



Planinitiativ – Detaljregulering for Sagvollskogen

GNR/BNR 161/26 m.fl.

Dato: 09.04.2024

Forslagstiller: Dpend Eiendom AS

Fagkyndig: Arkitektene Astrup og Hellern AS

Grindaker Landskapsarkitekter AS

Bakgrunn

Dpend Eiendom AS ønsker å starte opp et planarbeid for å etablere næringspark på Sagvollskogen på Lierskogen. Området er i kommuneplanen kjent som Kjenner Øst, og er avsatt til fremtidig næringsareal.

I forbindelse med behandlingen av kommuneplanens arealdel i 2019 vedtok kommunestyret at det skal tas initiativ til en kommunedelplan for veisystemet i E18 korridoren fra Drengsrud i Asker til Tranbykrysset.

Det er derfor gjennomført en prinsippavklaring for å avklare om man kunne sette i gang en detaljregulering parallelt med kommunedelplanen. Prinsippavklaringen ble sendt på høring med frist på 6 uker. Det kom inn 5 uttalelser som ble tatt med i kommunens vurdering om planarbeidet kunne igangsettes. Saken ble lagt frem i møte for utvalg for miljø og plan, den 20.03.2024, og følgende vedtak ble gjort i kommunestyremøtet 02.04.2024:

- 1. Planoppstart kan iverksettes. Det kan startes opp arbeid med detaljregulering med konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningslovens §§ 12-8 og 12-9. Planarbeidet skal også vise hvordan næringsarealet kan bidra til lokalsenterutvikling på Lierskogen for de som bor i området, samt næringsaktørene, herunder forurensing og støy. Videre forutsettes det at planarbeidet vektlegger og særlig hensynta trafiksikkerhet for myke trafikanter. Befolkningen og interessenter skal sikres reel medvirkning i planarbeidet.*
- 2. Parallelt med planoppstart igangsettes arbeidet med kommunedelplan for samferdsel E18-korridoren Drengsrud-Tranbykrysset med tilstøtende veier, slik som vedtatt ved behandlingen av kommuneplanens arealdel i 2019. Arbeidet gjøres blant annet i tett samarbeid med Asker kommune, Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune, og Lierskogen Vel. Kommunedelplanen for samferdsel skal være vedtatt før sluttbehandling av Sagvollskogen. Kommunedelplanen skal prioriteres i henhold til planstrategi, med klart mål om ferdigbehandlet senest juni 2025.*
- 3. Før førstegangs politisk behandling av Kjenner Øst (Sagvollskogen) skal de trafikale utfordringene på Lierskogen være analysert. Analysen skal spesielt vektlegge og hensynta trafiksikkerheten for myke trafikanter.*

Innhold

Bakgrunn	2
Formålet med planen.....	4
Planområdet	4
Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak	5
Tilpasning til terreng	7
Arkitektur	7
Friluftsliv.....	8
Utbyggingsvolum og byggehøyder	9
Funksjonelle og miljømessig kvaliteter	9
Eiendomsforhold.....	9
Landskap	10
Naturmangfold.....	11
Kulturminner.....	11
Trafikk	11
Klimatilpasning og miljøambisjoner.....	12
Tiltakets virkning på, og tilpasning til landskap og omgivelser.....	12
Forholdet til kommuneplan, reguleringsplaner, retningslinjer og pågående planarbeid	13
Forholdet til Regionale planer	16
Forholdet til evt. andre regionale eller statlige føringer	16
Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet	18
Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas	18
Hvem skal varsles om planoppstart	18
Prossesser for samarbeid og medvirkning	18
Vurderingen om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredning	19
Vedlegg til planinitiativet.....	19

