



SAKSFREMLEGG

Saksmappe nr: 2020/5054-1
Saksbehandler: Eldbjørg A. Henriksen

Til behandling i:

Saksnr	Utvalg	Møtedato
80/2020	Formannskapet	22.10.2020
126/2020	Kommunestyret	03.11.2020

Kommunedelplan for E134 Dagslett - E18 - Fastsettelse av planprogram

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Forslag til planprogram for kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, fastsettes i henhold til plan- og bygningslovens § 11-13, der alle fire alternativer/trasévalg utredes, forutsatt at dyrka marka prissettes og tas inn under prissatte konsekvenser. For Jensvoll-, Vitbank- og Huseby- korridorene skal det i tillegg utredes et alternativ 2 med løsmassetunneler for å redusere konsekvensene for omgivelsene.
2. Planprogrammet rettes opp med følgende:
 - 2.1. I Kap. 1.4 Prosjektmål, presiseres det at delmålene ikke er satt opp i prioritert rekkefølge.
 - 2.2. Prosjektets hovedmål i kap. 1.4 Prosjektmål, siste setning endres til: «Framkommelighet og miljøhensyn skal ivaretas på en god måte».
 - 2.3. Prosjektets delmål 1 i kap. 1.4 Prosjektmål endres til:
«Best mulig samfunnsøkonomisk nytte skal balanseres med vekt på minst mulig skade på lokalsamfunnet - hensyn til dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven».
 - 2.4. Prosjektets delmål 2 i kap. 1.4 Prosjektmål endres til:
«Redusert og forutsigbar kjøretid».
 - 2.5. Planprogrammets Illustrasjoner av oversiktskart (s. 9) utvides og synliggjør forbindelsene til E16 mot Bergen og til Oslo Vest (Bærum/Asker). Den foreslåtte brua over Oslofjorden stippler også inn.

- 2.6. I illustrasjonen i planprogrammets s. 25, som viser de ulike alternativene/trasévalg, legges også eksisterende trasé for E134 inn.
3. I støyutredningen må det også vurderes behov for støytiltak langs E-18 innenfor influensområdet fra påkoblingspunktet med E134 og til Brakerøya, for alle alternativene/trasévalg.
4. Det skal i prosjektet tas høyde for at ny E134 også vil være en viktig vei for trafikken fra E6 i Østfold og over til Oslo Vest, Bærum, og Asker, i tillegg til å være forbindelse til ny E16 mot Bergen. Dette tas inn i prosjektets trafikkmodell og trafikkberegninger.
5. I trafikkberegningene, må det redegjøres for trafikkbelastningen på lokalt vegnett, med og uten tiltak/bom, for alle alternativer/trasévalg.

Formannskapetets vedtak:

1. Forslag til planprogram for kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, fastsettes i henhold til plan- og bygningslovens § 11-13.

Kun Vikerkorridoren forutsettes utredet.

Dette begrunnes med: Det vises til tidligere vedtak i kommunestyret om at Vikeralternativet er Lier kommune sitt foretrukne alternativ. Vikerkorridoren løser E134 Oslofjord–forbindelsens oppgaver på en god måte, og vil derved også oppnå hovedmålet for ny E134 Dagslett - E18.

I det offentlige ettersynet har det ikke blitt sannsynliggjort at andre korridorer kan oppfylle relevante krav til miljø, natur, jordvern, bomiljø, kulturvern, støy, støv, fremdrift og sikre grunnforhold, samt fremtidige tilpasninger. Kun Vikerkorridoren anses å kunne gi gjennomføringssikkerhet for en ny trasé, der E134 kan fjernes fra dagens vei uten ytterligere påregnelige forsinkelser.

2. Det skal legges betydelig vekt på å lage varierte utforminger og alternativer av dagsonen og kryss med E18 i Vikerkorridoren, videre bruk av eksisterende kryss på Kjellstad, samt minimere tap av dyrkbar mark og mulighet for støyskjerming av berørte boligområder. Tilsvarende varierte utforminger og alternativer av dagsonen skal også lages på Dagslett - /Daueruddalensiden.

3. En løsning for E134 må ta mest mulig hensyn til lokale og nasjonale miljøhensyn; dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven. Konsekvensutredningen skal særlig vise virkninger på plan-

og influensområdets nærmiljøer, det vil si boligområder, skoleområder og deres nære områder og skolevei, og gårdsbruk.

4. Det forutsettes at eksisterende E134 vil inngå i det lokale veinettet når ny E134 er ferdigstilt.

5. Det skal i prosjektet tas høyde for at ny E134 også vil være en viktig vei for trafikken fra E6 øst for Oslofjorden og over til Asker, Bærum og Oslo Vest, i tillegg til å være forbindelse til ny E16 mot Bergen. Dette tas inn i prosjektets trafikkmodell og trafikkberegninger.

6. I trafikkberegningene må det redegjøres for trafikkbelastningen på lokalt vegnett, med og uten tiltak/bom, inklusive nødvendige tiltak for å unngå lekkasje til lokalveier, så som hastighetsreducerende tiltak, prioritering av buss og syklende mv.

7. I de samfunnsøkonomiske analysene som prosjektet er pålagt å utrede, skal prosjektet sees i en helhetlig og regional sammenheng, ved at hele E134 Oslofjordforbindelsen mellom E6 og E18 ferdigstilles.

8. I støyutredningen må det også vurderes behov for støytiltak langs E18 innenfor influensområdet fra påkoblingspunktet med E134 og til Brakerøya.

9. Alle utredninger skal baseres på oppdatert informasjon om trafikk, sannsynlige fremtidige trafikk-løsninger og teknologi og klima- og naturhensyn.

10. Følgende rettes opp i planprogrammet:

a) Prosjektets hovedmål, kap. 1.4 Prosjektmål, siste setning endres til:

«Framkommelighet og miljøhensyn skal ivaretas på en god måte.»

b) Under kap. 1.4 Prosjektmål skal delmål 1 i prioritert rekkefølge for prosjektet være:

«Best mulig samfunnsøkonomisk nytte skal balanseres med vekt på minst mulig skade på lokalsamfunnet, støy- og støvproblemer - hensyn til dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven, samt påregnelige fremtidige hensyn utløst av nye trafikk-løsninger».

c) Under kap. 1.4 Prosjektmål skal delmål 2 uprioritert endres til: «Redusert og forutsigbar kjøretid».

d) Konsekvensutredningen skal under punkt 5.4.6 Naturressurser og sikring av jordressurser vise mulige konsekvenser for landbruket av en videreføring av E134 forbi krysset med E18, jf. merknader fra fylkesmannen i Oslo og Viken.

Konsekvensutredningen skal også vise virkning av korridoren(e) for de konkrete berørte gårdene.

e) Konsekvensutredningen under punkt 5.4.4 Naturmangfold skal vise virkning av korridoren(e) for rødlistede arter.

f) Konsekvensutredningen skal ha eget utredningstema for nærmiljøer, jf. punkt 3).

g) Konsekvensutredningen forutsettes basert på oppdatert og tilgjengelig informasjon om alle utredningstema.

h) I illustrasjonen i planprogrammets s. 25, som viser de aktuelle korridorene legges også eksisterende trasé for E134 inn.

Formannskapetets behandling:

Silje Kjellesvik Nordheim (AP) på vegne av **MDG, FRP** og **SP** fremmet følgende forslag:

1. Forslag til planprogram for kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, fastsettes i henhold til plan- og bygningslovens § 11-13.

Kun Vikerkorridoren forutsettes utredet.

Dette begrunnes med: Det vises til tidligere vedtak i kommunestyret om at Vikeralternativet er Lier kommune sitt foretrukne alternativ. Vikerkorridoren løser E134 Oslofjord–forbindelsens oppgaver på en god måte, og vil derved også oppnå hovedmålet for ny E134 Dagslett - E18.

I det offentlige ettersynet har det ikke blitt sannsynliggjort at andre korridorer kan oppfylle relevante krav til miljø, natur, jordvern, bomiljø, kulturvern, støy, støv, fremdrift og sikre grunnforhold, samt fremtidige tilpasninger. Kun Vikerkorridoren anses å kunne gi gjennomføringssikkerhet for en ny trasé, der E134 kan fjernes fra dagens vei uten ytterligere påregnelige forsinkelser.

2. Det skal legges betydelig vekt på å lage varierte utforminger og alternativer av dagsonen og kryss med E18 i Vikerkorridoren, videre bruk av eksisterende kryss på Kjellstad, samt minimere tap av dyrkbar mark og mulighet for støyskjerming av berørte boligområder. Tilsvarende varierte utforminger og alternativer av dagsonen skal også lages på Dagslett - /Daueruddalensiden.

3. En løsning for E134 må ta mest mulig hensyn til lokale og nasjonale miljøhensyn; dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven. Konsekvensutredningen skal særlig vise virkninger på plan- og influensområdets nærmiljøer, det vil si boligområder, skoleområder og deres

nære områder og skolevei, og gårdsbruk.

4. Det forutsettes at eksisterende E134 vil inngå i det lokale veinettet når ny E134 er ferdigstilt.
5. Det skal i prosjektet tas høyde for at ny E134 også vil være en viktig vei for trafikken fra E6 øst for Oslofjorden og over til Asker, Bærum og Oslo Vest, i tillegg til å være forbindelse til ny E16 mot Bergen. Dette tas inn i prosjektets trafikkmodell og trafikkberegninger.
6. I trafikkberegningene må det redegjøres for trafikkbelastningen på lokalt vegnett, med og uten tiltak/bom, inklusive nødvendige tiltak for å unngå lekkasje til lokalveier, så som hastighetsreducerende tiltak, prioritering av buss og syklende mv.
7. I de samfunnsøkonomiske analysene som prosjektet er pålagt å utrede, skal prosjektet sees i en helhetlig og regional sammenheng, ved at hele E134 Oslofjordforbindelsen mellom E6 og E18 ferdigstilles.
8. I støyutredningen må det også vurderes behov for støytiltak langs E18 innenfor influensområdet fra påkoblingspunktet med E134 og til Brakerøya.
9. Alle utredninger skal baseres på oppdatert informasjon om trafikk, sannsynlige fremtidige trafikk-løsninger og teknologi og klima- og naturhensyn.
10. Følgende rettes opp i planprogrammet:
 - a) Prosjektets hovedmål, kap. 1.4 Prosjektmål, siste setning endres til:
«Framkommelighet og miljøhensyn skal ivaretas på en god måte.»
 - b) Under kap. 1.4 Prosjektmål skal delmål 1 i prioritert rekkefølge for prosjektet være:
«Best mulig samfunnsøkonomisk nytte skal balanseres med vekt på minst mulig skade på lokalsamfunnet, støy- og støvproblemer - hensyn til dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven, samt påregnelige fremtidige hensyn utløst av nye trafikk-løsninger».
 - c) Under kap. 1.4 Prosjektmål skal delmål 2 uprioritert endres til: «Redusert og forutsigbar kjøretid».
 - d) Konsekvensutredningen skal under punkt 5.4.6 Naturressurser og sikring av jordressurser vise mulige konsekvenser for landbruket av en videreføring av E134 forbi krysset med E18, jf. merknader fra fylkesmannen i Oslo og Viken.

