gjengjeld får også de fleste berørte tomtene/feltene, der ny infrastruktur tar areal (herunder også friområde/park/elvesti), økt utnyttelse på BYA % og byggehøyder. Dette bidrar totalt sett til å gjøre eiendommene mer verdifulle.</li> <li>- KBA10 får i revidert plan krav om inntrukket toppetasje på lik linje som B11. Byggehøyder blir også justert slik at tilgrensningen mellom feltene har samme maks byggehøyde på kote 33.</li> <li>- Det er ønske om en gradvis opptrapping av byggehøyder nærmere sentrum, slik at B11 er tenkt noe lavere enn bakre del KBA10 som vender mot SF7.</li> <li>- I revidert plan har B11 fått økt byggehøyde med 1 etg. Dette er nå likt feltene B15, KBA9 og KB10, effektivt inntil 5 etasjer.</li> <li>- Byggegrensen mot Heggroveien settes til ca. 4 m. Dette er likt B15. Grunnen til at KBA9 og KBA10 får byggegrense ut til veien er at disse har mulighet for aktive 1. etg med næringsarealer. Dette fordi disse feltene ligger nærmere sentrum og innenfor den sonen der planen ønsker å spisse handels og næringstilbudet.</li> <li>- Et mobilitetshus er ønskelig så raskt som mulig, men dette må sees i sammenheng med andre prosjekter. Fremdriften er derfor noe usikker. Videre prosess blir påbegynt etter vedtak av områdeplanen.</li> </ul>
21	Åge Berntsen (Bruveien 9) 31.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Når det kommer mange nye eldre til Lierbyen bør det opprettes dagsenter/aktivitetssenter sentrum. Foreslår 1. etasje i Fosskvartalet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planen legger opp til et nytt kommunehus/bibliotek som kan huse et slikt tilbud. Et tilbud for en økt mengde eldre beboere i kommunen er en viktig del av planen. Dette er tenkt løst på SF3, men kan også løses midlertidig på SF4 i Fosskvartalet.</li> </ul>
22	Ticon Eiendom AS 31.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ny bussterminal bør lokaliseres etter alternativ D.</li> <li>- Vi mener at Lier kommune ikke skal mene noe om hvor den enkelte grunneier, som blir berørt av planen, sine leietakere bør lokaliseres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planen opprettholder ny bussterminal på kommunens tomt mellom rådhuset og Fosskvartalet grunnet en helhetlig vurdering.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dagens kundeparkering i Hegsbroveien, Bruveien og mellom Rådhuset og Fossekvartalet må opprettholdes. Det gjelder også tverrgående gateparkering. En eventuell forutsetning for å disse kan fjernes er at det etableres et mobilitetshus.</li> <li>- Nytt mobilitetshus må lokaliseres til alternativ B eller D som er eid av Lier kommune.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Man ser at ny bussterminal kan være litt uheldig for varehandel og dagens parkeringsdekning ved Fosskvartalet. Ved å tilby andre tomter ønsker man ikke å stjele leietakere, men gi et alternativ til næringslivet – som igjen kan gi mulighet for en lønnsom transformasjon av deler av Fosskvartalet.</li> <li>- Et nytt mobilitetshus er viktig for planen. Kommunen vil fortsette arbeidet for å realisere dette. Et viktig premiss er nærhet til sentrum og handelsmiljøet. Alternativ A, B og D er sånn sett å foretrekke, og er alle i offentlig eie som kan være fordelaktig mtp. fremdrift i denne sammenhengen.</li> </ul>
23	Ticon Eiendom AS 15.03.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ny bussterminal lokaliseres i Bruveien jfr. 5.2.2 alt. 2.</li> <li>- Nytt mobilitetshus (p-hus) lokaliseres til Andershaugen/Bruveien jfr. 5.3.2 alt. 2. Dette er «origo» i Lierbyen ifht. tilgjengelighet/nærhet til handels- og tjenestetilbudet.</li> <li>- Møter jfr. 2.4 med ressursgruppe, grunneiere og næringsdrivende som beskrives er viktig og en forutsetning for å få til et best mulig planprogram og et levende Lierbyen også i praksis.</li> <li>- Med henvisning til 6.4.1 så kan det ikke understrekes sterkt nok betydningen av at toveis trafikk for kjøretøy opprettholdes både i Hegsbroveien og Bruveien. Særlig gjelder dette tilgang til kundeparkering for handlende til Rema i Fosskvartalet som står for brorparten av detaljhandel i Lierbyen både hva gjelder antall kunder (anslagsvis 250.000 årlig) og i omsetning. Kan gjerne sammenlignes med det som omtales som en avgjørende «drager» i et kjøpesenter.</li> <li>- Med henvisning til 6.7.1 «Næringsliv og handel» så kan det ikke understrekes sterkt nok betydningen av at tilgangen til dagens varelevering til Rema i Fosskvartalet opprettholdes, hensyntatt også størrelsen på kjøretøyer som er normalt for dagligvarelevering.</li> <li>- Med henvisning til 6.7.2 må dagens kundeparkering i Hegsbroveien, Bruveien og mellom rådhuset og Fosskvartalet opprettholdes. Se pkt. 4 over. Umiddelbar nærhet av tilstrekkelig med parkeringsplasser til dagligvare er helt avgjørende for opprettholdelse av dette tilbudet i Lierbyen, og handlendes toleranse for avstand til parkeringsplasser er her betydelig lavere enn for annen detaljhandel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ny bussterminal og et nytt mobilitetshus er store prosjekter som naturligvis krever involvering av mange aktører og nærmeste naboer. Områdeplanen muliggjør disse nye prosjektene, men fastsetter ikke fremdrift eller endelige detaljer. Videre prosess rundt dette vil påfølge etter vedtatt områdeplan, og kommunen vil invitere til dialog.</li> <li>- Toveis trafikk opprettholdes i både Vestsideveien, Hegsbroveien og Bruveien.</li> <li>- Vareleveringen til Fosskvartalet vil opprettholdes selv om en ny bussterminal flyttes til mellom Fosskvartalet og Rådhuset.</li> <li>- P-plasser som forsvinner i revidert parkeringsstruktur, som en del av planen, er tiltenkt løst via et nytt mobilitetshus.</li> </ul>
24	Styrk Helse Kiropraktorsenter 28.01.2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Er det mulig å kombinere bedre tilrettelegging for gående og syklende med dagens skråparkering? Kort veg fra parkering til butikk/tjeneste er viktig for mange kunder og for næringslivet.</li> <li>- Det vil koste å bygge et mobilitetshus. Jeg frykter at dette vil føre til betalt parkering for kunder i Lierbyen og at kunder derfor heller velger CC eller Liertoppen hvor de kan parkere gratis. Det vil utvilsomt svekke næringslivet i Lierbyen. Foreslår 1 time gratis parkering i sentrumsgatene og 3 timer i mobilitetshuset.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- For å sikre god tilrettelegging for gående og syklende er det vanskelig å opprettholde skråstilt gateparkering. Planen legger fremdeles opp til gateparkering, men da som langsgående parkering. Det gir mulighet for å utnytte gatebredden bedre og gjøre den mer attraktiv for gående og syklende</li> <li>- For å redusere bilbruk vil det være nødvendig å innføre et nytt parkeringsregime, særlig dersom det bygges et nytt mobilitetshus. Detaljer i dette må avstemmes i kommunens parkeringsstrategi. Nasjonale retningslinjer peker også på reduksjon av p-plasser/p-norm og gratis p-plasser som gode tiltak for å fremme kollektiv eller annen grønn mobilitet.</li> </ul>