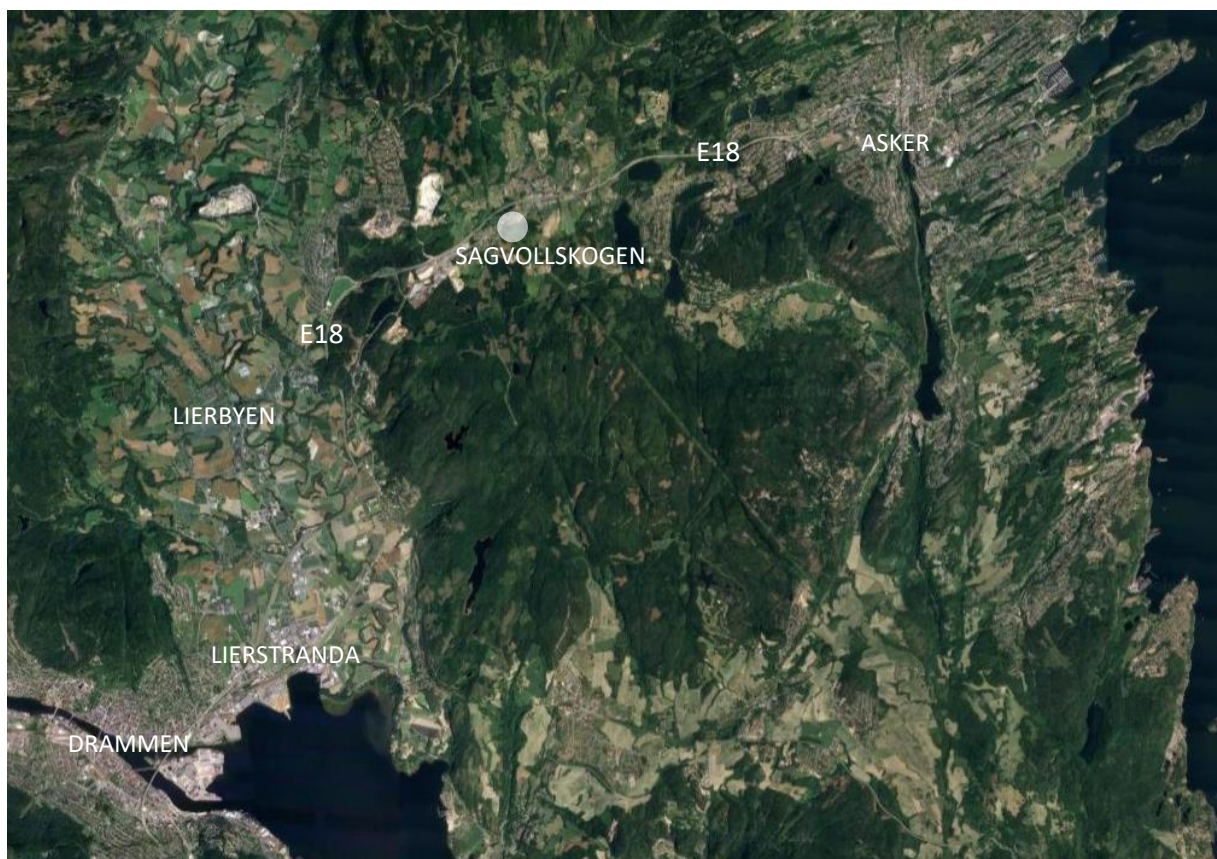
Formålet med planen

Formålet med planen er å etablere et nytt næringsområde på Sagvollskogen i Lier kommune. Området er avsatt til næring i kommuneplanen under navnet Kjenner Øst. Næringsområdet skal tilrettelegges for lager, logistikk og industri.

Gjennom planarbeidet vil man vurdere følgende temaer:

- Forhold til overordnede planer
- Trafikale konsekvenser
- Inngrep i naturen og terrenget – nær og fjernvirkning
- Adkomst fra fylkesvei og veistruktur internt i planområdet
- Feltinndeling og høyde på terreng
- Høyder på bygg og grad av utnyttelse
- Massebalanse/massehåndtering
- Klimahensyn og miljøvennlige løsninger
- Teknisk infrastruktur og overvannshåndtering
- Friluftsliv og tilpassing til eksisterende forhold

Planområdet



Figur 1 Oversiktskart over områdets beliggenhet

Sagvollskogen er lokalisert i Lier kommune mellom Liertoppen kjøpesenter og Lierskogen. Jernbanen og E18 går gjennom kommunen, og gjør Lier attraktiv for bolig- og næringsutvikling.

Planområdet ligger langs FV1436 Drammensveien som går parallelt med E18. Tilrettelegging og utvikling av næring i Lier vil bidra til å nå kommunens mål om fortetting av allerede avsatte næringsarealer. Området ligger ved en viktig inngangsport til Kjekstadmarka. Gjennom området går en skiløype fra Lierskogen og videre inn i Kjekstadmarka.

Foreslått planområdet omfatter et totalareal på ca. 264 daa.

Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak



Figur 2 Skisse til illustrasjonsplan

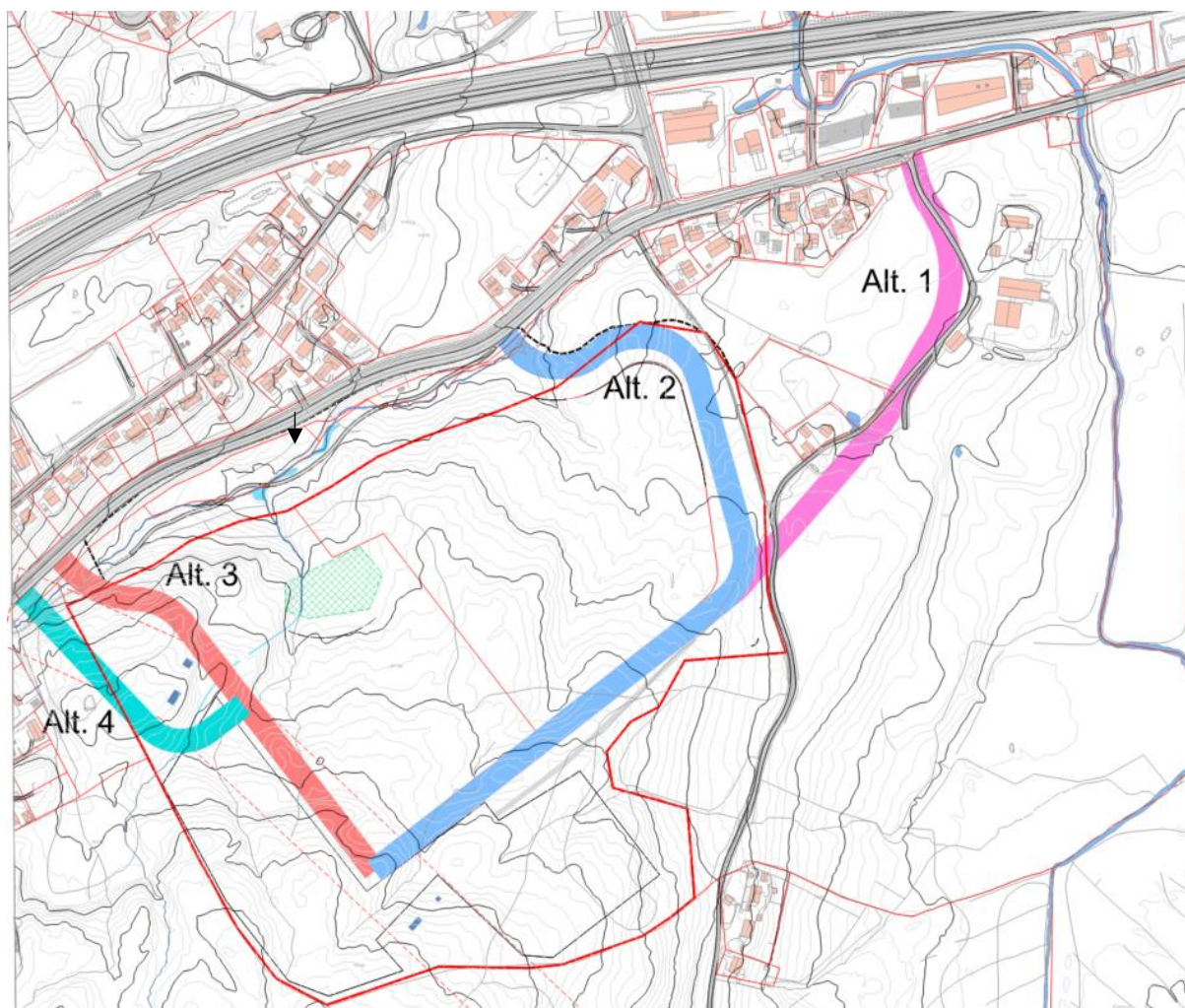
Området skal utvikles som et næringsområde, med hovedvekt på lager og logistikkbygg, verksted og produksjonslokaler. Det vil tilrettelegges for at både små og store bedrifter kan etablere seg der. Det skal ikke reguleres for handelsformål i området.

