

Buskerudbysamarbeidet

Nye næringsarealer for plasskrevende virksomhet – et felles kunnskapsgrunnlag

23.3.2015



CIVITAS 


Buskerudbyen
Raskere reiser – bedre miljø

Tittel

Nye næringsarealer for plasskrevende virksomhet – et felles kunnskapsgrunnlag

Oppdragsgiver

Buskerudbysamarbeidet

Oppdragsgivers kontaktperson

Gun Kjenseth

Vårt prosjektnummer

14-035

Skrevet av

Rolv Lea, Eivind Orre, Geir Berg

Kontrollert av

Rolv Lea, Eivind Orre, Geir Berg

Fotos og illustrasjoner

Forsidefoto: Vestfold Næringsstomter AS

Øvrige illustrasjoner: Eivind Orre

Dato

30.1.2015

Sist revidert

23.3.2015

© AS Civitas 2015

By-, miljø- og samfunnsplanlegging

www.civitas.no

Forord

Denne utredning er gjennomført av Civitas AS og Sitma AS for Buskerudbysamarbeidet ved prosjektsjefen. Utredningsarbeidet er forankret i handlingsprogrammet i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. I arbeidet med den regionale areal- og transportplanen ble det identifisert mangel på næringsarealer for areal- og transportintensive virksomheter i Buskerudbyen. Det ble derfor fastsatt i planens handlingsprogram at *”det skal etableres et felles prosjekt som oppfølgende aktivitet til denne plan, og med formål å identifisere nye næringsområder”*.

Foreliggende rapport er ikke en plan, men en kartlegging av eksisterende næringsområder og en studie av potensielt nye områder som i fremtiden kan bli nye næringsområder, forutsatt at det først gjennomføres planprosesser etter plan- og bygningsloven. Studien har et regionalt perspektiv og er geografisk avgrenset til de 5 kommunene i Buskerudbyen (Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier) og i tillegg Røyken, Hurum, Svelvik og Sande. Holmestrand kommune ble inkludert underveis i utredningsarbeidet.

Et viktig formål med utredningsarbeidet har vært å etablere et felles kunnskapsgrunnlag. En bredt sammensatt referansegruppe har derfor fulgt utredningsarbeidet. Det er gjennomført 3 møter i referansegruppen. I tillegg har gruppen bidratt til kvalitetssikring av faktagrunnlaget som presenteres i rapporten. Vurderingene som er gjort står for konsulentens regning.

Oppdraget har vært gjennomført av Rolv Lea (prosjektleder) og Eivind Orre, i samarbeid med Geir Berg i SITMA AS. Sekretariatet i Buskerudbysamarbeidet ved Gun Kjenseth og Jomar Lygre Langeland har vært kontaktpersoner hos oppdragsgiver.

Kartskisser som brukes i denne rapporten og selve rapporten er også tilgjengelige på www.buskerudbyen.no.

Følgende representanter har vært med i referansegruppen:

Ingar Vaskinn	Kongsberg kommune
Kari Solberg Økland	Øvre Eiker kommune
Tor Harald Skaug, Berit Bakkane	Nedre Eiker kommune

Gaute Thorsnes	Drammen kommune
Jon Arvid Fossum	Lier kommune
Knut Johansen	Sande kommune
Arvid Askø	Svelvik kommune
Jan Erik Lindøe	Røyken kommune
Vidar Rolfsrud	Hurum kommune
Svend Bergan Grane, Inger Christensen	Holmestrand kommune
Anders Wengen	Buskerud fylkeskommune
Bente Brekke, Sven Dahlgren	Vestfold fylkeskommune
Anders Horgen, Otto Galleberg	Fylkesmannen i Buskerud
Fred Marius Svendsen	Fylkesmannen i Vestfold
Astri Taklo , Anders Hagerup	Statens vegvesen
Sara Brøngel Grimstad	Jernbaneverket
Cecilie Gunnufsen, Harald Andreassen	Kystverket
Per Steinar Jensen	NHO Buskerud
Erik Dalheim	Drammen næringslivsforening
Berit Storfossene	Kongsberg Næringsforum

Mars 2015
Rolv Lea

Innhold

Forord	3
Innhold	5
Sammendrag	6
1 Innledning	10
2 Omkringliggende næringsområder.....	14
3 Overordnet transportinfrastruktur i regionen	18
4 Kjennetegn ved attraktive arealer.....	24
5 Eksisterende, større næringsarealer.....	30
6 Nye arealer.....	34
7 Oppsummering og samlet vurdering.....	50
8 Forslag til videre arbeid	54
9 Oppsummering av arealverdier.....	56

Sammendrag

I denne rapporten kartlegges mulige nye arealer for areal- og transportinsive næringer i Drammensregionen. Oppdragsgiver er Buskerudbyen i samarbeid med omkringliggende kommuner. Hensikten er tilrettelegging for transformasjon av arealer i byområdene til annen byutvikling, og tilrettelegging for vekst i disse næringene. Omkring 17 % av nåværende sysselsetting i kommunene i Buskerudbysamarbeidet antas å være i denne næringskategorien.

Kartleggingen har to innfallsvinkler: Én etterspørselsorientert, med utgangspunkt i en vurdering av næringslivets krav til nye arealer, forventede endringer i overordnet transportnett og næringsutviklingen i omkringliggende kommuner i Akershus og Vestfold. Én annen tilbudsorientert, med utgangspunkt i arealverdier og båndlagte arealer.

Kartleggingen viser at det er vanskelig å finne potensielle lokaliseringer av nye næringsområder som fullt ut ivaretar næringslivets behov og hvor samtidig arealkonfliktene ikke er svært store.

Det er kartlagt at eksisterende næringsområder har om lag 2.600 dekar

ledig areal, basert på en minimumstørrelse på 100 dekar per område.

Arealer egnet for plasskrevende virksomhet og hvor det er gjort planvedtak (eksisterende næringsareal), mer enn 100 dekar ledig sammenhengende

	Dekar
Kongsberg - Drammen	1 390
Kongsberg	520
Øvre Eiker	660
Nedre Eiker	210
Akershus grense - Holmestrand	824
Drammen	0
Lier	270
Sande	300
Svelvik	152
Holmestrand	102
Lier - Oslofjordtunnelen	450
Hurum	0
Røyken	450
Regionen	2 664

For nye næringsområder er det kartlagt et arealpotensial på omtrent 10.000 dekar, fordelt på 14 områder. Kartlegging er basert på at nye næringsareal minimum bør være på om lag 300 dekar. Kommunene har i tillegg til sammen til vurdering 1.900 dekar nytt næringsareal. Lite av dette ligger ved sjøen.

I dette prosjektet er det kun Gullaug i Lier kommune som forslås som nye arealer ved sjøen og hvor det også kan være

mulighet for egen kai. Fra før finnes det slike arealer kun i Svelvik kommune (Bokerøya og Grunnane næringsområde), hvor det også kan være en mulighet for noe utvidelse av arealene gjennom utfylling i sjøen. I Drammen kommune er Holmen foreslått utvidet, men vil trolig i stor grad benyttes til havnerelaterte funksjoner enn rent næringsområde. Det antas å bli mangel på næringsareal med egen kai i framtiden, og det anbefales å arbeide videre med å finne slike næringsarealer.

Arealer som kan være egnet for plasskrevende virksomhet, men hvor det ikke er gjort planvedtak

Areal (brutto)	Kommune	Forslag ved KP-rullering, dekar	Forslag i dette prosjektet		Til sammen
			Dekar	Planstatus	
Kongsberg - Drammen		140	3 760		3 900
Basserudåsen sør	Kongsberg		240	LNF	
Basserudåsen nord	Kongsberg		220	LNF	
Basserudåsen øst	Kongsberg		400	LNF	
Basserudåsen øst	Øvre Eiker		980	LNF	
Løken vest	Øvre Eiker		1 500	LNF	
Mjøndalen Mile	Nedre Eiker	20			
Ryggkollen 2	Nedre Eiker	120			
Ryggkollen 1	Nedre Eiker		310	LNF, nær.	
Ryggkollen 3	Nedre Eiker		110	LNF	
Akershus grense - Holmestrand		570	5 250		5 820
Kjenner	Lier		790	LNF	
Gulliksrud	Drammen	230			
Eik-Lindum	Drammen		530	LNF	
Skjeldrum-Mælen	Drammen		700	LNF	
Holmen	Drammen	270			
Kobbervikdalen	Drammen	20			
Solum søndre	Drammen	50			
Hanekleiva vest 1	Sande		970	LNF, nær.	
Hanekleiva vest 2	Sande		780	LNF	
Grelland	Holmestrand		480	LNF	
Lakjeld	Holmestrand		1 000	LNF	
Lier - Oslofjordtunnelen		1 177	910		2 087
Gullaug	Lier		410	LNF, tj.yt., nær.	
Røyken næringspark	Røyken		500	LNF	
Sætre bruk utvidelse	Hurum	720			
Kana	Hurum	46			
Oredal	Hurum	331			
Nedre Ugstad	Hurum	80			
Regionen		1 917	9 920		11 807

Tj.yt. = offentlig og privat tjenesteyting. Nær. = næring

Tallene i tabellen viser bruttoarealer. Ved detaljplanlegging vil tilpasninger til ulike hensyn normalt sette begrensninger som reduserer reelt utnyttbart areal.

Samlet vurdering av alternative arealer langs aksene Kongsberg – Drammen

Aksene vil være attraktiv for produksjonsbedrifter, og det antas at det vil være et skille mellom bedrifter som har interesse av å være lokalisert nær teknologibedriftene på Kongsberg, og bedrifter som har større interesse av nærhet til Drammen havn og det større markedet i langs E18.

Områdene i Mjøndalen ligger i en svært attraktiv del av regionen, men har store arealkonflikter. Deler av arealene må sees i et langsiktig perspektiv på grunn av eksisterende grusressurser. Hvis en framtidig jernbaneterminal legges til Ryggkollen vil de tilstøtende arealene, som her er foreslått som mulig næringsområde, bli svært attraktive for samtransportører.

Kongsberg antas å ha behov for arealer for plasskrevende virksomhet, for å komplettere mer arbeidsintensive virksomheter i byen. Hokksund har allerede plasskrevende industri som er i vekst.

De største arealreservene, og de som har lavest konfliktnivå, ligger mellom Kongsberg og Hokksund. Her er det under etablering flere næringsområder, som også er foreslått utvidet. Det kan vurderes om det vil være en fordel for regionen å samle etableringer i ett område, framfor to helt separate. Noen forskjeller mellom de to områdene Fiskum og Diseplass-Basserudåsen er at sistnevnte totalt sett har større arealer tilgjengelig, har noe enklere topografi og ligger nærmere til by eller større tettsted, mens Fiskum ligger noe nærmere havn, jernbaneterminal og de større befolkningskonsentrasjonene langs E18.

Samlet vurdering av alternative arealer langs aksene Akershus grense – Holmestrand

Områdene umiddelbart sør for Drammen er konfliktfylte. Spesielt ansees området Eik-Lindum å innebære så store konflikter med landbruks-, natur- og landskapshensyn at det neppe vil være realistisk å tenke seg omdisponering. Skjeldrum-Mælen er mindre konfliktfylt, men har en klar svakhet i forholdsvis lang adkomstvei som til dels må bygges ny og som kan medføre konflikter. Disse to områdene er samtidig de mest bynære, og har på mange måter en god plassering.

Kjerner antas å ville være svært attraktivt og bør utredes nærmere. Grunnforhold på Foksmyra, landskapsvirkning og adkomstforhold må undersøkes.

Sør for Skoger er det muligheter i Hanekleiva i Sande og områder ved Grelland i Holmestrand. Forutsatt at man finner en måte å håndtere konflikten med steinressurser i området ved Hanekleiva, antas dette området å være mer attraktivt enn Grellandområdet. Spesielt for Hanekleivas del må det også vurderes nærmere hvordan adkomsten kan forbedres, og ikke minst kostnadene og finansiering av dette. Området Lakjeld har mange kvaliteter, men antas å være noe perifert i en Buskerudby-sammenheng. På lang sikt kan dette endre seg, og også på kortere sikt kan Lakjeld ligge gunstig til mellom markedene i Indre Oslofjord og langs Vestfoldkysten.

Samlet vurdering av aksene Lier – Røyken – Hurum

Det er mangel på gode, kainære næringsarealer i hele Oslofjordområdet i dag. Gullaugområdet er blant de få områder i Drammensfjorden hvor det er mulig å etablere et større næringsområde med rimelig nær tilknytning til dypvannskai. Gullaug kan derfor være en viktig arealressurs for sjørelaterte næringer.

Sammen med Hurum kommunes planlagte næringsarealer vest for Sætre, på i størrelsesorden 720 dekar, vil det innenfor en strekning på 7 kilometer langs Rv23 kunne etableres et næringsmiljø på nærmere 1.700 dekar hvis Røyken næringspark i framtiden utvides. Denne vil ha en god forbindelse til begge sider av Oslofjorden.

1 Innledning

1.1 Mandatet

Gjennom arbeidet med en samordnet areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 ble det avdekket av kommunene i plansamarbeidet mangler arealer for plasskrevende næringsvirksomhet, såkalte C-virksomheter. Dette kan føre til at fortetnings- og transformasjonsprosesser i byer og tettsteder stanser opp og at bedrifter nedlegges i stedet for å bli relokalisert til et nytt næringsområde. Samtidig legges det opp en kraftig befolkningsvekst i de største byene som fordrer tilsvarende vekst i antall arbeidsplasser. Det kan skje gjennom vekst hos nåværende bedrifter i regionen eller gjennom at bedrifter utenfor regionen finner det interessant å etablere seg her. Det ble derfor startet et prosjekt for å kartlegge mulighetene for å etablere nye næringsområder for areal- og transportkrevende næringer. Prosjektet har et todelt formål:

- En gjennomgang av større eksisterende og mulige nye næringsarealer for C-virksomheter i de involverte kommunene.
- En gjennomgang av ovennevnte næringsarealer med karakteristikk/vurdering av de enkelte områdenes egnethet til ulike typer C-virksomheter.

Grensen for *store* arealer er i prosjektet satt til minimum 100 dekar i eksisterende næringsområder, og 300 dekar for nye næringsområder.

Konsulenten skal gi en samlet vurdering av egnetheten for de respektive næringsarealene, både opp mot øvrige samfunnsbehov og den kategorien virksomheter som næringsområdene retter seg mot.

Omkringliggende kommuner ble invitert til å delta i kartleggingen av potensielle C-områder fordi de i mange sammenhenger tilhører et felles ABS-område (arbeid, bolig, service). Utredningsarbeidet omfatter derfor kommunene Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen, Lier, Røyken og Hurum i Buskerud, og Holmestrand, Sande og Svelvik i Vestfold. Holmestrand kom til i slutfasen av prosjektet.

Prosjektet er forankret gjennom handlingsprogrammet til Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, vedtatt i februar 2013. Det skal resultere i en utredning som kan være grunnlag for senere formelle planprosesser etter plan- og bygningsloven. I en etterfølgende fase er det

aktuelt å kartlegge næringsområdenes attraktivitet blant plasskrevende bedrifter i regionen.

1.2 Overordnede mål og premisser

Areal- og transportplanen for Buskerudbyen for perioden 2013-2023 legger opp relativt omfattende endringer i årene som kommer. Det forventes en befolkningsvekst på 44 % fram til 2040, basert på MMMM-alternativet av Statistisk sentralbyrås framskrivinger av folketallet. Samtidig skal klimautslippene i Norge innen 2020 reduseres med ca. 38 % fra dagens nivå. Det må derfor etableres nye arbeidsplasser og bygges boliger i takt med befolkningsveksten, uten at det går på bekostning av verdifulle natur- og kulturområder og det ytre klimaet. Blant sentrale strategier som er relevante for næringsutviklingen, er:

- Prioritering av seks geografiske utviklingsområder for bolig- og arbeidsplassvekst (Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, sentrale deler av Drammen, Lierstranda og Vestfossen)
- Utvikling av jernbanetilbudet som ryggraden i transportsystemet
- Videre utvikling av havneområdet på Holmen
- Økt andel kollektiv- og sykkelreiser kombinert med lavest mulig andel av transporten med personbil.

Reduksjon i antall arbeidsreiser i bil forutsetter at nye næringsområder ikke lokaliseres for langt unna det sentrale vei- og banenettet i regionen. På nasjonalt nivå er det foreløpig uklart om satsingen på kollektiv persontrafikk blir fulgt opp med en tilsvarende satsing på kollektiv godstransport, både med skip og tog.

1.3 Beskrivelse av arealkrevende bedrifter

I arealplanleggingen inndeles næringslivet i A, B og C-bedrifter med hensyn til hvor ulike virksomheter bør etableres. ABC-metoden er et planleggingsverktøy for å lokalisere offentlig og privat virksomhet slik at miljøkostnadene ved transport minimeres. Det innebærer at arealplanleggingen tar hensyn til nasjonale målsetninger om å redusere ulempene av transport i byer og tettsteder. Samtidig skal bedriftene få dekket sine transportbehov på en tilfredsstillende måte. Gjennom målrettet styring skal virksomhetene lokaliseres «på rett sted», slik at unødig transportarbeid unngås.

