



Statens vegvesen

MERKNADSBEHANDLING ETTER HØRING AV PLAN

Kommunedelplan



B. F. Johansen, Statens vegvesen

E134 Dagslett - E18 Kommunedelplan med konsekvensutredning

Merknadsbehandling etter høring av kommunedelplan med konsekvensutredning

Lier og Asker kommuner

Utbygging
Drammen kontorsted
21.06.2022

1. Forord

I forbindelse med høring av kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 Dagslett-E18 i februar og mars 2022, har det kommet inn mange merknader og innspill til planen. I dette dokumentet er disse oppsummert i sammendrag, og prosjektet har svart ut. Sammendrag av merknadene er skrevet av prosjektgruppa i Statens vegvesen og gir dermed et inntrykk av hvordan merknadene er forstått av prosjektet. Alle merknader er dessuten vedlagt i sin helhet.

Merknadsbehandlingen følger planen videre til sluttbehandling. På den måten får politikerne i kommunene som skal vedta planen, mulighet til å se hva slags reaksjoner som har kommet til planen, samt Statens vegvesens svar. I tillegg gir høringen og merknadene som kommer en mulighet for prosjektet til å justere på planen dersom det viser seg å være nødvendig. Oversikt over justeringer av planen etter høringen ligger til slutt i dette dokumentet. Endringene kan være både som direkte resultat av høringen, eller andre forhold som har dukket opp i perioden etter oversendelse av plan til kommunene.

2. Innhold

Innhold

1. Forord.....	3
2. Innhold	4
3. Innsigelser.....	7
4. Svar på ofte stilte spørsmål	7
4.1 Innledning.....	7
4.2 Svar på ofte stilte spørsmål og innspill med samme tema.....	7
5. Høringsprosessen.....	10
6. Vedtak fra førstegangsbehandling og merknader mottatt ved offentlig ettersyn av kommunedelplanen.....	11
6.1. Innspill til offentlig ettersyn, innledning.....	11
6.2. Vedtak fra Lier og Asker kommunes førstegangsbehandling av planen	11
6.2.1. Lier kommunes vedtak fra førstegangsbehandling 27.01.2022	11
6.2.2. Asker kommunes vedtak fra førstegangsbehandling 25.01.2022	12
6.3. Innspill fra offentlige høringsparter med svar	12
6.3.1. Bane NOR	12
6.3.2. Mattilsynet	13
6.3.3. Riksantikvaren	14
6.3.4. Heggedal lokalsamfunnsutvalg.....	15
6.3.5. Statens vegvesen, enhet transport og samfunn.....	16
6.3.6. Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF)	16
6.3.7. Drammen kommune.....	17
6.3.8. Statsforvalteren i Oslo og Viken	18
6.3.9. Norges vassdrags og energidirektorat, NVE.....	27
6.3.10. Norges vassdrags og energidirektorat, NVE.....	30
6.3.11. Kystverket.....	30
6.3.12. Viken fylkeskommune.....	31
6.3.13. Ruter	40
6.4. Innspill fra bedrifter, lag og foreninger med svar.....	41
6.4.1. Buskerud og omegn gartnerforening.....	41
6.4.2. Linnes miljøforening ved Mathias Dannevig	41
6.4.3. Asker elveforum.....	44
6.4.4. E134 Haukelivegen AS.....	44
6.4.5. Naturvernforbundet i Hurum og Røyken	45

6.4.6.	Norsk zoologisk forening.....	45
6.4.7.	Buskerud jordvernallianse.....	46
6.4.8.	Franzefoss Pukk	46
6.4.9.	Kjellstad velforening	48
6.4.10.	Lier bondelag	49
6.4.11.	Gullaugtoppen velforening.....	50
6.4.12.	Linnesstranda vel	59
6.4.13.	LO Viken Oslo.....	60
6.4.14.	Naturvernforbundet i Lier	61
6.4.15.	Norges lastebileier-forbund region 3.....	64
6.4.16.	Næringsforeningen i Drammensregionen.....	65
6.4.17.	Reistadlia vel.....	65
6.4.18.	Sørumlia velforening.....	66
6.5.	Innspill fra private med svar.....	67
6.5.1.	André Fiskum.....	67
6.5.2.	Andres Meland	69
6.5.3.	Anette Helgerud	69
6.5.4.	Arild Sigurdsen.....	69
6.5.5.	Bente Borch Deinboll	70
6.5.6.	Berit og Per Gunnar Dagslet	71
6.5.7.	Berit Pedersen	72
6.5.8.	Birgit Løitegaard og Franz Titulaer.....	72
6.5.9.	Camilla Viken	73
6.5.10.	Elin Kjos Munthe	73
6.5.11.	Espen Sammerud	74
6.5.12.	Glenn Lolland Svendsen	74
6.5.13.	Hanne Storm.....	74
6.5.14.	Inghild Berthinussen	74
6.5.15.	Johan Rønning	75
6.5.16.	Jon Hammer	75
6.5.17.	Linda Garstad Kollerud.....	75
6.5.18.	Nina Lolland Svendsen	76
6.5.19.	Sascha Nordenstam	76
6.5.20.	Tommy Ødegård	76
6.5.21.	Tone Tviberg	78
6.5.22.	Tonny Tollefsen	78

6.5.23.	Venche Reiersgård	78
6.5.24.	Vibeke Ulfstein Lund	79
6.5.25.	Henning og Linda Levanger	79
6.5.26.	Magnus M. Dagslet	82
6.5.27.	Peter Rienks.....	83
6.5.28.	Øyvind Krokeide.....	83
6.5.29.	Anne Lene Malmer og Andreas Eikeland	84
6.5.30.	Anonym	85
6.5.31.	Arne Treffen	85
6.5.32.	Eirik Iversen	86
6.5.33.	Gry Klouman Bekken og Jacob Holter Grundt	86
6.5.34.	Inger og Hans Hagby	89
6.5.35.	Lene Dahl Nilsen og Einar Bjerve	91
6.5.36.	Per Otto Olsen og Narve Huseby Wiker	91
6.5.37.	Tore Olav Flaten.....	92
6.5.38.	Richard Veum	97
6.5.39.	Ståle Lybekk.....	97
7.	Endringer i kommunedelplanen etter offentlig ettersyn	100
7.1.	Innledning	100
7.2.	Oversikt over endringer i kommunedelplan med konsekvensutredning	100
8.	Vedlegg.....	101

3. Innsigelser

På høring og offentlig ettersyn er det kommet i alt fire innsigelser til Statens vegvesens foretrukne alternativ, Vitbank over. Statsforvalteren har innsigelse til beslag av dyrka mark og forringelse av leveområder for vipe mens Viken fylkeskommune har innsigelse til beslag av dyrkamark og nærføring til Huseby gård. Etter vår mening er det ikke mulig å imøtekomme disse innsigelsene ved justeringer av veglinja.

4. Svar på ofte stilte spørsmål

4.1 Innledning

Mange av innspillene som har kommet til høring av kommunedelplanen dreier seg om det samme, derfor har vi nedenfor skrevet litt mer utfyllende om ulike tema. Når vi svarer ut innspillene i de neste kapitlene, vil vi i noen tilfeller kun henvise hit for svar på de vanligste spørsmålene og kommentarer til de vanligste innspillene.

4.2 Svar på ofte stilte spørsmål og innspill med samme tema

Støy

Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, omhandler luftbåren støy fra veg og legges til grunn for vurdering av støy på kommunedelplannivå fra ny E134 Dagslett - E18.

Utredningen på kommunedelplannivå har som formål å finne forskjellene på alternativene. Det er beregnet støy i et stort område der mange ikke vil få endret støy som følge av tiltaket. Eksisterende støyskjerming i analyseområdet er tatt med i alle beregningene, men det er ikke vurdert ytterlige støyskjermingstiltak i denne fasen. Støyberegningene vil da også vise et bilde som ikke er helt realistisk med et noe for høyt støynivå, i og med at ny støyskjerming ikke er med, men som allikevel egner seg til å finne forskjellene mellom alternativene.

Statens vegvesen er klar over at barn og unges oppvekstvilkår og boområder er et viktig tema for folk i ytre Lier og Spikkestadområdet. Det har vært en del av konsekvensutredningen gjennom tema friluftsliv / by- og bygdeliv hvor det utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftslivsområder. Forventede tiltak med tanke på støy har vært med i overordnede kostnadsoverslagene vi gjør for hver løsning i konsekvensutredningen, og støy er også del av nytte/kostanalysen.

Ut fra konsekvensutredningen for Dagslett-E18 har vi funnet ut at totalt sett gir alle framtidige alternativer færre utsatte støyfølsomme bygg i analyseområdet enn nullalternativet. Variasjonen mellom alternativene er ikke særlig stor, men det er allikevel grunn til å vurdere Viken som beste alternativet med hensyn på antall støyutsatte eiendommer.

Også på reguleringsplannivå følger vi T-1442.

I tilknytning til reguleringsplan for valgt alternativ utføres det nye støyberegninger. Disse beregningene utføres kun for den nye vegen, siden det er kun bidrag fra ny veg som utløser eventuelt behov for avbøtende tiltak. Det vil være færre eiendommer som er utsatt for nivåer over grenseverdien fra ny E134 enn antallet som vises i konsekvensutredningen for kommunedelplanen, fordi mange eiendommer i analyseområdet er utsatt for støy fra andre veger enn E134, som for eksempel E18. Dette gir ikke grunnlag for en vurdering av avbøtende støytiltak, forutsatt at støyen fra E18 ikke endres vesentlig. Støyen fra E18 vil uansett bli tatt med når man skal dimensjonere tiltakene.

I reguleringsplanfase vil det også vurderes effekt av avbøtende tiltak i form av støy-skjermer/støyvoller. Selv med skjerming langs ny veg, vil det være boliger og andre bygninger med støyfølsomt bruksformål som får høyere støynivå enn grenseverdier. Dette gjelder spesielt i områder hvor boliger ligger høyere i terrenget enn selve vegen. For disse kan det være aktuelt med lokalt tilpasset skjerming og/eller fasadetiltak. I reguleringsplanfasen vil boligene med behov for lokale støytiltak bli identifisert, og selve tiltakene bestemmes etter at reguleringsplanen er vedtatt.

Et vegprosjekt gjør tiltak med utgangspunkt i nyoppstått støy som følge av prosjektet. Det er krevende å vurdere hva som er nyoppstått støy som følge av nytt prosjekt, når man fører en ny vei inn i et område med andre store støykilder. Dette er vurderinger som må gjøres i forbindelse med arbeid og beregninger av støy på reguleringsplanen.

Når det gjelder støy fra eksisterende anlegg er det forurensningsforskriften som gjelder.

Trafikkmengde, og grunnlag for valgt veistandard

Dimensjoneringskriteriene for en ny veg er satt i Statens vegvesens håndbøker N100 Vegnormaler og N500 Tunnelnormaler. N500 bygger videre på tunnelsikkerhetsforskriften som er felleseuropeiske regler for bygging av tunneler. Denne er det ikke anledning til å gi dispensasjon fra nasjonalt.

Veger skal normalt dimensjoneres for beregnet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning. Både for veg og tunnel er det satt en grense på 12.000 før det skal bygges fire felt og to løp i tunneler. Alle alternativene som er utredet for ny E134 Dagslett – E18 har trafikk langt over denne grensen.

Vegens funksjon og trafikkmengde tilsier dimensjoneringsklasse H3: Nasjonal Hovedveg, med fire felt og fartsgrense 110 km/t. Siden veggeometrien øst for prosjektet bare holder til maksimalt 80 km/t og det i den nye Oslofjordtunnelen legges opp til 70 km/t, og 90 km/t øst for Oslofjordtunnelen, har det liten hensikt med en kort strekning med 110 km/t mellom Dagslett og E18. Vegdirektoratet har godkjent fravik for å prosjektere H3 for fartsgrense 90 km/t, og horisontal- og vertikalgeometri følger egen tabell med mindre radier enn dimensjoneringsklasse H3 legger opp til.

Lierdiagonalen, planlegging videre fra E18 og alternative løsninger for videreføring av E134

Det har kommet enkelte merknader som tar til orde for videreføring av E134 fra E18 til Mjøndalen («Lierdiagonal») eller tilkobling til E18 ved bru over Drammensfjorden og trasé videre til E18 og E134. Prosjektets oppgave er å planlegge veg fra Dagslett til E18, som en fullføring av Oslofjordforbindelsen. Dersom man skulle se på slike løsninger som nevnt ovenfor ville vi måtte gå tilbake til et mer overordnet plannivå for å se ulike konsepter i en større sammenheng.

Lierdiagonalen har tidligere vært foreslått utredet av Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet ønsket ikke å starte denne prosessen. Lierdiagonalen er derfor ikke en del av prosjektet E134 Dagslett-E18 eller utredningen i forbindelse med kommunedelplanen.

Avlastning av dagens E134, avbøtende tiltak langs avlastet veg og tiltak for å unngå lekkasje til lokalvegnett

Trafikken på dagens E134 er beregnet som en del av kommunedelplanarbeidet. I beregningene for 2050 er det følgende trafikk på dagens veg:

	Ved Gullaug	I Spikkestadbakkene
Nullalternativet (ikke ny veg):	28 600	23 400
Vitbank over	3 700	5 000
Viker	6 600	4 700

Beregningene viser at all gjennomgangstrafikk vil velge ny veg. Trafikken som blir igjen på dagens veg er enten trafikk som starter eller slutter på strekningen eller trafikk til ytre Lier. Vikeralternativet har ikke kryss med lokalvegsystemet i Lier, dette gjør at trafikk som skal til ytre Lier i større grad vil velge dagens veg ved Vikeralternativet. Vikeralternativet får derfor noe høyere trafikk på dagens veg enn alternativene som har kryss med fv. 282.

I trafikkberegninger vil trafikken på avlastet vegnett reduseres ved å legge inn lavere fartsgrense. I beregningene som er gjort i kommunedelplanen er det dagens fartsgrenser som ligger til grunn. Trafikken på dagens veg og eventuelle tiltak for å redusere denne vil vurderes nærmere både i bompengeberegninger og i videre reguleringsplanarbeid.

Trafikk på E18

Ny E134 gir økt trafikk på E18 nord for Brakerøyakrysset for samtlige alternativer. Økt trafikk på E18 bidrar til økt forsinkelse. I dagens situasjon er det betydelige rushtidsforsinkelser i tilknytning Kjellstadkrysset. Dette skyldes stor tilførsel av trafikk fra lokalvegnettet til E18 via Kjellstadkrysset, noe som bidrar til forsinkelser på E18. Fordi Viker-alternativet kobler seg på E18 nord for Kjellstadkrysset, før «flaskehalsen», vil Viker-alternativet gi betydelig mer forsinkelser enn de sørlige alternativene med fare for tilbakeblokkering av trafikk inn på ny E134.

Det gjennomføres nå tilleggsanalyser av trafikk på E18, hvor vi ser i detalj på konsekvensene av trafikken fra E134 til E18, hvor utfordringer oppstår og eventuelle tiltak. Dette inngår ikke som del av prosjektet kommunedelplan for Dagslett-E18.

Bompenger på E134 eller veier utenfor planområdet

Prosjektet skal finansieres delvis med bompenge. I forbindelse med reguleringsplan vil det foregå en bompengeutredning som skal legge grunnlaget for hvor bommer plasseres, takst m.v.

Det er ikke gjort trafikkberegninger av alle alternativene med bom på E134 eller bom på avlastet vei i kommunedelplanen, men det er gjort følsomhetsberegninger med alternativet Vitbank – over og

Viker med bom på ny E134. Trafikkrapporten viser at bom på ny E134 vil gi en reduksjon i antall reiser totalt sett med en reduksjon i antall biler og overføring til kollektiv, gange og sykkel. De sørlige alternativene gir den største reduksjonen i antall reiser totalt sett og den største overføring til kollektiv, gange og sykkel. Disse beregningene er da gjort på svært usikkert grunnlag, da både plassering, antall bommer og takst ikke er utredet eller bestemt.

Bom på sideveier må særskilt begrunnes. Dette kommer fram blant annet i brev av 6. april 2020 fra Samferdselsdepartementet til fylkeskommunene. Etablering av bompenggeinnkreving på en strekning kan på generelt grunnlag medføre trafikklekkasje over på sidevegnettet. Bompenggeinnkreving på sidevegnettet kan bidra til å redusere ulempene, men gir samtidig mindre grad av samsvar mellom nytte og betaling for trafikantene.

Tidligere planlegging (Dagslett-Linnes) har konkludert med at det har vært nødvendig med bom også på avlastet vei, for å unngå at trafikantene velger gammel vei fremfor ny.

Alternative løsninger for kryss mellom E134 og E18 på Viker

Som en del av førstegangsbehandling av planen i formannskapet i Lier er det vedtatt at «Endelig valg og utforming av kryssløsning med E18 og detaljering av denne gjøres i neste planfase i forbindelse med detaljreguleringen for valgt alternativ. Det vises til punkt 2 i Lier kommunes vedtak om planprogrammet 3.11.2020 (KS sak 126/2020) der det kreves flere alternativer for kryss med E 18. For Vikeralternativet skal det videre vurderes ulike løsninger med føring av E-134 under E18 som kryssløsning i tillegg til den foreslåtte løsning med bro over E18.» (Saksfremlegg med protokoll, Lier kommune, formannskapet 27.01.2022)

I reguleringsplanen vil prosjektet se på kryssløsningen med E18 både når det gjelder eksakt plassering og utforming. I arbeidet med krysset må vi ta hensyn til omgivelsene akkurat der krysset skal være, men også utforming i forhold til avstand til andre kryss og trafikken på E18, samt hensynet til Lierbakkene som kulturminne og beslag av landbruksjord. I vurderingen av utforming må også hensyn til veggeometri, geoteknikk/geologi, trafiksikkerhet o.a tas med.

I kommunedelplanen har vi også undersøkt ulike utforminger av krysset, blant annet en variant hvor E134 passerer under E18. Dette er beskrevet i planbeskrivelsen i kapittel 5.6 Alternative kryssløsninger som er vurdert i planprosessen.

5. Høringsprosessen

Det er Lier og Asker kommune som formelt har lagt planen ut på høring etter førstegangsbehandlinger i formannskapet i kommunene. Kommunene har mottatt innspill og merknader, og deretter oversendt til Statens vegvesen for merknadsbehandlingen.

Høringsfristen var 1. april. Noen av høringspartene har bedt om utsatt frist, og utsatt frist ble satt til 26. april. I forbindelse med høringsperioden gjennomførte Statens vegvesen åpent møte 7. mars 2022, samt åpne kontordager 16. og 17. mars 2022.

6. Vedtak fra førstegangsbehandling og merknader mottatt ved offentlig ettersyn av kommunedelplanen

6.1. Innspill til offentlig ettersyn, innledning

I forbindelse med høringsprosessen har det innkommet 70 merknader, 13 fra offentlige høringsparter, 18 fra bedrifter/lag/foreninger og 39 fra private interessenter.

I de neste kapitlene legges merknader og innspill fram gjennom sammendrag av hver merknad eller innspill. Sammendraget gir et inntrykk av hvordan Statens vegvesen har forstått merknaden eller innspillet. Hvert sammendrag svares deretter ut av Statens vegvesen. Til noen innspill har Statens vegvesen kun svart «innspillet tas til orientering». Det betyr at vi tar med oss informasjonen eller innspillet videre. Der vi anser det som nødvendig har vi svart ut eller kommentert hele eller noen deler av innspillet mer utfyllende, mens andre deler svares ut med «tas til orientering». Alle innspillene i sin helhet legges ved merknadsbehandlingen.

6.2. Vedtak fra Lier og Asker kommunes førstegangsbehandling av planen

6.2.1. Lier kommunes vedtak fra førstegangsbehandling 27.01.2022

1. Forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, som vist på plankartene, datert 01.12.2021, med tilhørende bestemmelser, datert 01.12.2021, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, i tråd med plan- og bygningslovens § 11-14, i to alternativer:

- alternativ 1 Viker, i samsvar med flere vedtak i kommunestyret, senest Lier kommunes vedtak om planprogrammet 3.11.2020 (KS sak 126/2020), der det slås fast at Viker-alternativet er Lier kommunes foretrukne alternativ.

- alternativ 2 Vitbank-over, i samsvar med Kommunal- og moderniseringsdepartementets avgjørelse om planprogrammets utredningsalternativer, og Statens vegvesens prosedyrer. Lier kommune vil sterkt fraråde Vitbank-over alternativet.

Alternativene legges ut til offentlig ettersyn med følgende endringer:

- a) Nytt punkt i planbestemmelsenes § 3-3: Nødvendige avbøtende tiltak for å hindre lekkasje fra ny vei ut på lokalt veinett, skal vurderes og fastsettes i reguleringsplanen.
- b) Endelig valg og utforming av kryssløsning med E18 og detaljering av denne gjøres i neste planfase i forbindelse med detaljreguleringen for valgt alternativ. Det vises til punkt 2 i Lier kommunes vedtak om planprogrammet 3.11.2020 (KS sak 126/2020) der det kreves flere alternativer for kryss med E 18. For Vikeralternativet skal det videre vurderes ulike løsninger med føring av E-134 under E18 som kryssløsning i tillegg til den foreslåtte løsning med bro over E18.

Statens vegvesens kommentar: Bestemmelsene ble rettet opp ihht. vedtaket før høring av planen.

6.2.2. Asker kommunes vedtak fra førstegangsbehandling 25.01.2022

1. Forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, som vist på plankartene, datert 01.12.2021, med tilhørende bestemmelser, datert 01.12.2021, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, i tråd med plan- og bygningslovens § 11-14, i to alternativer:
 - Alternativ 1 Viker
 - Alternativ 2 Vitbank-over
2. Statens vegvesen bes i neste planfase arbeide videre med trafikkanalyser og trafikale konsekvenser for Slemmestadveien og Røykenveien. Det inkluderer å vurdere tiltak, slik at gjennomgangstrafikken, og da spesielt tungtrafikken fra E134/Midtbygda, til Asker sentrum/Holmen overføres til E134.
3. Nytt punkt i planbestemmelsenes § 3-3: Nødvendige avbøtende tiltak for å hindre lekkasje ut på lokalt veinett, skal vurderes og fastsettes i reguleringsplanen.
4. Vedtaket er fattet med hjemmel i PBL §§ 11-7 til 11-11

Statens vegvesens kommentar: Bestemmelsene ble rettet opp ihht. vedtaket før høring av planen.

6.3. Innspill fra offentlige høringsparter med svar

6.3.1. Bane NOR

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Bane NOR har innsigelse til planbestemmelsenes punkt 4.1 og 4.2 som de mener kan vanskeliggjøre og fordyre drift og vedlikehold av jernbanen. Bane NOR krever at aktiviteter på jernbanen blir unntatt bestemmelsene.

Bane NOR har behov for å kunne utføre løpende drift og vedlikeholdstiltak på og ved jernbanenettet. I noen tilfeller innebærer dette oppføring/endring av konstruksjoner og andre tiltak som er omfattet av plan- og bygningsloven §1-6. Bane NOR mener at planen vanskeliggjør dette og at det er svært uheldig, ettersom det kan hindre og fordyre aktiviteter som er nødvendig for drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Bane NOR oppgir at Drammenbanen er en nasjonalt viktig og sterkt trafikkert banestrekning og det vil kunne være behov for fornyelsesprosjekter som medfører endringer i infrastrukturen. Bane NOR mener at endringene på allerede etablert nasjonal infrastruktur må kunne gjøres uavhengig av planarbeidet for en eventuell ny vei. I tillegg vil mange drifts- og vedlikeholdstiltak måtte utføres på kort varsel.

Bane NOR mener at et krav om foreleggelse til Statens Vegvesen vil ytterligere forverre ulempen for dem.

Bane NOR oppgir at Lieråstunnelen har vist seg å ha behov for særskilt vedlikehold, inkludert ettersikring for å redusere innlekkasje. Bane NOR vil kreve at muligheten for å utføre dette ivaretas i planen, uten krav til foreleggelse.

Bane NOR mener det er nasjonal jernbaneinteresse ved planen, begrunnet i at man må kunne ivareta sikker og effektiv drift på en kostnadseffektiv måte uten forsinkelser. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 har dermed Bane NOR innsigelse til planen slik den foreligger nå, og krever at planen endres slik at nevnte tiltak og aktiviteter knyttet til drift, vedlikehold og fornyelse av

jernbaneinfrastruktur unntas fra planbestemmelsens punkt 4.1 og 4.2.

Bane NOR ønsker også å påpeke at planen for «Vitbank-over»-alternativet ikke drøfter hvorvidt midlertidig sporomlegging i anleggsfasen er realistisk innenfor planområdet, og anbefaler at dette vurderes før planområdet endelig fastsettes.

Statens vegvesens kommentarer

I perioden etter høring har det vært dialog med Bane NOR for å finne formuleringer i bestemmelsene som Bane NOR kan akseptere. Etter denne dialogen er §4-1 og §4-2 slått sammen til ny §4-1 med følgende formulering:

§ 4-1 Båndleggingssone H710 i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven eller andre lover, eller som er båndlagt etter slikt rettsgrunnlag, med angivelse av formålet (§ 11-8 d)

Båndlegging skjer i påvente av reguleringsplanvedtak etter plan- og bygningsloven. Formålet med båndleggingen er å sikre areal for fremtidig E134 med tilhørende veganlegg. Innenfor båndleggingssonen H710 er det ikke tillatt å iverksettes tiltak som er i strid med formålet.

Drift og vedlikehold, samt fornyelsestiltak for Bane NOR sine anlegg innenfor båndleggingssonen faller utenfor § 4-1.

Denne formuleringen er akseptabel for Bane NOR. I brev av 1. juni 2022 skriver de:

«Vi viser til forslag til endring av bestemmelser, datert 31.5.

Bane NOR er tilfreds med at jernbanens behov ser ut til å være ivaretatt i planbestemmelsene, som åpner for at drift, vedlikehold og fornyelse kan utføres uten unødvendige hindringer eller forsinkelser.

Bane NORs innsigelse, datert 11.3.2022, vil dermed falle bort, forutsatt at bestemmelsene datert 25.5.2022 med dokumentnr. R-401 vedtas.»

Det er ikke planlagt for midlertidig sporomlegging, men «jernbane i tunnel» i Vitbank - over alternativet. Fra fagrapport tunnel og anleggsgjennomføring: «Ved kryssing over jernbanen med bru vil det være anleggsmessig og sikkerhetsmessig gunstig å bygge inn jernbanetraseen med en midlertidig tunnelskjerm. Det vil her være behov for kort stenging for montering og for demontering av denne.»

Detaljer rundt anleggsgjennomføring og konstruksjoner som dette skal gjennomgå ytterligere detaljering både i reguleringsplan og videre gjennom byggeplan og mot bygging.

Rådmannens kommentarer

6.3.2. Mattilsynet

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Mattilsynet deler sitt innspill inn i flere avsnitt.

Drikkevann:

Mattilsynet mener deres tidligere innspill på drikkevann er kommentert og blir ivaretatt i videre planarbeid. De mener at ROS omfatter flere tema, herunder vannforsyningsanlegg, akutt forurensning og grunnvann, og sårbarhetsvurdering – vannforsyning (drikkevannskilder og -ledninger) gjengir informasjon fra fagrapport ingeniørgeologi og hydrologi.

Mattilsynet oppgir at eksisterende VA-infrastruktur må hensyntas videre i prosjektet og gjennom mer detaljerte ROS-analyser for kommende planfaser med større detaljeringsgrunnlag. De opplyser om at langs E134 fra Amtmannssvingen til Linnnes går en hovedvannledning, som skal ivaretas under anleggsfasen.

Plantehelse:

Det stilles krav om matjordplan. Mattilsynet mener at deres innspill for å hindre spredning av plantesykdommer blir ivaretatt.

Uttalelse

Mattilsynet viser til innspill til planprogram, og har ingen ytterligere kommentarer til planen på dette trinn i planprosessen. De peker på at kommune og tiltakshaver må følge opp Mattilsynets tidligere innspill uavhengig av hvilket alternativ som blir endelig vedtatt.

Mattilsynet ber om å bli orientert i det videre planarbeidet.

Statens vegvesens kommentarer

Krav om utarbeidelse av matjordplan på reguleringsplan ligger inne i bestemmelsene.

For øvrig tas merknaden til orientering. Gjennom reguleringsplanen skal prosjektet gå mer detaljert inn i planlegging rundt eksisterende VA, og det skal utarbeides YM-plan.

Rådmannens kommentarer

6.3.3. Riksantikvaren

Innkommert til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Riksantikvaren opplyser om at det er fylkeskommunen som representerer kulturminneforvaltningen i saker etter plan- og bygningsloven.

Riksantikvaren vil kun uttale seg på forespørsel fra fylkeskommunen, og da direkte til fylkeskommunen, dersom planarbeidet kan få virkning for kulturminner som Riksantikvaren har førstelinjeansvar for.

Eventuelle merknader fra direktoratet vil bli innarbeidet i fylkeskommunens uttalelse.

Riksantikvaren legger til grunn at varselet også er sendt til Viken fylkeskommune.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.3.4. Heggedal lokalsamfunnsutvalg

Innkomet til Asker kommune

Oppsummering av innspill

Heggedal lokalsamfunnsutvalg er et av flere faste utvalg oppnevnt av kommunestyret i Asker, og er derfor plassert under offentlige høringsparter.

Heggedal lokalsamfunnsutvalg har i møte 10.02.2022 behandlet høring av kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18. Vedtaket er delt inn i flere punkter og gjengis direkte nedenfor:

- «1. Heggedal lokalsamfunnsutvalg støtter planløsning Alternativ 1 Viker fra Dagslett til E18.*
- 2. Det er viktig at byggestart kommer som planlagt i Nasjonal Transportplan, med ferdigstillelse i løpet av 2028.*
- 3. Lokalsamfunnsutvalget støtter kun Viker som det eneste alternativet. Dette skyldes både hensyn til miljø og dyrka mark i Lier, men også fordi denne traseen vil være den mest attraktive traseen for bilpendlere og transport retning Oslo.*
- 4. Det anbefales at det snarest også fra Ruter/Brakar utredes en forbedret kollektivløsning (buss) fra Asker Syd via Røyken/Spikkestad til Drammen via Lier stasjon. Heggedal lokalsamfunnsutvalg antar at mange togpendlere i Spikkestadområdet vil foretrekke buss til Lier stasjon og deretter ta tog til Oslo. Lier stasjon må tilpasses nye E 134 og matebusser.*
- 5. Heggedal lokalsamfunnsutvalg ber Asker kommune i samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen å arbeide videre med trafikkanalyser og trafikale konsekvenser for både Slemmestadveien og Røykenveien. Det inkluderer å vurdere ulike tiltak slik at gjennomgangstrafikken, og da spesielt tungtrafikken fra E134/Midtbygda til Asker sentrum/Holmen overføres til E134.*
- 6. Det bør spesielt vurderes bompenger ved påkjøring på Røykenveien syd og Slemmestadveien i syd. Bilister og særlig tungtrafikk fra E134 skal ikke ha en økonomisk gevinst av å velge Røykenveien eller Slemmestadveien.*
- 7. Asker kommune bør være pådriver for å utrede etablering av miljøgate gjennom Heggedal og Gullhella med 40 sone, og gjerne om det er mulig å få lagt deler av Røykenveien i tunell under dagens Røykenvei forbi Heggedal. En bompengeordning/veipricing må sikres øremerket utbedring av Røykenveien i form av miljøgate og 40 sone gjennom tettstedene, samt medfinansiering av kollektivtrafikk.»*

Statens vegvesens kommentarer

I vedtaket fra Heggedal lokalsamfunnsutvalg er det mange punkter som andre aktører enn statens vegvesen har ansvar for. Vi kan ikke svare for det som er rettet til Asker kommune, Bane NOR eller Ruter/Brakar.

1. Tas til orientering
2. Byggestart påvirkes av tildeling av midler til de ulike prosjektene, som igjen styres av politiske prioriteringer. Prosjektet er ligger inne med oppstart i første periode i Nasjonal transportplan 2022 – 2033 og har dermed midler til å planlegge videre mot bygging.
3. Tas til orientering
4. Tas til orientering. Dette må eventuelt følges opp av Ruter/Brakar og Bane NOR

5. Tas til orientering. Slemmestadveien og Røykenvegen er fylkesveier, og det er i utgangspunktet opp til Viken fylkeskommune om det skal lages trafikkanalysen eller jobbes med ulike tiltak slik at gjennomgangstrafikken overføres til E134. Gjennom Asker kommunes førstegangsbehandling er Statens vegvesen blitt bedt om i neste planfase å arbeide videre med trafikkanalysen og trafikale konsekvenser for Slemmestadveien og Røykenveien. I vedtaket er det også inkludert å vurdere tiltak slik at gjennomgangstrafikken, og da spesielt tungtrafikken fra E134/Midtbygda, til Asker sentrum/Holmen overføres til E134. Disse analysene kan gjennomføres i samarbeid med Viken fylkeskommune i forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen. Fysiske tiltak på Slemmestadveien og Røykenveien vil være Viken sitt ansvar.

6. Det er i utgangspunktet ikke anledning til å sette opp bommer på veier kun for å redusere trafikken. Om et slikt arbeid likevel skal startes opp er opp til Viken fylkeskommune.

7. Tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.3.5. Statens vegvesen, enhet transport og samfunn
Innkomet til Asker kommune/Lier kommune

Oppsummering av innspill

Merknad til Asker og Lier kommune er likelydende. Statens vegvesen har ingen andre kommentarer eller synspunkter enn hva som framgår av oversendte saksdokumenter utarbeidet av Statens vegvesen.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.3.6. Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF)
Innkomet til Lier kommune og Asker kommune

Oppsummering av innspill

DMF opplyser om at de gav uttalelse til varsel om oppstart og høring av planprogram, hvor de ba om en utredning av massehåndtering i prosjektet, hvordan planen påvirker registrert molybdenforekomst i Sørumåsen og betydningen av sammenfall mellom vegtrase og område med tidligere gruvedrift.

Håndtering av overskuddsmasser

DMF oppgir at begge alternativ vil medføre betydelige volum overskuddsmasser. De mener at gjenbruk av overskuddsmasser stadig blir viktigere som kilde til byggeråstoff og som bidrag til å forlenge levetiden til eksisterende uttaksområder, de peker på at det er beskrevet i planbeskrivelsen at forhold rundt lagring og utnyttelse av steinmasser skal avklares i reguleringsplanfasen.

DMF anbefaler at krav om massehåndteringsplan tas inn i planbestemmelsene.

En slik plan bør redegjøre for strategier for massedisponering ved å synliggjøre hvor mye/hvilke typer masser som genereres, og vise hvordan massene skal disponeres, samt hvor evt mottak og omdisponering vil foregå.

Molybdenforekomst i Sørumsåsen (Lier kommune-Vikeralternativet)

DMF viser til at det er utarbeidet konsekvensutredning for naturressurser i egen rapport, hvor molybdenforekomsten har fått middels verdi, og påvirkningen noe forringet, med konsekvensgrad 1 minus. De oppgir at føre-var prinsippet er lagt til grunn, fordi det er kunnskapsmangel om forekomstens verdi. DMF kjenner ikke til ny informasjon om interesse for å utnytte disse ressursene eller annen info som ville gjort forekomsten viktigere. DMF vurderer at plandokumentene i tilstrekkelig grad redegjør for at det er en molybdenforekomst i området, basert på at tilgjengelig informasjon er gjennomgått, usikkerhet rundt størrelse på forekomsten er vurdert, og vurderingene av alternativene tar høyde for at mineralske ressurser kan båndlegges og få redusert verdi. De har dermed ingen merknader til vurderingene gjort i KU:

DMF henviser til mineralloven med tilhørende forskrifter, samt digitale kartløsninger mm på DMF sin hjemmeside.