Konsekvensutredningen skal også vise virkning av korridoren(e) for de konkrete berørte gårdene.

e) Konsekvensutredningen under punkt 5.4.4 Naturmangfold skal vise virkning av korridoren(e) for rødlistede arter.

f) Konsekvensutredningen skal ha eget utredningstema for nærmiljøer, jf. punkt 3).

g) Konsekvensutredningen forutsettes basert på oppdatert og tilgjengelig informasjon om alle utredningstema.

h) I illustrasjonen i planprogrammets s. 25, som viser de aktuelle korridorene legges også eksisterende trasé for E134 inn.

Søren Falch Zapffe (H) fremmet følgende forslag:

Som i innstillingen fra kommunedirektøren med følgende endringsforslag til punkt 3:

Nytt punkt 3:

I støyutredningen må det også vurderes behov for støytiltak langs E18 for alle alternativene/trasévalg. Influensområdet utvides til å inkludere strekningen/områdene fra Fosskollen tunnel til Brakerøya.

Det må også foretas støymålinger langs E18 fra Fosskollen mot Lierskogen/grense mot Asker fordi ny E134 antas å være en viktig vei for trafikken fra E6 som skal til Oslo Vest, Bærum og Asker i tillegg til å være en forbindelse til ny E16 mot Bergen.

Votering:

Forslaget fra AP, MDG, FRP, SP ble vedtatt med 7 stemmer (4AP, 1MDG, 1FRP, 1SP) da det ble satt opp mot forslaget fra Søren Falch Zapffe (H) som falt med 6 stemmer (5H, 1KRF)

Kommunestyrets vedtak:

1. Forslag til planprogram for kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, fastsettes i henhold til plan- og bygningslovens § 11-13.

Kun Vikerkorridoren forutsettes utredet.

Dette begrunnes med: Det vises til tidligere vedtak i kommunestyret om at Vikeralternativet er Lier kommune sitt foretrukne alternativ. Vikerkorridoren

løser E134 Oslofjord–forbindelsens oppgaver på en god måte, og vil derved også oppnå hovedmålet for ny E134 Dagslett - E18.

I det offentlige ettersynet har det ikke blitt sannsynliggjort at andre korridorer kan oppfylle relevante krav til miljø, natur, jordvern, bomiljø, kulturvern, støy, støv, fremdrift og sikre grunnforhold, samt fremtidige tilpasninger. Kun Vikerkorridoren anses å kunne gi gjennomføringssikkerhet for en ny trasé, der E134 kan fjernes fra dagens vei uten ytterligere påregnelige forsinkelser.

2. Det skal legges betydelig vekt på å lage varierte utforminger og alternativer av dagsonen og kryss med E18 i Vikerkorridoren, videre bruk av eksisterende kryss på Kjellstad, samt minimere tap av dyrkbar mark og mulighet for støyskjerming av berørte boligområder. Tilsvarende varierte utforminger og alternativer av dagsonen skal også lages på Dagslett - /Daueruddalensiden.

3. En løsning for E134 må ta mest mulig hensyn til lokale og nasjonale miljøhensyn; dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven. Konsekvensutredningen skal særlig vise virkninger på plan- og influensområdets nærmiljøer, det vil si boligområder, skoleområder og deres nære områder og skolevei, og gårdsbruk.

4. Det forutsettes at eksisterende E134 vil inngå i det lokale veinettet når ny E134 er ferdigstilt.

5. Det skal i prosjektet tas høyde for at ny E134 også vil være en viktig vei for trafikken fra E6 øst for Oslofjorden og over til Asker, Bærum og Oslo Vest, i tillegg til å være forbindelse til ny E16 mot Bergen. Dette tas inn i prosjektets trafikkmodell og trafikkberegninger.

6. I trafikkberegningene må det redegjøres for trafikkbelastningen på lokalt vegnett, med og uten tiltak/bom, inklusive nødvendige tiltak for å unngå lekkasje til lokalveier, så som hastighetsreducerende tiltak, prioritering av buss og syklende mv.

7. I de samfunnsøkonomiske analysene som prosjektet er pålagt å utrede, skal prosjektet sees i en helhetlig og regional sammenheng, ved at hele E134 Oslofjordforbindelsen mellom E6 og E18 ferdigstilles.

8. I støyutredningen må det også vurderes behov for støytiltak langs E18. for alle alternativene/trasévalg. Influensområdet utvides til å inkludere strekningen/områdene fra Fosskollen tunnel til Brakerøya. Det må også foretas

støyberegninger langs E18 fra Fosskollen mot Lierskogen/grense mot Asker fordi ny E134 antas å være en viktig vei for trafikken fra E6 som skal til Asker, Bærum og Oslo Vest, i tillegg til å være en forbindelse til ny E16 mot Bergen.

9. Alle utredninger skal baseres på oppdatert informasjon om trafikk, sannsynlige fremtidige trafikk-løsninger og teknologi og klima- og naturhensyn.

10. Følgende rettes opp i planprogrammet:

a) Prosjektets hovedmål, kap. 1.4 Prosjektmål, siste setning endres til:

«Framkommelighet og miljøhensyn skal ivaretas på en god måte.»

b) Under kap. 1.4 Prosjektmål skal delmål 1 i prioritert rekkefølge for prosjektet være:

«Best mulig samfunnsøkonomisk nytte skal balanseres med vekt på minst mulig skade på lokalsamfunnet, støy- og støvproblemer - hensyn til dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven, samt påregnelige fremtidige hensyn utløst av nye trafikk-løsninger».

c) Under kap. 1.4 Prosjektmål skal delmål 2 uprioritert endres til: «Redusert og forutsigbar kjøretid».

d) Konsekvensutredningen skal under punkt 5.4.6 Naturressurser og sikring av jordressurser vise virkning av korridoren(e) for de konkrete berørte gårdene i tillegg til arealregnskapet.

e) Konsekvensutredningen under punkt 5.4.4 Naturmangfold skal vise virkning av korridoren(e) for rødlistede arter.

f) Konsekvensutredningen skal ha eget utredningstema for nærmiljøer, jf. punkt 3).

g) Konsekvensutredningen forutsettes basert på oppdatert og tilgjengelig informasjon om alle utredningstema.

h) Planprogrammets liste over Nasjonale og statlige føringer, suppleres med Den europeiske landskapskonvensjon, ikrafttredelse 1. mars 2004.

i) I illustrasjonen i planprogrammets s. 25, som viser de aktuelle korridorene legges også eksisterende trasé for E134 inn.

Kommunestyrets behandling:

Søren Falch Zapffe (H) fremmet følgende forslag til vedtak på vegne av **H** og **KRF**:

1. Forslag til planprogram for kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18 fastsettes i henhold til plan- og bygningslovens § 11-13, der alle fire

alternativer/trasévalg utredes, forutsatt at tap av dyrket mark for fremtiden også vurderes i den prissatte delen av dyrket mark. For Jensvoll-, Vitbank- og Huseby-korridorene skal det i tillegg utredes et alternativ 2 med løsmassetunneler for å redusere konsekvensene for omgivelsene.

2. Planprogrammet rettes opp med følgende:

2.1. I kap 1.4 Prosjektmål, presiseres det at delmålene ikke er satt opp i prioritert rekkefølge.

2.2. Prosjektets hovedmål i kap 1.4 Prosjektmål, siste setning endres til: «Fremkommelighet og miljøhensyn skal ivaretas på en god måte».

2.3. Nytt delmål 1 i kap 1.4:

«Minst mulig skade på lokalsamfunnet – hensyn til eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven».

2.4. Prosjektets delmål 2 i kap 1.4 Prosjektmål endres til:

«Redusert og forutsigbar kjøretid».

2.5. Planprogrammets illustrasjoner og oversiktskart (s. 9) utvides og synliggjør forbindelsene til E16 mot Bergen og til Oslo Vest (Bærum/Asker). Den foreslåtte bruløsningen over Oslofjorden stiples også inn.

2.6. I illustrasjonen i planprogrammets s. 25, som viser de ulike alternativene/trasévalg, legges også eksisterende trasé for E134 inn.

2.7. Planprogrammets liste over nasjonale og statlige føringer suppleres med Den europeiske landskapskonvensjon, ikrafttredelse 1. mars 2004.

3. I støyutredningen må det også vurderes behov for støytiltak langs E18 for alle alternativene/trasévalg. Influensområdet utvides til å inkludere strekningen/områdene fra Fosskollen tunnel til Brakerøya. Det må foretas støymålinger langs E18 fra Fosskollen mot Lierskogen/grense mot Asker fordi ny E134 antas å være en viktig vei for trafikken fra E6 som skal til Oslo Vest, Bærum og Asker i tillegg til å være en forbindelse til ny E16 mot Bergen.

4. Det skal i prosjektet tas høyde for at ny E134 også vil være en viktig vei for trafikken fra E6 i Østfold og over til Oslo Vest, Bærum og Asker, i tillegg til å være forbindelse til ny E16 mot Bergen. Dette tas inn i prosjektets trafikkmodell og trafikkberegninger.