Utforming av næringsområde skal tilpasses, for å forhindre plager i form av støy-, luftforurensning eller trafikkfare for de eksisterende boligområdene.

Adkomst

Adkomst til planområdet er vurdert med 4 alternative plasseringer. Det vil bli noe økt trafikk og tungtransport til området, men Norconsults trafikkrapport (vedlagt) har konkludert med at utvikling av området ikke vil gi store konsekvenser for kapasiteten på omkringliggende veier.

Adkomstene er vurdert opp mot hverandre. I henhold til tabell under er det alternativ 2 som samlet vil få minst konsekvenser. Valgte adkomstløsning vil gi føringer for utformingen av parken. Det vil blant annet legges vekt på å berøre minst mulig dyrkbar og dyrka mark.



Figur 3 Alternative adkomster til området

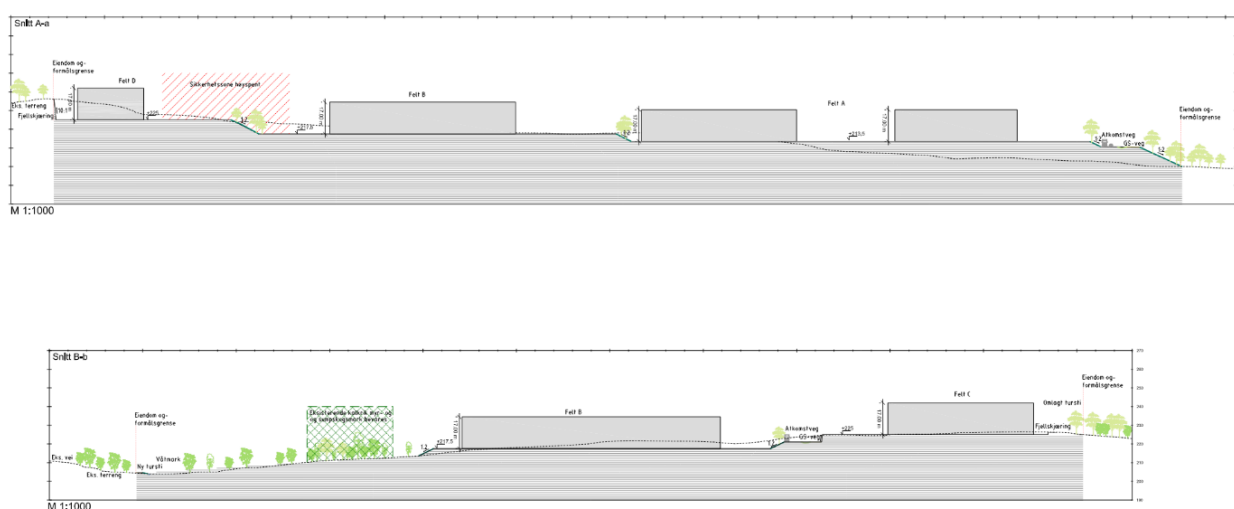
Alternativ	Fordeler	Ulemper
Alt. 1	<ul style="list-style-type: none"> - Følger eksisterende avkjørsel fra Drammensveien/Fv16 - Veirett 	<ul style="list-style-type: none"> - Ca. 7 daa landbruksmark blir borte i etableringen av ny adkomst - Det blir en lengere vei som må bygges og driftes - Det tilføres et "nytt element» i gårdsmiljøet - Flere naboer berøres med trafikk
Alt. 2	<ul style="list-style-type: none"> - Lite areal går bort til vei - Mest gunstig i forhold til tomteutvikling og utfartsparkering. - Effektiv tilkomst - Berører få naboer 	<ul style="list-style-type: none"> - Noe stigning opp til tomtene
Alt. 3	<ul style="list-style-type: none"> - Lite areal går bort til vei - Effektiv tilkomst 	<ul style="list-style-type: none"> - Noe stigning opp til tomtene
Alt. 4	<ul style="list-style-type: none"> - Lite areal går bort til vei - Effektiv tilkomst 	<ul style="list-style-type: none"> - Veien ligger adskilt fra næringsarealene og vil gi noe barrierewirkning/oppdeling av areal

- Vil komme nærme naboer i vest

Tilpasning til terreng

Utbyggingsfeltene innenfor næringsområdet planlegges med variasjon av kotehøyder tilpasset tilgrensende områder. Høydene er vurdert for å oppnå massebalanse og omkringliggende terreng. Det er et mål om at minst mulig masse fraktes ut eller inn i området. For å ivareta hensynet til omkringliggende terreng, vil noen områder måtte tilføres masser mens andre vil ha overskudd. Høyden på arealene må finjusteres underveis for å optimalisere massebalansen.

Høydeforskjellen mellom områdene tas opp i grønne skiller. Fyllinger tildekkes med skogbunnsjord slik at de revegeteres naturlig med stede egne arter.



Figur 4 Prinsippsnitt

Arkitektur

Intensjonen er å etablere bebyggelse med moderne, tidsriktig preg for å imøtekomme dagens krav og standard. Det skal legges vekt på høy kvalitet i den arkitektoniske utformingen innenfor de økonomiske rammene for tiltaket.

Ved utforming av næringsbyggene skal det være et bevisst forhold til skala, rytme og komposisjon. Bebyggelse med store dimensjoner skal søkes brutt opp ved hjelp av form- og fasadeuttrykk. Fasader skal ha variasjon i fasadeliv med inndeling, farge- og materialbruk.

Utformingen skal samsvare med byggets funksjon og ses i sammenheng med omgivelser og plassering. Inngangene skal henvende seg mot gatestruktur, interne veier eller hovedvei.

Det tilstrebes kvartalstruktur innenfor feltene. Med kvartalstruktur menes det at bebyggelsen skal ha tilnærmet lik hovedretning. Dette vil gjøre næringsparken oversiktlig og lesbar.

Ny bebyggelse skal plasseres slik at det tilrettelegges for et trafiksikkert og oversiktlig gangveinett for myke trafikanter, med korte avstander mellom parkeringsplasser og utearealer. Alle næringsområdene kobles til gangveisystem som også er koplet til turveinettet i området.