Statens vegvesens kommentarer

Krav om utarbeidelse av massehåndteringsplan på reguleringsplan tas inn i planbestemmelsene.

Resten av merknaden tas til orientering. Det skal gjøres ytterligere arbeid med å få oversikt over molybdengruvene i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

Rådmannens kommentarer

6.3.7. Drammen kommune

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Drammen kommune sin merknad til planen er behandlet i kommunestyret 22.03.22. Det er vedtaket som er tatt med her.

Vedtaket er som følger:

1. Drammen kommune henstiller Statens vegvesen om å se E18 i sammenheng med E134, slik at nødvendige tiltak på E18 som en konsekvens av valgt trase for E134 planlegges og gjennomføres i forbindelse med etablering av trase for ny E134.
2. Ny E134 medfører økt belastning i Bangeløkkakrysset og på E134 Strømsåstunnelen. Staten må sørge for at trafikk- og tunnelsikkerheten på det statlige veinettet ivaretas og at avviklingen på det overordnede veinettet er tilfredsstillende.
3. Planleggingen av fremtidige veiløsninger på Brakerøya må sikre tilfredsstillende trafikkavvikling til og fra sykehuset på Brakerøya, også når Fjordbyen i Lier er utbygd.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

1. Statens vegvesen er i gang med ytterligere trafikkanalyser på E18 for å se på behov for tiltak i forbindelse med at ny E134 kobles til E18. Disse tiltakene er ikke del av prosjektet E134 Dagslett-E18.
2. Det er Statens vegvesens ansvar å ivareta trafikk og tunnelsikkerhet på det statlige veinettet, og ansvar for at avviklingen på det samme veinettet er tilfredsstillende. Punkt 2 i merknaden er for øvrig utenfor prosjektets ansvarsområde, foruten det som gjelder ny E134.
3. Når det gjelder punkt 3 anser vi dette som utenfor prosjektets ansvarsområde.

Rådmannens kommentarer

6.3.8. Statsforvalteren i Oslo og Viken

Innkomet til Asker kommune og Lier kommune

Oppsummering av innspill

Statsforvalteren har på bakgrunn av sin rolle som samordner av statlige innsigelser sendt to brev, et med statlig samordnet høringsuttalelse til kommunedelplanen og et brev med Statsforvalterens høringsuttalelse.

I brev om statlig samordnet høringsuttalelse oppgis det at «Statsforvalteren har et ordinært samordningsansvar for innsigelser fremmet innenfor eget myndighetsområde og skal som fagmyndighet påse at planer ikke er i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser. Samtidig skal Statsforvalteren som samordningsmyndighet påse at innsigelser fra øvrige statlige fagetater er tydelig forankret i lov, forskrift eller retningslinjer.» Statsforvalteren gir deretter oversikt over de innsigelsene som har kommet til planen innen høringsfristen, samt informasjon om videre prosess.

I brev med Statsforvalterens høringsuttalelse har Statsforvalteren uttalt seg om planen:

Kort konklusjon, direkte fra merknad «Statsforvalteren i Oslo og Viken fremmer innsigelse til Vitbank-over-alternativet i Lier kommune. Vi mener forslaget kommer i konflikt med naturmangfold av nasjonal verdi og nasjonale og regionale føringer for jordvern. I tillegg legger vi vekt på at Vikeralternativet ivaretar naturmangfold og jordvern på en bedre måte.»

Vurdering fra Statsforvalteren i Oslo og Viken

Vannmiljø

Statsforvalteren viser til Regjeringens brev av 19. mars 2019 med nasjonale føringer til vannregionmyndighetene der det blant annet gis føringer for samferdselssektoren, og påpeker at alternativene vil berøre elver og bekker både direkte og indirekte. Innenfor korridorene vil også nærmere plassering av veitrase/konkretisering av løsninger ha betydning for vannmiljø/naturmangfold knyttet til vassdrag. Statsforvalteren anbefaler at kommunen vurderer å innarbeide flere planbestemmelser med føringer for videre reguleringsplanarbeid for å ivareta miljøkvalitet i og langs vassdrag.

Vannforskriften: Statsforvalteren viser til vannforskriften som sier at tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og minst god kjemisk tilstand. Vannforskriften er fulgt opp av regional vannforvaltningsplan som fastsetter konkrete miljømål for de ulike vannforekomstene. Det vises til at konkret plassering innenfor korridorene, utforming av krysningspunkt med vannforekomster, håndtering av overvann og avrenning, og ivaretagelse av kantvegetasjon vil ha stor betydning for vannmiljø og oppnåelse av miljømål.

Det vises til fagrapport naturmangfold, og konsekvenser for vannmiljø. Det er redegjort for Lierelva fra Drammenfjorden til E18 (011-93-R), Lierelva fra E18 til Bergfløtbekken (011-29-R), Dauerudbekken (011-37-R) og Sandakerelva (011-118-R). Statsforvalteren gjør oppmerksom på at data for vannforekomstene er oppdatert i Vann-Nett etter at rapporten ble skrevet. Det oppgis at for alternativ Viker står det i KU at nye ramper med anleggsbelte strekker seg helt ut til et bekkedrag der det kan være aktuelt med erosjonssikring. Statsforvalteren antar at dette dreier seg om en del av Lierelva fra Drammensfjorden til E 18 bekkefelt (011-179-R) og ber i så fall om at også denne omtales.

Statsforvalteren viser til at rapport om naturmangfold sier at gode løsninger for håndtering av veivann i driftsfasen vil være avgjørende for å unngå konflikt med miljømål for berørte vannforekomster. Det oppgis at for noen vannforekomster må neste planfase legge til rette for tiltak for rensing av veivann slik at påvirkning fra veiavrenning kan bli mindre enn i dag, blant annet er det viktig å avsette tilstrekkelig med areal til renseløsninger.

Statsforvalteren oppgir at vannforekomstene allerede er belastet, og at det som hovedregel ikke gis tillatelse til ny aktivitet/inngrep som kan føre til varig forringelse av miljøtilstanden, eller gjør det vanskeligere å oppnå miljømålene. Det vises til at ny arealbruk/tiltak i utgangspunktet ikke skal gjøre at unntaksbestemmelsen §12 i vannforskriften kommer til anvendelse, og henvises til Klima og miljødepartementets nye presiseringer om bruk av vannforskriftens §12. Dette innebærer i reguleringsplanarbeid at miljøtilstand etter vannforskriften må beskrives og effekter av tiltak og aktiviteter vurderes og ses i sammenheng med miljømålene, dette gjelder både påvirkning av vannmiljø gjennom avrenning i driftsfasen og eventuelle fysiske inngrep, og reguleringsplanarbeidet må vektlegge løsninger for å ivareta vannmiljø. Statsforvalteren anbefaler kommunen å vurdere å ta inn føringer i kommunedelplanen om at vannmiljø skal utredes nærmere i videre reguleringsplanarbeid og legges til grunn for valg av løsninger.

Naturmangfold knyttet til vann, vassdragsinngrep og kantvegetasjon:

Det vises til at rapport om naturmangfold viser til store naturverdier knyttet til vassdrag i planområdet; meanderende elv med kantvegetasjon, en rekke rødlistede arter, rik fiskefauna, gyteelv/bekk, elvemusling, Daueruddalen med ravinebekk. Statsforvalteren presiserer at ivaretagelse av verdifullt naturmangfold må vektlegges både ved valg av korridor og ved videre reguleringsplanarbeid. De oppgir at konkret plassering, lokalisering og utforming vil ha betydning for naturverdiene i/langs vassdrag, blant annet er det viktig å ikke forstyrre fiskevandringen. Statsforvalteren ber kommunen vurdere å innarbeide føringer om at videre reguleringsplanarbeid skal ta hensyn til verdifullt naturmangfold i og langs vassdrag ved plassering av vei i terreng, valg av bruløsning mm.

De presiserer at det skal tilstrebes løsninger som ivaretar verdifulle naturtyper og funksjonsområder, og tiltak må utformes slik at økologisk funksjon opprettholdes. Det påpekes at permanente inngrep i

vassdrag må detaljplanlegges og oversendes NVE for godkjenning etter vannressurslovens bestemmelser, dersom NVE ikke konsekjonsbehandler skal Statsforvalter og/eller fylkeskommunen vurdere tiltakene etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.

Statsforvalteren viser til at kantvegetasjon er omtalt i konsekvensutredningen. Kantvegetasjon bidrar til å begrense avrenning av næringssalter, redusere fare for elveerosjon og ivareta naturmangfold i og langs vassdragene, og det vises til Regjeringens «Helhetlig tiltaksplan for Oslofjorden». Det vises til vannressursloven §11 som fastsetter at det skal opprettholdes kantvegetasjon langs vassdrag med årssikker vannføring, og det er Statsforvalteren som vurderer om det kan gis dispensasjon fra denne bestemmelsen. Plan og bygningsloven gir kommunen mulighet til å fastsette bestemmelser for å sikre/opprettholde kantvegetasjon utover minimumskravene i vannressursloven. Statsforvalteren anbefaler at kommunen vurderer å innarbeide føringer om at det skal legges vekt på løsninger som i størst mulig grad ivaretar kantvegetasjon og at det skal tilrettelegges for reetablering av kantvegetasjon der denne blir berørt.

Nærmere om valg av korridor av hensyn til vannmiljø:

Daueruddalen: Statsforvalteren mener at videre planlegging må vektlegge løsninger her som ikke skader bekkeløpet eller gir uheldig avrenning.

Vitbank over: Det påpekes at ny bru over Lierelva vil medføre inngrep i kantvegetasjonen, og naturtypen viktig bekkedrag vil bli noe forringet, samt at nye påkjøringsramper mot E18 vil gi direkte inngrep/arealbeslag i deler av Sandakerelva med kantvegetasjon, også i naturtypen flommarkskog. Det vises til at Sandakerelva er en god sjørrerbekk og en viktig del av Liervassdraget, utfylling i elveløpet vil være uheldig for fiskevandringen. Det vises til at alternativet har stor negativ konsekvens og er rangert dårligst for naturmangfold.

Viker: Det påpekes at de største virkningene primært er knyttet til etablering av bru over Daueruddalen, det vises også til bekkedrag nær ramper til E18 hvor det kan være aktuelt med noe erosjonssikring. Dette må utredes videre på reguleringsplannivå.

Statsforvalteren oppgir at de ut fra hensyn til vannmiljø og naturmangfold foretrekker Viker-alternativet. Statsforvalteren forutsetter at videre reguleringsplanlegging legger vekt på å utrede og ivareta vannmiljø/verdifulle naturmangfold knyttet til vann. Statsforvalteren anbefaler sterkt at kommunedelplanen i større grad gir føringer for dette.

Naturmangfold knyttet til land

Vitbank over: Statsforvalteren har vurdert rapport for naturmangfold, og savner en nærmere vurdering av Vitbank-over alternativets indirekte virkninger på Linnestranda naturreservat, da traseen passerer nær denne. De påpeker at et veianlegg ikke må gi negativ innvirkning på verneverdiene: Strandsumper, flommarksskoger, brakkvannsdammer og undervannsenger. Viktig raste- og hekkebiotop for våtmarksfugl. Rødlistede plante- og fuglearter. De mener at risiko for akuttutslipp fra ulykke med farlig gods tilsier beredskapstiltak på strekningen og særlig ved område nært Linnestranda naturreservat og der vei krysser Lierelva.

Det vises til Vipe som tidligere var vurdert som sterkt truet, men som nå er vurdert som kritisk truet. Det er gjort en rekke observasjoner av Vipe i området. Røddlistestatusen er nå mer kritisk enn det som er lagt til grunn i konsekvensutredningen. Det vises til at metodikken sier at «økologiske funksjonsområder for trua arter i kategori CR skal settes til «Svært stor verdi»», og at konsekvensen ved Vitbank-over må vurderes som mer negativ enn lagt til grunn for konsekvensutredningen.

Det påpekes at traseen vil påvirke forekomst av Vipe gjennom arealbeslag, og eventuell drenering av hekkelokaliteter, samt oppdeling av åkerarealer brukt til hekking/oppfostring/næringssøk. Det vises til konsekvensutredningen og at de økologiske funksjonsområdene ØF01, 12, 13 blir forringet og de økologiske funksjonsområdene ØF02, 04 blir sterkt forringet, noe Statsforvalteren mener er virkninger som ikke kan aksepteres for en kritisk truet art og som i liten grad kan avbøtes. De mener at det er lite sannsynlig at Vipene kan ta andre nærliggende områder i bruk, og at områdene brukt av Vipe også er naturlig å anta at brukes av andre fuglearter, også andre som er oppført på norsk rødliste for arter 2021. Statsforvalteren mener at områdenes verdi for andre arter enn Vipe i liten grad er vektlagt i konsekvensutredningen.

Statsforvalteren viser til at nedre del av Lierelva har regional betydning for biologisk mangfold som restareal og grønn korridor, og at blant annet hvitpil (muligens elvehvitpil, kritisk truet), mulig elvekvitpil (CR) vokser her. Det vises til at traseen kan påvirke forekomsten direkte eller indirekte, og viser videre til føre var-prinsippet da man ikke har tilstrekkelig kunnskap om forekomsten og tiltakets påvirkning og eventuelle avbøtende tiltak.

Det vises også til forekomst av veipyttkreps (sårbar), som kan påvirkes av igjenfylling av dammer eller forurensning. Statsforvalteren antar at arten kan tas vare på gjennom forebyggende eller avbøtende tiltak.

Viker- alternativet:

Det vises til at registrert forekomst av utvalgt naturtype hul eik sør for Reistad ser ut til å ligge utenfor påvirkning av traséforslaget, men ligger inntil tilførselsvei og må sikres i anleggsperioden.

Statsforvalteren mener at risiko for akuttutslipp fra trafikkulykke med farlig gods tilsier beredskapstiltak på strekningen og særlig ved kryssområde ved E18/Lierelva.

Det vises til en forekomst av Legevendelrot i området ved Reistad (sårbar), men den er usikker, og en eventuell konflikt vil trolig kunne løses gjennom avbøtende tiltak.

Statsforvalteren viser til at begge traseene krysser Dauerudbekken, med forekomster av Alm (sterkt truet), denne trues imidlertid først og fremst av plantesykdom, og arealbeslag har dermed mindre betydning, selv om det kan innebære en uønsket ytterligere belastning på forekomster av en allerede sårbar art.

Nærmere om valg av korridor av hensyn til naturmangfold:

Ut fra hensyn til naturmangfold foretrekker Statsforvalteren Viker-alternativet. Statsforvalteren fremmer innsigelse til Vitbank-over-alternativet i Lier kommune siden det kommer i konflikt med naturmangfold av nasjonal verdi.

Landbruk

Statsforvalteren påpeker at korridorene varierer i nedbygging av dyrka jord, fra ca. 80 dekar til 235 dekar, men omfanget av midlertidige omdisponeringer er ikke beregnet og kommer i tillegg: Statsforvalteren legger til grunn at det dreier seg om omdisponering av svært verdifull jord/stort avlingspotensial, i område med gunstig klima, og usedvanlig godt egnede arealer til et mangfold av produksjoner. De viser til nasjonal jordvernstrategi hvor målet er å begrense samlet årlig omdisponering til under 3000 dekar, og mener at jordvern bør tillegges stor vekt ved valg av korridor. De viser også i den forbindelse til regional plan for areal og transport i Buskerud, med mål om at årlig omdisponering ikke skal overstige 160 dekar pr år, og Viken fylkeskommunes vedtatte nullvisjon for omdisponering av dyrka jord.

Statsforvalteren viser til at de to alternativene som er lagt ut på høring er like i Asker, men at de i Lier representerer ytterpunkter: Vitbank over med størst nedbygging av dyrka jord, ca 235 dekar, og Viker med sine 80 dekar, gir minst. Utover dette mener Statsforvalteren Vitbank-alternativet er ugunstig pga utstrakt oppsplitting av jordbruksareal, sammenliknet med Viker.

Statsforvalteren vurderer Viker-alternativet i Lier kommune som det eneste akseptable med hensyn til jordvern, og fremmer innsigelse til Vitbank-over-alternativet i Lier kommune siden det kommer i konflikt med nasjonale og regionale føringer for jordvern.

De viser til at det i forslag til bestemmelser stilles krav til utarbeiding av matjordplan ifm reguleringsplanen, kravet har ulik utforming for de to kommunene: Asker sin bestemmelse har en mer generell utforming enn Lier.

Statsforvalteren forutsetter at krav til matjordplan også gjelder rigg og anleggsareal som berører dyrka jord.

Det vises til rapport for naturressurser som peker på at det er lite dyrkbar jord i planområdet, og at det dermed kan være utfordrende å finne egnede arealer å flytte jord til. Statsforvalteren ser at det kan være utfordrende, men forutsetter at det blir lagt stor vekt på å opparbeide nye bruksarealer for å minimere netto omdisponeringen av dyrka jord som følge av prosjektet.

Massehåndtering

Statsforvalteren mener kommunedelplanen ikke ivaretar massehåndtering på en god måte. De anbefaler at planarbeidet tydeliggjør at avfallshierarkiet skal legges til grunn slik at det sikres at mest mulig av rene, naturlige masser gjenbrukes eller gjenvinnes, og påpeker at overskuddsmassene skal håndteres ihht forurensningsloven § 32. Statsforvalteren mener det er viktig at tiltakshaver tidlig har oversikt og plan for massene som genereres. De vil derfor sterkt anbefale at det både i Asker og Liers kommunes planbestemmelser til kommunedelplanen angis krav om at det skal utarbeides en masseforvaltningsplan i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplan.

Statsforvalter mener at det i tidlig fase bør plukkes ut områder til mulig mottak/oppfylling, bearbeiding og mellomlagring av masser, samt at områder som er aktuelle for lagring av masser bør ha krav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan. De påpeker at disponering av overskuddsmasser innenfor regulert område til støyvoller, sideterreng e.l bør ha utgangspunkt i funksjonelle behov og for øvrig ikke medføre økt belastning på landbruksarealer, vannmiljø, eller annen verdifull natur. Det vises til at massedeponier representerer en rekke utfordringer for naturmangfold og vannmiljø, nærmiljø, støy, landskap samt klimagassutslipp.

Anleggsarbeid

Det opplyses om at større infrastrukturprosjekter som regel vil kreve tillatelse etter forurensningsloven for utslipp i anleggsfasen, hvor tillatelsen vil stille krav om rensing og overvåking av anleggsvann. Det vil også kreve tillatelse etter forurensningsloven dersom utfylling/deponering av masser medfører fare for forurensning, som for eksempel nitrogenavrenning og partikler fra sprengsteindeponier. Statsforvalteren opplyser om at dette er viktig å vurdere ved plassering av deponi. Videre påpekes det at miljøhensyn må være i fokus ved valg av resipienter for anleggsvann, og Statsforvalteren er kritiske til å gi tillatelse til utslipp av anleggsvann til små og sårbare resipienter.

Støy og luftkvalitet

Statsforvalteren konkluderer med at Viker-alternativet kommer best ut av Vitbank – over og Viker for støy i konsekvensutredningen, samt at Viker vil ha lavere antall personer i rød luftforurensningszone enn nullalternativet, og mener dermed at ut fra hensyn til miljø og omgivelser anser de dette som enda et moment som taler for at Viker-alternativet bør velges.

Videre påpekes det at krav til støy og støy både under og etter anleggsfasen må håndteres og følges opp i videre reguleringsplanarbeid, og det forventes at man gjør en grundig vurdering av behovet for avbøtende støytiltak herunder både støyfølsom bebyggelse og naturområder der stillhet er viktig. Det pekes i den sammenheng på at området registrert som statlig sikret friluftsområde (Gamle Drammenbanen) ihht støykartleggingen delvis vil havne i gul støyzone.

Statsforvalteren mener at muligheten for å forbedre luftkvaliteten for luftfølsom bebyggelse ved tunnelmunningene også bør vurderes nærmere i neste planfase, slik fagrapporten for luftkvalitet punkt 7.3 legger opp til.

Marka

Statsforvalteren påpeker at både Viker og Vitbank-over har tunnel innenfor markagrensen, men at det er opplyst om i planbeskrivelsen at det er lite sannsynlig at det vil være behov for riggområde innenfor markagrensen. Det er opplyst om at anleggsgrenser og plassering av riggområder vil sees nærmere på i reguleringsplanen.

Statsforvalteren legger dette til grunn og fremhever at de anser det som særlig viktig at man ved utarbeidelse av reguleringsplan unngår å beslaglegge områder innenfor markagrensen til anleggs og riggområder. I neste planfase anses det som vesentlig at tiltak i marka planlegges og gjennomføres med minst mulig terrengmessige inngrep og landskapsmessig eksponering.

Det vises videre til at kommunenes endelige planvedtak må stadfestes av Klima- og miljødepartementet før planen får rettsvirkning etter plan- og bygningsloven, jf. markaloven §6 annet ledd.

Barn og unges interesser, friluftsliv

Statsforvalteren peker på at utredningen viser at man uansett alternativ i liten grad vil ha negativ påvirkning på friluftsliv og rekreasjonsområder. Det pekes også på at Vikeralternativet vil gi

positive virkninger i delområdene langs avlastet veg, blant annet sjønære områder med store rekreasjons og friluftsverdier. Statsforvalteren anser derfor dette som enda et moment som taler for at Viker- alternativet bør velges.

Det henvises til ROS-analysen, og Statsforvalteren bemerker at det er særlig viktig at man i videre planarbeid har fokus på å sikre skolevegen til Spikkestad barne- og ungdomsskole, Gullaug skole, samt i forbindelse med idrettsanlegg, og at ved behov for midlertidige forbindelser under anleggsfasen må disse ivareta sikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter.

Samfunnssikkerhet

Statsforvalteren forutsetter at relevant risiko, fare og sårbarhet er dekket av ROS-analysen, og at det sikres tilstrekkelige juridiske virkemidler som arealformål, hensynssone og bestemmelser for å ivareta samfunnssikkerhet i reguleringsplanarbeidet. Statsforvalteren vil komme med grundigere vurderinger av samfunnssikkerhet på neste plannivå.

Avslutningsvis vises det til Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2022, og til overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde. For kommunens samfunnsplanlegging vises det til Statsforvalterens forventningsbrev for 2022. Nettsidene www.planlegging.no og Miljøstatus anbefales.

Statsforvalteren imøteser nærmere dialog om det videre arbeidet med kommunedelplanen.

Statens vegvesens kommentarer

Statsforvalteren i Oslo og Viken fremmer innsigelse til Vitbank-over-alternativet i Lier kommune på bakgrunn av konflikt med naturmangfold av nasjonal verdi og nasjonale og regionale føringer for jordvern, i tillegg legges vekt på at Viker-alternativet ivaretar naturmangfold og jordvern på en bedre måte. Prosjektet vurderer at innenfor den justeringsmuligheten som ligger i alternativet Vitbank – Over, ikke vil kunne fjerne innsigelsene. Vi har som en del av merknadsbehandlingen avklart at Statsforvalteren deler denne vurderingen. Skal innsigelsene fjernes må det derfor gjøres av departementet. Prosjektet kommer ikke til å sette i gang en slik prosess.

Merknaden for øvrig tas til orientering og de fleste punktene kommenteres nedenfor.

Vannmiljø/vannforskriften/naturmangfold knyttet til vann, vassdragsinngrep og kantvegetasjon/valg av korridor med hensyn til vannmiljø:

Råd om å innarbeide bestemmelse om miljøkvalitet i og langs vassdrag: Vi ønsker ikke å legge inn bestemmelser som dekkes av annet lovverk. Prosjektet vurderer det slik at slike bestemmelser som Statsforvalteren her ber om hører til på reguleringsplannivå, når bruer, plassering og dimensjonering skal avklares mer i detalj. På reguleringsplan vil vi optimalisere utformingen av veg og bruer, og vurdere plassering av anleggsveier, og anleggsområder med tanke på nærhet til vassdrag. Skadereduserende tiltak beskrevet i konsekvensutredningen vil være del av grunnlaget når vi arbeider videre med valgt løsning.

Konsekvenser for vannmiljø/kommentar til mangel i rapport naturmangfold Viker: Vi vurderer det slik at det er flere bekker i området som kan bli berørt av veganlegget. Noen av de ligger muligens lukket.

I tillegg vil kryss og ramper justeres/optimaliseres noe i forbindelse med videre planarbeid. Uansett vil forhold rundt bekkene avklares i reguleringsplan.

Statsforvalteren anbefaler kommunen å vurdere å ta inn føringer om vannmiljø, verdifullt naturmangfold i og langs vassdrag, kantvegetasjon og generelt om å utrede og ivareta vannmiljø og naturmangfold knyttet til vann. I møte med Statsforvalteren har vi forstått at det er viktig å synliggjøre disse punktene, men vi ønsker normalt ikke bestemmelser for tema som ivaretas av annet lovverk/er sikret på annen måte. Vannmiljø, naturmangfold i forbindelse med vann, og kantvegetasjon, er viktige hensyn som vi skal se mer på i de neste planfasene i forbindelse med detaljering og optimalisering av veglinje, bruer, ramper etc. Dette gjelder både når vi velger akkurat plassering og utforming, men også hvordan vi videre kan arbeide med den endelige utformingen av veien for å ivareta disse tema best mulig, samt ta de rette hensyn og gjøre de rette tiltak for disse tema. Det er også aktuelt å vurdere bestemmelser for disse tema for reguleringsplanen, og det skal lages YM-plan i forbindelse med reguleringsplanen. Dette er tema som kommunen også er opptatt av å ivareta og som de vil ha i fokus i sin behandling av planen. Informasjon om planer, krav og regelverk tas til orientering og følges opp videre i reguleringsplanfasen og videre faser.

Avsnitt om håndtering av veivann og påvirkning av vannforekomstene/miljøtilstand tas til orientering og håndteres videre i reguleringsplanfasen for valgt alternativ.

Avsnitt om at ivaretagelse av verdifullt naturmangfold må vektlegges, samt at konkret plassering og utforming vil ha stor betydning, tas til orientering og håndteres videre i reguleringsplanfasen for valgt alternativ.

Informasjon om vannressursloven og NVEs konsesjonsbehandling tas til orientering og håndteres videre i reguleringsplanfasen for valgt alternativ.

Avsnitt om kantvegetasjon tas til orientering og håndteres videre i reguleringsplanfasen for valgt alternativ.

Avsnitt om de ulike alternativene og viktige hensyn tas til orientering og tas med videre til reguleringsplanfasen for valgt alternativ.

Naturmangfold knyttet til land:

Statsforvalteren savner en nærmere vurdering av Vitbank-over-alternativets indirekte virkninger på Linnestranda naturreservat. Det gjøres ikke ytterligere utredning av Vitbank-over alternativet nå. Dette tas til orientering.

Statsforvalteren har fokus på vipe i sin merknad. En rekke kilder viser at det i perioden 2001-2019 har vært en markant nedgang i vipebestanden og arten vurderes som kritisk truet (CR) på norsk rødliste for arter 2021. Vitbank - over vil påvirke forekomsten av vipe gjennom arealbeslag og eventuell drenering av hekkelokaliteter samt oppdeling av åkerarealer der fuglene hekker/foster opp unger og gjør næringssøk. I tidligere rødliste fra 2015 var arten vurdert som sterkt truet (EN). Rødlitestatusen for vipe er nå mer kritisk enn det som er lagt til grunn i konsekvensutredningen. Metodikken sier at økologiske funksjonsområder for trua arter i kategori CR skal settes til «Svært stor verdi». Konsekvensen ved Vitbank-over-alternativet må derfor nå vurderes som mer negativ enn lagt til grunn for konsekvensutredningen. Vi tar utgangspunkt i at det er denne vurderingen Statsforvalteren har lagt til grunn når det er fremmet innsigelse til Vitbank-over-alternativet i Lier kommune på bakgrunn av konflikt med naturmangfold av nasjonal verdi. Vi vurderer det slik at utredningen gjennomført i kommunedelplanen er basert på den informasjonen som var gjeldende da utredningen

ble gjennomført, og gjør ikke endringer i planmaterialet på bakgrunn av dette. Vi tar informasjonen til orientering og som bakgrunn for innsigelse fra Statsforvalteren.

Informasjon om forekomst av ulike arter og hensyn langs de ulike korridorene tas til orientering.

Landbruk:

Statsforvalteren forutsetter at krav til matjordplan også gjelder rigg-og anleggsareal som berører dyrka jord. Prosjektet bekrefter dette.

Arbeidet med å minimere netto omdisponering av dyrka jord som følge av prosjektet vil ivaretas i reguleringsplanen av matjordplanen som skal utarbeides.

Massehåndtering:

Statsforvalteren mener planen ikke ivaretar massehåndteringen på en god måte.

Prosjektet legger inn en bestemmelse i planen om at massehåndteringsplan skal utarbeides på reguleringsplan, slik Statsforvalteren anbefaler.

I kommunedelplanen har prosjektet vurdert det som på et for overordnet nivå til å kunne planlegge detaljer om massehåndtering, på reguleringsplannivå skal vi se på valgt løsning mer i detalj og har grunnlag for å si mer detaljert om mengder og kvalitet på steinmassene. Det vil gjøres noen overordnede vurderinger av masseuttak og masseforbruk som legges inn i rapport for Tunnel og anleggsgjennomføring før vedtak av plan.

Videre råd om disponering av overskuddsmasser og utfordringer for en rekke tema tas til orientering og vil følges opp i de neste planfasene, blant annet gjennom massehåndteringsplanen.

Anleggsarbeid:

Avsnittet tas til orientering og følges opp i de neste planfasene.

Støy og luftkvalitet:

Avsnittet tas til orientering, og vi viser til generelt kapittel om støy i starten av dette dokumentet. Hensyn til støy og luftkvalitet vil ivaretas gjennom reguleringsplanlegging og videre planlegging, blant annet gjennom avbøtende støytiltak. Dette gjelder også for støyfølsomme naturområder, dersom det viser seg å være aktuelt.

Statens vegvesen forholder seg til T1442 og T1520 i planleggingen.

Marka:

Endelig planvedtak må stadfestes Klima- og miljødepartementet før planen får rettsvirkning etter plan- og bygningsloven, jf. markaloven § 6 annet ledd. Vi har fått informasjon om at vi i oppstart av reguleringsplan også må søke tillatelse til oppstart av planlegging.

Det er ikke planlagt tiltak innenfor markagrensen slik planene ser ut nå, men det er planlagt tunnel under.

Barn og unge:

Avsnittet tas til orientering og følges opp videre i neste planfase. Det skal gjennomføres ytterligere ROS-analyser i reguleringsplanen.

Samfunnsikkerhet:

Avsnittet tas til orientering og følges opp i neste planfase.

Rådmannens kommentarer

6.3.9. Norges vassdrags og energidirektorat, NVE
Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

NVE starter sin merknad med å informere om planen og NVEs rolle og ansvar. NVE påpeker at i saker der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkninger utredes og hensyn til vassdrag ivaretas. NVE mener samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder, og vannveier må krysses med god nok kapasitet slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker.

NVE mener Viker-alternativet er det beste alternativet, da Vitbank - over krysser Lierdalen og vil i større grad krysse og berøre viktige vassdragsområder og områder med fare for skred og flom. Videre påpekes det at begge alternativene vil krysse Daueruddalen, og begge alternativene vil berøre og kunne påvirke grunnvann, vassdragsområder og områder med fare for skred og flom. De viser til at dette må utredes og vurderes nærmere i reguleringsplanarbeidet, og at NVE vil kunne ha innsigelse til reguleringsplanene dersom dette ikke er godt nok ivarettatt.

Vassdrag: NVE ser at ny veitrase vil måtte krysse vassdrag, men påpeker at dette må planlegges godt og at avbøtende tiltak prioriteres. NVE henviser til at de vurderer om tiltak i vassdrag kan medføre skade/ulempe slik at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressursloven §8, de kan fastsette at tiltak som er godkjent i reguleringsplan ikke trenger konsesjon, men dette forutsetter at tiltaket er godt nok beskrevet og at hensyn til vannressursloven blir ivarettatt. NVE viser til at selv om denne samordningen skjer på reguleringsplannivå er det viktig at det på kommuneplannivå legges føringer som gjør det mulig å samordne på neste plannivå. NVE gir derfor et faglig råd om å innarbeide bestemmelser som ivaretar at vassdragene blir hensyntatt på en god måte, for eksempel unngå nærføring, krav om reetablering av kantvegetasjon mm.

NVE viser til Daueruddalen ravineområde som skal krysses i begge alternativene, dette er en viktig leirravine som må tas særlig hensyn til. De ber om at eksisterende og ny kunnskap om ravineområder må brukes for å planlegge kryssingen slik at den i minst mulig grad forringer ravinen.

Grunnvann: NVE viser til at det har vært fokus på å redusere tunnallengden, og redusere risiko for innlekkasje av vann for tunnelen. Tunnelen i Viker-korridoren er derfor trukket noe bort fra Skapertjern. Tunnelen mellom Dagslett og Linner er også noe kortet ned ift tidligere regulert løsning. NVE viser til at dersom etablering av tunneler kan føre til endringer i grunnvannsnivået, kan dette være konsesjonspliktig etter vannressursloven, det må derfor på reguleringsplan gjøres en vurdering av om drenering av grunnvann til tunnelene kan medføre endringer på grunnvannsnivået i området som i sin tur kan føre til skade eller ulempe på allmenne interesser. De viser til NVEs veileder nr. 1/2021 om NVEs behandling av vassdrags- og grunnvannstiltak for mer informasjon.

Skredfare: NVE viser til risiko- og sårbarhetsanalysen som viser at det innenfor begge alternativene er fare for skred i bratt terreng og fare for kvikkleireskred. Det opplyses om at sikkerhet mot skred må følges opp i neste planfase, men påpeker at det er positivt at det er tegnet inn hensynssoner for skred i plankartet som er tilknyttet bestemmelser.

NVE opplyser om at det på reguleringsplannivå må vurderes om bygging av veien kan medføre økt fare for skred for omkringliggende områder, jf. byggt teknisk forskrift (TEK17) § 7-1. Dersom det er aktuelt med sikringstiltak som for eksempel skredsikring og motfylling må dette også reguleres inn og virkninger av dette må også vurderes.

Flomfare og overvann: NVE peker på at det er tegnet inn hensynssoner for flom på plankartet, men at det mangler bestemmelser tilknyttet hensynssonene. De forutsetter at dette følges opp før vedtak av planen.

NVE viser til at det i kommunedelplanen er tegnet inn bru over Lierelva, og at der Vitbank over traseen går er flomsonen forholdsvis bred (bredere enn lysåpningen til bru som er lagt til grunn). De viser til at det som del av videre arbeid må vurderes hvordan kryssingen av Lierelva skal utføres slik at det ikke medfører oppstuvning, erosjon og flomskade, og at det må sees på hvordan kryssing vil påvirke elva ved flere ulike vannføringer og i sammenheng med varierende sjøvannstand. NVE påpeker at det på reguleringsplannivå må vurderes om bygging av veien kan medføre økt fare for flom og skade fra overvann for omkringliggende områder, jf. byggt teknisk forskrift (TEK17) § 7-1. De påpeker at avbøtende tiltak må vurderes og eventuelt reguleres inn i planen.