Det må videre tas høyde for at Ringeriksveien kan bli raskeste vei fra Østfold til Vestland med kjøp på motorveiene, og at dette kan føre til periodevis økt trafikk.

5. I trafikkberegningene må det redegjøres for trafikkbelastningen på lokalt veinett, med og uten tiltak/bom, for alle alternativer/trasévalg.

Silje Kjellesvik Nordheim (AP) på vegne av **AP, SV, MDG, V, FRP og SP** fremmet følgende forslag:

1. Forslag til planprogram for kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, fastsettes i henhold til plan- og bygningslovens § 11-13.

Kun Vikerkorridoren forutsettes utredet.

Dette begrunnes med: Det vises til tidligere vedtak i kommunestyret om at Vikeralternativet er Lier kommune sitt foretrukne alternativ. Vikerkorridoren løser E134 Oslofjord–forbindelsens oppgaver på en god måte, og vil derved også oppnå hovedmålet for ny E134 Dagslett - E18.

I det offentlige ettersynet har det ikke blitt sannsynliggjort at andre korridorer kan oppfylle relevante krav til miljø, natur, jordvern, bomiljø, kulturvern, støy, støv, fremdrift og sikre grunnforhold, samt fremtidige tilpasninger. Kun Vikerkorridoren anses å kunne gi gjennomføringssikkerhet for en ny trasé, der E134 kan fjernes fra dagens vei uten ytterligere påregnelige forsinkelser.

2. Det skal legges betydelig vekt på å lage varierte utforminger og alternativer av dagsonen og kryss med E18 i Vikerkorridoren, videre bruk av eksisterende kryss på Kjellstad, samt minimere tap av dyrkbar mark og mulighet for støyskjerming av berørte boligområder. Tilsvarende varierte utforminger og alternativer av dagsonen skal også lages på Dagslett - /Daueruddalensiden.

3. En løsning for E134 må ta mest mulig hensyn til lokale og nasjonale miljøhensyn; dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven. Konsekvensutredningen skal særlig vise virkninger på plan- og influensområdets nærmiljøer, det vil si boligområder, skoleområder og deres nære områder og skolevei, og gårdsbruk.

4. Det forutsettes at eksisterende E134 vil inngå i det lokale veinettet når ny E134 er ferdigstilt.

5. Det skal i prosjektet tas høyde for at ny E134 også vil være en viktig vei for trafikken fra E6 øst for Oslofjorden og over til Asker, Bærum og Oslo Vest, i tillegg til å være forbindelse til ny E16 mot Bergen. Dette tas inn i prosjektets trafikkmodell og trafikkberegninger.

6. I trafikkberegningene må det redegjøres for trafikkbelastningen på lokalt vegnett, med og uten tiltak/bom, inklusive nødvendige tiltak for å unngå lekkasje til lokalveier, så som hastighetsreducerende tiltak, prioritering av buss og syklende mv.

7. I de samfunnsøkonomiske analysene som prosjektet er pålagt å utrede, skal prosjektet sees i en helhetlig og regional sammenheng, ved at hele E134 Oslofjordforbindelsen mellom E6 og E18 ferdigstilles.

8. I støyutredningen må det også vurderes behov for støytiltak langs E18. for alle alternativene/trasévalg. Influensområdet utvides til å inkludere strekningen/områdene fra Fosskollen tunnel til Brakerøya. Det må også foretas støyberegninger langs E18 fra Fosskollen mot Lierskogen/grense mot Asker fordi ny E134 antas å være en viktig vei for trafikken fra E6 som skal til Asker, Bærum og Oslo Vest, i tillegg til å være en forbindelse til ny E16 mot Bergen.

9. Alle utredninger skal baseres på oppdatert informasjon om trafikk, sannsynlige fremtidige trafikk-løsninger og teknologi og klima- og naturhensyn.

10. Følgende rettes opp i planprogrammet:

a) Prosjektets hovedmål, kap. 1.4 Prosjektmål, siste setning endres til:

«Framkommelighet og miljøhensyn skal ivaretas på en god måte.»

b) Under kap. 1.4 Prosjektmål skal delmål 1 i prioritert rekkefølge for prosjektet være:

«Best mulig samfunnsøkonomisk nytte skal balanseres med vekt på minst mulig skade på lokalsamfunnet, støy- og støvproblemer - hensyn til dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven, samt påregnelige fremtidige hensyn utløst av nye trafikk-løsninger».

c) Under kap. 1.4 Prosjektmål skal delmål 2 uprioritert endres til: «Redusert og forutsigbar kjøretid».

d) Konsekvensutredningen skal under punkt 5.4.6 Naturressurser og sikring av jordressurser vise virkning av korridoren(e) for de konkrete berørte gårdene i tillegg til arealregnskapet.

e) Konsekvensutredningen under punkt 5.4.4 Naturmangfold skal vise virkning av korridoren(e) for rødlistede arter.

f) Konsekvensutredningen skal ha eget utredningstema for nærmiljøer, jf. punkt 3).

- g) Konsekvensutredningen forutsettes basert på oppdatert og tilgjengelig informasjon om alle utredningstema.
- h) Planprogrammets liste over Nasjonale og statlige føringer, suppleres med Den europeiske landskapskonvensjon, ikrafttredelse 1. mars 2004.
- i) I illustrasjonen i planprogrammets s. 25, som viser de aktuelle korridorene legges også eksisterende trasé for E134 inn.

Forslaget fra AP, MDG, FRP, SV, SP og V ble vedtatt med 25 stemmer mot 16 stemmer avgitt for forslaget fra H og KRF.

Kommunedirektørens saksutredning:

Sammendrag:

Fastsettelse av planprogram er første ledd i utarbeidelsen av kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) for prosjektet E134 Dagslett-E18.

Hensikten med planprogrammet er å styrke den innledende fasen av planarbeidet (fase1).

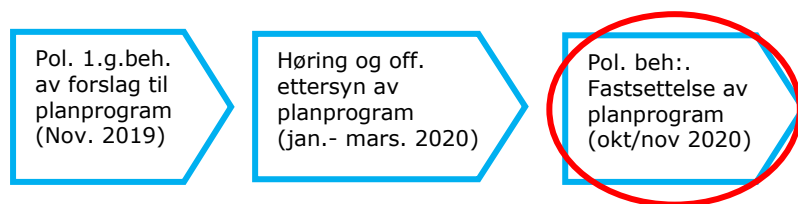
Det skal legges til rette for en bred og åpen diskusjon om hvilke premisser som skal være styrende for videre planarbeid i neste fase (fase 2). Å klargjøre behovet for utredninger er en sentral del av arbeidet med planprogrammet.

I saken som legges fram nå (fastsettelsen av planprogrammet), vil det viktigste være å avklare hvilke utredninger som er nødvendige for å belyse både konsekvenser og muligheter knyttet til de ulike alternativene for korridorvalg/trasèvalg.

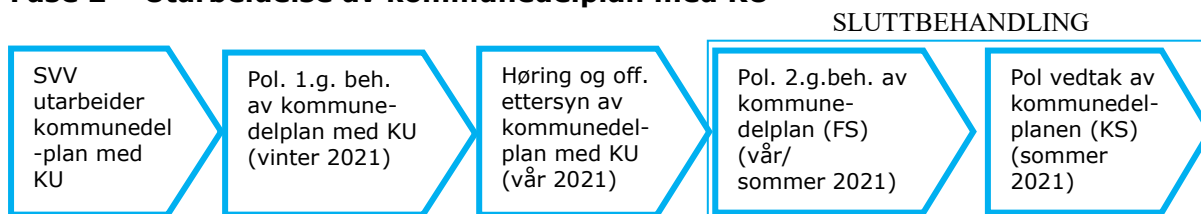
Det betyr at i neste runde (fase 2) skal diskusjonen og valg av alternativer/trasèvalg tas. Valg skal da tas på bakgrunn av gjennomført konsekvensutredning (KU), og tas når plansaken legges fram for kommunene til førstegangs- og til sluttbehandling.

Figuren under beskriver stegene i en planprosess frem til sluttbehandling. Rød ring illustrerer hvor vi er i planprosessen nå.

Fase 1 – Innledende fase – behandling av planprogram



Fase 2 – Utarbeidelse av kommunedelplan med KU



Utredning:

Vedlegg:

- 1 E134 KDP E18 - Dagslett_Merknadsbehandling_v15 Endelig_med SVV og LK kommentarer
- 2 Innspill fra offentlige høringsparter
- 3 Innspill fra bedrifter-lag-og-foreninger
- 4 Innspill fra private
- 5 KSvedtak - 1gbh av planprogram 12-11-2019
- 6 Fastsatt planprogram for KDP Rv23 Linnes-E18_05-09-2017
- 7 Silingsrapport okt 2016

1. BAKGRUNN

Dette er et felles saksfremlegg for Lier og Asker kommuner. Kun en liten del av planavgrensning og veianlegg for planen ligger i Asker kommune. De arealmessige konsekvensene for planen er små i Asker sammenlignet med Lier.

Tidligere planprosesser for fremføring av tverrforbindelse fra Dagslett til E18 er:

1.1 Planprogram for kommunedelplan Linnes – E18 (2004)

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

1.2 Kommunedelplan for Ytre Lier (2007)

Planen ble vedtatt i 2007 med forslag om å koble ny rv. 23 til E18 i et kryss på Brakerøya. Etter 2007 er forutsetningene for nytt vegsystem endret og det ble

derfor avgjort at det måtte lages en ny kommunedelplan med KU for strekningen fra Linnes og ut til E18. I denne planen var det viktig å få til et godt skille mellom gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk for å tilfredsstille overordnede mål.

1.3 Reguleringsplan for rv. 23 Dagslett – Linnes

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

1.4 Kommunedelplan for rv. 23 Linnes-E18

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

1.5 Kommunedelplan for E134 – Dagslett E18

15.05.18 kom avgjørelsen om at Statens vegvesen får i oppdrag å se på alle relevante alternativer/trasévalg mellom Dagslett og E18. Rv. 23 skiftet navn til E134. Det skal dermed utarbeides en ny kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, hvor Statens vegvesen tar med seg utredninger og erfaringer fra de to tidligere prosjektene inn i den nye kommunedelplanen.

1.6 Kommunestyrets 1.gangsbehandling av forslag til planprogram

Som første ledd i utarbeidelsen av kommunedelplanen, har Statens vegvesen utarbeidet et forslag til planprogram, som ble oversendt kommunene til behandling. Kommunestyret i Lier behandlet saken 12.11.2019, sak 123/2019, der den ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn, med følgende vedtak:

- 1. Lier kommunestyre viser til sitt vedtak i møte 8. mai 2018 der kommunens fortrukne korridor er lang tunnel til Viken. Samferdselsdepartementet har pålagt Statens vegvesen at dette alternativet inngår i planprogrammet i samsvar med Lier kommunes eget vedtak. Det skal legges betydelig vekt på å lage varierte utforminger av dagsonen og kryss med E18 i denne korridoren, videre bruk av eksisterende kryss på Kjellstad, samt minimere tap av dyrkbar mark og mulighet for støyskjerming av berørte boligområder.*
- 2. Lier kommunestyre kan ikke anbefale utredning av Jensvoll-, Vitbank- eller Husebykorridoren.*
- 3. På bakgrunn av det offentlige ettersynet vil Lier kommune vurdere omfanget av, og hvilke korridorer som kommunen pålegges å la utredes videre sammen med Vikenkorridoren. En løsning for E134 må ta mest*

mulig hensyn til dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven.

4. Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 11-13 legges forslag til planprogram for ny E134 – Dagslett – E18, datert 13. september 2019 ut til offentlig ettersyn på følgende vilkår:

Planprogrammet rettes opp, jfr. rådmannens kommentar pkt B

- 1. Kommuneplanens samfunnsdel for perioden 2019 – 2028, vedtatt 21.05.2019 inngår i punkt 1.5.4 Lokale planer og føringer.*
- 2. I planprogrammet er perioden for nylig vedtatt kommuneplans arealdel beskrevet til 2009-2020. Kommuneplanens arealdel ble vedtatt 18.06.2019 for perioden 2019-2028.*
- 3. Prosjektets hovedmål, punkt 1.4 Prosjektmål, siste setning endres til: «Framkommelighet og miljøhensyn skal ivaretas på en god måte.»*
- 4. Under punkt 1.4 Prosjektmål skal delmål 1 for prosjektet være: «Minst mulig skade på lokalsamfunnet – hensyn til dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven - i Lier vektlegges, jfr. prosjektets hovedmål og kommuneplanens samfunnsdel 2019 – 2028s visjon om Grønne Lier for alle innbyggere, og tilhørende føringer for overordnet arealutvikling.»*
- 5. Planprogram fastsettes av kommunestyret. Noen steder i planprogrammet står det «vedtas». Riktig begrep bør brukes gjennomgående.*
- 6. I forslag til konsekvensutredning av prissatte konsekvenser må utredningstema «Forurensset grunn» legges inn.*
- 7. Kap. 1.5.4. «Lokale planer og føringer» bør ryddes etter kommune- og planhierarki for å gi en mer ordnet oversikt.*
- 8. Trykkfeil i planprogrammet kapittel 5.2.1 på side 24, andre avsnitt rettes; Dimensjonerings år er 2050 – 20 år etter antatt åpning.*
- 9. Uttalelse fra Buskerud fylkesting 25.04.2019 til NTP 2022-2033 føyes til listen i punkt 1.5.3 Regionale planer og føringer.*
- 10. Konsekvensutredningen forutsettes basert på oppdatert og tilgjengelig informasjon om alle utredningstema.*

2. BESKRIVELSE

2.1 Forslag til planprogram

Forslag til planprogram er første ledd i utarbeidelsen av kommunedelplanen med konsekvensutredning for prosjektet E134 Dagslett-E18.

I følge KU-forskriftens § 14 skal et planprogram inneholde en beskrivelse av:

- a) planen eller tiltaket, det berørte området og de problemstillingene som i den konkrete saken anses viktige for miljø og samfunn*
- b) forholdene som etter kapittel 5 skal utredes, og hvilke metoder som er tenkt benyttet for å skaffe nødvendig kunnskap*

- c) *relevante og realistiske alternativer og hvordan disse skal vurderes i konsekvensutredningen*
- d) *plan- eller søknadsprosessen, med frister i prosessen, deltakere og plan for medvirkning fra særlig berørte grupper og andre.*

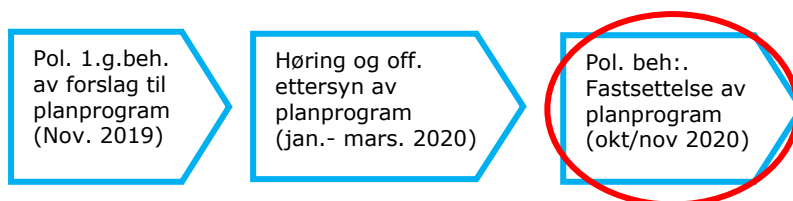
Hensikten med planprogrammet er å styrke den innledende fasen av planarbeidet, jf. fase 1 i figuren under. Det skal legges til rette for en bred og åpen diskusjon om hvilke premisser som skal være styrende for planarbeidet. Å klargjøre behovet for utredninger er en sentral del av arbeidet med planprogrammet.

I denne saken har Samferdselsdepartementet bestemt hvilke alternativer/trasévalg som er relevante og som skal utredes. Alternativene/trasévalgene til både Statens vegvesen og Lier kommune inngår her. Det viktigste i denne fasen blir derfor å fastsette hvilke utredninger som er nødvendige for å belyse både konsekvenser og muligheter knyttet til alternativene for trasévalg. Diskusjon og valg av alternativer/trasévalg som utgår, tas i neste fase.

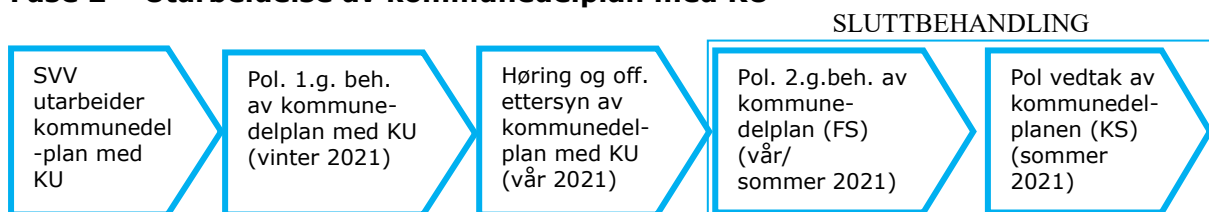
I neste fase (fase 2 i figuren under), etter fastsettelse av planprogrammet, skal alle relevante alternativer konsekvensutredes. Med bakgrunn i konsekvensutredningen utarbeides det planmateriale som sammen med konsekvensutredningen, legges fram for kommunene til førstegangsbehandling (utlegging til offentlig ettersyn) av kommunedelplanen med KU, ofte med en anbefaling fra forslagsstiller. Etter offentlig ettersyn endres/justeres planmaterialet og legges fram til sluttbehandling i kommunene. Det er i fase 2 diskusjonen om hvilke alternativer/trasévalg som skal legges ut til offentlig ettersyn og hvilket alternativ/trasévalg som til slutt vedtas i sluttbehandling av saken, skal tas.

Figuren under beskriver stegene i en planprosess frem til sluttbehandling. Rød ring illustrerer hvor vi er i planprosessen nå.

Fase 1 – Innledende fase – behandling av planprogram



Fase 2 – Utarbeidelse av kommunedelplan med KU



2.1.1 Planprosess og medvirkning

Det er forslagstiller, Statens vegvesen Utbyggingsområde sørøst, som har ansvaret for å utarbeide forslag til planprogram og kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 Dagslett – E18. Planmyndighet, Lier kommune og Asker kommune, har ansvaret for å fastsette planprogrammet og å vedta kommunedelplanen.

Statens vegvesen beskriver at de i planarbeidet vil samarbeide med Lier kommune og Asker kommune, Viken fylkeskommune og Fylkesmannen i Oslo og Viken, samt andre høringsinstanser ved behov. Det skal også avholdes åpne møter i forbindelse med høringer og offentlig ettersyn.

2.1.2 Milepæler for behandling av planprogram

Følgende milepæler:

- Førstegangsbehandling av planprogrammet i Lier kommune og daværende Røyken kommune høsten 2019.
- Planoppstart for E134 Dagslett-E18 ble annonsert i Drammens Tidende, Røyken og Hurums avis og Lierposten, med frist for innspill 8. mars 2020, samtidig ble planprogrammet lagt ut på høring.
- Etter offentlig ettersyn (jan-mars 2020) er det gjennomført en merknadsbehandling med kommentarer fra Statens vegvesen, supplert med kommentarer fra kommunedirektør/rådmann.
- På bakgrunn av innkomne merknader, har Statens vegvesen oppdatert planprogrammet og oversendt det til kommunene for 2. gangsbehandling og fastsettelse.

2.1.3 Formålet med planarbeidet

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

Ny kommunedelplan for E134 Dagslett – E18 erstatter gammel reguleringsplan for rv. 23 Dagslett – Linnes fra 2014, på den strekningen den dekker.

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

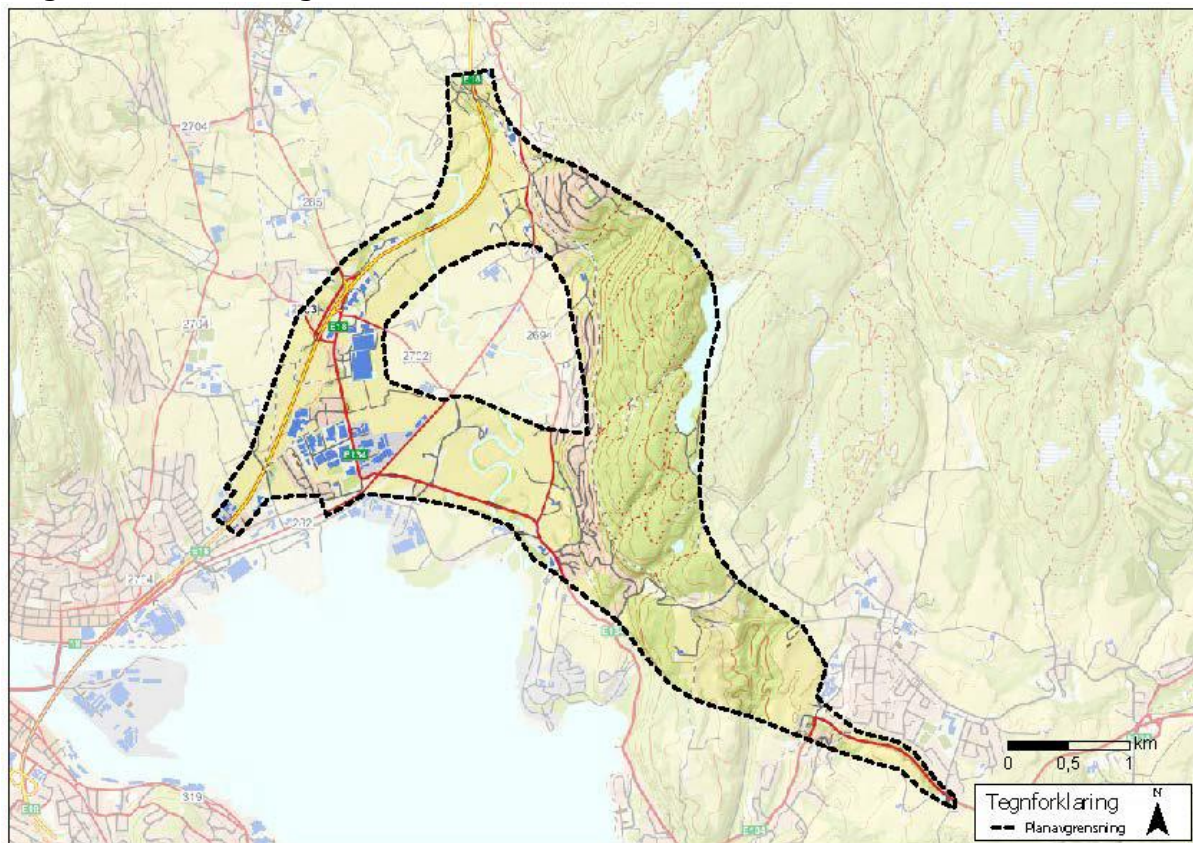
Formålet med konsekvensutredningen er å få fram de viktigste konsekvensene til de ulike vegkorridorene, med tanke på økonomi, miljø og samfunn, slik at disse kan legges til grunn for et vedtak av kommunedelplanen.

2.1.4 Premisser for planarbeidet

Konsekvensutredningen skal avklare tiltakets konsekvenser for det berørte området. Det berørte området omfatter det varslede planområdet og det geografiske området som berøres av tiltaket, også kalt influensområde. Om tiltaket kommer i konflikt med gjeldende lover, retningslinjer, planer og mål, skal forslagstiller vurdere nødvendige avbøtende tiltak. Ved konflikt skal behovet for

tillatelser fra offentlige myndigheter avklares. Planleggingen foregår delvis i et utviklingsområde, og det er behov for samordning med andre planarbeid i området.

Forslag til planavgrensning for kommunedelplan med konsekvensutredning E134 Dagslett – E18 fremgår av bildet under.

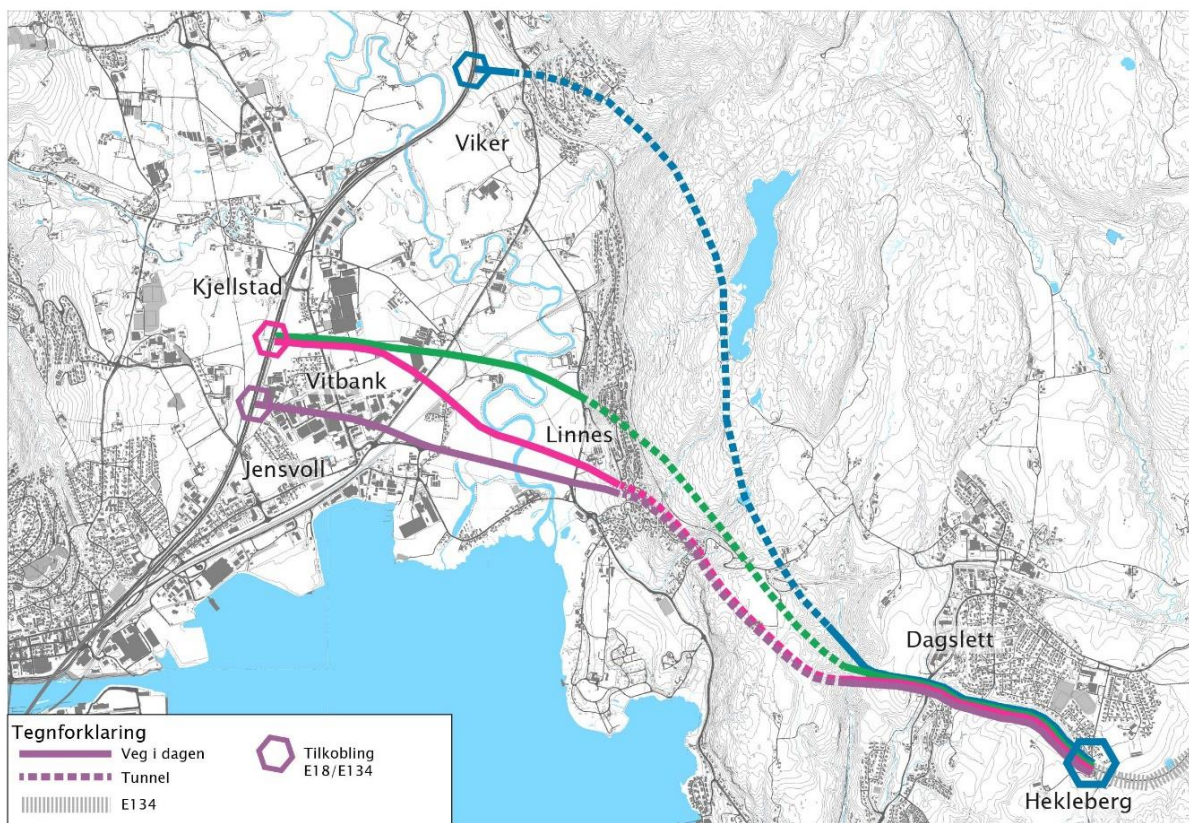


2.1.5 Kommunedelplan med konsekvensutredning

Kommunedelplanen med konsekvensutredning i neste fase (fase 2), vil bestå av en arealdel på et plankart med tilhørende bestemmelser, og en planbeskrivelse som beskriver forslaget. I forbindelse med kommunedelplanen, skal vesentlige virkninger for miljø og samfunn av foreslått arealbruk beskrives, i henhold til plan- og bygningsloven § 4-2.

2.1.6 Korridorer som skal utredes

Kartet på bildet på neste side viser linjer med ulike farger. Linjene viser ikke eksakt plassering av en veglinje, men representerer konsepter eller korridorer som skal utredes. Kommunedirektøren mener kartet også må fremheve eksisterende E134, for å se helheten bedre. Det er ikke gitt at alle som leser saken, er like godt kjent med dagens trasè. Kommunedirektøren foreslår derfor å ta dette inn i vedtaket (se forslag til vedtakspunkt 2.6)



Kart som viser korridorene som skal utredes

Jensvollkorridoren

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

Vitbankkorridoren

Veg i dagen fra Dagslett til tunnelportal på Dagslett, tunnel med to løp fra Dagslett til Linnes, og ny veg i dagen fra Linnes, over Lierelva, under/over Drammenbanen og fv. 282, til planskilt kryss med E18 på Vitbank/Moserud. Vitbankkorridoren har kryss på Dagslett, og med fv. 282, før kryss med E18 på Vitbank/Moserud. Denne korridoren ble i tidligere planforslag delvis lagt i dagens trasé for E134. Nå planlegges korridoren lagt ved siden av og uavhengig av dagens trasè. På kartet ovenfor er Vitbankkorridoren markert med rosa farge.

Husebykorridoren

Dette er den nye korridoren. Denne korridoren er tatt med fordi den antas å være av de rimeligste løsningene, og den svarer dermed på tidligere nevnte

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

Vikerkorridoren

Vikerløsningen er hovedsakelig den samme løsningen som har vært med i vurderingen av korridorer for prosjektet rv. 23 Linnes-E18, men er justert noe. Lier kommune foreslo i Desember 2018 en justert Vikerlinje. Dette er en variant av den tidligere planlagte Vikerlinjen, men er noe kortere. Løsningen har ny veg i dagen fra Dagslett til tunnelportal på Dagslett, tunnel med to løp fra tunnelportal på Dagslett til tunnelportal ved Viker og kryss med E18 på Viker. Veg i dagen på Dagslett-siden går noe nordover i forhold til tidligere planer, og har en tunnelportal på Dagslett som er plassert litt lenger nord. Ny E134 vil være en viktig vei for trafikken fra E6 i Østfold som skal til Oslo Vest, Bærum, og Asker. Ny E134 vil i tillegg være en forbindelse til ny E16 mot Bergen. Vikerløsningen er vist med blå farge i kartet over.

Generelt for korridorene:

Dersom det avdekkes forhold som gjør enkelte eller deler av korridorer uaktuelle kan disse etter politisk behandling i Lier og Asker kommuner siles ut underveis, i arbeidet med konsekvensutredningene i neste fase (fase 2).

Den billigste løsningen skal vurderes i alle korridorer. I tillegg skal det i alle korridorer unntatt Viker, vurderes løsninger som tar mer hensyn til miljø og omgivelser der det er spesielle utfordringer. Dette kan gjøres for eksempel ved å bygge veien i nedgravd kulvert (alternativ 2).

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

2.1.7 Forslag til konsekvensutredning omfatter følgende tema

Prissatte konsekvenser:

- Trafikant – transportbrukernytte
- Operatørnytte
- Budsjettvirkning for det offentlige
- Ulykker
- Støy og luftforurensning (i tillegg til klimagassutslipp)
- Restverdi
- Skattekostnader

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

Ikke prissatte konsekvenser:

- Landskapsbilde
- Friluftsliv/by og bygdeliv, inkludert barn og unges interesser
- Naturmangfold
- Kulturarv
- Naturressurser og sikring av jordressurser

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

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

Andre konsekvenser:

- Trafikkbetlastning og trafikksikkerhet
- Gang- og sykkeltrafikk
- Kollektivtransport
- Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Anleggsgjennomføring
- Andre samfunnsmessige virkninger/Lokal og regional utvikling
- Forurensset grunn

Prissatte og ikke- prissatte konsekvenser sammenstilles i henhold til metodikken i Håndbok V712 Konsekvensanalyser. Sammenstillingen skal også inneholde en vurdering av måloppnåelse og risiko- og sårbarhetsanalyse.

Statens vegvesen skal med grunnlag i de gjennomførte utredningene komme med en begrunnet anbefaling til ansvarlig myndighet, Lier og Asker kommune, ved oversendelse av planmaterialet til 1.gangsbehandling av kommunedelplanen, i fase 2.

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

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av tiltaket.

- Undersøkelser med sikte på å overvåke og avdekke de faktiske virkningene av tiltaket.

3. INNKOMNE MERKNADER

Forslag til planprogram har vært utlagt til offentlig ettersyn og høring i perioden 20. januar - 8. mars 2020. I løpet av høringsperioden har vi mottatt 73 merknader, med følgende fordeling:

- Offentlige høringsparter: 15 uttalelser
- Bedrifter, lag og foreninger: 16 uttalelser
- Private: 42 uttalelser

Merknadene som har kommet inn er både rettet til planprogrammet (fase 1) og til neste fase som er konsekvensutredningen og utarbeidelse av planforslaget (fase 2). De fleste av merknadene omfatter ønske om alternativ/trasévalg, ulike utredningstemaer som dyrka mark, naturområder, støy, luftforurensning, gjennomgangstrafikk, E134 ift. Fjordbyutbyggingen og nytt sykehus, økt trafikk på E18 og lokalveier.

Merknadsbehandlingen, med Statens vegvesen og kommunedirektøren i Lier sine kommentarer, er vedlagt saken (vedlegg 2). Innkomne merknader i sin helhet er også vedlagt saken (vedlegg 3-5)

3.1 Endring av forslag til planprogram

På bakgrunn av innspillene som kom inn ifm. offentlig ettersyn og høring, er det gjort noen endringer i planprogrammet. Endringene fremgår av tabell s. 4-6 i forslag til planprogram (Vedlegg 1). I tillegg er alle endringene i planprogrammet «gulett ut», sånn at de er lettere å finne.

Endringene for fase 1 og som er viktig å merke seg er:

- Pkt. 3: Kap. 1.5.2 – 1.5.4. Listen over Nasjonale-, Regionale- og Lokale planer og føringer er oppdatert, i tråd med Lier kommunes vedtak, pkt. 4.1, 4.2, 4.7 og 4.9, ifm. førstegangsbehandlingen av planprogrammet
- Pkt. 5: Nytt kapittel 5.7 *Forurensset grunn* tatt inn, der det skal utarbeides rapport for kartlegging av forurensede masser, i tråd med Lier kommunes vedtak, pkt. 4.6, ifm. førstegangsbehandlingen av planprogrammet
- Pkt. 7: Nytt kapittel 1.6 *Problemstillinger som anses som viktige for miljø og samfunn*, på bakgrunn av Gullaugtoppen vel sitt innspill
- Pkt. 8: Kap. 1.4. Delmål 8 suppleres med *gode koblinger til eksisterende og planlagte gang- og sykkelveier gjennom planområdet* (innspill fra Viken fk)
- Pkt. 9: Kap. 5.5.1 Trafikkbelastning og trafiksikkerhet suppleres med nytt punkt *Vurdere hvor gang- og sykkelvei kan gå for ikke å få unødvendig ulempe for fremkommelighet for gående og syklende* (innspill fra Viken fk)
- Pkt. 11: Kap. 3.3. Vegklasse er endret til *H3, med 90 km/t og 1,5 m*, skulder pga. behandling av fravikssøknad i Vegdirektoratet.
- Pkt. 12: Kap. 5.4.6 Skogbruk overføres fra *ikke prissatte konsekvenser* til *prissatte konsekvenser*, etter tilpasning til ny håndbok V712.
- Pkt. 16: Kap. 5.4.2 Landskapsbilde. *Vurdering av opplevelse av landskapet sett fra veien tas ut*. Temaet er ikke beslutningsrelevant og er tatt ut av håndbok V712.

4. KOMMUNEDIREKTØRENS VURDERING

Ut fra forslag til planprogram og endringene som er tatt inn etter offentlig ettersyn, mener kommunedirektøren at følgende punkt må det redegjøres nærmere for nå, ifm. fastsettelsen av planprogrammet (fase1):

- 4.1 Valg av alternativer/trasévalg
- 4.2 Prosjektets hovedmål
- 4.3 Prosjektets delmål
- 4.4 Endring av dimensjoneringsklasse for vegstandard
- 4.5 Vikeralternativet – ny vegløsning til områdene sørvest for Oslo
- 4.6 Belastning på lokalt veinett

4.1 Valg av alternativer/trasévalg

4.1.1 Alternativer/trasévalg

Lier kommune og Statens vegvesen er uenige om blant annet valg av alternativer i denne saken, noe som ikke er et uvanlig utgangspunkt for en plansak. Hovedformålet med denne kommunedelplanen er nettopp å velge hvilket alternativ/trasévalg man skal gå videre med og som det skal utarbeides detaljregulering for senere.

I tråd med retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan og bygningsloven skal det «(...) utarbeides reelt sett forskjellige alternativer/trasévalg, med ulik vektlegging av de hovedhensyn som skal veies mot hverandre som eksempelvis transportøkonomi, trafikk sikkerhet, støyforhold, luftkvalitet, bomiljø, naturmiljø mm. Rimeligste realistiske alternativ må være vurdert.»

Ut fra dette har Statens vegvesen definert Jensvoll, Vitbank og Huseby som relevante alternativer/trasévalg. Kommunestyret i Lier kan derimot ikke anbefale disse og har vedtatt at Viker er det foretrukne alternativet/trasévalget. Samferdselsdepartementet har med bakgrunn i dette bestemt at alle disse alternativene/trasévalgene er relevante for saken og skal utredes i neste fase (fase 2). De har derfor i brev datert 26.06.2018, bedt Statens vegvesen om å utarbeide et revidert forslag til planprogram, der alle relevante alternativ/trasévalg inngår.

Kommunene har nå mottatt revidert forslag til planprogram fra Statens vegvesen, der de sier at de i tillegg til nevnte alternativer/trasévalg, også skal utrede et alternativ 2 (en mest mulig nedgravd løsning) for Jensvoll-, Vitbank-, og Husebykorridorene, som tar mer hensyn til miljø og omgivelser, enn alternativ 1.

4.1.2 Planprosessen

Planprosessen starter nå med fastsettelse av planprogrammet (fase 1) og som kun skal ha et innhold som er beslutningsrelevant på dette nivået.

Planprogrammet skal si noe om det berørte området, problemstillingene som anses viktige for miljø og samfunn, hvilke tema som skal utredes i fase 2, hvilke

metoder som skal benyttes for å skaffe nødvendig kunnskap og en beskrivelse av de ulike alternativene/trasévalg, i tillegg til fremdrift og medvirkning.

Fase 2 starter med konsekvensutredning av alle de relevante alternativene/trasévalg med utarbeidelse av plankart, planbeskrivelse og bestemmelser, som oversendes kommunene til førstegangsbehandling og utlegging til offentlig ettersyn. Det er ikke før i denne fasen, ved førstegangsbehandlingen og til sluttbehandlingen, at diskusjonen om de ulike alternativene/trasévalg og sammenlikningen av dem skal tas, for til slutt (i sluttbehandlingen) å fatte vedtak om valg av endelig alternativ/trasévalg og som det skal utarbeides detaljregulering for. Det er viktig at konsekvensutredningen gjennomføres for alle relevante alternativ/trasévalg, også for de det er uenighet om. Da har man fått et bredere grunnlag for endelig valg av trasé og god dokumentasjon for endelig vedtak.

4.1.3 Konsekvens

Kommunene og Statens vegvesen bindes ikke på noen måte opp av at planprogrammet fastsettes med videre utredning av alternativer/trasévalg det er uenighet om. Dersom planprogrammet derimot fastsettes uten Samferdselsdepartementets alternativer/trasévalg, mener kommunedirektøren at risikoen for at planprosessen stopper opp, øker. Dette kan resultere i at planens fremdrift forsinkes med følger for innbyggerne på Lahell/Engersand, med den merbelastningen det fører til. I tillegg kan det få innvirkning for planprosessene og fremdriften for utbyggingen av Fjordbyen og Gullaug.

Tar departementet i tillegg over saken, helt eller delvis, vil kommunen også kunne få redusert styringsmulighet i saken.

Dersom Samferdselsdepartementet overtar saken kan det foregå på to måter, jfr pbl §3-7 og KU-forskriften §32:

- Departementet overtar saken for fastsettelse av planprogrammet, for så å la kommunene overta som planmyndighet igjen for resterende del av planprosessen.
- Departementet overtar som planmyndighet for hele saken (statlig plan).

I sistnevnte punkt vil kommunene kun være høringspart i videre behandling av plansaken.

4.1.4 Anbefalinger

Alternativer/trasévalg

Kommunedirektøren anbefaler derfor at planprosessen får gå sin gang ved å fastsette planprogrammet der alle alternativene/trasévalg inngår, inkludert alternativ 2 (en mest mulig nedgravd løsning) for Jensvoll-, Vitbank-, og Husebykorridorene. Kommunedirektøren mener imidlertid at en forutsetning for at alle alternativene/trasévalg tas med, er at dyrka mark må prissettes og inngå som tema under prissatte konsekvenser, på lik linje med skogbruk og andre næringsareal (se kommunedirektørens forslag til vedtak, pkt.1).

Prissetting av dyrka mark

Mesteparten av dyrka marka som blir nedbygd i dette prosjektet er noe av den beste matjorda vi har i landet, dette også på grunn av klimaet i området. Av varige omdisponeringer i Lier er 623 dekar (87 fotballbaner) jordbruksareal, bygget ned (bebygd areal eller til samferdsel), siden 2005. Denne utviklingen kan ikke fortsette videre. Dyrka marka er livsgrunnlaget vårt og er en type næringsareal for matproduksjon, som i dette området er svært høy og gir flere avlinger i året. Hele verden har det siste halvåret levd i en unntakstilstand knyttet til covid-19. Matsikkerhet og muligheten for at landet kan være selvforsynt med de viktigste matproduktene, har igjen stått i fokus. Vitbank/Huseby er følgelig et trasévalg som direkte utfordrer dette.

Kommunedirektøren mener den faktiske verdien av dyrka mark ikke blir riktig synliggjort og verdsatt, dersom den skal vurderes etter ikke prissatte konsekvenser. Ikke prissatte konsekvenser vurderes etter samlet virkning, mengde og kvalitet for jord og jordbruk, sammen med andre utmarksressurser som fisk, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler. I en slik sammenstilling vil dyrka marka komme enda dårligere ut enn en vurdering isolert sett. Følgene er at de billigste alternativene/trasévalgene blir de som går på verdifull dyrka mark. Kommunedirektøren mener vurderingen og sammenlikningen av alternativene/trasévalgene med dette baserer seg på et uriktig verdigrunnlag. Dyrka mark må prissettes på lik linje med andre næringsarealer, og viser blant annet til at skogbruk nå skal være tatt inn under prissatte konsekvenser ihht. Statens vegvesen sin reviderte håndbok V712.

Norsk landbruksrådgivning Viken har jobbet mye med erstatningsberegninger i forbindelse med jernbane og vei, og har utarbeidet kalkyler for mange aktuelle kulturer (blomkål, isbergsalat o.s.v.) sammen med landbruksrådgivningen i Østfoldområdet. De samarbeider også med Grøntprodusentenes samarbeidsråd for å få mest mulig oppdaterte produktpriser inn i kalkylene. Kommunedirektøren mener Statens vegvesen må utarbeide kalkyler på dette, alternativt kan kalkylene bestilles fra Norsk landbruksrådgivning Viken som grunnlag for en verdisetting av dyrka mark.

Alternativt vedtak

Dersom det i stedet skulle være politisk ønske om kun å gå for Vikeralternativet, eventuelt et annet alternativ/trasévalg i tillegg til Vikeralternativet, vil kommunedirektøren anbefale Jensvoll som tilleggsalternativ. Dette ligger delvis i eksisterende veitrasé for E134 og fører til mindre beslag av dyrka mark. Alternativet/trasévalget vil heller ikke skape en ny barriere over dyrka mark i Lier. Jensvollalternativet foreslås utredet med alternativ 2, nedgravd kulvertløsning/løsmassetunnel. Vedtakspunkt 1 kan da erstattes med:

Forslag til planprogram for kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, fastsettes i henhold til plan- og bygningslovens § 11-13, der Vikeralternativet i tillegg til Jensvoll alternativ 2, med løsmassetunnel utredes, forutsatt at dyrka marka prissettes og tas inn under prissatte konsekvenser.

Dersom denne løsningen velges gjør kommunedirektøren oppmerksom på at risikoen øker for at planprosessen stopper opp. Tar departementet i tillegg over saken, helt eller delvis, vil kommunen også få redusert styringsmulighet i saken.

4.2 Prosjektets hovedmål (miljøhensyn)

Prosjektets hovedmål er ifølge forslag til planprogram:

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

Målene for prosjektet har Statens vegvesen definert ut fra Samferdselsdepartementets oppdrag og bestilling. Lier kommune er ikke enig i alle prosjektmålene, noe som også kommer fram i kommunestyrets vedtak pkt. 4, ifm. utlegging av planprogrammet til offentlig ettersyn:

Pkt.4.3

*Prosjektets hovedmål, punkt 1.4 Prosjektmål, siste setning endres til: «Framkommelighet og **miljøhensyn** skal ivaretas på en god måte»*

Statens vegvesen har ikke tatt inn vedtakspunktet fra kommunestyret i Lier om «miljøhensyn» i hovedmålet og begrunner det med at prosjektmålene er definert ut fra Statens vegvesens oppdrag og bestilling. De er styrt av Samferdselsdepartementet og signalene derfra har i den senere tid vært entydig på å bygge billigere og få «mer veg for pengene». Statens vegvesen sier de må forholde seg til andre nasjonale og lokale krav, men disse er ikke nødvendigvis mål for prosjektet. Eventuelle konflikter skal komme fram i konsekvensutredningen.

For både Lier og Asker kommuner er miljøhensynet vel så viktig som framkommeligheten og må vektlegges høyt i et så omfattende vegprosjekt. For Liers del, vil veitraséen blant annet berøre og komme i konflikt med bebyggelse, dyrka mark, biologisk mangfold og ulike typer grønt- og naturområder. Lier kommune er svært opptatt av ivaretagelse av miljøhensyn ifm. utbyggingsprosjekter og kommunedirektøren mener miljøhensynet er så viktig og overordnet at det må inngå i hovedmålet, i tillegg til en nærmere detaljering i delmål 7. Kommunedirektøren mener kommunestyrets vedtak ifm. offentlig ettersyn av planprogrammet, pkt. 4.3 om å supplere prosjektets hovedmål med «miljøhensyn», fremsettes på nytt (se kommunedirektørens forslag til vedtak pkt. 2.2).

Kommunedirektøren viser også til at miljøhensynet har stor betydning for prosjektet, i og med at det i beskrivelsen av vegprosjektet, under innledningen/formålet med planarbeidet i planprogrammet, står følgende (s. 8): *«E134 mellom E6 og E18 skal være en nasjonal veg med god trafikksikkerhet. Vegen skal binde sammen E6 og E18 i Viken og avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk. Fremkommelighet og **miljøhensyn** skal ivaretas på en god måte.»*

4.3 Prosjektets delmål

Prosjektets delmål er ifølge forslag til planprogram:

1. *Best mulig samfunnsøkonomisk nytte*
2. *Redusert og forutsigbar kjøretid og kortere veg å kjøre.*
3. *Redusert fare for møteulykker og redusert skadeomfang ved utforkjøringer*

4. *Gode koblinger mellom overordnet vegnett og lokalt vegnett.*
5. *Sammenhengende god standard på E134.*
6. *Minst mulig tap av dyrket og dyrkbar mark til vegareal i tråd med nasjonal jordvernstrategi*
7. *Begrensede negative konsekvenser for miljøet og omgivelsene. Dette gjelder spesielt*
 - a. *støybelastning*
 - b. *luftforurensning*
 - c. *barrierevirkning*
 - d. *visuell virkning.*
8. *Godt ivare tatt fremkommelighet for kollektivtrafikk og gang- og sykkel gjennom planområdet og gode koblinger til eksisterende og planlagte gang-og sykkelveier gjennom planområdet.*

Alle temaer kan ikke inngå som egne delmål, kun de som ansees som viktigst. Resterende temaer ligger inne i lovverk, overordnede planer og føringer på nasjonalt-, regionalt- og lokalt nivå og som Statens vegvesen bindes opp av, ved utarbeidelse av arealplaner.

Delmålene er listet opp i nummerert rekkefølge, der flere av dem kan bli motstridende tema. Ifølge Statens vegvesen er delmålene ikke satt opp i prioritert rekkefølge, men kommunedirektøren mener dette må tydeliggjøres i planprogrammet og anbefaler dette i sitt forslag til vedtak pkt. 2.1.

4.3.1 Delmål 1

Lier kommune er ikke enig med Statens vegvesen i delmål 1, noe som også kommer fram i kommunestyrets vedtak pkt. 4, ifm. utlegging av planprogrammet til offentlig ettersyn:

Pkt.4.4

Under punkt 1.4 Prosjekt mål skal delmål 1 for prosjektet være:

«Minst mulig skade på lokalsamfunnet – hensyn til dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven - i Lier vektlegges, jfr. prosjektets hovedmål og kommuneplanens samfunnsdel 2019 – 2028s visjon om Grønne Lier for alle innbyggere, og tilhørende føringer for overordnet arealutvikling.»

Statens vegvesen har ikke tatt inn dette vedtakspunktet fra kommunestyret i Lier som prosjektets delmål 1 og begrunner det med at man ikke kan ha formuleringer som gjør forskjell på Lier og Asker kommune, slik det er gjort her. Slik målsetningen er formulert her skal det tas større hensyn i Lier kommune enn i Asker og det er ikke akseptabelt for Statens vegvesen. De mener hensyn til dyrkede områder er godt ivare tatt i delmål.6 og til eksisterende bebyggelse i delmål 7 i målsetningen. For områder vernet etter naturmangfoldloven er det allerede sterke nasjonale og regionale målsetninger om at disse ikke skal berøres, og Statens vegvesen mener det ikke er nødvendig å gjenta dette i prosjektets målsetning.

Kommunedirektøren i Lier mener at punktene i kommunestyrets vedtak, pkt 4.4 ifm. 1.gangsbehandlingen av planprogrammet, er like gjeldende for Asker som

for Lier. Dette er viktige punkt som ikke er tydeliggjort i delmålene og som er viktige for kommunene å få fremhevet. Kommunedirektøren i Lier foreslår derfor å skrive om vedtakspunktet slik at det passer bedre for begge kommunene, med følgende tekst (se forslag til vedtak pkt. 2.3):

«Best mulig samfunnsøkonomisk nytte skal balanseres med vekt på minst mulig skade på lokalsamfunnet - hensyn til dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven»

4.3.2 Delmål 2

«Redusert og forutsigbar kjøretid og kortere veg å kjøre.»

Kommunedirektøren er uenig med Statens vegvesen i at *kortere veg å kjøre* skal inngå i delmålet. Kommunedirektøren viser til Lier kommunes samfunnsdel om et klimanøytralt Liersamfunn, med blant annet omstilling av reisemønster, prioritering av grønne mobilitetsløsninger og nullvekstmål for personbiltransporten. I forbindelse med arealplanleggingen skal det også legges til rette for redusert transport. Dette er temaer som tas opp som overordnede føringer av de fleste store kommuner nå.

Kommunedirektøren mener *kortere veg å kjøre* ikke er et viktig tema som må inngå i delmålet. Lengdene på de ulike alternativene/trasévalgene innenfor planområdet, er så pass små og ubetydelig i den store sammenhengen, at dette ikke er et mål som trenger å vektlegges. Kommunedirektøren mener det er langt viktigere verdier som skal ivaretas i dette prosjektet. Kommunedirektøren anbefaler derfor at det tas ut, slik at *kortere veg å kjøre* tas ut av delmålet, slik at delmål 2 i stedet blir (se forslag til vedtak pkt. 2.4):

«Redusert og forutsigbar kjøretid»

4.4 Endring av dimensjoneringsklasse for vegstandard

På bakgrunn av behandling av fravikssøknad i Vegdirektoratet, er dimensjoneringsklassen endret fra H7 Nasjonale hovedveger og øvrige hovedveger, ÅDT > 12.000 og fartsgrense 80 km/t til H3 Nasjonal Hovedveg, ÅDT > 12.000, fartsgrense 90 km/t og 2,75m skulder. Hvis ÅDT er under 20.000 kan skulderbredden reduseres til 1,5m.

Kommunedirektøren viser til at det fra SVV sin side hele tiden har vært presisert at ny vei prosjekteres med en hastighet på 80 km/t, dette blant annet på grunn av at økt hastighet gir flere negative konsekvenser for omgivelsene. Det har spesielt vært fokus på støyplager og luftforurensing for omgivelsene. Ved valg av Viken vil store deler av veien ligge i tunell. Det er kun i dette alternativet det vil være mulig å øke hastigheten, uten ytterligere konsekvenser for omgivelsene i forhold til støy. Det betyr at trafikknyttene for Viken, med økt hastighet til 90 km/t, vil kunne bli betydelig bedre enn for de øvrige alternativene/trasévalgene.

Kommunedirektøren mener for øvrig at det ifm. støyutredningen i prosjektet, også må vurderes behov for støytiltak langs E-18 innenfor influensområdet fra

påkoblingspunktet med E134 til Brakerøya, for alle alternativene/trasévalgene. Kommunedirektøren foreslår å ta dette inn i vedtaket, pkt. 3.

4.5 Vikeralternativet – ny og bedre vegløsning til områdene sørvest for Oslo og mot Bergen

Statens vegvesen sine foreløpige tall viser at ca 80% av trafikken på ny E134 skal sørover mot Drammen eller videre. De sier det kun er ca. 20 % som skal i retning Asker og Vikeralternativet blir en omvei for mange.

Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at ny E134 også vil være en viktig vei for trafikken fra E6 i Østfold som skal til Oslo Vest, Bærum, og Asker. Ny E134 vil i tillegg være en forbindelse til ny E16 mot Bergen. Det er viktig at planleggingen av ny E134 er fremtidsrettet. Det ligger allerede planer inne om ny bru over Oslofjorden som på ett tidspunkt skal erstatte Oslofjordtunnelen. Det planlegges kortsiktig et nytt tunnellop, som i seg selv også vil påvirke trafikk tallene. Dette vil mest sannsynlig gi økt trafikk da flere vil velge denne veien. Allerede nå, med kun ny vei mellom Dagslett og E18 (og spesielt ved Viker alternativet) vil det sannsynligvis være både kortere og tidsbesparende for kjørende som skal til Oslo Vest (med utgangspunkt i Sandvika) å bruke ny E134. Denne vil også kunne være et bindeledd mellom ny E16 og E6, og en vil unngå/reducere trafikk gjennom Oslo.

En slik vurdering er fra Statens vegvesen sin side ikke vektlagt så langt i planprosessen. Kommunedirektøren mener det er svært viktig at planprogrammet og den videre planleggingen i mye større grad, vektlegger dette hensynet som da kanskje vil gjøre Viker til den mest samfunnsøkonomiske løsningen. Kommunedirektøren anbefaler derfor at det tas høyde for dette ved videre utarbeidelse av trafikkmodell og trafikkberegningene i prosjektet (se kommunedirektørens forslag til vedtak, pkt. 4)

Kommunedirektøren mener planprogrammets Illustrasjoner (s. 9) som viser oversikt over dagens veisystem, må utvides eller at det tas inn nytt oversiktskart som også synliggjør forbindelsene til E16 og til Oslo Vest (Bærum/Asker). Den foreslåtte brua over Oslofjorden bør også stipples inn (se kommunedirektørens forslag til vedtak, pkt. 2.5).

4.6 Belastning på lokalt veinett

Tilsvarende er det viktig å forstå at med den nye regionen (Viken) og nye Asker kommune (inneholdende Røyken og Hurum), vil også ny vei fremstå som viktigere enn det Statens vegvesen har vektlagt i denne planprosessen. Ny E134 vil være en viktig forbindelsesåre internt i nye Viken. Tilsvarende vil veien være viktig innenfor Asker kommune som vil kunne binde sammen kommunen og gjøre Asker sentrum mer tilgjengelig for innbyggere på Hurumhalvøya. På dagens veisystemer med Slemmestadveien/Røykenveien i Asker og Røykenveien i Lier, bør det gjøres trafikkreduserende grep som vil overføre trafikk til ny E134, som igjen vil gi betydelig økt trafiksikkerhet og fremkommelighet. Viker vil da kunne fremstå som det beste trasévalget, med størst trafikknytte.

Statens vegvesen sier i planprogrammet at det skal utarbeides en trafikkmodell som viser forventede trafikkmengder og fordeling av trafikk ved de ulike

alternativene/trasévalgene. Videre sier de at avbøtende eller kompensierende tiltak som ikke inngår i vegtiltaket, kan beskrives, men dette inngår ikke i den samlede vurderingen. Eventuelle avbøtende tiltak fastsettes nærmere i reguleringsplanen, som er neste planprosess. Det skal også gjennomføres trafikkanalyser som viser belastningen på hovedvegnettet, inkludert fv. 165 (Slemmestadveien) og fv. 167 (Røykenveien). Disse veiene ligger i Asker og er utenfor planområdet og kobles på eksisterende E134 utenfor planområdet. Det skal også utføres en følsomhetsanalyse 3 for vurdering av tiltak på Slemmestadveien og Røykenveien i Asker kommune.

Kommunedirektøren mener det er avgjørende for valg av korridor at det i forbindelse med konsekvensutredningen for kommunedelplanen redegjøres for trafikkbelastningen på lokalt vegnett, med og uten tiltak/bom, for å se effekten av dette. Det er for sent å ta dette på reguleringsplannivå, da Vikeralternativet vil komme svært dårlig ut, uten tiltak på lokalveiene i søndre del av Lier. Kommunedirektøren foreslår derfor å ta inn et punkt på dette i vedtaket (se forslag til vedtak, pkt. 5)

Av de fire alternativene/trasévalgene som Statens vegvesen har foreslått videre utredet, er Viker det tredje dyreste med en antydnet kostnad på over en halv milliard kroner mer enn de to antatt rimeligste (Vitbank/Huseby). Det er tidligere lagt opp til at kostnaden for bygging av ny vei delvis skal brukerfinansieres. Det betyr bompenger i enn eller annen størrelse og varighet. Det er et bredt politisk flertall for Viker som den foretrukne traséen og kommunedirektøren mener det kan være riktig allerede nå å signalisere en høyere takst/lengre innkrevingstid for et alternativ/trasévalg det er bred enighet om. Økte bompenger og lengre tid vil også medvirke til at noen færre vil velge bilen, noe som igjen er positivt for klima og miljø. Det vil kunne medvirke til at trafikkveksten som ny vei sannsynlig vil bidra til, blir noe mindre enn uten økt takst/lengre innkrevingstid og igjen bidra til at veien vil ha god kapasitet.

5. KONKLUSJON

Lier kommune har Viker som sitt foretrukne alternativ/trasévalg. Viker som i hovedsak vil bli liggende i tunell, ansees å gi mye mindre negative utslag for innbyggerne, grunneiere, naturområder, mindre støybelastning, mindre beslag av dyrka mark og kulturminner. Dette trasévalget vil sannsynligvis av den grunn bli mindre konfliktfylt og kunne gi prosjektet en raskere fremdrift.

Det er imidlertid viktig at planprosessen ikke stopper opp nå og får ringvirkninger for andre viktige planprosesser i kommunen, blant annet for Fjordbyutbyggingen, og kommunedelplanen for Gullaug. Kommunedirektøren anbefaler derfor at planprosessen følges opp videre ved å fastsette planprogrammet, der alle alternativene/trasévalgene utredes. Valg av alternativ/trasévalg tas senere i neste fase, i forbindelse med kommunenes førstegangs- og sluttbehandling av selve kommunedelplanen, med konsekvensutredning. Kommunedirektøren mener forslag til planprogram ivaretar utredningskravene, med de endringene som fremkommer av kommunedirektørens forslag til vedtak og kan fastsettes.

Dersom det i stedet skulle være politisk ønske om kun å gå for Vikeralternativet, eventuelt et annet alternativ/trasévalg i tillegg til Vikeralternativet, vil

kommunedirektøren anbefale Jensvoll som tilleggsalternativ. Dette ligger delvis i eksisterende veitrasé for E134 og fører til mindre beslag av dyrka mark. Alternativet/trasévalget vil heller ikke skape en ny barriere over dyrka mark i Lier. Jensvollalternativet foreslås utredet med alternativ 2, nedgravd kulvertløsning. Vedtakspunkt 1 kan da erstattes med:

Forslag til planprogram for kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, fastsettes i henhold til plan- og bygningslovens § 11-13, der Vikeralternativet i tillegg til Jensvoll, alternativ 2, med løsmassetunnel utredes, forutsatt at dyrka marka prissettes og tas inn under prissatte konsekvenser.

Dersom denne løsningen velges, gjør kommunedirektøren oppmerksom på at risikoen for at planprosessen stopper opp, øker. Tar departementet i tillegg over saken, helt eller delvis, vil kommunen også få redusert styringsmulighet i saken.