Bedriftenes transporter er summen av arbeidsreiser for de ansatte, reiseomfanget til besøkende og transportbehovet knyttet til produksjonen av varer og tjenester. I utgangspunktet bør virksomheter med mange ansatte lokaliseres nær knutepunkter for kollektivtrafikken (A-områder). Virksomheter som generer mye godstransport bør lokaliseres i områder med god biltilgjengelighet (C-områder).

Optimal lokalisering etter ABC-metoden bestemmes ut fra områdenes tilgjengelighetsprofil og virksomhetenes mobilitetsprofil. Med tilgjengelighet menes adkomsten til området med kollektivtrafikk og privatbil. Mobilitetsprofilen for en bedrift bestemmes av de transportskapende egenskapene ved ansatte, besøkende og gods.

ABC-metoden er mer å betrakte som en veileder for arealplanlegging, enn en konkret norm for lokalisering av bedriftene. For å gi metoden et mer praktisk innhold legges det til grunn at C-virksomheter fortrinnsvis er å finne i følgende kategorier:

- Produksjonsbedrifter
- Engroshandelsbedrifter, inkl. logistikkentra
- Større entreprenører innen bygg og anlegg
- Transportselskaper inkl. omlastingsterminaler

1.4 Prosjektgjennomføringen

Generelt er det mye vanskeligere å finne nye arealer til sjø- og banebasert næringsutvikling enn til næringsutvikling basert på biltransport, enten dette er dør-dør eller til/fra en godsterminal. For de intermodale terminalene – terminaler som knytter sammen tre eller flere transportmidler – er kravene til infrastruktur, beliggenhet og avstand fra transportnettet mye vanskeligere å imøtekomme, enn for bilbaserte næringsområder. Blant de største utfordringene for overføring av gods fra vei til sjø og bane er at det ikke finnes nye lokaliseringer for sjø- og banebasert virksomhet, med tilhørende omland for tilknyttede bedrifter, som kan realiseres uten betydelige arealkonflikter, eller som vil ha kommersielt akseptable investeringsvilkår.

Prosjektet har tatt til etterretning at konseptvalgutredningen for ny godsterminal i Drammensregionen ikke fant potensielle arealer i rimelig nærhet til Drammen uten betydelig anvendelse av dyrket mark. For sjøtransport og sjøbasert næringsutvikling er det i denne kartleggingen ikke funnet *nye* større arealer som kan bidra til godsoverføring til skip.

Alle nye potensielle næringsarealer har lokalisering i tilknytning til veinettet. Mange faktorer indikerer at reduksjonen av antall kaianlegg med tilhørende næringsområder videreføres, både i offentlig og privat regi. Om noen år kan det føre til kapasitetsutfordringer i de havneterminalene som blir igjen i Oslofjordområdet.

1.5 Metode

Oppdraget er gjennomført med en metodisk gjennomgang av områdenes egnethet, i samarbeid med kommunene, regionale myndigheter og de statlige transportetateene. Kartleggingen er basert på seks hovedaktiviteter:

- Beskrivelse av næringslivets preferanser og krav med hensyn til områdenes beliggenhet og beskaffenhet, herunder (a) krav til lokalisering, (b) tilgjengelighet til overordnet samferdselsinfrastruktur og (c) utbyggingsøkonomi.
- Kartlegging/vurdering av områder som ikke under noen omstendighet anses som aktuelle for næringsetableringer. Vurderingene er basert på kartstudier av topografiske forhold, lovpålagte begrensninger, potensielle arealbrukskonflikter og egnethet for formålet.
- Møter med kommunene, med gjennomgang av eksisterende og planlagte områder samt diskusjon av muligheter. I møtene er det lagt vekt på å innhente informasjon om kommunens egne prioriteringer og registreringer. Det ble videre bedt om synspunkter på hva som kjennetegner attraktive næringsområder. Kommunens prioriteringer i en regional områdestruktur ble kartlagt.
- Befaring i områder som er aktuelle for videre vurdering.
- Innsamling av data fra nasjonale databaser og kommunenes egne karttjenester.
- Ytterligere vurdering av aktuelle områder.

2 Omkringliggende næringsområder

2.1 Konkurransen om næringsetableringer

I dette kapitlet gjennomgås planene for utvikling av nye og eksisterende næringsområder i omkringliggende kommuner i Akershus og Vestfold. I noen sammenhenger kan disse næringsområdene være konkurrenter til de kartlagte næringsområdene i Buskerudbyen og omegn. Det gjelder for eksempel når internasjonale bedrifter uten spesifikk kunde- og markedstilknytning skal etablere seg i Osloregionen. I tillegg drøftes arbeidsplassintensiteten i C-områder med utgangspunkt i erfaringer fra andre næringsparker.

2.2 Næringsområder i Oslo og Akershus

Plansamarbeidet Oslo og Akershus la i oktober 2014 fram et høringsutkast til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. To strategier er sentrale for tilrettelegging for de areal- og transportintensive næringene:

- Terminalområder og regionale næringsområder for gods og logistikk utvikles utenfor byene.
- Det utvikles et godstransportsystem som gir mer gods på sjø og jernbane, og avlaster tettbygde områder for tungtransport.

Planforslaget skiller mellom næringsområder der det kan etableres nasjonale godstransportfunksjoner, og regionale næringsområder tilrettelagt for nærdistribusjon.

Planforslaget er i samsvar med strategien for gods og logistikk som Samarbeidsalliansen Osloregionen vedtok i 2012. I denne ble det pekt på behovet for tre satelitterminaler som gradvis avlaster navet på Alnabru. Satelitterminalene ble foreslått lokalisert i, eller i nærheten av, Gardermoen næringspark, Deli Skog næringspark og i Vestfold nord/Buskerud sør. Det ble vektlagt at arealer må avsettes selv om utbyggingen først finner sted om mange år. Dersom det ventes til det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å investere i godsterminaler for banetransport, er arealene for lengst disponert til andre formål.

I tillegg foreslår Plansamarbeidet Oslo og Akershus at seks regionale næringsområder tilrettelegges for større logistikk- og

industrivirksomheter. Fire av disse regionale næringsområdene er lokalisert sør for Oslo, nemlig Røyken næringspark (tidligere Follestad næringspark) i Røyken kommune, Måna i Frogn kommune, Langhus i Ski kommune og Vinterbro i Ås kommune.

2.3 Regional plan for bærekraftig arealpolitikk i Vestfold

Vestfold fylke vedtok sin plan for bærekraftig arealpolitikk (rpba) i 2013. Tilretteleggingen av næringsområder er basert på noen sentrale prinsipper, som at:

- Det skal utvikles et bredt tilbud av næringsområder som dekker ulike behov og funksjoner.
- Konsentrasjon skal innby til klyngedannelse, effektiv samhandling og høy arealutnyttelse.
- Tilgangen på næringsområder skal ta høyde for behov som vi ikke kjenner i dag.
- Tydelige og langsiktige grep i arealpolitikken skal gi aktørene forutsigbarhet om avklarte lokaliseringmuligheter.
- Områder og virksomheter av særlig strategisk regional betydning skal så langt mulig gis vern og forutsigbarhet. Med slike områder menes Larvik havn, Sandefjord lufthavn Torp, Ås-området ved Tønsberg (for næringsmiddelindustrien), Høyskolen i Vestfold og Buskerud, Slagen Energipark og en fremtidig godsterminal for banetransport.

I arealplanen for Vestfold fylke foreslås det at 5.133 dekar settes av til nye næringsarealer. Av dette arealet utgjør Torp Øst 2.304 dekar. I noen tilfeller krever bruk av arealene at spesifikke vilkår innfris. Ni områder har status som nåværende eller framtidige regionale næringsområder, blant disse er Hauan i Re og Horten kommune, Bentsrud i Holmestrand og Re kommune, og Hanekleiva i Sande kommune. Seks lokaliseringer i arealplanen var en utvidelse av eksisterende næringsområder. De prioriterte lokaliseringene har varierende størrelse og nærhet til E18.

Området langs E18, mellom Drammen og Kopstad, er i ferd med å bli mer attraktivt for logistikk- og transportbedrifter og for plasskrevende handel. Stadig bedre kommunikasjonsårer gjør det mulig å konsolidere virksomhet som nå er spredt over flere fylker, langs denne akse. Fra E18-brua over Drammenselva og til Kopstadkrysset er avstanden 43 kilometer. Det er en bred konkurranseflate mellom næringsparkene, som i stor grad henvender seg til samme markedssegment, i denne korridoren.

2.4 Sysselsettingen i plasskrevende virksomheter

Det finnes ingen systematisk sammenstilling av normtall for sysselsettingen pr. kvadratmeter areal i utbygde A-, B- og C-områder på Østlandet. En rekke faktorer er avgjørende for arbeidsplassintensiteten, som konjunkturer, mobiliteten i bransjene som området er egnet for, størrelsen på bedriftene og hva som finnes av konkurrerende næringsområder.

Hovedregelen er at det tar omkring 15 år før en ny næringspark kan anses å nå maksimal utnyttelsesgrad og sysselsetting. Det regionale næringsområdet Borgeskogen i Stokke kommune i Vestfold, blir ofte betraktet som en referanse for nye næringsområder for C-virksomheter. Næringsparken ble etablert i 1993. Fortsatt gjenstår noe ledig areal på området som i alt er på ca. 1.000 dekar. I Borgeskogen er det i dag lokalisert i underkant av 2.000 arbeidsplasser i til sammen 85 bedrifter. Utbygd areal er ca. 800 dekar (Sandefjord Blad), det vil si i gjennomsnitt 2,5 arbeidsplasser pr. dekar.

Et annet eksempel er Coop Norge Handel som nylig etablerte et stort sentrallager for Østlandet i Gardermoen næringspark. Dette lageret kan sammenlignes med en topp moderne fabrikk med høy automasjonsgrad. Coop har i gjennomsnitt to sysselsatte pr. dekar. Ved et mindre automatisert logistikk-senter ville sysselsettingsbehovet vært høyere.

I tre andre nasjonale logistikk-sentra, også lokalisert i Gardermo-området, ligger sysselsettingen pr. dekar i intervallet 1,7-4,0. Høyest arbeidsplassintensitet pr. dekar har bedrifter som kombinerer logistikk med servicetjenester og hovedkontorfunksjoner i samme forretningsbygg.

Blant mindre næringsområder, i dette tilfellet for sjøbaserte næringer, er Horten industripark på ca. 200 dekar. Industriparken huser i underkant av 60 leietakere med til sammen 700 arbeidsplasser. Dette gir et gjennomsnitt på 3,5 arbeidsplasser pr. dekar.

2-3 arbeidsplasser pr. dekar utbygd areal antas å være et tilfredsstillende ambisjonsnivå for en næringspark rettet mot C-virksomheter. Det krever at både små og store bedrifter etableres i samme område. Sysselsettingen øker i takt med graden av bearbeiding av de produktene som bedriftene produserer eller distribuerer. Sysselsettingen pr. dekar øker ytterligere dersom produksjon, transport og lagring i C-området suppleres med andre funksjoner, som produktutvikling, salg og servicefunksjoner.

2.5 Behovet for arbeidsplasser i C-områdene

I den vedtatte areal- og transportplanen for Buskerudbyen legges det til grunn at de fem kommunene får 68.000 nye innbyggere innen 2040, en befolkningsvekst på 44 %. For å opprettholde den nåværende sysselsettingsandelen må 50 % av de nye innbyggerne være yrkesaktive. Dette krever 34.000 nye arbeidsplasser. I tillegg kommer strukturendringer i arbeidslivet som kan føre til et tilsvarende behov for nye arbeidsplasser. Omfanget avhenger av mange faktorer, som robustheten i eksisterende sysselsetting.

Dersom dagens næringsstruktur skal opprettholdes og tilrettelegges for planlagt befolkningsvekst, må 17 % av de nye arbeidsplassene komme i C-virksomheter. Det innebærer et minimumsbehov på 6.000 nye arbeidsplasser i C-virksomheter fram mot 2040.

Arealbehovet kan beregnes på grunnlag av stipulerte gjennomsnittstall for sysselsettingen pr. dekar. Hver arbeidsplass krever fra 0,25 til 0,5 dekar utbygget areal, basert på 2-4 arbeidsplasser pr. dekar. Med utgangspunkt i to arbeidsplasser i gjennomsnitt per dekar vil 6.000 nye arbeidsplasser i C-virksomheter medføre et arealbehov på 3.000 dekar. / *tillegg* kommer arealbehovet knyttet til transformasjon av byområder og endringer i eksisterende næringsstruktur.

3 Overordnet transportinfrastruktur i regionen

3.1 Dagens infrastruktur med vedtatte prosjekter

Veier

E18 kommer fra Stockholm og går gjennom Oslo, følger Oslofjordens vestsida gjennom Lier, Drammen, Sande og Holmestrand, og har, i Norge, endepunkt i Kristiansand.

E134 går mot vest fra Drammen, gjennom Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, fortsetter gjennom Notodden og har sitt vestlige endepunkt på Karmøy.

E134 blir de neste årene lagt om fra Damåsen til Saggrenda, med åpning planlagt til 2019. Fra Damåsen skal ny vei gå fram til Diseplass, like sør for dagens E134, hvor det etableres et planskilt kryss som skal knyttes til eksisterende E134. Veien skal videre gå i tunnel under Gamlegrendåsen. Kongsberg Teknologipark får en bedre tilkobling til E134. Ny vei fortsetter sørvestover forbi Saggrenda til påkobling på dagens E134.

Rv23 går mot øst fra E18 i Lier, gjennom Røyken og Hurum, og krysser under Oslofjorden til E6 i Frogn.

På strekningen Dagslet – Linnes blir det prosjektert ny vei som vil heve veistandarden og redusere reisetid og -avstand på denne strekningen. Åpning er planlagt i 2021.

Rv35 går mot nord fra Hokksund via Hønefoss, og har endepunkt ved Oslo lufthavn Gardermoen.

Ny vei mellom Hokksund og Åmot er under utredning.

Andre veier og veiprojekt som det er aktuelt å ta hensyn til er Fv319 Svelvikveien, hvor det er aktuelt med en ny forbindelse delvis i tunnel mellom Eik og Tørkop, samt et nytt løp i Strømsøtunnelen.

Havn

Den offentlige havnedriften ivaretas av Drammen Havn med Holmen som hovedterminal. Havnedistriktet strekker seg fra Slemmestad i øst til Svelvik i syd.

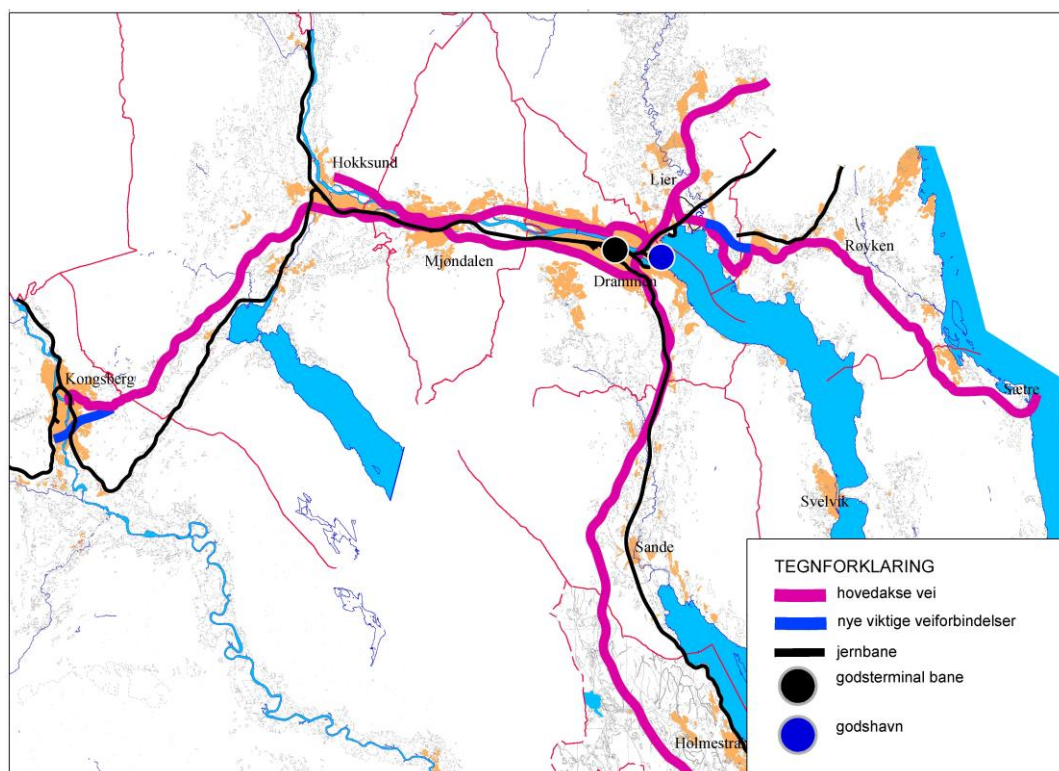
Holmen er en flerbruksterminal. På Holmen er det containertrafikk og utskipning av offshore-relaterte produkter som krever tungløftkapasitet, roro-kai som i hovedsak brukes av bilskip, samt anlegg for våt- og tørrbulk. Bilimporten feiret 50-års jubileum i 2014. Det pågår en utvidelse av jernbanesporene på Holmen for økt regional godskonsentrasjon og intermodale transportløsninger. I det indre havneområdet er det også noen mindre kaier knyttet til industrigods og råvarer, som drivstoff, gjenvinningsprodukter og skogsvirke.