Massehåndtering: NVE mener at massehåndtering i liten grad er vurdert som del av planarbeidet, og viser til at de i innspill til oppstart ba om at dette må vurderes. De mener at det er en mangel i utredningsarbeidet og vurdering av virkninger av planen. De viser til erfaring med at det ofte kommer planer for igjenfylling av raviner, bekkedaler og vann når det er lett tilgang på masser, og forutsetter derfor at massene enten leveres til allerede godkjente masselagringsområder eller at det lages en helhetlig plan for håndtering av massene i neste planfase.

Videre planarbeid:

NVE lister opp hva de er særlig opptatt av i videre planarbeid. Listen er tatt med i sin helhet nedenfor:

- Utforming og kapasitet av bekke- og elvekryssinger. Kryssing av vannveier bør skje slik at det berører vassdraget minst mulig. NVE mener at bekker i prinsippet bør være åpne og anbefaler derfor bruk av bruer fremfor kulverter ved kryssinger. Dersom en bekk må lukkes bør det vurderes om det er mulig å legge den om, da det som oftest er bedre å legge om en bekk enn å lukke den på en lengre strekning.
- Nærføringer og utfyllinger i vassdrag og bekker.
- Utforming av pilarer og brufundament, dersom dette påvirker flom, erosjon, skred eller vassdragsmiljø
- Skredfare, som kan forårsake fare for omkringliggende bebyggelse
- Flomfare, som kan forårsake fare for omkringliggende bebyggelse
- Elvelandskapet og ravinlandskapet

- Anleggsfasen
- Massehåndtering
- Innarbeiding av fareområder i plan som hensynssoner

Det opplyses om at NVE vil kunne ha innsigelse til reguleringsplanen dersom ikke hensynet til flomfare, skredfare, grunnvann og vassdragsmiljø blir godt nok ivaretatt.

NVE viser for øvrig til ytterligere informasjon på sine nettsider:

<https://www.nve.no/arealplanlegging/>

og til deres Kartbasert veileder for reguleringsplan.

NVE viser til at deres uttalelse i saken ikke nødvendigvis er uttømmende og viser til sin Kartbaserte veileder for reguleringsplan for verktøy og innspill.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering, og punktene kommenteres nedenfor.

Vassdrag:

Avsnittet tas til orientering, og følges opp i reguleringsplanfasen.

Faglig råd om å innarbeide bestemmelse om vassdrag: Vi ønsker ikke å legge inn bestemmelser som ivaretas av annet lovverk. Prosjektet vurderer det slik at slike bestemmelser som NVE her ber om hører til på reguleringsplannivå og videre, når bruer, plassering og dimensjonering skal avklares mer i detalj.

Grunnvann:

Avsnittet tas til orientering og følges opp videre i reguleringsplanfasen.

Skredfare:

Avsnittet tas til orientering, skredfare skal følges opp videre i reguleringsplanfasen. Grunnforhold generelt vil ha høyt fokus i planleggingen av E134 Dagslett- E18 basert på lang erfaring med krevende grunnforhold i planområdet.

Flomfare og overvann:

Flomfare/hensynssone flom i plankart: Hensynssone for flom er tatt inn i planen fordi den ligger inne i kommuneplanen som ligger under vår båndlegging/vårt plankart. Dette gjelder for flere formål. For alle disse henviser vi til kommuneplanen for bestemmelsene som hører til.

Brulengder og andre detaljer skal planlegges i reguleringsplan, da inngår også vurderinger med tanke på flom.

Avsnittet tas til orientering og følges opp videre i reguleringsplanfasen.

Massehåndtering:

Det skal utarbeides planer for håndtering av masser både på reguleringsplannivå og senere. Prosjektet vil som følge av denne og andre merknader legge inn en kommunedelplanbestemmelse om utarbeidelse av massehåndteringsplan på reguleringsplan-nivå. I kommunedelplanen har prosjektet vurdert det som på et for overordnet nivå til å kunne planlegge detaljer om massehåndtering, på reguleringsplannivå skal vi se på valgt løsning mer i detalj og har grunnlag for å si mer detaljert om mengder og kvalitet på steinmassene. Det vil gjøres noen overordnede vurderinger av masseuttak og masseforbruk som legges inn i rapport for Tunnel og anleggsgjennomføring før vedtak av plan.

Videre planarbeid:

Prosjektet setter pris på å få en oversikt over tema som NVE er særlig opptatt av og vi tar dette med oss til reguleringsplanfasen for prosjektet.

Rådmannens kommentarer

6.3.10. Norges vassdrags og energidirektorat, NVE
Innkomet til Asker kommune

Oppsummering av innspill

Merknaden fra NVE til Asker kommune er i hovedsak lik som til Lier kommune, men mangler avsnitt om grunnvann. Vi forstår det slik at dette er fordi avsnittet i stor grad handlet om innlekkasje i tunnel, og tunnelene i begge alternativene befinner seg i Lier.

Det er også kun nevnt kvikkleireskred, mens det for Lier er nevnt skred i bratt terreng og kvikkleireskred.

Kapittel om flomfare og overvann er noe kortere enn for Lier, og sammenfatningsvis står dette: NVE påpeker at det på reguleringsplannivå må vurderes om bygging av veien kan medføre økt fare for flom og skade fra overvann for omkringliggende områder, jf. byggteknisk forskrift (TEK17) § 7-1. De påpeker at avbøtende tiltak må vurderes og eventuelt reguleres inn i planen.

Statens vegvesens kommentarer

Se svar til NVEs merknad til Lier kommune

Rådmannens kommentarer

6.3.11. Kystverket
Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Kystverket kommenterer at planområdet berører kun landområder. De kan ikke se at planarbeidet vil påvirke interessene som vi skal ivareta gjennom vår planmedvirkning og har av den grunn ingen merknader til planforslaget.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.3.12. Viken fylkeskommune

Innkomet til Asker kommune og Lier kommune

Oppsummering av innspill

Sammendrag er skrevet på bakgrunn av «Fylkesrådets vurdering» og «Fylkesrådets vedtak» i høringsuttalelsen.

Samferdsel

Fylkesrådet påpeker at dagens E134 skal omklassifiseres til fylkesvei, det er derfor uheldig at Viker-alternativet avlaster dagens E134 lite og spesielt med bompenger på ny vei. De mener det er viktig at trafikkstrømmene vurderes i en større utstrekning enn kun å se E18/E134 isolert. De viser til ny bestemmelse §3-3 om å hindre lekkasje ut på lokalt veinett, men understreker at det er viktig at biltrafikken på fylkesveinettet ikke øker.

Fylkeskommunen viser til fagrapport for transport og prissatte konsekvenser og viser til at det ikke er gjort følsomhetsberegninger for Viker- alternativet. Viken fylkeskommune ber om at dette gjennomføres.

Viken mener at man for begge alternativene må redegjøre for hvordan trafikkstrømmen på fylkesvei og sideveinettet blir som følge av bompengoordning på ny E134 og/eller sideveier når ny E134 blir ferdigstilt. Viken fylkeskommune vil inkluderes i påfølgende bompengeutredning.

Viken mener at dersom man velger et alternativ som avlaster dagens E134 for lite trafikk kan det bli behov for avbøtende tiltak. De mener at det i forbindelse med reguleringsplanen bør lages en rapport som tar for seg eksisterende vei og eventuelle avbøtende tiltak, og viser til at jo mer trafikk som blir igjen på veien desto større behov for tiltak.

Det vises til at planforslaget nevner at Viker-alternativet kan medføre behov for nytt kjørefelt på E18; Viken mener dette vitner om en betydelig usikkerhet knyttet til virkninger av Viker-alternativet uten at planforslaget redegjør for dette.

Viken viser til at fylkesveinettet sør i Asker allerede i dag er svært overbelastet noe som skaper problemer for buss, myke trafikanter og trafiksikkerhet. Viken fk ønsker at utbygging av E134 kan bidra til å redusere dagens utfordringer på fylkesveinettet sør i Asker, og ber om at det i videre planarbeid settes søkelys på at Røykenveien og Slemmestadveien i Asker ikke får økt personbiltrafikk.

Sykkelruter: Viken fk mener prosjektet kunne ha sett på en forbedring av eksisterende sykkelruter, noe som spesielt gjelder på E134-ruten og forbindelsen Linnes-Amtmannsvingen-Drammen/Lier, som er en rute med lange omveier sammenliknet med trasé for bil, og som i liten grad bygger opp under sykkel som transportform.

Planbestemmelser: Viken fk påpeker at flere eiendommer langs dagens E134 i dag er påvirket av veitrafikkstøy. De mener at med Vitbank-over blir eiendommer langs traséen påført ytterligere støy. De viser til § 3-3 i planbestemmelsene: «[...] Nødvendige avbøtende tiltak for å hindre lekkasje ut på lokalt veinett, skal vurderes og fastsettes i reguleringsplanen». Viken fylkeskommune ber om at

følgende setning avslutningsvis i avsnittet legges til: «Det samme vil gjelde for støy, herunder støy for dagens E134».

Viken fk viser til bestemmelsene for Lier kommune hvor det i bestemmelsene § 1-2 er beskrevet forholdet og hierarkiet mellom kommuneplanen og gjeldende reguleringsplan for «RV 23 Linnes - Dagslett». Viken fylkeskommune ber om at det blir gjort tilsvarende for Asker kommune.

Kulturminner

Huseby gård: Fylkeskommunen orienterer om Huseby gård med dens kulturminner og sammenheng med landskapet og regionene rundt, samt forhold til kirken og St.Hallvard. Huseby var i vikingtid/tidlig middelalder kongsgård og administrativt senter. På Huseby er det bevart to svært store gravhauger. Gravhaugene er ca. fem meter høye og måler mellom 28-36 meter i diameter. En tredje gravhaug skal ha blitt slettet i 1823. Huseby ligger i dag langs pilegrimsleden mellom Tunsberg og Nidaros.

Forskriftsfredet veianlegg E18 (Lierbakkene): Fylkeskommunen orienterer om Lierbakkene/E18 Lier som utgjør en strekning av motorveien Oslo – Kristiansand, og som er en av de første motorveiene som ble bygget i landet. Lierbakkene vegmiljø er forskriftsfredet med forskrift til Kulturminneloven (§22a, vernetato 21.12.2009) og del av Statens vegvesens nasjonale verneplan («Vegvalg», 2002). Den fredete veistrekningen er 4,44 km. lang. Om lag 1,5 km. av den sørligste delen faller innenfor planområdet som nå er på høring. Formålet med fredningen er å bevare veianlegget. Forslag om endring av fredningsforskriften for alle veianlegg, bruer og byggverk i Statens vegvesens eie, er på høring med høringsfrist 22. april. For den fredede E18 i Lier betyr forslaget en presisering av omfang til å gjelde vegstrekning med plankryss, tunneler og bruer, samt vegens linjeføring og vegprofil med skråningsutslag.

Alternativet Viken: Viken fk opplyser om at Viken-alternativet vil virke direkte inn på den forskriftsfredede motorveien gjennom Lier, ved påkobling til kjørefelt på E18 og bru over veien, og medfølgende endring av nærliggende terreng. Fylkeskommunen viser til at Nasjonal verneplan «Vegvalg» (2002) slår fast for Lierbakkene vegmiljø (objekt 73-74) at anleggelse av flere felt eller moderniseringer i vegutstyret kan være forenlig med vern, mens endring av horisontal eller vertikalprofil for dagens felt vil derimot ikke være forenlig med hensikten med vernet.

Fylkeskommunens vurdering er at et kryss mellom to motorveier kan være akseptabelt så lenge den fredete veiens horisontal- eller vertikalprofil ikke endres. De slår fast at foreslått kryssløsning med bro over E18 vil påvirke landskapet og opplevelsen av den fredete motorveien, men kun på ett punkt. Fylkeskommunen påpeker at det er avgjørende at kryss og påkobling gjøres så lite inngripende som mulig, at utforming ivaretar hensynet til den fredede veien og at brokryssing utformes slik at opplevelsen av linjeføring og plassering i landskapet ivaretas. Fylkeskommunen kommenterer at endelig utforming bestemmes i reguleringsplan, og at de ønsker å være tidlig inne med dialog om detaljutforming. De påpeker viktigheten av å minimere inngrepet og ivareta hensyn til linjeføring, vegprofil, vegbredde, grøfter og stikkrenner, og at kryss tar hensyn til Reistad I bruer med brukonstruksjon, landkar og linjeføring og hovedpreg.

Fylkeskommunen konkluderer med at: «Dersom hensynet til det fredete veianlegget ikke i tilstrekkelig grad blir ivaretatt i forslag til detaljplanen som legges ut til offentlig ettersyn, vil det være aktuelt å foreslå innsigelse til planen.»

Fylkeskommunen påpeker at alternativet Viken ikke vil virke inn på kjente arkeologiske kulturminneverdier.

Alternativet Vitbank-over: Fylkeskommunen viser til at Vitbank-over vil føre fire felts motorvei omkring 250 meter sør for gårdstunet på Huseby gård, samt ha en kryssløsninger med av og påkjøringsramper som kommer helt inn mot bebyggelsen. De påpeker at veien må krysse Drammensbanen i en høy/lang bru, som vil skape en stor barriere og forstyrre for siktlinjier mellom Huseby og Drammensfjorden. Viken fk vurderer det slik at det vil oppleves utilbørlig skjemmende med en motorvei så tett innpå et verdifullt kulturmiljø, sett i sammenheng med omgivelsene gården og historien henvender seg til, det vil virke svært negativt inn på kulturmiljøet og redusere opplevelsesverdien til kulturminnene og kulturmiljøet.

Fylkeskommunen påpeker også at veien i tillegg til nærføring til Huseby vil dele et sammenhengende jordbrukslandskap, som strekker seg fra søndre Linnestredet til vestre Linnestredet, i to, samt gå på tvers av orienteringen til eldre veitraséer i dalen.

Fylkeskommunen konkluderer for kulturarv med at: «Alternativet Vitbank-over vil virke utilbørlig skjemmende på de automatisk fredete gravhaugene på Huseby. Det vil også føre til at dette svært verdifulle kulturmiljøet og landskapet det er en del av vil få en betydelig redusert opplevelsesverdi. Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til dette alternativet.»

Fylkeskommunen har ikke grunnlagsmateriale for å kunne vurdere hvorvidt de foreslåtte veitraseene innebærer konflikt i forhold til automatisk fredete kulturminner ettersom områdene ikke er arkeologisk registrert, jamfør kulturminnelovens §§ 8 og 9. Fylkeskommunen vil derfor presisere at når det gjelder hensynet til automatisk fredete kulturminner har fylkeskommunen ikke sagt seg enig i arealbruken, jfr. kulturminneloven § 8, 4.ledd, siste setning.

Fylkeskommunen informerer om at dersom kommunen ønsker avklaring i forhold til automatisk fredede kulturminner før reguleringsplanarbeidet, vil fylkeskommunen kunne bistå med dette, kommunen må da bekoste dette.

Naturressurser

Fylkeskommunen viser til at Regional plan for areal og transport i Buskerud som gjelder for Lier kommune har som målsetting at årlig omdisponering av dyrka mark i Buskerud ikke overstiger 160 daa innen 2020. De påpeker at Vitbank-over alternativet beslaglegger 234 daa dyrka mark og vil alene medføre en overskridelse av målsettingen på 75 daa. Viken fylkeskommune opplyser også om deres nullvisjon for nedbygging av matjord, og den politiske plattformen til Viken fylkeskommune som slår fast at fylkeskommunen vil bruke sin innsigelsesmyndighet til å stanse irreversible inngrep som ødelegger viktig natur, matjord eller kulturverdier.

De viser til at de i uttalelsen til planprogram ba om økologisk kompensasjon av dyrka mark, som er hjemlet i naturmangfoldloven og er også en retningslinje i Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018 – 2035. Hensikten med økologisk kompensasjon er å unngå netto tap av viktige jordbruksverdier. Økologisk kompensasjon kan for eksempel gjøres ved å opparbeide dyrket mark av minst like god kvalitet på et annet sted. Det viktigste prinsippet er ifølge fylkeskommunen, å lokalisere og tilpasse tiltaket slik at minst mulig naturverdier går tapt, økologisk kompensasjon er en siste utvei som bare benyttes når alle andre tiltak er vurdert.

Fylkeskommunen mener at prinsippet om økologisk kompensasjon bør innarbeides som en tydeligere føring i planarbeidet, ved ta det fastsettes en kompensasjonsfaktor som sier hvilken forholdsmessig erstatning som legges til grunn. Fylkesrådet anbefaler selv om man nå er på et overordnet nivå, og at man senere skal se på mer detaljerte løsninger, at det settes klarere målsetninger med hensyn til å redusere netto tap dyrka mark.

Ut fra føringene om at økologisk kompensasjon er siste utvei, mener fylkeskommunene at det er Viker-alternativet som best imøtekommer prinsipp om at prosjektets utforming og lokalisering skal redusere tap av naturverdier. De viser til at Viker-alternativet også medfører tap av dyrka mark og at erstatningsarealer vil være aktuelt også her. De påpeker at dersom Viker-alternativet medfører utvidelse av E18 vil det være behov for omdisponering også her.

Fylkeskommunen konkluderer med at: «Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til alternativet Vitbank-over med begrunnelse i manglende ivaretagelse av jordvern. Alternativet vil beslaglegge svært store jordbruksarealer av god kvalitet, og det fremgår av planforslaget at det vil være krevende å finne egnede mottaksarealer ved en eventuell flytting av dyrka jord, på grunn av omfanget av dyrka mark som berøres. Viken fylkeskommune mener at en nedbygging av jordbruksareal i den skala som Vitbank-over medfører er i strid med regionale føringer.»

Miljø

Fylkeskommunen viser til regional planstrategi for Viken 2020-2024 hvor hensyn til klima og miljø skal være en gjennomgående prioritet, som betyr at fylkeskommunen i alle planer må vurdere hvordan klimagassutslipp kan reduseres og sårbare naturmiljøer sikres. Fylkeskommunen kommenterer at ingen av de vurderte alternativene bidrar til målet om å « redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.»

Naturmangfold og vannforvaltning: Viken fk påpeker at Vikeralternativet har minst negative konsekvenser for naturmangfold, mens Vitbank-over vil medføre store negative konsekvenser for rødlistede arter, sårbare naturtyper og verdifulle vannområder. Det vises til Regional plan for vannforvaltning i Innlandet og Viken vannregion 2022-2027 hvor hensikten er å inkludere vann på et tidlig stadium i samfunns- og arealplanlegging, samt Vannforskriften §§ 4-7 som definerer miljømål for vannforekomstene. Av vannforskriften § 4 fremgår det at det ikke er tillatt å forringe miljøtilstanden i vannforekomstene. Dersom tilstanden er dårligere enn god tilstand skal det gjøres tiltak for å forbedre tilstanden.

Viken mener alle alternativene i de fire korridorene har konfliktpotensial som går fra noe til høy. Det vises til at KU for vannmiljø sier at mer detaljerte vurderinger skal gjennomføres i reguleringsplan når detaljer om veilinjas plassering og utforming foreligger. Fylkeskommunen påpeker at planarbeidet må fortsette å utrede videre hvilken effekt planen vil ha på miljøtilstanden i berørte vannforekomster, og om det vil ha konsekvenser for oppnåelse av miljømålene.

Fylkeskommunen viser til at det viktigste ved inngrep i økosystemer er å minimere de negative effektene på naturmangfold/vannmiljø ved å unngå forurensning, minimere arealbeslag og ha fokus på disse tema i planlegging og daglig drift.

Fylkeskommunen oppgir at de i et miljøperspektiv vil fraråde at alternativet Vitbank-over legges til grunn for videre planlegging.

Vilt: Fylkeskommunen påpeker at en rekke viltarter følger Lierdalen nord-sør på vandringer; I ytre Lier passerer viltet dagens E134 på vandringer til og fra kystsonen hvor tilgang på beite er stor, noe

som gjenspeiles i vilt påkjørsler på E134 i ytre Lier. De påpeker at ny E134 i dagen vil bety en fullstendig barriere for større pattedyr, hvor Vikers-alternativet vil komme i minst konflikt med viltets vandringer. Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at man også for Vikers må ha oppmerksomhet knyttet til krysningspunkter som benyttes av vilt under E18 i dag, ved fremtidig påkobling av E134.

Masseforvaltning: Fylkeskommunen viser til Regional plan for masseforvaltning som har retningslinjer som skal ligge til grunn for videre arbeid med ny E134. De gjør oppmerksom på at planen gjelder tidligere Akershus fylke, men prinsippene er relevant for hele planområdet. Fylkeskommunen fremhever at miljø og samfunnsbelastning ved massehåndtering/-transport skal reduseres, og det anbefales derfor sterkt at minimalisering og gjenbruk av overskuddsmasser vektlegges ved valg av trasé og utarbeidelse av reguleringsplan. Fylkeskommunen påpeker at i den grad overskuddsmasser tas ut av et utbyggingsområde skal de så langt det går brukes til samfunnsmessige formål. Fylkeskommunen mener at planforslaget i større grad må redegjøre for hvordan massehåndtering er tenkt løst.

Det påpekes at områder for midlertidig masselagring bør samlokaliseres med områder for uttak av masser, og at alle arealer for massehåndtering skal vurderes ut fra områdets egnethet og konsekvenser for miljø/samfunnsinteresser. Fylkeskommunen ber om at ved utarbeidelse av masseforvaltningsplan ifm reguleringsplan redegjøres for kvalitet på overskuddsmassene og behov for kvalitetsmasser.

Konsekvenser og vurdering av bærekraft

Fylkeskommunen mener at konsekvensutredningene og øvrige vurderinger viser at ingen av alternativene kan anses som gode. De påpeker at Vitbank-over gir store negative konsekvenser for flere ikke-prissatte tema, mens det løser trafikken godt, og at Vikers er ønsket av kommunene og akseptert av Statens vegvesen, men løser trafikken dårligere. Det gjør at nytteverdien til Vikers blir lav sammenliknet med investeringen samfunnet legger i alternativet/høye driftsutgifter, samt at det også kommer dårlig ut når det gjelder klimagassutslipp. Viken er bekymret for hvordan dette alternativet vil virke på lokalveinettet, der de viktigste veiene er fylkesveier og i mange tilfeller busstraseer.

Viken fk påpeker at Vikers-alternativet og Vitbank-over vil derfor ha store økonomiske, sosiale og miljømessige konsekvenser. De mener at for beboere langs dagens strekning vil ny vei føre til mindre trafikk og støy og dermed bedre bomiljø, som igjen bidrar til å oppfylle FNs bærekraftsmål nr 3 om god helse og livskvalitet, og videre bærekraftsmål 9.1 om infrastruktur. Det henvises også til mål 11 om bærekraftige byer og tettsteder, og 11.2 om trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer. Fylkeskommunen mener redusert trafikk på eksisterende vei og kortere reisetid mellom målpunkter vil ha positive virkninger for flere lokalsamfunn, mens andre lokalsamfunn kan bli negativt påvirket avhengig av valg av løsning.

Fylkeskommunen påpeker at ingen av alternativene bidrar til måloppnåelse for nasjonalt mål om å redusere klimagassutslipp og redusere miljøkonsekvenser, det er dermed ikke i tråd med FNs bærekraftsmål nr. 13 om å stoppe klimaendringer. Fylkeskommunen viser til Vikens mål om å være fossilfri innen 2028 og at utslipp av klimagasser skal reduseres med 80 prosent innen 2030. Det vises til at Vikers har høyere utslipp i driftsfase, og vil etter 60 år ende på høyere samlet utslipp enn øvrige alternativer.

Det vises til at begge alternativene har full måloppnåelse for mål om bedre fremkommelighet og reduksjon i trafikkulykker, hvor sistnevnte knytter seg til FNs bærekraftsmål 3 og 3.6.

Fylkeskommunen kan ikke akseptere Vitbank-over alternativet med hensyn til kulturminner og øvrige negative konsekvenser for ikke-prissatte verdier. Av Vitbank-over og Vikar er derfor Vikar det eneste alternativet som Viken fylkeskommune kan akseptere.

Fylkesrådets vedtak

Fylkesrådets vedtak

1. Dagens E134 mellom Dagslett og E18 ved 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 dem som bor langs strekningen, og fylkeskommunen mener det utfra dette er svært viktig å avklare en akseptabel løsning for ny veikorridor.

2. Fylkeskommunen fremmer innsigelse til alternativ Vitbank-over i kommunedelplan for ny E134 på strekningen Dagslett – E18 på grunn av konflikt med kulturmiljø av høy nasjonal verdi. Fylkesrådet mener alternativet Vitbank-over vil ha en svært negativ innvirkning på kulturmiljøet på Huseby og vil føre til at kulturmiljøet og landskapet det er en del av vil få en betydelig redusert opplevelsesverdi.

3. Fylkeskommunen fremmer innsigelse til alternativet Vitbank-over, med bakgrunn i jordvern hensyn, jfr. Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035 og nasjonal jordvernstrategi, jfr. Plan- og bygningslovens § 5-4. Fylkesrådet mener at alternativet fører til tap av dyrka mark i et omfang som ikke kan aksepteres og mener at vegprosjektet må få en utforming som søker å redusere tap av dyrka mark. Erstatningsareal i form av økologisk kompensasjon må ivaretas for dyrka mark som må omdisponeres.

4. Ny E134 med Vikar-alternativet har ikke gode muligheter for tilknytning til lokalveisystemet og åpner ikke for av- og påkjøringsmuligheter på strekningen. Veien vil ikke kunne fange opp lokaltrafikken og vil i mindre grad avlaste lokalveisystemet sammenlignet med Vitbank over.

Hvis ny E134 skal planlegges etter Vikar-alternativet må løsningen omfatte tiltak som gjør at biltrafikken overføres til ny E134, slik at fylkesvei og omkringliggende lokalveinett avlastes.

5. Bompenggeordning og innkrevingspunkter har stor påvirkning på trafikk tall og sjåførens veivalg. Det må redegjøres for hvordan trafikkstrømmen og avlastning på fylkesveinettet blir som følge av bompenggeordning på ny E134 for henholdsvis Vikar-alternativet og Vitbank-over alternativet. Viken fylkeskommune som veieier av fylkesvei må inkluderes i påfølgende bompenggeutredning.

6. Forutsatt innarbeidelse av punktene 4 og 5 ovenfor kan Viken fylkeskommune akseptere Vikar-alternativet. Viken fylkeskommune er opptatt av en bærekraftig arealbruk og at arealplanleggingen støtter opp om nullvekstmålet.

Statens vegvesens kommentarer

Innsigelser: Viken fylkeskommune har innsigelse til Vitbank over både på bakgrunn av kulturmiljø, og jordvern hensyn. Prosjektet vurderer at innenfor den justeringsmuligheten som ligger i alternativet Vitbank – Over, ikke vil kunne fjerne innsigelsene. Vi har som en del av merknadsbehandlingen avklart at Viken fylkeskommune deler denne vurderingen. Skal innsigelsene fjernes må det derfor gjøres av departementet. Prosjektet kommer ikke til å sette i gang en slik prosess.

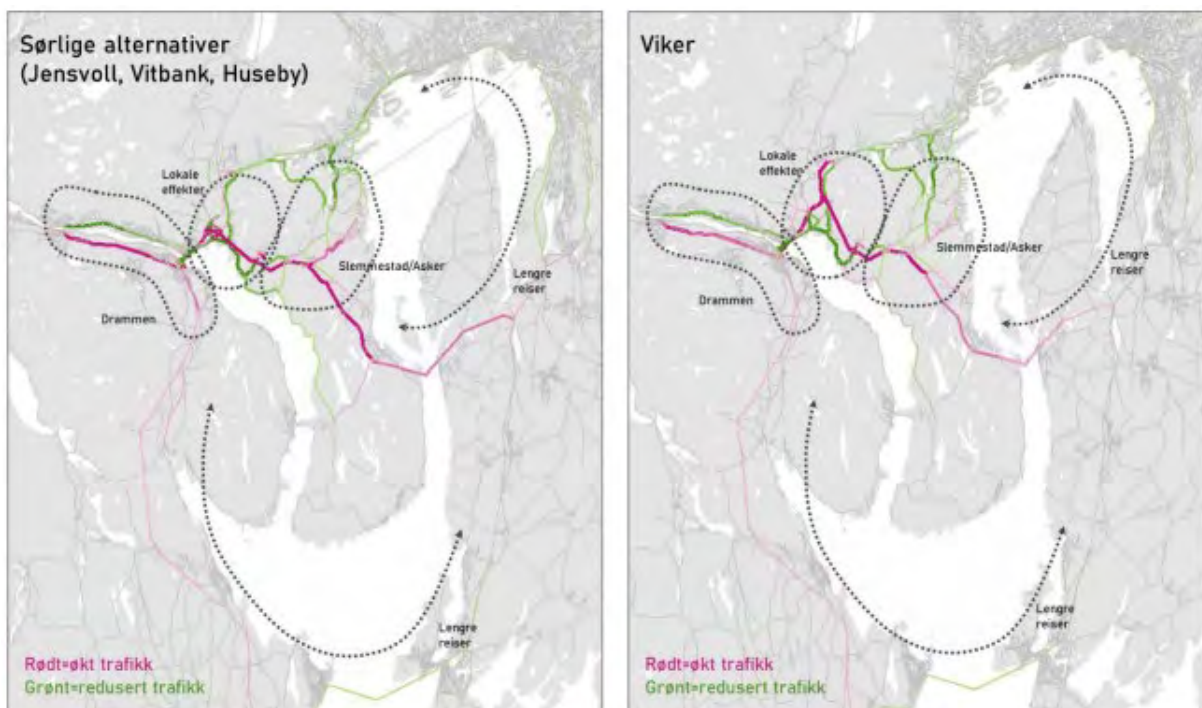
Merknaden for øvrig tas til orientering, og de fleste punktene kommenteres nedenfor.

Samferdsel:

Følsomhetsberegninger for Viken følges opp i reguleringsplanfasen. Det samme gjelder redegjørelse om trafikkkstrøm på fylkes- og sideveinettet som følge av bompenger, påvirkning av fylkesveinettet, og forholdene på E18 når E134 kobles på denne.

Viken fylkeskommune ber om at det dersom det velges et alternativ som avlastet dagens E134 for lite trafikk, i forbindelse med reguleringsplanen lages en rapport som tar for seg eksisterende veg og eventuelle avbøtende tiltak. Forskjellene mellom alternativene er ikke stor, og alle bidrar godt til avlastning av dagens vei. Vi viser for øvrig til kapittel 4.2 og tema Avlastning av dagens E134, avbøtende tiltak langs avlastet veg og tiltak for å unngå lekkasje til lokalvegnett.

Røykenveien og Slemmestadveien: Figurer under viser differanseplott med en figur med de sørlige alternativene og en figur med Viken.



Figur fra kap. 6.4 i Rapport for trafikale og prissatte konsekvenser: Trafikale effekter etter områder. Sørlige alternativer til venstre og Viken til høyre. Endring i biltrafikk

Områdene nærmere Asker sentrum som er overbelastet avlastes med ny E134. Mens områdene med restkapasitet i sør nærmere E134 får mer trafikk. Foreløpige analyser viser at ny E134 uavhengig av valgt løsning i liten grad vil fjerne trafikk som allerede er på E134 og skal i retning Asker og i dag bruker Slemmestad/Røykenveien, men trafikk som starter på Slemmestad/Røykenveien vil i større grad kjøre mot ny E134 enn mot Asker.

Sykelruter: Det er ikke sett på verken nye sykkelruter eller forbedring av eksisterende ruter i kommunedelplanen. Det er heller ikke planlagt å gjøre dette på reguleringsplannivå, men eksisterende ruter skal løses gjennom planområdet.

Ønske om bestemmelser:

Prosjektet ønsker i utgangspunktet ikke bestemmelser til kommunedelplanen for tema som er dekket av annet lovverk. Når det gjelder støy følger prosjektet T1442 både på kommunedelplan og reguleringsplannivå. Etter avklaring med Viken fylkeskommune gjør vi ikke noe med bestemmelsene § 3-3.

Fylkeskommunen ønsker at Asker sine bestemmelser også skal inkludere tilsvarende bestemmelse som i Lier kommunes §1-2 om forholdet mellom reguleringsplan og kommuneplanen, og at gjeldende reguleringsplan for rv. 23 Linnes-Dagslett skal legges inn her. Grunnlaget for denne forskjellen er at Lier kommune ønsket å ha med en slik liste, Asker kommune ba ikke om dette. Etter avklaring med Viken fylkeskommune legger vi ikke til § 1-2 i Asker sine bestemmelser, så lenge Asker kommune ikke ønsker dette.

Kulturminner:

Når det gjelder kulturmiljø vil Viken komme i konflikt med forskriftsfredet veianlegg Lierbakkene. Prosjektet tar fylkeskommunens merknader om Lierbakkene og Viken til orientering, og er innstilt på å ha tett dialog med Viken fylkeskommune i utformingen av kryss mellom E134 og E18 for Viken, og arbeide for en utforming som er forenlig med vernet.

Ulike utforminger Viken-kryss: Det er gjennom vedtak fra førstegangsbehandling i Lier kommune stilt krav til at prosjektet skal se på ulike løsninger for utforming av kryss med E18. Alternativer for kryss med E18 er omtalt mer i starten av dette dokumentet.

Når det gjelder kulturmiljø vil Vitbank – over komme nær gårdstunet på Huseby gård. Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til dette alternativet på bakgrunn av konflikt med kulturmiljø og kulturminner. Prosjektet vurderer at innenfor den justeringsmuligheten som ligger i alternativet Vitbank – Over, ikke vil kunne fjerne innsigelsen. Vi har som en del av merknadsbehandlingen avklart at Viken fylkeskommune deler denne vurderingen. Skal innsigelsen fjernes må det derfor gjøres av departementet. Prosjektet kommer ikke til å sette i gang en slik prosess.

Når det gjelder forholdet mellom foreslåtte veitraséer og automatisk fredede kulturminner tar vi informasjonen til orientering, og arbeider videre med dette på reguleringsplannivå.

Naturressurser:

Tap av dyrket mark – mål om økologisk kompensasjon: Økologisk kompensasjon betyr erstatning for dyrket jord som faller bort eller blir ødelagt i forbindelse med et utbyggingstiltak. Det kan for eksempel gjøres ved å opparbeide dyrket mark av minst like god kvalitet på et annet sted. Det viktigste prinsippet er å lokalisere og tilpasse tiltaket slik at minst mulig naturverdier går tapt. Økologisk kompensasjon er en siste utvei som bare skal benyttes etter at alle andre mulige tiltak er grundig vurdert. Fylkeskommunen mener at økologisk kompensasjon bør innarbeides som en tydeligere føring i planarbeidet, og at det bør fastsettes en kompensasjonsfaktor, og settes klarere målsetninger. Prosjektet har i kommunedelplanen en målsetning om minst mulig tap av dyrket og dyrkbar mark til vegareal i tråd med nasjonal jordvernstrategi. Vi har utredet alternativer med forskjellig grad av tap av dyrket mark, og arbeidet for å oppnå så lite som mulig tap av dyrket mark innenfor hvert korridoralternativ. Prosjektet vurderer det slik at det er for tidlig å sette en kompensasjonsfaktor på dyrket mark på kommunedelplannivå, og mener dette hører til på reguleringsplannivå. Det er laget bestemmelser i kommunedelplanen som sikrer at det skal utarbeides en matjordplan på reguleringsplannivå.

