



MED RØD SKRIFT FOR KORRIGERINGENE



E134 Dagslett - E18

Planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning



Forord

Prosjektet E134 (tidligere rv. 23) Dagslett – E18 ble omtalt i Stortingspreposisjon 87 (2017–2018), der det står; *«Samferdselsdepartementet går inn for at videre planlegging og utbygging av rv 23 på strekninga Dagslett-kryss E18 blir gjennomført som eitt samla prosjekt. Dette inneber at det igangsette planarbeidet for rv 23 Linnestrykk E18 blir utvida til å omfatte heile strekninga frå Dagslett til kryss med E18. Det er viktig at ein i vidare planarbeid får ei grundig utgreiing av alle relevante alternativ. Med ei samla og samanhengande utbygging ligg det til rette for ei meir kostnadseffektiv gjennomføring, med reduserte byggherrekostnader og redusert samla utbyggingstid. I planarbeidet skal det dessutan vurderast kostnadsreducerande tiltak på heile strekninga.»*

Samferdselsdepartementet ba i brev av 26.06.18 om at Statens vegvesen utarbeider et revidert forslag til planprogram for kommunedelplan der alle relevante alternativ inngår. Departementet viste til at i tråd med retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan og bygningsloven skal rimeligste alternativ være vurdert.

Dette oppdraget ble også understreket i brev fra Samferdselsdepartementet 01.07.2019. I dette brevet fra departementet påpekte de at Vikeralternativet også skal være med i planprogrammet.

I 2007 ble det vedtatt en kommunedelplan for hovedvegsystemet i ytre Lier der rv. 23 fra Dagslett til E18 inngikk.

Løsningen for rv. 23 i denne planen var at den skulle føres på Strandveien nesten inn til Brakerøya og at det skulle bygges et nytt stort kryss mellom rv. 23 og E18 ved Strandbrua.

Siden kommunedelplanen ble vedtatt har en rekke forutsetninger endret seg:

- Føringer fra regjeringen om å unngå rundkjøringer på riksveg.
- Utviklingen av Fjordbyen langs Lierstranda
- Plassering av nytt sykehus på Brakerøya
- Målsetning i NTP og for Buskerudbyen med nullvekst i persontransport i bil

I 2014 ble reguleringsplanen for rv. 23 Dagslett–Linnestrykk vedtatt. Det ble deretter utarbeidet byggeplan og utarbeidet en reguleringsplan for et tverrslag til tunnelen, som ble vedtatt i 2016. I desember 2017 ble arbeidet stoppet etter et byggherreoverslag som viste at prosjektet ble dyrere enn forventet.

Prosjektet rv. 23 Dagslett – Linnestrykk skulle ifølge stortingspreposisjon 1 (2017 – 2018) ha anleggstart i april 2018.

I 2014 startet arbeidet med å lage en reguleringsplan for rv. 23 Linnestrykk – E18, etter den vedtatte kommunedelplanen fra 2007. Arbeidet startet med et forprosjekt for å finne ut

hvordan den vedtatte løsningen passet med de nye forutsetningene. Det ble da avdekket en rekke problemer med den vedtatte løsningen:

- Krysset mellom E18 og rv. 23 må bygges på et for trangt sted
- Rv. 23 inn mot krysset får en blanding av lokal- og fjerntrafikk
 - Det blir ikke ønsket fremkommelighet på rv. 23
 - Kapasiteten for lokal biltrafikk inn mot Drammen ville øke
- Løsningen i vedtatt KDP la opp til rundkjøringer på riksveg.

Det ble derfor våren 2015 besluttet å forkaste den vedtatte løsningen og starte arbeidet med kommunedelplan på nytt.

Prosjektet rv. 23 Linnes – E18 er omtalt i gjeldende Nasjonal Transportplan (NTP 2018–29) som et prosjekt det er lagt til grunn statlige midler til i perioden 2024–29.

I 2017 ble prosjektet byggeplan for rv. 23 Dagslett–Linnes satt på vent grunnet overnevnte byggherreoverslag som viste kostnadsoverskridelser. Dette førte til at man måtte gjøre en gjennomgang av prosjektet for å undersøke hva som var den beste veien videre. Fordi Dagslett–Linnes var en forutsetning for kommunedelplanen for Linnes–E18, ble også dette prosjektet satt på vent.

15.05.18 kom avgjørelsen om at Statens vegvesen får i oppdrag å se på alle relevante alternativer mellom Dagslett og E18 (Stortingspreposisjon 87 (2017–2018)). Rv. 23 skiftet dessuten navn til E134.

Det skal dermed utarbeides en ny kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, hvor vi tar med oss utredninger og erfaringer fra de to tidligere prosjektene inn i den nye kommunedelplanen.

Røyken kommune er nå blitt en større kommune, som omfatter de tidligere kommune Hurum, Røyken og Asker, som nå heter Asker. Når det geografiske området er blitt endret, kan det endre en del kriterier for hva som er viktigst for den nye kommunen. Brorparten av trafikken på E134 på dagens strekning er Drammensrettet per i dag. Asker kommune har likevel et langsiktig mål om å avlaste Røykenveien og Slemmestadveien for all gjennomgangstrafikk, og da spesielt tungtrafikk. Dette er tett befolkede boligområder i Asker kommune, er viktige kollektivårer, og som er svært trafikkbelastet med daglige rushtidsproblemer. E134 vil være bedre dimensjonert til å ta denne trafikken enn nevnte fv. 167/fv. 165 som er en blanding av landevei og lokalvei, med mange ugunstige avkjørsler, kryss, tettsteder, skolekryssinger etc, ikke tilpasset store trafikkmengder.

Dette dokumentet, planprogrammet, er første ledd i utarbeidelsen av en kommunedelplan med konsekvensutredning for prosjektet E134 Dagslett–E18.

Lier kommune og Asker kommune skal, som planmyndigheter, fastsette planprogrammet.

Planprogrammet skal gjøre rede for:

- Formålet med planarbeidet.
- Planprosessen med frister og deltakere,
- Opplegg for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som vi tror blir særlig berørt.
- Hvilke alternativer som vil bli vurdert og hvilke konsekvenser som skal utredes.

Milepæler:

- Planprogrammet ble førstegangsbehandlet i Lier kommune og (daværende) Røyken kommune høsten 2019
- Planoppstart for E134 Dagslett–E18 ble annonsert i Drammens Tidende, Røyken og Hurums avis og Lierposten med frist for innspill 8. mars 2020, samtidig ble planprogrammet lagt ut på høring.
- Etter offentlig ettersyn er det gjennomført en merknadsbehandling som er vedlagt dette dokumentet.
- Planprogrammet sendes til kommunene for 2.gangsbehandling og fastsettelse

Etter at planprogrammet har vært på høring, og mottatte innspill er gjennomgått og svart ut, er det tatt inn noen endringer i planprogrammet på bakgrunn av innspill. Endringene er vist i tabellen under med henvisning kapittelnummer.

Det er også gjort noen få andre endringer i planprogrammet for å oppdatere det etter kommunesammenslåing, regionreform, revisjon av håndbøker og hvor vi er i prosessen. Slike endringer som ikke er på bakgrunn av innspill fra høring av planprogram og varsel om planoppstart, er merket med *.

Nummer	Kapittel	Endring/Tillegg	Kommentar
1.	Flere	Kommunenavn oppdatert fra Røyken kommune til Asker kommune, henvisning til nettside oppdatert	På bakgrunn av kommunesammenslåing*
2.	Flere	Navn på fylkeskommune er oppdatert fra Buskerud og Akershus til Viken	På grunn av regionreform*
3.	1.5.3 og 1.5.4.	Listene oppdatert noe som følge av kommunesammenslåing og regionreform, og nylig vedtatte planer, blant annet i samarbeid med Asker kommune	Kommunesammenslåing*
4.	Flere, blant annet forord	Språklige endringer for å tilpasse dokumentet til der vi er	*

		i prosessen (fra «planprogrammet legges på høring» til «planprogrammet ble lagt ut på høring» for eksempel) og rettelser	
5.	5.7 (nytt kapittel)	Det er tatt inn et eget punkt for utarbeidelse av rapport for fase 1 kartlegging av forurensede masser	Med bakgrunn i vedtak fra Lier kommunes førstegangsbehandling av planprogram
6.	1.5	Nasjonale mål for vann og helse, og regional plan for Areal og transport for Buskerud tas inn	På bakgrunn av innspill fra Mattilsynet og Fylkesmannen i Oslo og Viken
7.	1.6 (nytt kapittel)	Det er lagt inn en beskrivelse av problemstillinger som anses viktige for miljø og samfunn på bakgrunn av KU-veileder fra Kommunaldepartementet, Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven	Gullaugtoppen vel
8.	1.4	Delmål 8 endres til «Godt ivaretatt fremkommelighet for kollektivtrafikk og gang- og sykkel gjennom planområdet, og gode koblinger til eksisterende og planlagte gang- og sykkelveier gjennom planområdet.»	Viken fk
9.	5.5.1	Gang og sykkelveier nevnes under Trafikkbelastning og trafiksikkerhet.	Viken fk
10.	1.5	ATP Buskerudbyen 2013-2023 legges inn i liste over dokumenter	Viken fk
11.	3.3 Vegstandard	Prosjektet legger til grunn vegklasse H3, men med 90 km/t og 1,5 m skulder. Ved ÅDT over 20 000 skal det som utgangspunkt være 2,75 meter skulder	På bakgrunn av behandling av fravikssøknad i Vegdirektoratet*
12	5.4.6	Skogbruk dekkes under prissatte konsekvenser, anslag,	Etter tilpasning til ny versjon av håndbok V712*

		og tas dermed bort fra naturressurser	
13.	1.5.1, 1.5.2 og 1.5.3	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023, legges inn i liste Lagt til i liste over regionale planer; Kollektivtransportplan for Buskerud fylke, utvikling mot 2030 (2012) Viken fylkeskommune (2017): Handlingsprogram for samferdsel 2018–2021 (2017) Det er også understreket (kap. 1.5.1) at listen ikke er utfyllende	På bakgrunn av innspill fra administrasjonen Lier kommune, i forbindelse med planleggingen*
14.	5.6	Endret navn fra Lokal og Regional utvikling til Andre samfunnsmessige virkninger/Lokal og regional utvikling. Innhold er det samme.	Etter tilpasning til ny versjon av håndbok V712*
15.	5.8	Figur oppdatert etter ny versjon av hb. V712, innholdet er det samme	*
16.	5.4.2	Vurdering av opplevelse av landskapet sett fra veien tas ut av tema landskapsbilde.	Denne delen av tema landskapsbilde er tatt ut i ny versjon av håndbok V712, og tema er heller ikke beslutningsrelevant*
17.	Forord	Det er lagt inn en tekst angående trafikksituasjon i Asker kommune og sammenheng med E134	På bakgrunn av innspill fra administrasjonen i Asker kommune*
18.	5.5.1	Det er lagt til at trafikkanalysene inkluderer også fv. 165 og fv. 167	På bakgrunn av innspill fra administrasjonen i Asker kommune*

Etter at planprogrammet er behandlet i Lier og Asker kommune, og planprogrammet er fastsatt med forbehold om endringer, velger Statens vegvesen å sende planprogrammet til samferdselsdepartementet for vurdering. I forbindelse med vedtakene og videresendelse av planprogrammet er disse endringene lagt inn.