Utenfor det sentrale området innerst i Drammensfjorden finner vi private industrikaier i bruk, for eksempel Norcems kai på Slemmestad (sement), og Dyneas kai på Engene (våt bulk). Det er også kaier som ikke er i bruk, for eksempel Halvorshavn (nedlagt bunkersanlegg med dypvannskai) nord for Filtvedt, og Hurum fabrikk sør for Tofte.

De største omkringliggende havneterminalene i Oslofjordområdet er Øra (Fredrikstad), Sjursøya (Oslo) og Revet (Larvik).

Jernbaneterminal

Jernbaneterminal for gods er i Nybyen i Drammen. Dette er den eneste terminalen for containertrafikk på Østlandet utenom Alnabru i Oslo. Terminalen er mest å betrakte som en satellitt, da det er få tog som har Nybyen som endeterminale. Nybyen er hovedterminalen for transport av



industrigods med tradisjonelle jernbanevogner til/fra Norge, som treforedlingsprodukter, metaller og volumkrevende detaljhandelsvarer.

I tillegg er skiftestasjonen på Sundland viktig for både gods- og persontrafikken. Her er blant annet sentrale verkstedfunksjoner for klargjøring av tog lokalisert.

3.2 Framtidige endringer i infrastrukturen – relevans for prosjektet

Bedre veiforbindelser utvider lokaliseringalternativene

Kommunenes ønsker om byutvikling og transformasjon av eksisterende næringsområder i Drammen og på Lierstranda aktualiserer behovet for å finne nye næringsarealer nær Drammen. Her er eksisterende godshavn i området (Holmen) lokalisert og viktige transportkorridorer på veg (E18, Rv23 og E134) møtes. Stadig bedre veiforbindelser gjør imidlertid at lokalisering utenfor de sentrale byområdene blir mer attraktivt. Rammebetingelsene er mer stabile i byenes randsoner, samtidig som etableringskostnadene vanligvis er lavere.

Veiprosjekter i regionen, som er aktuelle innenfor prosjektets tidshorisont, er:

Rv23 Transportetatene har lagt fram KVU for kryssing av Oslofjorden (Statens vegvesen, Kystverket og Jernbaneverket, november 2014). Anbefalingen er å utrede videre både en kryssing med bru østover fra Åros i Røyken kommune, og bygging av et nytt løp til eksisterende tunnel lengre sør i Hurum kommune. Sistnevnte alternativ er billigst og raskest gjennomført, mens førstnevnte alternativ har størst nytte.

E35 Ny vei mellom Hokksund og Åmot er under utredning.

E134 Det er under planlegging å utvide Strømsåstunnelen med ett løp til.

Fv319 Svelvikveien er aktuell med en ny forbindelse delvis i tunnel mellom Eik og Tørkop.

Fv281 Tofteveien blir oppgradert med forsterkning og kurveutretting på strekningen Tofte – Kana.

Veinettet nord-sør gjennom Drammen har blitt prioritert foran veinettet øst-vest. Det skaper lokaliseringsfordeler langs E18, fremfor langs E134 eller Rv23. I løpet av 10 år vil det skje store forandringer i veinettet øst-vest. Det styrker attraktiviteten for etableringer langs denne transportkorridoren.

Blant usikre rammebetingelser er brukskostnadene for nye veier. I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det forutsatt at brukerne i gjennomsnitt skal betale omkring 60 % av investeringene som påbegynnes i siste halvdel av planperioden. For transportintensive bedrifter har utgiftene til bompenger, og forsinkelser på grunn av kapasitetsbrist eller veiarbeid, vesentlig betydning for lokaliseringen. Det kan derfor ta tid før øst-vest korridorene blir mer attraktive for næringsutvikling, sammenlignet med veinettet nord-sør uten bompenger.

Med et mulig unntak for en eventuell ny eller forbedret kryssing av Oslofjorden er det ikke noe i aktuelle veiprojekt som vil endre veitilbudet slik at nye områder blir mer interessante for etablering av næringsarealer. En ny fast forbindelse over Oslofjorden fra sør i Hurum vil medføre at dette området ble mer attraktivt for næringsutvikling, men dette anbefales ikke i konsekvensutredningen for kryssing av Oslofjorden. Dersom forslaget om å styrke kapasiteten til Rv23 blir valgt, fremfor etablering av en ny transportkorridor, vil ikke markedstyngdepunktet for næringslivet i Osloregionen bli forskøvet i vesentlig grad.

Havnene er viktige næringsområder

En havn er like mye en næringspark som et omlastingspunkt for gods. Både som transportknutepunkt og som logistkknutepunkt er kaiene i det indre fjordområdet viktige for det internasjonalt orienterte næringslivet i regionen. Det gjelder spesielt for transport, lagring og bearbeiding av bulkvarer og uensartet gods som vanskelig kan overføres til andre transportmidler uten betydelige merkostnader og høyere CO₂-utslipp. Slike produkter er for eksempel metaller, trevirke, betong, avfall, korn, kunstgjødsel, papir og byggevarer.

Både i Drammensfjorden og i Oslofjorden ligger det an til at små og mellomstore kaianlegg etter hvert nedlegges til fordel for byutvikling. Virksomheten konsentreres i et fåtall større havneterminaler, som Holmen. Det er vanskelig å vurdere om arealene på Holmen blir tilstrekkelige for ivaretagelse av både industrigods, råvarer, forbrukergods i containere, bilimport og jernbanetilknytning i fremtiden.. Det antas at arealet på Holmen kan utvides med inntil 75 % gjennom utfyllinger i sjøen. Med dybder på omkring 30 meter vil det være behov for betydelige steinmasser og medføre krevende investeringer.

Det er på sikt behov for et nytt næringsområde med tilgang til kai lenger ut i Drammensfjorden, rettet mot industrigods. Bedrifter med behov for bearbeiding og lagring av grovere gods og for etablering av ny

industrivirksomhet ved sjøkanten har kun Holmen og lokaliseringer fra Larvik og sørover å velge mellom. Det er vanskelig å finne passende arealer som kan opparbeides med akseptable infrastrukturkostnader for kommersielle næringsaktører. Det inkluderer både havnearealer og veitilknytning. Utfordringen er ikke i første rekke knyttet til mindre virksomheter som ønsker 5-10 dekar areal og tilgang til kai. Det er bedrifter som trenger 100-200 dekar areal som ikke har et tilbud innenfor nåværende struktur. Dette er ofte internasjonalt orienterte bedrifter som ikke ønsker å investere i infrastruktur selv, men som ønsker å leie kapasitet, og helst fra en aktør som tilbyr stabile langsiktige rammebetingelser.

I dette prosjektet er det i svært begrenset grad funnet nye, større arealer med tilgang til kai som kan opparbeides til et nytt næringsområde med akseptable infrastrukturkostnader. De to områdene som det pekes på i kapittel 5 (oversikt over eksisterende næringsarealer) og kapittel 6 (oversikt over mulige nye næringsarealer) er Bokerøya i Svelvik kommune og Gullaug i Lier kommune. Tilrettelegging av næringsarealer med tilgang til kai er særdeles krevende overalt i Oslofjordområdet.

Mandatet for den kommende statlige utredningen rundt terminalstrukturen i Oslofjorden for sjø og jernbane er konsentrert rundt containerisert gods som importeres og distribueres til resten av landet. Det blir en hurtigarbeidende konseptvalgutredning under ledelse av Vegdirektoratet med en prosjektperiode på ca. åtte måneder og fremleggelse av resultatene i oktober 2015. Hvorvidt det blir tid og rom for andre typer varestrømmer, som industrigods og den økende eksporten av skogsvirke, er uklart. Terminalstrukturen for transport av gods på bane synes å ha høyeste prioritet.

Ny jernbaneterminal for gods i Drammensregionen

Jernbaneverket startet i 2010 arbeidet med en konseptvalgutredning for ny baneterminal for gods i Drammensregionen. Denne ble fremlagt i 2012. I tillegg til hensynet til byutvikling ble det lagt vekt på at terminalen i Drammen er for liten til å ivareta de langsiktige ambisjonene for overføring av gods til jernbane. Behovet for terminalkapasitet i 2040 ble vurdert til å være omtrent det femdobbelte av dagens trafikk over terminalene i Drammen.

Jernbaneverkets utredning viste at det er meget krevende å etablere en ny baneterminal for gods i Drammensregionen. 18 mulige lokaliseringer ble kartlagt, med Darbu i Øvre Eiker og Kopstad i Horten kommune som

ytterpunktene. Ryggkollen ved Mjøndalen kom best ut på grunn av lavest investeringsbehov (1,7 mrd. kroner).

Samtlige lokaliseringalternativer utenom Holmen og Lierstranda vil beslaglegge store arealer med dyrket mark, fra 150 dekar på Kopstad til 330 dekar på Semsmyra. Av de berørte kommunene var det kun Horten som var positiv til en ny godsterminal i egen kommune. Samtlige lokaliseringalternativ hadde negativ netto samfunnsnytte.

Konseptvalgutredningen for en ny godsterminal i Drammensregionen i 2012 ble lagt i bero i påvente av en bredere analyse av terminalstrukturen i Oslofjordområdet. På grunn tiden vil det neppe være mulig å gjennomføre så grundige studier av potensielle lokaliseringer som i konseptvalgutredningen fra 2012. Det er derfor lokaliseringen ved Ryggkollen som danner basis for de videre vurderingene av en ny godsterminal på vestsiden av Oslofjorden.

Hvilke premisser som legges til grunn for en framtidig godsterminal på bane har stor betydning for lokaliseringen og utformingen av en slik terminal. Samarbeidsalliansen Osloregionen har i sin plan for gods og logistikk i 2011 foreslått at den nye godsterminalen for Drammensregionen etableres lenger sør i Buskerud eller i Vestfold nord. Årsaken var forventninger til at markedstygdepunktet i Osloregionen vil flyttes sørover, at Vestfoldbanen etter hvert vil bli den nye Sørlandsbanen, at terminalen vil frakte gods til/fra flere destinasjoner i Norge og at det ville bli vanskelig å etablere en ny baneterminal i eller nær Drammen.

Ca. 94 % av all containertrafikk på bane på Østlandet lastes eller losses på Alnabru. Samarbeidsalliansen har foreslått en mer desentralisert terminalstruktur. Den private terminaloperatøren i Nybyen, Rail Terminal Drammen, forsøker å etablere en godsterminal i Kopstad i Horten kommune. Det er vanskelig å spå hva som blir det endelige resultatet rundt terminalinfrastrukturen på vestsiden av Oslofjorden.

4 Kjennetegn ved attraktive arealer

4.1 Nåværende næringsstruktur

Det var i 2011 ca. 73.000 ansatte med arbeidssted i de fem kommunene som til sammen utgjør Buskerudbyen. Balansen mellom antall sysselsatte som bor i Buskerudbyen og antall arbeidsplasser er nesten optimal. Det er da satt likhetstegn mellom antall sysselsatte med arbeidssted i de fem kommunene, og antall arbeidsplasser.

Om lag 12.600 arbeidsplasser kan anses å være i bedrifter som kan klassifiseres som C-bedrifter. Det tilsvarer ca. 17 % av alle arbeidsplassene i Buskerudbyen (Asplan Viak). I klassifiseringen som potensielle C-bedrifter inngår også bedrifter med et stort antall arbeidsplasser innen fagområder som engineering, prosjektgjennomføring og administrasjon, som i teknologiparken i Kongsberg. Asplan Viak har derfor anslått at det kun er litt over halvparten av sysselsettingen i de potensielle C-bedriftene som er engasjert i areal- og transportkrevende aktiviteter. Kartleggingen viste også at bedriftene innen industri, transport og engroshandel er viktigere for arbeidsplassene i landkommunene enn i bykommunene, men forskjellene er ikke veldig store.

De 10 kommunene som kartleggingen av mulige næringsarealer omfatter, har til sammen et meget variert næringsliv. Historisk er næringslivets utvikling basert på naturgitte ressurser, som gruvene i Kongsberg og fossefallene i Drammenselva. Regionen kjennetegnes av sterke industritradisjoner og et eksportrettet næringsliv. De siste årene har nye etableringer fortrinnsvis kommet innen handel og tjenesteytende næringer, i likhet med i resten av landet. Eksportrettet industriproduksjon basert på foredling av råstoff har vist seg å være vanskelig, så sant den ikke er tuftet på høyteknologisk nisjeproduksjon med begrenset internasjonal konkurranse.

Tabellen på neste side viser en oversikt over potensielle C-bedrifter i de 10 kommunene innen produksjon, bygg- og anlegg, transport og engroshandel, som hadde mer enn 50 millioner kroner i omsetning i 2013. Utvalget er gjort på grunnlag av bedriftenes forretningsadresse. Både omfanget og bredden vitner om et robust næringsliv med stor variasjon i etterspørselen etter næringsarealer. Motoren for næringsvekst og transformasjon er de 35 bedriftene som har mer enn 100 ansatte.

Sammensetning av næringslivet (C-bedrifter)	Antall bedrifter	Bedrifter > 100 ansatte	Største bedrifter (antall ansatte i parentes):
Bearbeiding og konservering av matvarer, inkl. drikkevarer	8	2	Bama Industrier (268), Aas Bryggeri (133)
Produksjon knyttet til treforedling og trebearbeiding	6	0	Vaida-Papir Skandinavia (99)
Produksjon av halvfabrikata av aluminium	1	1	Hydro Aluminium Rolled Products (649)
Produksjon av gasser, maling og kjemiske produkter	1	1	Orica Norway (Gullhaug)
Produksjon av gummi- eller plastprodukter	3	2	Trelleborg Offshore (321) og Protan 196)
Produksjon av byggevarer (betong, gips, rør)	8	2	Loe Betongelementer (141), Norgips (121)
Produksjon av våpen og ammunisjon	2	1	Kongsberg Defense & Aerospace (1845)
Produksjon av finmekaniske komponenter (låser, måleinstr.)	5	3	Låsgruppen (212), Kaba Møllerunddal (201)
Produksjon av elektriske komponenter (motorer, turbiner, kabler)	9	4	Dresser-Rand (247), Draka (242), Eltek (190)
Produksjon og reparasjon av løfteutstyr og deler til motorvogner	12	1	Kongsberg Automotive (569)
Produksjon av oljeplattformer og moduler til denne	3	2	FMC Kongsberg Subsea (3639)
Produksjon av andre artikler (klær, madrasser, skibindinger)	5	3	GKN Aerospace (485), Anders Hilding (143)
Innsamling, sortering og bearbeiding av avfall	3	0	Hellik Teigen, Lindum
Sum produksjonsbedrifter	66	22	
Entrenører/håndtverksbedrifter innen bygg og anlegg	52	3	Isaksen Anlegg (407), Imtech Norge (404)
Engros- og detaljhandel med motorvogner	18	1	Rutebileiernes standardiseringsaksjeselskap
Øvrige engros-handelsbedrifter	39	5	J A Magnussen (394), Elopak (176), Tess (165)
Selskaper innen transport og lagring	11	4	Nettbuss (413), Auto Transport (152), AutoLink (147)
Potensielle C-bedrifter i alt	186	35	

Antall bedrifter med mer enn 50 millioner kroner i omsetning i 2013 og mer enn 20/100 ansatte (Brønnøysundregistrene).

4.2 Ulike krav til nye næringsområder

Den varierte næringsstrukturen vi finner i regionen må også gjenspeiles i bredden av næringsarealer som tilbys. En dagligvaregrossist, en produsent av byggevarer og et transportselskap har ulike behov. Noen bedrifter vil etterspørre kombinasjonslokaler der hele virksomheten konsentreres. Andre oppretter avdelinger rettet mot spesifikke behov, som lagring, distribusjon og produksjon. En del faktorer er imidlertid felles. I dette kapitlet gjennomgås tre typer behov som nye næringsområder bør imøtekomme for å være attraktive for C-bedriftene:

- Lokalisering i forhold til overordnet transportnett
- Krav til utformingen av næringsarealene med tilknytningsveier
- Økonomiske forhold

Med stadig bedre kommunikasjonsårer utvides konkurranseflaten mellom næringsparkene. De siste årene har det vært svak investeringsvilje i næringslivet innen produksjon, logistikk og transport i det indre Oslofjordområdet. Etterspørselen etter arealer har vært størst innen næringer rettet mot innenlandsk etterspørsel, og som i stor grad er skjermet fra internasjonal konkurranse. Utenlandsk faglitteratur indikerer at det i gjennomsnitt tar ca. 15 år før et nytt næringsområde når toppen av

sin utvikling. Tilrettelegging for næringsutvikling krever derfor langsiktighet og god forståelse av næringslivets behov.