Hele den fremtidige reguleringsplanen (relevante arealtyper) for valgt alternativ inngår i arbeidet med matjordplan.

Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til alternativet Vitbank-over med begrunnelse i manglende ivaretagelse av jordvern. Prosjektet vurderer at innenfor den justeringsmuligheten som ligger i alternativet Vitbank – Over, ikke vil kunne fjerne innsigelsen. Vi har som en del av merknadsbehandlingen avklart at Viken fylkeskommune deler denne vurderingen. Skal innsigelsen fjernes må det derfor gjøres av departementet. Prosjektet kommer ikke til å sette i gang en slik prosess.

Miljø:

Avsnittet tas til orientering. Videre planarbeid vil se på hvilken effekt planen vil ha på miljøtilstanden i berørte vannforekomster og om det vil ha konsekvenser for oppnåelsen av miljømålene.

I et vegprosjekt vil man i mange tilfeller komme i konflikt med ulike typer verdier, blant annet økosystemer. Prosjektet vil i videre planfaser jobbe for at disse konfliktene blir så små som mulig, samtidig med at vi arbeider med avbøtende tiltak der vi ikke kan unngå konflikt.

Fylkeskommunen fraråder Vitbank- over. Dette tas til orientering.

Vilt:

Avsnittet tas til orientering. Hensyn til vilt vil ivaretas i videre planfaser.

Masseforvaltning:

Avsnittet tas til orientering, og arbeides videre med på reguleringsplannivå.

Fylkeskommunen mener at planforslaget i større grad må redegjøre for hvordan massehåndtering er tenkt løst. Prosjektet legger inn en kommunedelplanbestemmelse som sikrer at det skal lages massehåndteringsplan på reguleringsplannivå. I kommunedelplanen har prosjektet vurdert det som på et for overordnet nivå til å kunne planlegge detaljer om massehåndtering. På reguleringsplannivå skal vi se på valgt løsning mer i detalj og har grunnlag for å si mer detaljert om mengder og kvalitet på steinmassene. Det vil gjøres noen overordnede vurderinger av masseuttak og masseforbruk som legges inn i rapport for Tunnel og anleggsgjennomføring før vedtak av plan.

Konsekvenser og vurdering av bærekraft:

Avsnittet tas til orientering.

Forutsetning i vedtak:

Statens vegvesen legger opp til å oppfylle punkt 4 og 5 i vedtaket som Viken krever.

I utgangspunktet overføres all gjennomgangstrafikk på dagens E134 til ny veg også med Vikeralternativet. Grunnen til at Viker har noe mer trafikk på dagens veg enn de sørlige alternativene er at den ikke har kryss med lokalvegssystemet i ytre Lier. Det gjør at noe mer av trafikken som skal lokalt vil velge dagens veg.

Statens vegvesen starter opp arbeidet med bompengeutredning med intensjon om å lage grunnlag for en prinsippsak som kan vedtas kort tid etter at kommunedelplanen er vedtatt. Viken vil sammen med Lier og Asker kommune inviteres inn i dette arbeidet. Se ellers det som er skrevet om bompenge innledningsvis.

Rådmannens kommentarer

6.3.13. Ruter

Innkomet til Asker kommune

Oppsummering av innspill

Ruter viser til at deres uttalelse gjelder for Ruters tilbud og markedsområde, og bør sees i sammenheng med uttalelse fra Brakar og Viken fylkeskommune.

De viser til at det er et overordnet nasjonalt mål at veksten i persontransport i de store byene skal tas med kollektiv, gange og sykkel, og i den forbindelse er et viktig virkemiddel å legge til rette for effektive, trygge, og attraktive reiser med kollektivtransport.

Ruter viser til konklusjon om at over-alternativene er best for kollektivtrafikken med tanke på avlastning av traseene for kollektivtrafikk, da disse har flere kryss og tilkoblingspunkter til lokalvegnettet mellom Dagslett- og E18, noe som fører til at bilistene har flere muligheter til å koble seg på ny E134 og dermed økt avlastning av lokalvegnettet. De viser også til at Vitbank/Huseby- over i tillegg frigjør dagens E134 mellom Linnes og Amtmannsvingen, noe de mener vil gi kortere reisetid på strekningen Amtmannsvingen – Linneskrysset.

Ruter støtter Statens vegvesen i anbefalingen om alternativ Vitbank – over.

Ruter påpeker at Vitbank-over gir avlastning på lokalveinettet, og vil bidra til bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken, samt gir mulighet for ekspressbuss mellom Sætre og Drammen. De påpeker at i tillegg blir ikke dagens kollektivtraseer berørt. For Viken påpekes det at alternativet ikke vil avlaste lokalveinettet i like stor grad som de andre alternativene, og ikke gir mulighet for ekspressbuss Sætre- Drammen.

Ruter støtter derfor ikke Viken alternativet.

Ruter viser til at utredningen beskriver at alle alternativer medfører økning i antall bilreiser (både nyskapt og overføring fra kollektiv/gange/sykkel), og skulle gjerne sett en grundigere redegjørelse for temaet samt hva dette har å si for måloppnåelse av nullvekstmål og eventuelt avbøtende tiltak.

Ruter vil involveres i god tid før planlegging av anleggsgjennomføring/eventuell traséendring for kollektivtrafikk.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Ruter har merket seg at alle alternativer medfører økning i antall bilreiser. Trafikk i prosjektet er beregnet gjennom trafikkmodeller, som gir et teoretisk bilde av hvordan trafikken vil bli. Med ny vei blir det teoretisk bedre fremkommelighet for bil, og bilreisene øker. Merk for øvrig at det ikke er lagt til grunn tiltak for kollektiv, gående og syklende i trafikkberegningene i kommunedelplanen. Dersom det gjennomføres tiltak for disse trafikantgruppene, vil dette kunne påvirke antall reiser og fordelingen mellom reisemidlene. Beregningene har her fokus på effekter som følge av ny E134 uavhengig av endringer på fremtidig kollektivtilbud.

Trafikkberegningene i prosjektet er gjort med en regional transportmodell (RTM). Dette er en modell der trafikantene velger reisemiddel og reisemål hovedsakelig ut fra en økonomisk vurdering. Det er riktig som Ruter påpeker at beregningene viser økt andel bilreiser, dette gjelder også for nullalternativet der det ikke bygges nytt. Hovedgrunnen til at beregningene viser dette er at det er billig å kjøre elbil, og med økt antall elbiler vil også bilandelen gå opp på bekostning av kollektiv, gang og sykkel. Dette er en trend for alle beregninger som gjøres med RTM for tiden, og det er dermed betydelig sprik mellom nullvekstmål og beregninger gjort med RTM.

Rådmannens kommentarer

6.4. Innspill fra bedrifter, lag og foreninger med svar

6.4.1. Buskerud og omegn gartnerforening

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Gartnerforeningen mener at det er klart at en ny vei gjennom et av Norges beste områder for effektiv god matproduksjon vil fjerne viktig produktionsareal. De mener det vil bidra til å splitte opp arealene i så små skifter at det ikke blir mulig å drive kostnadssvarende matproduksjon på dem, og at dette øker faren for ytterligere omregulering av høykvalitet matjord, og tap av matproduksjon. Gartnerforeningen mener det er veldig viktig at alternativet som beslaglegger minst matjord velges, da matjord ikke er en fornybar ressurs. De vil dermed tilrå Vikeralternativet.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.4.2. Linnes miljøforening ved Mathias Dannevig

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Miljøforeningen viser til en lang kamp for å «få fram en riktig planprosess» for prosjektet, og at Statens vegvesen i løpet av denne tiden har kommet med flere «planbeslutninger som, når det kom til stykket, ikke hadde holdbarhet i tekniske forhold og miljøhensyn (grunnforhold på Linnes – trafikkutvikling i planlagte korridorer) eller andre utviklingsvedtak i kommunen (vedtak om Fjordbyens opprettelse) samt kostnadsberegninger».

Miljøforeningen håper nå at saken vil finne sin løsning langs de linjene Formannskapet har lagt opp til. Miljøforeningen har delt sin merknad i tre:

- Fokus på Gullaug, men også miljøet i ytre Lier

Miljøforeningen slutter seg til formannskapets vedtak og anbefalinger. De opplever at Vitbank-over er svært negativt for Linnes/Linneslia/Gullaug, ikke minst i forhold til tidligere planer for Linnes, der

det var vedtatt kulvert ved tunnelmunningen ved Linnes. De mener disse miljøvennlige løsningene for berørte bomiljø nå er helt forlatt og at løsningen da heller ikke kan bli noe av. Miljøforeningen mener at med den økende bevissthet og kunnskap om negative miljøkonsekvenser av støy og luftforurensning er Vitbank over et negativt trasealternativ både for Linnes/Linneslia/Gullaug, men også videre mot Amtmannsvingen/Kjellstad.

Miljøforeningen mener Vikeralternativet er det eneste som ivaretar nærmiljø- og bokvalitetene for Linnes/Linneslia/Gullaug og andre berørte boområder, i samsvar med tidligere løfter.

De spør også hvorfor Huseby-alternativet ikke er tatt med i vurderingsgrunnlaget, begrunnet i at Vitbank - over har lenger dagsone. De mener at Statens vegvesen har begrunnet utredning av Husebyalternativet med kortere dagsone, og at ulempene øker med lengde på dagsonen. De mener at ved å legge Vitbank- over alternativet ut på høring istedenfor Huseby aksepterer man unødig mer ulempe for omgivelsene, og at det vitner om at hensyn til boliger og folk ikke står øverst på vegvesenets prioriteringsliste.

- Nærmiljø – særlig viktig å fokusere på virkninger for barn og unge

Miljøforeningen mener at Linnes gård raseres ved Vitbank-over og at kun Vikeralternativet gir en fremtid for gården.

De påpeker at jordet ved tunnelmunningen er et viktig vintersportsareal for skole/barnehager, at skogen over tunnelmunningen også er et viktig nærlekeområde og at Gullaug skoles uteområder er viktige for barna som bor her.

Miljøforeningen kommenterer også at Vitbank-over-alternativet tar vesentlig mer dyrka mark enn Vikeralternativet, ca 155 da mer, og mener at jordvern bør vektlegges i de urolige tidene vi lever i.

De mener også skoleveiene til Gullaug skole gjøres skremmende og avvisende for de fleste barn i skolekretsen, samt at Gullaug skole på grunn av tunnelmunningen gjøres ubrukelig på grunn av støy- og luftforurenset nærmiljø og skoleutemiljø. I tillegg mener de boligområdene i Linneslia vil få en vesentlig forringelse med 4 felts motorvei og høy vegstøy med potensial 90-110 km/t uten beskyttelse.

- Støy

Miljøforeningen mener de nære turområdene (gamle jernbanelinja og marka over, turen til fugletårnet, turveien langs Tuverudveien) blir støyforurenset og mindre innbydende, samt at flere vil bruke bil på grunn av støy.

De mener Vitbank over-alternativet gir vesentlig dårligere støyforhold for nærmiljøet, boliger, bomiljø, skolevei, lekeområder, enn Vikeralternativet, og regner med og anbefaler at det kan bakes inn diverse miljøløsninger og hastighetsbegrensninger i Vikeralternativet som skjermer Reistad.

Miljøforeningen mener at støy for Linnes-Vitbank alternativet gir langt mer omfattende ulemper for folk og omgivelser enn det som faktisk er omfattet av tiltak i henhold til støyretningslinjen, noe de mener å ha erfart for området før. De mener at Støyretningslinjen ikke hjemler mye skjermingstiltak utover boligtiltak og at topografien i dalbunnen ved Linnes og videre utover jordene er lite til hjelp for å skjerme støyspredning fra vegen.

- Linnes Miljøforening ber om at Vikeralternativet velges

Miljøforeningen mener at Vikeralternativet er det eneste alternativet som ivaretar innbyggerne i ytre Liers interesser nå og i fremtiden, og at E134 må bygges mest mulig i fjellet. De viser til konsekvensutredningen og at Viker kommer best ut når det gjelder interesser for lokalmiljøet (det er vist til støy og forurensning, landskap, nærmiljø og forholdene for natur og barn og jordvern). De mener Vitbank - over er dårligst på de nevnte tema og ikke kan velges. Miljøforeningen viser igjen til formannskapetets vedtak 27.januar 2022 hvor det slås fast at Viker er Lier kommunes foretrukne alternativ og at kommunen sterkt fraråder Vitbank-over alternativet.

Miljøforeningen oppfordrer Lier kommunestyre og rikspolitikerne å følge opp dette vedtaket.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering

Vedtatte løsninger fra tidligere reguleringsplaner passer ikke nødvendigvis inn i nye løsninger. Det har også i denne kommunedelplanen vært nødvendig å se på løsninger som begrenser kostnadene, fordi prosjektet har fått tildelt et KVVU-estimat/en kostnadsramme som vi må holde oss innenfor. Vi har utredet to alternativer i hver av de tre sørligste korridorene, hvorav et alternativ som går mest mulig under bakken. I Vitbank – under føres E134 ned i en lang portalkulvert under Tuverudveien og jordbruksarealene på Lignes fram til bergtunnel gjennom Sørumsåsen. Kulvert i slike krevende grunnforhold som vi har på strekningen er dyre løsninger. Alle under-alternativene er beregnet med kostnader godt over KVVU-estimatet/kostnadsrammen, og Statens vegvesen kan dermed ikke godta dem.

Alle alternativene er utredet. Det er ikke bare lengden på dagsonen som påvirker hvor mye et alternativ påvirker omgivelsene, men også hva slags områder alternativet får nærhet til. Huseby over er det som kommer dårligst ut av utredningen av de ikke-prissatte tema oppsummert. Vitbank - over og Huseby over er ganske like, men det vektlegges at Huseby –over er rangert dårligere enn Vitbank - over for flere tema. På tross av en noe kortere dagsone enn Vitbank- over, kommer dermed Huseby-over noe dårligere ut for ulike ikke-prissatte tema, for eksempel på grunn av sin nærhet til Huseby gård. Også for de prissatte tema er Huseby – over rangert bak Vitbank – over.

I tråd med retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan og bygningsloven skal Statens vegvesen vurdere rimeligste alternativ. Vitbank – over og Huseby – over er ganske like når det gjelder kostnader. Med et vegfaglig utgangspunkt er det Vitbank – over som er vurdert å være best, med størst netto nytte. Statens vegvesen har derfor valgt at vi foretrekker Vitbank – over, og fraråder Huseby – over på grunn av konsekvensene alternativet har, men vi har ikke grunnlag for innsigelse.

I tillegg har Statens vegvesen akseptert Viker på bakgrunn av brev av 29. juni 2021 fra Samferdselsdepartementet:

«...I samråd med Statens vegvesen tilrår Samferdselsdepartementet at det ikke blir fremmet innsigelse til eventuelle aktuelle alternativ over tidligere fastsatt KVVUestimat på 3 800 mill. kr., herunder Viker-alternativet.

Vi ber samtidig at Statens vegvesen utarbeider grunnlag for å fastsette et KVVUestimat, i tråd med Viker-alternativet.»

Viker er det klart beste for de ikke-prissatte tema, men er rangert sist for de prissatte tema.

Nærmiljø og Støy:

Det vil i reguleringsplanen gjennomføres optimalisering av valgt løsning, som blant annet innebærer arbeid med vegens omgivelser og løsninger gjennom planområdet for gående og syklende.

Når det gjelder håndtering av støy henviser vi til generelt svar om støy i begynnelsen av dette dokumentet. Det er viktig å huske på at utredningen på kommunedelplannivå har som formål å finne forskjellene på alternativene.

Rådmannens kommentarer

6.4.3. Asker elveforum

Innkomet til Asker kommune

Oppsummering av innspill

Asker elveforum fokuserer på beskrivelsene for Viker – østre del, med fokus på ny E134 på bru over Daueruddalen til tunnelinnslaget. De henviser til konsekvensutredningen, spesielt om grunnforhold og bevaring av ravine og bekk, og ROS- analysen, og forventer at:

«- Inngrep i ravedalen i anleggsfasen minimaliseres med så få inngrep som mulig.

- Løsning for behandling av tunnelvaskevann skal ikke føre til forurensning eller store inngrep.»

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Under reguleringsplanarbeidet vil detaljering av løsninger for konstruksjoner og anleggsgjennomføring få større oppmerksomhet siden vi da skal se på én løsning, og ikke flere alternativer slik vi gjør på kommunedelplannivå. Det skal også gjennomføres mer detaljert ROS-analyse. Når det gjelder geotekniske forhold vil det gjøres videre arbeid i reguleringsplanfasen slik at de løsningene som velges er trygge og byggbare. Vi vil alltid prøve å minimere inngrep i verdifulle områder. Dette må noen ganger balanseres mot tekniske behov. Enkelte steder vil det være behov for avbøtende tiltak. Det vil i forbindelse med reguleringsplanen utarbeides en ytre miljø- plan.

Når det gjelder håndtering av tunnelvaskevann, skal dette planlegges i senere planfaser, ihht N500 Vegtunneler, kap. 3-2. Detaljer som påvirker bruk av areal, bestemmes i reguleringsplanfasen sammen med en del andre detaljer, mens enkelte tekniske detaljer og avklaringer, samt planlegging av anleggsfasen vil ikke gjøres før i byggeplanfasen.

Rådmannens kommentarer

6.4.4. E134 Haukelivegen AS

Innkomet til Asker kommune

Oppsummering av innspill

E134 Haukelivegen AS er eit pådrivarselskap for heilskapen av E134 aust-vest og er svært opptatt av å få fortgang i prosjekt som betrar E134 som trasé. Trasévala som er del av kommunedelplanen for E134 Dagslett-E18 er drøfta som styresak. Selskapet gjev følgjande innspel basert på styrets drøfting:

«Styret i E134 Haukelivegen AS meiner Vikeralternativet er det beste alternativet for trase «Dagslett-E18». Styret vil samstundes understreke viktigheten av at dei 2 kommunane er godt samkøyrde med kommuneplanarbeidet, for på den måten å sikra raskast mogeleg finansiering og oppstart av prosjektet.»

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.4.5. Naturvernforbundet i Hurum og Røyken

Innkomet til Asker kommune

Oppsummering av innspill

Naturvernforbundet i Hurum og Røyken oppgir at de har gjennomgått planbeskrivelse med konsekvensutredning, og at de er særlig opptatt av konsekvenser for naturmangfold, naturressurser og landskap, men også kulturarv/kulturlandskap og luft- og støyforurensning. De mener at Vikerkorridoren har minst konsekvenser for disse tema, og at de andre alternativene er uakseptable. Naturvernforbundet i Hurum og Røyken tilrår dermed at Vikerkorridoren velges.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.4.6. Norsk zoologisk forening

Innkomet til Asker og Lier kommune

Oppsummering av innspill

Norsk zoologisk forening (NZF) fraråder Viker-alternativet.

NZF oppgir at de siden begynnelsen av 1990-tallet har registrert overvintrende flaggermus i en rekke gruver, grotter og festningsanlegg, deriblant molybdengruvene i Sørumsåsen. De oppgir at denne regnes som en viktig overvintringslokalitet som rapporteres inn til Eurobats. De henviser til at *«Eurobats-avtalen omhandler bevaring av populasjoner av europeiske flaggermus, og er en internasjonal traktat som binder sine statsparter om bevaring av flaggermus på deres territorier.»* Ifølge NZF overvintrer nordflaggermus (blant flere arter) i molybdengruvene, og disse er rødlistet VU sårbar (Rødlista 2021). NZF viser til Naturmangfoldrapporten og at Vikeralternativet vises svært nær gruvegangene. De mener at flaggermusene berøres negativt av tunnelboring, sprenging og vibrasjoner av trafikk. De påpeker også at det bør tas generelle hensyn til flaggermus ved kryssing av elver som innebærer brudd i kantvegetasjon (viktig som jaktområder og forflytningskorridorer). Det påpekes også at lys på bruer bør begrenses med bakgrunn i å unngå strølys i elv og kantvegetasjon.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

I reguleringsplanfasen vil linjen som vedtas i kommunedelplanfasen, detaljeres og optimaliseres ytterligere. Med tanke på tunnelen er det er fordel også av hensyn til tunneldrivingen å ha en viss avstand til de gamle gruvegangene. Det er dermed sannsynlig at arbeidet med å optimalisere linjen vil føre til avstand til molybdengruvene. Hensyn til vilt ved kryssing av elv og belysning på bru, samt kantvegetasjon vil også håndteres i de videre planfasene i prosjektet.

Rådmannens kommentarer

6.4.7. Buskerud jordvernallianse

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Buskerud jordvernallianse viser til at det i 2021 ble lagt fram en ny nasjonal jordvernstrategi, behandlet i Stortinget 16.06.2021, hvor det nasjonale jordvernmålet er skjerpet til at innen 2025 skal maks 3000 dekar dyrka mark omdisponeres årlig. De oppgir at i kunnskapsgrunnlaget til strategien vises det at over en tredjedel av omdisponert dyrka mark fra 2016-2020 har gått til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

Buskerud jordvernallianse oppgir at det kan være vanskelig å finne traseer og areal til infrastruktur som ikke påvirker dyrka mark, og at det derfor er viktig at man velger de alternativene som begrenser tap av dyrka mark der man har slike alternativer. De viser til at alternativ Viker beslaglegger ca. 80 dekar dyrka mark, mens Vitbank- over beslaglegger ca. 235 dekar, og at Viker beslaglegger minst dyrka mark av alle alternativene i utredningen, mens Vitbank over beslaglegger mest. De mener forskjellen i reisetid mellom alternativene er så liten at det ikke kan få avgjørende betydning, og at også andre hensyn trekker i retning Viker- alternativet. Jordvernalliansen mener jordvern hensyn må tillegges grunnleggende betydning i en tid hvor nasjonal matberedskap settes på dagsorden, og mener matjorda i Lier har meget høyt avlingspotensialet og jordbruksproduksjon av nasjonal betydning.

Buskerud jordvernallianse vil sterkt anbefale at Viker-alternativet blir valgt.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Som utredningen viser er det stor forskjell på beslag av dyrka mark mellom alternativene, hvor de to alternativene som er lagt ut på høring er ytterpunktene.

Rådmannens kommentarer

6.4.8. Franzefoss Pukk

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Franzefoss orienterer i sitt innspill om sine hovedaktiviteter og deres erfaring, blant annet gjennom håndtering av tunnelmasser for Statens vegvesen, samt erfaring og kompetanse med mellomlagring, foredling, gjenbruk og salg av tunge byggmaterialer. Det nevnes også at det etter god erfaring med vaskeanlegg for tunnelstein på Vinterbro, vil være aktuelt å etablere tilsvarende anlegg på flere av Franzefoss sine pukkverk. Det oppgis at alle Franzefoss Pukk sine produksjonsanlegg har nødvendige tillatelser etter blant annet Plan- og bygningsloven, Mineralloven og Forurensingsloven.

Franzefoss har gjennomgått konsekvensutredningen og slår fast at det skal tas ut store fjellmasser fra tunnelene i begge alternativene, hvor kvalitet og drivemetode vil ha betydning for anvendelse av steinmassene. De opplyser om at overskuddsmasser/steinmasser representerer en samfunnsnyttig ressurs når de håndteres på områder godkjent av miljøvernmyndighetene. De foreslår at berggrunn/byggeråstoffer tas med som undertema til kap. 5.4 Mineralressurser i fagrapport naturressurser, hvor anvendelse av overskuddsmasser fra tunnel utredes og vurderes i konsekvensutredningen.

Franzefoss Pukk ønsker dialog med Statens vegvesen rundt anvendelse av fjellmassene; mellomlagring, knusing for gjenbruk og salg i markedet, og viser til vedlagt kart over lokasjoner på Østlandet. Det henvises spesielt til Franzefoss sine anlegg på Lierskogen og Lyngås.

Videre er det orientert om de to anleggene som ligger nærmest prosjektområdet.

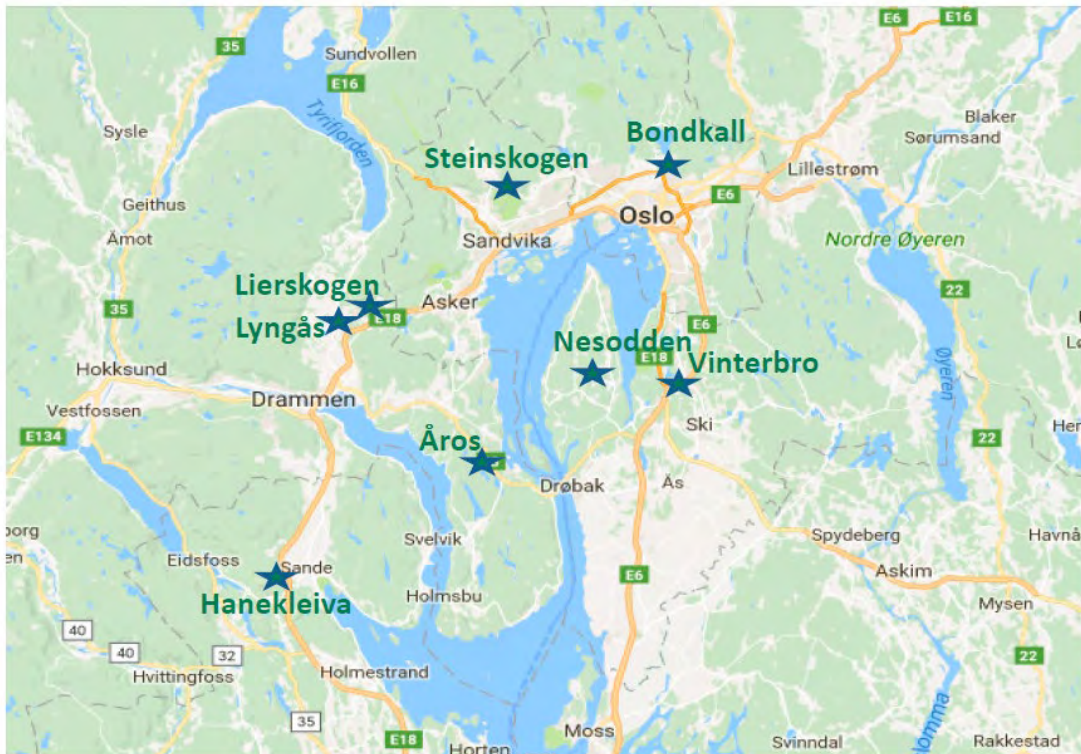
Lierskogen pukkverk oppgis å kunne motta sprengstein, asfaltflak og rivebetong utenfra, og foredle disse fraksjonene til gjenbruk for anleggs- og byggemarkedet.

Lyngås sandtak oppgis å i tillegg til uttak av grus, ha mottak, mellomlagring og foredling av sprengstein, brukt asfalt og betong fra bygge- og anleggsprosjekter, for gjenbruk ved mobilknusing. Her produseres også veksjord.

Begge anleggene er oppgitt å ha driftskonsesjon gitt av Direktoratet for Mineralforvaltning, og ligger i nærheten av planområdet.

Franzefoss pukk tar gjerne Statens vegvesen med på befaring i sine anlegg, samt stiller gjerne på møte for å redegjøre for sine kommentarer til planen.

Franzefoss sine lokasjoner på Østlandet.



Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Massehåndteringen er ikke detaljert beskrevet i kommunedelplanen. Det er forutsatt at dette skal håndteres iht gjeldende lover og regler, og det er beregnet kostnader som inkluderer håndtering av masser slik at forskjellene mellom alternativene kommer fram. Det er hovedformålet med kommunedelplanen. I konsekvensutredningen på kommunedelplan håndterer vi de ressursene som allerede er tilgjengelige, ikke masser som potensielt blir tilgjengelig når tunnelen bygges. Det er derfor ikke aktuelt å vurdere overskuddsmasser fra tunnel inn i konsekvensutredningen nå.

På reguleringsplannivå vil vi sitte igjen med et alternativ, og skal da se på detaljene rundt håndtering av massene og mengder av ulike typer masser.

Som følge av andre merknader om massehåndtering vil det tas inn en ny bestemmelse om utarbeidelse av massehåndteringsplan på reguleringsplan.

Rådmannens kommentarer

6.4.9. Kjellstad velforening
Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Kjellstad vel mener at Vikar og Vitbank-over fører med seg like vesentlige ulemper for Kjellstad og tar derfor ikke stilling til valg av trase. De mener begge alternativer fører til seg enda større kø forbi Kjellstad, og mer støy. Kjellstad vel mener at hovedutfordringen for trafikkflyten i området er Drammen, og at ingen av alternativene løser dette. De oppfordrer til flere av- og påkjøringer fra Drammen til E18 for å bidra til forbedring.

Kjellstad vel henviser til at støy langs E18 i ytre Lier er et problem og de er bekymret. De viser til at Statens vegvesen tidligere har sagt at (hentet direkte fra merknad)

- a) de ikke er ansvarlig for trafikkstøy når de ikke har gjort en endring der støy er et problem.
- b) støy fra trafikk er kommunens ansvar hvis det overstiger nivåer satt i Folkehelseloven.

Kjellstad vel er bekymret for at Kjellstad blir nedprioritert når det gjelder gjennomføring av støyreducerende tiltak. De ber Lier kommune sørge for at støyreducerende tiltak gjennomføres fra Fosskolltunnelen til Brakerøya, også på vestsiden av E18.

Kjellstad vel viser til nytt punkt til bestemmelsenes §3-3. «Nødvendige avbøtende tiltak for å hindre lekkasje fra ny vei ut på lokalt veinett skal vurderes og fastsettes i reguleringsplanen», og mener dette er skreddersydd for Kjellstadveien. De viser til at det er et problem at mange ved kø kjører av E18 og over Kjellstad for å komme videre. De mener Kjellstadveien må stenges for gjennomkjøring.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Det er allerede mye trafikk på E18 Lier i dag, og trafikkberegningene viser at det blir mer i fremtiden. Det vises til kapittel 4.2 om ofte stilte spørsmål.

Vi er i gang med trafikkanalyser i forbindelse med E18 og nytt kryss for E134, for å se på ulike tiltak. Eventuelle tiltak på E18 er som utgangspunkt ikke en del av prosjektet E134 Dagslett-E18.

Når det gjelder støy viser vi til generelt svar om støy i begynnelsen av dette dokumentet.

Nytt punkt til bestemmelsene § 3-3 er allerede lagt inn i bestemmelsene, etter førstegangsbehandling i Lier og Asker kommune.

Rådmannens kommentarer

6.4.10. Lier bondelag

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Lier bondelag mener Vikar-alternativet bør velges med tanke på jordvern og minst mulig ulempe for omgivelsene.

Lier bondelag ønsker også at det under utforming og planlegging av Vikar-alternativet vektlegges å gjøre av/påkjøring på motorveien så liten som regelverket tillater for å opprettholde så mye matjord som mulig rundt av/påkjøringer.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Statens vegvesen ønsker å gjennomføre prosjektet på en måte som både ivaretar trafikksikkerhet og hensyn til jordvern. Detaljering av kryss vil gjennomføres på reguleringsplan, og disse og flere hensyn vil da spille inn. Vi viser for øvrig til avsnitt om alternative løsninger for kryss mellom E134 og E18 på Viken i kapittel 4.2.

Rådmannens kommentarer

6.4.11. Gullaugtoppen velforening

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Gullaugtoppen opplyser om at dersom ikke annet er nevnt gjelder merknaden østre del av planområdet, dvs dagstrekningen over Daueruddalen og influensområdet fra vei og utbygging her.

Velets sterkeste innvending er at de mener at flere alternative traseer som ble fastsatt i planprogrammet er blitt utelatt fra utredningen. De mener dette det har potensielt store skadevirkninger i influensområdet, men også uheldige følger for planprosessen og kommunens samfunns mål og arealstrategier. Velet gjør rede for ulemper ved foreslått trase og fordeler med en trase lenger sør. De mener denne sammenlikningen mangler i plandokumentene og hindrer nødvendig opplysning i saken.

Alternative traseer over Daueruddalen

De peker på at det kun er beskrevet en nordlig trasé over Daueruddalen i planforslaget, og at saken da ikke gir informasjon om fordeler og ulemper sammenliknet med andre mulige trasévalg. Velet mener den regulerte traseen lenger sør er et bedre alternativ, og sammenlikner alternativene i merknaden for å underbygge at alternativene må utredes slik at det beste alternativet kan velges og kombineres med Viken-alternativet.

Velet mener en ny veistrekning gir miljøgevinst der den legges i tunnel, og miljøulemper der den legges i dagen, og at trafikken dermed må vekk fra dagens E134 på Lahell og Vikeralternativet er best for Lierdalen. De mener at den samme også gjelder på østsiden. De mener Statens vegvesen har valgt et alternativ der mer av veien legges i dagen, høyere i terrenget og nærmere bebyggelse/støysensitive arealer.

Velet peker på et av prosjektmålene som sier at ny vei skal gi begrensede negative konsekvenser for miljøet og omgivelsene og at dette gjelder spesielt støybelastning, barrierevirkning, visuell virkning, og mener at et alternativ med lenger dagstrekning i Daueruddalen vil forsterke naturinngrep, støy, barrierevirkning og bli svært synlig sammenliknet med trasé lenger sør. Velet mener dette indikerer dårlig måloppnåelse.

Velet mener en lang dagstrekning oppover i Daueruddalen vil ha negative konsekvenser for naturmiljø og beboere, samt at topografien gjør at støy vil spre seg i et stort område inkludert marka og Spikkestad. De peker også på at en nordlig trasé vil føre til forlengelse av anleggsveien i Daueruddalen, alternativt andre anleggsveier i vanskelig terreng eller/samt med negativ påvirkning på bomiljø/trafikk/skoleveier/turveier.

Velforeningen mener også at risiko for leirskred må tas på største alvor, og at nordlig trase har store leirskråninger på alle sider av tunnelinnslaget, hvor det også skal være anleggsveier, samt at det ligger flere boliger og gårder her.

De mener landtidsvirkningen av forurensning og naturødeleggelse kan bli at grenda svekkes som levende nærmiljø og produsent av kulturlandskap.

Velet peker på at nordlig trasé og tunnelportal kommer tett på den gamle jernbanelinja, som er et satsningsområde som turvei for Asker og Lier og er et statlig sikret friluftsområde. De mener støyforholdene vil bli uakseptable for en turvei av denne typen som ifølge nåværende og tidligere konsekvensutredninger har regional verdi for rekreasjon og friluftsliv. Velet peker også på Gullaugkleiva som er en viktig turvei, som gir tilgang til marka og stille områder.

Velet peker på at raviner er en rødlistet naturtype, og at Daueruddalen er en uvanlig stor ravine som gir unik forbindelse fra Kjekstadmarka til Drammensfjorden og naturtypene der. De mener en veitrasé nord i ravinen vil gi større naturinngrep og forstyrrelse av plante og dyrelivet i denne naturlige korridoren, enn om veien krysser rett over dalen lenger sør. De peker på at betydningen av dalen må ses i sammenheng med hvor få slike korridorer som finnes mellom fjorden og marka, og at dalen i seg selv er levested for truede arter.