Nummer	Kapittel	Endring/tillegg	Kommentar
--------	----------	-----------------	-----------

1.	1.2	Kart med oversikt er endret til å vise et større område, ihht punkt 2.5 i Asker kommune sitt vedtak ifm fastsettelse av planprogrammet	Fra vedtak ved fastsettelse i Asker kommune
2.	4.1	Kart med korridorer: Dagens E134 er tydeliggjort med svart farge, ihht punkt 10i i Lier kommune sitt vedtak og punkt 2.6 i Asker kommune sitt vedtak ifm fastsettelse av planprogrammet	Vedtak ved fastsettelse i Lier og Asker kommune
3.	1.2	Kapittelet er oppdatert ihht punkt 4 i Lier kommune sitt vedtak ifm fastsettelse av planprogrammet slik at det står tydelig at eksisterende E134 vil inngå i det lokale veinettet når ny E134 er ferdigstilt.	Vedtak ved fastsettelse i Lier kommune
4.	5.3.1	Kapittelet er oppdatert ihht punkt 6 i Lier kommune sitt vedtak og punkt 5 i Asker kommune sitt vedtak ifm fastsettelse av planprogrammet, om bompenger i trafikkberegningene, og trafikkbelastning lokalt vegnett.	Vedtak ved fastsettelse i Lier og Asker kommune
5.	1.5.2	Den europeiske landskapskonvensjon legges inn i lista over Nasjonale og statlige føringer ihht punkt 10h i Lier kommune sitt vedtak ifm fastsettelse av planprogrammet	Vedtak ved fastsettelse i Lier kommune
6.	1.4	Setning med presisering om delmål ihht punkt 2 i Asker kommune sitt vedtak ifm fastsettelse av planprogrammet	Fra vedtak ved fastsettelse i Asker kommune

Drammen, 14.12.2020

Nils Brandt

Innhold

1. Formålet med planarbeidet	9
1.1. Innledning	9
1.2. Planområdet og dagens E134	9
1.3. Hovedmål fra nasjonal transportplan	11
1.4. Prosjekt mål	12
1.5. Premisser for planarbeidet	12
1.6. Problemstillinger som anses som viktige for miljø og samfunn	18
2. Planprosess og medvirkningsmuligheter	18
2.1. Organisering av prosjektet og samarbeid med offentlige etater	18
2.2. Planprogram	19
2.3. Kommunedelplan med konsekvensutredning	19
2.4. Framdriftsplan	20
2.5. Informasjon og medvirkning	21
3. Planområde og dimensjoneringsgrunnlag	22
3.1. Oversikt over planområdet	22
3.2. Grunnforhold	23
3.3. Vegstandard	24
3.4. Tunnelstandard	25
3.5. Kryss	25
3.6. Jernbane	25
4. Alternative korridorer vi utreder videre	26
4.1. Bakgrunn	26
4.2. De fire alternativene	27
5. Konsekvensutredningen	28
5.1. Innledning	28
5.2. Grunnlag	28
5.3. Prissatte konsekvenser	29
5.4. Ikke-prissatte konsekvenser	32
5.5. Andre konsekvenser	35
5.6. Andre samfunnsmessige virkninger/Lokal og regional utvikling	36
5.7. Forurenset grunn	36
5.8. Sammenstilling, måloppnåelse og anbefaling	37
5.9. Oppfølgende undersøkelser og behov for utredninger	37
6. Vedlegg	38

1. Formålet med planarbeidet

1.1. Innledning

Formålet med planarbeidet er å utarbeide en kommunedelplan med konsekvensutredning for ny E134 på strekningen Dagslett til E18.

Reguleringsplanen for rv. 23 Dagslett – Linnes, fra 2014, kan man finne i Asker kommune sin kartløsning på nett, <https://www.aker.kommune.no/plan-bygg-og-eiendom/kart/>, trykk på «Askerkart» og Lier kommune sin kartløsning, <https://www.lier.kommune.no/teknisk-og-eiendom/arealplanlegging/kart/>

Ny kommunedelplan for E134 Dagslett – E18 erstatter gammel reguleringsplan på den strekningen den dekker.

E134 mellom E6 og E18 skal være en nasjonal veg med god trafiksikkerhet. Vegen skal binde sammen E6 og E18 i Viken og avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk. Fremkommelighet og miljøhensyn skal ivaretas på en god måte.

Formålet med konsekvensutredningen er å få fram de viktigste konsekvensene til de ulike vegkorridorene, med tanke på økonomi, miljø og samfunn, slik at disse kan legges til grunn for et vedtak av kommunedelplanen.

1.2. Planområdet og dagens E134

Planområdet strekker seg fra Dagslett, og Hekleberg bru i øst til E18 i vest. På Dagslett starter området langs dagens E134, mellom tett bebygde boligområder og dyrka mark, før vi beveger oss gjennom mer spredtbygd område med dyrka mark, beiter og skog, videre over Daueruddalen og inn i fjellet.

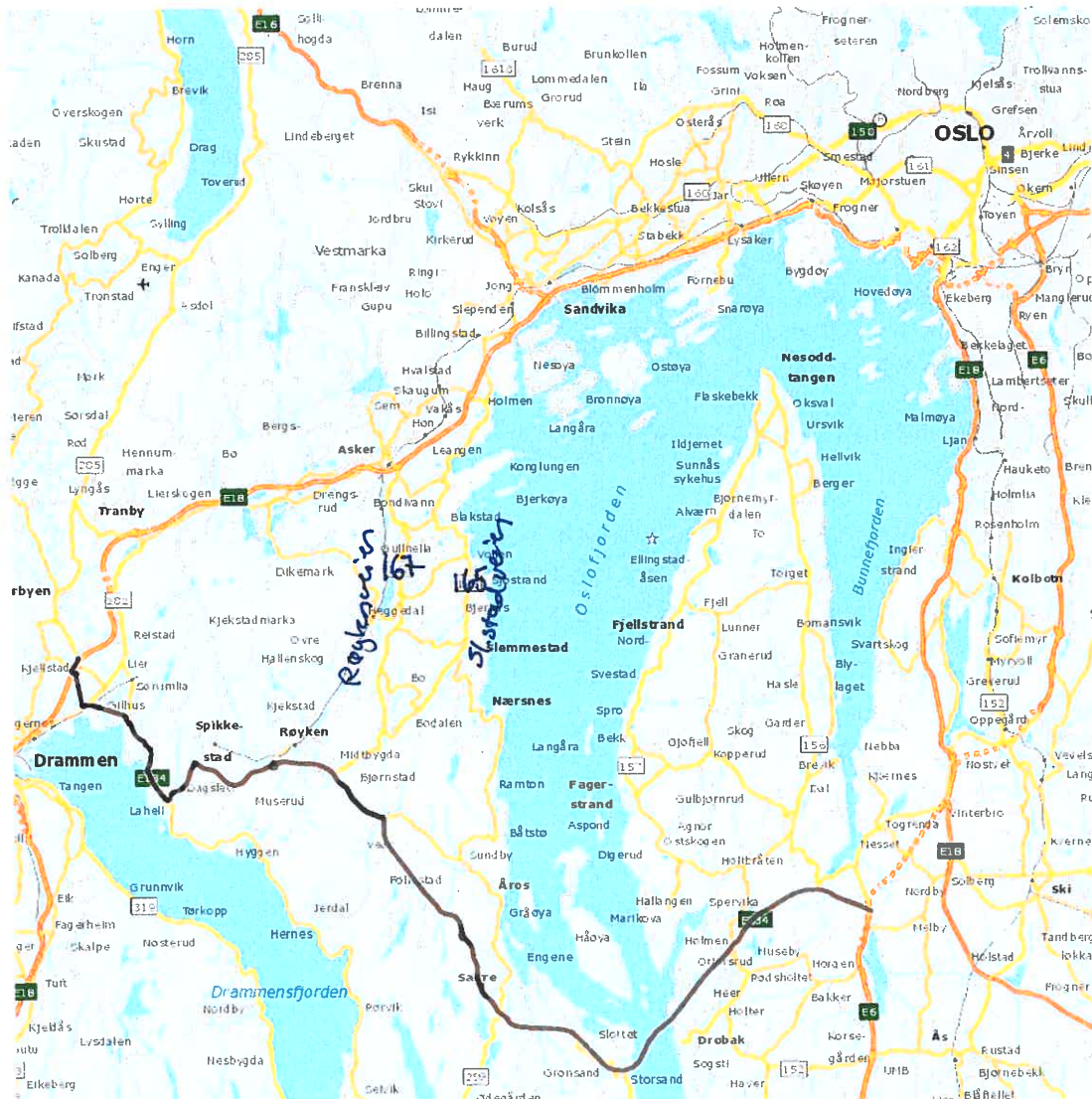
Daueruddalen er en ravinedal, og skogsområde. Grensen mellom Asker og Lier kommune følger langs Daueruddalen fra sør mot nord. Alle alternativer vil måtte passere dalen, før tunnel gjennom fjellet.

På andre siden av Lieråsen åpner Lierdalen seg. Lierdalen er et flatt jordbrukslandskap, med større, tettere boligområder i kantene og i åssidene, og spredt boligbygging, landbruk, næring og samferdsel i selve dalen.

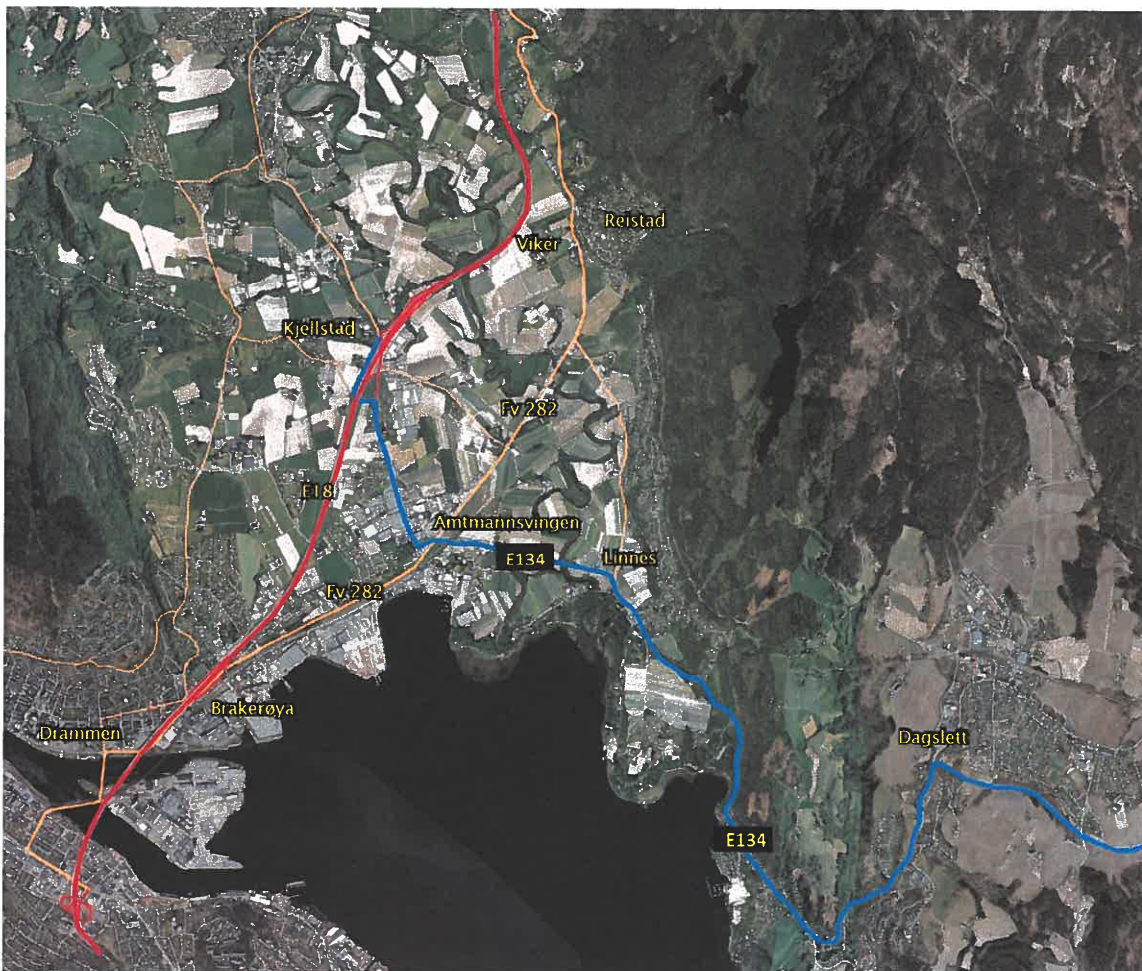
Drammensbanen passerer tvers igjennom dalen, med potensiale for fremtidig dobbeltspor.

Lierdalen/Ytre Lier har områder med landbruksjord av svært god kvalitet, egnet til grønnsaksdyrking.

E134 mellom E6 og E18 er en nasjonal veg som binder sammen E6 og E18 i Viken. Regionalt er vegen en viktig forbindelse mellom Drammen og flere tettsteder på Hurumlandet. Vegstrekningen har vært under prosjektering, bygging og utbedring etter at Stortinget vedtok utbyggingen av Oslojordforbindelsen i 1996.



Illustrasjon: Oversikt over dagens E134 (sort linje) mellom E18 og E6. Kilde: vegkart.no



Illustrasjon; Kart som viser dagens vegsystem

Dagens E134 mellom Dagslett og Kjellstad tilfredsstillende ikke gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hverken vegbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for de som bor langs strekningen.

Eksisterende E134 vil inngå i det lokale veinettet når ny E134 er ferdigstilt.

1.3. Hovedmål fra nasjonal transportplan

Planleggingen av E134 Dagslett – E18 bygger på regjeringens overordnede mål for transportpolitikken:

Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.¹

¹ Meld.St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029

Det nasjonale målet brytes ned i tre hovedmål:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

1.4. Prosjektmål

Strekningen Dagslett – kryss E18 er en viktig del av en nasjonal vegkorridor (hovedvegforbindelse mellom E6 i Viken til Haugesund i Rogaland), samt en viktig regional veg for å kunne avlaste trafikksystemet i Oslo.

Hovedmål:

E134 skal være en nasjonal veg med god trafiksikkerhet. Vegen skal binde sammen E6 og E18 i Viken og avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk. Framkommelighet skal ivaretas på en god måte.

Delmål:

Ny firefelts veg E134 skal gi:

1. Best mulig samfunnsøkonomisk nytte
2. Redusert og forutsigbar kjøretid og kortere veg å kjøre.
3. Redusert fare for møteulykker og redusert skadeomfang ved utforkjøringer
4. Gode koblinger mellom overordnet vegnett og lokalt vegnett.
5. Sammenhengende god standard på E134.
6. Minst mulig tap av dyrket og dyrkbar mark til vegareal i tråd med nasjonal jordvernstrategi
7. Begrensede negative konsekvenser for miljøet og omgivelsene. Dette gjelder spesielt
 - o støybelastning
 - o luftforurensning
 - o barrierevirkning
 - o visuell virkning.
8. Godt ivaretatt framkommelighet for kollektivtrafikk og gang- og sykkel gjennom planområdet og gode koblinger til eksisterende og planlagte gang- og sykkelveier gjennom planområdet.

Delmålene er ikke satt opp i prioritert rekkefølge.

1.5. Premisser for planarbeidet

1.5.1 Bakgrunn

Konsekvensutredningen skal avklare tiltakets konsekvenser for det berørte området. Det berørte området omfatter det varslete planområdet og det geografiske området som berøres av tiltaket, også kalt influensområde. Om tiltaket kommer i konflikt med gjeldende lover, retningslinjer, planer og mål skal vi vurdere nødvendige avbøtende tiltak. Ved konflikt skal behovet for tillatelser fra offentlige myndigheter avklares. Planleggingen foregår delvis i et utviklingsområde, og det er behov for samordning med andre planarbeid i området. Det understrekes at status for planer og utredninger vil være i utvikling, og listene under er et øyeblikksbilde og er ikke utfyllende.

1.5.2 Nasjonale og statlige føringer

- Samferdselsdepartementet ber i brev av 01.07.19 om at Statens vegvesen utarbeider et forslag til planprogram for kommunedelplan der alle relevante alternativ inngår, også Vikeralternativet som Lier kommune ønsker utredet.
- Samferdselsdepartementet ber i brev av 26.06.18 om at Statens vegvesen utarbeider et revidert forslag til planprogram for kommunedelplan der alle relevante alternativ inngår. Departementet viser til at i tråd med retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan og bygningsloven skal rimeligste alternativ være vurdert.
- E134 er en TEN-T veg. Veg som inngår i det trans-europeiske vegnettet (Trans European Network – Transport).
- Fra oppdragsbrevet fra samferdselsdepartementet til virksomhetene, «Nasjonal transportplan 2022 – 2033: Oppdrag 1, 11. januar 2019»: *«Handlingsrommet i norsk økonomi fremover er begrenset, jf. Perspektivmeldingen 2017 og Nasjonalbudsjettet 2019. Ved prioritering og gjennomføring av tiltak i transportsektoren må det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet.(...) Virksomhetene må synliggjøre og legge til grunn kostnadsbesparende løsninger og vurdere nye muligheter som ny teknologi og digitalisering gir for transportsektoren og videreutvikle infrastruktur og transportløsninger basert på nye muligheter. (...) For å øke lønnsomheten av investeringene er det viktig å både vurdere tiltak som øker nytten og tiltak som reduserer kostnadene.(...) Formålet er å finne enklere og bedre løsninger som kan redusere prosjektets kostnader, gjennomføringstid, risiko og eller øker nytten/måloppnåelsen uten at dette påvirker hovedhensikten og målene for prosjektet.»*

Lover, forskrifter og retningslinjer

- LOV-2015-06-19-65 Lov om kulturminner (kulturminneloven – kulml.)
- LOV-2017-06-16-74 Lov om jord (jordlova–jl.)
- LOV-2009-06-19-100 Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven – nml.)
- LOV-2008-06-27-71 Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven – pbl.)
- LOV-1963-06-21-23 Lov om vegar (veglova – vegl.)
- FOR-2015-06-25-805 Forskrift om rammer for vannforvaltningen (Vannforskriften)

- FOR-2014-12-19-1726 Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven.
- FOR-2014-09-26-1222 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- FOR-1995-09-20-4146 Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, og temaveileder T-2/08 Om barn og planlegging.
- FOR 1994-11-10-1001 Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag
- FOR-2018-09-28-1469 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- FOR-2007-05-15-517 Tunnelsikkerhetsforskriften
- St.meld. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand
- Prop. 127 S (2014-2015), Innst. 56 S (2015-2016) Jordbruksoppjøret 2015 - endringer i statsbudsjettet 2015 m.m. (nasjonal jordvernstrategi)
- Retningslinjer nr. 2/2011 «Flaum- og skredfare i arealplanar»
- Lov 2000-11-24-82 Vannressursloven (vrl)
- Nasjonale mål for vann og helse (2014)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023, vedtatt ved kgl.res. 14.mai 2019
- **Den Europeiske landskapskonvensjonen, godkjent i Norge den 23.10.2001 (ikrafttredelse 01.03.2004)**

Listen er ikke utfyllende

1.5.3 Regionale planer og føringer

Planene for Buskerud gjelder for området inntil Viken fylkeskommune har vedtatt tilsvarende.

- Uttalelse fra Buskerud fylkesting 24.04.2019 til NTP 2022-2033
- Regional planstrategi for Buskerud
- Regional plan for kulturminnevern i Buskerud 2017-2027 (vedtatt 27. april 2017)
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vest - Viken 2016 -2021
- Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Innlandet og Viken 2016-2021 (2015)
- Regional plan for verdiskapning og næringsutvikling i Buskerud 2015-2020 (2014)
- Regional plan for Areal og Transport for Buskerud (2018-2035)
- Kollektivtransportplan for Buskerud fylke, utvikling mot 2030 (2012)
- Viken fylkeskommune (2017) Handlingsprogram for samferdsel 2018-2021 (2017)

1.5.4 Lokale planer og føringer

Lier kommune

- Planstrategi for Lier 2015 - 2019, vedtatt 21.6.2016
- Kommuneplan for Lier 2019 - 2028, kommuneplanens arealdel, 18.06.2019
- Kommuneplan for Lier 2019 - 2028, kommuneplanens samfunnsdel, 21.05.2019

- Kommunedelplan for samferdselsstruktur og kollektivknutepunkt – Fjordbyen, under utarbeidelse
- Kommunedelplan for Gullaug – under utarbeidelse.
- Områderegulering for Nytt Vestre Viken sykehus på Lierstranda, vedtatt 24.05.2016
- Områderegulering Fjordbyen Lierstranda, under utarbeidelse.
- Detaljregulering for utfylling i sjø – Gilhusbukta, vedtatt 03.03.2015
- Detaljregulering for Rv. 23 Dagslett – Linnes, vedtatt 17.06.2014
- Detaljregulering for Kjellstadkrysset Øst, vedtatt 16.06.2015
- Detaljregulering for Rv. 23 Dagslett – Linnes, Tverrslag, vedtatt 24.05.2016
- Detaljregulering for Nytt sykehus i Drammen, med Drammen Helsepark, vedtatt Drammen 03.09.19, Lier 17.09.2019
- Strategisk plattform med Masterplan for fjordbyen på Lierstranda og Brakerøya, vedtatt av Lier kommunestyre og Drammen bystyre februar/mars 2015.
- Grønn mobilitet 2030 – strategi, vedtatt 05.05.2020
- Folkehelsestrategi 2019–2028, vedtatt 11. 02.2020

Temaplaner

- «Vern gjennom bruk – Temaplan for fysiske kulturminner og kulturmiljøer, vedtatt i Lier kommune i 2015»
- Temaplan overvannshåndtering og flomberedskap, Lier kommune. Overordnet/strategisk plan vedtatt 2018.
- Energi-og klimaplan 2017–2020, Lier kommune

Asker kommune

Røyken kommune slo seg sammen med Asker kommune og Hurum kommune fra 1.1.2020 og ble Asker kommune, men planene i gammel kommune er gjeldende til nye planer er på plass.

- Planstrategi for Røyken 2016 – 2020, 10.11.2016, senere planstrategi for nye Asker
- Kommuneplan for Asker (tilsvarende Røyken 2015 – 2027, kommuneplanens arealdel, 01.10.2015). Arbeid med kommuneplanens arealdel igangsettes etter vedtak av samfunnsdelen
- Kommuneplan for Asker (tilsvarende Røyken 2014 – 2034, kommuneplanens samfunnsdel, 25.09.2014), samfunnsdelen, 09.06.2020
- Områderegulering Spikkestad sentrum, 18.06.2015
- Reguleringsplan for Bølstad, 20.06.1996
- Reguleringsplan for Bølstadlia, 05.05.2006
- Reguleringsplan for Øvre Åsaker, 18.04.1975
- Reguleringsplan for Åsakerfeltet, 25.02.1974
- Reguleringsplan for Spikkestaddalen, 15.06.1983
- Reguleringsplan for Industriareal, Satema, Kriteig, 05.08.1975
- Reguleringsplan for Torsrudfeltet og Torsrudfeltet endring A, 23.05.1985
- Reguleringsplan for Dagslett Området, 19.01.1989

- Reguleringsplan for Spikkestad sør 22.03.1977
- Reguleringsplan for Spikkestad Øst 22.03.1977
- Reguleringsplan for Hekleberg 30.01.2003
- Reguleringsplan for Bølstad felt B8 og B9, 18.08.1997
- Reguleringsplan for Spikkestad idrettsanlegg, 08.11.1989
- Reguleringsplan for Spikkestad nord, 11.12.2008
- Reguleringsplan for Spikkestad industri, 07.02.1990
- Reguleringsplan rv. 23 Dagslett-Bjørnstad, 13.11.2014

Temaplaner

- Energi- og klimaplan 2017–2020, Røyken kommune
- Kulturminner og kulturmiljøer i Røyken, Temaplan, vedtatt 14.12.2017

1.5.5 Utredninger av betydning for planarbeidet

- Byggeplan for rv. 23 Dagslett – Linnes
- Utredning av utvidelse av Drammenbanen til fire spor og ny jernbanestasjon i Lier
- Mulighetsstudie for kollektivknutepunkt på Lierstranda.

1.5.6 Tidligere planlegging

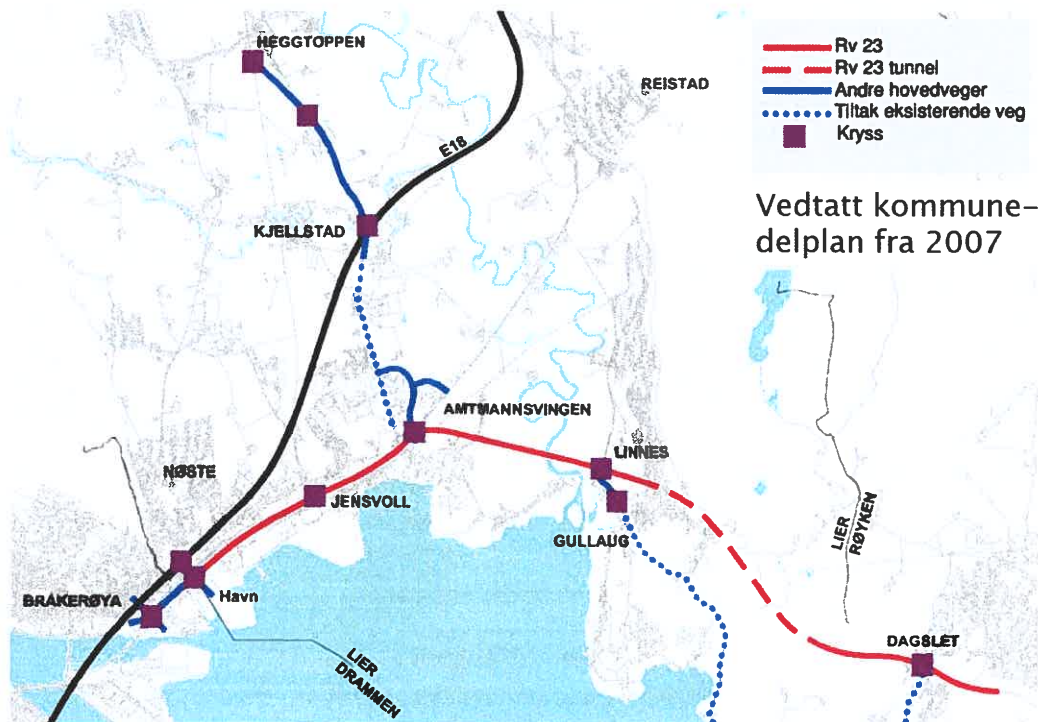
Planlegging av ny rv. 23/E134 fram til E18 har pågått i lang tid. Vi oppsummerer de viktigste punktene i denne planleggingen under. Arbeidet med og grunnlaget for de siste planene vil brukes som grunnlag i utarbeidelsen av kommunedelplan for E134 Dagslett – E18.

Planprogram for kommunedelplan Linnes – E18 2004

I 2004 ble det utarbeidet et planprogram for en kommunedelplan for strekningen Linnes–E18. Planen tok utgangspunkt i nylig vedtatt reguleringsplan for rv. 23 Dagslett – Linnes. Planprogrammet ble ikke fastsatt siden Lier kommune vedtok at det måtte vurderes flere løsninger i et større område. Planleggingen fortsatte derfor med kommunedelplanen for Ytre Lier.

Kommunedelplan for Ytre Lier 2007

Planen ble vedtatt i 2007 med forslag om å koble ny rv. 23 til E18 i et kryss på Brakerøya.



Illustrasjon fra vedtatt kommunedelplan fra 2007

Etter 2007 er forutsetningene for nytt vegsystem endret og det ble derfor avgjort at det måtte lages en ny kommunedelplan med KU for strekningen fra Linnes og ut til E18.

I denne planen var det viktig å få til et godt skille mellom gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk for å tilfredsstille overordnede mål.

Reguleringsplan for rv. 23 Dagslett – Linnes

I 2014 ble reguleringsplanen for Dagslett – Linnes vedtatt. Disse reguleringsplanene, en i hver kommune, viser et planskilt kryss på Dagslett, bru over Daueruddalen, og tunnel gjennom fjellet som avsluttes med en løsmassekulvert på Linnes, der det også er et planskilt kryss. Det er også utarbeidet byggeplan for prosjektet. Før bygging av prosjektet ble det gjennomført et byggherreoverslag, som viste kostnadsoverskridelser av en slik art at prosjektet slik det var planlagt, ble stoppet.

Kommunedelplan for rv. 23 Linnes–E18

Planprogram for kommunedelplan for rv. 23 Linnes–E18 ble fastsatt i september 2017. Planen skulle utrede linjer som en videreføring fra prosjektet Dagslett – Linnes, og fullføre rv. 23 ut til E18. Utkast til plan med KU behandler 7 ulike linjer fra Linnes og ut til E18, i tre ulike korridorer, og viser konsekvensene av disse. Planen ble stoppet før oversendelse til kommunen, fordi reguleringsplanen for rv. 23 Dagslett – Linnes var en forutsetning for løsningene som ble utredet. Da prosjektet rv. 23 Dagslett – Linnes ble stoppet, måtte også prosjektet Linnes–E18 stoppes midlertidig.

I mai 2018 ble det avgjort at prosjektene Dagslett – Linnes og Linnes–E18 skulle slåes sammen, og at Statens vegvesen skulle utrede «alle relevante linjer»² mellom Dagslett og E18. Statens vegvesen anser det som fornuftig at dette behandles gjennom en ny kommunedelplan med konsekvensutredning, hvor vi bruker kunnskap og erfaring fra den tidligere prosessen både for rv. 23 Dagslett – Linnes og Linnes– E18. Dette dokumentet er første ledd i utarbeidelsen av kommunedelplanen for E134 (tidligere rv. 23) Dagslett–E18.

1.6. Problemstillinger som anses som viktige for miljø og samfunn

Dette vegprosjektet berører flere problemstillinger som er viktige for miljø og samfunn. I området må vi håndtere konflikter med landbruksarealer av svært høy kvalitet. Flere av korridorene passerer også gjennom områder med boligbebyggelse og næring, skoler og skolevei, det gir behov for vurderinger rundt støy, tilgjengelighet, og barriereeffekt. Det er dessuten både naturverdier, spesielt i Daueruddalen og ved Linnesstranda, samt kulturverdier, spesielt Huseby gård og Frydenlund gård, i området.

Prosjektet er ment å skape redusert og forutsigbar reisetid på E134 samt en sammenhengende god standard, dette kan ha mange fordeler, ikke bare de direkte positive konsekvensene, men også indirekte. For eksempel kan man få en flytting av trafikk og bedre tilgjengelighet for næringslivet.

På bakgrunn av prosjektets størrelse og virkninger for miljø og samfunn skal det utarbeides en konsekvensutredning i forbindelse med kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18. Konsekvensutredningen omtales i kapittel 5 og tar for seg alle de ovenfor nevnte tema

2. Planprosess og medvirkningsmuligheter

2.1. Organisering av prosjektet og samarbeid med offentlige etater

Det er forslagstiller, Statens vegvesen, Utbygging, Utbyggingsområde sørøst som har ansvaret for å utarbeide forslag til planprogram og kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 Dagslett – E18. Planmyndighet, Lier kommune og Asker kommune, har ansvaret for å fastsette planprogrammet og å vedta forslag til kommunedelplan. I planarbeidet vil Statens vegvesen samarbeide med Lier kommune, Asker kommune, Viken fylkeskommune og Fylkesmannen i Oslo og Viken, samt andre høringsinstanser ved behov.

² Prop. 87 S (2017–2018)

2.2. Planprogram

Vegtiltaket utløser krav om konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningsloven § 4-2 og forskrift om konsekvensutredninger kapittel 2. Planprogrammet (dette dokumentet) er første trinn i konsekvensutredningen og skal utarbeides etter pbl. § 4-1. Planprogrammet viser hvilke alternativ og hvilke konsekvenser av alternativene som skal utredes, og sier noe om fremdrift og medvirkning. Planprogrammet skal kun ha innhold som er beslutningsrelevant på dette nivået. Lier kommune og Asker kommune skal, som planmyndigheter, fastsette planprogrammet.

2.3. Kommunedelplan med konsekvensutredning

Kommunedelplanen med konsekvensutredning vil bestå av en arealdel på et plankart med tilhørende bestemmelser, og en planbeskrivelse som beskriver forslaget.

I forbindelse med kommunedelplanen skal vesentlige virkninger for miljø og samfunn av foreslått arealbruk beskrives i henhold til plan- og bygningsloven § 4-2.

Planen legges ut på høring og offentlig ettersyn. Etter behandling av innspill og merknader skal planforslaget vedtas av kommunen. Når planen er vedtatt skal dette kunngjøres og planen blir lagt ut på kommunenes og Statens vegvesens nettsider. Det er ikke mulig å klage på kommunestyrets vedtak om kommunedelplanen.

2.4. Framdriftsplan

Tabell: Forslag til Framdriftsplan. Framdriften kan endre seg i løpet av prosessen.

Tid	Arbeidsoppgave	Beskrivelse
Sommer/Høst 2019	Forslag til planprogram	Statens vegvesen utarbeider forslag til planprogram
Høst 2019/2020	Administrativ og politisk behandling	Politisk 1.gangsbehandling før planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn
Vinter 2020	Varsel om planoppstart	Statens vegvesen, Røyken (Nye Asker) og Lier kommune varsler oppstart av planarbeidet samtidig med høring av planprogram
Vinter 2020	Høring og offentlig ettersyn av planprogram	Mottak og behandling av innspill og merknader fra offentlige etater og interessenter (minimum 6 uker)
Høst 2020	Fastsettelse av planprogram	Politisk 2.gangsbehandling av planprogrammet
Høst 2019→	Konsekvensutredning, risiko- og sårbarhetsanalyse og forslag til kommunedelplan	Med utgangspunkt i planprogram utarbeider Statens vegvesen konsekvensutredning, risiko- og sårbarhetsanalyse og forslag til kommunedelplan
Vinter 2021	Administrativ og politisk behandling 1. gangs behandling	Politisk behandling av forslag til kommunedelplan før den legges ut på høring og til offentlig ettersyn
Vår 2021	Høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan med konsekvensutredning	Mottak og behandling av innspill og merknader fra offentlige etater og interessenter (minimum 6 uker)
Vår/Sommer 2021	Saksbehandling	Merknadsbehandling, Administrativt arbeid med forslaget til kommunedelplan
Sommer 2021	Vedtak av kommunedelplan	Politisk behandling av kommunedelplanen

Etter vedtak av kommunedelplanen er finansiering og politisk behandling avgjørende faktorer med hensyn til videre framdrift. Det er ikke avklart når arbeidet med reguleringsplanlegging, byggeplanlegging, og bygging av prosjektet vil starte.



Figuren viser mulig framdrift etter vedtatt kommunedelplan.

2.5. Informasjon og medvirkning

Informasjon og medvirkning i planprosessen er lovpålagt og er viktig for å skape forståelse og lokal forankring for hvorfor prosjektet gjennomføres og virkningene av tiltaket.

Statens vegvesen vil informere om planarbeidet og ta imot innspill i flere kanaler og på ulike arenaer. Vi vil besvare henvendelser, spørsmål og innspill på telefon, e-post eller brev.

Internett

På internettsiden <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e134Dagslette18> finner du oppdatert informasjon om prosjektet, prosessen og fremdriften, samt mulighet til å gi tilbakemelding.

Avisannonser

Åpne møter, høringer og offentlig ettersyn av planer vil annonseres i Drammens tidene, Lierposten og Røyken og Hurums avis.

Nærinformasjon

Vi lager og distribuerer brosjyrer med kortfattet informasjon ved milepæler i prosjektet.

Åpne møter

I forbindelse med høringer og offentlig ettersyn holder vi møter på kveldstid som er åpne for alle. Alle som ønsker det kan komme med innspill og merknader.

Informasjonsmøter

Hvem som helst kan ta kontakt med våre kontaktpersoner. Møter som avtales kan både ha informasjon og aktiv medvirkning som formål. Statens vegvesen kan også ta initiativ til møter.

Spørsmål om prosjektet kan rettes til Statens vegvesen Region sør ved:

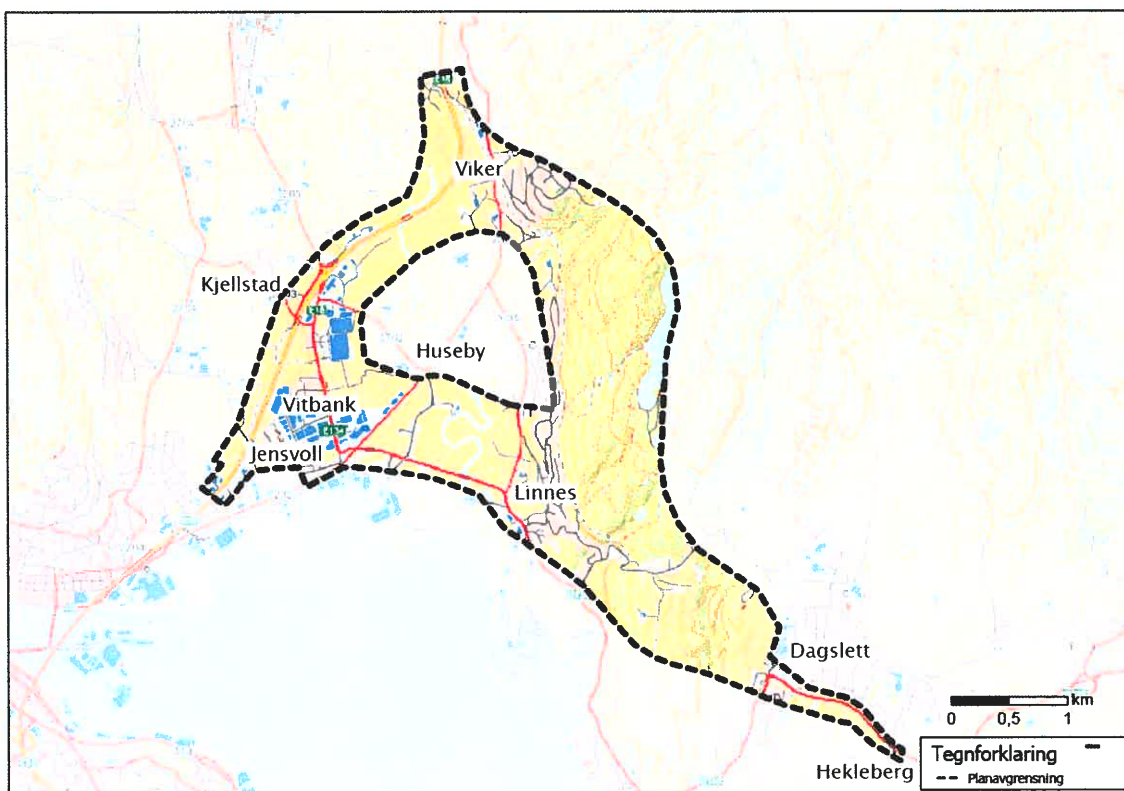
Nils Brandt (prosjektleder), 993 86 033, nils.brandt@vegvesen.no

Marianne Haga (planleggingsleder), 930 06 479, marianne.haga@vegvesen.no

3. Planområde og dimensjoneringsgrunnlag

3.1. Oversikt over planområdet

Figuren nedenfor viser planområdet for kommunedelplanen. Planområdet definerer avgrensingen for planlegging av fysiske tiltak. For enkelte tema vil tiltaket ha konsekvenser som går utenfor det fysiske planområdet, men innenfor et definert influensområde for temaet. Disse konsekvensene vil vurderes i utredningen.



Illustrasjon: Planavgrensning for kommunedelplanen for E134 Dagslett - E18

3.2. Grunnforhold

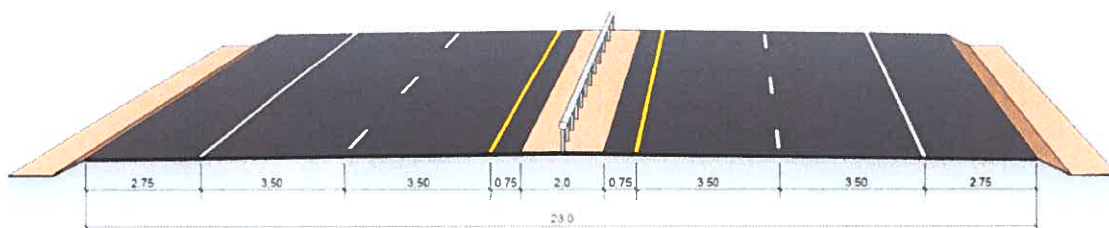
Kart fra ngu.no antyder forekomster av løsmasser og kvikkleire over berggrunn i planområdet. Konsekvensutredningen må avklare behovet for supplerende utredninger og hvordan grunnforhold vil påvirke valg av løsninger. Tidligere undersøkelser og arbeid som er gjennomført i prosjektet rv.23 Dagslett-Linnes og prosjektet rv. 23 Linnes - E18 brukes som del av grunnlaget for arbeidet.

3.3. Vegstandard

Årsdøgntrafikken (2017) på dagens E134 er mellom Dagslett og Linnes, 18600, mellom Linnes og Amtmannsvingen, 18200, og fra Amtmannsvingen og videre til E18, 10500. Konsekvensutredningen skal inneholde trafikkberegninger som vil gi de endelige premisene for valg av vegstandard.

Trafikkmengden tilsier dimensjoneringsklasse: H3, Nasjonal Hovedveg, ÅDT >12000, fartsgrense 110km/t.

Følgende dimensjoneringsklasse legges til grunn; dimensjoneringsklasse H3, men med fartsgrense 90 km/t og 2,75 m skulder. Hvis ÅDT er under 20 000 kan skulderbredden reduseres til 1,5 m.

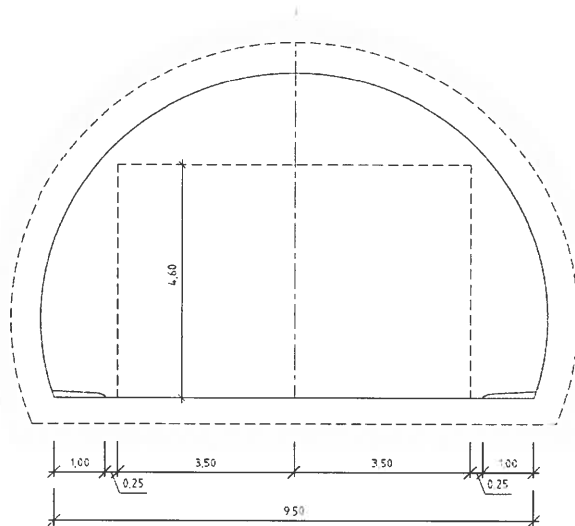


Illustrasjon av tverrprofil for H3. Kilde: Håndbok N100, Veg- og gateutforming (2019) Vi understreker at dette viser et standard H3- profil, uten de tilpasningene i bredde og fartsgrense som prosjektet planlegger for.

3.4. Tunnelstandard

Vi anser følgende tunnelklasse som mest aktuell:

Tunnelklasse E: Tunnelprofil 2xT9,5 (Håndbok N500 Vegtunneler)



Illustrasjon tunnelprofil T9,5 for tunnelklasse B og for hvert løp i tunnelklasse E og F, se håndbok N500 Vegtunneler for utfyllende informasjon om krav til utforming.

3.5. Kryss

Utforming av kryss skal tilfredsstillere krav gitt i håndbok N100 og NA-rundskriv 2015/15 til HB N100 krysstyper på veier. I arbeidet med kommunedelplanen vil vi utrede kryss som er stedstillpasset og samtidig tilfredsstillende gjeldende regelverk for utforming av kryss.

3.6. Jernbane

På lang sikt er det planer om utvidelse av jernbanen mellom Drammen og Asker. Det settes av tilstrekkelig areal til fire jernbanespor der alternativene krysser jernbanen på Lierstranda.

4. Alternative korridorer vi utreder videre

4.1. Bakgrunn

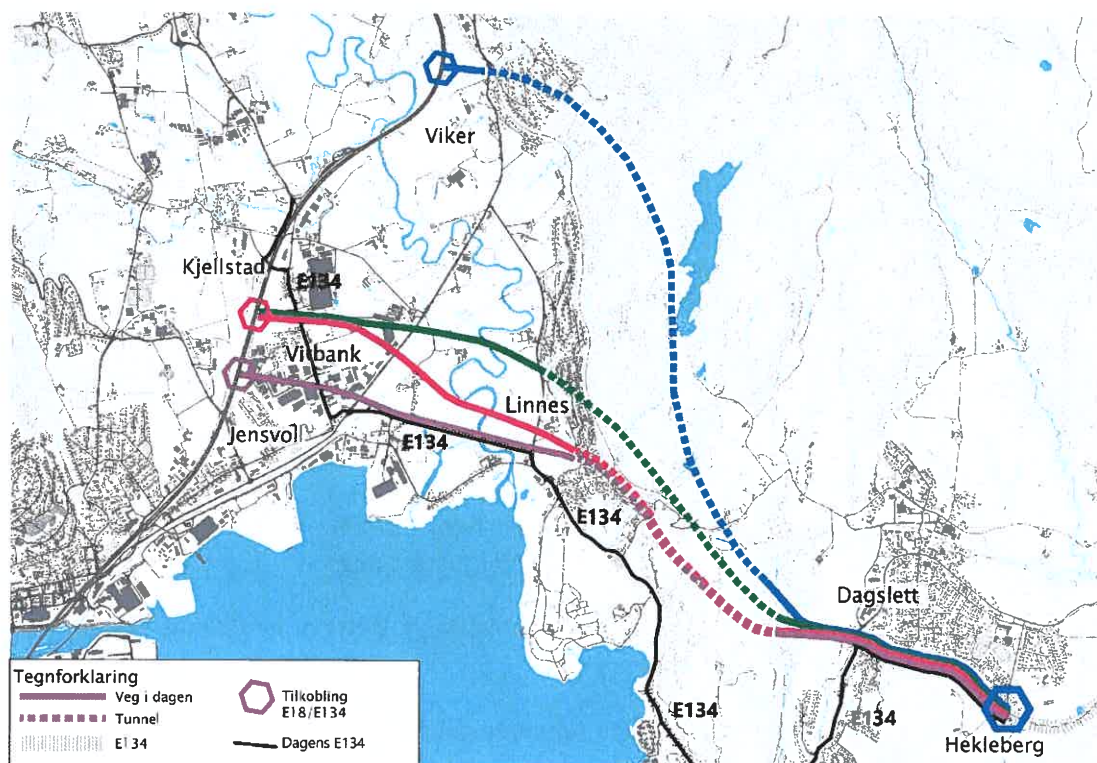
Tidligere planarbeider, ideseminar med fagpersoner, åpent møte og innspill fra nærmiljøet har generert mange forslag til vegtraseer og kryssløsninger. Gjennom en silingsprosess for strekningen Linnes – E18 og tidligere plannivåer på strekningen Dagslett – Linnes, samt videre vurderinger etter at prosjektene er slått sammen, har prosjektet sammenliknet og vurdert de ulike linjene på et overordna nivå og definert korridorer Statens vegvesen mener bør utredes videre. I prosessen med å vurdere videre arbeid med de to prosjektene på E134 har prosjektet avgjort at en ny korridor må vurderes, som følge av Samferdselsdepartementets brev (se «Forord») som blant annet sier at alle relevante linjer skal utredes. Den nye korridoren kommer nå fordi vi med sammenslåingen av prosjektene har kunnet vurdere korridorer som går utenom Linnes. Tidligere i prosjektene har vi vært låst til et fastpunkt ved den regulerte tunnelportalen på Linnes. Den nye linjen beskrives sammen med de andre korridorene nedenfor.

Dersom det avdekkes forhold som gjør enkelte eller deler av korridorer uaktuelle kan disse etter politisk behandling i Lier og Asker kommune siles ut underveis i arbeidet med konsekvensutredningen.

Kartet på neste side viser linjer med ulike farger. Linjene viser ikke eksakt plassering av en veglinje, men representerer konsepter eller korridorer som skal utredes.

Den billigste løsningen skal vurderes i alle korridorer. I tillegg skal det i alle korridorer unntatt Viker vurderes løsninger som tar mer hensyn til miljø og omgivelser der det er spesielle utfordringer. Dette kan gjøres for eksempel ved å bygge veien i nedgravd kulvert.

For noen av de foreslåtte korridorene tar vi utgangspunkt i samme trasé som i dagens reguleringsplan på Dagslettsiden (reguleringsplan for rv. 23 Dagslett–Linnes), for andre kan det være fordelaktig å velge en noe annerledes trasé fra planlagt kryss på Dagslett til tunnelportalen på Dagslett og videre til Linessiden av åsen.



Kartet viser korridorene som skal utredes, dagens E134 i svart

4.2. De fire alternativene

4.2.1 Jensvollkorridoren

Veg i dagen fra Dagslett til tunnelportal på Dagslett, tunnel med to løp fra Dagslett til Lilles, og ny veg i dagen fra Lilles, følger dagens veg over Lierelva, Under/over Drammenbanen og fv. 282, til planskilt kryss med E18 på Jensvoll. På kartet ovenfor er Jensvollkorridoren markert med lilla farge. Jensvollkorridoren har kryss på Dagslett, Lilles og med fv. 282, før kryss med E18.

4.2.2. Vitbankkorridoren

Veg i dagen fra Dagslett til tunnelportal på Dagslett, tunnel med to løp fra Dagslett til Lilles, og ny veg i dagen fra Lilles, over Lierelva, Under/over Drammenbanen og fv. 282, til planskilt kryss med E18 på Vitbank/Moserud. Vitbankkorridoren har kryss på Dagslett, og med fv. 282, før kryss med E18 på Vitbank/Moserud.

Der denne korridoren tidligere ble planlagt delvis i dagens E134, blir denne korridoren nå planlagt uavhengig av dagens veg. På kartet ovenfor er Vitbankkorridoren markert med rosa farge.

4.2.3 Husebykorridoren

Dette er den nye korridoren. Denne korridoren er tatt med fordi den antas å være av de rimeligste løsningene, og den svarer dermed på tidligere nevnte bestilling i brev fra Samferdselsdepartementet, hvor det er understreket at rimeligste løsning skal vurderes.

Veg i dagen fra Dagslett til tunnelportal på Dagslett, tunnel med to løp fra Dagslett til Linnes, og ny veg i dagen fra rett sør for gamle Tuverudvei, over Lierelva og Drammensbanen med bru. Videre sør for Huseby gård og til planskilt kryss med E18 ved Vitbank/Moserud. På kartet ovenfor er Husebykorridoren markert med grønn farge. Husebykorridoren vurderes å ha potensial for en kortere og rettere linje enn den tidligere vedtatte, på Dagslettsiden. Husebykorridoren har kryss på Dagslett, og med fv. 282, før kryss med E18 på Vitbank/Moserud.

4.2.4 Vikerkorridoren

Vikerløsningen er hovedsakelig den samme som løsningen som har vært med i vurderingen av korridorer for prosjektet rv. 23 Linnes–E18, men er justert noe.

Lier kommune foreslo i Desember 2018 en justert Vikerlinje. Dette er en variant av den tidligere planlagte Vikerlinjen.

Løsningen har ny veg i dagen fra Dagslett til tunnelportal på Dagslett, tunnel med to løp fra tunnelportal på Dagslett til tunnelportal ved Viker, med kryss med E18 på Viker. Veg i dagen på Dagslett-siden går noe nordover i forhold til tidligere planer, og har en tunnelportal på Dagslett som er plassert litt lenger nord.

Vikerløsningen er vist med blå farge i kartet over.

5. Konsekvensutredningen

5.1. Innledning

Vi skal benytte Statens vegvesens Håndbok V712 Konsekvensanalyser (2018). Alle foreslåtte alternativer (veglinje, kryss og tilhørende arealer) vil ha ulike konsekvenser knyttet til ulike tema som blant andre trafikkavvikling, boligområder, næringsarealer, skoleanlegg og dyrkbar mark. Disse konsekvensene behandles i konsekvensutredningen.

5.2. Grunnlag

5.2.1 Åpningsår, dimensjoneringsår og analyseperiode

Åpningsår, dimensjoneringsår og analyseperiode danner grunnlaget for vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

Statens vegvesen antar byggestart for E134 Dagslett– E18 i 2025.

Antatt åpningsår blir da 2029, men vi understreker at åpningsåret kan bli påvirket av politiske vedtak og bevilgninger. Med 2029 som åpningsår, blir 2030 sammenligningsåret (det første hele år den nye vegen er i bruk).

Dimensjoneringsåret er det året som legges til grunn for dimensjoneringen av vegen. Normalt settes dette til 20 år etter antatt åpningsår. **Dimensjoneringsåret blir dermed 2050.** Det betyr at det er trafikkmengden vi har beregnet i 2050 vi skal legge til grunn for dimensjoneringen av nytt veganlegg.

Analyseperioden i en konsekvensutredning er de første 40 årene etter åpningsåret. **Analyseperioden i konsekvensutredningen blir dermed 2029–2069.**

5.2.2. Referansealternativet (alternativ 0)

Referansesituasjonen beskriver forholdene i sammenligningsåret 2030, dersom vegen ikke bygges eller vegen fra Dagslett via Linnes og Amtmannsvingen til E18 blir oppgradert. I referansesituasjonen inngår forventet trafikk i sammenligningsåret samt vedtatte utbygginger fullført før sammenligningsåret. Dette kan for eksempel være utbygging av andre veger og infrastruktur, bolig- og næringsutbygging.

Referansealternativet (alternativ 0) gir sammenligningsgrunnlaget for å vurdere konsekvenser for alternativene som skal utredes. Det betyr at alternativ 0 har konsekvensen 0. Konsekvensene illustrerer dermed forskjellen mellom hvert enkelt alternativ og alternativ 0.

5.3. Prissatte konsekvenser

5.3.1 Utgangspunkt for analysen

Mange konsekvenser kan kvantifiseres og beregnes i kroner. Disse beregningene er basert på kompliserte samfunnsøkonomiske modeller og metoder med mange forutsetninger og variabler.

Beregning av prissatte konsekvenser skal utføres med programmet EFFEKT. Dette er Statens vegvesen sitt hovedverktøy for å utføre nytte-kostnadsanalyser i forbindelse med veg- og transportprosjekter. I EFFEKT blir de prissatte konsekvensene av et veg- og trafikktiltak beregnet og sammenstilt. Analyseperioden for de samfunnsøkonomiske virkningene av de prissatte konsekvensene er 40 år regnet fra åpningsåret.

Som et grunnlag for EFFEKT-beregningene skal vi utarbeide en transportmodell som viser forventede trafikkmengder og fordeling av trafikk ved de ulike alternativene. **Dette gjelder også hvordan trafikken fordeler seg på lokalt vegnett i området.**

Det skal også gjøres trafikkberegninger med bompenger, og det vurderes å legge inn tiltak for å unngå lekkasje til lokalveier i form av lavere fartsgrense.

Analysen omfatter følgende tema:

- Trafikant- og transportbrukernytte

- Operatørnytte
- Budsjettvirkninger for det offentlige
- Ulykker
- Støy og luftforurensing
- Restverdi
- Skattekostnader

5.3.2. Trafikant- og transportbrukernytte

Følgende kostnads- og nyttekomponenter skal beregnes under dette temaet:

- Distanseavhengige kjøretøykostnader
- Andre utgifter for trafikantene
- Tidsavhengige kostnader
- Helsevirkninger for gående og syklende
- Utrygghet for gående og syklende

Dette skal vurderes for reisemåtene som bilfører, kollektivreisende, syklende og gående. Samtidig skal vi vurdere disse opp mot hensikten med reisen, som tjenestereiser, reiser til og fra arbeid samt fritidsreiser.

5.3.3. Operatørnytte

Med operatørselskaper forstås i denne sammenheng selskaper som står for offentlig transportvirksomhet eller selskaper som bidrar ved forvaltningen av infrastruktur for transport. De aktuelle operatørselskaper er inndelt i følgende grupper: – kollektivselskaper – parkeringsselskaper – bompengeselskaper – andre private aktører

Merverdiavgift på billetter for kollektivreiser (10 prosent per 2017) og parkering (25 prosent per 2017) forutsettes overført direkte til statskassen og regnes verken som inntekt eller utgift for de aktuelle operatørselskapene.

5.3.4. Budsjettvirkning for det offentlige

Budsjettvirkninger for det offentlige er summen av inn- og utbetalinger over offentlige budsjetter og omfatter bl.a. investeringskostnader for nytt tiltak, og framtidige drifts- og vedlikeholdskostnader for nytt og eksisterende veganlegg. Anleggskostnadene for tiltaket utarbeides ved hjelp av ANSLAG- metoden, som er Statens vegvesens metode for å beregne kostnadene for vegtiltak.

5.3.5. Ulykker

Vi skal gi en beskrivelse og analyse av ulykkessituasjonen på strekningen for dagens situasjon, og vi skal beregne forventede ulykker i det aktuelle vegnettet for hele analyseperioden. Vi skal kategorisere ulykkene etter skadegrad og ulykkestype.

De totale samfunnsøkonomiske kostnadene for en trafikkulykke omfatter både de realøkonomiske kostnadene, og det velferdstapet trafikkskadde og pårørende opplever ved redusert livskvalitet og tap av helse eller leveår.

5.3.6 Støy og luftforurensning

Konsekvensene av støy og luftforurensning er for en stor del prissatt og inngår som en del av tiltakets nytte-/kostnadsanalyse, samtidig har støy og luftforurensning også virkninger som ikke er prissatt. De ikke-prissatte virkningene kommer fram i vurderingene av nærmiljø og friluftsliv.

Vi skal gjøre analysen av støy fra vegtrafikken i tråd med T-1442 (2016) Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging. Analysen av luftkvalitet skal gjøres i tråd med T-1520, Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging.

I forbindelse med de prissatte konsekvensene skal vi gi informasjon om:

Støy:

- Antall boenheter og institusjonsplasser i henhold til støysoner benevnt som gul (55–65 dB) og rød (>65 dB) støysone.
- Antall personer utsatt for mer enn 30 dB innendørs støynivå i rom til varig opphold, og mer enn 55 dB utendørs støynivå utenfor rom til støyfølsom bruk.

Luftforurensning:

- Antall personer utsatt for NO₂ og PM₁₀ over nasjonale mål.

Klimagassutslipp:

- Utslipp av NO_x og CO₂-ekvivalenter oppgitt i tonn.

5.3.7 Restverdi

Restverdien er et uttrykk for investeringens nytte etter analyseperiodens slutt. Restverdi er den samfunnsøkonomiske netto nåverdien en regner med at et tiltak vil ha etter utløpet av analyseperioden i de tilfellene analyseperioden er kortere enn levetiden (se kapittel 5.1.3).

Denne verdien diskonteres til sammenligningsåret med den fastsatte kalkulasjonsrenten. Restverdien henføres til aktørgruppen «Samfunnet forøvrig».

5.3.8 Skattekostnader

Av Finansdepartementets veileder i samfunnsøkonomiske analyser (Finansdepartementet 2005) framgår det at vi skal beregne en ekstra skattekostnad på 20 øre pr. krone for alle inn- og utbetalinger over offentlige kasser. Dette gjelder også bevilgninger til drift og vedlikehold av veger, samt tilskudd til kollektivtransport.

5.4. Ikke-prissatte konsekvenser

5.4.1 Utgangspunkt for analysen

Tre begreper står sentralt når det gjelder vurdering og analyse av ikke-prissatte konsekvenser:

- **Verdi.** Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv.
- **Påvirkning.** Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen (referansealternativet).
- **Konsekvens.** Med konsekvens mener vi fordeler og ulemper et definert tiltak vil medføre i forhold til dagens situasjon (nullalternativet). Konsekvensen kommer frem ved sammenstilling av områdets verdi og påvirkningen på området i en fastsatt matrise i henhold til hb V712.

Vi vurderer påvirkning i forhold til alternativ 0, og vurderingene skal begrunnes. Vi skal legge alle tiltak som inngår i investeringskostnaden til grunn ved vurdering av omfang. Vi kan beskrive avbøtende eller kompensierende tiltak som ikke inngår i vegtiltaket, men dette inngår ikke i den samlede vurderingen. Vi skal beskrive eventuelle konsekvenser i anleggsperioden i egne kapitler for hvert tema. Vi skal gi en kort beskrivelse av eventuelle krav til oppfølgende undersøkelser for neste plannivå.

I utredningen skal vi tydelig synliggjøre eventuelle konflikter med nasjonale lover og retningslinjer.

De ikke-prissatte konsekvensene er inndelt i fem fagtema som representerer ulike aspekter av miljøet og som utfyller hverandre. Vi utreder ikke-prissatte konsekvenser innenfor en av de fem hovedgruppene som følger under.

5.4.2. Landskapsbilde

Fagtema landskapsbilde omhandler landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det uberørte naturlandskapet. Utredningen skal beskrive, illustrere og kartfeste hovedtrekkene og verdiene i landskapet, og belyse konsekvensene av alternativene.

For å synliggjøre konsekvenser av tiltaket skal vi visualisere viktige punkter på vegstrekningene ved hjelp av fotoillustrasjoner, 3D-modeller eller lignende. Dette gjelder for alle alternativene.

Vi skal utrede og vurdere konsekvensene av:

- Vegens lokalisering og linjeføring i horisontal og vertikalplanet
- Tiltakets dimensjon i forhold til området
- Tiltakets arkitektur, tilpasning og estetisk utforming av konstruksjoner og kryssutforming

Både nær- og fjernvirkning skal inngå i vurderingene.

5.4.3 Friluftsliv/ by og bygdeliv inkludert barn og unges interesser

Fagtema friluftsliv / by- og bygdeliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers. Begrepene by- og bygdeliv understreker at friluftsliv i byer og tettsteder er inkludert i analysen.

Formålet med analysen er å få kunnskap om verdifulle områder for tema og belyse konsekvensene av de ulike alternativene.

Vi skal tydeliggjøre barn og unges interesser.

Vi skal utrede og vurdere konsekvensene for:

- Arealbeslag og barrierevirkninger
- Støypåvirkning av utemiljøet
- Barn og unges bruk av berørte områder
- Tilgjengelighet og eventuelle tiltak for gående og syklende
- Friluftslivet

5.4.4 Naturmangfold

Temaet naturmangfold omhandler naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyr og planters levede grunnlag, samt geologiske elementer. Begrepet naturmangfold omfatter alle terrestriske (landjorda), limnologiske (ferskvann) og marine forekomster (brakkvann og saltvann), og biologisk mangfold knyttet til disse.

Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdifulle områder for tema naturmangfold og belyse konsekvensene av de ulike alternativene.

Vi skal utrede naturmangfold med fokus på viktige enkeltlokaliteter og viktige landskapsøkologiske trekk. Vi skal kartlegge og samle tilstrekkelig dokumentasjon til å oppfylle naturmangfoldlovens dokumentasjonskrav etter §§ 8 -12, som omhandler «kunnskapsgrunnet», «føre-var-prinsippet», «økosystemtilnærming og samlet belastning», «kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver» og «miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder».

Vi skal utrede og vurdere konsekvensene for:

- Naturmangfoldet med vekt på enkeltlokaliteter og landskapsøkologiske trekk
- Prioriterte arter og utvalgte naturtyper
- Tiltakets konsekvenser jf. Vannforskriftens §12 skal vurderes, i tråd med regional plan for vannforvaltning
- Det skal gjennomføres sårbarhetsvurdering av resipienter, hvor målet er at prosjektet ikke skal forringe tilstanden i en resipient.

5.4.5. Kulturarv

Fagtemaet kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap.

Formålet med analysen er å få kunnskap om verdifulle områder for tema og belyse konsekvensene av de ulike alternativene. Kulturmiljøer er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større sammenheng. Ved avgrensning av kulturmiljøer må vi påvise hvilken helhet eller sammenheng kulturminnene inngår i. Med kulturminner mener vi alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til (§ 2 kulturminneloven).

Automatisk fredete kulturminner omfatter arkeologiske og faste kulturminner fra før 1537 og alle erklærte stående byggverk med opprinnelse fra før 1650, (§ 4). *Kulturlandskap* er landskap som er preget av menneskelig bruk og virksomhet.

Situasjonen for kulturmiljøer og kulturminner i det aktuelle planområdet er beskrevet i konsekvensutredningen for hovedvegsystemet i Ytre Lier i Statens vegvesens utredning fra 2007, og NIKUs rapport fra 2003, samt i reguleringsplan for rv. 23 Dagslett-Linnes, som ble vedtatt i 2014. Buskerud fylkeskommune vedtok i mai 2017 sin regionale plan for kulturminnevern i Buskerud 2017–2027.

Vi skal utrede og vurdere konsekvensene for:

- Kulturminner og –miljøer
- Kulturmiljøenes innbyrdes sammenhenger
- Utviklingspotensialet med hensyn til opplevelses- og formidlingskvalitetene på kulturmiljøet Huseby gård

5.4.6 Naturressurser og sikring av jordressurser

Naturressurser er ressurser fra jord, jordbruk, skog og andre utmarksressurser som fisk, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler. Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdifulle områder for tema naturressurser og belyse konsekvensene av de ulike alternativene.

For Lier og Asker er landbruksarealer en viktig naturressurs, og særlig Ytre Lier har jordbruksarealer av høy verdi. Det gjør at dette tema har stort fokus både for Statens vegvesen og planmyndighetene.

Fra Prop. 127 S (2014–2015) «*Verdien av dyrka og dyrkbar jord behandles i dag som delvis prissatte og delvis ikke-prissatte konsekvenser. De prissatte konsekvensene av dyrka jord er i dag begrenset til erstatningskostnader ved grunnerv og begrenset til den privatøkonomiske delen av jordas verdi. Øvrige verdier av den dyrka jorda håndteres som ikke-prissatte konsekvenser i de samfunnsøkonomiske analysene.*»

For dette nivået i planleggingen vil vi ikke detaljutforme verken veglinjen eller avbøtende tiltak, men vi vil gjennom konsekvensutredningen belyse konsekvenser og foreslå potensielle tiltak for vegkorridorene.

Vi skal utrede og vurdere konsekvensene for:

- Arealbeslag, oppdeling av jordbruksarealer, barriereeffekter og drift av produktiv jord
- Vann- og geologiske ressurser
- Vi skal utrede muligheter for å erstatte tapt dyrka og dyrkbar mark

5.5. Andre konsekvenser

5.5.1. Trafikkbelastning og trafiksikkerhet

Vi skal:

- Gjennomføre trafikkanalyser som viser trafikkbelastningen på hovedvegnettet inkludert fv. 165 og fv. 167.
- Gjennomføre kapasitetsberegninger for kryssene som berører hovedvegssystemet
- Vurdere plassering og utforming av kryss
- Vurdere trafiksikkerhet ved hjelp av en risikovurdering
- Vurdere hvor gang- og sykkevei kan gå for å ikke få unødvendig ulempe for fremkommelighet for gående og syklende.

5.5.2. Gang- og sykkeltrafikk

Vi skal utrede og vurdere dagens og fremtidig tilbud for de som sykler og går gjennom planområdet. Vi skal også omtale nye muligheter og konflikter som de nye vegløsningene gir gående og syklende. Det skal pekes på sammenhenger (fordeler og ulemper) mellom korridorvalg og tilknytning til overordnet gang og sykkelvegnett.

Vi skal ha fokus på trafiksikre skoleveger for barn og unge. Det skal ikke sykles på nye hovedveger.

5.5.3. Kollektivtransport

Vi skal utrede og vurdere fremtidig kollektivtilbud med fokus på plassering og tilgjengelighet til holdeplasser og knutepunkt. Vi skal i planleggingen omtale nye muligheter og konflikter for fremtidig kollektivtrafikk, som følge av de ulike alternativene.

5.5.4. Risiko- og sårbarhetsanalyse

Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS-analysen) er en systematisk kartlegging av risiko og sårbarhet for både forebygging av uønskede hendelser og forberedelser for håndtering av uønskede hendelser. Analysen skal utgjøre en del av beslutningsgrunnlaget for valg av alternativ ved å belyse forskjeller mellom alternative løsninger.

ROS-analysen skal vurdere de indentifiserte risikoene med tanke på sannsynlighet og konsekvens for

- Liv og helse – Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen

- Miljø
- Materielle verdier
- Samfunnsviktige funksjoner
- Framkommelighet

Analysen skal vise relevante risiko- og sårbarhetsforhold innenfor planområdet, for å vurdere områdets egnethet til utbygging, og eventuelle endringer som følge av utbygging.

En ROS-analyse har to perspektiver:

1. Hva i omgivelsene kan true prosjektet og hvordan?
2. Hva i prosjektet kan true omgivelsene og hvordan?

Omfanget av risikovurderingen skal tilpasses planprosessen, prosjektets størrelse og kompleksitet. Vi skal følge opp funn fra ROS-analysen i arealdelen i senere planfaser, og gi grunnlag for forbedringer av planen eller stille krav til avbøtende tiltak.

5.5.5. Anleggsgjennomføring

Det skal gjøres en overordnet og foreløpig vurdering av omfanget av anleggsgjennomføringen.

5.6. Andre samfunnsmessige virkninger/Lokal og regional utvikling

Kommuneplanens arealdel har vern av jordbruksjord, kulturlandskap, natur- og kulturverdier som et hovedpunkt. Den setter krav om samordnet areal- og transportplanlegging, og legger til rette for fortetting i eksisterende bolig- og næringsområder. Flere områder i og rundt planområdet er under utvikling, og det er derfor viktig å få belyst konsekvenser av nytt veganlegg med hensyn til dette.

Vi skal utrede og vurdere hvordan de ulike alternativene påvirker arealutviklingen i Lier og Asker kommune.

Utredningen av temaet må skje i nært samarbeid med Lier og Asker kommune.

5.7. Forurenset grunn

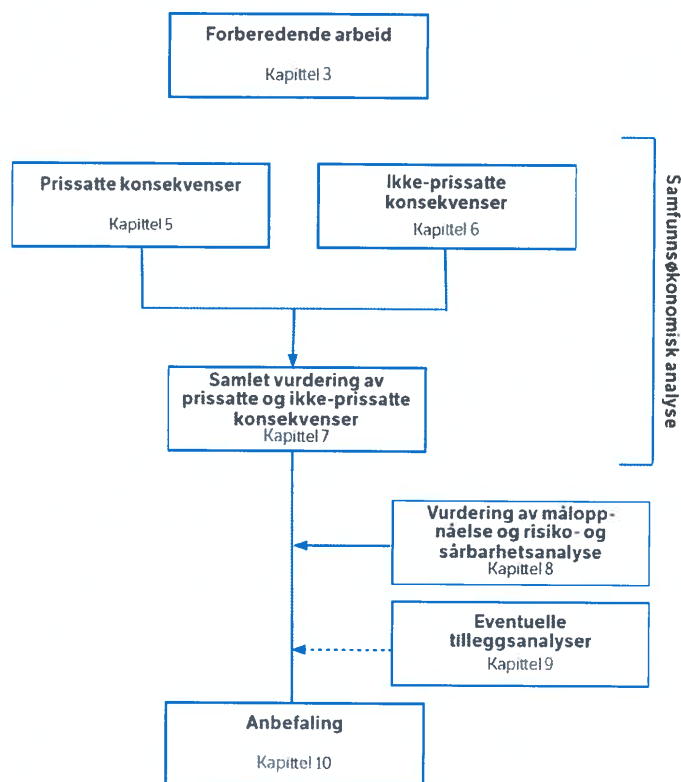
Det skal gjennomføres en fase 1 kartlegging av forurenset grunn, og utarbeides en rapport. Deler av rapporten vil også inngå i planbeskrivelsen.

Fase 1-undersøkelsen består av en historisk kartlegging av det aktuelle området, for å undersøke om det har pågått mulig forurensende aktiviteter der. Det gjøres en kartlegging av omkringliggende områder, for å vurdere om det er grunn til å mistenke spredning av

forurensning. Grunnlaget er historiske kart/ flyfoto, grunnforurensningsdatabasen og løsmassekart, samt eksisterende undersøkelser.

5.8. Sammenstilling, måloppnåelse og anbefaling

De prissatte og ikke-prissatte konsekvensene skal sammenstilles i henhold til metodikken i Håndbok V712 Konsekvensanalyser (2018).



Statens vegvesen skal med grunnlag i de gjennomførte utredningene komme med en begrunnet anbefaling til ansvarlig planmyndighet, Lier og Asker kommune.

5.9. Oppfølgende undersøkelser og behov for utredninger

Statens vegvesen skal i konsekvensutredningen vurdere behovet for, og eventuelt komme med forslag til:

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av tiltaket.
- Undersøkelser med sikte på å overvåke og avdekke de faktiske virkningene av tiltaket.

6. Vedlegg

- Planprogram for rv. 23 Linnes-E18 fastsatt 05.09.2017
- Silingsrapport til planprogram for rv. 23 Linnes - E18 fastsatt 05.09.2017
- Vedtak fra førstegangsbehandling i formannskapet, (daværende) Røyken kommune, 08.10.2019
- Vedtak fra førstegangsbehandling i kommunestyret, Lier kommune, 10.12.2019
- Merknadsbehandling etter høring av planprogrammet, januar/februar 2020, samt innspillene i sin helhet



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47)22073000
firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen