

## Vedlegg 2: Innspill fra bedrifter, lag og foreninger



Asker Kommune  
post@asker.kommune.no  
v/Solve Brenn Jerm, saksbehandler

Asker, 01.04.2022

## Kommunedelplan for E134 Dagslett – E18 – høringskommentarer

Asker Elveforum kommenterer kommunedelplanen innen fristen 01.04.2022. Asker Elveforum fokuserer på beskrivelsene for Viken – østre del – med fokus på ny E134 på bro over Daueruddalen til tunnelinnslaget som illustrert i modellen i en av fagrapportene:



Figur 3-29 3D modell K1149 og K1150

**Konsekvensutredningen beskriver:** «anlegg i Daueruddalen er utfordrende» og «Det må vurderes spesielle tiltak knyttet til grunnforsterkning/stabilisering, mulig erosjonsikring i bekken, og mulighet for et tverrslag ...» «Over Dauerud ravine bør brukonstruksjonen utformes så slakt som mulig og med tilstrekkelig lengde, slik at ravinen får minst mulig fylling, og søyler bør få god avstand til elvebredd.» «Planlegging av rigg og anleggsveg blir særlig viktig for å bevare ravinens karakter best mulig.» «Anleggsveger kan ha store konsekvenser for landskapet og skal derfor være med i reguleringsplanen.»

**Fra ROS analysen:** «Østre del av strekningen har felles utfordringer for anleggsgjennomføring for alle alternativer. For bru på ca. 300 meter over Daueruddalen er det større anleggstekniske utfordringer, med hensyn på brubygging i det bratte ravinelandskapet med tilhørende redusert geoteknisk stabilitet og fremkommelighet. Det er kartlagt løsmassetykkelser i varierende mektighet i påhuggsområde ved Daueruddalen, og dette kan medføre behov for spunting eller andre tiltak knyttet til grunnforsterkning her. Brua kan bygges på ulike måter, enten via anleggsveg i Daueruddalen fra sør for etablering av landkar og søyler, eller via anleggsveg fra vest (Kovestad eller Enga) og mindre grad av arealbeslag i selve dalen. Ulike byggemåter har ulike kostnads- og fase-/fremdriftskonsekvenser og vil ikke bli avklart i denne planfasen. ....»

Asker Elveforum forventer:

- 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.

Vennlig hilsen  
Asker Elveforum

Unn Orstein, Leder

## «E134 Dagslett–E18».

### Uttalelse til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18

Vi viser til forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18 som er lagt ut på høring med høringsfrist 1.april 2022.

Statens vegvesen har konsekvensutredet fire alternative korridorer: Huseby, Jensvoll, Vikar og Vitbank. Tre av alternativene er utredet med kryssløsninger både under og over bakken, slik at det i alt er 7 alternativer. Statens vegvesen foretrekker Vitbank-over-alternativet, kan akseptere Vikar-alternativet, fraråder Huseby-over-alternativet og har innsigelse til de andre alternativene. Lier kommune har tverrpolitisk enighet om at Vikar-alternativet er det beste.

Lier kommune legger de to alternativene ut på høring, altså Vitbank-over og Vikar.

Buskerud Jordvernallianse vil gi slik uttalelse:

I 2021 ble det lagt fram en ny nasjonal jordvernstrategi, behandlet i Stortinget 16.6.2021. Det nasjonale jordvernmålet er skjerpet, og innen 2025 skal maksimum 3000 dekar dyrka mark omdisponeres årlig. Kunnskapsgrunnlaget i den nasjonale jordvernstrategien viser at over en tredjedel av omdisponert dyrka mark i perioden 2016-2020 har gått til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

Mange steder er det veldig vanskelig å finne traseer og areal til nye veier og infrastruktur som ikke berører dyrka mark. I og med at samferdselstiltak utgjør en så stor andel av omdisponeringen av dyrka mark, er det uhyre viktig at der det er mulig å finne et alternativ som begrenser tapet av dyrka mark, må det alternativet velges!

I dette planforslaget fremgår at Vikar-alternativet beslaglegger ca. 80 dekar dyrka mark, mens Vitbank-over-alternativet beslaglegger ca. 235 dekar dyrka mark. Vikar-alternativet har altså vesentlig mindre arealbeslag av dyrka mark enn Vitbank-over-alternativet. Vikar er det alternativet som beslaglegger minst dyrka mark av samtlige 7 alternativer, mens Vitbank-over beslaglegger mest.

Forskjellen i reisetid mellom de to alternativene er liten (4-5 minutter), så det kan ikke få avgjørende betydning. Vi registrerer at også flere andre hensyn trekker i retning av Viker-alternativet.

I en tid hvor nasjonal matberedskap settes sterkt på dagsorden mener Buskerud Jordvernallianse at jordvernhensyn må tillegges grunnleggende betydning. Matjorda i Lier har meget høyt avlingspotensiale, og jordbruksproduksjonen i området har stor nasjonal betydning. Arealtapet ved dette samferdselstiltaket må begrenses mest mulig.

Konklusjon:

Buskerud Jordvernallianse støtter Lier kommune sitt enstemmige vedtak og vil sterkt anbefale at Viker-alternativet blir valgt.



## **Buskerud og Omegn Gartnerforening**

Lier Kommune  
Postboks 205  
3401 Lier

Att: Eldbjørg A. Henriksen

Deres ref: ELHE/2020/5054

Lier 25.02.2022

### **Offentlig ettersyn - Kommunedelplan for E134 Dagslett-E18\_ Høringsuttalelse fra Buskerud og Omegn Gartnerforening.**

Formannskapetets vedtak er sendt ut på høring med frist 01.04.2022.

Medlemmene i Buskerud og Omegn Gartnerforening produserer mat på god matjord i hele Lier. For oss er det klart at en ny vei gjennom et av Norges beste områder for effektiv god matproduksjon vil fjerne viktig produksjonsareal. Det vil også bidra til å splitte opp arealene i så små skifter at det ikke blir mulig å drive kostnadssvarende matproduksjon på dem. Dette øker faren for ytterligere omregulering av høykvalitet matjord, og tap av matproduksjon.

Buskerud og Omegn Gartnerforening mener det er veldig viktig at det alternativet som beslaglegger minst matjord velges. Matjord er en IKKE fornybar ressurs.

I likhet med formannskapet og innstillingen fra Bondelaget, vil vi tilrå Vikeralternativet.

Med vennlig hilsen  
Buskerud og Omegn Gartnerforening

Anders Hafskjold  
Leder

**From:** "Pål Kårbø" <pk@134.no>  
**Sent:** Tue, 22 Mar 2022 11:28:58 +0100  
**To:** "Postmottak Asker kommune"  
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>  
**Cc:** "Lene Øistesø Winger Conradi"  
<Lene.Oistesø.Winger.Conradi@asker.kommune.no>; "hilde@askern.no" <hilde@askern.no>;  
"roald.a.haug@ullensvang.kommune.no" <roald.a.haug@ullensvang.kommune.no>  
**Subject:** Høyringsvar E134 Dagslett-E18, saksnr 20/66

Hei!

Eg syner til høyring av kommunedelplan for E134 Dagslett-E18. Som pådrivarselskap for heilskapen av E134 aust-vest, er vi svært opptatt av å få fortgang i prosjekt som betrar E134 som trase.

I styresak 09/22 drøfta vi trasevala som er omtala i kommunedelplanen for E134 Dagslett- E18

Basert på denne drøftinga gjev selskapet følgjande høyringsinnspel:

***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.***

Lukke til vidare med viktig planarbeid!

Med vennleg helsing  
E134 Haukelivegen AS  
Pål Kårbø, dagleg leiar  
Mob 934 29063; [pk@134.no](mailto:pk@134.no)  
[www.134.no](http://www.134.no);



Lier kommune  
Postboks 205  
3401 Lier

01.04.2022

### «E134 Dagslett–E18»

### Kommunedelplan for E134 Dagslett - E18, Høringsuttalelse

Vi viser til varsel om offentlig høring av ovennevnte prosjekt. Vi ønsker å komme med noen kommentarer og innspill til planen.

#### Sammendrag

- Det foreslås å ta ut store fjellmasser fra tunnelene i begge de 2 alternativene, i varierende mengder.
- Steinmasser kan mottas på Franzefoss Pukk sine produksjonsanlegg på Lierskogen og Lyngås i Lier kommune for mellomlagring, knusing for gjenbruk og salg i markedet.
- Vi har redegjort for Franzefoss Pukk sin lange erfaring og kompetanse med mottak og håndtering av overskuddsmasser fra veg- og jernbaneprosjekter.
- Lierskogen pukkverk i Lier kommune er i dag moderne miljøvennlig innebygget pukkverk med siloer, hvor vi kan motta sprengstein, asfaltflak og rivebetong utenfra, og foredle disse fraksjonene til gjenbruk for anleggs- og byggemarkedet. Det er etablert betongfabrikk, betongpelefabrikk og asfaltfabrikk ved siden av pukkverket.
- Lyngås sandtak i Lier kommune hvor vi i dag mottar sprengstein, asfaltflak og rivebetong utenfra, og foredler disse fraksjonene for gjenbruk.
- I Fagrapport Naturressurs foreslår vi at berggrunn/ byggeråstoffer tas med som undertema i kap. 5.4 Mineralressurser, hvor anvendelse av overskuddsmasser fra tunnelene utredes og vurderes i konsekvensutredningen.

#### Franzefoss Pukk AS

Franzefoss Pukk er en av landets ledende bergverksbedrifter. Våre hovedaktiviteter er produksjon av pukk- og grusmaterialer til vegbyggingsanlegg, bygg-, asfalt- og betongproduksjon, samt mottak og gjenvinning av tunge byggematerialer. Franzefoss Pukk omsetter årlig over 4.5 mill. tonn pukk, grus, sand og jord ved 12 anlegg i Norge og leverer knuste steinmaterialer til de fleste formål. Hovedkontoret ligger på Rud i Bærum.

Franzefoss Pukk er et heleid datterselskap av Franzefoss AS. Konsernet har som visjon å være "Samfunnets beste valg".

Hovedkontor:  
Olav Ingstadsvei 5  
PB 53, N-1309 Rud  
Tlf: 67 15 20 00 – Fax: 67 15 21 01  
E-post: [pukk@franzefoss.no](mailto:pukk@franzefoss.no)  
Org.nr 982 153 018

Avd.:  
Adresse:  
  
Tlf/Fax

## Planbeskrivelse med KU

- I planbeskrivelsen pkt. 5.5 Anleggsgjennomføring og massehåndtering, pkt. 5.5.1 Generelt for alle alternativer, står det blant annet:

*«Tunnel genererer et stort overskudd av sprengstein. Av hensyn til miljø, landbruksinteresser og rent teknisk/ stabilitetsmessig er det antatt å være lite aktuelt å mellomlagre, håndtere eller bearbeide denne sprengsteinen innenfor planområdet. Det må søkes å finne et egnet område, så nær planområdet som mulig, for mellomlagring og ressursutnyttelse av disse steinmassene».*

Det foreslås å ta ut store fjellmasser fra tunnelene i begge de 2 alternativene, i varierende mengder. Kvaliteten på fjellmassene og drivemetoden for tunnelen vil ha betydning for anvendelsen av steinmassene.

Overskuddsmasser generelt, og steinmasser spesielt, representerer en samfunnsnyttig ressurs når de håndteres på områder godkjent av miljøvernmyndighetene.

- I planbeskrivelsen pkt. 6.4.5 Naturressurser står det blant annet:

*«Utredning fagtema naturressurser er ytterligere beskrevet fagrapport naturressurser».*

I Fagrapport Naturressurs foreslår vi at berggrunn/ byggeråstoffer tas med som undertema i kap. 5.4 Mineralressurser, hvor anvendelse av overskuddsmasser fra tunnelene utredes og vurderes i konsekvensutredningen.

Franzefoss Pukk ønsker videre dialog med Statens vegvesen rundt anvendelse av disse fjellmassene. Steinmasser kan mottas på Franzefoss Pukk sine produksjonsanlegg på Lierskogen og Lyngås i Lier kommune for mellomlagring, knusing for gjenbruk og salg i markedet. Se vedlagte oversiktskart med Franzefoss Pukk sine lokasjoner på Østlandet.

Franzefoss Pukk har lang erfaring og kompetanse med mottak og håndtering av overskuddsmasser fra veg- og jernbaneprosjekter, samt bygg- og anleggsprosjekter. Vi har tidligere mottatt ca. 3 mill. m<sup>3</sup> tunnelmasser fra Statens vegvesen sine prosjekter E6 Nordbyttunnelen og E6 Nøstvedttunnelen, til vårt produksjonsanlegg på Vinterbro i Ås kommune. Her ble tunnelmassene mellomlagret for knusing til gjenbruk og solgt i markedet.

Vi har også god erfaring og kompetanse med mellomlagring, foredling, gjenbruk og salg av tunge byggmaterialer (asfaltflak, rivningsbetong)

Franzefoss Pukk har i 2016 tatt i bruk et nytt vaskeanlegg på Vinterbro pukkverk i Akershus, for å kunne vaske ut finstoffet fra innkjørt tunnelstein og dermed nyttiggjøre seg av massene med fraksjon 0 til 4mm også. Erfaringene med dette vaskeanlegget er meget gode og det vil derfor være aktuelt å etablere tilsvarende vaskeanlegg på flere av Franzefoss Pukk sine pukkverk.

Alle Franzefoss Pukk sine produksjonsanlegg har nødvendige tillatelser etter blant annet Plan- og bygningsloven, Mineralloven og Forurensingsloven.



### Lierskogen pukkverk

Lierskogen pukkverk er et moderne miljøvennlig innebygget pukkverk med siloer, hvor vi kan motta sprengstein, asfaltflak og rivebetong utenfra, og foredle disse fraksjonene til gjenbruk for anleggs- og byggemarkedet.

Pukkverket har driftskonsesjon gitt av Direktoratet for Mineralforvaltning.

Det er etablert betongfabrikk, betongpelefabrikk og asfaltfabrikk ved siden av pukkverket.

Pukkverket ligger plassert på Lierskogen, nær og med god atkomst fra E18,

### Lyngås sandtak

På Lyngås sandtak har vi i tillegg til uttak av grus, mottak, mellomagring og foredling av sprengstein, brukt asfalt og betong fra bygge- og anleggsprosjekter, for gjenbruk ved mobilknusing.

Vi produserer også vekstjord basert på skogsjord, kompost og finstoffer fra pukkproduksjon.

Sandtaket har driftskonsesjon gitt av Direktoratet for Mineralforvaltning.

Sandtaket ligger plassert ca. 3 km. fra E18 på Liertoppen.

Vi vil gjerne ta Statens vegvesen med på befaring/ omvisning av produksjonsanleggene og mellomlagerområdene til pukkverket på Lierskogen og Lyngås sandtak, samt vaskeanlegget på Vinterbro.

Vi stiller gjerne opp i et møte for å redegjøre nærmere for våre kommentarer og innspill til planen.

Ta gjerne kontakt for nærmere opplysninger.

Med vennlig hilsen  
for **Franzefoss Pukk AS**

Alf Broeng  
Fagsjef Plan

Tlf: 995 89 175  
E-post: [alf.broeng@franzefoss.no](mailto:alf.broeng@franzefoss.no)

Dokumentet er elektronisk godkjent av Alf Broeng.

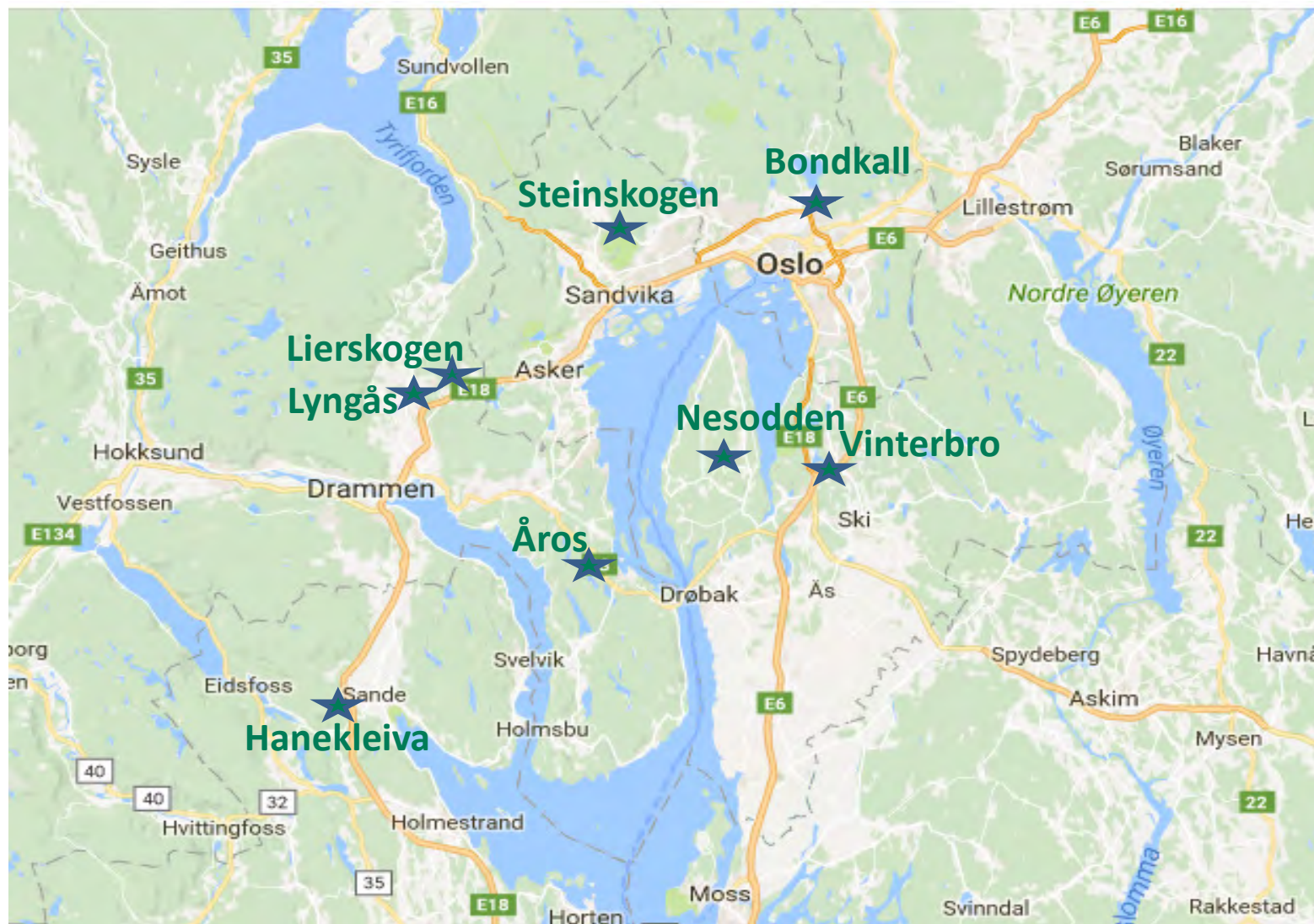
Vedlegg: Oversiktskart

Hovedkontor:  
Olav Ingstadsvei 5  
PB 53, N-1309 Rud  
Tlf: 67 15 20 00 – Fax: 67 15 21 01  
E-post: [pukk@franzefoss.no](mailto:pukk@franzefoss.no)  
Org.nr 982 153 018

Avd.:  
Adresse:  
  
Tlf/Fax

[www.franzefoss.no](http://www.franzefoss.no)

## Franzefoss sine lokasjoner på Østlandet.

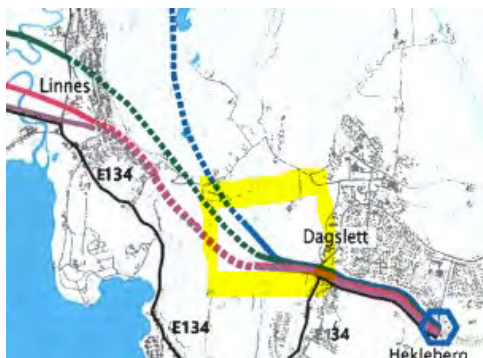


## Høringsuttalelse til kommunedelplan for E134 Dagslett–E18

Gullaugtoppen velforening gir nedenfor merknader til planforslaget datert 01.12.2021. Dersom annet ikke er nevnt gjelder merknadene den østre delen av planområdet, dvs dagstrekningen over Daueruddalen og influensområdet fra vei og veibygging her.

### Innledning

Velets sterkeste innvending til planforslaget er at flere alternative traseer over Daueruddalen som ble fastsatt i planprogrammet, er blitt utelatt og ikke utredet. Dette har potensielt store skadevirkninger for miljø og samfunn i influensområdet, men kan også få uheldige følger for planprosessen, kostnader og for kommunens egne samfunnsmål og arealstrategier.



*Pr nå er det i den gule rammen kun nordre linje (blå strek) som er med i høringssutgaven av kommunedelplanen, mens søndre linje og midtre linje (rødlige og grønne strek) er alternativer som er utelatt fra konsekvensutredningen. (Kart fra planprogrammet)*

Vi gjør rede for ulemper ved den foreslåtte traseen langt nordover i Daueruddalen, og fordeler ved en trase som krysser dalen lenger sør, lik regulert trase for rv 23, som ifølge planprogrammet skulle inngått i planarbeidet. Sammenlikning av disse alternativene mangler i plandokumentene og hindrer dermed nødvendig opplysning av saken og bruk av kunnskap fra forutgående prosess.

I siste del av uttalelsen går vi nærmere inn på følgefeil av at den grunnleggende konsekvensutredningen av alternativer mangler, samt gir merknader til fagrapporter og enkelte andre forhold ved planforslag og planprosess.

### 1 Alternative traseer over Daueruddalen

I planforslaget er kun en nordlig trase beskrevet. Saken gir dermed ingen informasjon om fordeler og ulemper med dette alternativet sammenliknet med andre mulige trasevalg. Velet mener den regulerte traseen lenger sør er et langt bedre alternativ og begrunner dette ved å gi en sammenlikning her. Formålet er å underbygge at alternativene må utredes, slik at det beste alternativet kan velges og inngå i kombinasjon med Liers foretrukne alternativ for strekningen for øvrig, dvs. Viken.

En ny veistrekning gir miljøgevinst der den legges i tunnel, og store miljøulemper der den legges i dagen. Derfor bør trafikken vekk fra dagens E134 over Lahell, og derfor er Vikeralternativet best for Lierdalen. På østsiden gjelder det samme forholdet! Likevel har SVV valgt et alternativ der mer av veien legges i dagen, høyere i terrenget og nærmere bebyggelse og støysensitive arealer.

Prosjektmålene som SVV selv har formulert for E134 sier at ny vei skal gi begrensede negative konsekvenser for miljøet og omgivelsene og at dette gjelder spesielt støylastning, barrierevirkning, visuell virkning. Vi påpeker at et alternativ som har en lenger dagstrekning i Daueruddalen vil forsterke naturinngrepene, støytbredelsen, barrierevirkningen og bli svært

synlig, sammenliknet med en trase lenger sør, der dalen er smalere og sideterrenget bidrar til naturlig skjerming. Dette indikerer dårlig måloppnåelse, også etter SVVs egne prosjektmål.

En lang dagstrekning oppover i Daueruddalen vil ha store negative konsekvenser for naturmiljøet og for beboere omkring. Topografien her gjør at støy fra dagstrekningen vil spre seg i et stort område som også omfatter deler av marka og Spikkestad.

Trase langt nord i Daueruddalen vil medføre at eksisterende anleggsvei inn Daueruddalen må forlenges gjennom et vanskelig ravineterreng. Alternativt må nye anleggsveier bygges i vanskelig terreng, samt at alternative anleggsveier vil ha stor negativ påvirkning på bomiljø, skoleveier, turveier og eksisterende trafikk på E 134.

Velforeningen som er lokalkjent mener at risiko for leirskred i Daueruddalen må tas på største alvor. For den nordlige traseen har tunnelinnslaget store leirskråninger på alle sider. Anleggsveier vil omkranse bygge- og graveområdene. Inntil disse leirskråningene ligger det flere boligeiendommer og gårder.

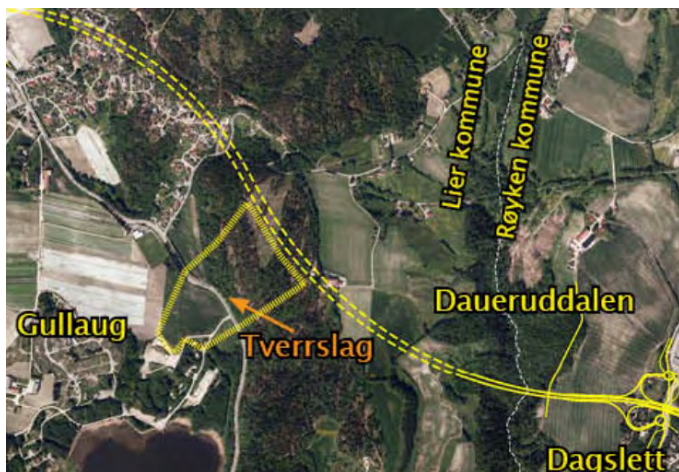
Langtidsvirkningen av forurensning og naturødeleggelse kan bli at grenda svekkes som levende nærmiljø og som produsent av kulturlandskap.

Den nordlige traseen og tunnelportalen vil komme tett på den gamle jernbanelinja som lenge har vært og er et satsningsområde som turvei for Røyken/Asker og Lier kommuner, med økonomisk støtte fra Miljødirektoratet, fylkeskommunen og Oslofjorden friluftsråd. Dette er et statlig sikret friluftslivsområde. Støyforholdene vil bli uakseptable for en turvei av denne typen som ifølge nåværende og tidligere konsekvensutredninger har regional verdi for rekreasjon og friluftsliv. Bygdeveien like ved (Gullaugkleiva) er også en viktig turvei som også gir tilgang til marka og til stille områder for et stort, støybelastet omland.

Raviner er en rødlistet naturtype. Daueruddalen er i tillegg en uvanlig stor ravine som gir en unik forbindelse fra Kjekstadmarka til Drammensfjorden og naturtypene der. En veitrase nordover i ravinen vil gi mye større naturinngrep og større forstyrrelse av det rike plante- og dyrelivet i denne naturlige korridoren, enn om veien krysser rett over dalen lenger sør. Betydningen av dalen for naturmangfoldet må ses i sammenheng med hvor få slike korridorer som finnes mellom fjorden og marka. Daueruddalen er i seg selv levested for truede arter.

Den nordlige traseen kan gi en marginalt kortere samlet tunnelstrekning, men vil også gi omfattende geotekniske utfordringer, stort arealbeslag og uforholdsmessige negative miljøkonsekvenser. Det framstår som en nærsynt øvelse i kostnadsreduksjon å knipe noen tunnelmeter her, og samtidig undergrave andre målsettinger og øke risikoen. Dette er kanskje grunnen til at SVV har unndratt alternativutredning og trasevalget fra plansaken?





Regulert linje krysser dalen lenger sør, på et smalt parti, der sideterrang gir skjermingsmuligheter. (Illustrasjon hentet fra etterfølgende plansak om tverrslag)

Traseen nordover i Dauerruddalen ødelegger og øker konfliktnivået med verdier som ikke kan kompenseres eller avbøtes. Den regulerte traseen lenger sør har langt mindre konsekvenser.

## 2 Oppsummering, sammenlikning mellom nordlig og sørlig trase

| 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                 |
| Anleggsvei er allerede ført fram til kryssningspunkt over Dauerruddalen                                                                                                                                                                                                         |                                                                 |
| 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 Dauerruddalen 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 Dauerruddalen er på sitt smaleste her, i motsetning til nordre alternativ der veien ligger på skrå over den breieste delen av dalen                                                                                                                   |                                                                 |
| Kortest mulig veilinje i dagen i et område med dårlige grunnforhold og rasfare, samt at en lenger tunell gir en bedre miljøkonsekvens i veiens 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 Lierdalsiden angitt som svært fordyrende for noen av trasealternativene der |                                                                 |

Gjennomgangen ovenfor viser at en kort kryssing av dalen lenger sør er bedre på en rekke områder for miljø og samfunn. Velet mener 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 vekting og beslutning.

## 3 Mangler i fagrapporter og utilstrekkelig beslutningsgrunnlag

Velet har merknader til de forholdene og fagrapportene vi mener har stor betydning for den endelige vurderingen av om konsekvensutredningen oppfyller det fastsatte planprogrammet, og beslutning om arealdisponering, dvs lokalisering av veiltaket.

### Anleggsveier, fagrapport tunnel og anleggsgjennomføring

Prosesen med reguleringsplan rv 23 og etterfølgende byggeplanlegging førte til kunnskap som ikke må overses i vurderingen av kommunedelplanen. Areal og veier til anleggsgjennomføring er et tema som er utilstrekkelig belyst i planforslaget, på tross av at det finnes dokumentasjon på betydningen dette har for plassering og utforming av veiltaket i Dauerruddalen.

Reguleringsfasen klargjorde hvilke konkrete anleggsveier tiltakshaver forutsatte å benytte. For bygging av portalområdet i Dauerruddalen ville SVV kjøre anleggstrafikk i Gullaugkleiva. Dette er en

svært trafikkfarlig skolevei der det ikke finnes alternativer for verken myke trafikanter eller for nødvendig adkomst til boligene. Anleggsveien møtte massiv motstand, underskriftskampanjer og ble gjenstand for flere klager. Hensynet til barn og unges interesser ble tilsidesatt i SVVs forsøk på å velge en enkel løsning for sitt eget formål. I byggeplanfasen kom andre fagpersoner fra SVV inn i saken og fant en annen og skånsom løsning, ved å forlenge en eksisterende vei sørfra i Daueruddalen.

I foreliggende planforslag sier fagrapport Tunnel og anleggsgjennomføring kun at adkomst til påhugget må etableres via eksisterende veisystem ved Enga, og at det her er et veisystem med dårlig veistandard. Innledningsvis nevner rapporten også at normalt bør det i neste planfase legges inn et anleggsbelte på 15-18 meter, og at det ved større konstruksjoner og tunnelpåhugg vil være økt behov for areal. I det bratte terrenget i Daueruddalen ble det for rv 23 avsatt areal for riggområde og anleggsvei på ca 150-400 meters bredde. Presisjonsnivået i foreliggende fagrapport er derfor helt uegnet til å belyse saken. Forslagsstiller bør vite at det er uakseptabelt å legge anleggstrafikk til Gullaugkleiva, og dermed kan ikke plansaken åpne for en slik mulighet uten å forholde seg til konsekvensene. 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

Rapporten behandler Daueruddalen som et eget delområde (P), men i motsetning til andre berørte delområder er det kun veilegemet for gamle Drammensbanen som er vurdert. Dette betyr at landskapsrommet her, med sine naturtyper, kulturlandskap, boliger og gårder, bygdevei og adkomst til utfartsparkering, og marka, er utelatt. Den umiddelbare følgefeilen av å ha utelatt alt dette vises i beskrivelsen av veiltakets 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.» (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*. Velet mener dette vitner om manglende lokalkunnskap og dårlig vurderingsevne. Vi mener det må tas i betraktning at ytre Lier er sterkt støypåvirket og at mange søker seg til nærliggende, egnede områder som er skjermet for trafikkstøyen. Verdien av landskapsrommet i og omkring Daueruddalen er dermed langt høyere, og veiltakets skadevirkning er også langt større. I samme retning trekker det faktum at her er det et attraktivt kultur- og kulturlandskap som gir særegne opplevelser, ulikt det man kan ferdes gjennom andre steder i ytre Lier. Rapporten får ikke grep om noen konsekvenser som er viktige for velets område, dvs. beboere og alle andre som i stor og økende grad bruker området til friluftsmål, rekreasjon og helsefremmende aktiviteter. Velet mener at fagrapportens utredning av Daueruddalen har grove mangler.

#### Støyforurensning og fagrapport støy

I Liers kommuneplan skal samfunnsmålene vise retning, og følges opp gjennom blant annet Innsatsområde 6: *Liersamfunnet skal skjermes mot forurensning. Forurensning er et folkehelseproblem. I Lier er trafikkstøy den største utfordringen. [...] Arbeidet med støyreducerende tiltak må intensiveres, og kommunen må jobbe forebyggende ved å ta hensyn til støy i arealplanleggingen.* Velforeningen påpeker at kommunen nå står ovenfor valg som vil gjøre stor og varig forskjell for støysituasjonen øst for tunnelen.

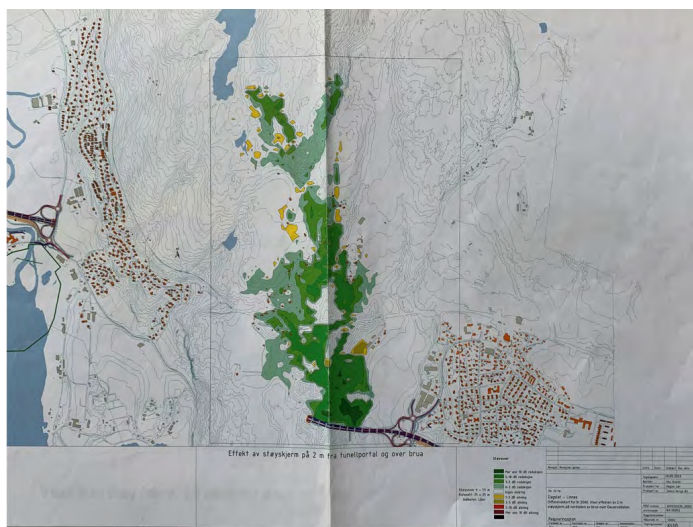
Ved behandlingen av reguleringsplanen for rv 23 Dagslett-Linnes i 2013 - 2014, ble støyskjerming av den nye veien løftet fram som et viktig hensyn av kommunestyret. Øst for tunnelen stilte et enstemmig kommunestyre krav om støyskjerming av dagstrekningen. Dette av hensyn til

influensoområdet omkring Daueruddalen, som er rekreasjons- og utfartssted for et stort omland, med stille område-kvaliteter som ikke (lenger) finnes andre steder i ytre Lier.

Vi kan ikke se at behandlingen støytemaet fikk i reguleringsprosessen er blitt hensyntatt i kommunedelplanforslaget. Fagrapport støy inneholder ingen vurderinger av Daueruddalen-områdets karakter og om det kan være noe annet enn boliger som gir grunnlag for å beregne og beskrive støykonsekvenser. Utreder er forelagt SVVs valgte trase over Daueruddalen, og dermed utløses ingen vurdering, beregning eller beskrivelse av hvordan alternativ veilokalisering kunne påvirket støyforurensningen. 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. For folkehelse og arealforvaltning er dette en altfor snever utredningsmetode.

Fra reguleringsplanen vet vi at vei over Daueruddalen gir kraftig økning i støynivåene i landskapsrommet, avtakende med økende avstand fra støykilden. Med SVVs valgte trase oppover Daueruddalen vil hele landskapsrommet opp til marka bli mye mer støybelastet enn med den regulerte, korte linja på tvers over dalen 400 meter lenger sør. Sistnevnte lar seg støyskjerm ved at siktlinja fra støykilden kan brytes. SVVs valgte trase i nord krummer seg oppover dalen og kan ikke skjermes, fordi siktlinja ikke lar seg bryte. Planforslag og fagrapport gir da heller ingen forslag til skadereduserende (støyskjermende) tiltak. Velets klare oppfatning er at forslagsstiller ikke har gjort noen forsøk på å begrense støyforurensning øst for tunnelen.

I vedtatt reguleringsplan er det fastsatt bygging av støyskjerm i god lengde på brua over Daueruddalen. Velforeningen mener dette burde gitt premisser for kommunedelplanen.



*Støykart utarbeidet på Fylkesmannens oppfordring i arbeidet med reguleringsplanen i 2013. Beregning med støyskjerm viser at støyforurensningen reduseres betydelig. Bygging av støyskjerm ble fastsatt i reguleringsplanen. Grønne farger viser områder med reduksjon i støy i steg fra 0-3, 3-5, 5-10 og mer enn 10 dB.*

### Fagrapport naturmangfold og fagrapport landskap

Daueruddalen er en av få relativt intakte ravinedaler i østlandsområdet, som er sårbar (VU) etter Norsk rødliste for naturtyper. Det påpekes gjentatte ganger i [fagrapport naturmangfold](#) hvor stor verdi denne naturtypen har, også i nasjonal sammenheng. Spesielt fremheves hvordan dette vil komplisere anleggsarbeidet, men også at veien etter planlagt nordre linje vil medføre stor varig innvirkning på naturmangfoldet. Velforeningen er enig i vurderingene, men som for de andre fagrapportene har også denne store svakheter, siden man bare utreder en nordre linje. Som del av kommuneplanarbeidet skulle man også utredet de andre linjene over Daueruddalen som er angitt i planprogrammet. Vi vil uttrykke det så sterkt at her har SVV forsøkt å ta snarveier, og ikke gjort jobben sin ihht gjeldende samfunnsoppdrag.

Fra fagrapport landskap: «Daueruddalen er et helhetlig, naturpreget ravedalssystem. En verdifull rest av et gammelt naturlandskap. Bunnen av ravinen er visuelt helt avskjermet fra omkringliggende delområder. Den grønne og frodige vegetasjonen i ravinen sammen med vann i bekken er spesielt nærværende nede i dalbunnen, og vil bli ødelagt ved en lang daglinje på skrå over dalens breieste punkt.» Velet er enig i vurderingene og vil understreke at dalen som en enhet av natur og landskap vil bli fullstendig ødelagt av SVVs fortrukne veitrase.

#### Oppsummert

Alle fagrapportene ovenfor er mangelfulle ved at alternative traseer ikke er utredet og evaluert med sikte på å minimere miljøulempene. Støykonsekvenser er ikke 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. Velforeningen mener beslutningsgrunnlaget som er fremlagt er utilstrekkelig og at planprogrammet ikke er oppfylt.

#### 4 Motorveistandarder og terrengtilpasning

Omklassifiseringen av Riksvei 23 til Europavei 134 ble bestemt i desember 2017 i forbindelse med Transport- og kommunikasjonskomiteens behandling av Nasjonal transportplan. Statens vegvesen sendte en søknad til Samferdselsdepartementet i 2015 og ba om endringen. I august 2016 ansøkte regjeringen til UENC om forlengelse av E134 med strekningen Drammen–Drøbak–Vassum som tidligere besto av liten del av E18 og hele rv 23. Dette ble gyldig 5 desember 2017, og omskiltningen startet 12. november 2018.

Omklassifiseringen beskrevet over som SVV står bak, uten lokal demokratisk prosess, benyttes nå i planarbeidet som argumentasjon for at man må bygge vei fra Dagslett – E18 etter en av de høyeste og mest arealkrevende og ulempekapende motorveiklassene H3 (dvs tilrettelagt for 110 km/t). Tidligere planer for utbedring av rv 23 har vært etter motorveiklasse H7 (80 km/t). En slik lavere veiklasse skaper større fleksibilitet for kurvatur og mindre arealbeslag til veibredde og kryss. Det finnes ingen konkret plan for en videreføring av en fullskala E134 verken i østlig eller vestlig retning. Det er rett og slett ikke plass til en slik vei i Lier og Drammen. 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. En lavere veiklasse vil etter velets syn redusere byggekostnader og legge bedre til rette for god tilpasning av veianlegget.

#### 5 Alternativutredning ifølge planprogram, kommunestyrevedtak og merknadsbehandling

Alternativene som ifølge planprogrammets ordlyd og kart skal utredes har nær 400 meter innbyrdes avstand ved tunnelmunningene. Dette mener velet ikke er en ubetydelig avstand, som f eks kan bortforklares med at kartet fra planprogrammet er et grovt oversiktskart. Planprogrammet viser reelle alternativer med ulike traseer over Daueruddalen.

I merknadsbehandlingen til høringen av planprogrammet sier SVV 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.»

I fastsatt planprogram står f eks følgende: «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 Linnessiden av åsen.»



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 støyulemper ved å lage alternativer på Dagslettsiden/Daueruddalen.

Velet mener disse formuleringene viser utvetydig at flere alternativer skulle utredes. Det må forventes at også andre berøre og interesserte, og de som har fastsatt planprogrammet (departementet), har lagt tilsvarende forståelse til grunn.

Følgefeilene av at alternativer på Dagslettsiden ikke er blitt utredet er etter velets syn store. Fagrapportene inneholder ingen drøfting av hvilke alternativ som gir minst miljøulemper. Høringsinstanser, berørte og interesserte får ikke relevant informasjon. Beslutningstakere fratas muligheten til å avveie hensyn og etterprøve premissene for SVVs trasevalg.

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

## 6 Andre føringer for planarbeidet – kommunestyrets vedtak til planprogrammet

Kommunestyrets vedtak 03.11.2020 inneholder flere punkter som velet mener ikke er blitt fulgt opp i SVVs planforslag.

Vi har allerede nevnt vedtakspunkt 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-/Daueruddalsiden.» Alternativene skal altså utvikles med sikte på å muliggjøre støyskjerming. Velforeningen kan ikke finne noe som tyder på at dette vedtakspunktet er fulgt opp i SVVs planforslag.

Vedtakspunkt 3: «Konsekvensutredningen skal særlig vise virkninger på [...] nærmiljøer, [...] boligområder, skoleområder [...] og skolevei, og gårdsbruk.» Dette vedtakspunktet forstår velet som vektlegging av kunnskap om konsekvenser i vid forstand for det som kan kalles viktige bestanddeler av «hverdags-Lier». For nærområdet til velet har vi påpekt at fagrapport friluftsliv/by- og bygdeliv ikke gir noen vurderinger unntatt for den smale stripa som opptas av gamle Drammensbanen. Støytredningen er i hovedsak kun en analyse av antall boliger som havner i gul og rød støysone. Hvilken virkning støyyforringelse for øvrig kan medføre for folk og grend, boliger og skoleveier, er ikke drøftet eller vist. Velet mener vedtakspunktet også gir støtte til at anleggstrafikk som kan true og fortrenge elever fra en skolevei, som Gullaugkleiva, er vesentlig å få konkret kunnskap om. Vi mener dette må «fram i lyset» før det tas beslutning om arealdisponering og trasevalg.

Vedtakspunkt 10 b): «Under kap 1.4 Prosjektmål skal delmål 1 [...] være: Best mulig samfunnsøkonomisk nytte skal balanseres med vekt på minst mulig skade på lokalsamfunnet, støy- og støvproblemer [...]» Velet kan ikke se av planforslaget at det er vist noen nyttebetraktninger eller målrettet innsats av noe slag for å redusere støyselastningen fra dagstrekningen over Daueruddalen.

Velet ser med bekymring på at forslagsstiller forholder seg temmelig fritt til flere forpliktelser og føringer. Dette 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 trafikkstøy den største utfordringen. Fordi trafikken øker og flere bosetter seg i områder med høy støyeksponering, øker også antallet Liunger som er plaget av støy. Støy er et særlig stort problem for de som bor nær de store samferdselsårene, men også øvrig veinettet og næringsvirksomhet forårsaker støy. Arbeidet med støyreducerende tiltak må intensiveres, og kommunen må jobbe forebyggende ved å ta hensyn til støy i arealplanleggingen.

#### Arealdisponering

1. Det legges vekt på vern av dyrket og dyrkbar mark og annet viktig kulturlandskap, samt de grønne dalsidene.
2. Strandsonen – både mot Drammensfjorden og Holsfjorden – skal gjøres tilgjengelig og attraktiv for allmennheten. Områder vernet etter lov om naturvern må gis nødvendig skjerming.
3. Arealplanleggingen skal legge til rette for redusert transport, energibruk og forurensende utslipp til luft og vann.
4. Arealplanleggingen skal legges til rette med sikte på å oppfylle FNs naturpanels anbefalte tiltak i kommunene for å hindre tap av naturmangfold (jmfør rapport 6. mai 2019).

Vi merker oss at kommunedirektøren i saksframlegg til førstegangsbehandlingen skriver at Liers visjon og langsiktige arealstrategi gir føringer som det skal legges særlig stor vekt på ved sluttbehandling av plansaken. Gullaugtoppen velforening håper Grønne Lier vil bestå også i østre del av planområdet.

Gullaugtoppen velforening

Styret v/Øivind Skøien

## **Merknader til planarbeid "Kommuneplan for E134 Dagslett-E18"**

Kjellstad Velforening kommer med følgende merknader til planarbeidet.

Beboerne på Kjellstad har blitt forelagt styrets forslag til merknader via velforeningens vanlige kommunikasjonskanaler (e-post og Facebook), og har hatt mulighet til å komme med innspill.

1. Vår vurdering er at Vikar og Vitbank-over fører med seg like vesentlige ulemper for Kjellstad. Vi tar derfor ikke stilling til valget av traseen. Begge alternativene fører med seg enda større trafikkøer forbi Kjellstad og enda mer belastende støy. Vi mener hovedutfordringen for trafikkflyten i området er Drammen, og ingen av de nevnte alternativene løser denne utfordringen. Vi oppfordrer til flere av- og påkjøringer fra Drammen til E18 for å bidra til forbedring.

2. Det er godt kjent at støy langs E18 i ytre Lier er et problem. Kjellstad Velforeningen er bekymret. Statens Vegvesen har tidligere fortalt oss at

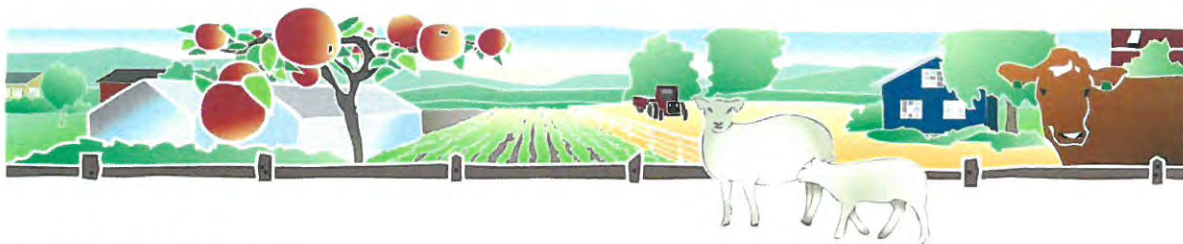
a) de ikke er ansvarlig for trafikkstøy når de ikke har gjort en endring der støy er et problem.

b) støy fra trafikk er kommunens ansvar hvis det overstiger nivåer satt i Folkehelseloven. Vi er bekymret for at Kjellstad igjen vil bli nedprioritert når det gjelder gjennomføring av støyreducerende tiltak. Derfor ber vi Lier kommune sørge for at støyreducerende tiltak gjennomføres fra Fosskolltunnel en og hele veien til Brakerøya, også på vest-siden av E18.

3. Vedrørende 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». Dette punktet kunne ha vært skreddersydd for Kjellstadveien. Det er godt kjent at Kjellstadveien ikke er dimensjonert for trafikken vi allerede må tåle i vårt bomiljø. Ved kø kjører mange biler av E18 og over Kjellstad for å komme videre. Kjellstadveien må stenges for gjennomkjøring. Lier kommune v/ veiavdelingen er godt kjent med utfordringene i Kjellstadveien.

Med vennlig hilsen  
Kjellstad Velforening  
v/ Hallgeir Stuenes

LIER BONDELAG



Lier Bondelag, Boks 107, 3401 Lier

28.3.2022

Til Lier kommune

[Postmottak@lier.kommune.no](mailto:Postmottak@lier.kommune.no)

#### **Kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, høring**

Lier Bondelag er av den oppfatning Viker-alternativet bør velges med tanke på jordvern og minst mulig ulempe for omgivelsene.

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

Med hilsen

Lier Bondelag

Hans Kristian Bjørnstad Jensen

TIL LIER KOMMUNE

FRA: LINNES MILJØFORENING, v Mathias B Dannevig Sollibakken 3427 Gullaug

## **UTTALELSE FOR PLANPROGRAM E 134. DAGSLET- E.18**

Vi viser til Lier Kommunes vennlige invitasjon til at Linnes Miljøforening kan komme med innspill til plan for E 134 Dagslet-E.18 der planprogrammet nå er lagt ut på høring med frist for innspill 1ste april 2022.

Det er i år over 22 år siden Linnes Miljøforening med bakgrunn i dette saksforholdet, ble stiftet for å påvirke til en miljøvennlig og fremtidsrettet vegløsning for RV 23 / E 134 gjennom kommunen. I årenes løp har det vært en laaang kamp for å få frem en riktig planprosess. I løpet av denne tiden har Statens Vegvesen iblandet politisk påvirkning avgitt 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. Og som derfor har måttet skrotes i tur og orden.

Til slutt står vi nå tilbake med den løsning som Statens Vegvesen i innstilling fra 2007 den gang innla innsigelse mot, men som nå viser seg som den eneste holdbare. Det hjelper ikke at Vegvesenet nå klamrer seg til en fortsatt anbefaling av trase i åpen dag, med jordbruks -og boligområde og uholdbare miljøkonsekvenser for oss som bor og arbeider her. Det er nå vårt håp om at saken endelig vil finne sin løsning langs de linjer Formannskapet i Lier Kommune i denne høringsrunden har lagt opp til.

### **1.Fokus på Gullaug , men også miljøet i hele ytre Lier**

Linnes Miljøforening slutter seg til Formannskpets vedtak og anbefalinger .

Vi opplever at Vitbank-over-alternativet er en svært negativ endring for Linnes/Linneslia/Gullaug, ikke minst sett i forhold til tidligere planene (reguleringsplan 2013/2014 og tilhørende kommunale vedtak) for Linnes, der det var vedtatt og planlagt kulvert ved tunnelmunningen på Linnes. Disse løftene til Statens Vegvesen om miljøvennlige løsninger for berørte bomiljø ble allerede bakt inn i kommunale vedtak i 2007 vedtaket , men er nå helt forlatt. Da bør heller ikke denne løsningen kunne bli noe av.

Med den økende bevissthet på - og kunnskap om - negative miljøkonsekvenser av støy – og luftforurensning som har kommet til etter tidligere planvedtak, er dette et overraskende negativt trasealternativ for lokalmiljøet Linnes/Linneslia/Gullaug, men også for de andre berørte nærområdene fremover mot Amtmannsvingen og Kjellstad . Vi er overasket over at det i 2022 faktisk er mulig å gå inn for slike boligfiendtlige vegløsninger .

Vikeralternativet er nå det eneste som ivaretar nærmiljø- og bokvalitetene for Linnes/Linneslia/Gullaug, i samsvar med tidligere gitte løfter for området, men også for de andre berørte boområdene langs E134.

Vi spør oss selv også om hvorfor ikke Huseby-alternativet er tatt med i vurderingsgrunnlaget som et tillegg. Det begrunner vi med at Vitbank-over-alternativet har lenger dagsone enn Husebyalternativet som tross andre negative forhold har det pre at det gir en kortere vegstrekning i dagen. Statens Vegvesen har gjentatte ganger begrunnet sin utredning av Husebyalternativet med at det har kortere dagsone, og at ulempene for omgivelsene øker med lengden av dagsonen. Det betyr

at ved å legge Vitbank-over-alternativet ut til høring i stedet for Husebyalternativet så aksepterer man unødig mer ulemper for omgivelsene. Det er ikke godt for oss som bor, arbeider eller dyrker jord her, og vitner om at hensynet til boliger og folk ikke står øverst på SVVs prioriteringsliste.

## **2.Nærmiljø – særlig viktig å fokusere på virkninger for barn og unge**

Vi påpeker at Linnes gård raseres ved Vitbank-over-alternativet. Kun Vikeralternativet gir en fremtid til gården.

Jordet ved tunnelmunningen er et viktig vintersportsareal for skole/barnehager. Skogen over tunnelmunningen er også et viktig nærlekeområde. Og Gullaug skoles uteområder er viktige for barna som bor her.

*Helt sentralt er at Vitbank-over-alternativet tar vesentlig mer dyrka mark enn Vikeralternativet, ca 155 da mer. Dette jordvern for landets beste dyrkningsareal må meget sterkt vektlegges i de urolige tider vi nå lever i.*

Skoleveiene til Gullaug skole mener vi gjøres skremmende og avvisende for de fleste barn i skolekretsen, særlig de som må gå på bro over motorvei eller gå langs eller mot tunnelmunningen.

Med tunnelmunningen åpen og så nær, gjøres Gullaug skole i realiteten ubrukelig på grunn av støy- og luftforurensset nærmiljø og skoleutemiljø. I tillegg vil boligområdene i Linneslia få en vesentlig forringelse med 4 felkts motorvei og høy vegstøy med potensial 90-110 km/t uten beskyttelse slik som denne vegen nå kjøres DIREKTE inn i der folk bor.

## **3.Støy**

Våre nære turområder (gamle jernbanelinja og marka over, turen til fugletårnet, turveien langs Tuverudveien) blir støyforurensset og mindre innbydende å bruke. Flere vil velge å bruke bil i nærmiljøet da støy blir en avvisende miljøfaktor.

Vitbank over-alternativet gir derfor vesentlig dårligere støyforhold for nærmiljøet, boliger, bomiljø, skolevei, lekeområder, enn Vikeralternativet. Vikeralternativet er ikke problemløst det heller, men samlet inngrep mot bebyggelse og areal blir av langt mindre karakter, og vi regner med og anbefaler at det med langt kortere tilkobling mot E 18 kan bakes inn diverse miljøløsninger og hastighetsbegrensninger som skjermer bebyggelse på Reistad

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 Linnes/Linneslia/Gullaug -området har erfart i forbindelse med planleggingen av de heller få og kun boligorienterte støyskjermingstiltak i den vedtatte reguleringsplanen. Det er å erkjenne at Støyretningslinjen ikke hjemler mye skjermingstiltak utover boligtiltak. Da er topografien i dalbunnen ved Linnes og videre utover jordene lite til hjelp for å skjerme støyspredning fra vegen, både på flaten og ikke minst oppover langs dalsidene.

## **4. Linnes Miljøforening ber om at Vikeralternativet velges**

Vi mener det eneste alternativet som ivaretar innbyggerne i ytre Liers interesser nå og i overskuelig fremtid er Vikeralternativet. Denne transportåren som er en Europavei, hovedåre Sverige-Vestlandet må bygges MEST MULIG I FJELLET når vi er så uheldig å måtte være vertskap for slike inngrep i områder både med mye bebyggelse, mange arbeidsplasser og et produktivt og verdifullt jordbruk.

Dette viser også konsekvensutredningen. Den er veldig tydelig på at det er en diametralt forskjell på de to alternativene som er lagt ut til høring: Vikeralternativet er best på alt som betyr noe for lokalmiljøet, dvs. støy og forurensning, landskap, nærmiljø og forholdene for natur og barn og



unge, samt først og fremst på JORDVERN.

Det er vesentlig at lokalmiljøet tross alt skal leve med den nye veien i all evighet. Vitbank-over-alternativet er dårligst på alle de nevnte temaene og kan ikke velges som endelig løsning.

I formannskapetets vedtak 27 januar 2022 slås det derfor fast at Viker-alternativet er Lier kommunes foretrukne alternativ. Og Lier kommune vil , sitat : « sterkt fraråde Vitbank-over alternativet.»

Vi retter spesiell takk til kommunens samlede politiske korps som gjennom sitt enstemmige vedtak nå endelig synes å enes om de verdier «GRØNNE LIER» skal stå for. Når man i kommunen nå STÅR SAMMEN skal vi lettere make å fremtvinge en trafikal frigjøring av hele ytre Lier fra Engersand og Lahell, via Linnes og til Kjellstad. Vi oppfordrer alle i Lier Kommunestyre , samt våre rikspolitikere , å følge opp dette vedtaket . Takk skal dere ha.

Lier 11.mars 2022

Mathias B Dannevig

Leder Linnes Miljøforening

Styremedlemmer

Lødve Solvang

Erik Høstmælingen

## **Høringsuttalelse til kommunedelplan E134 Dagslett -E18 i Lier – fra Linnesstranda vel**

Velet representerer medlemmer fra Gullaug skole i øst til Smetten ved dagens E134 i vest. Velet vil også gi merknader til forhold som berører Linnesstranda naturreservat som vi bor tett på og som vi inngår i forvaltningen av ved våre årlige ryddeaksjoner.

I løpet av de siste 9 årene har vi gitt våre merknader til stadig endrede planer for E134. Det er en belastning å se nærområdet sitt tegnet inn i mange ulike ødeleggende motorveialternativer over lang tid. Imidlertid ser det lysere ut nå enn på lenge, for en endelig levelig løsning, vi mener at Vikeralternativet peker seg ut som redningen for oss i ytre Lier. Vi håper dette blir siste gangen vi må kommentere på trasealternativer!

Det er særlig temaet by og bygdeliv som står sentralt for velet. Vi mener at konsekvensutredningen endelig viser og verdsetter vår del av bygda slik vi selv ser den, der et unikt åpent jordbruks- og kulturlandskap rundt Lierelva møter det verdifulle fjordlandskapet.

Vi støtter de vurderinger som er gjort med hensyn til at Vitbank-over-alternativet er svært dårlig for bokvalitetene 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. Vi finner sikker støtte i konsekvensutredningene for at det kun er Vikeralternativet som ivaretar og forbedrer forholdene.

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

Velet vil peke på hvor viktig Gullaug skole er for oss, med sine flotte uteområder som er våre barns eneste lekeområde, både i skoletiden og utenfor. Dessverre er skolens uteområder mot E134 sterkt støypeget, noe vi mener kommunen dessverre ikke tar tak i utover den reduserte skilte hastigheten på E134 forbi skolen. I konsekvensutredningen ser vi at skolen og mye av boligområdet vårt i tillegg har en betydelig veistøvforurensning som vil bli verre med årene om ikke Vikeralternativet velges.

Vitbank-over-alternativet innebærer en nærføring mot skolen som vi også tidligere har pekt på som svært skadegjørende, både for skolens uteområder, men også adkomsten til skolen – og våre barns ferd i sin egen skolekrets som vil kunne bli sterkt negativt preget av nærhet til en ny, åpen motorvei og tunnelmunning. Vitbank-over-alternativet vil klart påvirke negativt og redusere alle myke trafikanters ferd i hele Gilhus/Gullaug/Linnes- området. Vi minner om at veien Linnesstranda både er skolevei, kyststi og pilegrimsrute, inngår i St.Hallvardrunden og er en verdsett løpestrekning (Rekordløpet) som er svært godt egnet for myke trafikanter.

Vi mener det er gjort riktige vurderinger av de negative konsekvensene for naturmangfoldet av Vitbank-over-alternativet, og vil bekrefte hvor viktig jordene i nedre del av elveleiet ved fjorden faktisk er for fugl og vilt. Det observerer vi i det daglige der trekkfuglene kommer tidlig til vårt område.

Vi kjenner godt til Vipa og dens tidlige adkomst i området her. Det er svært viktig å ta vare på dens leveområder, som også er sentrale for andre rødlistede fuglearter (nattergal, sanglerke

mv). Lier kommune som «grønn» kommune kan da ikke med overlegg og mot et omfattende kunnskapsgrunnlag bidra til å rasere leveområdet til rødlistede arter, slik som Vitbank-over-alternativet innebærer. Det svekker i tillegg Linnesstranda naturreservat som har arter som i stor grad er avhengig av disse jordene for å finne føde. Forøvrig er Vipa nå dessverre gått fra å være en sterkt truet art (EN) til kritisk truet (CR), en statusendring som skjedde på slutten av 2021. Dette forsterker vernebehovet som er omtalt i konsekvensutredningen, og vi ber om at informasjon om Vipe oppdateres med hensyn til statusendringen.

Tilslutt vil vi peke på at landbruket i området her får umulige driveforhold ved Vitbank-over-alternativet. Den traseen skjærer over, bygger ned og båndlegger store, veldrevne jorder med Norges beste grønnsaksjord, hele veien fra Linnes til E18. Det blir igjen kun mindre, dårlig arronderte jorder som er vanskelige å drive og komme til, og vi frykter for fremtiden til de konkrete gårdene Linnes og lille Gilhus, som er særlig berørte av dette i vårt nærområde. For oss er gårdsdriften her en viktig del av våre omgivelser og vi ønsker å ta vare på den.

Vi ber innstendig om at Lier kommune velger Vikeralternativet!

Mvh

For styret i Linnesstranda vel.

Håkon Røed



Til  
Lier Kommune

30.03.2022

### **Innspill til planforslag for kommunedelplan E134 Dagslett-E18**

Ytre Lier har mange arbeidsplasser fordelt på et stort antall næringsbygg. Andre trasevalg enn Viken vil føre til omfattende ekspropriering og arbeidsplasser vil gå tapt.

LO Viken Oslo ser med stor bekymring på konsekvensene om man velger andre alternativer enn Viken. Både når det gjelder arbeidsplasser som vil forsvinne ut av kommunen, men også med tanke på de store utfordringene Lier kommune har knyttet til erstatningsareal for bedrifter som må flytte.

Den kompetansen og den type arbeidsplasser som i dag eksisterer i området er i stor grad av en annen art enn den man ser for seg inn i de arealene som blir satt av til næring i Fjordbyen. Landbruket sysselsetter mange i Lier, og store beslag av matjord vil gi uheldig konsekvenser og påvirke landbruket. I tillegg er nedbygging av matjord ikke bærekraftig.

Norge har lavest selvforsyningsgrad i Europa, og Lier kommune må ta et riktig og viktig ansvar for god matsikkerhet og beredskap. LO Viken Oslo mener derfor at Vikeralternativet er eneste akseptable løsning.

**Med vennlig hilsen**  
**Jan Petter Gundersen**  
**Nestleder**  
**LO Viken Oslo**

**From:** "Naturvernforbundet i Hurum og Røyken" <hurum-royken@naturvernforbundet.no>  
**Sent:** Mon, 14 Feb 2022 15:36:33 +0100  
**To:** "Postmottak Asker kommune"  
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>  
**Cc:** "Tom Lehne" <tom.lehne@gmail.com>; "Jan Häusler" <jan.hausler@gmail.com>  
**Subject:** Høringsuttalelse E134-E18  
**Attachments:** Høringsuttalelse E134-E18\_NiHR.pdf

Hei,  
Vedlagt er Naturvernforbundet i Hurum og Røykens høringsuttalelse til ny veiforbindelse mellom E134 i Asker og E18 i Lier.  
Med hilsen  
Naturvernforbundet i Hurum og Røyken



# Naturvernforbundet i Hurum og Røyken

Tofte, 14.02.2022

## Høringsuttalelse til E134 Dagslett-E18 – sak 20/66

Naturvernforbundet i Hurum og Røyken har lest planbeskrivelsen med konsekvensutredning av de ulike alternativene for ny veiforbindelse mellom E134 i Asker og E18 i Lier.

Det ligger et omfattende arbeid med fagrapporter og utredninger av mange tema til grunn for planarbeidet. Naturvernforbundet er særlig opptatt av planens konsekvenser for naturmangfold, naturressurser og landskap, men også kulturarv/kulturlandskap og luft- og støyforurensning er viktig for oss.

Så vidt vi kan bedømme, er den såkalte *Vikerkorridoren* alternativet som samla sett har klart minst konsekvenser for temaene nevnt ovenfor. Alle de øvrige alternativene medfører store konsekvenser og inngrep som, etter vårt syn, gjør dem uakseptable.

Naturvernforbundet i Hurum og Røyken vil derfor tilrå at Vikerkorridoren velges som ny forbindelse mellom E134 i Asker og E18 i Lier.

Med hilsen

Naturvernforbundet i Hurum og Røyken  
*Styret*



# Naturvernforbundet i Lier

Lier, 30.mars 2022

Til Lier kommune.  
postmottak@lier.kommune.no

## Merknader til planforslag for E134 Dagslett – E18

Vi viser til brev fra Lier kommune, 10.02.2022 med overskriften:

Offentlig ettersyn - Kommunedelplan for E134 Dagslett-E18.

Planforslaget til kommunedelplanen for E134 er lagt ut på høring, der alternativ 1: Vikar, er foretrukket av Lier kommune etter tverrpolitisk vedtak i kommunestyret, og som kan aksepteres av SVV (statens vegvesen) og der alternativ 2: Vitbank - over, er foretrukket av SVV, men som Lier kommune sterkt fraråder.

Naturvernforbundet i Lier, NiL, vil gjerne benytte muligheten til å komme med merknader til planforslaget og de to alternativene som SVV og Lier kommune foretrekker. Høringsfrist 01.04.2022.

NiL sitt forslag til vedtak:

- **Det overordnede målet ved valg av korridor, er å beholde matjorda og naturmangfoldet.**
- **Alternativ 1: Vikar, 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 Vikar, med mål om minst mulig tap av dyrka mark og tap av naturmangfold.**

### FN's naturpanel

Arealendringer og tap av natur er den største trusselen mot naturmangfoldet og naturens tålegrense. Arealendringer kan være energiutbygging, veibygging, skogsdrift og bygging av boliger, hytter og tilhørende infrastruktur. Bit for bit bygger vi ned dyrka og dyrkbar mark og uberørt natur.

Naturpanelet er et globalt kunnskapspanel initiert av FN. I 2019 kom de med den mest omfattende oversikt til nå. De 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. I saker som angår matjord, naturmangfold og veiutbygging, må vi derfor tenke globalt og handle lokalet. Bare ved å begrense omdisponering av matjord lokalt og bruk av natur lokalt kan vi bidra til å stanse endringer globalt.

### Nasjonale jordvernmål

Stortinget vedtok i 2015 et nasjonalt jordvernmål om å avgrense omdisponering av dyrka jord til maksimalt 4000 dekar per år innen 2020. Dette ser ut til å ha blitt tatt til følge, siden det hvert år fra 2017 har blitt omdisponert mindre enn 4000 dekar dyrka jord. Tallene for 2020 bryter dessverre med denne utviklingen. Da ble det omdisponert 4676 dekar dyrka jord i Norge. Det må legges til at regjeringens mål omfatter kun dyrka mark og ikke dyrkbar mark med potensiale for matproduksjon.



## **Jordvernmål i Lier**

Hvordan stiller saken seg når det gjelder vår egen kommune. Hvor stor andel av det nasjonale målet på 4000 dekar, kan Lier tillate seg å omdisponere?

Om vi bruker jordbrukssjef Gry Løberg sine utregninger, kan Lier maksimalt bygge ned 18 mål dyrka jord i året. 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**

Vi blir stadig flere mennesker her i landet, så vi trenger flere arbeidsplasser, flere boliger og nye og bedre veier, men det må ikke nødvendigvis skje på bekostning av dyrka mark. Bare 3% av landarealet i Norge er dyrka mark, og 1/3 av dette er matjord. Andelen blir stadig mindre, og siden vi blir stadig flere mennesker, trenger vi matjorda mer enn noen gang. Landbruksmeldinga 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.

For ikke-prissatte tema er Vikeralternativet rangert som nr.1, mens Vitbank-over kommer ut blant de dårligste. 80 daa matjord er angitt å gå tapt for Vikeralternativet, og 135 dekar for Vitbank-over. Men tap av 80 daa med matjord, utgjør fortsatt et betydelig areal. Omgjort i antall fotballbaner, tilsvarer 80 daa ca 13 fotballbaner. I mattap utgjør 1daa ca 350-400kg hvete, som igjen er nok til ca 1000 brød. Arealet på 80 daa tilsvarer m.a.o. et mattap på ca 80000 brød, hvert år.

**Om valget av ny E143 faller på Vikeralternativet, vil tapet av dyrka mark bli størst i forbindelse med nytt kryss med E 18 ved Viker. Det er derfor viktig at det utarbeides flere kryssløsninger med E18 ved Viker med fokus på minst mulig tap av dyrka mark.**

Lenge har det vært slik, når det gjelder veibygging, at nasjonale behov overstyrer lokale interesser, ved at lovverket (Jordloven og Naturmangfoldloven) settes til side og omdisponering aksepteres. Slik kan det ikke fortsette. Også i store saker må lovverket gjelde og jordtap og naturtap begrenses. Men med nasjonale jordvernmål som Stortinget har pålagt seg selv å følge, og som i dette tilfelle sammenfaller med lokale interesser, vil vi tro at det vil være mulig å enes om Vikeralternativet.

## **Samferdselsdepartementet**

I konsekvensutredninger for veibygging, er det i hovedsak de prissatte tema som har fått dominere frem for de ikke-prissatte tema som matjord og naturmangfold. Når Vikeralternativet er blitt bedt utredet, så er det med klare føringer fra Samferdselsdepartementet om at det ønsker å inkludere kostnadene i Viker-alternativet i KVVU estimatet for å gi dette alternativet en mulighet til å bli vurdert opp mot ikke-prissatte tema, i konkurransen med de andre. Alternativet er kostbart, og beregninger som SVV har gjort av netto nytte (NNB) hvor de prissatte tema inngår, viser at Vikeralternativet kommer dårligst ut, mens Vitbank-over kommer best ut. Når det gjelder de ikke-prissatte tema, som bl.a. matjord, naturmangfold og friluftsliv, er Viker rangert som nr.1 og Vitbank-over som nr.6. Tidligere samferdselsminister Knut Arild Hareide uttalte i samme pressemelding: «Denne saken viser at samfunnsøkonomisk nytte ikke alltid skal trumfe ikke-prissatte konsekvenser». NiL har tro på at det er de ikke-prissatte tema som trumfer de prissatte denne gangen.

## **Tap av naturmangfold**

I fagrapporten fra Norconsult står det å lese om naturmangfold:

«Alle de fire korridorene vil komme i berøring med viktige områder for naturmangfold, men både påvirkning og konsekvensgrad for disse varierer mellom alternativene. De tre korridorene Vitbank, Huseby og Jensvoll vil krysse Lierelva på ulike strekninger langs elva, og kulturlandskapet ute på Liersletta i forskjellig grad. Fellesnevneren for de tre sørlige korridorene er at de krysser gjennom viktige hekke- og næringsområder for den høyt rødlistede fuglearten vipe, mens Vikeralternativet i nord vil unngå disse i stor grad. På østsiden av tunnelen vil alle de fire korridorene med alternativer krysse ravinedalen i Daueruddalen og berøre både leirravinen og tilknyttede naturtyper i området. Konsekvensene vurderes å være like for samtlige alternativer på Dagslettsiden.»

«Vikerkorridoren vil i stor grad føres i tunnel, hvilket begrenser virkningene på naturmangfold. Korridoren vil berøre enkelte delområder for naturmangfold, men i mindre grad sammenlignet med de andre alternativer.»

**Med bakgrunn i fagrapporten som vurderer Vikeralternativet til å gi noe negativ konsekvens for naturmangfold, men rangert som best nr.1, vil NIL at dette alternativet velges. Det vil i størst mulig grad tilfredsstiller det overordnede målet om bevaring av matjord og naturmangfold.**

## **Dagslett**

De største virkningene for naturmangfold vil være knyttet til etablering av bru over ravinedalen i Daueruddalen, altså øst for tunnelen. Her er det planlagt ny fire-felts motorvei i dagen fra Dagslett til tunnelportalen på Dagslett.

Arealforbruket ved bygging av ny 4-felts motorvei er stort. Standard veibredde varierer fra 15 - til 23 meter avhengig av valg av fartsgrense.

**NIL ber om at eksisterende 2-felts E134 forlenges til tunnelporten på Dagslett, og utredes for en to- og trefelts vei med midtrekkverk og fartsgrense på 80 km/t. Det vil gi smalere vei og begrense skaden på naturmangfoldet. Dessuten vil det gi en betydelig kostnadsreduksjon, uten at det går utover trafiksikkerheten og trafikkeffektiviteten.**

Inngrep i og tap av ravinedalen i Daueruddalen vil være en del av bit-for-bit fragmenteringen av denne sårbare landskapsformen. Det forutsettes 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.

## **Kjørevei og kjøretid**

Vikeralternativet, sammenlignet med de andre alternativene medfører en marginal forlenget kjørevei. Dette åpner for å hevde at lengere kjørevei øker tidsbruken som igjen betyr dårligere samfunnsnytte.

Vi støtter derimot argumentasjonen om at kortere kjørevei, ikke nødvendigvis vil bety kortere kjøretid sammenlignet med de andre alternativene. Vi anser ikke at dette er et viktig tema som må inngå i delmålet for planprogrammet. Bevaring av matjord og naturmangfold er etter vår mening et langt viktigere mål.

### **Oppsummering**

Det overordnede målet for NiL i arbeidet med ny E134 gjennom Lierdalen, er å ta vare på dyrka mark og naturmangfold. **Som en konsekvens av dette ber vi om at kommunedelplanen for E134 begrenses til alternativet Viker som korridorvalg.**

Dersom Vikeralternativet velges, medfører det fortsatt et betydelig tap av dyrka mark og naturmangfold.

**NiL ber derfor om at eksisterende 2-felts E134 forlenges til tunnelportalen på Dagslett, og at dette tas med i planen.**

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

Med vennlig hilsen

Naturvernforbundet i Lier

Odd Grimm Torstensen styremedlem

Ragnar Hoen styremedlem

Terje Leigland styremedlem

Per Kristian Solevåg styremedlem

Fra: Roy N. Wetterstad (NLF region 3)[rnw@lastebil.no]  
Sendt: 01.04.2022 11:05:45  
Til: Postmottaklier Postmottak[postmottak@lier.kommune.no]  
Tittel: E134 Dagslett-E18

---

E134 Dagslett – E18  
Høringsinnspill fra Norges Lastebileier-Forbund Region 3

Uansett trasevalg er Norges Lastebileier-Forbund generelt opptatt av at fremkommelighet for tungtransport vektlegges. Flerplankryss/planfrie kryss må være godt utformet og veiene dimensjonert for å tåle fremtidens trafikkøkning. Løsninger hvor man unngår stadig og måtte opp og ned i hastighet og får god flyt i kjøringen har stor betydning for næringstransporten, og er viktig både av hensyn til trafiksikkerhet, miljø, transportøkonomi og samfunnsøkonomi.

Funksjonalitet og netto samfunnsøkonomisk nytte bør tillegges avgjørende vekt slik Statens vegvesen har gjort i sin vurdering. Bompengebelastningen i Norge bør reduseres.

Valg av løsning for Dagslett bør baseres på at veisystemene i Drammensregionen vil trenge videre utvikling for å oppnå bedre trafikkflyt, og gjennom dette bedre ivaretagelse av miljø og sikkerhet. Særlig bør det legges vekt på at det i fremtiden bør komme tunnel i Bragernesåsen som alternativ til Strømsøåstunnelen.

I det aktuelle området oppfordres det sterkt til å tilrettelegge arealmessig for plassering av et stort serviceanlegg med blant annet rast-, døgnhvile- og omlastingsmuligheter for tungtransport. Det bør sikres tilstrekkelig areal til formålet, hvor det kan innpasses ulike serveringstilbud, toaletter, garderober, overnattingstilbud etc. Sett i forhold til trafikkmengde vil dette sannsynligvis kunne bli det viktigste tilbudet i sitt slag her i landet, og det nærmeste man vil kunne komme hovedstadsområdet for etablering av et godt dimensjonert, innholdsrikt og fremtidsrettet serviceanlegg spesielt tilrettelagt for yrkestransport. I en tid hvor transportnæringen har en stor utfordring med å rekruttere og holde på arbeidskraft er det helt nødvendig at det tas grep for å bedre forholdene for yrkessjåførene både på og langs veiene. Gode fasiliteter som gjør det mer attraktivt å være yrkessjåfør vil være en svært viktig faktor for å unngå at Norge havner i samme krise som man har sett andre steder.

Et godt tilrettelagt serviceanlegg i det aktuelle området vil også kunne gjøre det lettere å håndtere varetransport i by- og tettstedsområdene i nærheten. Omlasting fra store vogntog til mindre miljøkjøretøy som tar seg lettere frem vil kunne gi bedre og sikrere løsninger i de tettest befolkede og bebygde områdene.

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

Med vennlig hilsen  
**Norges Lastebileier-Forbund**  
Region 3 – Buskerud, Vestfold, Telemark

Roy N. Wetterstad  
**Regionsjef**



E-post: [rnw@lastebil.no](mailto:rnw@lastebil.no)

Mobil: + 47 966 40 299

Org.nr. NLF Buskerud – 971 307 811

Org.nr. NLF Vestfold – 971 316 578

Org.nr. NLF Telemark – 971 325 712



**Norsk Zoologisk Forening**

Postboks 102 Blindern

0314 Oslo

E-post: [nzf@zoologi.no](mailto:nzf@zoologi.no)

Org.nr. 971 274 727

**Lier kommune**

Postboks 205

3401 Lier

Oslo, 31. mars 2022

## Høringsuttalelse fra Norsk Zoologisk Forening – «E134 Dagslett-E18»

Det vises til kommunedelplan for E134 Dagslett-E18 som er på offentlig ettersyn, med høringssvarfrist 1. april 2022. Norsk Zoologisk Forening (NZF) vil med dette fraråde Viker-alternativet.

NZFs flaggermusgruppe har fra begynnelsen av 1990-tallet registrert overvintrende flaggermus i en rekke gruver, grotter og festningsanlegg rundt om i landet. Molybdengruvene i Sørumsåsen er en av disse lokalitetene NZF har fulgt opp jevnlig, og regnes som en viktig overvintringslokalitet for flaggermus som rapporteres inn til Eurobats. 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. Nordflaggermus er en av flere arter som overvintrer i Molybdengruvene hver vinter og er rødlistet VU sårbar (Rødlista 2021).

Ifølge naturmangfoldrapporten av Norconsult vises den blå tunneltraseen svært nær gruvegangene (Viker-alternativet, *Figur 2.8*). Det vil berøre flaggermusene negativt dersom det blir tunnelboring, sprenging eller vibrasjoner fra trafikken. I tillegg, bør det tas generelle hensyn til flaggermus ved traseenes kryssing av elver som innebærer nye brudd i kantvegetasjonen som er viktige jaktområder og forflytningskorridorer. Lys på bruene bør minimeres og eventuelt avskjermes, slik at minst mulig strølys havner ut i elva og kantvegetasjonen (viktig også for insekter, fisk m.m.).

Vennlig hilsen

**Irene Elgtvedt**

**Daglig leder, Norsk Zoologisk Forening**



**Norsk Zoologisk Forening**

Postboks 102 Blindern

0314 Oslo

E-post: [nzf@zoologi.no](mailto:nzf@zoologi.no)

Org.nr. 971 274 727

**Lier kommune**

Postboks 205

3401 Lier

Oslo, 31. mars 2022

## Høringsuttalelse fra Norsk Zoologisk Forening – «E134 Dagslett-E18»

Det vises til kommunedelplan for E134 Dagslett-E18 som er på offentlig ettersyn, med høringssvarfrist 1. april 2022. Norsk Zoologisk Forening (NZF) vil med dette fraråde Viker-alternativet.

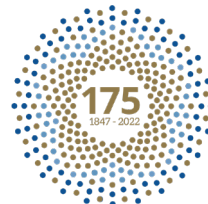
NZFs flaggermusgruppe har fra begynnelsen av 1990-tallet registrert overvintrende flaggermus i en rekke gruver, grotter og festningsanlegg rundt om i landet. Molybdengruvene i Sørumsåsen er en av disse lokalitetene NZF har fulgt opp jevnlig, og regnes som en viktig overvintringslokalitet for flaggermus som rapporteres inn til Eurobats. 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. Nordflaggermus er en av flere arter som overvintrer i Molybdengruvene hver vinter og er rødlistet VU sårbar (Rødlista 2021).

Ifølge naturmangfoldrapporten av Norconsult vises den blå tunneltraseen svært nær gruvegangene (Viker-alternativet, *Figur 2.8*). Det vil berøre flaggermusene negativt dersom det blir tunnelboring, sprenging eller vibrasjoner fra trafikken. I tillegg, bør det tas generelle hensyn til flaggermus ved traseenes kryssing av elver som innebærer nye brudd i kantvegetasjonen som er viktige jaktområder og forflytningskorridorer. Lys på bruene bør minimeres og eventuelt avskjermes, slik at minst mulig strølys havner ut i elva og kantvegetasjonen (viktig også for insekter, fisk m.m.).

Vennlig hilsen

**Irene Elgtvedt**

**Daglig leder, Norsk Zoologisk Forening**



**NÆRINGS  
FORENINGEN**  
I DRAMMENSREGIONEN  
CHAMBER OF COMMERCE

**Lier kommune**  
Postboks 205  
3401 Lier

postmottak@lier.kommune.no

Næringsforeningen  
i Drammensregionen  
Chamber of Commerce

Brageres Torg 13  
3017 Drammen  
**T** 32 26 42 10  
**E** post@nfdn.no

Drammen, 28.03.2022

**«E134 Dagslet-E18» - høring**

Dette er et veiprosjekt som det haster å få gjennomført. Planarbeidet for prosjektet RV 23 Dagslet-Linnes startet opp allerede våren 1999. Det har gått mer enn 23 år med planarbeid – uten at det har kommet til endelig løsning. Dagens vei er i dårlig stand, og oppfyller ikke gjeldende krav til veibredde, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrenser. I tillegg skaper lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk store miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for dem som bor i området. Det er omfattende køproblemer i de trafikale høylastperiodene om morgenen og ettermiddagen. Dette forplanter seg svært negativt til hele regionen.

Næringsforeningens prinsipale syn har vært at en bør velge den raskeste og korteste traseen når man skal binde E134 Dagslet til E18.

Etter å ha fulgt de politiske prosessene i Lier kommune, mener vi at det viktigste nå, er tempo og gjennomføring.

- **Derfor anbefaler vi Vikers/Lang tunnel som eneste alternativ for å få bygget parsellen E134 Dagslet – E18**

Alle de 7 alternativene for prosjektet som SVV har presentert har sine fordeler og ulemper, det har også Vikers-parsellen.

For Næringsforeningen er det viktigste nå å vedta en løsning som det er politisk vilje til å gjennomføre.

Med vennlig hilsen

**NÆRINGSFORENINGEN I DRAMMENSREGIONEN**

  
Rune Kjølstad  
daglig leder



# Høringsuttalelse til reguleringsplan "E134 Dagslett-E18"

Fra Reistadlia Vel v/Pål S. Malm (saksansvarlig)

Uansett alternativ, vil veien legges over Liers beste matjord. 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. Det nevnes som en utfordring i presentasjonene, men det er ikke tatt med i konsekvensutredningene. Reguleringsplanen "E134 Dagslett-E18" behandles isolert, og ser ikke forbi det som vil skje i Lier etter at E134 er koblet på E18.

Reistadlia velforening ga på årsmøtet 23. mars 2022 sin tilslutning til følgende høringsuttalelse til reguleringsplanen for 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.

Sørumlia Velforening  
v/ Leder Nicholas Lorvik  
Sørumlia 13  
3426 Gullaug

29.03.2022

Lier Kommune  
Postboks 205  
3401 Lier

### **Innspill Kommunedelplan for E134 Dagslett – E18**

Viser til høringsutkast for Kommunedelplan for E134 Dagslett – E18.

Sørumlia Velforening har gitt innspill i denne saken ved flere anledninger tidligere, og vårt standpunkt i forhold til trasévalg er uendret. Vikeralternativet er det eneste alternativet som gir minst negative konsekvenser for jordbruk, bebyggelse, næring og miljø.

I den utrygge situasjonen vi befinner oss i både geopolitisk og forhold til klimaendringer, så bør det søkes en løsning som gir så få negative konsekvenser som mulig for landbruksareal. Norsk matproduksjon bør ikke vike nok engang for et veiprosjekt, uansett hvor nødvendig dette er for å avlaste de delene av Lier som lider under støy og andre plager fra en stadig økende trafikk på E134.

Innspill videre blir som følger:

**Vegstandard:** Generelt bør nye hovedveier dimensjoneres for å håndtere dagens trafikk med god margin, slik at man slipper å måtte gå gjennom hele plan- og byggeprosessen nok engang ved et senere tidspunkt ved behovskrevd utvidelse. Hvorvidt fartsgrensen skal være 90 eller 110 bør avgjøres av fagfolk, men målet bør være å gjøre ny E134 til det foretrukne alternativet for trafikken, og et av virkemidlene da kan være høyere fartsgrense.

**Lokaltrafikk:** Et vesentlig punkt som savnes under hvert alternativ, er hvordan dette påvirker trafikknivå og -mønster på bl.a. Tuverudveien. Det er ingen tvil om at et kryss ved Huseby Gård, som beskrevet i Vitbank-alternativet, vil føre til en betydelig økning i trafikken langs Tuverudveien. Det vil være mye kortere og enklere for trafikk som kommer fra f.eks. Engersand å kjøre til Huseby via Tuverudveien for så å kjøre inn på E134. Det er bare å se på potensiell økt kjøreavstand til E18 dersom denne trafikken først må kjøre opp Spikkestadbakkene før den sluses inn på E134 ved Dagslett.

Viker-alternativet har ingen kryssløsning som potensielt kan ha effekt på trafikkmønsteret langs Tuverudveien, utover at kanskje enda færre velger å kjøre helt ut til Kjellstad når de kjører fra f.eks. Linneslia og skal i retning Liertoppen/Asker. Derfor bør det vurderes

kraftfulle tiltak langs Tuverudveien uansett trasévalg for å gjøre denne mindre attraktiv for slik trafikk. Fartsgrense på 40 km/t, fartsdumper og fotobokser kan være passende verktøy for dette.

**Tap av jordbruksarealer:** Selv om det vil gå tapt noe jordbruksareal dersom man velger Viker-alternativet, er det betydelig mindre enn det som vil gå tapt hvis man velger Vitbank-alternativet. Huseby Gård vil bli hardt rammet, andre gårder vil også miste store arealer med dyrket mark. Det kan vi ikke ta oss råd til, disse arealene er særdeles viktige å verne.

**Konsekvenser for boligområder og næringsbygg:** Vitbank-alternativet har særdeles negativ effekt på de etablerte bolig- og næringsområdene. Når man i praksis må fjerne et helt boligområde for å etablere en veitrasé, så sier det seg selv at det ikke bør vurderes. I tillegg må flere etablerte næringsvirksomheter, som bidrar til lokal sysselsetting, vike. Dette har ikke bare økonomiske konsekvenser for de rammede bedriftene, men kan også potensielt føre til en høyere miljøbelastning ved at bedriftene relokaliseres lenger unna slik at de ansatte må bevege seg lenger for å komme seg på jobb.

**Andre forhold:** Det bor flere barn i Sørumlia som går på Gullaug Skole. Vitbank-alternativet har flere svært negative konsekvenser for disse, både under anleggsperioden og etter at veien er ferdigstilt. Sikkerhetsmessige forhold under bygging og generelle støy og støvplager taler sterkt i mot at Vitbank-alternativet velges.

Med Vennlig Hilsen



Nicholas Lorvik

Leder Sørumlia Velforening