Velet påpeker at den nordlige traseen kan gi en marginalt kortere tunnelstrekning, men vil også gi geotekniske utfordringer, stort arealbeslag og negative miljøkonsekvenser, og de mener «*Det framstår som en nærsynt øvelse i kostnadsreduksjon å knipe noen tunnelmetere her, og samtidig undergrave andre målsettinger og øke risikoen*». Velet spør om dette kanskje er «*grunnen til at SVV har unndratt alternativutredning og trasevalget fra plansaken?*»

Velet oppsummerer med at trase nord i Daueruddalen ødelegger og øker konfliktnivået med verdier som ikke kan kompenseres eller avbøtes, og at traseen lenger sør har langt mindre konsekvenser. De oppsummerer denne delen av merknaden med en tabell:

Søndre trase (regulert 2014) - og med som ett av flere alternativ i fastsatt planprogram (14.12.2020)	
Fordeler med et søndre alternativ i forhold til nordre alternativ	Ulempe med et søndre alternativ i forhold til nordre alternativ
Grunnen er ferdig undersøkt og veien ferdig planlagt i tidligere prosess	Lenger tunnel skal medføre økt kostnad iflg SVV
Anleggsvel er allerede ført fram til kryssningspunkt over Daueruddalen	
Tverrslag for massetransportmot Gullaughalvøya er ferdig regulert	
Retningen på daglinja gjør at støyskjerm vil ha god effekt for dalen og landskapsrommet	
Veien er plassert best mulig i forhold til nærliggende bebyggelse i sør, øst og nord i forhold til støy og forurensning	
Veien ligger bedre plassert i forhold til mye benyttede friluftsområder, spesielt gamle drammensbanen	
Kortere og lavere brukonstruksjon over Daueruddalen for søndre alternativ. Nordre alternativ gir en brulengde på ca 300 m og et søndre alternativ en brulengde på ca 175 m	
Mindre naturinngrep siden Daueruddalen er på sitt smaleste her, i motsetning til nordre alternativ der veien ligger på skrå over den breieste delen av dalen	
Kortest mulig vellinge i dagen i et område med dårlige grunnforhold og rasfare, samt at en lenger tunell gir en bedre miljøkonsekvens i velens driftsfase	
Gullaugtoppen velforening stiller spørsmål ved om en lenger daglinje og kortere tunnel vil gi lavere kostnad. Innsatsfaktorer til brukonstruksjon øker stadig i pris, og dårlige grunnforhold er på Uerdalsiden angitt som svært fordyrende for noen av trasealternativene der	

Velet mener oppsummeringen viser at kort kryssing lenger sør er bedre på en rekke områder for miljø og samfunn, og at utelatelse av alternativer i sør er en mangel ved planforslaget og at dette må rettes slik at det blir mulig å ta miljøhensyn i betraktning ved vektig og beslutning.

Mangler i fagrapporter og utilstrekkelig beslutningsgrunnlag

Anleggsveier, fagrapport tunnel og anleggsgjennomføring: Velet mener prosessen med reguleringsplan for rv. 23 og byggeplanlegging førte til kunnskap som ikke må overses. De mener areal og veier til anleggsgjennomføring er utilstrekkelig belyst i planforslaget, til tross for

betydningen dette har for plassering og utforming av veiltaket i Daueruddalen. Det vises til forslag i reguleringsplanen om å bruke Gullaugkleiva som anleggsvei, som senere ble endret i byggeplanen etter massiv motstand. Det vises til at fagrapport tunnel og anleggsgjennomføring sier at adkomst til påhugg må etableres via eksisterende veisystem ved Enga, og at det her er dårlig veistandard. Det pekes også på at rapporten sier at det normalt bør legges inn et anleggsbelte på 15-18 meter, og at det ved større konstruksjoner og påhugg vil være økt behov for areal. Det vises til at det for rv 23 i Daueruddalen ble avsatt areal for riggområde og anleggsvei på 150-400 m bredde, de mener derfor presisjonsnivået i rapporten er uegnet for å belyse saken. De mener forslagsstiller bør vite at det er uegnet å legge anleggstrafikk til Gullaugkleiva, og dermed kan ikke plansaken åpne for dette uten å forholde seg til konsekvensene. Velet mener dette vil være *«manipulerende unnlatelse av opplysningsplikt. Hvis det nordlige trasealternativet forutsetter, eller ikke kan utelukke, anleggstrafikk i Gullaugkleiva, må andre trasealternativer for kryssing av Daueruddalen tas inn i planforslaget»*.

Fagrapport friluftsliv, by og bygdeliv: Velet viser til at rapporten behandler Daueruddalen som eget delområde, men i motsetning til andre berørte delområder er det kun veilegget for gamle Drammensbanen som er vurdert, noe de mener gjør at landskapsrommet med naturtyper, kulturlandskap, boliger og gårder, bygdevei, adkomst til parkering og marka er utelatt. De mener den umiddelbare følgefeilen av dette vises i beskrivelse av tiltakets påvirkning (s.72) «Delområde P har imidlertid begrenset utstrekning og omfatter kun en liten del av Gamle Drammensbanen, slik at den totale turopplevelsen nok i liten grad vil bli påvirket.» Velet kommenterer at påvirkningen her er støyeksponeringen fra 4 felts motorvei, beliggende med fri sikt 200 meter unna, omsluttet av støyreflekterende skråninger. Påvirkningen er satt til å ligge mellom ubetydelig endring og noe forringet, og velet mener dette vitner om manglende lokalkunnskap og dårlig vurderingsevne.

Velet mener det må tas i betraktning at ytre Lier er sterkt støypåvirket og at mange søker seg til områder skjermet for trafikkstøy, noe som gjør verdien av landskapsrommet i og omkring Daueruddalen langt høyere, og tiltakets skadevirkning større. De mener også at det er et attraktivt kultur- og naturlandskap ulikt andre steder i ytre Lier trekker i samme retning. De mener rapporten ikke får grep om noen konsekvenser som er viktig for velets område *«dvs. beboere og alle andre som i stor og økende grad bruker området til friluftsmål, rekreasjon og helsefremmende aktiviteter»*. Velet mener fagrapportens utredning av Daueruddalen har grove mangler.

Støyforurensning og fagrapport støy: Velet viser til samfunns mål i Liers kommuneplan og innsatsområde 6 som gjelder forurensning og støy. Velet påpeker at kommunen står ovenfor et valg som vil gjøre stor forskjell for støysituasjonen øst for tunnelen. Det vises til behandling av reguleringsplanen for rv. 23 Dagslett-Linnes hvor støyskjerming ble løftet fram som et viktig hensyn av kommunestyret, hvor det øst for tunnelen ble stilt krav om støyskjerming av dagstrekninger av hensyn til influensområdet rundt Daueruddalen som rekreasjons og utfartssted med stille-kvaliteter.

Velet kan ikke se at behandlingen støy fikk i reguleringsprosessen er blitt hensyntatt i kommunedelplanforslaget. De mener fagrapport støy ikke inneholder noen vurderinger av Dauerrudområdets karakter og om det kan være noe annet enn boliger som gir grunnlag for å beregne og beskrive støykonsekvenser. Velet mener at siden kunnskap om kommunens vektlegging av støybegrensning og verdsetting av lite støyutsatte områder ikke er tatt i betraktning, er heller ikke relevante støynivåer for marka, friluftsområder, turveier og nærturterreng vurdert. De mener at for folkehelse og arealforvaltning er dette en altfor snever utredningsmetode.

Velet henviser til erfaringer fra reguleringsplanen og mener at med den valgte trase vil hele landskapsrommet opp til marka bli mye mer støybelastet enn ved tidligere regulert linje som de mener lar seg støyskerme ved at siktlinja til støykilden kan brytes. De mener at SVVs valgte trase i

nord krummer seg oppover dalen, og dermed ikke kan skjermes fordi siktlinja ikke lar seg bryte. De viser til at planforslag og fagrapport ikke gir forslag til støyskjermende tiltak, og mener at velets oppfatning er at forslagsstiller ikke har gjort noen forsøk på å begrense støyforurensning øst for tunnelen.

Velet viser til vedtatt reguleringsplan som har støyskjerm på brua over Daueruddalen, og mener dette burde gitt premisser til kommunedelplanen.

Fagrapport naturmangfold og fagrapport landskap: Velet påpeker at Daueruddalen er en av få relativt intakte ravedaler i østlandsområdet, som er sårbar (VU) etter Norsk rødliste for naturtyper, noe de også ser er påpekt i fagrapport naturmangfold. De viser til at det i rapporten fremheves hvordan det vil komplisere anleggsarbeidet, men også at veien vil medføre stor varig innvirkning på naturmangfold. Velet er enig i vurderingene, men viser til at som for de andre rapportene mener de at denne også har store svakheter ved at man bare utreder nordre linje. De mener at man skulle ha utredet også de andre linjene som er angitt i planprogrammet. Velet uttrykker sterkt at Statens vegvesen har forsøkt å ta snarveier, og ikke gjort jobben sin ihht samfunnsoppdraget.

Om fagrapport landskap kommentere velet at de er enige i vurderingene om Daueruddalen, og vil understreke at dalen som en enhet av natur og landskap vil bli fullstendig ødelagt av Statens vegvesens foretrukne trasé.

Oppsummert: Velet mener at alle fagrapportene er mangelfulle ved at alternative traseer ikke er utredet og evaluert med sikte på å minimere miljøulempen. Velet mener at beslutningsgrunnlaget som er fremlagt er utilstrekkelig og at planprogrammet ikke er oppfylt på bakgrunn av at de mener at: Støykonsekvenser ikke er utredet på en relevant måte. Utredningen av friluftsliv og nærmiljø er sterkt misvisende og mangelfull. Anleggsgjennomføring er ikke utredet på et beslutningsrelevant nivå, og utelater vesentlig informasjon. Rapporter om naturmangfold og landskap beskriver store skadevirkninger og naturtap.

Motorveistandard og terrengtilpasning

Velet viser til at det i 2017 ble bestemt omklassifisering av riksvei 23 til Europavei 134. Velet mener at omklassifiseringen som Statens vegvesen står bak, uten lokaldemokratisk prosess, nå brukes i planarbeidet som argumentasjon for at man må bygge vei fra Dagslett til E18 etter en av de høyeste og mest arealkrevende motorveiklassene H3 (tilrettelagt for 110 km/t). De viser til at tidligere planer har vært etter klasse H7 (80 km/t), og at en lavere veiklasse skaper større fleksibilitet for kurvatur og mindre arealbeslag til veibredde og kryss. Velet mener at det ikke finnes planer for en videreføring av en fullskala E134 i verken østlig eller vestlig retning, og at det ikke er plass til en slik vei i Lier og Drammen. De mener at det er samfunnsmessig u hensiktsmessig å planlegge for en slik høy veistandard på denne korte strekningen gjennom sårbar natur, krevende terreng og viktige bo og landbruksområder. Velet mener at en lavere veiklasse vil redusere byggekostnader og legge bedre til rette for god tilpasning av veianlegget.

Alternativsutredning ifølge planprogram, kommunestyrevedtak og merknadsbehandling

Velet mener at alternativene som ifølge planprogrammets ordlyd og kart skal utredes har nær 400 m innbyrdes avstand ved tunnelmunningene, noe de mener ikke er en ubetydelig avstand som for eksempel kan bortforklares ved at kartet fra planprogrammet er et grovt oversiktskart, men er reelle alternativer med ulik trase over Dauerudalen.

De viser til at Statens vegvesen i merknadsbehandlingen sier «I videre planlegging må det gjøres en vurdering av om den nordligere linja skal velges eller om den tidligere regulerte løsningen

skal beholdes.» og «SVV ønsker å utrede alle de syv alternativene som ligger i planprogrammet fullt ut, og har ingen planer om å sile ut underveis i prosessen.»

Og i planprogrammet skriver «For noen av de foreslåtte korridorene tar vi utgangspunkt i samme trase som i dagens reguleringsplan på Dagslettsiden, for andre kan det være fordelaktig å velge en noe annerledes trase fra planlagt kryss på Dagslett til tunnelportalen på Dagslett og videre til Linessiden av åsen.»

Og at kommunestyret vedtok 3.11.2020 ved behandling av planprogrammet et eget punkt som bl a annet sier at det skal legges betydelig vekt på å minimere støyulempen ved å lage alternativer på Dagslettsiden/Daueruddalen.

Velet mener disse formuleringene viser at flere alternativer skulle utredes, og de mener det må forventes at også andre berørte og interesserte har lagt tilsvarende forståelse til grunn. Velet mener at følgefeilene av at alternativer på Dagslett ikke er blitt utredet er store, at fagrapportene ikke inneholder noen drøfting av hvilke alternativ som gir minst miljøulempen, at høringsinstanser, berørte og interesserte ikke får relevant informasjon. De mener beslutningstaker fratras muligheten til å avveie hensyn og etterprøve premisser av trasevalget.

Velet mener en forslagsstiller ikke kan utelate alternativer som er fastsatt i planprogrammet. De mener at selv om kommunen i førstegangsbehandlingen har oversett rekkevidden og skadepotesialet av å akseptere unnlattelsen, så kan feilen vedtas rettet i andregangsbehandlingen og dermed bidra til at kommunedelplanen kan videreutvikles til en forsvarlig og gjennomførbar reguleringsplan.

Andre føringer til planarbeidet- kommunestyrets vedtak til planprogrammet

Velet mener det er flere punkter fra kommunestyrets vedtak 03.11.2020 som ikke er fulgt opp i planforslaget.

Vedtaks punkt 2 «Det skal legges betydelig vekt på å lage varierte utforminger og alternativer av dagsonen [...], samt [...] mulighet for støyskjerming av berørte boligområder. Tilsvarende varierte utforminger og alternativer av dagsonen skal også lages på Dagslett-/Daueruddalensiden.» Velet finner ikke noe som tyder på at vedtaks punktet er fulgt opp i planforslaget.

Vedtaks punkt 3 «Konsekvensutredningen skal særlig vise virkninger på [...] nærmiljøer, [...] boligområder, skoleområder [...] og skolevei, og gårdsbruk.» Velet forstår dette som vektlegging av kunnskap om konsekvenser i vid forstand av det som kan kalles viktige bestanddeler av hverdags-Lier, og henviser til tidligere kommentar om at Drammensbanen kun vurderes for den smale stripa som opptas av selve gangveien. De viser til at støyutredningen kun er en analyse av boliger i rød og gul støysone, virkninger for øvrig er ikke drøftet eller vist. Velet mener vedtaks punktet også gir støtte til at anleggstrafikk som kan true og fortrenge elever fra en skolevei som Gullaugkleiva, er vesentlig å få konkret kunnskap om. Velet mener det må frem i lyset før beslutning om arealdisponering og trasevalg.

Vedtaks punkt 10b: «Under kap 1.4 Prosjekt mål skal delmål 1 [...] være: Best mulig samfunnsøkonomisk nytte skal balanseres med vekt på minst mulig skade på lokalsamfunnet, støy- og støvproblemer [...]» Velet finner ikke at det er vist nyttebetraktninger eller målrettet innsats av noe slag for å redusere støybelastningen fra dagstrekningen over Daueruddalen.

Velet er bekymret for at forslagsstiller forholder seg fritt til flere forpliktelser og føringer, noe de mener er verdt å merke seg for kommunen ved valg av styringsmåte i utøvelse av planmyndighet. Velet viser for øvrig til kommuneplanens samfunnsdel og disse føringene:

Innsatsområde 6. Liersamfunnet skal skjermes mot forurensning.

Forurensning er et folkehelseproblem. I Lier er trafikksøy den største utfordringen. Fordi trafikken øker og flere bosetter seg i områder med høy støyeksposisjon, øker også antallet Lunger som er plaget av støy. Støy er et særlig stort problem for de som bor nær de store samferdselsårene, men også øyrigvannet og næringsvirksomhet forårsaker støy. Arbeidet med støyreduerende tiltak må intensiveres, og kommunen må jobbe forebyggende ved å ta hensyn til støy i arealplanleggingen.

12 | FORRETNINGSUTVALGETS RAPPORT 2019 - 2021

Arealutvikling

1. Det legges vekt på vern av dyrket og dyrkbart mark og annet viktig kulturlandskap, store de grønne åkrene
2. Strandsonen – både mot Drammensfjorden og Halsfjorden – skal gøres tilgjengelig og attraktiv for allmennheten. Områder vernet etter lov om naturvern må gis nødvendig skjerming
3. Arealutviklingen skal legge til rette for redusert utslipp, energiforbruk og forurensende utslipp av luft og vann
4. Arealutviklingen skal legge til rette med sikte på å oppfylle FNs naturpols anbefalte tiltak i kommunene for å hindre tap av naturmangfold (gjelder rapport 6. mai 2019)

Kommunens planstrategi 2019 - 2025

Gullaugtoppen vel avslutter med å kommentere at kommunedirektørens saksframlegg til førstegangsbehandlingen skriver at Liers visjon og langsiktige arealstrategi gir føringer som det skal legges særlig stor vekt på ved sluttbehandling av plansaken. Velet håper Grønne Lier vil bestå også i østre del av planområdet.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Innledning og Alternative traseer over Daueruddalen

Avsnittet tas til orientering, og vi kommenterer noen av påstandene og spørsmålene i avsnittet nedenfor.

Statens vegvesen vil innledningsvis opplyse om at den foreslåtte båndleggingssonen dekker tidligere regulert løsnings lengre sør, jf. bilde på neste side. Valgt alternativ skal optimaliseres i neste planfase og kan derfor innenfor båndleggingssonen få en noe annen løsning.

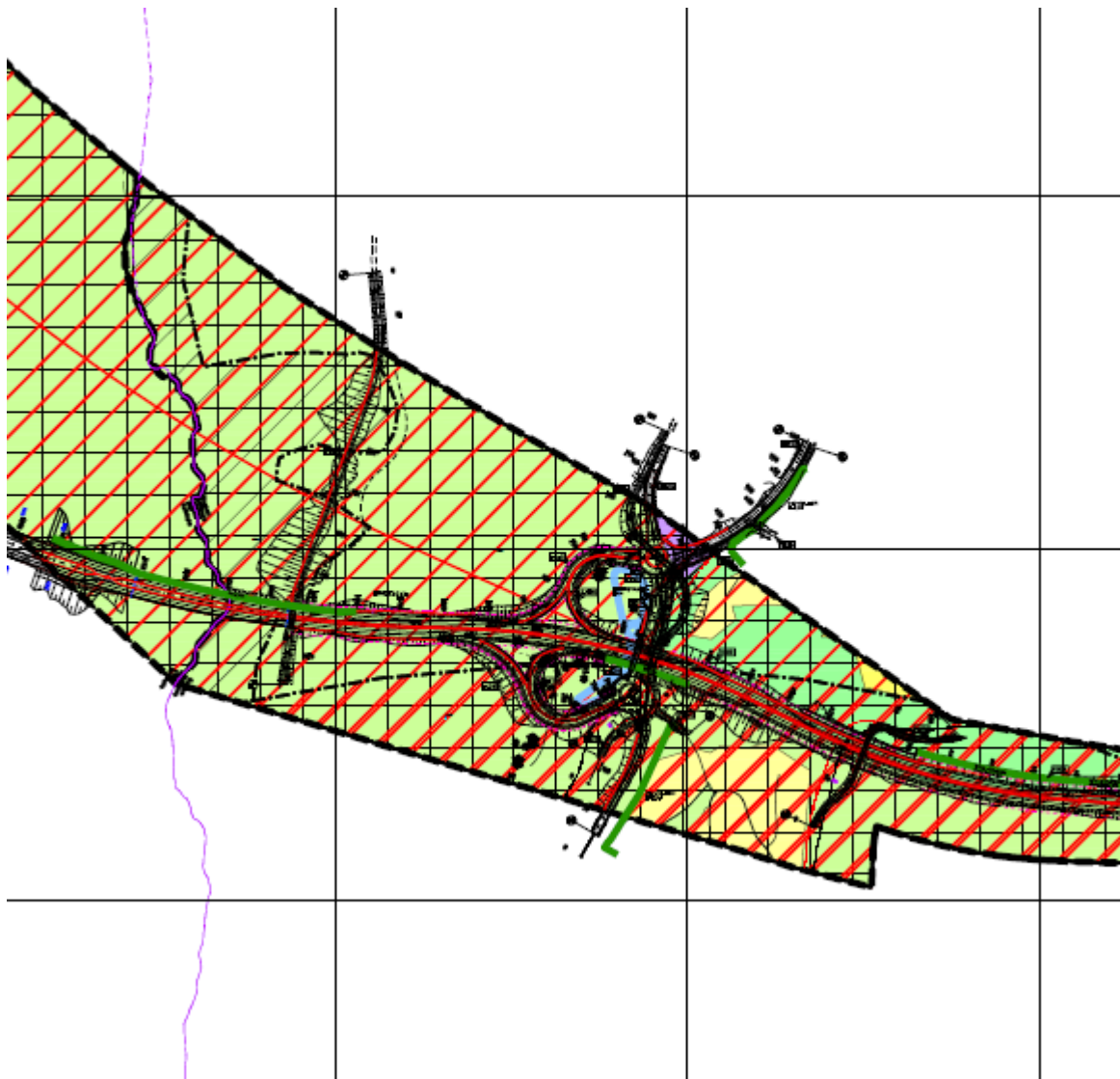
Alle alternativene fra planprogrammet er fullt ut utredet, i optimalisert versjon, også med tanke på måloppnåelse. Slik alternativene er nå er de så godt som like på Dagslettsiden. Som opplyst i planprogrammet viser illustrasjonen der korridorer som representerer konsepter som vil bli videre optimalisert. I planprogrammet har vi forsøkt å være tydelige på at korridorene vist der er konsepter som vi tar utgangspunkt i:

«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.»

Ulike alternativer har vært igjennom en optimaliseringsprosess i forkant av planprogrammet og under arbeidet med kommunedelplanen, det handler om å finne ut hvor veien kan gå for å få mest mulig vei for pengene, men også løsninger som er mulig å gjennomføre basert på ulike hensyn. For våre alternativer henger Dagslett og Linessiden sammen, så selv om alternativene er like på Dagslettsiden så har vi sett på alternativer for linjene som helhet. Alternativene som er utredet er optimalisert noe siden figur i planprogrammet, men det er også noe av arbeidet i en kommunedelplan. Linjene har også gjennomgått geotekniske vurderinger og det er gjort supplerende geotekniske undersøkelser siden tidligere faser. Det har vært både geotekniker, vegplanlegger og landskapsarkitekt med på arbeidet med veggeometrien. Siden kostnader er et stort tema, er det viktig å gjøre linjene så korte som mulig. Fra vår bestilling og oppfølgende kommunikasjon med Samferdselsdepartementet har det vært fokus på at alle «relevante» alternativer skal utredes. Vi har dermed arbeidet for å få til de mest økonomisk fordelaktige løsningene for hver korridor, for at alle alternativene skal være relevante, samt mulig å gjennomføre basert på ulike hensyn. Dette gjelder også for alternativ Viken som er sterkt ønsket av kommunene.

Statens vegvesen mener E134 Dagslett-E18 Kommunedelplan med KU er utarbeidet i tråd med fastsatt planprogram. Kart med korridorer i planprogrammet viser at vi tar utgangspunkt i en felles korridor på Dagslett. Dette er dermed ikke nytt. I planprogrammet har disse korridorene noe varierende linje over Daueruddalen. I kommunedelplanen er korridorene optimalisert noe mer, slik at de nå følger hverandre hele dagsonen, men har ulik trase fra tunnelportalen og gjennom fjellet. Alle alternativene kommer bedre ut av vurderingene med tanke på meter veg og kostnader ved at vi unngår at linjen trekkes sørover før den går mot nordvest, slik som er tilfellet i regulert løsning.

I reguleringsplan vil det være rom for, innenfor båndleggingssonen fra kommunedelplanen, at linje og kryssutforming justeres noe, i og med at vi da skal se mer på tekniske detaljer og optimalisere veglinja. Vi har sett på linjen fra vedtatt reguleringsplan for Dagslett – Linnes og sammenliknet denne med foreslått båndleggingssone for E134 Dagslett-E18. Figuren nedenfor viser at linjen fra reguleringsplanen, spesielt den delen som går over Daueruddalen, ikke ligger langt unna linjen lagt til grunn for kommunedelplankartet for Viker-alternativet. Den ligger også innenfor båndleggingssonen. Det vil si at med den fleksibiliteten vi har innenfor båndleggingssonen, kan både linjen fra reguleringsplanen og linjen lagt til grunn for kommunedelplanen vurderes i arbeidet med reguleringsplanen.



Rød strek er linjen for kommunedelplanen for E134 Dagslett-E18, mer detaljert geometri som ligger oppå er reguleringsplanen for Dagslett – Linnes. Båndleggingssonen er 400 m bred. Lilla buktende linje viser bekk i Daueruddalen som går i kommunegrensen

Anleggsvei opprinnelig anlagt for Dagslett-Linnes ligger akkurat innenfor båndleggingssonen. Det er sannsynlig at den må forlenges dersom linjen går noe lenger nord. Anleggsgjennomføring vil være tema i arbeidet med reguleringsplan, inkludert anleggsveier.

Prosjektet er godt kjent med utfordringene med skredfare i Daueruddalen, og grunnforhold både på øst og vestsiden av tunnel har generelt høyt fokus i prosjektet. Det er gjort grunnundersøkelser og vurderinger både i tidligere planer, og nå i kommunedelplanen, og det vil gjøres nye vurderinger og undersøkelser i takt med at løsningene detaljeres mer.

Jernbanelinja som også er et statlig sikret friluftsområde, ligger litt nord for foreslått linje over Daueruddalen. Det er viktig å huske på at støyberegningene i kommunedelplanen gjøres uten ny støyskjerming, og har som formål å vise forskjellen mellom alternativene, mer enn en helt realistisk fremtidig situasjon. På et overordnet nivå, har vi ikke de detaljene som trengs for å vise riktig skjerming. I reguleringsplanen vil arbeidet med støy også inkludere avbøtende tiltak, og dette kan også inkludere skjerming av friluftsområder/naturområder dersom dette er anbefalt.

Mangler i fagrapporter og utilstrekkelig beslutningsgrunnlag

Avsnittet tas til orientering, og noen av punktene kommenteres videre.

Konsekvensutredningen er gjennomført med både eldre planmateriale og nyere registreringer og tilgjengelige data som grunnlag.

Anleggsgjennomføring: Rapporten er utarbeidet på et svært overordnet nivå. På kommunedelplannivå mangler detaljene som skal til for å planlegge anleggsgjennomføringen annet enn på generelt nivå, og det som legges frem er dermed anbefalinger basert på den relativt grove linja som utredes på kommunedelplannivå. Vi er klar over tidligere diskusjoner om anleggsveier i forbindelse med prosjektet Dagslett- Linnes, og intensjonen er å bruke allerede anlagt anleggsvei også i dette prosjektet. Detaljer rundt anleggsgjennomføring og anleggsveier kan imidlertid ikke svares ut før på reguleringsplannivå hvor løsningene er planlagt på et mer detaljert nivå, og behovet for plass også til anleggsområder er kartlagt. Båndleggingssonen for begge alternativene er 400 m bred, og det er dermed plass til å legge inn tilstrekkelig med midlertidig anleggsareal i fremtidig reguleringsplan.

Statens vegvesen er klar over tidligere diskusjoner og vurderinger av bruk av Gullaugkleiva som anleggsveg. Det avgjøres ikke noe angående anleggsveier eller anleggsareal i denne fasen, og det er heller ikke kartfestet noe slikt. Alt dette vil komme i senere planlegging.

Friluftsliv, by og bygdelig: Delområde P i rapport for friluftsliv, by og bygdelig viser et område som omfatter den delen av Gamle Drammensbanen som er et statlig sikret friluftsområde. Området omfatter selve traséen, men også deler av området rundt. Resten av gamle Drammensbanen er vist på kart over registrerte gang og sykkelruter, og omtales videre under Delområde O Kjekstadmarka. Når det gjelder kulturlandskap og naturtyper er dette vurdert i andre deler av konsekvensutredningen, mens ulike typer tilgang til marka osv er ikke tatt med direkte annet enn som del av ulike delområder. I verdivurderingen av Delområde P Daueruddalen, i fagrapport friluftsliv, by og bygdelig er det blant annet omtalt tilgang til delområdet, og delområdets betydning som ferdselsforbindelse.

Støyforurensning og fagrappport støy: Vi viser til generelt svar om støy i begynnelsen av dette dokumentet. Det er viktig å huske på at støyberegningene på dette nivået er gjort uten ny støyskjerming, hvor hovedpoenget er å få fram forskjellene på alternativene. Det er dermed riktig at Statens vegvesen ikke har gjort noen forsøk på å begrense støyforurensningen verken øst eller vest for tunnelen, men det er heller ikke intensjonen på dette plannivået. På reguleringsplannivå vil vi se på skjerming av støy, og gjøre beregninger hvor dette vises. Vi forventer at bildet da ser noe annerledes ut.

Når det gjelder støyskjerming er det viktig å ta med seg grunnlag fra tidligere faser i planleggingen, men prosjektet kan ikke ta med seg vedtak fra tidligere planer som fasit for planen vi nå skal utarbeide, da planen er noe annerledes og det er også et vedtak som nå er nesten ti år gammelt. Det er opp til politikerne å gjøre vedtak når den tid kommer. Vi er heller ikke på et nivå på kommunedelplan som gjør at vi kan detaljere støyskjerming, i forhold til boliger og eventuelt friluftsområder.

Oppsummering: Uansett plassering i Daueruddalen vil tiltaket være i konflikt med ulike verdier. I reguleringsplanfasen vil vi jobbe med detaljene i prosjektet, og søke løsninger som i best mulig grad ivaretar verdiene i dette og andre områder. I dette arbeidet har vi hele båndleggingssonen til rådighet, og det er sannsynlig at linjen vil flyttes noe. Dersom det konkluderes med at man da må gjøre nye vurderinger av konsekvenser, vil det gjennomføres.

Motorveistandard og terrengtilpasning

Avsnittet tas til orientering. Vi viser til avsnittet «Trafikkmengde og valg av vegstandard» i begynnelsen av dette dokumentet hvor vi forklarer valg av vegstandard som grunnlag for planen. Det har for øvrig ingen betydning for valg av vegstandard at vegen nå er en europaveg.

Alternativutredning ifølge planprogram, kommunestyrevedtak og merknadsbehandling

Gullaugtoppen viser til merknadsbehandlingen til planprogrammet og at «I videre planlegging må det gjøres en vurdering av om den nordligere linja skal velges eller om den tidligere regulerte løsningen skal beholdes.» og «SVV ønsker å utrede alle de syv alternativene som ligger i planprogrammet fullt ut, og har ingen planer om å sile ut underveis i prosessen.» Som nevnt tidligere i vårt svar er optimalisering av linjene fra planprogrammet en del av arbeidet med kommunedelplanen. Når planprogrammet legges fram har man et utgangspunkt for linjer eller konsepter, som man må se videre på i det innledende arbeidet til kommunedelplanen slik at det man utreder er realistiske og relevante alternativer. Den tidligere regulerte løsningen innebærer en bue sørover som legger til mange meter vei i forhold til hva som er korteste vei både for Vitbank over og Vikar (og de andre alternativene).

Når Statens vegvesen henviser til at alle alternativene skal utredes, ser vi hver linje som helhet. Den delen av traseene som ligger på Dagslett henger sammen med resten av linja. Alle de syv alternativene fra planprogrammet er utredet, men linjene er utviklet noe fra figuren i planprogrammet. Slik vi ser det er det en naturlig prosess i arbeidet med en kommunedelplan: Planprogrammet gir korridorer og konsepter som man arbeider videre med i kommunedelplanen for å få realistiske utforminger av alternativer som kan utredes. Derav vår formulering i planprogrammet: Linjene viser ikke eksakt plassering av en veglinje, men representerer konsepter eller korridorer som skal utredes

Kommunestyrevedtak: Planprogrammet er fastsatt av Kommunal og moderniseringsdepartementet og ikke av kommunene. (informert om i brev av 25. juni 2021). Det er dermed KMDs vedtak som er bindende. Statens vegvesen mener dermed at vedtakene i Lier og Asker ikke gjelder som fastsettelse av planprogrammet. Alle punktene fra behandling av planprogrammet er dermed ikke tatt med inn i planprogrammet.

Andre føringer til planarbeidet- kommunestyrets vedtak til planprogrammet

Avsnittet tas til orientering.

Statens vegvesen mener punktene er svart ut tidligere i svaret til Gullaugtoppen.

Rådmannens kommentarer

6.4.12. Linnestranda vel

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Linnestranda vel representerer medlemmer fra Gullaug skole i øst til Smetten ved dagens E134 i vest, samt at de gir merknader i forhold til Linnes naturreservat. Velet informerer om at de de siste 9 årene har gitt merknader til stadig endrende planer og at det er en belastning å se nærområdet tegnet inn i ulike ødeleggende motorveialternativer. De mener det nå ser lysere ut, ved at Vikeralternativet peker seg ut som redningen for Ytre Lier, og håper det blir siste gangen de må kommentere trasealternativer.

Det er by og bygdeliv som står sentralt for velet, som nå mener konsekvensutredningen endelig viser og verdsetter deres del av bygda slik de selv ser den. De støtter de vurderingene som er gjort med hensyn til «at Vitbank-over-alternativet er svært dårlig for bokkvalitetene i vårt område, med hensyn til støv og støy, landbruk, landskap og natur, barrierevirkning og ferdsel, og ikke minst levestandardene for våre barn og unge.» De mener de finner støtte i konsekvensutredningen i at det kun er Vikeralternativet som ivaretar og forbedrer forholdene.

Samtidig støtter de seg på at det må gjøres tiltak på dagens veinett for å få så mye trafikk som mulig over på den nye veien via Viker.

Velet vil peke på Gullaug skole og viktigheten for lokalsamfunnet, med uteområder som er barnas eneste lekeområde. De mener skolens uteområder er sterkt støypreget, noe de mener kommunen ikke tar tak i. De viser til konsekvensutredningen, og tolker det slik at boligområdet deres i tillegg har en betydelig veistøvforurensning som vil bli verre dersom ikke Viker-alternativet velges.

Velet peker på at Vitbank over innebærer en nærføring mot skolen som de også tidligere har pekt på som skadegjørende, både for skolens uteområder, adkomst til skolen, og barns ferdsel i skolekretsen på grunn av nærføring til motorvei og tunnelmunning.

De mener Vitbank over vil påvirke negativt og redusere myke trafikanters ferd i hele Gilhus/Gullaug/Linnes-området, og minner om at Linnestranda både er skolevei, kyststi og pilgrimsrute som er godt egnet for myke trafikanter.

Velet mener det er gjort riktige vurderinger av negative konsekvenser for naturmangfoldet av Vitbank-over, og bekrefter hvor viktig jordene i nedre del av elveleiet er for fugl og vilt. De mener det er svært viktig å ta vare på Vipas leveområder, som også er viktig for andre rødlistede fuglearter. De mener Lier kommune som grønn kommune ikke med overlegg og mot omfattende kunnskapsgrunnlag kan bidra til å rasere leveområder for rødlistede arter. De påpeker at Vitbank over også svekker Linnestranda naturreservat som har arter som er avhengig av jordene for føde. Velet henviser også til at Vipa nå har endret status fra sterkt truet art (EN) til kritisk truet (CR), og mener dette forsterker vernebehovet. De ber derfor om at informasjon om vipe oppdateres med hensyn til statusendringen.

Velet mener også at landbruket får umulige forhold ved Vitbank-over alternativet, da den bygger ned og båndlegger store veldrevne jorder med Norges beste grønnsaksjord, og legger igjen mindre, dårlig arronderte jorder som er vanskeligere å drive. Velet frykter for fremtiden til gårdene Linnestranda og Lille Gilhus, og påpeker at gårdsdriften er en viktig del av omgivelsene som de ønsker å ta vare på.

Velet ber innstendig om at Lier kommune velger Vikeralternativet.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Informasjon om vipe i konsekvensutredningen vil ikke oppdateres da konsekvensutredningen baseres på kjent kunnskap på tidspunktet for utredningen, men Statsforvalteren i Oslo og Viken har lagt den endrede statusen til grunn når de har vurdert alternativene opp mot naturmangfold.

For svar/informasjon om håndtering av støy vises det til avsnitt om støy i begynnelsen av dokumentet.

Dagens vegnett/avlastet veg: Alle alternativene gir god avlastning av dagens veg. Det vises for øvrig til punkt 4.2.

Rådmannens kommentarer

6.4.13. LO Viken Oslo

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

LO opplyser om at ytre Lier har mange arbeidsplasser fordelt på et stort antall næringsbygg, og at andre trasévalg enn Viken vil føre til omfattende ekspropriering og arbeidsplasser som vil gå tapt. LO ser på med bekymring på konsekvensene av andre alternativer enn Viken, både når det gjelder arbeidsplasser og utfordringer Lier kommune har knyttet til erstatningsarealer for bedrifter som må flytte.

LO påpeker at kompetansen og arbeidsplassene som eksisterer i området i dag, er av en annen art enn den man ser for seg i arealene til næring i fjordbyen. De mener at landbruket sysselsetter mange i Lier og stort beslag av matjord, vil gi uheldige konsekvenser og påvirke landbruket i tillegg til at nedbygging av matjord ikke er bærekraftig.

De informerer om at Norge har lavest selvforsyningsgrad i Europa, og at Lier kommune må ta ansvar for matsikkerhet og beredskap.

LO Viken Oslo mener Vikeralternativet er eneste akseptable løsning.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.4.14. Naturvernforbundet i Lier

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Naturvernforbundet Lier legger først frem sitt forslag til vedtak:

- «• Det overordnede målet ved valg av korridor, er å beholde matjorda og naturmangfoldet.
- Alternativ 1: Viker, velges fremfor alternativ 2: Vitbank - over.
- Veistrekningen fra Dagslett til tunellportalen Dagslett utredes for to- og trefeltsvei med midtrekkverk og maksimal fartsgrense 80 km/t.
- Det utredes flere kryssløsninger med E18 ved Viker, med mål om minst mulig tap av dyrka mark og tap av naturmangfold.»

FNs naturpanel

Naturvernforbundet viser til FN's naturpanel og at arealendringer/tap av natur er den største trusselen mot naturmangfoldet og naturens tålegrense. De viser til en rapport fra naturpanelet som konkluderte med at vår generasjon står for de største naturtap i menneskets historie og at en million arter står i fare for å dø ut. De mener dermed at i saker som angår matjord, naturmangfold og vegutbygging må vi tenke globalt og handle lokalt- og viser til at ved å begrense omdisponering av matjord og bruk av natur lokalt kan vi stanse endringer globalt.

Nasjonale jordvernmål

Naturvernforbundet viser til at det i 2015 ble vedtatt et nasjonalt jordvernmål om å avgrense omdisponering av dyrka jord til maks 4000 dekar innen 2020. De viser til at dette ser ut til å ha blitt tatt til følge, bortsett fra for 2020.

Jordvernmål i Lier

Naturvernforbundet viser til jordbrukssjefen i Lier sine utregninger som konkluderer med at Lier kan maksimalt bygge ned 18 mål dyrka, hvis man går ut fra hvor stor andel av det nasjonale målet Lier kan tillate seg å omdisponere. De oppgir at i perioden 2005-2015 var det gjennomsnittlige tallet 42 dekar per år, fra 2015, da nye nasjonale jordvernmål ble satt, og frem til 2020, er resultatet 20 dekar per år. Tallet for 2020 viser 3 dekar godkjent for omdisponering.

Tap av matjord

Naturvernforbundet mener at arbeidsplasser, boliger og vei ikke må skje på bekostning av dyrka mark. De oppgir at bare 3% av landarealet er dyrka mark, og 1/3 av dette er matjord, og andelen blir stadig mindre. De mener at siden vi blir stadig flere, trenger vi matjorda mer enn noen gang – det vises til landbruksmeldinga som sier at kommunene er pålagt å legge til rette for økt matproduksjon i takt med befolkningsveksten, og da kan vi ikke samtidig tillate oss å omdisponere matjorda til fordel for andre formål enn matproduksjon.

Naturvernforbundet viser til at for ikke prissatte tema er Vikeralternativet rangert som nummer 1, mens Vitbank over er blant de dårligste. De viser til at selv 80 daa matjord, som Viker beslaglegger, utgjør et betydelig areal, som ifølge naturvernforbundet tilsvarer et mattap på ca. 80 000 brød hvert år.

Det vises til at om valget faller på Vikeralternativet, er arealbeslaget av dyrka mark er størst ved kryssområdet ved E18, og at det derfor er viktig å utarbeide flere kryssløsninger med fokus på minst mulig tap av dyrka mark.

Naturvernforbundet mener at det lenge har vært slik når det gjelder veibyggning av nasjonale behov overstyrer lokale interesser ved at lovverket settes til side og omdisponering aksepteres. De mener at også i store saker må lovverket gjelde, og jordtap og naturtap begrenses. De mener det med nasjonale jordvernmål som sammenfaller med lokale interesser vil være mulig å enes om Vikeralternativet.

Samferdselsdepartementet

Naturvernforbundet mener at det i konsekvensutredninger for veibyggning er de prissatte tema som har fått dominere fremfor de ikke-prissatte. De mener at når man har fått utrede Vikeralternativet, så er det med klare føringer fra Samferdselsdepartementet om at det ønsker å inkludere kostnadene i Viker-alternativet i KVV-estimatet for å gi dette alternativet en mulighet til å bli vurdert opp mot ikke-prissatte tema, i konkurransen med andre.

De viser til konsekvensutredningen, og at beregninger av netto nytte viser at Vikeralternativet kommer dårligst ut, mens Vitbank-over kommer best ut, mens for ikke-prissatte er Viker rangert som nr.1 og Vitbank-over som nr.6. De viser til Knut Arild Hareide sin uttalelse om at «Denne saken viser at samfunnsøkonomisk nytte ikke alltid skal trumfe ikke-prissatte konsekvenser», og sier de har tro på at ikke- prissatte trumfer prissatte denne gang.

Tap av naturmangfold

Naturvernforbundet viser til fagrapport om naturmangfold og vurderinger rundt kryssing av Lierelva, kulturlandskapet på Liersletta og konsekvenser for Vipe. De viser til at Vikeralternativet vil gi noe negativ konsekvens for naturmangfold, men er rangert som nummer 1. Naturvernforbundet mener dermed at Viker bør velges, da det i størst mulig grad tilfredsstiller det overordnede målet om bevaring av matjord og naturmangfold.

Dagslett

Naturvernforbundet mener de største virkningene for naturmangfold vil være knyttet til bru over Daueruddalen, øst for tunnelen. De viser til at arealforbruket for en ny 4-felts motorvei er stort, fra 15-23 m avhengig av valg av fartsgrense. Naturvernforbundet ber om at eksisterende 2-felts E134 forlenges til tunnelportalen på Dagslett, og utredes for en to og trefelts vei med midtrekkverk og fartsgrense 80 km/t. De mener dette vil gi smalere vei og begrense skade på naturmangfold, samt betydelig kostnadsreduksjon uten å gå utover trafiksikkerhet og trafikkeffektivitet.

Naturvernforbundet peker på at inngrep og tap av ravinedalen Daueruddalen vil være en del av bit-for-bit fragmenteringen av denne sårbare landskapsformen, og det forutsettes av tiltakshaver overholder prinsippene i Naturmangfoldloven §§ 11 og 12, om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og at det tas utgangspunkt i egnede driftsmetoder og teknikker som ivaretar naturmangfoldet

Kjørevei og kjøretid

Naturvernforbundet viser til at Vikeralternativet fører til noe lenger kjørevei, og at dette åpner for å hevde at lenger kjørevei øker tidsbruk og dermed gir dårligere samfunnsnytte. De støtter argumentasjonen om at kortere kjørevei, ikke nødvendigvis vil bety kortere kjøretid sammenlignet med de andre alternativene. Naturvernforbundet anser ikke dette som et viktig tema som må inngå i delmål for planprogrammet, de mener bevaring av matjord og naturmangfold er langt viktigere.

Oppsummering

Naturvernforbundet i Lier sitt overordnede mål i arbeidet med ny E134 i Lierdalen er å ta vare på dyrka mark og naturmangfold, de ber dermed om at kommunedelplanen for E134 begrenses til alternativ Viker som korridorvalg. De viser til at dersom Viker velges, medfører det fortsatt tap av dyrka mark og naturmangfold, de ber derfor om at eksisterende 2-felts E134 forlenges til tunnelportalen på Dagslett og at det tas med i planen.

Videre ber de om at det utredes flere kryssløsninger ved Viker med E18, med mål om minst mulig tap av dyrka mark og naturmangfold.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Når det gjelder alternativer for kryssløsning for Vikeralternativet med E18 viser vi til avsnitt om dette tema i starten av dokumentet. I reguleringsplanen vil både veilinje og kryss være gjenstand for en optimaliseringsprosess, og spesielt for krysset på Viker vil det være aktuelt å se på ulike utforminger både med tanke på arealbeslag og hensyn til Lierbakkene som kulturminne. I denne vurderingen må også trafiksikkerhet, grunnforhold, geometri og annet inngå.

Når det gjelder valg av dimensjoneringsklasse viser vi til avsnitt om trafikkmengde og grunnlag for valgt vegstandard i starten av dokumentet. Det er trafikkmengden som fører til behovet for den dimensjoneringsklassen vi tar utgangspunkt i nå. Det er derfor ikke aktuelt å utrede to- og trefeltsvei med midtrekkverk og maksimal fartsgrense 80 km/t på Dagslett.

Naturvernforbundet forutsetter at tiltakshaver overholder prinsippene i Naturmangfoldloven §§ 11 og 12, om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og at det tas utgangspunkt i egnede driftsmetoder og teknikker som ivaretar naturmangfoldet. Statens vegvesen bekrefter dette.

Kjørevei og kjøretid: Naturvernforbundet anser ikke kjøretid som et tema som er viktig nok til å inngå i delmålene for planprogrammet. De mener bevaring av matjord og naturmangfold er et viktigere mål. Målene er på dette tidspunktet satt, og planprogrammet fastsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Landbruk og miljø er også representert med mål i planprogrammet:

« Minst mulig tap av dyrket og dyrkbar mark til vegareal i tråd med nasjonal

Jordvernstrategi» og «Begrensede negative konsekvenser for miljøet og omgivelsene. Dette gjelder spesielt

- o støybelastning
- o luftforurensning
- o barrierevirkning
- o visuell virkning»

Et vegprosjekt vil nødvendigvis medføre ulike konflikter, generelt vil vi ha som hensikt å være minst mulig i konflikt med verdifulle områder, og ta hensyn der vi kan. I noen tilfeller vil det være aktuelt med ulike avbøtende tiltak.

Rådmannens kommentarer

6.4.15. Norges lastebileier-forbund region 3

Innkommert til Lier kommune

Oppsummering av innspill

NLF er opptatt av at fremkommelighet for tungtransport vektlegges uansett trasevalg. De påpeker at flerplanskryss må være godt utformet og veiene dimensjonert for fremtidens trafikkøkning. De informerer om at det er viktig med løsninger hvor man unngår endring i hastighet og får god flyt har stor betydning, og er viktig av hensyn til trafiksikkerhet, miljø, transportøkonomi og samfunnsøkonomi. De mener funksjonalitet og netto nytte bør tillegges avgjørende vekt, og bompengebelastningen bør reduseres.

NLF mener at valg av løsning for Dagslett bør baseres på at veisystemet i Drammensregionen vil trenge videre utvikling for å få bedre trafikkflyt, og gjennom dette ivareta miljø og sikkerhet, de mener det bør vektlegges at det i fremtid bør bli tunnel i Bragernesåsen som alternativ til Strømsåsen.

Det oppfordres sterkt til å tilrettelegge/sikre areal for plassering av et stort serviceanlegg med rast-, døgnhvile- og omlastingsmuligheter for tungtransport, med ulike servicetilbud som serveringstilbud, toaletter, garderober, overnattingstilbud etc. De mener dette vil kunne bli det viktigste tilbudet av sitt slag i landet sett opp mot trafikkmengde i området, og det nærmeste man vil komme hovedstadsområdet med et slikt anlegg.

De viser til at transportnæringen har utfordringer med å rekruttere og holde på arbeidskraft og at det viktig å bedre forholdene for yrkessjåfører på og langs veiene – de mener gode fasiliteter vil være en viktig faktor.

De mener et godt tilrettelagt serviceanlegg i området vil gjøre det lettere å håndtere varetransport i by- og tettstedsområdene i nærheten, ved at omlasting fra store vogntog til mindre kjøretøy vil kunne gi bedre og sikrere løsninger i tettbygde områder.

NLF ber om å bli involvert i dialog med Statens vegvesen og kommunene om temaet.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Veglinje og kryss skal i reguleringsplanen detaljeres videre for å få oversikt over arealbehov for ulike formål, og legge føringer for byggeplanleggingen. Vi planlegger veganlegget etter gjeldende vegnormaler. Ved eventuelle behov for fravik må dette søkes til vegdirektoratet.

Når det gjelder bompengebelastning viser vi til avsnitt om bompenge i starten av dokumentet.

En videreføring av E134 er ikke del av dette prosjektet. Vi viser til avsnitt om dette tema i starten av dokumentet.

Vegserviceanlegg er i utgangspunktet ikke del av oppdraget til prosjektet. Strekningen E134 Dagslett-E18 er for kort til at det er aktuelt med tanke på plassen et slikt anlegg trenger.

Rådmannens kommentarer

6.4.16. Næringsforeningen i Drammensregionen

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Næringsforeningen kommenterer at dette er et veiprojekt som det haster å få gjennomført. De påpeker at prosjektet har lang historie uten løsning, og at dagens vei er i dårlig stand og oppfyller ikke krav til veibredde, avkjørslar, kryssløsninger eller fartsgrenser, samt fører til miljø og trafiksikkerhetsproblemer som de som bor i området. De peker på at det er omfattende køproblemer i de trafikale høylastperiodene morgen og ettermiddag, som forplanter seg negativt til hele regionen.

Næringsforeningen syn har vært at en bør velge den raskeste og korteste traseen mellom Dagslett og E18, men etter å ha fulgt de politiske prosessene i Lier kommune mener de det viktigste er tempo og gjennomføring.

Næringsforeningen anbefaler derfor Vikar/Lang tunnel som eneste alternativ for å få bygget parsellen E134 Dagslett – E18.

De påpeker at alle de 7 alternativene for prosjektet har fordeler og ulemper, også Vikar, men at det nå er viktigst for næringsforeningen at det blir vedtatt en løsning som det er politisk vilje til å gjennomføre.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.4.17. Reistadlia vel

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Reistadlia vel påpeker at uansett alternativ vil veien legges over Liers beste matjord, og de forventer at om få år vil det tas mer matjord til flere felt og flere veier for å kompensere for økt trafikk og økt forsinkelse på E18. De mener dette nevnes som en utfordring i utredningen, men at det ikke er tatt med i konsekvensutredningen, og at man behandler E134 Dagslett-E18 isolert uten å se det som vil skje i Lier etter at E134 er koblet til E18.

Reistadlia vel har på årsmøte 23.mars 2022 vedtatt følgende høringsuttalelse til E134 Dagslett-E18:

A. Beslutningsunderlaget er ufullstendig fordi det ikke utreder konsekvensene ved tiltakene som må iverksettes etter at E134 er koblet på E18. Dersom flere felt og/eller en Lierdiagonal + tunnel gjennom Drammensåsen er et naturlig og nødvendig neste skritt, må det konsekvensutredes. Alle kostnader og ikke prissatte konsekvenser ved det som vil bli et naturlig neste skritt, må regnes inn i totalkostnadene ved prosjektet.

B. Dersom Vikeralternativet bygges, har Reistadlia velforening to innspill:

- Støydemping: Ifølge fagrapport om støy vil Reistadlia oppleve mer støy enn vi opplever i dag. Vi krever flere tiltak for å senke støynivået. Det må bygges støyvoller og hastigheten må senkes ut av tunellen og langs E18 i det aktuelle området.
- Krysset må bygges slik at påkjøringen på Viker legges under E18. I dagens løsning ligger påkjøring/avkjøring i bro over E18. Om deler av krysset kommer lavere i terrenget, vil det bli mindre massivt, og vi tror dette vil kunne bidra til å minske støy for omgivelsene.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Prosjektets oppdrag og bestilling er å utrede strekningen E134 Dagslett-E18. Videre gjør vi nå tilleggsanalyser for trafikk på E18, og det vises til eget avsnitt om dette i starten av dokumentet.

Lierdiagonalen eller andre tilsvarende videreføringer av E134 nord for Drammen er ikke en del av vår bestilling. Det vises for øvrig til generelt kapittel om dette i starten av dette dokumentet.

Støy: Det vises til generelt kapittel om støy i starten av dette dokumentet. Vi vil opplyse om at hastighet i kryssområdet er det for tidlig å si noe om på dette nivået av planleggingen.

Når det gjelder alternative kryssløsninger med E18 vises til det til kapittel 4.2.

Rådmannens kommentarer

6.4.18. Sørumlia velforening

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Sørumlia vel viser til at de har gitt innspill til saken tidligere og at deres standpunkt er uendret. De mener Vikeralternativet er det eneste alternativet som gir minst negative konsekvenser for jordbruk, bebyggelse, næring og miljø. De viser til at vi befinner oss i en utrygg situasjon geopolitisk og i forhold til klimaendringer, og det bør søkes en løsning med så få negative konsekvenser som mulig for landbruksarealer. De mener at matproduksjonen ikke bør vike nok en gang for et veiprojekt, uansett hvor nødvendig det er å avlaste områder for støy og andre plager fra dagens E134.

Vegstandard: Sørumlia vel mener nye hovedveier bør dimensjoneres for å håndtere dagens trafikk med god margin, slik at man slipper ny planprosess senere hvis det blir behov for utvidelse. De mener målet må være å gjøre ny E134 til det foretrukne alternativet for trafikken, og at høyere fartsgrense kan være et virkemiddel.

Lokaltrafikk: Sørumlia vel savner et punkt om hvordan alternativene påvirker trafikknivå og mønster i bl.a Tuverudveien. De mener et kryss ved Huseby gård (som i Vitbank – over) vil føre til en betydelig

økning av trafikk langs Tuverudveien. De mener det vil være kortere for trafikk fra f.eks Engersand å kjøre til Huseby via Tuverudveien, for så å kjøre inn på E134, dette begrunnes ved at det er økt kjøreavstand til E18 hvis man må kjøre opp Spikkestadbakkene før man kjører inn på E134.

Det kommenteres at Viker-alternativet ikke har noe kryssløsning som kan ha en effekt på trafikkmønsteret i Tuverudveien, utover at kanskje færre velger å kjøre ut til Kjellstad når de skal fra Linneslia og retning Liertoppen/Asker.

Sørumlia vel mener det bør vurderes kraftfulle tiltak langs Tuverudveien uansett alternativ for å gjøre den mindre attraktiv for trafikk, de viser til lavere fartsgrense, fartsdumper og fotobokser.

Tap av jordbruksarealer: Sørumlia vel viser til at det går tapt betydelig mindre jordbruksareal ved Viker-alternativet i forhold til Vitbank. De mener også Huseby gård vil bli hardt rammet, og andre gårder vil også miste arealer med dyrket mark. Velet mener at vi ikke kan ta oss råd til dette, og at disse arealene må vernes.

Konsekvenser for boligområder og næringsbygg: Sørumlia vel peker på at Vitbank-alternativet har negativ effekt på etablerte bolig- og næringsområder. De mener at når man i praksis må fjerne et helt boligområde for en veitrasé, bør dette ikke vurderes. De peker også på at etablerte næringsvirksomheter med lokal sysselsetting må vike, noe de mener får økonomiske konsekvenser, men også miljøbelastning dersom bedriftene relokaliseres lenger unna slik at ansatte må reise lenger.

Andre forhold: Sørumlia vel peker på at det bor flere barn i Sørumlia som går på Gullaug skole. De mener Vitbank-alternativet har flere svært negative konsekvenser for disse både under anleggsperioden og etter at veien er ferdig. De mener sikkerhetsmessige forhold under bygging, og generell støy og støvplager taler sterkt imot Vitbank-alternativet.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Når det gjelder valg av vegstandard og fartsgrense henviser vi til avsnitt om dette i starten av dokumentet.

Lokaltrafikk/Tuverudveien: Figur 6-13 og tabell 6-2 i rapport for trafikale og prissatte konsekvenser viser at trafikken i Tuverudveien reduseres for alle alternativer i 2050, sammenliknet med nullalternativet. Tabellen finnes i kapittel 6.4.7.

Når det gjelder avbøtende tiltak på eksisterende veg vises det til kapittel 4.2. Trafikksikkerhet i forbindelse med anleggsperioden og etter at vegen er ferdigstilt skal ivaretas uansett alternativ.

Rådmannens kommentarer

6.5. Innspill fra private med svar

6.5.1. André Fiskum

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Fiskum ønsker å gi sin stemme til Vikeralternativet, som han mener gir et helhetlig best resultat for innbyggerne i Lier med tanke på støy, estetikk og livskvalitet.

Fiskum er innbygger i Lierbakkene og tror denne løsningen vil føre til forverret utsikt og økt støy fra ny trafikkmaskin og E18, noe han mener er negativt for innbyggerne i denne delen av Lier. Han antar at trafikkvolum vil fortsette å øke fremover.

Han mener at det vil være ideelt med en renovering av «1960-fredningen» av E18, som han mener har gått ut på dato. Fiskum har to forslag til støyreducerende og livskvalitetsøkende alternativ til E18:

1. E18 i tunnel nedenfra Viker, med utløp ved Liertoppen/Lierskogen, med trafikkmaskin i

Viker-alternativet også under bakken, slik all trafikk herfra opp mot Liertoppen går under bakken.

2. Delvis overbygget E18 i Lierbakkene, med grønt lokk som bevarer utsikten fra

nedkjøringen og samtidig reduserer støy og forbedrer utsikt.

Fiskum mener at disse forslagene også vil knytte hver side av E18 bedre sammen og forsterke Liers grønne profil. Han legger ved linker til et par bilder for inspirasjon.

<https://worldarchitecture.org/articles/ccnpc/penda-designs-an-artificial-landscape-of-hills-and-valleys-that-create-natural-environment-for-wuhan.html>

<https://www.designboom.com/architecture/adrian-kasperski-landscape-house-krakow-poland-04-21-2020/>

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden og forslagene tas til orientering.

Et nytt kryss i Lierbakkene vil påvirke støyforholdene og krysset vil også påvirke landskapsbildet. I kommuneplanen er hovedformålet med støyberegningene å se forskjellene på alternativene. På reguleringsplannivå vil prosjektet se nærmere støy og det alternativet som skal reguleres. Vi henviser til generelt avsnitt om støy i begynnelsen av dokumentet.

Det stemmer at trafikkberegningene i prosjektet viser at trafikken øker i årene fremover.

Det skal jobbes videre med utformingen av krysset i reguleringsplanen. Da vil landskapsarkitekt i samarbeid med resten av prosjektet jobbe med hvordan vi kan få krysset til å passe best mulig inn i omgivelsene, og med Lierbakkene som kulturminne.

Det er lite sannsynlig at et kryss med E18 for Vikeralternativet ville flyttes mye i forbindelse med reguleringsplanlegging slik det skisseres i forslagene til Fiskum, men noen justeringer og optimaliseringer gjøres i forbindelse med en reguleringsplan.

Overbygning av Lierbakkene er et interessant forslag, men er for kostnadskreven og utenfor rammene vi har i dette prosjektet.

Rådmannens kommentarer

6.5.2. Andres Meland

Innkommert til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Meland skriver: «Alternativ 2!

Eller enda bedre Huseby. Da vil jo halvparten av strekningen gå på allerede eksisterende vei.

Lag veien så kort som mulig. Trafikk problemene i spikkestadbakkene og Lahell vil ikke forsvinne med en omvei til Vikar. Matjord kan flyttes. Dette er gjort andre steder..»

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering. Vi forstår «alternativ 2» som Vitbank-korridoren. Alle alternativene avlaster dagens vei, men Vikar noe mindre enn de andre.

Rådmannens kommentarer

6.5.3. Anette Helgerud

Innkommert til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Helgerud ønsker kun det hun kaller alternativ 1: Vikar

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.5.4. Arild Sigurdsen

Innkommert til Lier kommune

Oppsummering av innspill

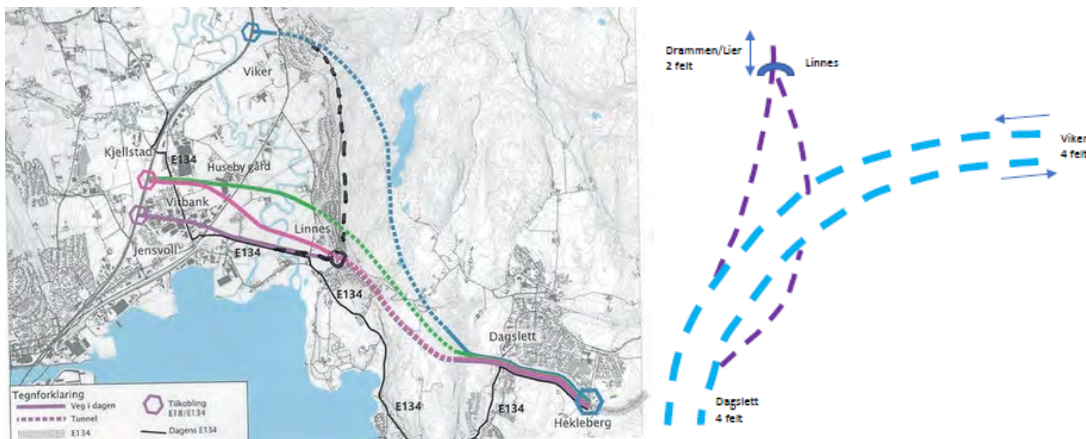
Sigurdsen foreslår en kombinasjon av Vikaralternativet og Jensvollalternativet hvor (punktene nedenfor er avskrift fra merknad):

- Nye E134 i tunnel føres fram fra Dagslett til Linnes (Jensvoll alt.).
- Nye E134 koples sammen med eksisterende E134 på Linnes. To felt som I dag.
- Ingen omfattende ombygginger/utbedringer på eksisterende E134 mot Amtmannsvingen, bortsett fra tilknytningspunkt på sletta ved Linnes/Gullaug (Planfri løsning).
- Planfritt kryss med fire-felts forbindelse (stiplet i sort) mot Vikar bygges inne i tunnelen (Se egen skisse under til høyre).
- Ingen avkjøring eller påkjøring fra Lier/Drammen retning Vikar.
- Løsningen ved Vikar som beskrevet i Kommuneplan.

Han mener den skisserte løsningen byr på flere mulige fordeler:

- «1. Trafikken forbi Engersand vil kunne ledes utenom Engersand på et tidligere tidspunkt enn for noen av de andre alternativene.
2. Tunnelen blir ikke så lang og skremmende for trafikanter til og fra Lier/Drammen da denne trafikken kan gå via Linner og Amtmannsvingen.
3. Tungtransport til/fra Drammen dirigeres om Vikar
4. All trafikk direkte til/fra E18 og E134, ledes via Vikar
5. Trafikk gjennom Engersand reguleres med skilting (Gjennomkjøring forbudt) eller veiprising.
6. Skissert løsning kan alternativt bygges i to faser (Noe som bør unngås da rushtrafikken vil kunne medføre kø inne i tunnelen):
 - a. Fase 1: Dagslett - Linner
 - b. Fase 2: Plankryss i tunnel - Vikar
7. (Tidsaktuelt: bomberom i tunnelen)»

Sigurdson har også illustrert forslaget



Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Ihht. Statens vegvesens håndbok N500 Vegtunneler kap. 3.7 er det ikke lov med kryss i tunnel. Det har vært sett på slike løsninger på skissestadiet tidligere, men som man ikke har gått videre med. Det vil være svært kostnadskrevenende å bygge tunnel som skal gå fra Dagslett og til både Linner og Vikar, og krever da et fravik fra vegnormal. Idet 80% av trafikken på E134 skal i retning Drammen vil en tunnel etter avkjøring på Linner i retning Vikar ikke har trafikkgrunnlag for å kunne bygges.

Når det gjelder avbøtende tiltak på eksisterende veg vises det til kapittel 4.2.

Rådmannens kommentarer

6.5.5. Bente Borch Deinboll

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Deinboll mener at Vikaralternativet er det beste, og argumenterer med disse punktene:

«1. Mindre dyrka mark til spille – bevaring av kulturlandskap i Ytre Lier

2. Tunnell mindre inngripende enn vei i åpent lende

3. Mindre forurensning og støy – nok med E18 as is

4. Når jeg ser på de planlagte løsningene, så vil alternativet over Vitbank innebære 3 kryss etter tunnel og 1 kryss for Vikeralternativet. Dette vil være til stor ulempe for beboerne på Vitbank og øke trafikkstøy og forurensning ytteligere, og også i anleggsperioden.»

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Det er riktig at Vikeralternativet er mindre inngripende med tanke på de ikke-prissatte tema. Vitbank over innebærer kun to kryss etter tunnelen, det er ikke kryss med lokalvegssystemet på Linnes, kun tilpasninger på lokalvegssystemet i forbindelse med ny E134. Det ligger også inne en justering av rundkjøring og påkjøringsramper på Kjellstad for å oppnå stor nok avstand mellom ramper.

Når det gjelder støy henviser vi til generelt avsnitt om støy i begynnelsen av dokumentet. Både støy og luftforurensning skal behandles videre i reguleringsplanfasen.

Rådmannens kommentarer

6.5.6. Berit og Per Gunnar Dagslet

Innkomet til Lier kommune og Asker kommune

Oppsummering av innspill

Dagslet skriver på vegne av familien sin og alle som bor langs E134 Spikkestadbakken/Lahell/Gullaug. Dagslet henviser til at de i mange år har vært vitne til økende trafikk, køer på grunn av lastebiler som ikke kommer seg opp bakkene eller ved ulykker, samt at det er med «livet som innsats» de prøver å komme seg på/av veien.

Dagslet viser til at deres eiendom er delt i to av E134, og at de må passere E134 med traktor i forbindelse med driften, noe de mener i dag er umulig. Det henvises til tidligere kamp for å få gjennomført den siste biten av E134, som blant annet endte med at hus ble revet og bygging av «alternativ 1, (-Linnes/ Jensvoll-alternativet)» ble igangsatt, noe som senere ble stoppet.

Dagslet viser videre til at for politikerne i Lier er det Viker som gjelder, men spør om det gjelder for alle, og henviser til at det vil gi konsekvenser for dem. De mener at dagens E134 med Vikeralternativet fortsatt vil ha stor trafikkbelastning uten å være dimensjonert for det. De mener lokalbefolkningen ikke vil kjøre en så lang omveg for å komme seg til/fra Drammen.

Dagslet oppsummerer med at statens anbefaling om trasevalg Vitbank- over må være det eneste riktige, og at lekkasjen da vil bli minimal slik at det blir levelig for de som bor langs veien, samt at man sparer miljøet for ekstra kilometer med utslipp og at det blir billigst. De mener at Statens vegvesen bør skjære igjennom og avgjøre dette nå.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Vi er klar over og har forståelse for at mange som bor i planområdet har en lang historie med planen for videreføring av E134 fra Dagslett til E18, og at man ønsker en fullføring av prosjektet.

Alle alternativ vil fjerne en vesentlig del av trafikken på dagens E134. Vi henviser til avsnitt om avlastning av dagens veg i kapittel 4.2.

Rådmannens kommentarer

6.5.7. Berit Pedersen

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Foretrekker Viker-alternativet for E134 Dagslett-E18

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering

Rådmannens kommentarer

6.5.8. Birgit Løitegaard og Franz Titulaer

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Løitegaard/Titulaer vil «stemme for» Vitbank over og på det sterkeste gå imot Viker alternativet. De oppgir at de i dag er berørt av trafikk-kork på Kjellstad hver helg, og at det er tydelig at det haster å få orden på.

Viker:

Løitegaard/Titulaer mener det er galskap å føre trafikken som skal til Drammen gjennom en lang tunnel, for så å føre trafikken gjennom hele nedre Lier og til Drammen. De mener lokalkjente vil kjøre utenom tunnelen, og at påkjøringen (les: på E18) vil forstyrre og dominere landbruks-landskapet, spre trafikken utover et stort område, og urbanisere et større område. De kommenterer dessuten at lyden vil forstyrre og ødelegge boligområdene i Reistadlia, samt være forstyrrende/ødeleggende for de som bor på nedsiden. De oppgir at dette er et sammenhengende kulturlandskap.

Vitbank over:

Løitegaard/Titulaer mener det er bedre å konsentrere trafikken, framfor å spre den utover. De mener at Vitbank over kan legges i en naturlig trasé i et område med bedrifter, som er nærmere Drammen og alt annet, samt at det er ingen stor omveg og ødelegger mindre av det landlige miljøet.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Alle alternativ vil fjerne en vesentlig del av trafikken på dagens E134. Vi henviser til avsnitt om avlastning av dagens veg i kapittel 4.2.

Når det gjelder støy henviser vi til generelt avsnitt om dette i begynnelsen av dokumentet. Et kryss i Lierbakkene vil påvirke støyforholdene, slik som alle nye veganlegg. Vi vil se mer på støy med hensyn til valgt alternativ i reguleringsplanen.

Valgt alternativ vil også være gjenstand for videre detaljering og optimalisering i reguleringsplanfasen, hvor man også vil se på hvordan man best mulig kan tilpasse kryssområder i landskapet og til andre ikke-prissatte verdier, samtidig som tekniske og geometriske krav ivaretas.

Rådmannens kommentarer

6.5.9. Camilla Viken

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Viken mener at hvis Lier Kommune ønsker å fortsette «Grønne Lier» og at landbruket i Lierdalen skal ivaretas mest mulig, er det ingen tvil om at Viker-alternativet er veien å gå. Hun mener at veg i tunell sørger for minst mulig sår i det åpne landskapet for de som fortsatt ønsker et landlig preg i kommunen.

Viken holder dermed en knapp på og håper på Viker-alternativet.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.5.10. Elin Kjos Munthe

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Munthe mener at Vikeralternativet med lang tunnel er det beste for innbyggerne i Ytre Lier. Hun mener det allerede er nok veier på kryss og tvers og at jordene er nok oppdelt allerede. Hun etterlyser hvor det ble av «grønne Lier», og mener at ytre Lier snart er et stort veikryss. Munthe mener at argumentet om at biler må kjøre lenger på grunn av lang tunnel er dårlig fordi hun mener det er snakk om bare i underkant av 2 min pr km.

Tiltak mot fortsatt trafikk forbi Engersand mener Munthe kan være for eksempel fler fartsdumper, lyskryss for fotgjengere, lavere fart og en ordning med bompenger.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Når det gjelder avbøtende tiltak på eksisterende veg vises det til kapittel 4.2.

Rådmannens kommentarer

6.5.11. Espen Sammerud

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Sammerud mener «alternativ 1 (Viker)» vil være den beste løsningen for Lierbygda. Han bor selv på Engersand og ser frem til å få E134 i tunnel og minst mulig veg i dagen. Han mener det vil ivareta landbruk og lokalbefolkning på best måte.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.5.12. Glenn Lolland Svendsen

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Svendsen mener Viker alternativet er løsningen som absolutt påvirker færrest beboere i området. Han mener det også ser ut til å være den løsningen som er best forberedt på hva som skal skje på Lierstranda i fremtiden.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.5.13. Hanne Storm

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Storm mener Viker må være riktig alternativ.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.5.14. Inghild Berthinussen

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Berthinussen ønsker at man går for Vikeralternativet, og anser det som det eneste alternativet.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.5.15. Johan Rønning

Innkommert til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Rønning mener Lier kommune må gå for alternativ 1 Viker.

Han mener alternativet Vitbank Over, vil ødelegge store landbruksområder og bli en skamlett for Grønne Lier, samt gi store følger for naturområder, landbruksområder og boligområder. Rønning mener alternativet vil gi et synlig, stort og støyende veianlegg midt i hjertet av nedre delen til Lier kommune.

Han mener også at med tanke på en kommende Lierdiagonal vil plasseringen med utløp ved Viker gi kommunen flere alternativer senere.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Viser til generelt avsnitt om Lierdiagonal og tilsvarende videreføringer i begynnelsen av dokumentet.

Rådmannens kommentarer

6.5.16. Jon Hammer

Innkommert til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Hammer oppgir at hans husstand ønsker Viker svært sterkt, og mener det er minst inngripende for flest mulig. Han mener man da unngår å kutte hele sletta i fire deler.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.5.17. Linda Garstad Kollerud

Innkommert til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Kollerud mener at Vikeralternativet bør gjennomføres.

Hun argumenterer slik:

«Matjord, ved Viker alternativet blir det tatt mindre matjord.

Kø ved Kjellstad, ved Viker alternativet blir det mindre kødannelser ved Kjellstad.

Og ved Viker alternativet blir ikke bygda delt i to ved enda en ny hovedvei gjennom bygda.

Det er også færre som blir berørt direkte ved Viker alternativet.»

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Det blir ikke mindre kødannelse på E18 ved Kjellstad ved Vikealternativet, og det vises til fagrapport for trafikale og prissatte konsekvenser kapittel 6.4.4 som omtaler trafikk langs E18. Det vises også til dette dokument kapittel 4.2 om Trafikk på E18.

Rådmannens kommentarer

6.5.18. Nina Lolland Svendsen

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Svendsen mener Viker er den beste løsningen med tanke på rushtrafikk og oppkobling E18.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering

Det vises også til kapittel 4.2 om Trafikk på E18, der det er beskrevet at Viker ikke er den beste løsningen med tanke på rushtrafikk og oppkobling E18.

Rådmannens kommentarer

6.5.19. Sascha Nordenstam

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Nordenstam opplyser om at hun ønsker seg Viker-alternativet.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.5.20. Tommy Ødegård

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Ødegård mener at Vikeralternativet er det alternativet som får minst konsekvenser for Lier som helhet, for innbyggere og dyrket mark, og vurderer det mest sannsynlig at det blir det foretrukne alternativet. Han mener at med bakgrunn i dette må det gjøres en del tilpasninger i kryssløsningen ved Viker/Reistad:

Her må tunnelmunning legges lenger Nord/Vest på jordet i forhold til forslaget som er framlagt.

Traséen må legges rett sydover inn på E 18 etter at den kommer ut fra fjellet.

Dette for å minske den totale merbelastningen for omkringliggende boliger under anleggsperioden og videre etter at veien er ferdigstilt.

Videre må det legges inn kulvert så langt som mulig inn mot kryssløsning på eksisterende E 18.

Videre mener Ødegård det må legges inn vesentlig støybegrensende tiltak for å minste støybelastning på omkringliggende boliger, som støyvoller, støyskjerming og gjøre direkte støybegrensende tiltak i nærmeste boliger som f.eks utskifting av vinduer, samt alternative bomuligheter ved langvarige støyende arbeider.

Ødegård oppgir også at det må kartlegges og dokumenteres alle boliger som er direkte berørt ifm oppstart av anlegg, slik at man kan dokumentere eventuelle skader som kan oppstå i forbindelse med anleggsarbeidene.

I tillegg ber Ødegård om at det tidlig i prosessen vises planer for riggområde og tilførselsveier, inn og utkjøring av maskiner og masser, og dette må i størst mulig grad legges utenfor områder hvor det er stor ferdsel og mye bevegelse av skolebarn, det vil si utenfor området rundt rundkjøring og den gamle jernbanelinja. I tillegg mener Ødegård det må ses på utforming av busstoppet ved rundkjøringen på Reistad.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

For svar angående optimalisering av kryssløsning på Viker viser vi til generelt svar om dette i starten av dette dokumentet. Det skal vurderes alternative utforminger av krysset i reguleringsplanfasen.

Støy: Utredningen på kommunedelplannivå har som formål å finne forskjellene på alternativene. På reguleringsplannivå vil der gjøres beregninger ut fra en mer detaljert veggeometri for det valgte alternativet. Vi viser for øvrig til generelt svar om støy i starten av dette dokumentet.

Dokumentasjon av tilstand på boliger før anleggsfase, gjøres i forbindelse med byggeplanfasen/bygging, som kommer etter reguleringsplan. Det blir som utgangspunkt ikke gjort vurderinger rundt hvilke boliger dette er aktuelt for i reguleringsplanfasen.

Riggområder og massetransport vil vi begynne å planlegge i reguleringsplanen, blant annet ved å regulere riggområder og midlertidige anleggsområder inn i reguleringsplanen. På reguleringsplanen er det viktigst å finne ut av omfanget av det som skal bygges og hvor mye areal vi trenger for det, og hva slags formål de ulike arealene skal ha. Planlegging for transport av masser og hensyn i den forbindelse vil også startes opp i reguleringsplan, spesielt i vanskelige områder, men detaljene vil komme på plass på byggeplannivå.

Rådmannens kommentarer

6.5.21. Tone Tviberg

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Tviberg mener Viker- alternativet er det beste for Lier og samfunnet.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.5.22. Tonny Tollefsen

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Tollefsen ber om at planen ses på på nytt, fordi han mener alt taler imot planen og alle foreslåtte traseer.

Han mener det bare vil flytte trafikkproblemene nærmere Drammen sentrum, hvor det allerede er sprengt kapasitet. I tillegg mener han at arealene som veien foreslås på innehar Norges beste jordbruksarealer som må bevares.

Tollefsen foreslår at det tenkes nytt, f.eks. Storsand-Klokkarstua-Svelvik-Gutu E18 med utvidelse av E134 Strømsåstunnelen.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Området Dagslett- Ytre Lier er et område som er svært trafikkert i dag. Alle alternativ vurdert i kommunedelplanen vil fjerne en vesentlig del av trafikken på dagens E134. Vi viser for øvrig til generelt avsnitt om trafikk på E18 og alternative løsninger for videreføring av E134 i kapittel 4.2.

Oppdraget Statens vegvesen har fått er å planlegge veg fra Dagslett- E18.

Rådmannens kommentarer

6.5.23. Venche Reiersgård

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Reiersgård stemmer for Viker.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.5.24. Vibeke Ulfstein Lund

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Lund mener Vikeralternativet er helt klart best og at Vitbank vil ødelegge ytre Lier, rasere matjord og gjøre til økt støy for de som bor der.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.5.25. Henning og Linda Levanger

Innkomet til Asker kommune

Oppsummering av innspill

Levanger skriver at E134 mellom Lier og Spikkestad er viktig ledd for å bedre trafikkforholdene langs dagens E134 som går gjennom boligområder, og hovedmålet bør være å utbedre dette og ikke legge til rette for mer trafikk på E134. De mener at en utvidelse til fire felt med økt fartsgrense vil gjøre det mer attraktivt å bruke veien mellom Lier og Follo igjennom Asker og Oslofjord-tunnelen. De mener det ikke kan være et mål for Asker kommune å bidra til en vei som vil føre til økt trafikk i kommunen som ikke bidrar positivt kommersielt, i tillegg til å redusere bomiljø og trivsel i lokalområder.

E134 ingen løsning for Røykenveien/Spikkestadveien

Levanger påpeker at Asker kommune mener at ny E134 vil kunne redusere trafikken på Røykenveien og Slemmestadveien nord for Røyken. Levanger mener at dette må faglig dokumenteres før det kan brukes som argument. De mener at politikerne har mange meninger og erfaringer, men at tidligere diskusjoner ofte har vært preget av følelser og politisk ståsted fremfor fakta. De mener at administrasjonen må komme med disse fakta før den politiske diskusjonen kan starte.

Nedskalert løsning

Levanger mener at ny fire-felts veg mellom Spikkestad og Lier vil gi økt trafikkbelastning til Asker kommune, og at de negative konsekvensene av dette og kostnader for å utbedre disse konsekvensene ikke er ønskelig for kommunen. De mener dermed at ny E-134 bør nedskaleres til samme standard som E-134 øst for Spikkestad, men med midtdeler og andre nødvendige sikringstiltak, med maks hastighet 80 km/t og lavere fart nær boligområdene sør for Spikkestad. De mener tunnelene vil måtte bygges i to løp og to felt pr løp pga sikkerhet, men at det bør være maksimalt to felt der veien går i dagen ved Dagslett, og at krysset reduseres til et plan med rundkjøring. De mener dette gir lavere hastighet, mindre trafikkstøy og mulighet for å plassere veien lavere i terrenget som vil hjelpe mot støybelastning.

Støy og lysforurensning

Levanger mener ny E34 vil gi økt lysforurensning av Spikkestad/Røyken-området. De mener hastigheten bør være så lav som mulig for å redusere støybelastning av veien, og at det er billigere med lav fartsgrense enn å måtte bygge støydempende tiltak.

De mener støy fra dagens kjøretøy i hovedsak er knyttet til dekkstøy og vindstøy, og at energien i denne støyen øker med hastigheten. De mener reduksjon av hastigheten utenfor tunnelene vil ha god innvirkning for lokalmiljøet uten at det går ut over trafikken.

Levanger påpeker at lysanlegg langs vei begrenser tiden med mørke som naturen er avhengig av og har en negativ innvirkning på dyr, insekter, planter og mennesker. Levanger mener at man bør følge et føre-var prinsipp for dette tema for å ikke skape problemer for fremtiden. Det påpekes også kostnader for å løse dette i fremtiden, fremfor å ta hensyn til det i dag.

Ikke økt kapasitet på E134

Levanger mener dagens E134 mellom Dagslett og Oslofjordtunnelen ikke må utvides som en konsekvens av at tilførselsveien utbedres. Han mener veien i dag har god kapasitet, og ikke behov for utvidelse, men at dette kan endre seg om vi ikke gjør tiltak for å forhindre økende trafikk. Han mener en økning av trafikk mellom Røyken og Spikkestad, spesielt sammen med utvidelse og økning av fart, vil gå imot nasjonale mål om å ikke øke bilbruken. Det påpekes at økning av trafikken ikke må lede til et fremtidig krav om utvidelse av E-134 øst for planområdet.

Bompengesnitt

Levanger mener at Asker kommune må jobbe for at bompengesnitt ikke fører til en oppdelt kommune hvor innbyggerne sør i kommunen blir sperret inne av bomsnitt eller at bomsnitt gir uønsket forflytting av trafikk til mindre egnede veier. De mener bom bør plasseres slik at de belaster gjennomgangstrafikk og ikke lokaltrafikk, og påpeker at ny E134 først og fremst skal bedre forholdene for Lahell/Gullaug, og gi bedre forhold for gjennomgangstrafikk over Oslofjorden, som da er den trafikken som bør betale.

Levanger har foreslått to eksempler for hvor bommer kan plasseres (punktene er hentet direkte fra merknad:

1. «Bomsnitt for ny trase Dagslett – E-18 legges til Oslofjordtunnelen for å ikke skape unaturlige hindringer innad i Asker kommune som kan endre kommunes samfunnsutvikling på sikt. Da vil det ikke være noe lekkasje av trafikk over Lahell, mens man hindrer en bompengesnitt som rammer lokaltrafikken hardt.»
2. «For å redusere bompenge-trykket på et punkt kan belastningen flyttes over en lengre strekning. Dvs. med bomsnitt fordelt utover hele strekningen på E-134 fra E-18 til Oslofjordtunnelen. Dermed vil gjennomgående trafikk bidra sterkt mens lokaltrafikk får en redusert belastning og det vil ha en mindre effekt på lokaltrafikken innad i Asker kommune og dermed hvordan kommune utvikler seg. Det kan også hindre behovet for et bomsnitt på Røykenveien (i Asker) og Slemmestadveien sør for Heggedal og Slemmestad fordi tungtrafikken ikke får et massivt bomsnitt de kan unngå ved å kjøre disse veien mot Oslo.»

Flytting av tungtransport til sjø

Levanger spør om behovet for fire felt kan reduseres og dermed bedre fremtidsforholdene for Røyken og Asker.

De henviser til at Asko har tatt initiativ til forflytning av tungtransport til sjøen mellom Moss-Horten, og at de har ønske om å involvere andre. De mener behovet for full fire felt kan reduseres på denne måten.

Levanger foreslår at det kan bygges to tunnellop med fire felt kun i stigningsdelen av tunnelen, og at det ikke settes fartsgrense over 80 km/t. de mener at man på denne måten tilpasser trafikken til

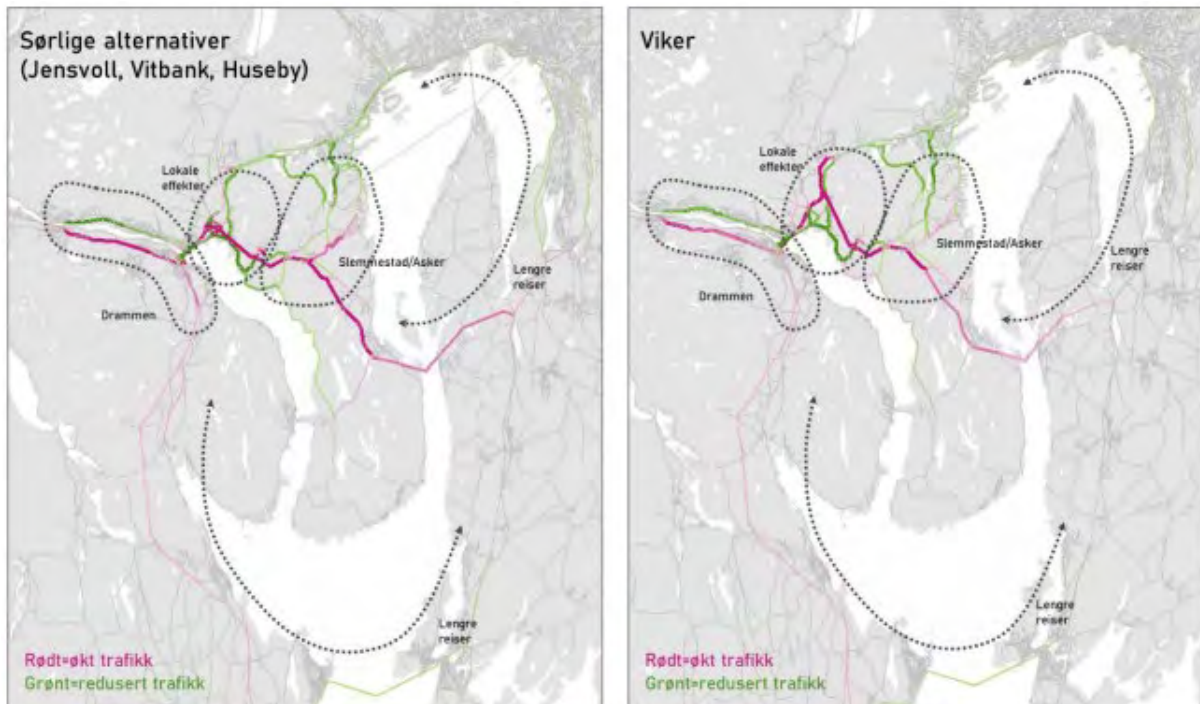
dagens E134 øst for Dagslett og reduserer tilførsel av ny trafikk. De mener at man med to tunnellop da har ivaretatt trafiksikkerhet, og at god flyt ivaretas av forbikjøringsmulighet i stigningen.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering, og vi kommenterer noen tema nedenfor. Innspill rettet kun til Asker kommune svares ikke ut av Statens vegvesen.

Røykenveien og Slemmestadveien

Figurer under viser differanseplott med en figur med de sørlige alternativene og en figur med Viken.



Figur fra kap. 6.4 i Rapport for trafikale og prissatte konsekvenser: Trafikale effekter etter områder. Sørlige alternativer til venstre og Viken til høyre. Endring i biltrafikk

Områdene nærmere Asker sentrum som er overbelastet avlastes med ny E134. Mens områdene med restkapasitet i sør nærmere E134 får mer trafikk. Foreløpige analyser viser at ny E134 uavhengig av valgt løsning i liten grad vil fjerne trafikk som allerede er på E134 og skal i retning Asker og i dag bruker Slemmestad/Røykenveien, men trafikk som starter på Slemmestad/Røykenveien vil i større grad kjøre mot ny E134 enn mot Asker.

Nedskalert løsning

Vi viser her til mer informasjon i generelt avsnitt om Trafikkmengde, og grunnlag for valgt veistandard i starten av dokumentet.

Det vil ikke være mulig å planlegge kryss på Dagslett i et plan etter håndbok N100.

Det er heller ikke mulig å planlegge rundkjøringer i forbindelse med riksveg, jmf. NA-rundskriv 2015/15 og senere oppdatering av håndbok N100 Veg og gateutforming.

Støy og lysforurensning

Generelt om planlegging og beregning av støy beskrives i generelt avsnitt om støy i begynnelsen av dokumentet. Som nevnt ovenfor er dimensjonering av veien avklart på bakgrunn av trafikkmengde, med det følger også fartsgrense.

Når det gjelder veibelysning er dette noe vi ikke planlegger før på reguleringsplannivå. Vi er kjent med at lys kan påvirke omgivelsene, og dette vil håndteres i videre planfaser. Lysforurensning er nevnt som en faktor for ulike arter i konsekvensutredningen for Naturmangfold fra kommunedelplanen. Konsekvensutredningen fra kommunedelplanen vil følge prosjektet videre i neste planfase som grunnlag.

Ikke økt kapasitet på dagens E134:

Det er ingen planer om å utvide dagens E134 mellom Dagslett og Oslofjordtunnelen per dags dato.

Trafikkberegningene gjennomført på kommunedelplan viser en økning av trafikken på dagens E134 mellom Dagslett og Bjørnstad for alle alternativene i forhold til nullalternativet. Den viser også en økning i nullalternativet i forhold til dagens situasjon.

Bompengesnitt:

Plassering av bommer for E134 Dagslett-E18 er et eget prosjekt som gjennomføres parallelt med reguleringsplanen. Vi viser for øvrig til generelt avsnitt om Bompenger på E134 eller veier utenfor planområdet i begynnelsen av dokumentet.

Flytting av tungtransport til sjø:

Vi henviser til svar under overskriften «nedskalert løsning» angående vårt oppdrag.

Rådmannens kommentarer

6.5.26. Magnus M. Dagslet

Innkomet til Asker kommune

Oppsummering av innspill

Dagslet opplyser om at vegstrekningen er et uromoment på alle områder, og at den må gjøres noe med. Han gleder seg til å ta over gården (Les: Nedre Dagslet gård), og leke med barna i hagen, men det er nå med en klump i magen. Han opplyser om at de nå er i et generasjonsskifte på Nedre Dagslet gård, midt i Spikkestadbakkene, og at han skal ta over gården sammen med kone og to små barn, noe som er en utfordrende prosess som de legger betydelige beløp på bordet for å få til. Han sier at de gjør dette for å holde gården i familien, og med et håp om at tunnelen Dagslett-E18 blir et faktum.

Han minner om at dagens E134 for noen tiår siden var en liten lokalveg med minimal trafikkbelastning, og at den fysiske vegstrekningen er lik som da, men med flerdoblet trafikkbelastning. Han mener dermed at strekningen ikke tåler denne trafikken.

Dagslet opplyser om at han ser strekningen hver dag, og at det hver dag er nestenulykker i svingen 200 m fra rundkjøringen på Dagslett i retning Drammen. Han peker på det samme etter

bussholdeplassen nederst i Spikkestadbakkene, retning Røyken. Dagslet skriver at på strekningen økes farten til 60 km/t, langs Dagslet sine jorder, forbi gårdens av/påkjørsel og rett inn i krapp sving. Han mener at ingen holder fartsgrensen her og at det er farlig. Han peker på flere ulykker på strekningen, og at det fryktes verre skader.

Dagslet forteller at barna hans skal vokse opp på gården, noe som skremmer han, fordi det har blitt ekstremt med trafikk. Han mener noe må gjøres, og ønsker ikke tungtransport og annen trafikk i 60-80 km/t forbi deres av og på-kjørsler.

Dagslet mener at arbeidet med å lage strekningen ufremkommelig og vanskelig å kjøre må prioriteres, slik at det blir trygt for de som bor på strekningen, og hindrer trafikklekkasje fra kommende tunnel. Sitat fra merknad «*Få den fartsgrensen ned i 40 kmt hele veien fra rundkjøringen i Spikkestadbakkene og helt til Gullhaug, lag fartsdumper og sett opp fotobokser. Gjør det til et lite helvete å kjøre denne strekningen..*»

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Det er forståelig at det er krevende å bo og leve med en slik trafikksituasjon utenfor husveggen. Prosjektet E134 Dagslett-E18 eksisterer fordi dagens E134 mellom Dagslett og E18 ved Kjellstad ikke tilfredsstillende gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hverken vegbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for dem som bor langs strekningen.

Det er i prosjektets interesse at vi raskt skal få en avklaring på korridor for ny E134 mellom Dagslett og E18, slik at vi med reguleringsplan kan sette av de arealene som skal til for å bygge vegen, og videre kan planlegge og gjennomføre bygging.

Når det gjelder avbøtende tiltak og avlastning av dagens E134 viser trafikkberegningene at alle alternativ vil fjerne en vesentlig del av trafikken på dagens E134. Vi henviser for øvrig til generelt avsnitt om avlastning av dagens E134 og avbøtende tiltak langs avlastet veg i kapittel 4.2.

Rådmannens kommentarer

6.5.27. Peter Rienks

Innkommet til Asker kommune

Oppsummering av innspill

Rienks mener Viken er det eneste alternativet, på bakgrunn av miljø, dyrka mark og fordi han mener det er den mest attraktive traseen for bilpendlere og transport retning Oslo.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.5.28. Øyvind Krokeide

Innkommet til Asker kommune

Oppsummering av innspill

Krokeide ber om at man støtter Statens vegvesen sitt foretrukne forslag: Vitbank-over.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Rådmannens kommentarer

6.5.29. Anne Lene Malmer og Andreas Eikeland

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Malmer/Eikeland uttrykker dyp skuffelse over myndigheter og vegmyndigheter som trekker en gjennomfartsveg gjennom Liers landskap. De mener at vegen skal koble øst-vestgående trafikk fra E6 til Drammen til Vestlandet, og burde ikke gå gjennom et område med så mange motstridende interesser. De påpeker at Lier er et av de mest produktive jordbruksområdene i landet, med vekt på grønnsaker, frukt og bær, og ligger nært markedet i stor Oslo. De mener at arealene er av stor verdi og uerstattelige, og at etablering av enda en stor vei vil føre til tap av arealer og oppdeling, med lavere verdi og vanskeligere drivbart som konsekvens, og videre ytterligere nedbygging.

Malmer/Eikeland mener traseen burde gått sør og vest for Lier, over Drammensfjorden, med en direkte linje Vestover. De påpeker at det ikke er plass til trafikken i Lier, og henviser til at Statens vegvesen har sagt dette. De viser til at det er køer ved Kjellstad 2 ganger i døgnet. De forstår at situasjonen blir uholdbar fremover, og at det må lages en løsning for videreføring av veien fra Dagslett, men mener det da vil ha konflikt med jord, natur og bomiljø, samt utfordringer med kryssing av elv og bekk, og grunnvannstand og dårlige grunnforhold.

Malmer/Eikeland nevner også støyplage som en utfordring som allerede er tilstede i Lierdalen, både på flaten og lands dalsidene, samt støv, lys og vanskelighet med fremkommelighet.

De mener at der de bor (Aaby gård ved Kjellstad) ikke er gjort offentlige tiltak mot plagene nevnt over, og at det mange dager ikke er mulig å oppholde seg utendørs, samt støyplager også om natten innendørs.

Av grunnene nevnt over mener de at Vitbank over er helt uaktuelt da det vil ødelegge og utløse store krav til erstatning både på grunn av at det blir ubeboelig og ikke drivbart.

Viker- det minst dårlige alternativ

Malmer/Eikeland mener Vikeralternativet er det eneste som er aktuelt. De påpeker at det i lys av behov for å frede jordbruksjord og øke nasjonal matproduksjon må forventes en bedre kryssløsning ved Viker, samt at tunnellopet må forlenges under bakken slik at mindre jord går tapt, og at man får mindre støyplager på Reistad. De mener også at tunnellopet må komme ut så lavt at veien kan gå under E18, og at rampene ikke trenger gå i den svære sløyfa og kan ligge lavere. De mener bruløsning her bare delvis gir tilgang til dyrkning, og mer tap av god jord, samt mer støy enn en lavere løsning. Det foreslås også lav fartsgrense for å få til dette (les: lavere løsning/mindre støy). Malmer/Eikeland mener at byggeutfordringer knyttet til lav løsning kan løses og viser til vegbygging i Nederland.

Til slutt kommenteres det at det ikke er noen støyskjerming langs E18 forbi Aaby ved Kjellstadkrysset i dag, og at trafikkøkningen over tid, og den planlagte økningen på grunn av påkobling av E134 må utløse kraftige støyskjermingstiltak.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Oppdraget til prosjektet E134 Dagslett-E18 er å planlegge veg mellom Dagslett og E18.. Vi viser her for øvrig til generelt avsnitt om «Lierdiagonalen, planlegging videre fra E18 og alternative løsninger for videreføring av E134» i starten av dette dokumentet.

Kryss med E18, VikerVi viser her til generelt avsnitt om «Alternative løsninger for kryss mellom E134 og E18 på Viker» i starten av dette dokumentet.

Støy: Vi viser til generelt avsnitt om støy i starten av dokumentet, som svarer ut håndtering av støy på kommunedelplan og reguleringsplannivå.

Rådmannens kommentarer

6.5.30. Anonym

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Anonym mener at Norge må ta vare på egen matsikkerhet. Hen håper Lier kommune føler stolthet over sitt potensiale til å bidra til nasjonens matproduksjon og at kommunen tar en beslutning hvor ikke-prissatte tema som naturressurser og matjord blir tillagt stor verdi i vurderingen. Hen mener grønne Lier også bør være grønt når barn og barnebarn tar over, for vi vet ikke hva som venter oss i fremtiden.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering. Statens vegvesen har et stort fokus på arbeidet med å minimere netto omdisponering av dyrka jord som følge av prosjektet. Dette vil ivaretas i reguleringsplanen gjennom matjordplanen som skal utarbeides.

Rådmannens kommentarer

6.5.31. Arne Treffan

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Treffan sier seg uenig i kommunedelplanen for E134 Dagslett-E18 og foreslår noe annet: E134 kan legges i tunnel som foreslått men svinge sydover i tunell for eksempel under Dynotomten, og legges i tunnel under vannflaten som kommer opp i Kobbervikdalen og kobles på veinettet der. Han mener at dersom dette blir vellykket kan man bruke denne løsningen til å legge E18 i tunnel fra Asker/Holmen

til Kobbervikdalen. Han mener man dermed ville få et lukket system, og ikke legge en så stor trafikkåre i bro over Drammen og forgifte de som bor der med eksos, støv og støy, samt at man vil få mindre trafikk som skal over åsen og får mindre utslipp av NO^x. Han kommenterer at dersom det blir dyrt, kan pukkverk eller annen steinindustri brukes til å skape noe for etterbruk.

Treffen påpeker at kommunedelplanen foreslår tre alternativer til veiløsninger, der Vikeralternativet tar minst matjord. Han mener det er feil, fordi det vil føre til at ila 20 – 50 år vil alt sør for Viker og mer ligge under betong, det vil si all den dyrka jorda. Han mener det vil tas en snipp her og der, og det vil bli et trafikkaos.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering. Prosjektets oppdrag er å planlegge veg fra Dagslett til E18. Et prosjekt slik som skissert i Treffens sin merknad, ville måtte vurderes på et mer overordnet nivå. Det vises for øvrig til generelt kapittel 4.2 om svar på ofte stilte spørsmål.

Rådmannens kommentarer

6.5.32. Eirik Iversen

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Iversen mener at det er åpenbart at Viker-alternativet er en bedre løsning for innbyggerne i Lier kommune enn Vitbank-over. Han mener Viker-alternativet i mindre grad vil berøre dyrket mark, bygningsmasse og infrastruktur, og mener det må veie tyngre enn den økte kostnaden.

Iversen mener også at å gjøre om på av- og påkjøringen på Kjellstad, vil flytte mye trafikk fra området rundt Lierbyen, som skal kjøre E18 østover eller som kommer østfra på E18 og skal hjem, inn på 285/282 forbi Tranby før de kommer inn på/kjører av fra E18. Han mener dette er uheldig da denne trafikken bør inn på E18 så effektivt som mulig.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Vi tolker det slik at siste avsnitt gjelder Vitbank-alternativet. Det stemmer at Statens vegvesen foreslår å trekke påkjøringen i Kjelstadkrysset i retning Drammen noe nærmere Oslo. Det stemmer også at avkjøring fra E18 i Kjelstadkrysset er foreslått flyttet til før ny avkjøring til E134. Imidlertid vil dette ikke flytte mye trafikk fra området rundt Lierbyen til Tranby, ettersom krysstilkoblingene beholdes, men kun flyttes noe.

Rådmannens kommentarer

6.5.33. Gry Klouman Bekken og Jacob Holter Grundt

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Bekken/Grundt påpeker at valg av alternativ for E134 vil ha konsekvenser for befolkning, natur og stedsmiljø i Lier i generasjoner, og mener at det ikke bør anlegges en ny barriere gjennom ytre Lier. De mener hensyn til Liers befolkning og miljø må gå foran samfunnsmessige effekter som spart kjøretid, og at Vikar bør velges.

De påpeker at Vikar er best med tanke på de ikke-prissatte konsekvenser og mener de bør veie tyngst ved valg av alternativ.

De mener alle alternativer foruten Vikar vil medføre ødeleggende barriereeffekt, omfattende negative konsekvenser for natur og kulturlandskap, boforhold og stedsutvikling, forverret fragmentering, fysisk og opplevd stengsel mellom Reistad/Sørum/Linnes og Gullaug, Gilhus/Lierstranda/Fjordbyen og Kjellstad/Lierbyen. De viser til at Vikar-alternativet vil unngå en slik barriere, og som følge av det legger til rette for helhetlig og positiv stedsutvikling.

Bekken/Grundt mener at Vikar i minst grad vil øke den varige belastningen Lier og viser til at de allerede har to europaveier og jernbane gjennom sentrale deler av kommunen. De mener det ikke er akseptabelt å forsterke belastningen mer enn nødvendig, med en firefelts motorvei til på tvers av Lierdalen i et område med matproduksjon og boområder samt kystlinje.

De mener valg av alternativ i Lier bør sees i sammenheng med valg av tunneler og/eller trasevalg utenfor sentrale befolkningsområder, og viser til eksempler på dette i Drammen (E134), Bærum (E16), Oslo (E18), Moss, Tønsberg, Hamar, Kristiansand, Lillehammer, Trondheim, Narvik, Bergen, Tysvær, Ås, Oppegård, Ullensaker, Dovre, Trondheim, Rana, Narvik, Balsfjord og Nesseby.

På bakgrunn av dette mener de storsamfunnet bør akseptere Vikar-alternativet og at Vikar-alternativet må velges.

Bekken/Grundt påpeker også enkelte påstander de mener bør endres i kommunedelplan med konsekvensutredning (punktene nedenfor er hentet direkte fra merknad):

«1. I vurderinger om miljøeffekter trekkes frem at noe lenger kjørevei i Vikar alternativet vil medføre høyere CO₂-utslipp enn de øvrige alternativene – over en 60-års periode. Det bør drøftes at en slik effekt vil å avta raskt i takt med en forventet rask elektrifisering av bilparken, og dermed over få år (langt raskere enn 60 år) vil utgjøre en vesentlig mindre forskjell enn i dagens situasjon. En overgang til el-biler vil medføre at svevestøv og dekkstøy vil være de viktigste elementene av forurensning, og disse vil begrenses mest i Vikar alternativet.

2. I vurdering av samfunnsøkonomisk nytte legges det vesentlig vekt på noen få minutters forskjell i kjøretid mellom Vikar og de øvrige alternativene. Forskjellen vil være langt mindre enn den ekstra tid det vil ta å kjøre om Oslo, og vil ha minimal effekt for langdistansetraffikk som fra E6 øst for Oslofjorden. For lokal trafikk mener vi forskjellen er klart innenfor det som er akseptabelt, og det bør etableres trafikkbegrensende tiltak på eksisterende veier for å hindre trafikklekkasje. Dette kan kombineres med tiltak for tilrettelegging for syklende, blant annet i form av sykkel-ekspresvei Linnes-Amtmannssvingen, en aktuell trase fra Lier øst til skoleområdet ved Høvik/Stoppen. Det bør legges mindre vekt på den begrensede forskjellen i kjøretid.

3. Det anføres i konsekvensvurderingen at ekspresbussruter ikke vil være aktuelt ved Vikar alternativet, da dette ikke medfører en mer direkte linje mellom Dagslett og Drammen. Vi er uenige i denne vurderingen. Det er ikke linjeføringen i seg selv, men kjøretid som er av betydning. Trafikk fra Spikkestad og Asker vil fra Dagslett til Drammen kun ta få minutter mer enn andre alternativ.

Sammenlignet med dagens situasjon, med lave fartsgrenser og mye kø mot Drammen ved Lahell, Gullaug, Amtmannsvingen og Lierstranda om morgenen og motsatt om ettermiddagen, kan en ekspressbuss via Viker, som til/fra Drammen på E18 vil gå motsatt av trafikktyngden morgen og ettermiddag, bli ett reelt og gunstig alternativ til privatbil.

4. Det angis at alternativene som utgår fra Linnes i liten grad vil påvirke barn og unge, som følge av at det vil etableres få nye fysiske barrierer. Dette mener vi ikke er en riktig vurdering. En høytrafikkert og støyende firefelts motorvei tvers over skolevei og i kort avstand fra barnehage og barneskole vil oppleves som en betydelig belastning selv om det finnes underganger – spesielt i barnehagens og skolens uteområder.»

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering. Det er riktig at Viker har mindre konsekvenser for ikke-prissatte tema, enn de andre alternativene.

Bekken/Grundt påpeker også enkelte påstander de mener bør endres i kommunedelplan med konsekvensutredning.