Lokalisering i forhold til overordnet transportnett

For areal- og transportintensive bedrifter er riktig lokalisering i forhold til deres markedstyngdepunkt en viktig faktor. Det kan skyldes mange forhold, som transportens andel av de totale kostnadene i bedriften, og leveringskrav fra kundene. Drammen er et trafikknutepunkt med sentral lokalisering for lastebilbasert distribusjon i Sør-Norge og i Osloregionen, samt for transport med skip og tog. Avstanden til Drammen som transportknutepunkt er derfor viktig for denne type bedrifter. Under ellers like forhold vil transportintensive bedrifter søke lokalisering nær Drammen. Lokalisering langs E18 er nærmere markedstyngdepunktet, enn lokalisering langs E134 mot Kongsberg.

Den fysiske avstanden til markeder kan dekomponeres i en avstand fra bedrift til hovedaksen i transportnett, og avstanden langs hovedveien. Er transporten først inne på hovedveien kan den gå raskt i flere retninger. En mer sårbar faktor er dermed sidearmen fra hovedaksen til næringsområdet, som ikke vil ha samme høye veistandard. I utgangspunktet er det søkt etter næringsarealer som ligger inntil 3 kilometer fra hovedaksen. På større 4-felts stamveier med planfrie kryss tilsvarer det i praksis det samme som avstand til et eksisterende kryss. Grensen på 3 kilometer er satt skjønnsmessig ut fra en vurdering av hvordan attraktiviteten synker med økende avstand til hovedvei.

For produksjonsbedrifter er nærhet til kunnskapssentra og andre produksjonsmiljøer viktig. Nye virksomheter er gjerne tilknyttet andre bedrifter i samme område, som underleverandører, som tjenesteleverandører eller gjennom knoppskyting og rendyrking av oppgaver i en eksisterende bedrift. Produksjonsbedriftene i regionen er i hovedsak lokalisert mellom Kongsberg og Drammen, samt i indre del av Drammensfjorden. Det er i denne aksene produksjonsbedriftene vil finne seg mest «hjemme.»

Undersøkelser viser at bedrifter på flyttefot i samme arbeidsmarkedsområde ikke flytter langt. Det tilrettelegges for at medarbeiderne blir med virksomheten videre etter flyttingen. Majoriteten av flyttinger skjer innenfor en avstand av under 30 kilometer.

Krav til arealer og tilførselsveier

Det aller viktigste for en bedrift er at lokaliseringen tilbyr stabile, langsiktige rammebetingelser for selskapets virksomhet. Det bør være mulighet for ekspansjon i takt med bedriftens behov. Det bør ikke ligge an til at næringsområdet etter hvert vil bli omringet av boliger, eller at det kommer offentlige reguleringer som forringer området bruksverdi for bedriften.

Blant næringsparker som har lyktes er Deli Skog næringspark i Vestby kommune. Her er det arealer for videre utvidelse i kombinasjon med kort avstand til et overordnet veinett og til handel og servicefunksjoner. Det er et strengt skille mellom boligbebyggelse, handel og logistikkvirksomhet, selv om buffersonen mellom områdene har blitt mindre siden etableringen av parken i 1992. Det kommunale eierskapet har vært oppfattet som en garantist for stabile rammebetingelser for leietakerne, og det har skapt større forståelse for driften hos innbyggerne.

Bedriftene ønsker å være lokalisert i et område som kundene kjenner til og som er lett tilgjengelig. Eksponering mot hovedvei er ofte en viktig faktor, samtidig som dette av estetiske og trafikkikkerhetsmessige grunner kan være uønsket. De fleste bedriftene i Norge, også C-bedrifter, har under 50 ansatte. For disse bedriftene er det sjelden aktuelt å fordele produksjon, lagring og tjenesteytende oppgaver på forskjellige steder. De ønsker kombinasjonslokaler som ivaretar bedriftens totale behov.

Det er en tendens til konsentrasjon av næringslivet i klynger. Målet kan være deling av felles infrastruktur, felles forskning og utvikling og felles markedsføring. Det er en fordel om næringsområdet kan tilby mulighet for samarbeid om felles tjenester. Med slike tjenester menes for eksempel transport og spedisjon, utearealer, kantine, sikkerhetsovervåking, vedlikeholdstjenester, etc. Under ellers like forhold foretrekker bedriftene å etablere seg i et eksisterende næringsområde der en rekke servicetjenester og samarbeidspartnere allerede er på plass.

Blant andre krav til et nytt næringsareal er god adkomst til det overordnede transportnettet med modulvogntog. Transportmidlene er blitt stadig større. Det gjelder også lastebilene. Fremkommeligheten på tilknytningsveien må være god. Dette innebærer begrensninger på horisontal- og vertikalkurvatur.

I Oslo, Akershus og Vestfold foreslås det satsing på store regionale næringsområder på mer enn 1.000 dekar som spydspisser for næringsutviklingen. Tanken er blant annet at disse næringsparkene kan bli næringsklynger som også trekker til seg statlige investeringer i nye intermodale godsterminaler.

Økonomiske forhold

Under økonomiske forhold teller også driftskostnadene til bedrifter som i framtiden vil være lokalisert til de nye næringsarealene. Lokalisering vil kunne påvirke bedriftene på mange måter, blant annet gjennom

- transportkostnader, hvis ny lokalisering er langt fra viktige markeder og distribusjonspunkter, eller hvis høydeforskjellen mellom bedrift og hovedvei er spesielt krevende,
- produktivitet, hvis lokaliseringen er slik at bedriftens personell bruker mye tid på å reise mellom bedrift og kunder,
- kapitalkostnader, hvis infrastruktur eller opparbeiding av tomt blir spesielt kostnadskrevende.

Etterspørselen etter næringsareal vil være påvirket av alle disse – og andre – forholdene. I søket etter nye arealer er disse forholdene skjønnsmessig hensyntatt ved at det i hvert enkelt tilfelle er vurdert om topografi og avstand til overordnet veinett synes å være akseptabel. Spesielt er det antatt at nye næringsarealer som forutsetter nye kryss på stamveiene ikke er aktuelle, begrunnet med at kostnaden til nytt kryss vil bli belastet utbyggerne og at dette vil øke tomtekostnaden i den grad at det ikke vil være mulig å åpne området. Dette gjelder i særdeleshet utbygging av planfrie kryss på 4-felts vei. I utgangspunktet er det derfor søkt etter næringsarealer der det vil være mulig med en påkobling via eksisterende kryss.

Av samme grunn er områder hvor det må bygges lange tilførselsveier i krevende terreng, eller der områdene i seg selv har krevende topografi, tidlig utelukket. Virksomheter som etablerer seg i rene C-områder vil normalt ønske flate og ofte store tomter. I mange tilfelle kan det være ønske om planerte arealer på opp mot 20-30 dekar og unntaksvis også større enn det. I bratt terreng vil det være forbundet med store kostnader å etablere slike flater og fremføre vei. Topografisk må det imidlertid gjøres et skille mellom ensidig hellende terreng, og områder med bratte terrengformasjoner innenfor området. Sistnevnte vil gi større potensial for flate arealer ved at mindre koller helt eller delvis sprenges ned og planeres i sideterrenget. Vurderingen av topografien er gjort noe skjønnsmessig og ikke basert på spesifikke grenseverdier.

Næringsområdet bør samlet ha slike egenskaper at de investerte verdiene kan omsettes ved behov om 10-15 år uten særlig verditap. Bedriftene vil derfor lokalisere seg i områder som forventer å få vekst i årene framover. Det er stadig flere bedrifter som foretrekker å leie fremfor å eie. Andelen bedrifter som leier logistikkjenester er i Norge omkring 5 %, mens den er 15 % i Sverige og 30 % i Europa. Det innebærer at en større andel av

investeringene i arealer og bygninger ivaretas av profesjonelle eiendomsaktører som i første rekke vurderer næringsområdet fra et kommersielt ståsted.

5 Eksisterende, større næringsarealer

Kartleggingsmetode

Kartleggingen har i utgangspunktet blitt gjort i møte med kommunen, jf. pkt. 1.5. Det er gjort en enkel befaring av de viktigste områdene. I en rekke tilfeller er det hele blitt fulgt opp med innhenting av mer detaljert informasjon fra kommunen. Det er opplysninger fra kommunene som i stor grad har vært avgjørende for om et areal er blitt regnet som egnet for denne type virksomhet, eller ikke.

Hva er et «større» område?

Oppgaven har vært å kartlegge eksisterende, *større* næringsarealer for plasskrevende virksomhet.

Det er, av konsulentene, satt en nedre grense på 100 dekar for hva som regnes som *større* næringsareal.

Resultat

Det er kartlagt til sammen 2.664 dekar eksisterende næringsareal for plasskrevende virksomhet, som oppfyller betingelsen om at det skal være sammenhengende mer enn 100 dekar på hvert sted.

Også mindre næringsarealer er kartlagt som del av arbeidet. Inkluderes disse var det ved utgangen av 2014 ledig minst 3.302 dekar for plasskrevende virksomhet, i de ti kommunene til sammen.

I tabellen under er det vist hvordan sammenhengende arealer på henholdsvis mer enn 100 dekar, mer enn 200 dekar og mer enn 500 dekar fordeler seg på kommunene. Siden et areal som er på mer en 200 dekar også er på mer enn 100 dekar, inkluderer tallene i en kolonne alle kolonner som ligger til høyre for den. Tabellen kan ikke summeres vannrett.

Det er ingen næringsareal i Drammen eller Hurum kommune som oppfyller minstekravet til størrelse, 100 dekar sammenhengende. I de øvrige kommunene er det ledige arealer på fra 102 dekar og oppover.

	Mer enn 100 da	Mer enn 200 da	Mer enn 500 da
Kongsberg - Drammen	1 390	1 090	660
Kongsberg	520	220	0
Øvre Eiker	660	660	660
Nedre Eiker	210	210	0
Akershus grense - Holmestrand	824	300	0
Drammen	0	0	0
Lier	270	0	0
Sande	300	300	0
Svelvik	152	0	0
Holmestrand	102	0	0
Lier - Oslofjordtunnelen	450	450	0
Hurum	0	0	0
Røyken	450	450	0
Regionen	2 664	1 840	660

Eksisterende, ledig, større næringsareal for plasskrevende virksomhet. Siden et areal som er på mer en 200 dekar også er på mer enn 100 dekar, inkluderer tallene i en kolonne alle kolonner som ligger til høyre for den. Tabellen kan ikke summeres vannrett.

Drammen

Ingen arealer på minst 100 dekar sammenhengende er tilgjengelig. Det er kartlagt mindre, ledige arealer på til sammen 77 dekar, på områdene Dansrud, Dråpen og Eikhaugen-Eik nedre.

Holmestrand

Bentsrud sør, 102 dekar i Holmestrand kommune. Feltet strekker seg inn i nabokommunen Re, og er til sammen på 400 dekar. Beliggende ved E18, sørvest for Holmestrand sentrum.

Hurum

Ingen arealer på minst 100 dekar sammenhengende er tilgjengelig. Nedre Ugstad er registrert med 80 dekar.

Kongsberg

Stengelsrud, 200 dekar. Beliggende ved Rv40 Numedalsveien, nordvest for Kongsberg by.

Toppen 1 og 2, 100 dekar. Beliggende ved E134, øst for Kongsberg by.

Diseplass, 220 dekar. Beliggende ved E134, øst for Kongsberg by.

Lier

Gullaug, 160 dekar fordelt på to teiger på henholdsvis 97 og 61 dekar. (Det er her gjort et unntak fra prinsippet om at eksisterende areal skal utgjøre minst 100 dekar sammenhengende.) Beliggende ved dagens Rv23, kort vei til framtidig påkoblingspunkt for ny veistrekning Dagslet-Linnes.

Liertoppen vest, 110 dekar. Del av ledige restarealer som totalt er fordelt på 5 teiger, men hvor 3 teiger ligger inntil hverandre og til sammen utgjør 110 dekar. På den ene teigen står det en gammel fabrikkbygning som skal rives. Adkomst til E18 via Fv16 og Tranby-krysset, avstand langs vei om lag 1,4 kilometer.

I tillegg er det registrert til sammen 116 dekar ledig fordelt på to steder på Tranby.

Nedre Eiker

Mjøndalen Mile, 210 dekar. Dette er del av et næringsareal som i dag huser et gjenvinningsanlegg, og som er vurdert som ledig. Det er direkte adkomst til Fv36, som her går gjennom et eksisterende område for småindustri og storhandel. Avstand til E134 er ca. 900 meter.

Røyken

Røyken næringspark, 450 dekar. Beliggende langs, og med direkte adkomst til, Rv23.

Sande

Hanekleiva øst, 300 dekar. Beliggende på østsiden av, og antas å ville få direkte adkomst til, Fv319 Hanekleivveien. Avstand til E18 ca. 1.100 meter.

Svelvik

Svelvik næringspark, **Grunnane industriområde** og **Bokerøya næringsareal** ligger inntil hverandre og er her sett under ett, til sammen 152 dekar. Beliggende på østsiden av, og med direkte adkomst til, Fv319 Strømvegen. Bokerøya og Grunnane ligger ved sjø, og det kan være muligheter for å bygge kai.

Øvre Eiker

Løken næringsområde, 660 dekar. Beliggende nord for E134 ved Darbu. Avkjørsel fra Darbukrysset antas å ha tilstrekkelig standard fram til næringsarealets grense.

6 Nye arealer

6.1 Arealverdier

Lovmessig båndlagte arealer

Arealer som er vernet eller båndlagt etter lov er uaktuelle å vurdere for næringsutbygging. I regionen gjelder dette først og fremst områdene som omfattets av markaloven (Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner). Loven omfatter store skogområder i Lier kommune og litt nord i Røyken kommune.

Innenfor regionene er det ellers spredte områder som er vernet etter Naturvernloven. Disse er imidlertid lokalisert i deler av regionen som er lite aktuelle for næringsutvikling.

Begge disse arealkategoriene ble innledningsvis i arealsøket skilt ut og ikke nærmere vurdert.

Eksisterende utbygde arealer

Arealet som allerede er utbygget for sentrumsformål, næring, bolig m.m., er naturlig nok ikke aktuelle for ny arealkrevende næringsvirksomhet. Det kan ofte også være konfliktfylt å etablere større næringsområder av denne typen tett inntil boligbebyggelse. Eksempelvis er store deler av dalbunnen mellom Hokksund og Drammen allerede utbygget.

Større sammenhengende dyrka arealer

Jordloven fastlegger at dyrka mark skal benyttes til jordbruksproduksjon og kan bare unntaksvis tillates omdisponert til utbyggingsformål. Det er den til enhver tid gjeldende arealpolitikk som er retningsgivende for når det kan dispenseres fra det generelle forbudet. Det har gjennom en årrekke vært praktisert en streng jordvernpolitikk. I de statlige planretningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging (ATP) slås det fast at det i planleggingen skal tas vare på god matjord, men jordvernet skal balanseres mot storsamfunnets behov.

Forbudet mot omdisponering av dyrka arealer er ikke absolutt. I konkrete plansaker skal hensynet til jordvernet veies blant annet mot arealenes potensial for matproduksjon og samfunnsnyttene av formålet arealene skal

benyttes til. Det har vært vanlig å tillegge de større sammenhengende jordbruksarealene med høyt produksjonspotensial størst verdi. Mer oppdelte arealer, mindre jordteiger, arealer med dårlig arrondering og arealer med lavt produksjonspotensial verdsettes tilsvarende lavere. I søket etter større næringsarealer for arealkrevende virksomheter vil det bety at arealer av sistnevnte type kan være en del av et område som foreslås.

En stor del av de mest attraktive arealene langs hovedveiene i sentrale deler av regionen er nettopp større sammenhengende jordbruksarealer, og i nasjonal sammenheng vurdert å ha svært høye produksjonsverdier. Det gjelder spesielt langs Drammensvassdraget mellom Hokksund og Drammen, lavereliggende deler av Lier, sentrale deler av Røyken og nordlige deler av Sande. I disse områdene er utvalget av aktuelle arealer svært begrenset som følge av dette.

Dyrka arealer har vært inkludert i arealsøket, men vurdert slik det framgår av teksten over.

Naturverdier og kulturminner

Konflikter med lokaliteter, og områder som har høy verdi for kulturmiljø eller natur, kan bidra til å gjøre områder mindre aktuelle for utbygging, eller redusere størrelsen på områdene i betydelig grad. For de aktuelle områdene er det sjekket ut i riksantikvarens database, Askeladden, om det er forekomster av automatisk fredete kulturminner. Tilsvarende er områdene sjekket mot Miljødirektoratets Naturbase etter verdifulle artsforekomster og naturtyper. Det er også funnet arealinformasjon om naturverdier som trekkruiter og viltområder i kommunenes egne karttjenester.

Friluftsliv

Lokale og regionale friluftsinnteresser er i liten grad vist i nasjonale databaser. Kommunene har dette i varierende grad registrert i sine kartbaser. Siden hensynet til jordvern veier såpass tungt i arealpolitikken, vil større næringsområder stort sett måtte søkes i skogområder som samtidig vil ha ulike grader av verdi for friluftslivet. Vurderinger av friluftsverdi er i stor grad bygget på utsagn i kommunemøtene.

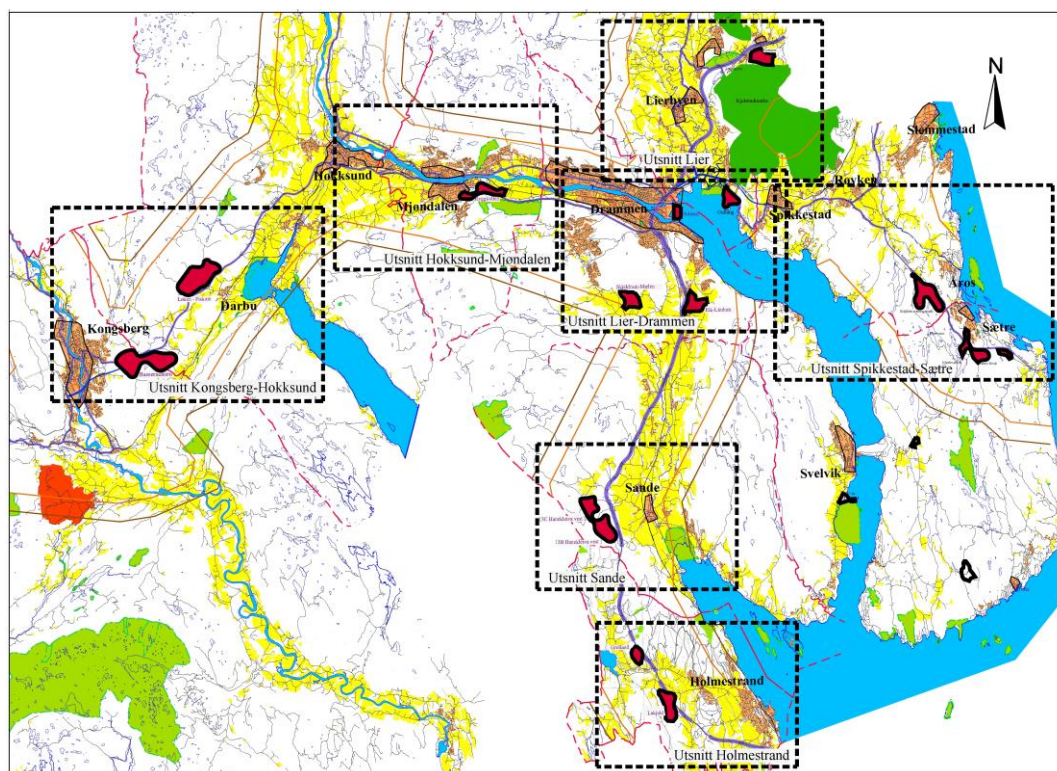
6.2 Om videre beskrivelse av forslag til nye arealer

Arealverdier er begrenset til det som er tilgjengelig i nasjonale baser og til dels lokale kilder. Det kan være registreringer og verdivurderinger som ikke framkommer her, som vil få betydning i en konkret arealsak. Dette vil kunne avdekkes ved en nærmere konsekvensvurdering av områdene.

I tabellform i kapittel 9 er verdiene ved hvert enkelt areal oppsummert.

Arealstørrelse som oppgis for nye områder er basert på kartgrunnlag tilgjengelig på nett. Vurderinger av topografi har ofte vært begrensende. Ved detaljplanlegging vil effektiv arealbruk innenfor områdene gjerne sette begrensninger. Tallene må sees på som brutto maksverdier.

I oversiktskartet under, som viser hele regionen, er det markert mer detaljerte kartutsnitt som følger sammen med omtalen av hvert enkelt område.



Kart 1 Oversiktskart

6.3 Nye næringsområder langs E134-aksen Kongsberg-Drammen

Området Kongsberg – Hokksund

Området er et daldrag med steile vegger mot øst og slakere åssider mot vest. I forhold til mulig arealbruk til næring er det trolig moderate arealkonflikter så lenge man unngår å berøre dyrka mark og viktige friluftsområder. I de høyereliggende skogpartiene rett øst for Kongsberg finner man relativt store skogområder med en topografi som er godt egnet for planering av større flater.

Hokksund ligger strategisk plassert der tre daldrag møtes. Tettstedet er et samlende element i et stort åpent landskapsrom som ellers domineres av jordbruksarealer av høy kvalitet. Spredt finnes enkelte skogpartier, men disse er hver for seg for små til å utgjøre reelle alternativ for å lokalisere denne typen næringsområder av ønsket størrelse. Rett nordvest for bebyggelsen i sentrum stiger åsen raskt opp og inn i Drammensmarka, noe som utelukker ekspansjon i den retningen.

E134 er bygget med høy standard og planfrie kryss. Det skal om kort tid bygges et nytt planfritt kryss ved Diseplass øst for Kongsberg. Videre nordøst mot Hokksund er det bare to eksisterende tilknytningspunkter; ved Darbu og ved avkjøring til Vestfossen, nær Hokksund sentrum.

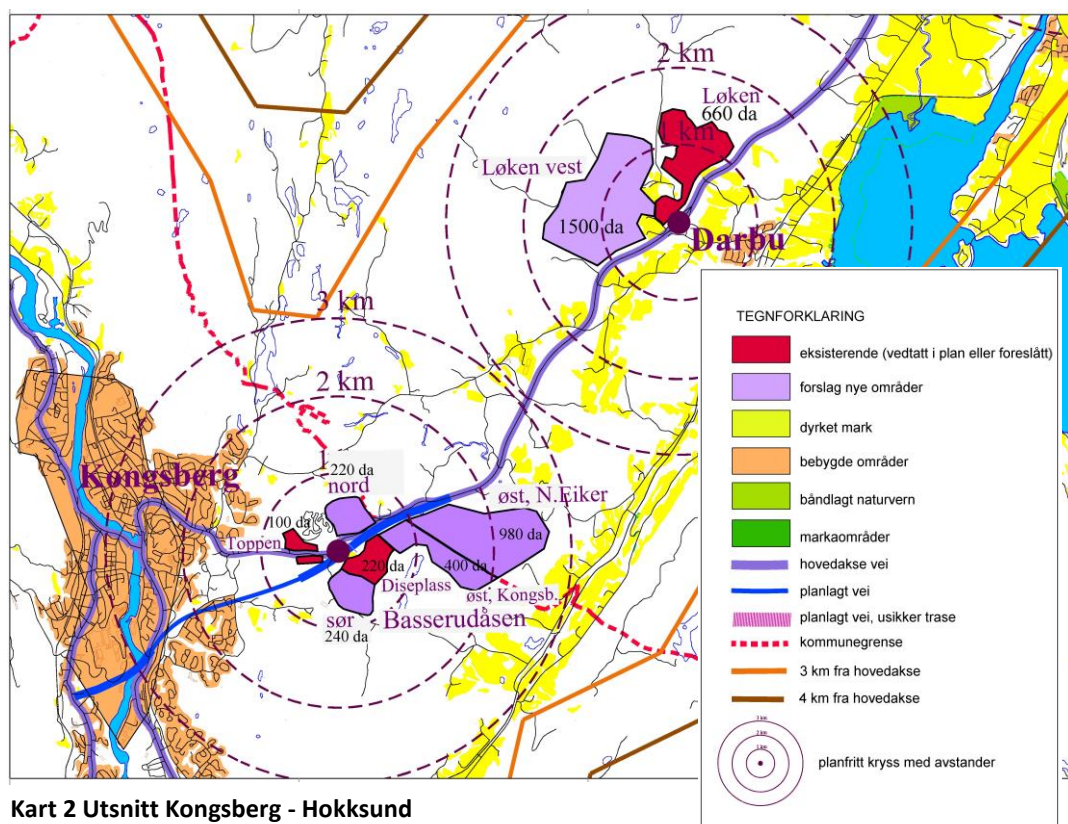
Det har pekt seg ut følgende, mulige arealer:

Områdene ved Diseplass og Basserudåsen: I grenseområdet mellom Kongsberg og Øvre Eiker kommune er det mulig å avgrense store arealer som har en topografi egnet for næringsutbygging nær E134. Med utgangspunkt i planlagt kryss ved Diseplass er det vist arealpotensial på 2.160 dekar. I kommuneplanen for Kongsberg er det allerede avsatt 320 dekar, fordelt på to felt. Nye arealer fordeler seg med 860 dekar i Kongsberg kommune og 980 dekar i Øvre Eiker kommune.

Fra nytt kryss vil det kunne etableres rask og god adkomst til arealer både vest og øst for veien, og uten vesentlige høydeforskjeller. Størst potensial ligger i å utvide allerede planlagt næringsområde sørøst for veien, videre i retning sør og øst. Her ligger store skogarealer, vesentlig med furuskog av lav eller middels bonitet, i et forholdsvis rolig terreng med moderate høydeforskjeller. Det er mange steder fjell i dagen som gir gode fundamenteringsforhold for veier og bebyggelse. Det er elgtrekk i området som kan sette begrensninger, og det kan være lokale friluftsinnteresser knyttet til områdene. Ved avgrensningen av områdene må det settes av en bred buffersoner mot Haurevanna som har stor verdi blant annet for friluftsliv.

Løken vest: Øvre Eiker kommune har tidligere gjort en vurdering av 5 alternativer for etablering av større næringsområder. Av disse er et område på ca. 660 dekar på Fiskum under regulering. Planforslaget vil ventelig godkjennes i løpet av kort tid. Arealet ligger med god tilknytning til krysset i avkjøringen til Darbu. Arealet ligger i et avsnitt av liden med litt ulike typer terreng, men der terrengfallet i hovedsak vil være akseptabelt for utvikling av næringsarealer av denne typen.

Det er i prosjektet vurdert videreføring av dette området mot sørvest. En slik utvikling vil berøre stort sett samme type skogarealer og topografi som innenfor det regulerte området. Skogen vurderes imidlertid til å være av noe større skogbruksmessig verdi enn der foreslåtte arealene ved grensen til Kongsberg kommune. Det er registrert forekomster av rødlistearter og et fredet gårdsanlegg som det må tas hensyn til ved en utbygging. Et jordbruksareal på 60 dekar nær veien kan eventuelt holdes utenfor utbyggingen og dermed bevares. Arealpotensialet er beregnet til 1.500 dekar.



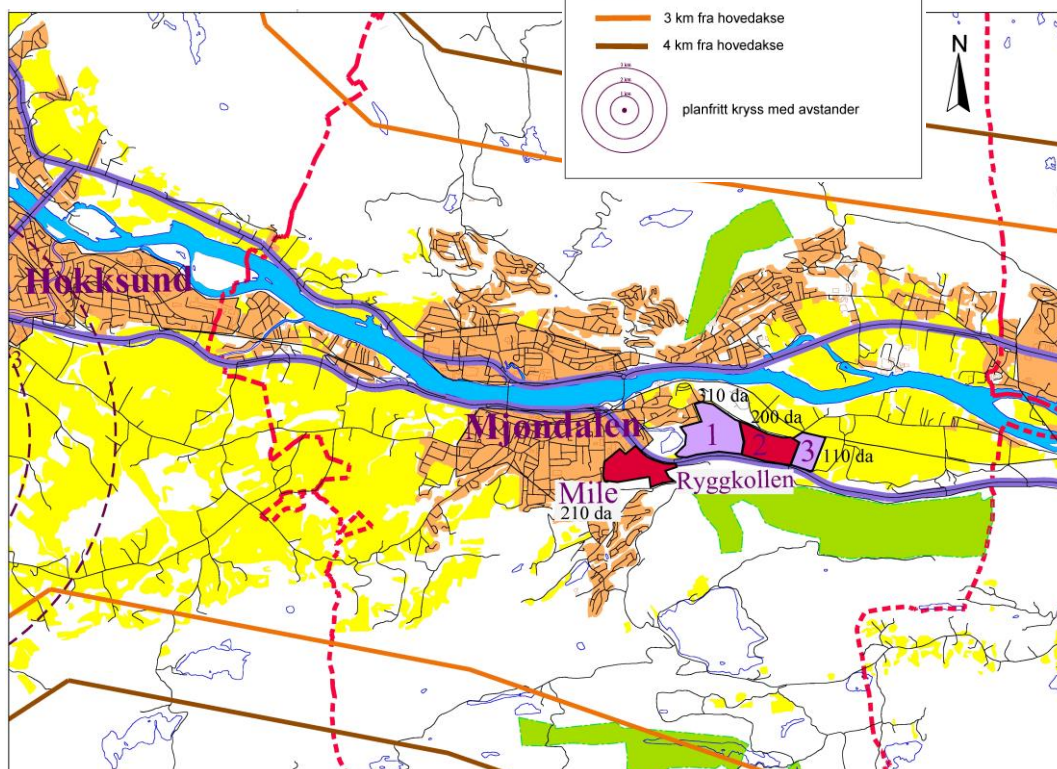
Kart 2 Utsnitt Kongsberg - Hokksund

Området Hokksund – Drammen vest

Dalbunnen mellom Hokksund sentrum og Drammen er i stor grad bebygget og omgitt av bratte lisider både på nord- og sørsiden. Øst og vest for Mjøndalen er det større sammenhengende jordbruksarealer av høy verdi. Topografi og arealbruksmønster etterlater lite potensial for utvikling av større sammenhengende næringsarealer for C-virksomheter innenfor denne regionen. Eventuelle arealdisponeringer for større næringsområder må i skje i dalbunnen, men neppe uten betydelige arealkonflikter.

Ryggkollen 1 - 3: Området som eventuelt kan utvikles for denne typen næringer i regionen ligger sør og øst for Mjøndalen sentrum. Potensialet ligger i en sammenbinding og supplering av arealene som i kommuneplanen allerede er avsatt til næringsformål. Her lar det seg gjøre å etablere et sammenhengende areal på inntil 850 dekar. Områdene bør få forbedret tilgjengelighet via et nytt kryss på E134. Dette kan bli aktuelt dersom det legges opp til en omlegging av hovedveien utenom Mjøndalen sentrum.

Ved en eventuell utbygging i området må det avsettes en bred buffersone mot



Miletjern som har viktige naturverdier. Grusforekomsten Ryggkollen inngår i området. Utvikling for næringsformål her må avvete uttak av grusressursene, og kan ligge langt fram i tid. Det er også en vesentlig ulempe med området at store deler ligger på gården Rygg Nedre og er fulldyrka arealer av høy kvalitet.

6.4 Nye næringsområder langs E18-aksen Akershus grense – Holmestrand

Området Lier – Drammen nord

E18 går fra Drammen sentrum via den store, flate Liersletta og opp til et øvre nivå i Lier kommune ved Tranby og Lierskogen. Liersletta er i hovedsak et stort sammenhengende jordbrukslandskap med noe spredt bebyggelse og Lierbyen som en nordlig avgrensning. Det er noen næringsområder, spesielt nær Lierstranda og ved Kjellstad. Ser man bort fra områdene ved Lierstranda som er bygget ut og planlegges for byutvikling, er det lite realistisk å tenke seg en større næringsutbygging i dette området uten store konflikter med jordverninteressene.

Etablering av næringsarealer av noe størrelse for C-virksomheter må dermed søkes på «øvre nivå», i områdene rundt Gjellebekk og Tranby. Her må man likevel holde seg utenom de lovmessig vernede markaområdene. Arealer nær Liertoppen kjøpesenter er stort sett lagt inn i arealplanen.

Kjenner: En mulighet for etablering av et større sammenhengende næringsområde ligger nord for Kjekstadmarka, ved Kjenner (areal nr. 8). Området er svakt hellende mot nord, vesentlig skogdekket, men med noen mindre teiger med dyrket mark og beite. Øst i området ligger Foksmyra, der grunnforholdene må undersøkes før eventuell utbygging. En større høyspenttrase går gjennom området. Det er ikke registrert særskilt verdifulle natur- eller kulturminneforekomster i området. Landskapsmessige virkninger av en utbygging i dette området må utredes.

Arealet ligger topografisk vel til rette for næringsutbygging. Adkomst til området kan skje fra Tranbykrysset. Det blir da en tilførselsvei på cirka 2,5 kilometer som delvis vil være i konflikt med boliger langs traseen. Et alternativ kan være en videreutvikling av eksisterende av- og påkjørselsløsning til E18 i Heiakrysset til et fullverdig planfritt kryss. Området vil ligge med svært god tilgjengelighet til et slikt kryss.

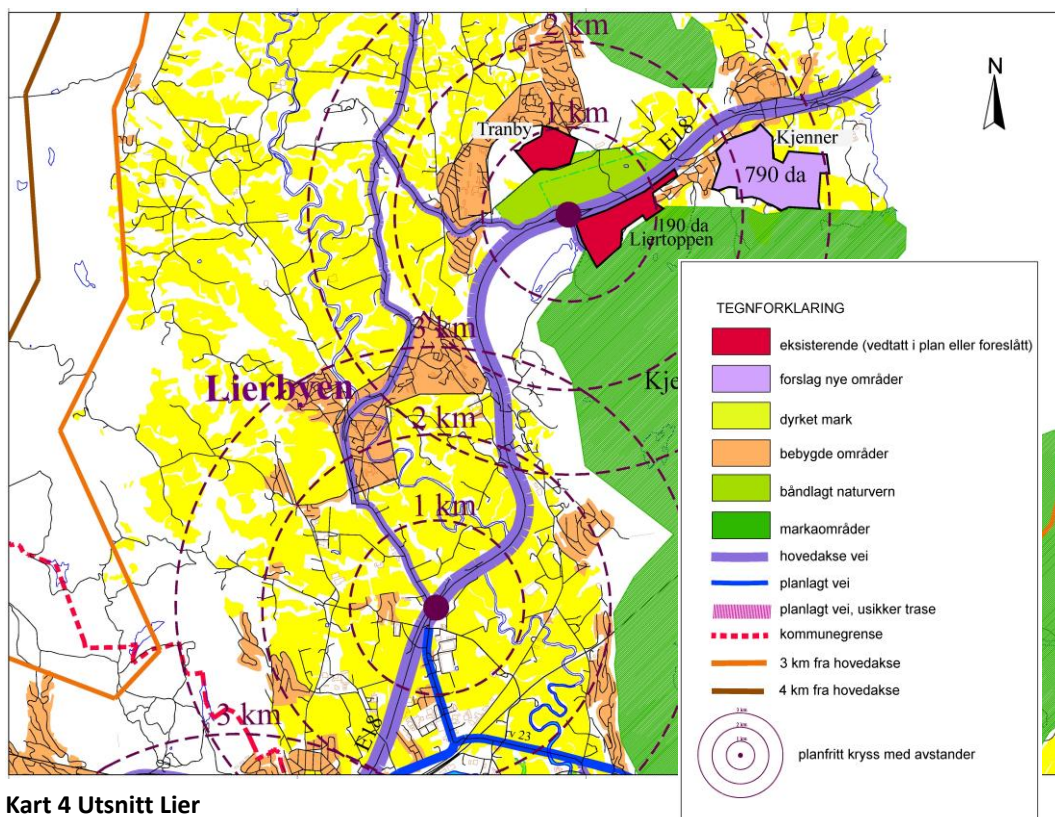
Området Drammen – Sande

Kobbervikdalen sør for Drammen har noen av byområdets største sammenhengende næringsarealer med en variert sammensetning av næringstyper. Fra Kobbervikdalen vider daldraget seg ut sørover til å danne en vid og åpen slette mot Sandebukta i sør. Sandesletta domineres av store åpne jordbruksarealer, men er også delt opp av partier med ravinedaler som skaper variasjon i landskapet. Åsene på begge sider har forholdsvis bratte skogdekte lier, men med dalsenkninger og flatere partier noen steder.

Det er søkt etter områder i kanten av sletta og ved foten av åssiden, men det er ikke funnet større sammenhengende arealer som ikke kommer i betydelig konflikt med jordvern, landskapshensyn, topografiske forhold eller eksisterende bebyggelse. I dette området vil etableringer høyst sannsynlig måtte forholde seg til ett av de eksisterende kryssene på E18. Utvalget av arealer begrenser seg da også til områder i rimelig nærhet til kryssene ved Eik, Bergsenga og Hanekleiva.

Det har pekt seg ut følgende mulige arealer:

Skjeldrum-Mælen: Området ligger i ytterkant av et mye brukt friluftsområde øst for Konnerud. Arealet er skogdekket, forholdsvis flatt og med mye fjell i dagen, som indikerer at grunnforholdene kan være gode for utbygging. Skogen har varierende boniteter, men størstedelen er



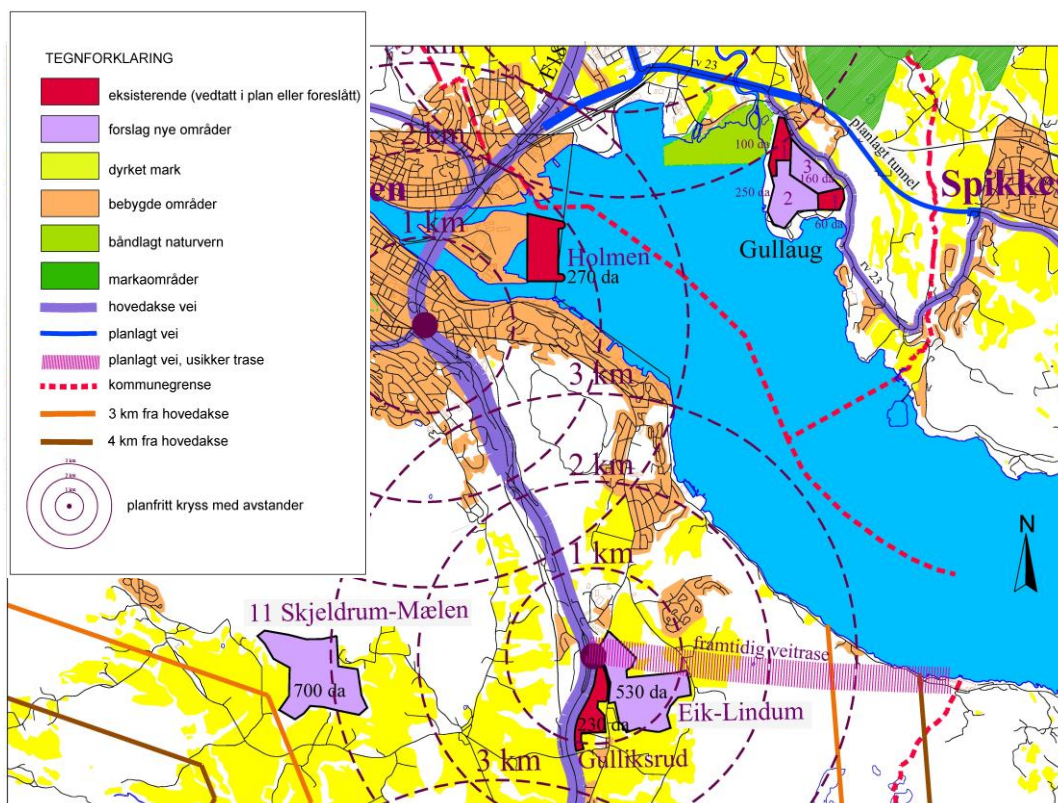
Kart 4 Utsnitt Lier

høybonitet. Det ser ikke ut til å være registrert vesentlige natur- eller kulturminneverdier innenfor området. Utbygging vil kunne bryte opp et sammenhengende kulturlandskapsområde.

En ulempe ved området er at det ligger i en avstand på nærmere 5 kilometer fra Eik-krysset på E18. Dette er en større avstand enn hva som normalt er akseptabelt. Når området likevel tas inn er det fordi det ligger nær Drammen. Tilførselsveien, slik den ligger nå, er ikke dimensjonert for å ta store trafikkmengder med til dels mye tungtrafikk. Den type trafikk vil også være i konflikt med boliger, gårdstun og nærmiljøet ved kirken. Det må vurderes etablert en alternativ adkomstvei som skjermer noen av disse områdene.

Eik-Lindum: Drammen kommune har i forarbeidene til kommuneplanen hatt disse innspillsarealene til vurdering. Dette ligger i et stort sammenhengende jordbruksområde med noe ravinedaler og skogpartier. Det er kulturlandskapsverdier knyttet til områdene, og den dyrka marka har høy kvalitet. I ravinedalene er det forekomster av edelløvsog, med blant annet hule eiker som er prioritert art etter Naturmangfoldsloven.

Området ligger med svært god tilgjengelighet til Eik-krysset og dermed kort avstand inn til Drammen og Drammen havn. Slik sett vil det være svært attraktivt for næringsutvikling. Ny Svelvikvei vil mest realistisk legges i en trase gjennom dette området.

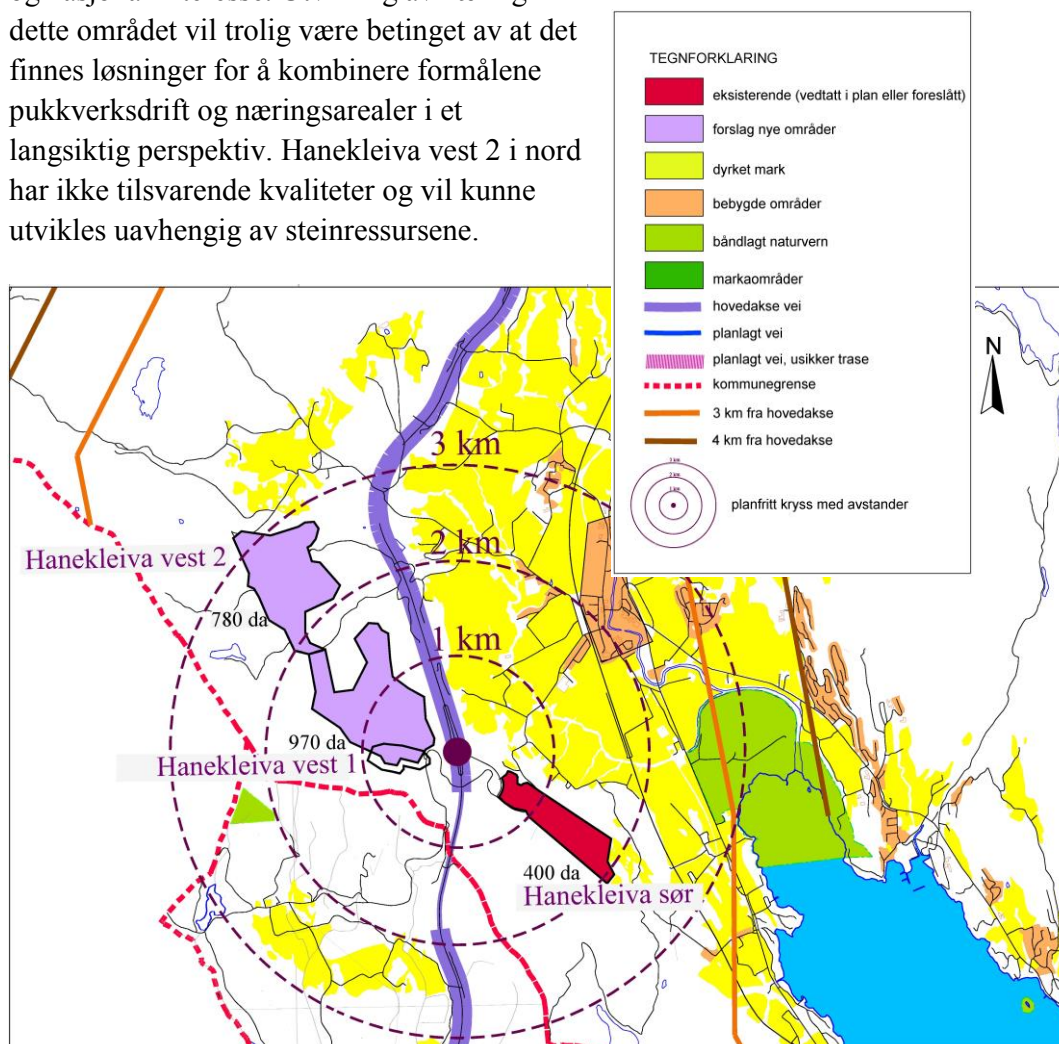


Kart 5 Utsnitt Lier - Drammen

Hanekleiva: I forbindelse med Regional plan for bærekraftig arealpolitikk i Vestfold er et areal sør for Hanekleiva-krysset på E18 lagt innenfor langsiktig utviklingsgrense. Arealer på total 400 mål er lagt inn i kommuneplanens arealdel og deler av dette er allerede reservert.

Lenger opp i åsen, nord for pukkverket, er det i prosjektet avgrenset ytterligere arealer som kan være egnet for næringsutbygging. Arealene ligger på terrasser i lisen og har en topografi som vil være fullt akseptabel for utbygging. Skogverdiene i området er moderate, og det er heller ikke registrert vesentlige artsforekomster eller kulturminner som vil ha avgjørende betydning. I områdene benevnt Hanekleiva vest 1 og 2 er det et potensielt areal på 1.750 da. Det vil være naturlig å utvikle arealene i en rekkefølge fra sør mot nord.

Hanekleiva pukkverk utnytter steinressurser av sjeldent høy kvalitet. Regiongeologen har undersøkt forekomsten og konstaterer at den omfatter hele Hanekleiva vest 1. Ressursen er vurdert å ha både regional og nasjonal interesse. Utvikling av næring i dette området vil trolig være betinget av at det finnes løsninger for å kombinere formålene pukkverksdrift og næringsarealer i et langsiktig perspektiv. Hanekleiva vest 2 i nord har ikke tilsvarende kvaliteter og vil kunne utvikles uavhengig av steinressursene.



Kart 6 Utsnitt Sande

Til tross for at arealene ligger nær E18, er det en krevende adkomstvei fra Hanekleivakrysset. Avstanden fra krysset langs veien er ca 2 kilometer, men høydeforskjellen er stor og veien til dels bratt og svingete. Dersom det blir aktuelt å utbygge næringsområder i så stort omfang må det vurderes en omlegging av veien for en bedre horisontal- og vertikalkurvatur.

Andre arealer: Drammen kommune har til vurdering for kommende kommuneplanrullering en utvidelse av Kobbervikdalen pukkverk med 20 dekar, et areal på 50 dekar, kalt Solum søndre, og et areal på 230 dekar, kalt Gulliksrud. Alle disse ligger i Kobbervikdalen. Også Holmen ligger til vurdering, med en utvidelse ved utfylling i sjø på 270 dekar, for havnerelatert næring.

Området Holmestrand

Det er i praksis to kryssområder som er aktuelle som påkoblingspunkt til E18 i Holmestrand kommune. Det er i krysset ved Island-Grelland og i Solumkrysset rett sør for byen. I nærheten av sistnevnte kryss er arealer egnet for næringsutvikling i stor grad allerede disponert for dette formålet, i gjeldende arealplan og i forslag til ny.

Islandkrysset ligger i overgangen mellom det store åpne jordbrukslandskapet ved Høgås, og daldraget ned mot Hillestad og Kronlia. Øst for E18 er arealene enten helt flate med stor landbruksmessig verdi, eller bratte med stor verdi for friluftslivet. Eventuelle nye næringsområder må søkes i de flateste skogpartier nordvest og sør for krysset.

Det har pekt seg ut følgende mulige arealer:

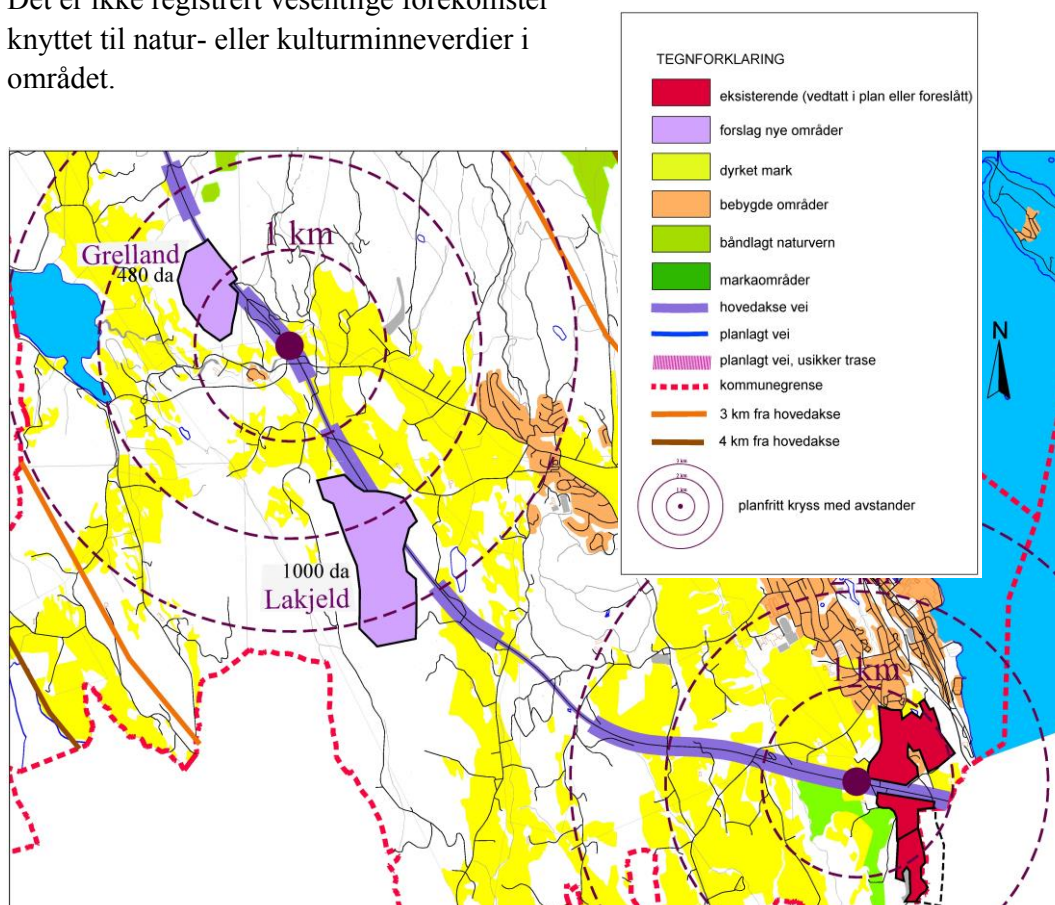
Grelland: Et skogareal på 480 dekar (areal nr. 15) nord og vest for veiserviceanlegget på Grelland har vært pekt på i kommuneplanarbeidet som potensiell tomt for nytt fengsel for regionen. Arealet kan også være egnet for næringsutvikling. Det heller mot vest, og en utbygging her vil være eksponert mot Hillestadvannet og områdene rundt.

Dagens veiserviceanlegg har ikke tverrforbindelse for kjørende. En tilknytning via dette anlegget vil i så fall kun skje mot sørgående løp på E18. For tilkobling mot nordgående eller begge løp må adkomsten etableres ved opprusting av eksisterende adkomstvei fra Hvitvingfossveien eller å bygge ny adkomstvei. Avstanden til Islandkrysset er ca 1.000 meter.

Det er ikke registrert vesentlige forekomster knyttet til natur- eller kulturminneverdier innenfor områdeavgrensningene. Det er imidlertid registrert rødlistearter i umiddelbar nærhet.

Lakjeld: Sør for gårdsmiljøet på Solberg-Lakjeld ligger et skogdekket åsparti med relativt moderat topografi. Arealet kan være mulig for næringsutvikling og ligger i en avstand av 1,6 kilometer fra Islandkrysset. Det er avgrenset et areal på 1.000 dekar (areal nr. 16) som potensielt nyttbart. Adkomst kan skje ved opprusting av Enneveien fra Island og eventuelt bygging av ny tilførselsvei på deler av strekningen mot området. Adkomstveien kan være i konflikt med spredt boligbebyggelse på denne strekningen.

Det er ikke registrert vesentlige forekomster knyttet til natur- eller kulturminneverdier i området.



Kart 7 Utsnitt Holmestrand

6.5 Nye næringsområder langs aksene Rv23 fra Lier til Oslofjordtunnelen

Generell beskrivelse

Fra starten på Liersletta vil Rv23 i løpet av få år bli lagt i en tunnel direkte opp mot Spikkestad. Dette vil gi en vesentlig innkorting og forbedring av forbindelsen mellom Røyken og E18/Drammen.

Landskapet langs eksisterende vei i området Linnes-Spikkestad er til dels bratt og det vil være krevende å etablere større næringsområder her.

Mellom Spikkestad og Røyken er det variert topografi med store dyrka arealer. I nord er skogområdene vernet gjennom markaloven. Sør for det flate jordbrukslandskapet er det relativt bratte skogdekte åser som har stor verdi for friluftslivet.

Ved Gullaug går veien inn i en 2,7 kilometer lang tunnel mot sør. Denne kommer ut ved Follestad næringspark som nå er under utbygging. Sør for Sætre har Hurum kommune avsatt områder for næring langs Rv23 på til sammen 720 dekar.

Det har pekt seg ut følgende mulige arealer:

Gullaug: Gullaug (se kart 5) ligger som en odde ut i fjorden. Sprengstoffindustri som tidligere lå på deler av arealet er nedlagt. I gjeldende arealplan for Lier kommune er drøye 400 dekar allerede avsatt til områder for bygg og anlegg (bebyggelsesformål), hvorav 160 da til næringsformål. Mot eksisterende Rv23 ligger et LNF-område på 160 dekar som i tillegg kan vurderes til å bli del av en større områdeutvikling. Lier kommune har igangsatt arbeid med kommunedelplan for å vurdere ny bruk av området.

Utvikling av Gullaugområdet bør uansett sees i sammenheng med en framtidig byutvikling på Lierstranda. Området vil ha svært god veitilknytning mot Lierstranda, mot E18 og Drammen by. Når tunnelen mot Spikkestad er ferdig vil det også være kort og rask vei østover mot fjordkryssingen og østsiden av Oslofjorden. Arealet ligger sjønært og kan være en viktig mulighet for å etablere et større næringsareal med tilknytning til dypvannskai. Nåværende kai vil likevel ikke være tilstrekkelig for formålet.

Langs sjøfronten av Gullaugodden er det viktige natur- og rekreasjonsverdier. Det må avsettes et bredt og godt bufferbelte mot sjøen. 150 dekar av arealene opp mot Rv23 er dyrka arealer av god kvalitet. Deler av arealene er noe bakkete, og vil kreve en del planering for å legge til rette større flater. Det er vanskelige grunnforhold (kvikkleire) på i hvert fall deler av arealet. Grunnstabilitet må dokumenteres, og det må eventuelt iverksettes stabiliseringstiltak før bygging kan igangsettes.

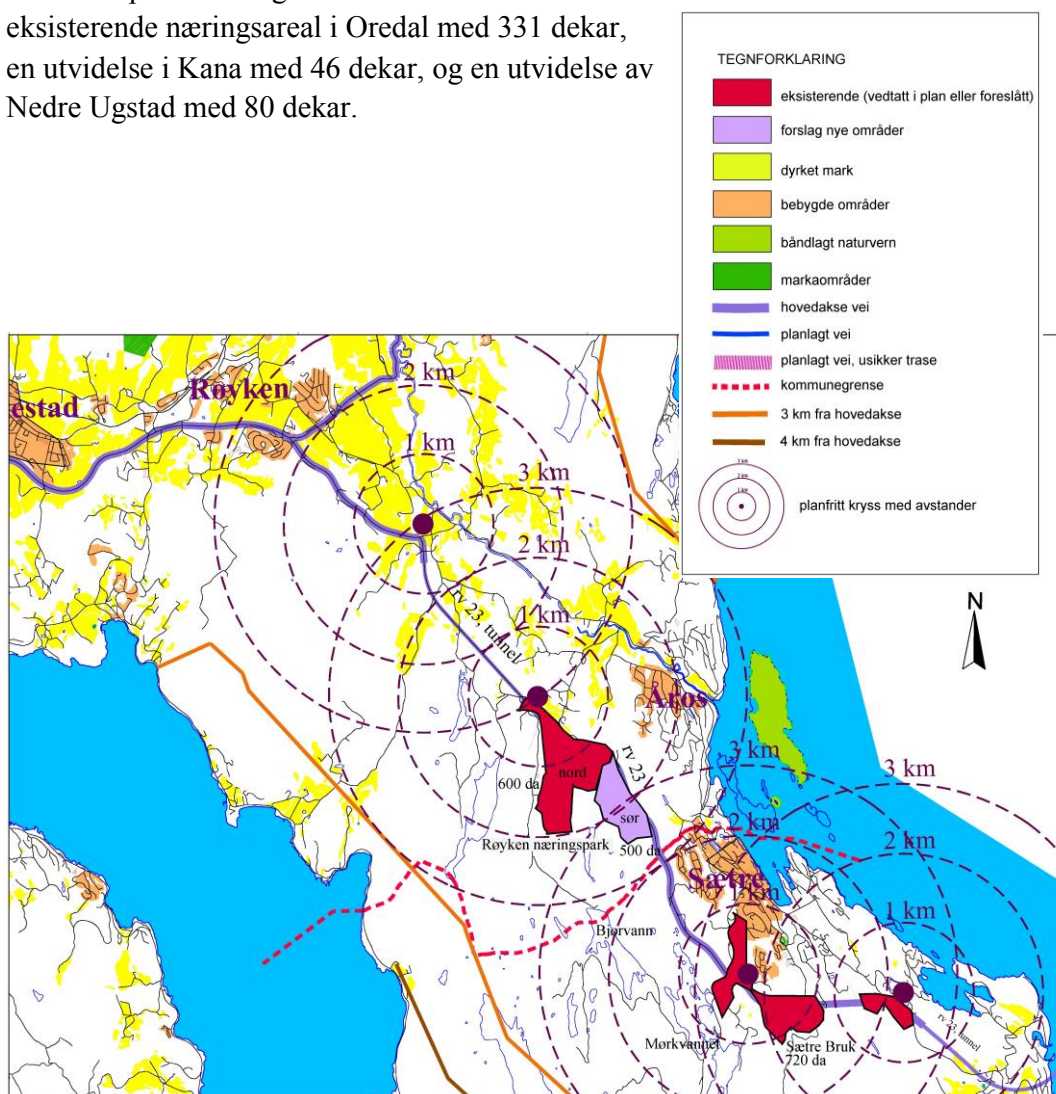
Røyken næringspark sør: Røyken kommune har etablert et område for næringsutvikling inntil Rv23 sør i kommunen som er gitt navnet Røyken næringspark. Her driver kommunen aktiv utvikling, og har så langt bygget ut eller solgt om lag en tredjedel av totalarealet på 600 dekar.

Området ligger med god tilknytning til Rv23, men er noe bratt og krevende å planere for store tomter.

Videre sørover langs Rv23 er topografien noenlunde tilsvarende. Her kan man se for seg en utvidelse av næringsparken med i størrelsesorden 500 dekar. Veitilknytning kan etableres ved å koble seg til samleveien innenfor eksisterende næringsområde, eller ved etablering av en ny kryssløsning i sør.

I den aktuelle utvidelsen mot sør er det skog vesentlig av høy bonitet. Det er en forekomst av barlind i området. Ut over det er det ikke registrert vesentlige natur- eller kulturminneverdier. Med den foreslåtte avgrensningen vil området ikke være i konflikt med drikkevannsfelt eller friluftsområder lenger vest og sør.

Andre arealer: Hurum kommune har til vurdering for kommende kommuneplanrullering en utvidelse av et eksisterende næringsareal i Oredal med 331 dekar, en utvidelse i Kana med 46 dekar, og en utvidelse av Nedre Ugstad med 80 dekar.



Kart 8 Utsnitt Spikkestad - Sætre

6.6 Øvrige akser og områder som vurderes som mindre aktuelle

Innenfor den regionale rammen som prosjektet omhandler er det en rekke områder som ut fra ulike hensyn er vurdert som mindre aktuelle for lokalisering av nye store næringsområder for plasskrevende virksomheter. Det kan ha sammenheng med avstand til viktige markeder og befolkningsentra, avstand til veiakser som er definert som hovedlinjer i prosjektet, eller en kombinasjon av disse faktorene og hensynet til arealbruk og topografiske forhold. Blant disse områdene, der det er vurdert som mindre sannsynlig å finne store egnete arealer, er:

Numedal (nord for Kongsberg): Stengelsrud er et avsatt ledig areal på ca. 200 dekar ved avkjøringen til Jondalen. Arealet har ligget en tid uten at det er igangsatt utbygging. Områdene vurderes ut over dette som noe perifert beliggende for større områdeutvikling i regionen.

Lågendalen mellom Kongsberg og Hvitvingfoss: Dalen har typisk karakter av verdifulle landbruksområder i dalbunnen med bratte lisider. Områdene vurderes ut over dette som noe perifert beliggende for større områdeutvikling i regionen.

Daldraget fra Hokksund til Modum grense: Det har vært vurdert områder i nordlig retning nær Hokksund, men aktuelle områder som ikke er dyrka arealer synes ikke å ha tilstrekkelig størrelse, og vurderes å ha betydelige friluftsinnteresser knyttet til seg. Framtidig omlegging og oppgradering av Rv35 kan gjøre næringsarealer langs denne veien mer attraktive, men næringsarealene antas å ville bli lagt nord for Modum grense.

Daldraget fra Lier til Holsfjorden: Aktuelle områder som ikke er dyrka arealer synes ikke å ha tilstrekkelig størrelse, og vurderes å ha betydelige landskapsverdier eller friluftsinnteresser knyttet til seg. Områdene vurderes ut over dette som noe perifert beliggende for større områdeutvikling i regionen.

E134 vest for Kongsberg (retning Notodden): Området kan være relevant for lokalisering av næringsområder som er relevant for næringskonsentrasjonene i Kongsberg-Notodden. I forhold til funksjoner området kan tenkes å dekke for næringlivet lenger øst i Buskerud, vurderes området likevel som noe perifert.

Kyststripa Svelvik og Sande sørøst: Vei fra Drammen via Svelvik, og Berger til Sande, forbinder kystområdet rundt hele halvøya mellom Sandebukta og Drammensfjorden. Topografisk er det lite flate arealer langs kysten, og i den grad dette finnes er det overveiende viktige jordbruksarealer eller bebygget areal. Det kan imidlertid være potensial

for utvikling av eiendommer nær sjø i helt konkrete sammenhenger. Det faller likevel utenfor mandatet for dette prosjektet å identifisere slike muligheter.

Hurum sør for aksene Rv23 i Hurum kommune: Fv289 og Fv281, som forbinder kysten av Hurum-halvøya med Rv23, er under oppgradering og vil få en bra standard. I likhet med forholdene langs Drammensfjorden er det lite topografisk flate arealer langs kysten som er ubenyttet. Halvøya er interessant for næringsarealer fordi det er mulighet for gode dypvannskaier. Eksisterende kaier er imidlertid enten nedlagt eller landarealene er allerede disponert. Halvøya utenfor Rv23-korridoren ligger også litt perifert i forhold til markedene.

7 Oppsummering og samlet vurdering

7.1 Oppsummering av arealer

Arealer med planvedtak (eksisterende arealer)

Arealer egnet for plasskrevende virksomhet og hvor det er gjort planvedtak (eksisterende næringsareal), mer enn 100 dekar ledig sammenhengende

	Dekar
Kongsberg - Drammen	1 390
Kongsberg	520
Øvre Eiker	660
Nedre Eiker	210
Akershus grense - Holmestrand	824
Drammen	0
Lier	270
Sande	300
Svelvik	152
Holmestrand	102
Lier - Oslofjordtunnelen	450
Hurum	0
Røyken	450
Regionen	2 664

Arealer hvor det er nødvendig med planvedtak

Arealer som kan være egnet for plasskrevende virksomhet, men hvor det ikke er gjort planvedtak

Areal (brutto)	Kommune	Forslag ved KP-rullering, dekar	Forslag i dette prosjektet		Til sammen
			Dekar	Planstatus	
Kongsberg - Drammen		140	3 760		3 900
Basserudåsen sør	Kongsberg		240	LNF	
Basserudåsen nord	Kongsberg		220	LNF	
Basserudåsen øst	Kongsberg		400	LNF	
Basserudåsen øst	Øvre Eiker		980	LNF	
Løken vest	Øvre Eiker		1 500	LNF	
Mjøndalen Mile	Nedre Eiker	20			
Ryggkollen 2	Nedre Eiker	120			
Ryggkollen 1	Nedre Eiker		310	LNF, nær.	
Ryggkollen 3	Nedre Eiker		110	LNF	
Akershus grense - Holmestrand		570	5 250		5 820
Kjenner	Lier		790	LNF	
Gulliksrud	Drammen	230			
Eik-Lindum	Drammen		530	LNF	
Skjeldrum-Mælen	Drammen		700	LNF	
Holmen	Drammen	270			
Kobbervikdalen	Drammen	20			
Solum søndre	Drammen	50			
Hanekleiva vest 1	Sande		970	LNF, nær.	
Hanekleiva vest 2	Sande		780	LNF	
Grelland	Holmestrand		480	LNF	
Lakjeld	Holmestrand		1 000	LNF	
Lier - Oslofjordtunnelen		1 177	910		2 087
Gullaug	Lier		410	LNF, tj.yt., nær.	
Røyken næringspark	Røyken		500	LNF	
Sætre bruk utvidelse	Hurum	720			
Kana	Hurum	46			
Oredal	Hurum	331			
Nedre Ugstad	Hurum	80			
Regionen		1 917	9 920		11 807

Tj.yt. = offentlig og privat tjenesteyting. Nær. = næring

7.3 Samlet vurdering av alternative arealer langs aksen Kongsberg – Drammen

Aksen vil være attraktiv for produksjonsbedrifter, og det antas at det vil være et skille mellom bedrifter som har interesse av å være lokalisert nær teknologibedriftene på Kongsberg, og bedrifter som har større interesse av nærhet til Drammen havn og det større markedet i langs E18.

Områdene i Mjøndalen ligger i en svært attraktiv del av regionen, men har store arealkonflikter. Deler av arealene må sees i et langsiktig perspektiv på grunn av eksisterende grusressurser. Hvis en framtidig jernbaneterminal legges til Ryggkollen vil de tilstøtende arealene, som her er foreslått som mulig næringsområde, bli svært attraktive for samtransportører. Inntil lokalisering av ny jernbaneterminal er avklart anbefales det å reservere dette området for slike virksomheter.

Kongsberg antas å ha behov for arealer for plasskrevende virksomhet, for å komplettere mer arbeidsintensive virksomheter i byen. Hokksund har allerede plasskrevende industri som er i vekst.

De største arealreservene, og de som har lavest konfliktnivå, ligger mellom Kongsberg og Hokksund. Her er det under etablering flere næringsområder, som også er foreslått utvidet. Det kan vurderes om det vil være en fordel for regionen å samle etableringer i ett område, framfor to helt separate. Noen forskjeller mellom de to områdene Fiskum og Diseplass-Basserudåsen er at sistnevnte totalt sett har større arealer tilgjengelig, har noe enklere topografi og ligger nærmere til by eller større tettsted, mens Fiskum ligger noe nærmere havn, jernbaneterminal og de større befolkningskonsentrasjonene langs E18.

7.4 Samlet vurdering av alternative arealer langs aksen Akershus grense – Holmestrand

Områdene umiddelbart sør for Drammen er konfliktfylte. Spesielt ansees området Eik-Lindum å innebære så store konflikter med landbruks-, natur- og landskapshensyn at det neppe vil være realistisk å tenke seg omdisponering. Skjeldrum-Mælen er mindre konfliktfylt, men har en klar svakhet i forholdsvis lang adkomstvei som til dels må bygges ny og som kan medføre konflikter. Disse to områdene er samtidig de mest bynære, og har på mange måter en god plassering.

Kjenner antas å ville være svært attraktivt og bør utredes nærmere. Grunnforhold på Foksmyra, landskapsvirkning og adkomstforhold må undersøkes.

Sør for Skoger er det muligheter i Hanekleiva i Sande og Grelland i Holmestrand. Forutsatt at man finner en måte å håndtere konflikten med steinressurser i området ved Hanekleiva, antas dette området å være mer attraktiv enn Grelland. Spesielt for Hanekleivas del må det også vurderes nærmere hvordan adkomsten kan forbedres, og ikke minst kostnadene og finansiering av dette. Området Lakjeld har mange kvaliteter, men antas å være noe perifert i en Buskerudby-sammenheng. På lang sikt kan dette endre seg, og også på kortere sikt kan Lakjeld ligge gunstig til mellom markedene i Indre Oslofjord og langs Vestfoldkysten.

7.5 Samlet vurdering av aksene Lier – Røyken – Hurum

Det er mangel på gode, kainære næringsarealer i hele Oslofjordområdet i dag. Gullaugområdet er blant de få områder i Drammensfjorden hvor det er mulig å etablere et større næringsområde med rimelig nær tilknytning til dypvannskai. Gullaug kan derfor være en viktig arealressurs for sjørelaterte næringer.

Sammen med Hurum kommunes planlagte næringsarealer vest for Sætre, på i størrelsesorden 720 dekar, vil det innenfor en strekning på 7 kilometer langs Rv23 kunne etableres et næringsmiljø på nærmere 1.700 dekar hvis Røyken næringspark i framtiden utvides. Denne vil ha en god forbindelse til begge sider av Oslofjorden.

8 Forslag til videre arbeid

Markedsanalyse Det foreslås gjennomføring av en markedsanalyse som retter seg mot målgruppens synspunkter på de foreslåtte næringsområdenes attraktivitet og bedriftenes mobilitet i byområdene. Det vil åpenbart være mest rasjonelt å gjennomføre én undersøkelse for hele regionen i stedet for at hver kommune gjør et tilsvarende undersøkelse. Bedriftene som må kontaktes vil i stor grad være de samme. Informasjonen kan være vanskelig tilgjengelig slik at best resultatet oppnås gjennom møter med representanter for bedriftene.

Næringslivets synspunkter på områdenes attraktivitet kan gjelde forhold som:

- Avstand til byområdene og nåværende lokalisering
- Behovet for samlokalisering med andre bedrifter
- Behovet for eksponering og størrelse på næringsområdet
- Behovet for nærhet til overordnet transportinfrastruktur som motorvei, havn og baneterminal, avveining mellom transportavstand og transporthøyde.

Kartleggingen av bedriftenes mobilitet kan gjelde forhold som:

- Avhengigheter som må ivaretas ved flytting fra nåværende lokalisering
- Behovet for lokalisering i Buskerudbyen vs. andre steder i Osloregionen eller i utlandet
- Antatt tidspunkt for vurdering av relokalisering (0-3 år, 4-8 år, over 8 år, aldri)
- Synspunkter på eie eller leie av arealer, bygg og anlegg.
- Synspunkter på flytting av hele virksomheten vs. splitting av funksjoner på ulike lokasjoner.

Populasjonen i en slik undersøkelse må være såpass omfattende at den gir et riktig bilde av næringslivets synspunkter i regionen. Den kan også være interessant i andre sammenhenger. Det er for eksempel en forventning om at en større andel av bedriftene vil leie fremfor eie i fremtiden. Tilsvarende er det en forventning til at bedriftene vil kjøpe mer tjenester fra tredjepart fremfor å ha egne ansatte innen alle

funksjoner. Opplysninger fra enkeltbedrifter må være konfidensielle dersom bedriftene selv ønsker det.

Næringsareal ved sjø I regionen er det forholdsvis lite eksisterende næringsareal med nærhet til sjø/kai som gir muligheter til etablering av ny virksomhet og flytting fra kaiområder som ønskes omregulert til andre formål. Sjønært areal med tilgang til kai for næringsvirksomhet er en knapphetsfaktor i hele Oslofjordområdet. De foreslåtte områdene i dette prosjektet er omstridte i forhold til annen arealbruk. Det antas at etterspørselen etter slike arealer vil øke. Prosjektet anbefaler at det gjennomføres en mer målrettet og spesifikk kartlegging av hvilke potensielle nye sjønære arealer som kan egne seg for næringsutvikling, basert på spesifikke bransjers behov slik dette fremgår blant annet i markedsanalysen.

9 Oppsummering av arealverdier

Navn	Kommune	Topografi (beskrivelse)	Verdier kulturmiljø	Verdier naturmiljø
Kongsberg - Drammen				
Basserudåsen sør	Kongsberg		Noen kulturminner registrert vest i området	Ikke registrert
Basserudåsen nord	Kongsberg		Ikke registrert	Område med rik bakkevegetasjon registrert lang bekken øst i området (MiS).
Basserudåsen øst	Kongsberg	Skogareal, vesentlig furuskog, småkupert, ikke store forskjeller i vertikalnivå. Mye fjell i dagen.	ikke registrert	Soppart i myrområde, nær truet. Elgtrekk.
Basserudåsen øst	Øvre Eiker	Skogareal, vesentlig furuskog, småkupert, ikke store forskjeller i vertikalnivå. Mye fjell i dagen.	Husmannsplass inntil E 134 og et lite område med skjerp.	Amfibier bl.a. salamander i lite tjern ved E 134. Elgtrekk.
Løken vest	Øvre Eiker	Jevnt stigende, men ikke spesielt krevende topografi. Enkelt å opparbeide arealene	Lokalitet lengst sør i området, gammelt gårdsanlegg aAutomatisk fredet.	Enkelte (få) lokaliteter av rødlistearter
Ryggkollen 2	Nedre Eiker	Løsmasserygger med sandtaksdrift. Området preges av driften av massetakene. Noe skog øst i området.		
Ryggkollen 1	Nedre Eiker	Svakt bølgende landskap, enkel topografi.	Gravfelt ved E134 sør for Rygg nedre.	Miletjern rik kulturlandskapssjø m. rødlistearter.
Ryggkollen 3	Nedre Eiker	Noe skrånende terreng.	Enkelte kulturminner, ikke fredet.	Ikke registrert

Navn	Naturressurser	Lokale friluftstinteresser	Planstatus	Eiere*
Kongsberg - Drammen				
Basserudåsen sør	Skog, middels og lav bonitet	krever buffersone mot Haurevanna	LNF	4-5
Basserudåsen nord	Skog middels og lav bonitet		LNF	2-3
Basserudåsen øst	Skog middels-lav bonitet. Mye fjell i dagen og skrint jordsmonn.	Krever buffersone mot Haurevanna	LNF	2-3
Basserudåsen øst	Skog middels-lav bonitet. Mye fjell i dagen og skrint jordsmonn.		LNF	2
Løken vest	Skog med svært varierende bonitet. Høy bonitet i lavereliggende partier. Ca. 60 da dyrka med varierende kvalitet		LNF	20
Ryggkollen 2		Berører GS-forbindelse fra Drammensveien (FV), over E134 og gjennom marka til Drammen.	Råstoff-utvinning, næring, LNF	
Ryggkollen 1	Omfatter en stor del av areal gården Rygg nedre som er dyrka. Fra dårlig egnet til svært godt egnet til korndyrking (stor variasjon).	Nei	LNF, næring, råstoff-utvinning	2-3
Ryggkollen 3	Skogareal med høy bonitet. Ca 1/3 av arealet er dyrka areal egnet for korndyrking.		LNF	2

* Antall grunneiendommer berørt

Navn	Oppsummering
Kongsberg - Drammen	
Basserudåsen sør	Nær planfritt kryss med E134, topografisk godt egnet for næringsutvikling. Noe kulturminner registrert, ellers trolig moderate arealkonflikter
Basserudåsen nord	Nær planfritt kryss med E134, topografisk godt egnet for næringsutvikling. Noe naturverdier registrert, ellers trolig moderate arealkonflikter
Basserudåsen øst	Går over i Øvre Eiker kommune. Nær planfritt kryss med E134 og topografisk godt egnet for næringsutvikling. Noe naturverdier registrert, ellers moderate arealkonflikter.
Basserudåsen øst	Går over i Kongsberg kommune. Lett tilgjengelighet til planfritt kryss med E134. Topografisk relativt godt egnet for næringsutvikling. Naturverdier registrert bl.a. elgtrekk, ellers moderate arealkonflikter.
Løken vest	Nær planfritt kryss med E134, topografisk relativt godt egnet for næringsutvikling. Noe høybonitet skog. Rødlisterarter registrert i området. Ellers trolig moderate arealkonflikter
Ryggkollen 2	Deler av området allerede avsatt til næringsformål. Løsmasseuttak båndlegger arealer for mange år.
Ryggkollen 1	Dyrka mark med gårdstun i området. Kulturminner og nærområdet til viktig naturmiljø. Enkel topografi. Tilknytning mot E134 kan kreve nytt kryss.
Ryggkollen 3	Høy bonitet skog og noe dyrka mark. Ellers trolig moderate arealkonflikter. Har størst verdi for utvikling i en sammenheng med tilstøtende arealer. Godt egnet for næringsutbygging.

Navn	Kommune	Topografi (beskrivelse)	Verdier kulturmiljø	Verdier naturmiljø
Akershus grense - Holmestrand				
Kjenner	Lier	Arealer jevnt skrånende mot nord og øst. Flatt i østre del. Deler av området fuktig myr der grunnforhold kan være et problem.	Ikke registrert	Fugleart nær truet registrert hekkende ved kanten av området ved Drammensveien. For øvrig ikke registrert spesielle
Eik-Lindum	Drammen	Ravinepreget jordbrukslandskap. Noe krevende topografi.	Ikke registrert innenfor området	Del av området naturtype rik edelløvskog. Forekomst av hule eiker (prioritert art). Sårbare artsforekomster, bl.a. en insektart.
Skjeldrum-Mælen	Drammen	Jevnt skrånende skogareal med lokalt litt mer krevende topografi. En del arealer i øvre del av området med fjell i dagen. Størstedelen av området enkelt å utnytte til byggeformål.	Ikke registrert	Forekomst av ask (nær truet). Ellers ikke registrert.
Hanekleiva vest 1	Sande	Relativt jevn topografi. Fall på terrenget mot øst/nordøst. Ligger bra til rette for planering av større næringstomter.	Seterminne ved Hanekleiva pukkverk	En artsforekomst (nær truet). Ellers ingen registrert
Hanekleiva vest 2	Sande	Noe krevende adkomst via området i sør. Ellers relativt jevn topografi. Fall på terrenget mot øst/nordøst. Ligger bra til rette for planering av større næringstomter.	Ikke registrert	Ingen registrert
Grelland	Holmestrand	Skogareal, sidehellende mot vest, eksponert mot Hillestadvannet og områdene rundt.	Ikke registrert innenfor området	En registrert lokalitet for rødlisteart rett utenfor området. Ellers ikke vesentlige naturverdier registrert.
Lakjeld	Holmestrand	Skogareal, mye barskog, noe kupert i deler av området, men ikke store forskjeller i vertikalnivå	Ikke registrert innenfor området	Ingen vesentlige naturverdier registrert.

Navn	Naturressurser	Lokale friluftsjnteresser	Planstatus	Eiere*
Akershus grense - Holmestrand				
Kjenner	Skog, vesentlig av høy bonitet, men ogs partier med middels og lav. Mindre flekker av dyrket areal	kan ha noe lokal verdi. Grenser til Kjekstadmarka der friluftsjverdiene er vesentlig større.	LNF	5-6
Eik-Lindum	Dyrka mark av høy kvalitet (egnet og godt egnet til korndyrking). Noe skog av høy bonitet.		LNF	
Skjeldrum-Mælen	Skog med varierende bonitet fra lav til høy. Mest høy bonitet. En del grunnlendt mark i øvre deler av området.	Utgjør ytterkanten av mye brukt markaområde mellom Konnerud og Skoger. Næringsområde vil bryte opp sammenhengende kulturlandskapsområde og forringe friluftsjverdier.	LNF	7-9
Hanekleiva vest 1	Steinressurser av høy kvalitet, forekomsten av høykvalitets pukk ved hanekleiva har både regional og nasjonal interesse. Skogdekket med størstedelen av området i middels til høy bonitet.	ikke registrert særlige verdier	LNF, næring	4-7
Hanekleiva vest 2	Steinressurser av høy kvalitet, forekomsten av høykvalitets pukk ved hanekleiva har både regional og nasjonal interesse. Skogdekket med størstedelen av området i middels til høy bonitet.	ikke registrert særlige verdier	LNF	3-4
Grelland	Skogarealer av middels og høy bonitet. Et lite engareal nær veiservicanlegget, ikke verdiklassifisert.	Del av større sammenhengende friluftsjområde. Området klassifisert med middels verdi.	LNF	3-4
Lakjeld	Skogarealer av middel og høy bonitet. Noen mindre parseller dyrket mark lengst i nord inngår. Varierende jordkvalitet og smale teiger.	ikke registrert særlige verdier	LNF	7-8

* Antall grunneiendommer berørt

Navn	Oppsummering
Akershus grense - Holmestrand	
Kjenner	Ligger umiddelbart utenfor markagrensa. Gunstig lokalisering innenfor regionen med akseptabel tilgjengelighet til E18 og med nærhet til Drammen. Topografisk godt egnet for utbygging, men usikkerhet om grunnforhold i vest. Høyspenttrase gjennom området.
Eik-Lindum	Jorbruksarealer av høy verdi. Kulturlandskaps- og naturverdier knyttet til ravineområdene. Noe krevende topografi. Svært god tilgjengelighet til E18 og nær Drammen by og -havn.
Skjeldrum-Mælen	Kulturlandskap- og friluftsjnteresser kan bli berørt. En del skog med høy bonitet. Topografisk velegnet for næringsutbygging. Lokalisert med stor avstand til E18. Vil kreve utbedring av adkomstvei. Relativt nær Drammen.
Hanekleiva vest 1	Forekomst av natur- og kulturverdier. Steinressurser av nasjonal verdi i grunnen forutsetter en felles langsiktig driftsplan næringsutvikling/steinuttak. Topografisk godt egnet for næringsutbygging. Akseptabel avstand, men bratt vei fra E18. Må vurdere å bedre veitilgjengeligheten til området.
Hanekleiva vest 2	Ikke registrert vesentlige natur-, kultur- eller friluftsjnteresser. Topografisk godt egnet for næringsutbygging. Noe lang og til dels bratt vei fra E18. Må vurdere å bedre veitilgjengeligheten. Adkomstvei må gå gjennom Hanekleiva vest 1.
Grelland	Noe høybonitets skog, ellers trolig moderate arealkonflikter. Nær planfritt kryss med E18, topografisk brukbart, egnet for næringsutvikling.
Lakjeld	Noe høybonitets skog, ellers trolig moderate arealkonflikter. Topografisk forholdsvis godt egnet for næringsutvikling. Noe avstand til planfritt kryss med E18, behov for ny adkomstvei som kan være i konflikt med eksisterende spredt boligbebyggelse.

Navn	Kommune	Topografi (beskrivelse)	Verdier kulturmiljø	Verdier naturmiljø
Lier - Oslofjordtunnelen				
Gullaug	Lier	Området ligger som en odde ut i fjorden med et bølget landskap. Skrår ned mot fjorden der det er en skogdekket sone rundt neset. For øvrig en del dyrka arealer.	Ikke registrert	Langs sjøen, men ikke i området
Røyken næringspark	Røyken	Fortsetter utviklingen av Follestad-området mot sørøst langs hovedveien. Noe krevende topografi.	Ikke registrert	Lokalitet av barlind (nær truet)

Navn	Naturressurser	Lokale friluftsjnteresser	Planstatus	Eiere*
Lier - Oslofjordtunnelen				
Gullaug	Ca. 150 da som ikke ligger inne i kommuneplanen er dyrka mark; egnet og godt egnet for kornproduksjon		Næring, LNF	
Røyken næringspark	Skog. Middels til høy bonitet. Små arealer med lav bonitet.		LNF	

* Antall grunneiendommer berørt

Navn	Oppsummering
Lier - Oslofjordtunnelen	
Gullaug	Deler av området dyrket mark av høy kvalitet. Friluft- og naturverdier langs sjøen. Noe kupert terreng som er noe krevende å planere. Risiko for kvikkleire i nord. Svært god tilgjengelighet til planlagt nytt kryss på Rv23. Mulighet for sjøtilgjengelighet ved rehabilitering av eksisterende kai. Nær Drammen by og -havn.
Røyken næringspark	Forekomst av naturverdi, ellers trolig moderate arealkonflikter. Noe krevende terreng å etablere store tomter i. Adkomst til Rv23 vil trolig kreve nytt kryss.