Friluftsliv

Langs Drammensveien ønskes det etablert et sammenhengende grøntdrag (noe parkmessig) hvor eksisterende bekk ivaretas og fremheves. Langs bekken vurderes etablering av fordrøyningsdammer som vil øke oppholdstiden i bekken og berike opplevelsen og naturlivet. Grøntdraget langs veien knyttes sammen med vannveier fra næringsområdet som i stor grad bevares. Utforming av grøntdraget vil gi nye kvaliteter til nærområdet. Fylling fra næringsområde vil tillates innenfor grøntdraget, men sikres og arronderes slik at man unngår utglidning i bekken. Avstand til tiltak fra bekken må vurderes gjennom planarbeidet. Det skal legges vekt på å ivareta kantvegetasjonen langs vassdragene.

Friluftslivet søkes også ivaretatt med utfartsparkering og gang- og sykkelvei som knytter området til tilliggende skogsområder. Fra utfartsparkeringen er det kort vei til tur og løypenett. Utfartsparkeringen planlegges med grusdekke og belysning.



Figur 5 Grøntdrag langs Drammensveien

Utbyggingsvolum og byggehøyder

Ut ifra skisser og beregninger forventes en utvikling av parken med ca. 70-80 000m² BRA. Utnyttelsesgraden defineres gjennom arbeid med planen.

De generelle næringsbyggene planlegges med 13-17m høyde.

I forbindelse med planarbeidet skal det også undersøkes muligheten for en begrenset andel høytlager. Dette må tilpasses omgivelsene og harmonere med øvrig bebyggelse. Økende andel større leietakere ønsker automatlagerkapasitet. Mulighet for automatlager er viktig i dagens områder avsatt til næring. Automatiske lager øker effektiviteten og gjør næringsområdene mer kompakte og bedre utnyttet. Flexibiliteten i et automatlager gir også muligheter til å håndtere store volum med høy arealeffektivitet og muliggjør lavere trafikkbelastning.

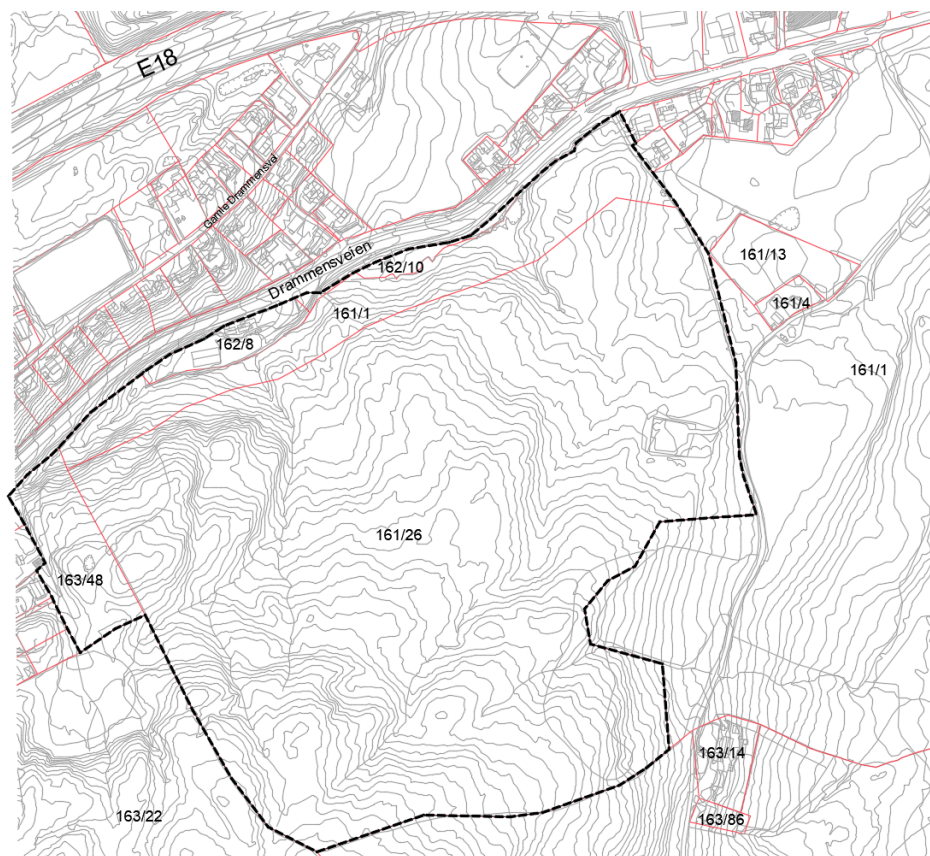
Hvordan høyden på bebyggelsen påvirker solforholdene for naboer må utredes gjennom den fremtidige plansaken.

Funksjonelle og miljømessig kvaliteter

Eiendomsforhold:

Planområdet omfatter hele eller deler av følgende gnr/bnr: 161/26, 163/48, 162/8, 161/1, 162/10.

Eiendomsforholdene er regulert i egen avtale mellom grunneier 161/26 og utvikler Dpend Eiendom AS. For eiendommene 161/1, 163/48, 162/8 og 162/10 er de ulike grunneierne informert.



Figur 6 Planlagt utviklingsområde

Landskap

Sagvollskogen ligger i daldraget mellom Kjekstadmarka i sør og Lierskogen i nord. Selve området ligger i nordøstvendt skråning ned mot dalen som strekker seg fra Asker i øst til Lier i vest. I bunnen av daldraget går E18 mellom Oslo og Drammen. På motsatt side av daldraget ligger Ovenstad, Ovenstadtoppen, Lierskogen kirke og samfunnshus, mm. Sagvollskogen er delvis til godt synlig fra områdene nord for E18.



Figur 7 Omkringliggende områder

I dag er Sagvollskogen et til dels skogkledd område og tilknyttet et landbruksområde i sør. Gjennom høyeste del av område går det to høyspentlinjer i nord-sør retning.

I østre del av planområde går det en mindre luftlinje som krysser område. Det må opprettes dialog

med nettleverandør for å finne en god løsning for denne linjen.

Jordsmonnet er preget av et relativt tynt skogsbunndekke av morenemasser og noe humus. Stedvis er det berg i dagen. Tykkelsen på jordsmonnet varierer fra noen centimeter til tykkere lag. Antatt snittykkelse er ca. 0,5m. Boniteten på skogbruksområdene regnes som høy. Området består av blandingskog som er avvirket. Skogen er i ny etablering og derfor ung og lav. Det er en del mindre bekker i området som alle samles i en større bekk langs Drammensveien, hvor den går videre til Grobruelva.

Naturmangfold

Det er gjort en naturmangfoldregistrering i området som beskriver naturverdiene i planområdet og anbefalte tiltak for å ivareta disse i størst mulig grad. Rapporten kartfester også registrerte fremmede arter innenfor planområdet.

I planområdet ble det registrert naturtypen Rik svartorsumpskog. Denne naturtypen er oppført som sårbar (VU) på rødlista for naturtyper. I felt ble denne vurdert til å ha en moderat lokalitetskvalitet. På bakgrunn av dette har naturtypen stor verdi og høy forvaltningsprioritet. Det bør derfor unngås å forringe denne naturtypen. Dette skal gjøres ved at naturtypen inngår i et belte med grønnstruktur med underformål som naturområde. Det er også viktig å opprettholde vanntilførselen til området.

Av fremmedarter ble det registrert funn av kanadagullris, vinterkarse og hvitsteinskløver, som er arter vurdert til å medføre svært høy risiko for naturlig vegetasjon i Norge. Disse artene forekom øst i planområdet hvor det hadde blitt tilført fyllmasser. Artene spres også lett ved massehåndtering. Det bør derfor utarbeides en risikovurdering og nødvendige retningslinjer for anleggsgjennomføring ved håndtering av infiserte masser. Dette for å unngå å spre de fremmede artene, og/eller å tilføre nye fremmede arter.

Registreringen som ble lagt til grunn for naturmangfoldrapport ble gjort 14.05.2021. I ettertid har miljødirektoratets kartdatabase «Naturbase» blitt oppdatert med en forekomst av rik gransumpskog, som er oppført som sterkt truet (EN) på rødlista. Dette må undersøkes gjennom planarbeidet.

Naturmangfoldrapporten ligger vedlagt.

Kulturminner

Kulturarv i Viken fylkeskommune har gjennomført en arkeologisk registrering av det planlagte reguleringsområdet. Det ble ikke påvist automatisk fredete arkeologiske kulturminner.

Arkeologiskrapport og uttalelse fra Viken Fylkeskommune ligger vedlagt

Trafikk

Det er utarbeidet en trafikkanalyse som tar for seg beregning av turgenerering til/fra tomta og fordeling av trafikken utover vegnettet.

Videre ser analysen på trafikale virkninger som følge av en potensiell utbygging, der det er fokus på avvikling i Heiakrysset og Tranbykrysset. Scenariet som legges til grunn er en kombinasjon av næringsformål med ulikt transportbehov (scenario 3 i rapporten). Det gir 78 750 m² med industri, der 40% av industrien er lite transportkrevende industri, 30% er middels transportkrevende industri og 30% er transportkrevende industri.

Trafikkanalysen omfatter en rekke ulike kilder som Regional persontransportmodell (RTM), Nasjonal Vegdatabank, Statens Vegvesen sitt webkamera, egne trafikkregistreringer samt tidligere analyser og utredninger fra andre planer i området. I tillegg har det vært en gjennomgang av vedtatte utbyggingsplaner i Asker kommune og Lier kommune samt andre prosjekter i kommuneplanens arealdel. Dette for å kartlegge om det er planer som vil gi en betydelig trafikkvekst i Heiakrysset og Tranbykrysset utover den generelle trafikkveksten.

Alle scenarier har i år 2030 god trafikkavvikling, og kapasitetsberegningene gir at det vil være akseptabel flyt i Heiakrysset. Det er ubetydelige endringer i belastningsgrader og kølengder. Det er lav belastning, med liten fare for kapasitetsproblemer i normalsituasjon og stor restkapasitet i krysset. Analysen finner ikke behov for utbedring av Heiakrysset med hensyn til fremtidig trafikkavvikling.

Ramper til/fra E18 (både fra øst og fra vest) vil i Tranbykrysset trolig være overbelastet i 2030 i nullalternativet (uavhengig av Sagvollskogens utbygging). Utbyggingen gir en marginal økning i trafikkvolumer, og vil gi ubetydelige endringer i belastning. Beregninger for år 2050 viser overbelastning på samme ramper som i år 2030.

Trafikkmengder og behov for utvidelse fra to til fire felt på Drammensveien er vurdert med bakgrunn i kommentar fra Statens Vegvesen i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel. Både registrerte og beregnede trafikkmengder tilsier at dagens to felt på Drammensveien er tilstrekkelig for å håndtere en evt. utbygging av Sagvollskogen og andre planer i innværende Kpa.

I forbindelse med planarbeidet ønskes det dialog med kommunen om inngåelse av utbyggingsavtale vedrørende blant annet infrastrukturtiltak i området.

Trafikkrapporten ligger vedlagt.

Klimatilpasning og miljøambisjoner

Området vil utvikles med en helhetlig tilnærming til bærekraft hvor sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft skal ivaretas. Det vil si at energieffektivitet og bærekraftige bygg, forholdet til natur og miljø samt sikre allmenhetens interesser i området vil vektlegges i det videre planarbeidet.

Som utgangspunkt vil byggene BREEAM-sertifiseres og utbygger tilstrebe at byggene tilfredsstillere kravene i EUs taksonomiforordning. Dette sikrer energieffektive og bærekraftige bygg. En fremtidig utbygging vil omfatte utredning av potensialet for produksjon av fornybar energi gjennom sol og geoenergi. Områdets størrelse kan gi potensial for at overskuddsenergi tilføres nærområdet. Det er naturlig at utredningen også omfatter elektrisk ladeinfrastruktur for tunge kjøretøyer.

Tiltakets virkning på, og tilpasning til landskap og omgivelser

Utvikling av næringsparken vil være varierende synlig for omgivelsene både fra nært og fjernt hold. Ovenstad og Ovenstadlia ligger på motsatt side av E18 og vil ha stedvis god sikt til arealene. Det samme gjelder de nærliggende gårdene som ligger i åpent terreng. Næringsarealene blir liggende på ca. samme nivå som Ovenstadlia. Det vil derfor være den nærmeste bebyggelsen i nord-øst som blir mest synlig. Dette blir avtrappede lengere inn (vest).

E18 ligger lavere og har stort sett sammenhengende vegetasjonsareal langs veien. Det vil derfor være lite eller ingen kontakt med næringsarealet for reisende på veien. Bebyggelsen langs E18 og vest for Sagvollskogen vil også bli skjermet av terrenget vegetasjonsbelte langs veien.

Eksisterende skogsområder utenfor tomtene beholdes og skjøttes slik at en opprettholder dagens skjerming mot næringsarealene. Skråningene rundt tomtene revegeteres og tilplanter med skog, noe som vil dempe inngrepet noe.

De planlagte tiltakene må, i tillegg til arkitektonisk utforming og egenverdi, også vurderes i forhold til sin virkning på omgivelsene. Som virkemidler for å dempe landskapsinngrepet og et dominerende industripreg bør det blant annet vurderes terrengtilpasset planeringshøyde, vegetasjonsskjermer og grønne innslag mellom parkerings- og manøvreringsområdene. Illustrasjoner av nær og fjernvirkning vil utarbeides og vurderes i planarbeidet.

Forhold til kommuneplan, reguleringsplaner, retningslinjer og pågående planarbeid

Planforslaget skal forholde seg til godkjent kommuneplan og rikspolitiske retningslinjer. Med formål som samsvarer med anbefalingene for området vil det nye planforslaget bidra til måloppfyllelse av overordnede planer og mål.

Kommuneplanen 2019

Samfunnsdelen

Samfunnsmålene peker ut de områdene som skal gis særlig oppmerksomhet og ressurstilgang i planperioden. Målene bygger på kommunens visjon, og er valgt på bakgrunn av politiske føringer og de utfordringer og muligheter kommunen står overfor.

Utvikling av Sagvollskogen er i tråd med samfunnsmål 5 - Framtidsretta og næringsvennlig, og bygger spesielt opp under Innsatsområde 1-4.

1. Lier kommune skal være en utviklingsorientert næringslivspartner
2. Lier kommune skal bidra til en smart utvikling av næringsarealer.
3. Lier skal tilby næringslivet et konkurransedyktig transportsystem.
4. Lier skal tilrettelegge for kompetansebaserte arbeidsplasser

Arealdelen

Planbeskrivelsen tilhørende arealdelen har et eget kapittel vedrørende næringsområder.

Hovedpunktene i kapittelet er følgende:

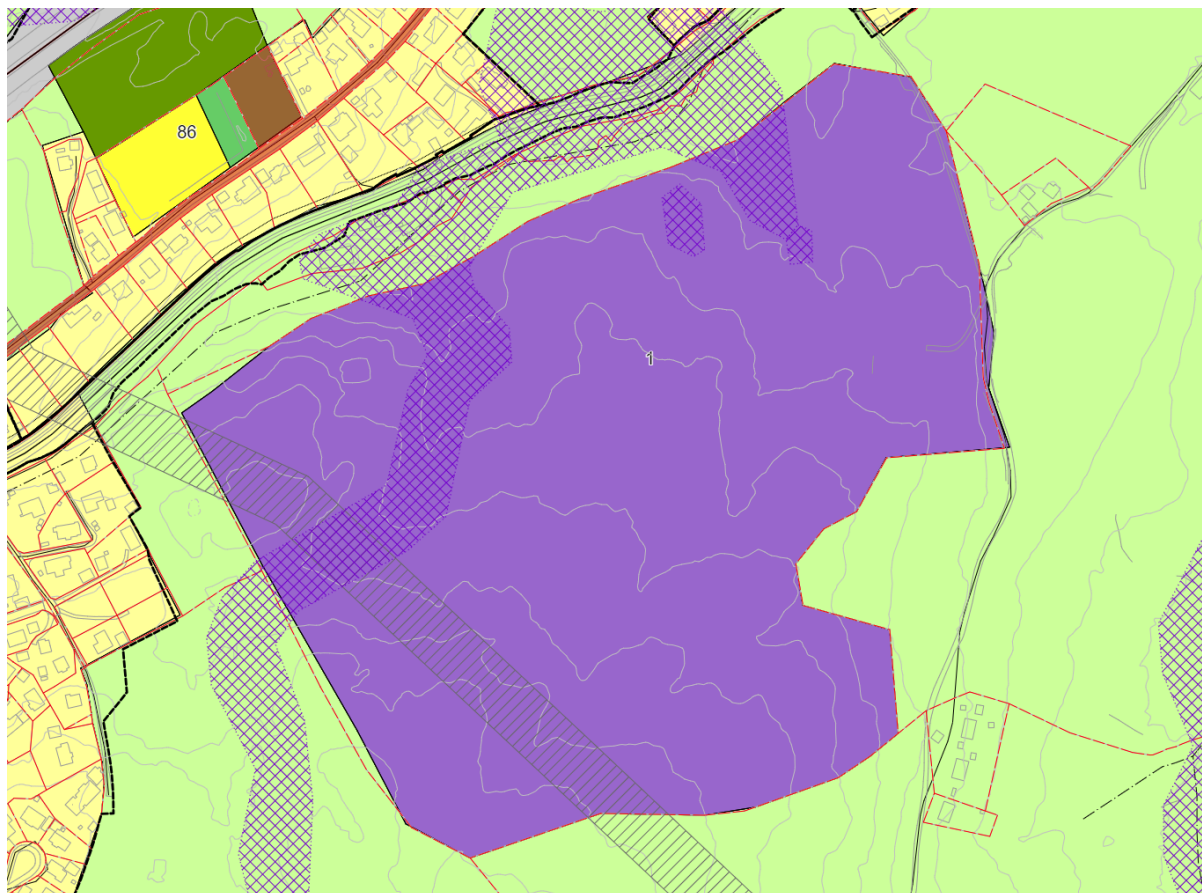
- Det er overordnet mål om at kommuneplanens arealdel legger til rette for nye næringsarealer. Lier kommune er langt unna sitt mål i dag.
- Utviklingen skal skje etter ABC prinsippet.

I forbindelse med arbeid med kommuneplanens arealdel ble området konsekvensutredet:

Det vil bli søkt etter mulige nye næringsarealer som i størst mulig grad kan utvikles i samsvar med de mål Lier for øvrig har for arealutvikling og som kan egne seg for utvikling til den type næring Lier har behov for.

Rapporten «Nye næringsarealer for plasskrevende virksomhet - et felles kunnskapsgrunnlag»

utarbeidet av Buskerudbyen 23.03.2015 peker på dette området som egnet til plasskrevende virksomhet (C-næringer).



Figur 8 Utklipp fra kommuneplanen

Videre er følgende kommuneplanbestemmelser spesielt relevante for Sagvollskogen:

- § 3-4 og 3.5 Parkeringskrav (PBL § 11-9 nr. 5)
- § 3-6 Estetiske bestemmelser (PBL §§ 11-9 nr. 5 og 6 og 11-11 nr. 1)
- § 7-1 Støykrav (PBL § 11-9 nr. 6)
- § 7-2 Sikkerhet mot flom og økt havnivå (PBL § 11-9 nr. 5)
- § 7-3 Krav om plan for redusert klimabelastning (pbl. § 11-9 nr. 6 og 8)
- § 7-4 (ny) Krav om mobilitetsplan (PBL § 11-9 nr. 8)
- § 7-5. Krav til lokal overvannshåndtering (pbl. § 11-9 nr. 3 og nr. 14.1.6)
- § 7-6 Flomveier (pbl. § 11- 8, bokstav a) 14.2.
- § 7-7 Lukkede bekker (pbl. § 11- 8, bokstav a) 14.3.
- § 7-8 Fare for kvikkleireskred (pbl. § 11- 9, nr 5)

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

- Støyutredning (punkt 7.1)
- Plan for redusert klimabelastning (punkt 7.3)
- Mobilitetsplan (punkt 7.4)
- Plan for flom og overvannshåndtering (punkt 7.2, 7.5 og 7.6)
- Utredning av fare for kvikkleireskred over marin grense (punkt 7.8)

Planstrategi 2020-2023, Lier kommune

Planstrategien drøfter kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, avklarer føringer og klargjør kommunens planbehov.

Kommunedelplan for veisystemet i E18 korridoren fra Drengsrud til Tranby-krysset.

I forbindelse med behandlingen av kommuneplanens arealdel i 2019 vedtok kommunestyret:

Det tas initiativ til å utarbeide kommunedelplan for veisystemet i E-18 korridoren fra Drengsrud i Asker til Tranby-krysset der en tar med arealbruken i tilliggende områder så langt det er nødvendig for å få et helhetlig grep. Kommunedelplanarbeidet gjøres i tett samarbeid med Asker kommune, vegvesenet i nye Viken og Lierskogen Vel.

Det vil være positivt for området om initiativet med å gjennomføre en kommunedelplan får tilslutning og igangsettes. En kommunedelplan er ikke et formelt rekkefølgekrav for en regulering av Sagvollskogen, og bør slik sett åpne for at reguleringsprosessen igangsettes parallelt med en kommunedelplanprosess.

Rekkefølgekrav Sagvollskogen (Kjenner øst) omfattes av er:

Næringsområdene 1. Kjenner øst, 6. Leirdalen: Det skal være gjennomført utbedring av Fv. 282 fram til og forbi Tranbykrysset (E18) og Drammensveien fram til Liertoppen kjøpesenter slik at disse veiene har tilstrekkelig kapasitet og trafiksikker avvikling før områdene kan bygges ut. Nødvendig løsning skal utredes og vises i forbindelse med reguleringsplan for områdene. c. Næringsområde 1. Kjenner øst: Ny trase for hovedskiløype mellom Kjekstadmarka og Lierskogen/ Vestmarka skal være etablert. Skiløypa skal være vist i reguleringsplan for området.

Disse temaene vil omfattes av en reguleringsprosess for Sagvollskogen gjennom egne utredninger. Forslagsstiller viser til den vedlagte analysen fra Norconsult som konkluderer med at flaskehalsen i dette veisystemet er Tranbykryssets kapasitet og trafiksikkerhet, og ikke Heiakrysset eller Drammensveien. Dette gjelder selv når man hensyntar arealplaner både for Asker og Lier som påvirker området, og maksscenarioet for utbygging av Sagvollskogen. Dette vil bli kvalitetssikret i den videre prosessen.

Forslagsstiller er positiv til å bidra med tiltak som kan bedre trafiksikkerheten i området. Dette forankres naturlig i forbindelse med detaljreguleringen og utbyggingsavtale, og er ikke avhengig av en Kommunedelplan.

Det er begrenset med næringsarealer i Lier og i regionen som skaper utfordringer for eksisterende virksomheters mulighet for utvikling i kommunen. I tillegg er det sterkt press fra nye virksomheter som ønsker å etablere seg. På toppen av dette skaper utviklingen av Fjordbyen et press på eksisterende arealkrevende virksomheter som må lete etter alternative lokaliseringer om de skal bli i kommunen. Samfunnsplanen peker på at «Eksisterende næringsliv må gis god mulighet til utvikling og ekspansjon.» Oppstart av reguleringen av området gir en forutsigbarhet som betyr at flere av virksomhetene med ekspansjonsbehov eller som er på flyttefot, kan beholdes i kommunen.

Forhold til Regionale planer

Det forventes i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging vedtatt 12. juni 2015 at det settes av tilstrekkelig næringsareal som ivaretar næringslivet behov og som er lokalisert ut fra hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportutvikling. Lier kommune legger vekt på å følge opp de nasjonale forventningene om tilstrekkelige arealer til næringslivets behov.

Regional plan for areal og transport i Buskerud

Den regionale planen for areal og transport er et verktøy for planlegging av byer og tettsteder, og effektiv arealbruk og transport. Dette er viktig for å takle utfordringer knyttet til klimaendringer, økende befolkning og arealbruk. Hensikten med planen er å fremme helhetlig løsninger som gagnar hele regionen. Den tar også hensyn til og er tilpasset andre regionale planer og strategier som gjelder for hele eller deler av Buskerud. Særlig gjelder dette Areal- og transportplanen for Buskerudbyen. Disse planene utfyller hverandre. Den regionale planen gir et forutsigbart rammeverk for samarbeid og dialog mellom stat, fylket og kommune. De tre forvaltningsnivåene har ulike oppgaver og ansvarsområder som påvirker samordningen mellom areal og transport på sine områder. Kommunene følger opp den regionale planen ved å inkludere den i sin egen areal- og samfunnsplanlegging.

Regional plan for areal og transport i Buskerud viser til at kommunene må legge til rette for næringsutvikling ved å sikre tilstrekkelig med egnede arealer, variasjon av typer og beliggenhet for å dekke både næringslivets og det offentlige arealbehov.

Videre fremlegges det at ABC-prinsippet for arbeidsplasslokalisering skal ligge til grunn for planlegging i kommunene.

Sagvollskogen blir definert som er C-området som defineres som områder utenfor byene og tettstedene og i nær tilknytning til hovedveinettet. Virksomheter med få ansatte og besøkende, men stort transportbehov.

Tiltaket er derfor i tråd med Regional plan

Forhold til evt. andre regionale eller statlige føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019-2023)

De nasjonale forventningene skal legges til grunn for kommunestyrets arbeid med kommunale planstrategier og planer. Regjeringen legger vekt på at vi står overfor fire store utfordringer:

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

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

Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Retningslinjene skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling og fremme helse, miljø og livskvalitet.

I retningslinje 4.2 heter det at utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Videre fremlegges det i retningslinje 4.3 at potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. I retningslinje 4.6 presiseres det at effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedveinett.

Tiltaket er i tråd med de statlige planretningslinjene. Planområdet plassering og virksomhetsart bidrar til målet om samordnet areal- og transportplanlegging. Tiltakets plassering langs fylkesvei tilkoblet europavei, er velegnet for virksomheter innen lager og logistikk og oppfyller ønsket om effektiv trafikkavvikling for næringstransport. Tiltaket bidrar dessuten til utvikling av eksisterende næringsområde avsatt i kommuneplanen. Dette sparer arealer andre steder i kommunen.

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

Kommunen skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpassing).

Klimatilpassing og utslippsreduksjoner må sees i sammenheng. Det er viktig å planlegge for løsninger som både reduserer utslippene og reduserer risiko og sårbarhet som følge av klimaendringene.

Ved planlegging av nye områder for utbygging, skal det vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystemer og arealbruk med betydning for klimatilpassing, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal blant annet ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering.

Det skal gjennomføres risiko- og sårbarhetsanalyser tidlig i planleggingsprosessen for å vurdere hvordan klimaendringer kan påvirke risikoen og sårbarheten i området.

Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

Fylkeskommunen

Det er foreslått en ny avkjørsel på fylkesveien langs med planområdet. 4 alternative plasseringer er vurdert. Endelig valg av plassering må gjøres i dialog med fylkeskommunen. Det bør i den sammenheng også vurderes om flere avkjørsler fra fylkesveien kan samles for å skape en tryggere trafikksituasjon.

Glitre energi

Det går to høyspentstrekker over området. Hensynssone for høyspent er avklart med nettselskapet og vil videreføres i ny plan. Tiltak innenfor sonene som reduserer høyden fra eksisterende terreng til ledningstrekker tillates ikke.

Statnett

Statnett har en luftlinje gjennom område og må høres i forbindelse med plansaken.

Friluftsliv

Gjennom området går en skiløype fra Lierskogen og videre inn i Kjekstadmarka, denne skal hensyntas gjennom utvikling av området. Gjennom planarbeidet er det et mål om å øke tilgjengeligheten og kvaliteten til de tiliggende friluftsområdene.

Naboer

Utvikling av området til næringsbebyggelse vil være et stort terrenginngrep som er synlig lokalt på Lierskogen. Planarbeidet skal strebe etter å minimere konsekvensene for naboene.

Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas

Plan – og bygningsloven § 4-3 setter krav om en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for alle planforslag som inneholder utbyggingsformål.

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse i tilknytning til planforslaget. Mulige uønskede hendelser identifiseres, og sannsynlighet og konsekvens anslås. Det skal videre vurderes risikoreduserende tiltak. Analysen skal omhandle både driftsfase og anleggsfase. ROS-analysen skal utarbeides iht. metodikk utarbeidet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

Hvem skal varsles om planoppstart

Alle naboer og aktuelle offentlige instanser blir varslet via epost eller brev. Liste over offentlige instanser mottas fra Lier kommune. Planoppstart skal også kunngjøres i minst en avis. Sammen med varsel om oppstart av planen, varsles oppstart av forhandling om utbyggingsavtale.

Prosser for samarbeid og medvirkning

Det er et ønske om å gjennomføre en utvidet medvirkningsprosess utover loven.

Det ble avholdt et informasjonsmøte 7. november for naboer og andre interesserte som ble initiert av Lierskogen Velforening. Her var temaene blant annet forholdet til nærområdet, trafikale konsekvenser og helhetlig planlegging på Lierskogen.

20. mars 2024 ble det gjennomført en befaring på området. Naboer og andre berørte var invitert og oppfordret til å stille spørsmål til forslagstiller.

Forslagsstiller planlegger å gjennomføre et informasjonsmøte i høringsperioden i forbindelse med planoppstart. Det tas i tillegg sikte på å legge opp til gode arenaer for medvirkning gjennom hele reguleringsprosessen.

Vurdering om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredning

Plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredninger stiller krav om planprogram og konsekvensutredning ved tilrettelegging for næringsbygg med et bruksareal på mer enn 15 000 m² (jf. pbl § 4-2 og forskrift om konsekvensutredninger § 6, jf. Vedlegg I pkt. 24.)

Det skal derfor utarbeides planprogram for planarbeidet og konsekvensutredning for planforslaget. Aktuelle temaer vil bli redegjort for gjennom arbeidet med planen.

I denne saken må følgende punkter i særlig grad konsekvensutredes:

- Trafikk og trafiksikkerhet
- Naturmangfold
- Vannmiljø
- Overvann
- Landskapsbilde og bebyggelse
- Nærmiljø og friluftsliv

Øvrige fagrapporter skal omhandle:

- Geoteknikk
- Støy
- VA
- Energiredegjørelse
- Miljø
- ROS

Vedlegg til planinitiativet

- Landskapsplan 102
- Landskapsplan – utsnitt av bekk 105
- Prinsippsnitt 201
- Arkeologiskrapport
- Trafikkanalyse
- Vurdering av trafikkregistrering
- Fagrapport naturmangfold