Når det gjelder Bekken/Grundts punkter som bør endres ønsker vi til punkt en som gjelder drøfting av raskere elektrifisering av bilparken å nevne at rapportene legger til grunn den kunnskapen man har pr dags dato. Dette fører til at vegprosjekter i hele landet vil bli behandlet likt. Det er også i kapittel 5.2 i klimagassrapporten beskrevet noe om usikkerhet rundt beregninger av klimagassutslipp inklusiv transport i driftsfasen. Det vises også til rapport «R-202 Trafikale og prissatte konsekvenser» der det i punkt 5.1.3 er skrevet «Til grunn for nullalternativet er det forutsatt kraftig elektrifisering av personbilparken fram mot 2030, i tråd med den såkalte "NB19-banen" utarbeidet av Transportøkonomisk institutt [11]. Den innebærer en økning av elbilandelen for personbiler fra syv til åtte prosent i 2018 til litt under 50 prosent i 2030 og til mer enn 80 prosent i 2050.»

Til punkt to så stemmer det at økt kjøreveg for 80% av trafikken har stor betydning for de prissatte konsekvensene. Når merknadsgiver mener det bør legges mindre vekt på forskjellen i kjøretid, så vil Statens vegvesen vise til at dette blir en vurdering mellom de ikke prissatte og prissatte temaene som gjøres gjennom den Samfunnsøkonomiske analysen. Det er krevende å vekte sammen de såpass sprikende resultatene for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser i en samlet samfunnsøkonomisk vurdering. Sammenstillingen av de ikke-prissatte konsekvensene mot den beregnede kronenytten for prissatte konsekvenser gjøres på grunnlag av faglig skjønn og rimelighetsvurderinger. Ved at metodikken gjøres likt i hele landet vil man få sammenlignbare tall og erfaringer på tvers av vegprosjekt.

Når det gjelder punkt tre som gjelder mindre grunnlag for ekspressbuss ved valg av Viker, så er ikke merknadsgiver enig med Statens vegvesen. Vi tar punktet til orientering, og viser også til merknad fra Ruter om problematikken.

Avslutningsvis mener merknadsgiver at barrierevirkningen av Vitbank – Over er større enn det som fremkommer av rapportene. Staten vegvesen tar punktet til orientering

Rådmannens kommentarer

6.5.34. Inger og Hans Hagby

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Hagby har delt sin merknad i to, en del med innspill ut fra sammenlikning av alternativene og en del med tiltak de mener bør prioriteres uavhengig av løsning.

Vitbank over vs. Viker

Trafikk: Hagby peker på at bakgrunnen for prosjektet er et ønske om å oppgradere veistrekningen til dagens veistandard, det er viktig å legge til rette for en trafiksikker løsning og redusere negative konsekvenser. De mener dagens veisituasjon heller ikke er kurant for trafikantene og mener det er viktig å legge til rette for en løsning som ivaretar interessene til både lokalmiljø og trafikanter.

De viser til konsekvensutredningen og at Vitbank – over er vurdert å avlaste det lokale veinettet i størst grad, gi den korteste vegstrekningen og kortest reisetid for majoriteten av de som ferdes på strekningen, alle viktige delmål i prosjektet.

De viser til at majoriteten av de som ferdes på E134 Lahell/Gullaug skal mot Drammen, det vil si at Viker-alternativet vil være en omvei for mange, og omveien vil lede til et punkt på E18 hvor det daglig er periodevis kødannelse. De mener at det å lede mer trafikk til et punkt det allerede er trafikk og kødannelse ikke er heldig. De mener Viker ikke vil fremstå attraktivt for trafikantene, dersom veistrekningen/reisetiden er lenger, og man risikerer at trafikkmengden på eksisterende strekning fortsatt vil være høy.

Samfunnsøkonomisk nytte: Hagby viser til konsekvensutredningen og at samfunnsøkonomisk nytte er størst for Vitbank over, noe de mener bør tillegges stor vekt da dette er et mål på den samlede virkningen tiltaket har for befolkningen. De viser også til at Vitbank er billigst, og at de ikke kan se at det foreligger argumenter for å velge bort den største avkastningen for den minste investeringen.

Trafiksikkerhet- E18: Hagby viser til at Viker-alternativet vil ha tilkobling til E18 nær på og avkjøring på Kjellstad, og mener dette ikke er en trafikal og sikkerhetsmessig heldig løsning da det vil gi økt risiko for ulykker.

Usikkerhet i prosjektet: Hagby viser til at det etter at prosjektet ble stoppet (Kommentar: vi går ut fra at det her er snakk om Linnes-Dagslett) på grunn av kostnader, nå er viktig å få vedtatt et prosjekt som er robust i løsninger og økonomiske rammer slik at det kan komme til utførelse.

De mener det knytter seg usikkerhet til begge alternativer, men mest for Viker siden dette er større og dyrere enn Vitbank over. De mener også det er knyttet større usikkerhet til grunnforholdene i Viker-alternativet, da det må krysses flere svakhetssoner i tunneldrivingen, og påregnes høyt sikringsnivå, og omfattende injeksjons- og tettearbeider. De mener dermed det vil være lettest å nå opp til budsjettprioriteringene ved å velge Vitbank over.

Klimavennlige løsninger-tilrettelegging for kollektiv: Det pekes på konsekvensutredningen og at Vitbank over gir mulighet til å opprette ekspressbussruter mellom Røyken/Hurum og Drammen/Lier. Hagby mener det vil legge til rette for løsninger som bidrar til at flere velger klimavennlige transportformer (jf. Nasjonal transportplan), sammen med at reduserte kjørelengder også vil være klimamessig gunstig. De mener dette tema også favoriserer Vitbank over.

Utvikling av Fjordbyen og samspillet med det lokale veinettet: Hagby peker på at mye er i endring i Lier: utvikling av Fjordbyen, landskapet og trafikkmengden ved Lierstranda vil endre seg, behov for ny infrastruktur i området. De mener Vitbank- over på sikt vil være med å avlaste trafikken som kommer med utviklingen av området, noe de mener Viker- alternativet ikke vil. De peker på at det bør ha betydning å legge til rette for trafikkløsninger som vil avlaste lokalt vegnett og imøtekomme fremtidig trafikk på en best mulig måte.

Landskapet: Hagby mener at begge alternativene vil være dominerende, men at utviklingen av Fjordbyen og Gullaug vil kunne innlemme veien på en slik måte at den fremstår som en naturlig del av et utbygd område.

Tiltaket: Hagby mener Viker-alternativet er et stort inngrep hvor masser fra tunnelen må deponeres, noe de påpeker kan bli en potensiell miljøutfordring.

Anbefaling:

Hagby mener at Statens vegvesen ved to anledninger har konkludert med at Vitbank- over gir størst samfunnsøkonomisk nytte, og er det alternativet som samsvarer best med målsettingene i prosjektet. De mener derfor at Vitbank-over bør velges, og håper deres argumentasjon kan gi støtte for dette.

Del 2 innspill til tiltak:

Hagby påpeker at det i begge forslagene er plassert tunnelportaler i bunnen av et stort boligområde, og at trasevalget må tilpasses ytterligere slik at færrest mulig boligeiendommer blir utsatt for støy og forurensning. De mener at Viker-alternativet ved tunnelportalen kan tilpasses slik at bolig/turområdet ved Reistad blir mest mulig skånet for støy og forurensning, og at begge forslagene bør kunne ha deler av veistrekket i kulvert, for Viker bør det legges kulvert helt til E18.

Hagby mener det bør gjøres støyreducerende tiltak langs veien og på boliger som ligger utsatt til, noe som blant annet kan være støyvoller, støy-skjerming, etterisolering av hus, utskifting av vinduer, utskifting av lufterventiler, samt periodevis overnattingsløsninger under anleggsfasen for de som bort mest støyutsatt til. De mener det i tillegg må gjøres støyreducerende tiltak både i anleggsfase og ved drift og bruk av tunnelen.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Når det gjelder innspill til tiltak så ønskes mer av vegene lagt i kulvert. For Vitbank er dette vurdert i alternativet Vitbank – under, som ikke ble et av alternativene på høring. For Viker så er det vurdert å gå under E18 før E134 påkobles, og det vises i den anledning til kapittel 4.2 om svar på ofte stilte spørsmål. Optimalisering av konstruksjoner og endelig krysstilkobling avklares imidlertid ikke før på reguleringsplan, og dette vil dermed ses på grundigere ved reguleringsplanarbeidet.

Både støy og støyreducerende tiltak vil ses grundigere på i reguleringsplanfasen, og det vises også her til kapittel 4.2 om svar på ofte stilte spørsmål.

Rådmannens kommentarer

6.5.35. Lene Dahl Nilsen og Einar Bjerve

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Nilsen/Bjerve mener at Gullaug/ytre Lier i flere år har fungert som veikryss for trafikk øst-vest, og mener at det nå er deres tur til å få levelige forhold. De mener tunnel til Vik er den beste løsningen for E134 til E18, og at dette alternativet vil spare dyre/fugleliv, dyrket mark, kulturminner, og hjemmene til mange innbyggere i Lier.

De peker på at byggeplanen for Dagslett-Linnes ble satt på vent grunnet kostnader ved ustabile grunnforhold, og at det er lite som tyder på at grunnforholdene har endret seg, noe de mener gjør Vitbank-over til et usikkert alternativ. De mener Vik skiller seg ut som det dyreste alternativet foreløpig, men at fast fjell er mer forutsigbart enn ustabile masser, og at kanskje da totalsummen ikke blir så forskjellig i sluttregnskapet til slutt.

Nilsen/Bjerve mener man kan anta at støybelastningen forbundet med økt trafikk blir vesentlig høyere frem mot 2040, og at Vitbank over dermed vil gi stor støymessig belastning for beboere i Sørumlia og Linneslia. De mener at for Vikalternativet, så vil ikke den totale økningen av støy bli markant endret her, da denne påkoblingen allerede ligger tett opp mot E18. De mener dermed at Reistads befolkning vil bli mindre støymessig berørt av Vikalternativet enn hva Linneslia og Sørumlia vil bli av Vitbank-over.

Nilsen/Bjerve peker på at Vik-løsningen kommer best ut av de ikke-prissatte konsekvensene i utredningen, og at de som bor i området må leve med den løsningen som blir valgt. De mener dette bør telle mer enn økonomiske konsekvenser og trafikantnytte.

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Når det valg av løsning og forholdet mellom de prissatte og ikke prissatte konsekvensene er det krevende å vekte de såpass sprikende resultatene for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser i en samlet samfunnsøkonomisk vurdering. Sammenstillingen av de ikke-prissatte konsekvensene mot den beregnede kronenytten for prissatte konsekvenser gjøres på grunnlag av faglig skjønn og rimelighetsvurderinger. Ved at metodikken gjøres likt i hele landet vil man få sammenlignbare tall og erfaringer på tvers av vegprosjekt.

Rådmannens kommentarer

6.5.36. Per Otto Olsen og Narve Huseby Wiker

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Olsen og Wiker opplyser om at de har gjennomgått innspillet til Tore Olav Flåten adressert Lier kommune med kopi til Nils Brandt. De ønsker å fremme dette innspillet som sitt eget da det er nært sammenfallende med deres forslag.

De ber om at et tilleggsspørsmål vurderes under punktet «Vegen krysser i bro over Ringeriksvegen»: «Kan det vurderes å fortsette med bro over landbruksarealene ved Bærø og frem til nytt kløverkryss ved Fv 282?»

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering, og det vises til sammendrag og svar på Tore Olav Flaten sin merknad nedenfor.

Når det gjelder lang bru fra kryss med E18 og fram til fv. 282 er dette en svært dyr konstruksjon. I området er det vanskelige grunnforhold, og man må regne med at konstruksjoner blir betydelig dyrere her. Det er derfor ikke vurdert slike lange bruer i prosjektet.

Rådmannens kommentarer

6.5.37. Tore Olav Flaten

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Enkelte steder er det her limt inn bilder fra sitater i selve merknaden i sammendraget.

Anbefaling (punkt 1 i merknad)

Flaten tar utgangspunkt i Fagrapport transport og prissatte konsekvenser, og innspillene er begrenset til de to alternativene Vitbank- over og Viker fra anbefalingen.

Trafikkmessige virkninger av ny E134 til E18 (punkt 2 i merknad)

Flaten mener at inntil det gjøres store tiltak på eksisterende E18 eller bygges en videreføring av E134 utenom E18 i Lier, vil ny E134 ikke gi vesentlige endringer/forbedringen på trafikken verken for E134 eller E18.

Han mener at med kødannelse flere timer hver dag, vil det bli kødannelse gjennom Lier som i dag.

Flaten mener det eneste positive med ny E134 er å redusere gjennomfartstrafikken forbi Engersand.

Helhetlig planlegging (punkt 3 i merknad)

Flaten viser til at det er viktig å se hvert delprosjekt i en helhetlig sammenheng, og at det er viktig å se delprosjektet E134 – E18 i sammenheng med fremtidig videreføring av E134.

Generelle kommentarer til SVVs rapport (punkt 4 i merknad)

Mindre kødannelse og reduserte reisetider (4.1.): Det vises til sammendraget og følgende

I «Sammendraget» i henviste rapport fra SVV er det angitt følgende: Ny firefeltsvei på strekningen, med fartsgrense 90 km/t vil redusere reisetiden mellom Dagslett og E18 både fordi skiltet hastighet øker, og fordi køproblemer og forsinkelser blir mindre på øvrig vegnett med økt veikapasitet. Reisetiden mellom Spikkestad og Drammen reduseres for eksempel med mellom åtte og ti minutter i rushtiden.

Flaten kommenterer at det er vanskelig å forstå at man vil få reduserte reisetider på angitt strekning i rushtiden når man fører E134 inn på E18 med stillestående kø. Han mener at om E134 går inn på E18 på Kjellstad eller i nytt kryss for innføring på E18 ikke vil utgjøre stor forskjell for forholdene på E18.

Trafikk langs E18 (4.2):

I henviste rapport fra SVV, angis at «det i dagens situasjon gir betydelige rushtidsforsinkelser i tilknytning til Kjellstadkrysset og at dette skyldes stor tilførsel av trafikk fra lokalveinettet.

Flaten mener at største del av denne tilførselen skyldes at dagens E134 går inn på E18 på Kjellstad.

Videre angis i SVV-rapporten: *Forsinkelsene lang E18 vil gi betydelig lavere nytte for trafikantene som benytter E134, noe som spesielt vil påvirke Viker-alternativet sammenlignet med de sørlige alternativene. I realiteten vil forsinkelsene være større enn beregnet, da stillestående kø med tilbakeblokkeringer ikke er hensyntatt i beregningene. For å bedre fremkommeligheten på E18, vil det være behov for å iverksette tiltak, som for eksempel flere felt.*

Flaten mener at siden angitte forsinkelser ikke er hensyntatt i beregningene, er det en bekreftelse på at angitt besparelse av reisetid (viser til 4.1 ovenfor) ikke er realistisk, han mener det er feil å angi redusert reisetid i rapporten da stillestående kø med tilbakeblokkeringer ikke er hensyntatt.

Tiltak for å øke kapasiteten på E18 (punkt 5 i merknad)

Flaten opplyser at tiltakene nedenfor er kommentert av Statens vegvesen i tidligere møte

5.1: Flaten mener at SVV tidligere har foreslått Lierdiagonalen som alternativ, dette er senere trukket tilbake

5.2: Han mener at mulighet for ekstra fil langs E18 retning Drammen er begrenset av følgende

- Motorveibrua i Drammen er kostbar å utvide
- For liten plass til utvidelse av kryss på Bangeløkka
- Planer for nytt løp i Strømsåstunnelen er med bakgrunn i tunnelsikkerhet

Flaten kommenterer at han mener avkjøringen fra E18 til Bangeløkka har for liten rampe på motorveibrua, og avkjøringssystemet mot Drammen og inn i Strømsåstunnelen har for liten kapasitet som fører til kødannelse ut på E18. Han mener dette gir et dårlig utgangspunkt for at E134 skal gå via E18 og Drammen.

Kommentarer til SVVs anbefalte veiløsninger (punkt 6 i merknad)

6.1 Vitbank over: Flaten mener det er negativt at alternativet går over dyrkbar mark, dessuten er det viktig at det stilles krav til støyskjerming langs E134. Flaten viser til at tilkoblingen av E134 til E18 går under dagens E18 slik at en eventuell videreføring av E134 kan forlenges (Lierdiagonalen) uten tilkobling til E18, og at kryss med fv. 282 gir gode forbindelser til Fjordbyen og Gullaug, samt mulighet for avkjøring ved kødannelse på E18.

6.2 Viker: Flaten mener fordelene med alternativet er begrenset bruk av dyrkbar mark, og redusert støy fra E134 i tunnel. Han viser til at alternativet vil gi E134 lenger strekning på E18 og totalt lenger strekning for E134, og mener at opphopning på E18 vil føre til kø inn i tunnelen på E134. Han peker på at fremtidig videreføring av E134 utenom E18 her er urealistisk fordi det krever lang vei over dyrket mark. Flaten mener en eventuell fil for E134 langs E18 vil også kreve bruk av dyrket mark og kostnader til kryssløsninger med lokalveinett. Han mener Viker-alternativet ikke har tilknytning til øvrig veisystem i Lier, og all trafikken tvinges inn på E18, som fører til ekstra kødannelse i tunnelen.

Politiske avgjørelser i Lier kommune (punkt 7 i merknad)

Flaten påpeker at ingen i Lier ønsker en hovedvei gjennom grønne Lier med bruk av matjord. Han påpeker at det tidligere er vurdert flere alternativer for kryssing av Oslofjorden og videreføring av E134, men nå er det en realitet at E134 kommer gjennom Lier. Han mener det er viktig å planlegge helhetlig slik at man får flyt i trafikken, og at effektiv transport er viktig for næringslivet og befolkningen. Han mener det dyreste alternativet på sikt er en billig løsning som gir dårlig flyt i trafikken. Flaten ytrer et håp om at politikerne tar dette med seg ved ny vurdering og avgjørelse av vei-alternativer i Lier.

Han viser til at flertallet av politikerne i Lier tidligere har gått inn for Viken, men anmoder politikerne å nøye vurdere negative konsekvenser av Viken-alternativet. Flaten mener Vitbank-over gir mulighet til å videreføre E134 i Lierdiagonalen slik at E134 i fremtiden ikke føres inn på E18, med medfølgende bedre trafikkflyt.

Han påpeker at hans merknad har fokus på trafikkmessige forhold, men mener det er viktig at et dårlig hovedvegssystem med kødannelser og miljømessige ulemper ikke forgrener seg til lokalvegene, og at det er viktig med et hovedveisystem som gir god kommunikasjon også for næringsliv og befolkning i Grønne Lier.

Lierdiagonalen (punkt 8 i merknad)

Flaten mener ingen i Lier ønsker E134 inn i/gjennom grønne Lier, men at man må innse at veien kommer, og at det dermed er viktig å planlegge for minst mulig bruk av dyrket mark, næringsområder, bo-områder og ikke gir økt belastning på øvrig lokalt veinett. Han peker igjen på at en hovedvei må planlegges i en helhetlig sammenheng for best mulig flyt, noe han mener løses ved å føre veien utenom Drammen by. Han viser til Kongsberg, hvor E134 er lagt utenom byen, noe han mener har gitt stor bedring av trafikkflyt og forkorting av reisetid vestover. På bakgrunn av dette mener han at tilkoblingen av E134 til E18 må planlegges slik at E134 senere kan føres videre inn i Lianåsen uten å lede trafikken inn på E18.

Eget forslag trasé (punkt 9 i merknad)

Flaten viser til eget forslag til trasé som også er fremmet tidligere med utgangspunkt i egne kommentarer, figurer nedenfor viser Flatens forklaring til tegningen samt kartskisse:

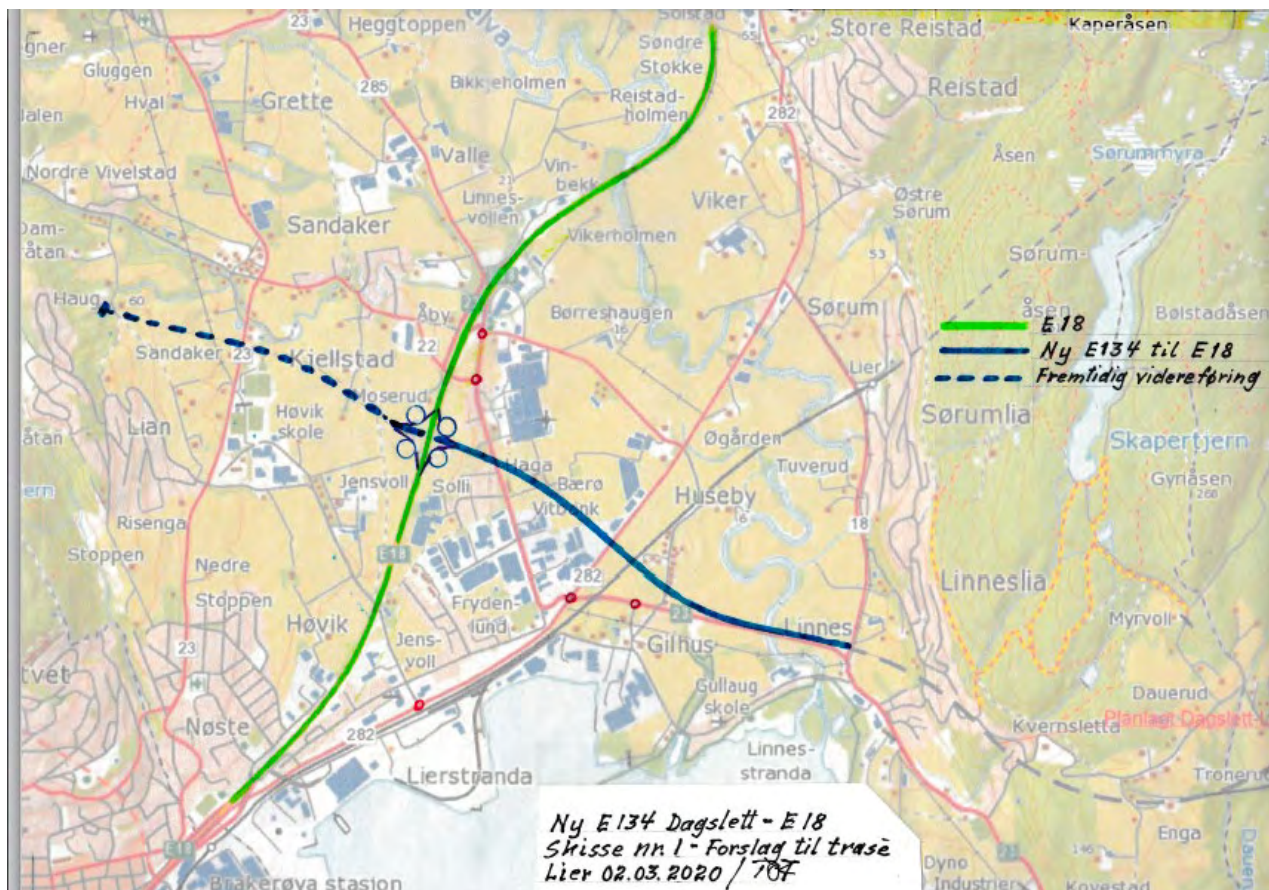
Etter utløpet fra tunnelen ved Linnes følger veien parallelt med eksisterende vei (E134). Dette begrenser nye oppdelinger av landbruksjordene i området.

Noe før rundkjøringen ved Gilhus, føres veien i kurve frem til samme område for tilkobling til E18 som Vitbank-over. Kurvaturen avhenger av kravet til radien på «Europaveier».

Tilkoblingen til E18 prosjekteres/bygges nå slik at E134 senere kan videreføres uten å kjøre inn på til E18. Tilknytningen til E18 for de som ikke skal videre på E134, vil opprettholdes også i fremtiden.

E134 videreføres i fremtiden frem til «Lianåsen»/Vivelstad-dalen og inn i tunnel til Nedre Eiker før broen over til Mjøndalen.

Traseen inn mot Lianåsen/Vivelstad-dalen kan gå nord for Lier stadion, eventuelt i kulvert i dette området for å unngå støy.



Flaten mener hans forslag samsvarer nært med Vitbank-over fra Statens vegvesen, og påpeker at det her er viktig at plasseringen av tilkoblingen til E18 planlegges for en fremtidig trasé med videreføring.

Prissatte konsekvenser (også merket punkt 8)

8.1 Investeringskostnader: Flaten kommenterer investeringskostnadene for Vik og Vitbank-over, og mener det er høyere meterkostnad for Vik- korridoren enn over- alternativene, men at det motvirkes av at det er flere kryss og konstruksjoner på over-alternativene.

8.2 Trafikantnytte: Flaten viser til trafikantnyttene for Vik og Vitbank-over og henviser til

Fordi modellen ikke fullt ut hensyntar alle idempene for trafikantene knyttet til forsinkelser, vil forskjellen i den beregnede forskjellen mellom de sørlige alternativene og Vik-alternativet i realiteten være større. Dette betyr at Vik-alternativet vil gi betydelig mindre nytte for trafikantene sammenlignet med de øvrige alternativene.

Egne vurderinger av fremtidige investeringskostnader (også merket punkt 9)

9.1 Alternativer: Flaten mener at med innføring av E134 til E18 vil det tvinge seg frem tiltak for å redusere blokkering av trafikk i Lier, og det vises til to alternativer

- tiltak for å utbedre forholdene langs E18

- videreføre E134 i Lierdiagonalen kun med avkjøring fra E134 til E18 for de som ikke skal videre på e134.

9.2 Vurdering av kostnader: Flaten mener tiltak langs E18 vil kreve kostnader, dyrket mark og inngrep i boliger og bebyggelse. Han mener at ved å bygge Lierdiagonalen kan man unngå ekstra løp i Strømsåstunnelen.

Han mener besparelsene fra å unngå tiltak langs E18 og ekstra løp i Strømsåstunnelen kan brukes til å bygge Lierdiagonalen og lang tunnel til Nedre Eiker.

Sluttkommentar (punkt 10 i merknad)

Flaten viser til at Statens vegvesens rapport sier at «alle alternativer gir reduserte reisetider og bedre framkommelighet», og mener at både med kommentarene fra Statens vegvesen og sine egne kan han ikke se at det medfører riktighet.

Han kommenterer at det er viktig å forvalte offentlige midler på best mulig måte, «få mest mulig vei for pengene», men mener at en vei som ikke tar hensyn til en helhetsløsning med god framkommelighet vil være den dyreste investering på sikt. Han mener at Statens vegvesen ikke ser en positiv løsning for å føre E134 via E18 mot Drammen, og viser til punkt 5.

Flaten mener at uten å ta hensyn til videreføring med Lierdiagonalen, vil det også i fremtiden gi kødannelser gjennom Lier og lekkasjer til lokalveisystemet.

Flaten håper politikerne i Lier endrer sine synspunkter til Vikar på bakgrunn i alle de negative sidene ved alternativet, og velger Vitbank over.

Vedlagt til merknaden er kartskisse Skisse nr. 1 - Forslag til trasé (datert 02.03.2020).

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Flaten har tatt opp mange relevante problemstillinger, og de fleste har vi løftet opp til dette dokumentets innledning i kapittel 4.2.

Til Flatens punkt 2, punkt 4 og punkt 5 deler Statens vegvesen også bekymringene for E18, og vi har i den forbindelse satt i gang ekstra trafikkvurderinger for E18, samt utredning av eventuelle tiltak. For det som gjelder ny E134 må vi legge til grunn rapport for Trafikale og prissatte konsekvenser. Til punkt 5 og punkt 9 «Egne vurderinger av fremtidige investeringskostnader» vil vi kommentere at prosjektet vårt gjelder E134 til E18, jmf. Samferdselsdepartementet sin bestilling.

For punkt 3 og punkt 8 om Lierdiagonalen henviser vi til kapittel 4.2.

Punkt 6 tas til orientering.

Punkt 7 forstår vi som en oppfordring til politikerne i Lier kommune om å ta en grundig vurdering.

Til punkt 9 så tas forslaget til orientering, og forstås som en blanding mellom Jensvollkorridoren og Vitbankkorridoren, med en noe krappere kurvatur enn det vi har fått tillatelse til å planlegge etter.

Punkt 8 prissatte konsekvenser tas til orientering.

Punkt 10 om oppsummering tas til orientering og vi anser den som svart ut ovenfor.

Rådmannens kommentarer

6.5.38. Richard Veum

Innkomet til Lier kommune

Oppsummering av innspill

Veum viser til at han er nærmeste nabo til Viker-alternativet og at det er vanskelig å fremstå objektiv i kommentar til kommunedelplanen. Han forstår trasévalget politisk som løsning for en enighet om strekningen, men han har ansett alternativet som såpass uhensiktsmessig at det aldri ville bli et reelt alternativ. Han påpeker også at han sympatiserer med vektingen som gjøres på ikke-prissatte konsekvensene mot samfunnsnyttene denne veien skal utgjøre.

Veum mener Jensvoll -over burde stå igjen som alternativt trasévalg for en varig løsning som skal bestå i mange år. Han mener at når denne er tatt ut, står Vitbank- over igjen som eneste alternativ.

Veum har følgende oppfordring dersom man ender med Viker-alternativet:

«- Når veiens hovedformål allerede har såpass stor omvei burde det ikke være vesentlig økt ulempe å trekke veien ytterligere nordover retning Reistadsenteret. Uten videre konsekvensutredning vil det potensielt medføre mindre tap av jordarealer, gi mindre problematikk rundt luftforurensning ved tunnelportalen, lettere gi rom for anleggstrafikk i byggeperioden uten vesentlig ulempe for beboere og mindre støy for eksisterende boligområde ved ferdig etablert vei.

- E-18 ved Viker er allerede en høyt belastet veistrekning med høy fart som gir utfordringer med støy for nærliggende boligområde. På både eksisterende og ny vei bør støyskjerming prioriteres.

- Åpning for tunnelportal bør legges så tett på E-18 som mulig med skjæring i terreng som gir kryss under E-18 eller alternativt med kulvert.»

Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

Jensvoll-alternativet er ikke anbefalt av Statens vegvesen, da dette fører til svært store kostnader ved blant annet erverv av næringsarealer, som igjen betyr store totalkostnader på prosjektet. Dette medfører at alternativet har en kostnad over kostnadsrammen til prosjektet. Det gjelder også Jensvoll under. Jensvoll - over er alternativet med høyest beregnet trafikantnytte, men høye investeringskostnader gjør at alternativet kommer vesentlig dårligere ut enn Vitbank - over for beregnet netto nytte. Alternativet er utredet med kryss på Linnes og kryss med fv. 282. Kryssavstanden her er kortere enn kravene i vegnormalene våre, og Vegdirektoratet har ikke godkjent at krysset med fv. 282 kan bygges. Uten dette krysset vil alternativet trafikalt bli tilsvarende Jensvoll - under og vesentlig dårligere enn det som er vist i utredningen.

Vi viser til generelt svar om støy, og alternative løsninger for kryss med E18 Vikeralternativet i kapittel 4.2 svar på ofte stilte spørsmål.

Rådmannens kommentarer

6.5.39. Ståle Lybekk

Innkomet til Asker kommune

Oppsummering av innspill

Lybekk har gitt følgende innspill:

Overgang til 4-felts vei vestover fra Hekleberg bru. Trasevalg og støypåvirkning til eksisterende boliger.

Lybekk viser til at ny vegbane på strekningen er lagt på nordsiden av eksisterende vegbane, noe han mener betyr at vegen endrer beliggenhet slik at den kommer nærmere Heklebergsmedens vei. Han viser til at bebyggelsen her er markert med rød støysone i støykartet. Han mener at ved å legge ny veibane på motsatt side vil det medføre større avstand til boligbebyggelsen langs denne strekningen, og gi lavere støypåvirkning. Han viser til at det er skog og ubebygde på andre siden av veien.

Overgang til 4-felts vei vestover fra Hekleberg bru. Påvirkning på natur mangfold.

Lybekk viser til at ny vegbane er lagt på nordsiden av eksisterende på strekningen, og påpeker at den da vil berøre bekken i Valadalen som har et viktig biologisk mangfold. Han påpeker at rapport om naturmangfold ikke sa noe om denne bekken, og at det må utføres et grundigere arbeid før beslutning av trasé går videre.



Statens vegvesens kommentarer

Merknaden tas til orientering.

I og med at alle alternativene er like på denne strekningen, vil punktene som nevnes her ikke være noe som gjør noe forskjell mellom alternativene.

Plassering av vegen og detaljer rundt dette vil optimaliseres i reguleringsplanfasen. Det er ikke besluttet hvilken side av vegen utvidelsen vil gjøres. Båndleggingssonen for kommunedelplanen dekker både sør og nord for eksisterende veg.

I reguleringsplanfasen vil vi også se på støyberegninger samt behov for skjerming. Vi viser for øvrig til generelt kapittel om håndtering støy i starten av dette dokumentet.

Ut fra tegningene av ny E134 som utredningen tar utgangspunkt i, er ikke utvidelsen av dagens vei fra Hekleberg og vestover i direkte konflikt med bekken, som vi forstår som den blå linja på kartet som medfølger med merknaden. Uansett vil forhold rundt bekken avklares i reguleringsplan.

Rådmannens kommentarer

7. Endringer i kommunedelplanen etter offentlig ettersyn

7.1. Innledning

I forbindelse med høring av kommunedelplanen har det kommet inn mange merknader og innspill. Noen av merknadene ansees som innspill til detaljer i senere planfase, noen av merknadene opplyser om ønske om valg av løsning, og noen av merknadene ber om endringer i kommunedelplanen med KU som har vært på høring. Alle merknadene som er formelt oversendt til Lier og Asker kommune følger planen videre til sluttbehandling. Etter høringen har prosjektet gjennomgått merknadene, og vurdert behovet for endringer eller suppleringer i planen.

Det er også gjort noen få andre endringer i plandokumentene, på bakgrunn av nye opplysninger.

I kapittel 7.2. oppsummeres endringene som er gjort før planen er sendt til sluttbehandling i kommunene.

7.2. Oversikt over endringer i kommunedelplan med konsekvensutredning

Merknad	Dokument	Kapittel	Kommentar/endres til
Bane NOR	Bestemmelser	Bestemmelser Lier og Asker	Punkt 4.1 og 4.2 endres til et punkt og omformuleres
Statsforvalteren Oslo og Viken, m.fl	Bestemmelser	Bestemmelser Lier/Asker	Det legges til en bestemmelse om at det skal utarbeides massehåndteringsplan på reguleringsplannivå
Vedtak førstegangsbehandling Lier	Bestemmelser	Bestemmelser Lier	§3-3, formulering fra Asker sitt vedtak var brukt. Rettes til formulering fra Lier sitt vedtak. (nesten likt)
Diverse	Planbeskrivelsen	Flere ting	
		Forord	Endret til å gjelde etter høring av plan
		Anbefaling	Endret etter innsigelser på Vitbank over
		Rettelser av skrivefeil	Enkelte skrivefeil i dokumentet, samt omformuleringer ifm at vi nå er ferdig med høring
		Vedleggsliste	Lagt til merknadsbehandling etter høring av plan
Viken fylkeskommune, massehåndtering	R-105 Fagrapport Tunnel og anleggsgjennomføring	Nytt kap. 4 Massehåndtering	

8. Vedlegg

Innkomne merknader i sin helhet: Offentlige høringsparter

Innkomne merknader i sin helhet: Bedrifter, lag og foreninger

Innkomne merknader i sin helhet: Private



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag