

Vedlegg 1: Innspill fra offentlige høringsparter

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler:
Anna Lindholm
Deres ref.:
Vår ref.: 22/01174-3
Dato: 01.04.2022

E134 Dagslett-E18 - Ruter høringspart

Ruter viser til offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, mottatt 21.03.2022. Uttalelsen gjelder for Ruters tilbud og markedsområde og bør ses i sammenheng med uttalelsen fra Brakar og Viken fylkeskommune.

Ruter planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtrafikken i Oslo og deler av Viken (tidligere Akershus), og sørger for et felles pris- og billettsystem for T-bane, trikk, buss og båt. Ruter skal bidra til å gi folk en opplevelse av bevegelsesfrihet. Ved å tilby gode mobilitetsløsninger, og gjøre det enkelt å bytte mellom ulike transportmidler skal vi gi innbyggerne gode alternativer til å både bruke og eie egen bil.

Det er et overordnet nasjonalt mål at veksten i persontransport i de store byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Et viktig virkemiddel for å nå målene er å legge til rette for effektive, trygge og attraktive reiser med kollektivtransport.

Strekningen Dagslett–E18 er en viktig del av en nasjonal vegkorridor (hovedvegforbindelse mellom E6 i Akershus til Haugesund i Rogaland), samt en viktig regional veg for å kunne avlaste trafikksystemet i Oslo. Prosjektmålet er at E134 skal være en nasjonal veg med god trafikksikkerhet. Vegen skal binde sammen E6 i Akershus og E18 i Buskerud og avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk. Framkommelighet skal ivaretas på en god måte.

Planbeskrivelsen konkluderer med at over-alternativene er best for kollektivtrafikken med tanke på avlastning av traséene for kollektivtrafikk, da disse har flere kryss og tilkoblingspunkter til lokalvegnettet mellom Dagslett og E18. Dette vil dermed gi bilister flere muligheter til å koble seg på ny E134, noe som fører til økt avlastning av lokalvegnettet. Vitbank - og Huseby - over «frigjør» i tillegg dagens E134 mellom Linnes og Amtmannssvingen, noe Jensvollkorridoren ikke gjør. Dette vil gi kortere reisetid blant annet på strekningen Amtmannssvingen – Linneskrysset, hvor det i dag er vanlig med forsinkelser.



Ruter støtter Statens vegvesen i anbefalingen om alternativ Vitbank – over. Planbeskrivelsen tar for seg konsekvensene for kollektivtrafikk der alternativ Vitbank – over gir avlastning på lokalveinettet og vil bidra til bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken. Alternativ Vitbank – over gir mulighet for ekspressbuss mellom Sætre og Drammen. Dagens kollektivtraseer blir ikke berørt ved bygging av E134, som er en stor fordel for reisende. Alternativ Viker vil ikke avlaste det lokale veinettet i like stor grad som de andre alternativene og gir ikke mulighet for ekspressbuss mellom Sætre og Drammen. Ruter støtter derfor ikke Viker alternativet.

Forslag til kommunedelplan beskriver at alle alternativer medfører økning i antall bilreiser som skyldes både nyskapt trafikk og en overføring fra kollektiv, gange og sykkel. Vi skulle gjerne sett en grundigere redegjørelse av temaet samt hva dette har å si for måloppnåelse av nullvekstmålet og eventuelt avbøtende tiltak. Videre vil Ruter involveres i god tid ved planlegging av anleggsgjennomføring og eventuell traseendring for kollektivtrafikken.

Med hilsen
Ruter As

Line Hamre
Leder strategisk trafikkplan

Bjørn Oscar Unander
Leder plan og infrastruktur

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Vedlegg:

Planbeskrivelse med konsekvensutredning_J02_inkl forside, 01.12.2021
R-208 Fagrapport Andre samfunnsmessige virkninger - lokal og regional utvikling_J03
R-209 ROS-analyse
R-210 Fagrapport Støy
R-211 Fagrapport Luftkvalitet
R-211 Vedlegg 3 Luftsonkart
Merknadsbehandling til planprogram
Merknadsbehandling Innspill_private
Merknadsbehandling innspill_bedrifter, lag, foreninger
Merknadsbehandling Innspill_offentlige
Planprogram E134 Dagslet-E18 14.12.2020
KDP E134 Plankart VitbankOver Asker
KDP E134 Plankart Viker - Asker
Bestemmelser Kommunedelplan E134 - Dagslett Asker kommune
R-203 Fagrapport Landskapsbilde
R-203 Vedlegg 1 Tabeller for fastsetting av landskapskarakter
R-204 Fagrapport Friluftsliv, by- og bygdsliv
R-205 Fagrapport Kulturarv
R-206 Fagrapport Naturmangfold



R-207 Fagrapport Naturressurs
R-202 Trafikale og prissatte konsekvenser_J02
R-105 Fagrapport Tunnel og anleggsgjennomføring
R-104 Fagrapport Geoteknikk
R-103 Geoteknisk datarapport m vedlegg
R-102 Vedlegg Fagrapport ingeniørgeologi og hydrogeologi
R-102 Fagrapport ingeniørgeologi og hydrogeologi
R-101 Fagrapport Konstruksjon
R-007_Fagrapport Flomvurdering Lierelva
R-006_Fagrapport Fase 1 kartlegging av forurenset grunn
R-005_Fagrapport Klimagassbudsjett tidligfase
Notat til planbeskrivelse vedrørende fravik, av 28. mai 2021
Oversikt over plandokumenter og vedlegg til oversendelse
Statens vegvesen sin anbefaling for kommunedelplan E134 Dagslett
Informasjon om fastsettelse av planprogram for kommunedelplan E134 Dagslett-E18
B17000_Viker
B13000_Vitbank-over
SV_ Ruter høringspart E134 Dagslett-E18.msg

Liste over mottakere:

Asker kommune, Sølve Brenn Jerm

Liste over kopimottakere:

Viken fylkeskommune

KOPIMOTTAKER

LIER KOMMUNE
Postboks 205
3401 LIER

Dato: 03.03.2022
Saksref: 202000676-10
Deres ref.:
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +47 47977073
E-post: stig.hagelid.fjeldstad@banenor.no

Lier kommune - Offentlig ettersyn - Kommunedelplan E134 Dagslett - E18 - Bane NORs uttalelse - Innsigelse

Vi viser til brev datert 10.2.22. Foreslått kommunedelplan båndlegger korridor for ny E134 i Lier kommune. Båndleggingen berører Drammenbanen i Vitbank-alternativet og i Vikar-alternativet.

Sammendrag

Planen foreslår båndlegging av to deler av Drammenbanen, med til sammen ca 1 km lengde. Bane NOR har **innsigelse** til planbestemmelsenes punkt 4.1 og 4.2 som kan vanskeliggjøre og fordyre drift og vedlikehold av jernbanen. Vi krever at aktiviteter på jernbanen blir unntatt bestemmelsene.

Bane NORs uttalelse

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

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

Vi mener det er nasjonal jernbaneinteresse ved planen. Dette begrunnes i at vi må kunne ivareta sikker og effektiv drift på en kostnadseffektiv måte uten forsinkelser. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 har Bane NOR **innsigelse** til planen slik den foreligger nå. Vi krever at

planen endres slik at nevnte tiltak og aktiviteter knyttet til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastruktur unntas fra planbestemmelsens punkt 4.1 og 4.2.

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

Med vennlig hilsen

Vibeke Aarnes
Banedirektør
Drift og teknologi

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN

Kopi:

LIER KOMMUNE
JERNBANEDIREKTORATET

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN
Postboks 325
1502 MOSS

Dato: 03.03.2022
Saksref: 202000676-10
Deres ref.:
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +47 47977073
E-post: stig.hagelid.fjeldstad@banenor.no

Lier kommune - Offentlig ettersyn - Kommunedelplan E134 Dagslett - E18 - Bane NORs uttalelse - Innsigelse

Vi viser til brev datert 10.2.22. Foreslått kommunedelplan båndlegger korridor for ny E134 i Lier kommune. Båndleggingen berører Drammenbanen i Vitbank-alternativet og i Vikar-alternativet.

Sammendrag

Planen foreslår båndlegging av to deler av Drammenbanen, med til sammen ca 1 km lengde. Bane NOR har **innsigelse** til planbestemmelsenes punkt 4.1 og 4.2 som kan vanskeliggjøre og fordyre drift og vedlikehold av jernbanen. Vi krever at aktiviteter på jernbanen blir unntatt bestemmelsene.

Bane NORs uttalelse

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

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

Vi mener det er nasjonal jernbaneinteresse ved planen. Dette begrunnes i at vi må kunne ivareta sikker og effektiv drift på en kostnadseffektiv måte uten forsinkelser. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 har Bane NOR **innsigelse** til planen slik den foreligger nå. Vi krever at

planen endres slik at nevnte tiltak og aktiviteter knyttet til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastruktur unntas fra planbestemmelsens punkt 4.1 og 4.2.

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

Med vennlig hilsen

Vibeke Aarnes
Banedirektør
Drift og teknologi

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN

Kopi:

LIER KOMMUNE
JERNBANEDIREKTORATET



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Lier kommune
Postboks 205
3401 Lier

Dato: 01.04.2022
Vår ref: 20/00135-12
Deres ref: ELHE/2020/5054-40 og L2285/22

Uttalelse til offentlig ettersyn av kommunedelplan for E134 Dagslett – E18 i Lier og Asker kommuner

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 10. februar 2022.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om planen

Statens vegvesen har, i samarbeid med Lier og Asker kommuner, utarbeidet kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 på strekningen Dagslett i Asker kommune og E18 i Lier kommune. Lier kommune og Asker kommune behandler hver sine deler av planforslaget. Planbeskrivelsen er felles for de to kommunene, mens plankart og bestemmelser er laget for hver av de to kommunene.

Hensikten med planarbeidet er å båndlegge en korridor for videre optimalisering og detaljplanlegging av ny E134 på strekningen Dagslett–E18. Planen er konsekvensutredet.

Uttalelse fra DMF

DMF ga uttalelse til varsel om oppstart og høring av planprogram, datert 05.03.2020. I uttalelsen ba vi blant annet om en utredning av massehåndtering i prosjektet, hvordan planen påvirker registrert molybdenforekomst i Sørumsåsen og betydningen av sammenfall mellom veitrase og et område der det tidligere har vært gruvedrift.

Håndtering av overskuddsmasser

Begge alternativene vil medføre betydelige volum overskuddsmasser. Asker og Lier kommuner tilhører det sentrale Østlandsområdet der befolkningsveksten er høy, og byggeaktiviteten stor. Gjenbruk av overskuddsmasser blir stadig viktigere som kilde for byggeråstoff, og vil bidra til å forlenge levetiden av eksisterende uttaksområder. I



planbeskrivelsen står det at forholdet knyttet til lagring og ressursutnyttelse av steinmassene skal avklares i reguleringsplanfasen.

DMF anser massehåndtering for denne type prosjekter som viktig, og anbefaler derfor at krav om massehåndteringsplan tas inn i planbestemmelsene.

Massehåndteringsplanen bør redegjøre for strategier for massedisponering ved å synliggjøre hvor mye og hvilke typer masser som generes i prosjektet. Planen bør også vise hvordan massene skal disponeres og hvor eventuelt mottak og omdisponering vil foregå.

Molybdenforekomst i Sørumsåsen (Lier kommune - Vikeralternativet)

Det er utarbeidet konsekvensutredning for tema naturressurser i egen fagrapport, rapporten følger som vedlegg til planforslaget. DMF registrerer at informasjon om molybdenforekomsten og gruvesystemet er innhentet fra NGU og DMF. I rapporten står det at *«Kunnskapen om forekomsten er begrenset, men det antas at tunnelen kan berøre deler av forekomsten»*.

Molybdenforekomsten er vurdert til å være av middels verdi, påvirkningen er vurdert til noe forringet. Samlet gir dette konsekvens grad 1 minus (-). Bakgrunnen for vurderingen er at *«tiltaket ikke vil redusere et eventuelt uttak med mer enn 50% av utnyttbar mengde»*. Føre-var prinsippet legges til grunn for verdivurderingen fordi det er kunnskapsmangel om forekomstens verdi. DMF er ikke kjent med at det foreligger noen ny informasjon om at det er interesse for å utnytte ressursene eller at det er andre opplysninger om ressursene i området som ville gjort forekomsten viktigere.

DMFs vurdering er at plandokumentene i tilstrekkelig grad redegjør for at det er en molybdenforekomst i området. Tilgjengelig informasjon er gjennomgått og det er gjort en vurdering som behandler usikkerheten knyttet til størrelsen på forekomsten. Vurderingene av alternativene tar høyde for at kjente forekomster med mineralske ressurser kan båndlegges og få redusert verdi. DMF har derfor ingen merknader til vurderingene som er gjort i KU.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Øyvind Wormdal Selboe
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Øyvind Wormdal Selboe



Mottakere:

Lier kommune
Asker kommune

Postboks 205
Katrineåsveien 20

3401 Lier
3440 RØYKEN



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Asker kommune
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Dato: 01.04.2022
Vår ref: 20/00135-12
Deres ref: ELHE/2020/5054-40 og L2285/22

Uttalelse til offentlig ettersyn av kommunedelplan for E134 Dagslett – E18 i Lier og Asker kommuner

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 10. februar 2022.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om planen

Statens vegvesen har, i samarbeid med Lier og Asker kommuner, utarbeidet kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 på strekningen Dagslett i Asker kommune og E18 i Lier kommune. Lier kommune og Asker kommune behandler hver sine deler av planforslaget. Planbeskrivelsen er felles for de to kommunene, mens plankart og bestemmelser er laget for hver av de to kommunene.

Hensikten med planarbeidet er å båndlegge en korridor for videre optimalisering og detaljplanlegging av ny E134 på strekningen Dagslett–E18. Planen er konsekvensutredet.

Uttalelse fra DMF

DMF ga uttalelse til varsel om oppstart og høring av planprogram, datert 05.03.2020. I uttalelsen ba vi blant annet om en utredning av massehåndtering i prosjektet, hvordan planen påvirker registrert molybdenforekomst i Sørumsåsen og betydningen av sammenfall mellom veitrase og et område der det tidligere har vært gruvedrift.

Håndtering av overskuddsmasser

Begge alternativene vil medføre betydelige volum overskuddsmasser. Asker og Lier kommuner tilhører det sentrale Østlandsområdet der befolkningsveksten er høy, og byggeaktiviteten stor. Gjenbruk av overskuddsmasser blir stadig viktigere som kilde for byggeråstoff, og vil bidra til å forlenge levetiden av eksisterende uttaksområder. I



planbeskrivelsen står det at forholdet knyttet til lagring og ressursutnyttelse av steinmassene skal avklares i reguleringsplanfasen.

DMF anser massehåndtering for denne type prosjekter som viktig, og anbefaler derfor at krav om massehåndteringsplan tas inn i planbestemmelsene.

Massehåndteringsplanen bør redegjøre for strategier for massedisponering ved å synliggjøre hvor mye og hvilke typer masser som generes i prosjektet. Planen bør også vise hvordan massene skal disponeres og hvor eventuelt mottak og omdisponering vil foregå.

Molybdenforekomst i Sørumsåsen (Lier kommune - Vikeralternativet)

Det er utarbeidet konsekvensutredning for tema naturressurser i egen fagrapport, rapporten følger som vedlegg til planforslaget. DMF registrerer at informasjon om molybdenforekomsten og gruvesystemet er innhentet fra NGU og DMF. I rapporten står det at *«Kunnskapen om forekomsten er begrenset, men det antas at tunnelen kan berøre deler av forekomsten»*.

Molybdenforekomsten er vurdert til å være av middels verdi, påvirkningen er vurdert til noe forringet. Samlet gir dette konsekvens grad 1 minus (-). Bakgrunnen for vurderingen er at *«tiltaket ikke vil redusere et eventuelt uttak med mer enn 50% av utnyttbar mengde»*. Føre-var prinsippet legges til grunn for verdivurderingen fordi det er kunnskapsmangel om forekomstens verdi. DMF er ikke kjent med at det foreligger noen ny informasjon om at det er interesse for å utnytte ressursene eller at det er andre opplysninger om ressursene i området som ville gjort forekomsten viktigere.

DMFs vurdering er at plandokumentene i tilstrekkelig grad redegjør for at det er en molybdenforekomst i området. Tilgjengelig informasjon er gjennomgått og det er gjort en vurdering som behandler usikkerheten knyttet til størrelsen på forekomsten. Vurderingene av alternativene tar høyde for at kjente forekomster med mineralske ressurser kan båndlegges og få redusert verdi. DMF har derfor ingen merknader til vurderingene som er gjort i KU.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Øyvind Wormdal Selboe
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Øyvind Wormdal Selboe



Mottakere:

Lier kommune
Asker kommune

Postboks 205
Katrineåsveien 20

3401 Lier
3440 RØYKEN

Arkivsak-dok. 22/04566-2
Saksbehandler Kari-Anne Narum
Saksansvarlig Marita Weierud Kvaale

Saksgang	Møtedato	Saksnr.
1 Formannskapet	15.03.2022	27/22
2 Kommunestyret	22.03.2022	24/22

Saksframlegg

Høring - Kommunedelplan for E134 Dagslett-E18

Rådmannens forslag til vedtak:

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

Elisabeth Enger
Rådmann

Einar Jørstad
Direktør for samfunn

Hensikt med saken

Hensikten med saken er å vedta Drammen kommunes uttalelse til forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18 som ligger i Asker og Lier kommuner.

Sammendrag

Forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18 er sendt ut på høring og lagt ut til offentlig ettersyn for følgende to alternativer:

- Vitbank-over
- Viker

Alternativene ligger i kommunene nye Asker og Lier. Drammen kommune berøres ikke direkte, men tiltaket gir trafikale virkninger i Drammen.

Planprogrammet for prosjektet ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn den 21.01.2020. Drammen kommune uttalte seg til forslag til planprogram.

I forbindelse med høring av kommunedelplanen er det vurdert om utredninger er gjennomført i tråd med de kommentarene som ble gitt til Drammen kommunes uttalelse.

Trafikkberegningene som er utført i forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplanen viser en betydelig trafikkvekst på E18 i retning mot Drammen i år 2050 i forhold til i dag, uavhengig av om ny E134 bygges eller ikke. Noe økt trafikk på E18 kommer fra ny trase for E134. Det er i prosjektet ikke vurdert avbøtende tiltak på E18.

Det anbefales å påpeke at man må se E18 i sammenheng med E134, slik at nødvendige tiltak på E18 som en konsekvens av valgt trase for E134 planlegges og gjennomføres i forbindelse med etablering av trase for ny E134. Dessuten må kapasitetsutfordringer i Bangeløkkakrysset og Strømsåstunnelen hensyntas.

Bakgrunn

Lier kommune/ Asker kommune har 3.2.2022 lagt ut forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett-E18 på høring. Alle plandokumentene kan finnes på [Kommunedelplan | Statens vegvesen](#).

E134 på den gjeldende strekningen het tidligere rv. 23. Veistrekningen har vært planlagt flere ganger tidligere, både sammenhengende og som delstrekningene Dagslett – Linnes og Linnes – E18.

I desember 2017 ble arbeidet med byggeplan for rv. 23 Dagslett – Linnes og forberedende arbeid til byggingen stoppet fordi Statens vegvesens byggherreoverslag viste at prosjektet ble dyrere enn forventet.

15.05.18 kom avgjørelsen om at Statens vegvesen fikk i oppdrag å se på alle relevante alternativer mellom Dagslett og E18 (Stortingsproposisjon 87 (2017-2018)). Det betydde at det skulle utarbeides en ny kommunedelplan for E134 Dagslett – E18.

Samferdselsdepartementet ba i brev datert 26.06.2018 om at Statens vegvesen utarbeider et nytt planprogram for kommunedelplan for E134 Dagslett-E18 der alle relevante alternativer inngår.

Planprogrammet ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn den 21.01.2020. Drammen kommune uttalte seg til forslag til planprogram (vedtak i formannskapet 17.04.2020, sak 20/03026).

Planprogrammet ble fastsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 25.6.2021. Statlig fastsatt planprogram er datert 14.12.2020. Planprogrammet med tilhørende vedlegg finnes på følgende link: [Fastsatt planprogram og merknadsbehandling | Statens vegvesen](#).

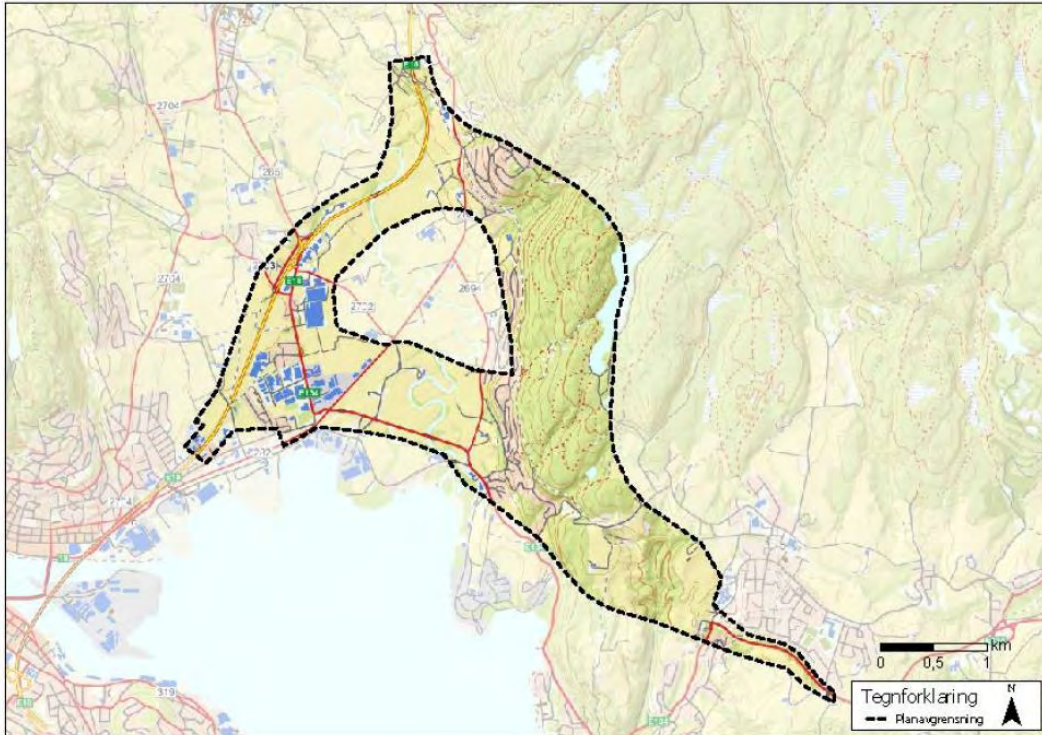
Drammen kommune sin uttalelse til forslag til planprogram (Vedtatt i formannskapet i Drammen 17.04.2020):

1. *Drammen kommune støtter en bred utredning av mulige alternativ for E134 Dagslett –E18 i tråd med Samferdselsdepartementets føringer og Lier kommunes ønsker, slik planprogrammet legger opp til.*
2. *Drammen kommune støtter prosjektets mål slik disse fremgår av planprogrammets kapittel 1.4. Prosjektmål.*
3. *Nytt sykehus bygges på Brakerøya. For Drammen kommune er det viktig at atkomsten til sykehuset er god, inkludert tilknytning til overordnet veinett. Konsekvensutredningen må belyse virkningen av de ulike alternative for ny E134 Dagslett –E18 for atkomsten til sykehuset, inkludert konsekvenser for fv./rv. 282 Strandveien og E18.*
4. *Virkninger for fremkommeligheten på E18 må belyses, og god flyt i trafikken på det overordnede veinettet må sikres.*
5. *Eventuelle trafikale virkninger av ny E134 Dagslett –E18 på innfartene til Drammen, via E18 med Brakerøyakrysset og Bangeløkkakrysset, og fv./rv. 282 Strandveien, må belyses.*
6. *Eventuelle virkninger av E134 Dagslett –E18 på trafikk inne i Drammen må belyses.*
7. *I planprogrammets kapittel 1.5.3 Regionale planer og føringer er Buskerudbypakke 2 oppført. Etter at Buskerudbypakke 2 falt politisk våren 2019, kan ikke lenger tiltakene i pakka legges til grunn for planleggingen. Samtidig må nullvekstmålet for persontransportveksten i byområder ligge til grunn for løsningene som velges.*
8. *Konsekvensutredningen for E134 Dagslett –E18 må belyse eventuelle trafikale og sikkerhetsmessige konsekvenser for E134 Strømsåstunnelen og fv. 282 Bragernestunnelen.*
9. *Planprogrammets kapittel 5.2.2 Referansealternativet (alternativ 0) er holdt i generelle vendinger. Her må det presiseres nærmere hvilke forutsetninger som legges til grunn, både med hensyn til vei- og jernbaneprosjekter og store utbyggingsprosjekter som Fjordbyen og nytt sykehus med tilhørende helsepark.*

Punkt 4 og punkt 8 er fulgt opp videre i rådmannens vurdering i dette dokumentet.

Øvrige punkter har Statens vegvesen i sin utredning fulgt opp i tråd med sine kommentarer til Drammen kommunes vedtakspunkter.

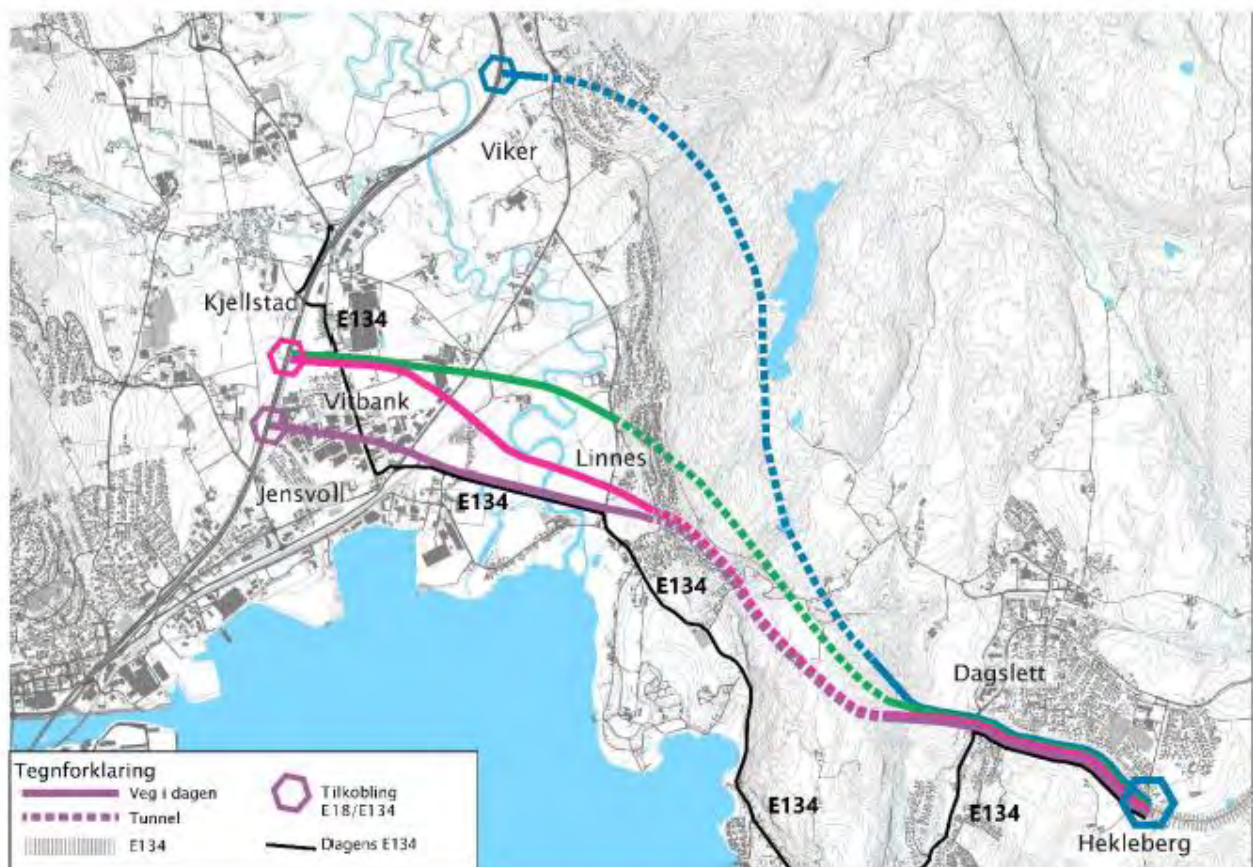
Figuren nedenfor viser varslet planområde fra planprogrammet.



Fakta

Hovedmål for prosjektet er at E134 skal være en nasjonal veg med god trafikksikkerhet. Vegen skal binde sammen E6 på østsiden av Oslofjorden og E18 på vestsiden av fjorden og avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk. Framkommelighet skal ivaretas på en god måte.

Det er utredet til sammen syv alternative løsninger for vegforbindelse mellom Dagslett og E18 innenfor fire korridorer. Kartet nedenfor viser de 4 korridorene.



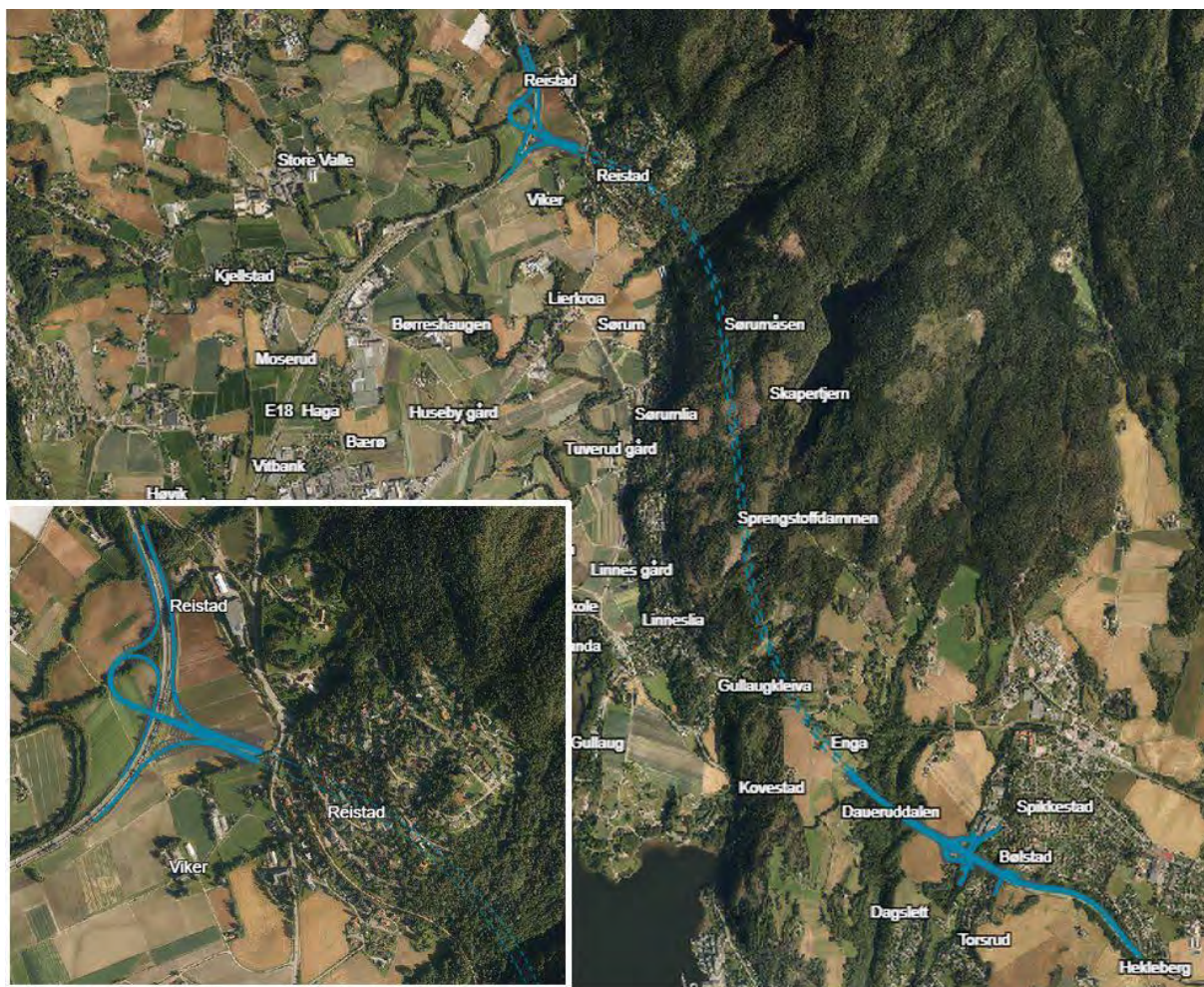
Figur 1-1 Oversiktskart over korridorer i planområdet. Jensvollkorridoren vises med lilla linje, Vitbankkorridoren vises med rosa linje, Husebykorridoren vises med grønn linje og Vikerkorridoren vises med blå linje.

Alle løsninger ligger i kommunene nye Asker og Lier. Drammen kommune berøres ikke direkte, men tiltaket gir trafikale virkninger i Drammen.

På bakgrunn av konsekvensutredningen har Statens vegvesen konkludert med at de foretrekker Vitbank-over-alternativet (den nye veien mest mulig i dagen). Statens vegvesen kan akseptere Viker-alternativet, og fraråder Huseby-over-alternativet. Statens vegvesen vil ha innsigelse til de andre alternativene.

Lier kommune vedtok 27.1.2022 at forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18 sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn med både Viker-alternativet og Vitbank-over-alternativet. Det samme gjorde Asker kommune 25.1.2022. Lier understreket i sitt vedtak at det er tverrpolitisk enighet om Viker-alternativet, men at begge alternativene legges ut på høring for at innbyggere, berørte parter, interesseorganisasjoner, statlige- og regionale myndigheter skal gis mulighet for uttalelser til de to alternativene som henholdsvis Statens vegvesen og Lier kommune foretrekker, før kommunen som øverste planmyndighet vedtar endelig alternativ.

Viker-alternativet

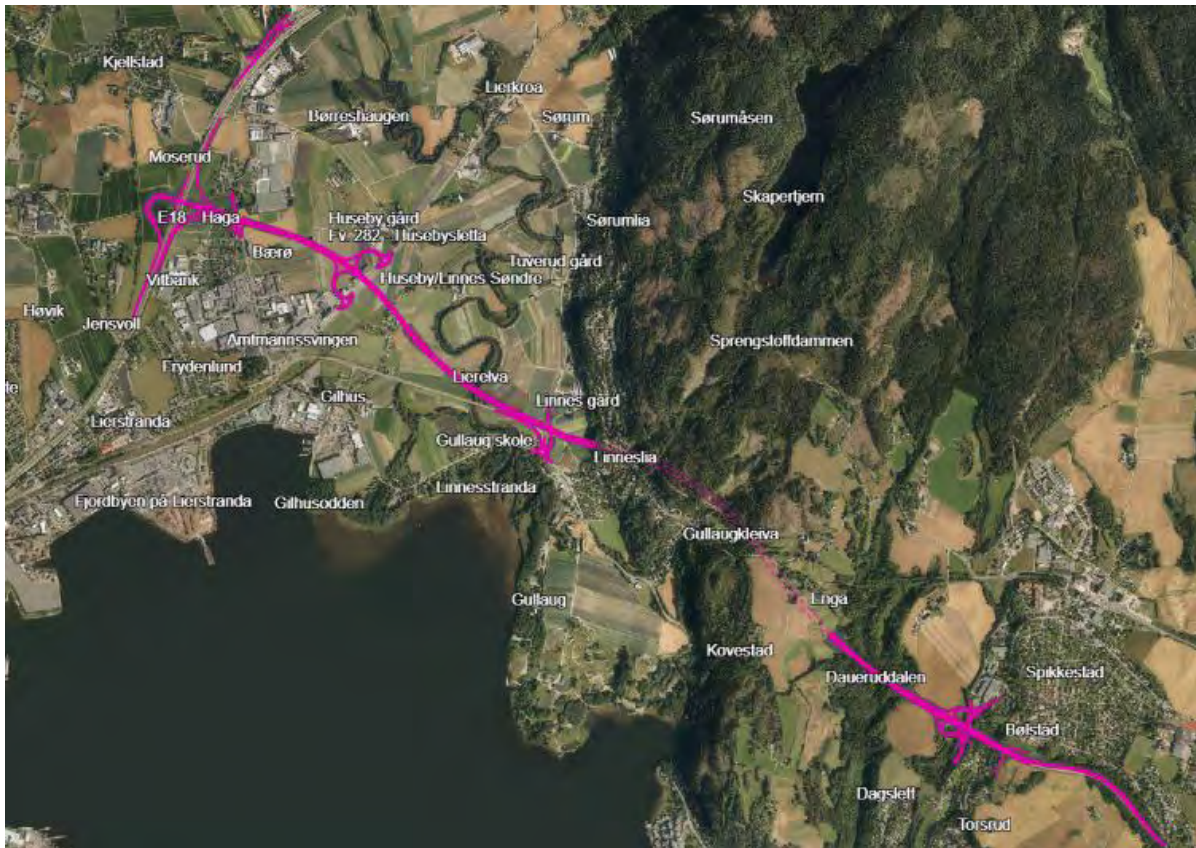


Vikeralternativet vises i blå linje. Stiplet linje viser tunnel. Innfelt er mer detaljert bilde av kryss med E18.

E134 tilknyttes E18 på Vikør med planskilt kryss og direkteførte ramper, hvor E134 er foreslått ført over E18 på en lang bru. Fra E18 etableres E134 delvis på fylling og delvis i skjæring inn mot tunnelportalen, som etableres like vest for fv. 282 (Lierbakkene). E134 fortsetter i tunnel med to løp gjennom Sørumsåsen til Dagslett.

Tunneltraséen vil krysse 18 meter over Lieråstunnelen (jernbanen). Tunnellengden er ca. 4,3 km. Portalen på østsiden av tunnelen ligger noe høyere i forhold til alternativet Vitbank-over. E134 ligger i skjæring fra tunnelportalen fram til bru over Dauveruddalen. Krysset med eksisterende E134 Spikkestadveien er et kløverkryss hvor ny E134 krysser Spikkestadveien på bru. Fra krysset og videre til Hekleberg bru utvides eksisterende veg med to felt på nordsiden av veggen.

Vitbank-over-alternativet



Vitbank - over vises på strekningen over Lierdalen i rosa linje. Stiplet linje viser tunnel.

Ny E134 etableres som vei i dagen mellom E18 og Linnes. E134 tilkobles E18 sør for Moserud via ramper i kulvert under E18. Avkjøringsrampe fra E18 mot Kjellstad stenges pga. for kort avstand mellom kryssene. Påkjøringsrampe fra Kjellstad til E18 flyttes av samme grunn mot nord. E134 krysser over Ringeriksveien (eksisterende E134) i bru og ligger på fylling over dyrkamarka på Bærø, fram til nytt kløverkryss med fv. 282 (Husebysletta), sør for Huseby gård. Noen næringseiendommer må innløses: Start, Biltema, Comfort og Kvik kjøkken Drammen.

Videre føres E134 på en lang bru over fv. 282 (Husebysletta) og jernbanen, og videre på lav fylling fram til kryssing av Lierelva rett nord for dagens E134. For å unngå store skjæringer ved Linnes, føres E134 i en svak bue sørover, før den går i tunnel sør for Linnes gård. Tunnellengde ca. 1,6 km. Eksisterende E134 må derfor flyttes noe sørover. Toverudveien med g/s-veg krysser E134 på bru. Veien ligger videre i skjæring fra tunnelmunningen på østsiden, fram til bru over Daueruddalen. Krysset med eksisterende E134 Spikkestadveien er et kløverkryss hvor ny E134 krysser Spikkestadveien på bru. Fra krysset til parsellslutt utvides eksisterende vei med to felt på nordsiden av veien, og følger i stor grad dagens trasé.

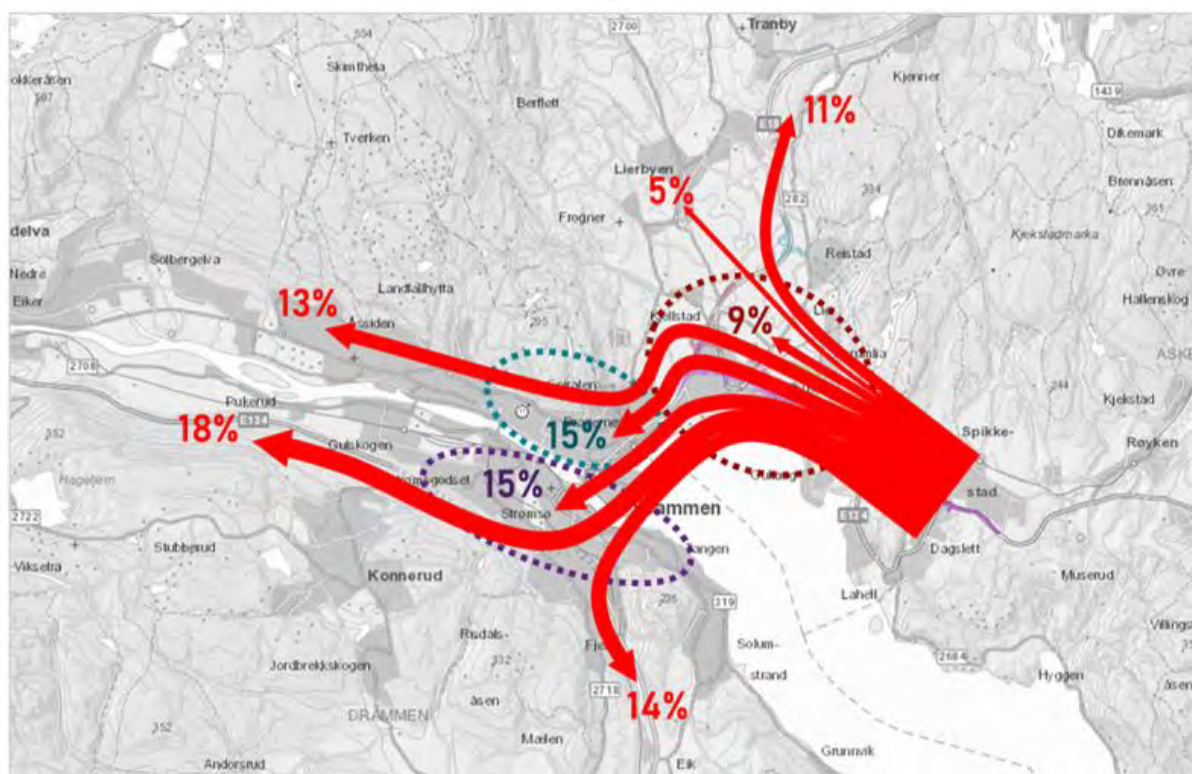
Felles for alternativene

Veien som planlegges er en firefeltsvei med hastighet 90 km/t. Tunneler blir planlagt med to løp med to felt i hvert løp.

Trafikkberegningen som er utført er beregnet for år 2050.

Trafikale analyser for de syv alternativene er vurdert opp mot et nullalternativ/referansealternativ. Nullalternativet er beregning av framtidig trafikk i år 2050 uten at det analyserte vegprosjektet (ny E134 Dagslett – E18) er gjennomført.

Trafikkanalysen viser at av trafikken fra ny E134 som skal ut på E18 vil ca. 80 % kjøre sørover mot Drammen og 20 % nordover mot Oslo. Dette er vist i figuren under.



Figur 6-9: Selected link av trafikk langs ny E134. Viser trafikkfordelingen fra ny E134. Illustrasjonen er laget med utgangspunkt i Vitbank-over. Det er små forskjeller mellom linjene.

Generell trafikkvekst

Transportmodellberegningene tilsier en betydelig vekst i biltrafikken fram mot 2050, uavhengig av om det bygges ny E134 Dagslett – E18 eller ikke. En viktig forklaring på den økte trafikkmengden er elektrifiseringen av bilparken, som fører til at det blir billigere, og dermed mer attraktivt, å kjøre bil.

Nullvekstmålet fra Nasjonal transportplan gjelder for byområder, ikke for fjerntrafikk på E134 og E18.

Trafikk på ny E134

Ny E134 mellom Dagslett og E18 gjør det mer attraktivt å kjøre bil, og medfører flere bilreiser enn i nullalternativet. Økningen i bilreiser omfatter både nyskpte reiser og overføring av reiser fra andre transportmidler. I tillegg til at ny vei skaper mer biltrafikk, bidrar den også til å flytte biltrafikk fra eksisterende veier til ny E134. Særlig vil eksisterende E134 om Lahell i Lier bli avlastet.

Trafikk på E18 nord for Drammen

I dag er det betydelige rushtidsforsinkelser på E18 på strekningen sør for Kjellstadkrysset i begge retninger. Nord for Kjellstadkrysset er det betydelige rushtidsforsinkelser i sørgående retning.

Trafikkberegningene viser en betydelig trafikkvekst for samtlige alternativer på E18 nord for Brakerøya i år 2050 i forhold til i dag. Dette gjelder også for nullalternativet, men det er alternativene med ny E134 som medfører størst trafikkvekst på E18. Kapasitetsutfordringene som allerede eksisterer i dagens situasjon på E18 forverres som følge av økt trafikk i fremtidig situasjon. I situasjoner med høy trafikk vil det bli store forsinkelser på både på hoved- og lokalvegnettet og store tilbakeblokkeringer på E18 i sørgående retning.

Mulige forbedrings- og kapasitetsøkende tiltak på E18 er ikke undersøkt nærmere. Det nevnes i utredningen at mulige tiltak kan være flere felt på E18, men for å vurdere hvor godt et slik tiltak vil bedre situasjonen på E18, bør dette analyseres mer inngående.

Trafikk på fv. 282 (Strandveien/Nedre Strandgate)

Ny E134 medfører betydelig mindre trafikk på fv. 282 på strekningen mellom Amtmannsvingen og Brakerøya (Strandveien/Nedre Strandgate), som har høy trafikkbelastning i dag. Hvor stor avlastningen er, varierer med alternativ for E134, men den er betydelig i alle alternativ. Årsaken til denne avlastningen er at ny E134 fører til at trafikk flyttes fra Strandveien/Nedre Strandgate ut på E18. Dette gjør at rundkjøringene på Brakerøya avlastes i forhold til nullalternativet.

Konsekvensutredningen omfatter ikke trafikk som skapes av Fjordbyen i Lier, men det er gjennomført en følsomhetsanalyse av hvordan trafikken påvirkes av utbygging av Fjordbyen. Analysen viser at utbygging av Fjordbyen vil medføre økt trafikk på fv. 282-Strandveien/Nedre Strandgate.

Trafikk i Drammen

Ny E134 medfører overføring av trafikk fra nordsiden av Drammenselva (Brakerøya) til sørsiden av Drammenselva (Bangeløkka) i forhold til nullalternativet. Dette skyldes i hovedsak hvordan ny E134 er koblet til E18, og at bilistene da i større grad velger å følge E18 over Drammensbrua og Strømsåstunnelen videre vestover i stedet for å benytte fv. 282, kryss ved Brakerøya og Bragernestunnelen videre vestover. Det vil si at ny E134 vil gi en reduksjon i trafikken i Bragernestunnelen og en økning av trafikken i Strømsåstunnelen.

Ny E134 vil avlaste Holmenbrua i forhold til nullalternativet, ved at bilistene i større grad velger E18 og tar av i krysset sør for motorvegbrua i stedet for fv. 282 Nedre Strandgate og videre over Holmenbrua som er tilfellet i nullalternativet.

Rådmannens vurderinger

Trafikkberegningene viser en betydelig trafikkvekst på E18 i år 2050 i forhold til i dag. Ny E134 mellom Dagslett og E18 gir i tillegg noen flere bilreiser. Beregnet trafikkvekst bekymrer med hensyn til avvikling på E18.

Alternativet «Vitbank-over» knytter seg til E18 sør for Kjellstadkrysset, mens alternativet Vikar knytter seg til E18 nord for Kjellstadkrysset. Tilkobling til E18 nord eller sør for Kjellstadkrysset har betydning for trafikkavviklingen på E18. Trafikkmengden på E18 gjennom Kjellstadkrysset påvirker kapasiteten på E18. Tilkobling nord for Kjellstadkrysset vil medføre større kapasitetsutfordringer på E18 enn tilkobling sør for Kjellstad.

I prosjektet er mulige forbedrings- og kapasitetsøkende tiltak ikke nærmere undersøkt. Rådmannen vurderer at tiltak for å opprettholde tilfredsstillende trafikkavvikling på E18 må hensyntas i det videre arbeidet med prosjektet. En større del av E18 må kapasitetsutvides ved Vikeralternativet. Mer kø på E18 nord for Drammen vil påvirke alle pendlere og andre fra Drammen som benytter E18 i rushtiden og tiltak for å styrke kapasiteten på E18 som en konsekvens av ny E134 må derfor samordnes med utbyggingen av E134.

Det er positivt at fv. 282 Strandveien avlastes som følge av ny E134, noe som også avlastet rundkjøringene på Brakerøya i forhold til nullalternativet. Alternativet Vitbank-over vil avlaste fv. 282 Strandveien i større grad enn alternativet Vikar.

På sikt vil utbyggingen av Fjordbyen i Lier gi økt biltrafikk inn mot Brakerøya. Planleggingen av fremtidige trafikale løsninger i området må ta høyde for Fjordby-utbyggingen, slik at det blir tilfredsstillende trafikkavvikling blant annet til og fra det nye sykehuset på Brakerøya i fremtiden.

Det er positivt for Drammen at ny E134 fører til at trafikk flyttes fra sentrumsgater og Holmenbrua til E18 Motorvegbrua. Den økte belastningen på Bangeløkkakrysset og E134 Strømsåstunnelen gir imidlertid grunn til bekymring. Det er allerede i dag utfordringer med tilbakeblokkeringer fra Bangeløkkakrysset ut på E18. Økt belastning i Strømsåstunnelen vil medføre behov for å bygge en ny tunnel på E134 i tråd med vedtatt reguleringsplan både av sikkerhetsmessige og kapasitetsmessige årsaker. Trafikkmengden i Strømsåstunnelen er allerede i dag langt over grensen for når det skal bygges toløpstunnel av hensyn til tunnelsikkerheten.

Rådmannens konklusjon

Rådmannen anbefaler at Drammen kommune avgir høringsuttalelse i tråd med foreslåtte vedtakspunkter

Rådmannens forslag til vedtak:

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

Vedlegg

1. Plankart Vitbank-over lier
2. Plankart Vitbank-over asker
3. Plankart Viker lier
4. Plankart Viker asker
5. Bestemmelser kommunedelplan-e134-dagslett lier kommune
6. Bestemmelser kommunedelplan-e134-dagslett asker kommune
7. Planbeskrivelse-med-konsekvensutredning e134-dagslett-e18
8. Trafikale og prissatte konsekvenser
9. Planprogram for kommunedelplan e134 dagslett-e18
10. Merknadsbehandling planprogram e134 dagslett-e18
11. Saksprotokoll Drammen - Høring av planprogram for E134 Dagslett - E18
12. Saksfremlegg Drammen kommune-Høring av planprogram for E134 Dagslett - E18
13. Brev fra Lier om Offentlig høring om kommunedelplan for E134 Dagslett

Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 22/04566
Saksbehandler Kari-Anne Narum

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	15.03.2022	27/22
2 Kommunestyret	22.03.2022	24/22

Høring - Kommunedelplan for E134 Dagslett-E18

Kommunestyret har behandlet saken i møte 22.03.2022 sak 24/22

Møtebehandling

Herman Ekle Lund (V) fremmet følgende tilleggsforslag:

- Trafikkøkning som medfører økt luftforurensning i Drammen kommune må kompenseres av staten med midler til tiltak som kan redusere forurensningen tilsvarende.

Carl Emil Vogt (MDG) fremmet følgende tilleggsforslag:

- Drammen kommune har som mål at all økning av persontransport skal tas med sykkel, gange og kollektiv. En eventuell endring av E-18 må ikke øke veikapasiteten og dermed øke personbiltransporten mot Drammen.

Votering

Formannskapets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Forslaget fra Carl Emil Vogt (MDG) fikk 9 stemmer (2 MDG, 4 SV, 2 V, 1 Rødt). 48 stemte imot. Forslaget falt.

Forslaget fra Herman Ekle Lund (V) fikk 26 stemmer (2 V, 17 AP, 4 SV, 2 MDG, 1 Rødt). 31 stemte imot. Forslaget falt.

Vedtak i Kommunestyret

1. Drammen kommune henstiller Statens vegvesen om å se E18 i sammenheng med E134, slik at nødvendige tiltak på E18 som en konsekvens av valgt trase for E134 planlegges og gjennomføres i forbindelse med etablering av trase for ny E134.
2. Ny E134 medfører økt belastning i Bangeløkkakrysset og på E134 Strømsåstunnelen. Staten må sørge for at trafikk- og tunnelsikkerheten på det statlige veinettet ivaretas og at avviklingen på det overordnede veinettet er tilfredsstillende.

3. Planleggingen av fremtidige veiløsninger på Brakerøya må sikre tilfredsstillende trafikkavvikling til og fra sykehuset på Brakerøya, også når Fjordbyen i Lier er utbygd.



Saksprotokoll

Arivsak
21/00912

Saksbehandler
Linda Merethe Harbo-Haase

Behandlet av
1 Heggedal lokalsamfunnsutvalg

Møtedato
10.02.2022

Saksnr.
5/22

Høring - KDP E134 Dagslett - E-18, 1. gangsbehandling

Heggedal lokalsamfunnsutvalg har behandlet saken i møte 10.02.2022 sak 5/22

Behandling

Jan Syrstad fremmet slikt forslag:

1. Heggedal lokalsamfunnsutvalg støtter planløsning Alternativ 1 Viken fra Dagslett til E18.
2. Det er viktig at byggestart kommer som planlagt i Nasjonal Transportplan, med ferdigstillelse i løpet av 2028.
3. Lokalsamfunnsutvalget støtter kun Viken som det eneste alternativet. Dette skyldes både hensyn til miljø og dyrka mark i Lier, men også fordi denne traseen vil være den mest attraktive traseen for bilpendlere og transport retning Oslo.
4. Det anbefales at det snarest også fra Ruter/Brakar utredes en forbedret kollektivløsning (buss) fra Asker Syd via Røyken/Spikkestad til Drammen via Lier stasjon. Heggedal lokalsamfunnsutvalg antar at mange togpendlere i Spikkestadområdet vil foretrekke buss til Lier stasjon og deretter ta tog til Oslo. Lier stasjon må tilpasses nye E 134 og matebusser.
5. Heggedal lokalsamfunnsutvalg ber Asker kommune i samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen å arbeide videre med trafikkanalyser og trafikale konsekvenser for både Slemmestadveien og Røykenveien. Det inkluderer å vurdere ulike tiltak slik at gjennomgangstrafikken, og da spesielt tungtrafikken fra E134/Midtbygda til Asker sentrum/Holmen overføres til E134.

6. Det bør spesielt vurderes bompenger ved påkjøring på Røykenveien syd og Slemmestadveien i syd. Bilister og særlig tungtrafikk fra E134 skal ikke ha en økonomisk gevinst av å velge Røykenveien eller Slemmestadveien.
7. Asker kommune bør være pådriver for å utrede etablering av miljøgate gjennom Heggedal og Gullhella med 40 sone, og gjerne om det er mulig å få lagt deler av Røykenveien i tunell under dagens Røykenvei forbi Heggedal. En bompengoordning/veiprising må sikres øremerket utbedring av Røykenveien i form av miljøgate og 40 sone gjennom tettstedene, samt medfinansiering av kollektivtrafikk.

Jan Syrstads forslag ble enstemmig vedtatt.

Innstilling/Vedtak

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

av miljøgate og 40 sone gjennom tettstedene, samt medfinansiering av kollektivtrafikk.



KYSTVERKET

Lier kommune
Postboks 205
3401 LIER

Deres ref.:
ELHE/2020/5054-40

Vår ref
2021/8457-4

Arkiv nr

Saksbehandler
Aase Kristin Eikenæs
Marthinsen

Dato
31.03.2022

Høringsuttalelse - kommunedelplan for E134 Dagslett - E18 - Lier kommune - Viken fylke

Vi viser til brev av 10.02.2022 vedrørende høring av kommunedelplan for E134 Dagslett – E18 i Lier kommune.

Formålet med planarbeidet er å båndlegge og fastsette én korridor for videre optimalisering og detaljplanlegging av ny E134, på strekningen Dagslett–E18.

Grunnlaget for Kystverkets engasjement i planarbeidet

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning.

Kystverket tar ansvar for sjøveien og produserer viktige fellesgoder for samfunnet. Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping, og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet. Kystverket er gitt i oppdrag å bidra til å utvikle et helhetlig transportsystem.

Et velfungerende sjøtransportssystem bestående av farleder, havner og havneterminaler er svært viktig for næringsutvikling langs kysten, og for at norske bedrifter kan inngå i større handels- og produksjonsnettverk.

Merknader til planen

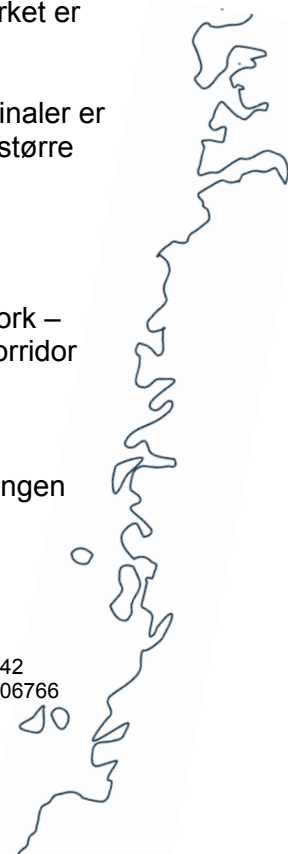
E134 er en veg som inngår i det trans-europeiske vegnettet (Trans European Network – Transport (TEN-T)). Strekningen Dagslett–E18 er en viktig del av en nasjonal vegkorridor samt en viktig regional veg for å kunne avlaste trafikksystemet i Oslo.

Planområdet berører kun landområder. Vi kan ikke se at planarbeidet vil påvirke interessene som vi skal ivareta gjennom vår planmedvirkning. Vi har av den grunn ingen merknader til planforslaget.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Med hilsen

Jan Morten Hansen
avdelingsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:
Statsforvalteren i Oslo og Viken

Aase Kristin Eikenæs Marthinsen
seniorrådgiver

Postboks 325

1502

MOSS

Lier kommune

Deres ref:

Vår ref: 2020/212425

Dato: 14.03.2022

Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



HØRINGSUTTALELSE FRA MATTILSYNET TIL OFFENTLIG ETTERSYN - KOMMUNEDELPLAN FOR E134 DAGSLETT-E18

Vi viser til saksdokumenter datert 10.02.2022.

Mattilsynet er sektormyndighet innenfor områdene drikkevann, planter, dyrehelse/dyrevelferd og fiskehelse/fiskeheksevelferd.

Hensikt med områdeplanen

Dagens E134 mellom Dagslett og E18 ved Kjellstad tilfredsstiller ikke gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hensikten med planarbeidet er derfor å båndlegge og fastsette én korridor/alternativ for videre optimalisering, ved utarbeidelse av detaljregulering av ny E134 på strekningen, i neste planfase. Planen legges ut til høring med to alternativer: Viken og Vitbank-over.

Mattilsynet gav uttalelse til planprogram 26.02.2020.

Drikkevann

Våre tidligere innspill på drikkevann er kommentert og blir ivaretatt i videre planarbeid. ROS (Norconsult, 30.06.2021) omfatter flere tema, herunder vannforsyningsanlegg, akutt forurensning og grunnvann. Sårbarhetsvurdering – vannforsyning (drikkevannskilder og -ledninger) gjengir informasjon fra fagrapport ingeniørgeologi og hydrologi. Planområdet vurderes som moderat sårbart for drikkevannsforsyning. Videre må eksisterende VA-infrastruktur hensyntas videre i prosjektet og gjennom mer detaljerte ROS-analyser for kommende planfaser med større detaljeringsgrunnlag. Langs E134 fra Amtmannssvingen til Linnes går en hovedvannledning, som skal ivaretas under anleggsfasen.

Plantehelse

I henhold til kommuneplanens bestemmelser stilles det krav om utarbeidelse av Matjordplan for alle reguleringsplaner. Våre innspill som peker på kommunens og tiltakshavers ansvar for å hindre spredning av plantesykdommer blir ivaretatt.

Uttalelse

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

Vi ber om å bli orientert i det videre planarbeidet.

Med hilsen

Rita Aina Kvennejorde
avdelingssjef

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

Kopi til

Statsforvalteren i Oslo og Viken

Postboks 325

1502

MOSS

ASKER KOMMUNE
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Vår dato: 06.04.2022

Vår ref.: 202001051-16 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: S20/66

Saksbehandler: Heidi Mathea
Henriksen, hmh@nve.no, 22959759

NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn - Kommunedelplan for E134 Dagslett - E18 - Asker kommune

Vi viser til brev datert 02.02.2022. Saken gjelder offentlig ettersyn av kommunedelplan for E134 Dagslett - E18.

Dagens E134 mellom Dagslett og E18 ved Kjellstad tilfredsstiller ikke gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hensikten med planarbeidet er derfor å båndlegge og fastsette én korridor/alternativ for videre optimalisering ved utarbeidelse av detaljregulering av ny E134 på strekningen, i neste planfase. Det er utredet 7 alternativer i 4 korridorer. Det er alternativene Viken og Vitbank over som fremmes som alternativer i kommunedelplanen.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs rolle som statlig myndighet for flom- og skredfare i tilknytning til arealplaner for samferdselsanlegg innebærer å gi råd og veiledning knyttet til faren, og se etter om faren blir utredet godt nok til å vurdere fare knyttet til omkringliggende omgivelser. Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Sikkerheten og sikkerhetsnivået for selve vei- og baneanlegget forutsetter vi at samferdselsetatene ivaretar iht. egne håndbøker og lignende.

I saker der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkninger av tiltak utredes og hensynet til vassdraget ivaretas. NVE mener samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Videre må vannveier krysses med god nok kapasitet, slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker.



NVEs konkrete uttalelse

I kommunedelplanen er det lagt frem to alternativer for ny E134 fra Dagslett til E18. Alternativene slik de ligger i Asker kommune er forholdsvis like. For NVE ser Vikers alternativet ut til å være det klart beste alternativet. Alternativet Vitbank over krysser Lierdalen og vil i større grad enn Vikersalternativet krysse og berøre viktige vassdragsområder og områder med fare for skred og flom. Begge alternativene vil krysse Daueruddalen ravineområde.

Begge alternativene vil berøre og kunne påvirke grunnvann, vassdragsområder og områder med fare for skred og flom. I reguleringsplanarbeidet må dette utredes og vurderes nærmere. NVE vil kunne ha innsigelse til reguleringsplanene dersom dette ikke er godt nok vurdert og ivaretatt i planen.

Vassdrag

I vårt innspill til oppstart av kommunedelplanarbeidet skrev vi at vi generelt oppfordrer til å unngå inngrep i vassdrag. Vi ser at en ny veitrase vil måtte krysse vassdrag, men det er viktig at dette planlegges godt og at avbøtende tiltak prioriteres.

NVE vurderer om tiltak i vassdrag kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser på en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressursloven § 8. NVE kan fastsette at tiltak som er godkjent i reguleringsplan ikke trenger konsesjon, jf. vannressurslovens § 20 om samordning. Dette forutsetter at tiltaket er godt nok beskrevet og at hensynene i vannressursloven blir ivaretatt.

Selv om det først er på reguleringsplannivå vi kan gjøre en slik samordning, er det viktig at det nå i kommunedelplanen legges føringer som gjør det mulig å samordne på neste plannivå. Vi gir derfor **et faglig råd** om å innarbeide bestemmelser som ivaretar at vassdragene blir hensyntatt på en god måte. Dette gjelder for eksempel unngå nærføring, krav om reetablering av kantvegetasjon og at kryssinger av vassdrag skal skje med stor nok lysåpning og helst med bru.

Daueruddalen ravineområde skal krysses i begge alternativene. Dette er en viktig leirravine som må tas særlig hensyn til. Lier kommune har kartlagt ravineområder. Vi er ikke kjent med om Daueruddalen er en av disse, men eksisterende og ny kunnskap om ravineområdet må brukes for å planlegge kryssingen slik at den i minst mulig grad forringer ravinen.

Skredfare

Risiko og -sårbarhetsanalysen viser at det innenfor begge planalternativene er fare for kvikkleireskred. Sikkerhet mot skred må følges opp i neste planfase. Det er positivt at det er tegnet inn hensynssoner for skred i plankartet. Hensynssonene er tilknyttet bestemmelser som ivaretar videre utredning av skredfaren.

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



Flomfare og overvann

På reguleringsplannivå må det vurderes om bygging av veien kan medføre økt fare for flom og skade fra overvann for omkringliggende områder, jf. byggt teknisk forskrift (TEK17) § 7-1. Avbøtende tiltak må vurderes og eventuelt reguleres inn i planen.

Massehåndtering

Massehåndtering er i liten grad vurdert som en del av planarbeidet. Ved oppstart av planarbeidet ga vi innspill om at dette må vurderes. Vi mener dette er en mangel i utredningsarbeidet og vurderingene av virkningene til planen. Vi har erfaring med at det ofte kommer planer for igjenfylling av raviner, bekkedaler og vann når det lett tilgang på masser. Vi forutsetter derfor at massene enten leveres til allerede godkjente masselagringsområder eller at det lages en helhetlig plan for håndtering av massene i neste planfase.

Videre planarbeid

I den videre planleggingen av ny E134 Dagslett – E18 er vi særlig opptatt av temaene listet opp nedenfor.

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

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

Ytterligere informasjon

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging,

<https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke



uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

Med hilsen

Øyvind Leirset
seksjonssjef

Heidi Mathea Henriksen
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Mottakerliste:

ASKER KOMMUNE

Kopimottakerliste:

STATENS VEGVESEN

Lier kommune

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN

VIKEN FYLKESKOMMUNE

Lier kommune
Postboks 205
3401 LIER

Vår dato: 06.04.2022

Vår ref.: 202001051-15 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: ELHE/2020/5054

Saksbehandler: Heidi Mathea
Henriksen, hmh@nve.no, 22959759

NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn - Kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 Dagslett - E18 - Lier kommune

Vi viser til brev datert 10.02.2022. Saken gjelder offentlig ettersyn av kommunedelplan for E134 Dagslett - E18.

Dagens E134 mellom Dagslett og E18 ved Kjellstad tilfredsstiller ikke gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hensikten med planarbeidet er derfor å båndlegge og fastsette én korridor/alternativ for videre optimalisering ved utarbeidelse av detaljregulering av ny E134 på strekningen, i neste planfase. Det er utredet 7 alternativer i 4 korridorer. Det er alternativene Viker og Vitbank over som fremmes som alternativer i kommunedelplanen.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs rolle som statlig myndighet for flom- og skredfare i tilknytning til arealplaner for samferdselsanlegg innebærer å gi råd og veiledning knyttet til faren, og se etter om faren blir utredet godt nok til å vurdere fare knyttet til omkringliggende omgivelser. Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Sikkerheten og sikkerhetsnivået for selve vei- og baneanlegget forutsetter vi at samferdselsetatene ivaretar iht. egne håndbøker og lignende.

I saker der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkninger av tiltak utredes og hensynet til vassdraget ivaretas. NVE mener samferdselsanleggene bør unngå



utfylling i vann og vassdragsnære områder. Videre må vannveier krysses med god nok kapasitet, slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker.

NVEs konkrete uttalelse

I kommunedelplanen er det lagt frem to alternativer for ny E134 fra Dagslett til E18. For NVE ser Viker alternativet ut til å være det klart beste alternativet. Alternativet Vitbank over krysser Lierdalen og vil i større grad enn Vikeralternativet krysse og berøre viktige vassdragsområder og områder med fare for skred og flom. Begge alternativene vil krysse Daueruddalen ravineområde.

Begge alternativene vil berøre og kunne påvirke grunnvann, vassdragsområder og områder med fare for skred og flom. I reguleringsplanarbeidet må dette utredes og vurderes nærmere. NVE vil kunne ha innsigelse til reguleringsplanene dersom dette ikke er godt nok vurdert og ivaretatt i planen.

Vassdrag

I vårt innspill til oppstart av kommunedelplanarbeidet skrev vi at vi generelt oppfordrer til å unngå inngrep i vassdrag. Vi ser at en ny veitrase vil måtte krysse vassdrag, men det er viktig at dette planlegges godt og at avbøtende tiltak prioriteres.

NVE vurderer om tiltak i vassdrag kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser på en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressursloven § 8. NVE kan fastsette at tiltak som er godkjent i reguleringsplan ikke trenger konsesjon, jf. vannressurslovens § 20 om samordning. Dette forutsetter at tiltaket er godt nok beskrevet og at hensynene i vannressursloven blir ivaretatt.

Selv om det først er på reguleringsplannivå vi kan gjøre en slik samordning, er det viktig at det nå i kommunedelplanen legges føringer som gjør det mulig å samordne på neste plannivå. Vi gir derfor **et faglig råd** om å innarbeide bestemmelser som ivaretar at vassdragene blir hensyntatt på en god måte. Dette gjelder for eksempel unngå nærføring, krav om reetablering av kantvegetasjon og at kryssinger av vassdrag skal skje med stor nok lysåpning og helst med bru.

Daueruddalen ravineområde skal krysses i begge alternativene. Dette er en viktig leirravine som må tas særlig hensyn til. Lier kommune har kartlagt ravineområder. Vi er ikke kjent med om Daueruddalen er en av disse, men eksisterende og ny kunnskap om ravineområdet må brukes for å planlegge kryssingen slik at den i minst mulig grad forringer ravinen.

Grunnvann

Det går frem av plangrunnlaget at det har vært fokus på å redusere tunnellengden mest mulig og redusere risiko for innlekkasje av vann for tunnelen mellom Dagslett og Liersiden. Tunnelen i Viker-korridoren er derfor trukket noe sørvestover og bort fra Skapertjern, sammenlignet med tidligere løsning, for i størst mulig grad å unngå risiko for innlekkasje i tunnelen. Dette gir også bedre forutsetning for å etablere tverrslagene som kreves for å



drive tunnelen. Tunnelen mellom Dagslett og Linnés er også kortet noe ned, ved å rette ut veglinjen sammenlignet med linjen som ligger inne i vedtatt reguleringsplan fra 2014.

Dersom etableringen av nye tunneler kan føre til endringer i grunnvannsnivået i området, kan dette være konsesjonspliktig etter vannressursloven. Som en del av reguleringsplanen må det derfor gjøres en vurdering av om drenering av grunnvann til tunnelene kan medføre endringer på grunnvannsnivået i området som i sin tur kan føre til skade eller ulempe på allmenne interesser. Se NVEs [veileder](#) nr. 1/2021 om NVEs behandling av vassdrags- og grunnvannstiltak for mer informasjon.

Skredfare

Risiko og -sårbarhetsanalysen viser at det innenfor begge planalternativene er fare for skred i bratt terreng og fare for kvikkleireskred. Sikkerhet mot skred må følges opp i neste planfase. Det er positivt at det er tegnet inn hensynssoner for skred i plankartet. Hensynssonene er tilknyttet bestemmelser som ivaretar videre utredning av skredfaren.

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

Flomfare og overvann

Det er tegnet inn hensynssoner for flom på plankartet, men det mangler bestemmelser som er tilknyttet hensynssonene. **Vi forutsetter at dette følges opp før vedtak av planen.**

I kommunedelplanen er det tegnet inn bru over Lierelva. Der den nye traseen for Vitbank over går er flomsonen forholdsvis bred, og bredere enn lysåpningen til brua som foreløpig er lagt til grunn. Som en del av det videre arbeidet må det vurderes hvordan kryssingen av Lierelva skal utføres slik at kryssingen ikke medfører oppstuvning, erosjon og flomskade. Det må ses på hvordan en kryssing vil påvirke elva ved flere ulike vannføringer og i sammenheng med varierende sjøvannstand.

På reguleringsplannivå må det vurderes om bygging av veien kan medføre økt fare for flom og skade fra overvann for omkringliggende områder, jf. byggt teknisk forskrift (TEK17) § 7-1. Avbøtende tiltak må vurderes og eventuelt reguleres inn i planen.

Massehåndtering

Massehåndtering er i liten grad vurdert som en del av planarbeidet. Ved oppstart av planarbeidet ga vi innspill om at dette må vurderes. Vi mener dette er en mangel i utredningsarbeidet og vurderingene av virkningene til planen. Vi har erfaring med at det ofte kommer planer for igjenfylling av raviner, bekkedaler og vann når det lett tilgang på masser. Vi forutsetter derfor at massene enten leveres til allerede godkjente masselagringsområder eller at det lages en helhetlig plan for håndtering av massene i neste planfase.



Videre planarbeid

I den videre planleggingen av ny E134 Dagslett – E18 er vi særlig opptatt av temaene listet opp nedenfor.

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

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

Ytterligere informasjon

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.



Med hilsen

Øyvind Leirset
seksjonssjef

Heidi Mathea Henriksen
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Mottakerliste:

Lier kommune

Kopimottakerliste:

STATENS VEGVESEN

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN

VIKEN FYLKESKOMMUNE

ASKER KOMMUNE

ASKER KOMMUNE
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Vår dato: 06.04.2022

Vår ref.: 202001051-16 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: S20/66

Saksbehandler: Heidi Mathea
Henriksen, hmh@nve.no, 22959759

NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn - Kommunedelplan for E134 Dagslett - E18 - Asker kommune

Vi viser til brev datert 02.02.2022. Saken gjelder offentlig ettersyn av kommunedelplan for E134 Dagslett - E18.

Dagens E134 mellom Dagslett og E18 ved Kjellstad tilfredsstiller ikke gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hensikten med planarbeidet er derfor å båndlegge og fastsette én korridor/alternativ for videre optimalisering ved utarbeidelse av detaljregulering av ny E134 på strekningen, i neste planfase. Det er utredet 7 alternativer i 4 korridorer. Det er alternativene Vikar og Vitbank over som fremmes som alternativer i kommunedelplanen.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs rolle som statlig myndighet for flom- og skredfare i tilknytning til arealplaner for samferdselsanlegg innebærer å gi råd og veiledning knyttet til faren, og se etter om faren blir utredet godt nok til å vurdere fare knyttet til omkringliggende omgivelser. Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Sikkerheten og sikkerhetsnivået for selve vei- og baneanlegget forutsetter vi at samferdselsetatene ivaretar iht. egne håndbøker og lignende.

I saker der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkninger av tiltak utredes og hensynet til vassdraget ivaretas. NVE mener samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Videre må vannveier krysses med god nok kapasitet, slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker.



NVEs konkrete uttalelse

I kommunedelplanen er det lagt frem to alternativer for ny E134 fra Dagslett til E18. Alternativene slik de ligger i Asker kommune er forholdsvis like. For NVE ser Viker alternativet ut til å være det klart beste alternativet. Alternativet Vitbank over krysser Lierdalen og vil i større grad enn Vikeralternativet krysse og berøre viktige vassdragsområder og områder med fare for skred og flom. Begge alternativene vil krysse Daueruddalen ravineområde.

Begge alternativene vil berøre og kunne påvirke grunnvann, vassdragsområder og områder med fare for skred og flom. I reguleringsplanarbeidet må dette utredes og vurderes nærmere. NVE vil kunne ha innsigelse til reguleringsplanene dersom dette ikke er godt nok vurdert og ivaretatt i planen.

Vassdrag

I vårt innspill til oppstart av kommunedelplanarbeidet skrev vi at vi generelt oppfordrer til å unngå inngrep i vassdrag. Vi ser at en ny veitrase vil måtte krysse vassdrag, men det er viktig at dette planlegges godt og at avbøtende tiltak prioriteres.

NVE vurderer om tiltak i vassdrag kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser på en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressursloven § 8. NVE kan fastsette at tiltak som er godkjent i reguleringsplan ikke trenger konsesjon, jf. vannressurslovens § 20 om samordning. Dette forutsetter at tiltaket er godt nok beskrevet og at hensynene i vannressursloven blir ivaretatt.

Selv om det først er på reguleringsplannivå vi kan gjøre en slik samordning, er det viktig at det nå i kommunedelplanen legges føringer som gjør det mulig å samordne på neste plannivå. Vi gir derfor **et faglig råd** om å innarbeide bestemmelser som ivaretar at vassdragene blir hensyntatt på en god måte. Dette gjelder for eksempel unngå nærføring, krav om reetablering av kantvegetasjon og at kryssinger av vassdrag skal skje med stor nok lysåpning og helst med bru.

Daueruddalen ravineområde skal krysses i begge alternativene. Dette er en viktig leirravine som må tas særlig hensyn til. Lier kommune har kartlagt ravineområder. Vi er ikke kjent med om Daueruddalen er en av disse, men eksisterende og ny kunnskap om ravineområdet må brukes for å planlegge kryssingen slik at den i minst mulig grad forringer ravinen.

Skredfare

Risiko og -sårbarhetsanalysen viser at det innenfor begge planalternativene er fare for kvikkleireskred. Sikkerhet mot skred må følges opp i neste planfase. Det er positivt at det er tegnet inn hensynssoner for skred i plankartet. Hensynssonene er tilknyttet bestemmelser som ivaretar videre utredning av skredfaren.

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



Flomfare og overvann

På reguleringsplannivå må det vurderes om bygging av veien kan medføre økt fare for flom og skade fra overvann for omkringliggende områder, jf. byggt teknisk forskrift (TEK17) § 7-1. Avbøtende tiltak må vurderes og eventuelt reguleres inn i planen.

Massehåndtering

Massehåndtering er i liten grad vurdert som en del av planarbeidet. Ved oppstart av planarbeidet ga vi innspill om at dette må vurderes. Vi mener dette er en mangel i utredningsarbeidet og vurderingene av virkningene til planen. Vi har erfaring med at det ofte kommer planer for igjenfylling av raviner, bekkedaler og vann når det lett tilgang på masser. Vi forutsetter derfor at massene enten leveres til allerede godkjente masselagringsområder eller at det lages en helhetlig plan for håndtering av massene i neste planfase.

Videre planarbeid

I den videre planleggingen av ny E134 Dagslett – E18 er vi særlig opptatt av temaene listet opp nedenfor.

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

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

Ytterligere informasjon

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging,

<https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke



uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

Med hilsen

Øyvind Leirset
seksjonssjef

Heidi Mathea Henriksen
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Mottakerliste:

ASKER KOMMUNE

Kopimottakerliste:

STATENS VEGVESEN

Lier kommune

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN

VIKEN FYLKESKOMMUNE

Hei, vi har mottatt ovennevnte varsel om oppstart av planarbeid.

Det er fylkeskommunen som representerer kulturminneforvaltningen i saker etter plan- og bygningsloven.

Riksantikvaren vil kun uttale seg på forespørsel fra fylkeskommunen, og da direkte til fylkeskommunen, dersom planarbeidet kan få virkning for kulturminner som Riksantikvaren har førstelinjeansvar for. Eventuelle merknader fra direktoratet vil bli innarbeidet i fylkeskommunens uttalelse.

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

Vennlig hilsen

Ingeborg Magerøy

Seniorrådgiver

Kirkeseksjonen

Riksantikvaren

Tlf: 91727523

www.riksantikvaren.no



From: "noreply.saksbehandling@vegvesen.no"
<noreply.saksbehandling@vegvesen.no>
Sent: Tue, 29 Mar 2022 15:01:13 +0200
To: "Postmottak Asker kommune"
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>
Subject: Dokument 20/11999-162 Offentlig ettersyn - Kommunedelplan for E134 Dagslett - E18 - Asker kommune sendt fra Statens vegvesen
Attachments: 20_11999-162Offentlig ettersyn - Kommunedelplan for E134 Dagslett - E18 - Asker kommune.pdf

Til ASKER KOMMUNE

Vedlagt oversendes dokument **20/11999-162 Offentlig ettersyn - Kommunedelplan for E134 Dagslett - E18 - Asker kommune** i sak **E134 Dagslett - E18 Kommunedelplan - høring og varsel om oppstart** fra **Statens vegvesen**. Se vedlegget for innholdet i utsendelsen.

Eventuelle henvendelser vedrørende behandlingen kan rettes til firmapost@vegvesen.no eller i vårt [kontaktskjema](#).

Dette er en systemgenerert e-post, og skal ikke besvares.

Til ASKER KOMMUNE

Vedlagt sender vi dokument **20/11999-162 Offentlig ettersyn - Kommunedelplan for E134 Dagslett - E18 - Asker kommune** i sak **E134 Dagslett - E18 Kommunedelplan - høring og varsel om oppstart** fra **Statens vegvesen**. Sjå vedlegget for innhaldet i utsendinga.

Eventuelle førespurnader som gjeld behandlinga kan rettast til firmapost@vegvesen.no eller i [kontaktskjemaet](#) vårt.

Dette er ein systemgenerert e-post du ikkje kan svare på.

Attn. ASKER KOMMUNE

Enclosed you will find the document **20/11999-162 Offentlig ettersyn - Kommunedelplan for E134 Dagslett - E18 - Asker kommune** from the Norwegian Public Roads Administration.

If you have queries regarding this case, please contact firmapost@vegvesen.no.

This is an automatically generated email – please do not reply.



Statens vegvesen

ASKER KOMMUNE
Katrineåsveien 20

3440 RØYKEN

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Wenche Bjertnes / 97073803

Vår referanse:
20/11999-162

Deres referanse:
S20/66 – L2285/22

Vår dato:
29.03.2022

Offentlig ettersyn – Kommunedelplan for E134 Dagslett – E18 – Asker kommune

Det vises til Asker kommune sin behandling og oversendelse for uttale til offentlig ettersyn.

Statens vegvesen har ingen andre kommentarer eller synspunkter enn hva som framgår av oversendte saksdokumenter utarbeidet av Statens vegvesen.

Statens vegvesen, Transport og Samfunn
Med hilsen

Anders Olav Thune Hagerup
Seksjonsleder

Wenche Bjertnes
sjefingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS
VIKEN FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Doktor Hansteins gate 9
3044 DRAMMEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø



Statens vegvesen

LIER KOMMUNE
Postboks 205

3401 LIER

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Wenche Bjertnes / 97073803

Vår referanse:
20/11999-161

Deres referanse:
ELHE/2020/5054-40

Vår dato:
29.03.2022

Offentlig ettersyn – Kommunedelplan for E134 Dagslett–E18

Det vises til Lier kommune sin behandling og oversendelse for uttale til offentlig ettersyn.

Statens vegvesen har ingen andre kommentarer eller synspunkter enn hva som framgår av oversendte saksdokumenter utarbeidet av Statens vegvesen.

Statens vegvesen, Transport og Samfunn
Med hilsen

Anders Olav Thune Hagerup
Seksjonsleder

Wenche Bjertnes
sjefingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS
VIKEN FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Doktor Hansteins gate 9
3044 DRAMMEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø



Statsforvalteren i Oslo og Viken

Vår dato:

31.03.2022

Vår ref:

2020/3522

Deres dato:

10.02.2022

Deres ref:

20/66, 2020/5054

Asker kommune
Lier kommune

Saksbehandler, innvalgstelefon

Agnes Nygaard Andenæs, 32 26 68 12

Asker / Lier - Statlig samordnet høringsuttalelse til forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett til E18

Vi viser til høring av kommunedelplan for E134 Dagslett til E18 i Lier og Asker kommune.

Saken gjelder

Statens vegvesen har, i samarbeid med Lier og Asker kommuner, utarbeidet kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 på strekningen Dagslett i Asker kommune og E18 i Lier kommune. Prosjektet skal omfatte ny firefelts vei som tar trafikken utenom boligområdene. Fire korridorer og syv alternativer er konsekvensutredet, og av disse har Statens vegvesen oversendt to anbefalte alternativer til behandling hos Asker og Lier kommune. De to anbefalte alternativene er *Vitbank-over* og *Viker*.

Lier kommune behandler den delen av planforslaget som er i Lier kommune, og Asker kommune behandler den delen av planforslaget som er i Asker kommune. Planbeskrivelsen er felles for de to kommunene, mens plankart og bestemmelser er separate for kommunene. I Asker er plankartet for *Viker* identisk som for *Vitbank-over*.

Vi sender felles brev til Asker og Lier kommune som svar til høringene.

Statsforvalterens roller i plansaker

Statsforvalteren har fått et delt ansvar i innsigelsessaker. Vi har i brev til kommunene datert 8. januar 2019 informert om samordning av statlige innsigelser.

Statsforvalteren har et ordinært samordningsansvar for innsigelser fremmet innenfor eget myndighetsområde og skal som fagmyndighet påse at planer ikke er i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser. Samtidig skal Statsforvalteren som samordningsmyndighet påse at innsigelser fra øvrige statlige fageter er tydelig forankret i lov, forskrift eller retningslinjer.

Statsforvalteren skal foreta en samlet vurdering av alle innsigelser og ta stilling til hvilke som skal fremmes. Det er den enkelte fageten som har myndighet til å fremme innsigelsen, men vi har myndighet til å avskjære den på visse betingelser. Dersom en innsigelse avskjæres vil det si at den ikke fremmes som innsigelse.

Oversikt over innsigelsene

Bane NOR fremmer innsigelse til:

- **Lier** kommunes forslag til planbestemmelse punkt 4.1 og 4.2, som Bane NOR vurderer at kan vanskeliggjøre og fordyre drift og vedlikehold av jernbanen. De krever at aktiviteter på jernbanen blir unntatt bestemmelsene.

Statsforvalteren i Oslo og Viken fremmer innsigelse til:

- *Vitbank-over*-alternativet i **Lier** kommune da vi mener forslaget kommer i konflikt med naturmangfold av nasjonal verdi, samt nasjonale og regionale føringer for jordvern.

Samordning

Vi har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene. Høringsuttalelsene er vedlagt i sin helhet og må gjennomgå av planmyndigheten for å få full oversikt og utfyllende informasjon om innholdet.

Videre prosess

Vi forutsetter at Lier kommune vurderer innsigelsene og samarbeider med Bane NOR og Statsforvalteren for å finne løsninger. Dersom partene kommer til enighet, er det den enkelte fagetat som har myndighet til å trekke innsigelsene.

Dersom partene ikke blir enige, skal saken oversendes Statsforvalteren etter de ordinære rutinene jf. plan- og bygningsloven § 5-6.

Med hilsen

Eli Kristin Nordsiden
seksjonssjef

Agnes Nygaard Andenæs
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statens Vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Viken fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG
Bane NOR SF	Postboks 4350	2308	HAMAR

Mottakerliste:

Asker kommune	Katrineåsveien 20	3440	RØYKEN
Lier kommune	Postboks 205	3401	LIER

Vedlegg:

1. Uttalelse med innsigelse Bane NOR - Asker - Lier - kommunedelplan - E134 Dagslett - E18
2. Innsigelse og faglige merknader til forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett til E18 – Statsforvalteren



Statsforvalteren i Oslo og Viken

Vår dato:

31.03.2022

Vår ref:

2020/3522

Deres dato:

10.02.2022

Deres ref:

20/66, 2020/5054

Asker kommune
Lier kommune

Saksbehandler, innvalgstelefon

Agnes Nygaard Andenæs, 32 26 68 12

Asker / Lier - Innsigelse og faglige merknader til forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett til E18

Vi viser til høring av kommunedelplan for E134 Dagslett til E18 i Lier og Asker kommune.

Statsforvalteren i Oslo og Viken fremmer innsigelse til *Vitbank-over*-alternativet i Lier kommune. Vi mener forslaget kommer i konflikt med naturmangfold av nasjonal verdi og nasjonale og regionale føringer for jordvern. I tillegg legger vi vekt på at *Viker*-alternativet ivaretar naturmangfold og jordvern på en bedre måte.

Vi viser ellers til våre merknader og faglige råd i vurderingen nedenfor.

Bakgrunn

Statens vegvesen har, i samarbeid med Lier og Asker kommuner, utarbeidet kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 på strekningen Dagslett i Asker kommune og E18 i Lier kommune. Prosjektet skal omfatte ny firefelts vei som tar trafikken utenom boligområdene. Fire korridorer og syv alternativer er konsekvensutredet, og av disse har Statens vegvesen oversendt to anbefalte alternativer til behandling hos Asker og Lier kommune. De to anbefalte alternativene er *Vitbank-over* og *Viker*.

Lier kommune behandler den delen av planforslaget som er i Lier kommune, og Asker kommune behandler den delen av planforslaget som er i Asker kommune. Planbeskrivelsen er felles for de to kommunene, mens plankart og bestemmelser er separate for kommunene. I Asker er plankartet for *Viker* identisk som for *Vitbank-over*.

Vi sender felles brev til Asker og Lier kommune som svar til høringene.

Vi ga innspill til høringen av planprogrammet, ved brev 2. mars 2020, samt tillatelse til oppstart av planarbeid i Marka, ved brev 14. juni 2021.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser.

Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Vurdering

Vannmiljø

Vi viser til Regjeringens brev av 19. mars 2019 med nasjonale føringer til vannregionmyndighetene der det blant annet gis føringer for samferdselssektoren. Her står det at transportetatene og underliggende virksomheter skal minimere de negative effektene på naturmangfold og vannmiljø, blant annet ved å unngå forurensning, minimere arealbruk og ha stort fokus på disse temaene i planleggingen og i daglig drift.

Alternativene vil berøre elver og bekker både direkte ved fysiske inngrep og indirekte gjennom avrenning i anleggs- og driftsfasen. Innenfor den enkelte korridor vil også nærmere plassering av veitrasé og konkretisering av løsningene ha betydning for vannmiljø og naturmangfold knyttet til vassdrag. Vi anbefaler derfor at kommunen vurderer å innarbeide flere planbestemmelser med føringer for videre reguleringsplanarbeid for å ivareta miljøkvalitet i og langs vassdrag. Skadereduserende tiltak i konsekvensutredningen kan danne et utgangspunkt for slike føringer.

Vannforskriften

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

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

Det kommer frem av rapporten om naturmangfold at gode løsninger for håndtering av veivann i driftsfasen vil være avgjørende for å unngå konflikter med oppnåelsen av miljømål for de berørte vannforekomstene. For noen vannforekomster må neste planfase legge til rette for tiltak for rensning av veivann slik at påvirkning av veiavrenning kan bli *mindre* enn i dag. Det er blant annet viktig å avsette tilstrekkelige arealer til renseløsninger for veivann.

Vannforekomstene er allerede belastet av ulike typer påvirkninger. Det skal som hovedregel ikke gis tillatelse til ny aktivitet eller nye inngrep som kan føre til en varig forringelse av miljøtilstanden (for minst ett kvalitetselement eller for samlet tilstandsklasse) eller gjøre det vanskeligere å oppnå miljømålene. Ny arealbruk eller tiltak skal i utgangspunktet ikke gjøre at unntaksbestemmelsen § 12 i vannforskriften kommer til anvendelse. Vi viser til Klima- og miljødepartementets [Nye presiseringer om bruk av vannforskriftens § 12 \(vannportalen.no\)](https://www.miljodirektoratet.no/tema/vann/vannforskriften/nye-presiseringer-om-bruk-av-vannforskriftens-12).

For videre reguleringsplanarbeid innebærer dette blant annet at miljøtilstand etter vannforskriften må beskrives og at effekter av planlagte tiltak og aktiviteter vurderes og sees i sammenheng med miljømålene. Både påvirkning på vannmiljø gjennom avrenning i driftsfasen og eventuelle fysiske inngrep må utredes, og reguleringsplanarbeidet må vektlegge løsninger for å ivareta vannmiljø.

Vi anbefaler kommunen å vurdere å ta inn føringer i kommunedelplanen om at vannmiljø skal utredes nærmere i videre reguleringsplanarbeid og legges til grunn for valg av løsninger.

Naturmangfold knyttet til vann, vassdragsinngrep og kantvegetasjon

Rapporten om naturmangfold redegjør for store naturverdier knyttet til vassdragene i planområdet. Lierelva med meanderende elveløp og kantvegetasjon utgjør viktige leveområde for en rekke rødlistede arter. Elva har en rik fiskefauna og er blant annet en viktig gyteelv for sjørret og laks. Det er registrert elvemusling i vassdraget. Sandakerelva har også stor verdi som gytebekk for sjørret. Lierelva og Sandakerelva utgjør viktige landskapsøkologiske funksjonsområder. Videre er det store naturverdier knyttet til Daueruddalen med ravinebekk.

Vi presiserer at ivaretagelse av verdifullt naturmangfold må vektlegges, både ved valg av korridor og i videre reguleringsplanarbeid. Konkret plassering av veianlegg samt lokalisering og utforming av krysningspunkt for elver og bekker, vil ha stor betydning for naturverdiene i og langs vassdrag. Det er blant annet svært viktig å unngå å forstyrre fiskevandringen. Vi ber kommunen vurdere å innarbeide føringer om at videre reguleringsplanarbeid skal ta hensyn til verdifullt naturmangfold i og langs vassdrag ved plassering av vei i terreng, valg av bruløsning mm. Det skal tilstrebes løsninger som ivaretar verdifulle naturtyper og funksjonsområder, og tiltak må utformes slik at økologisk funksjon opprettholdes, også for naturlig fiskevandring og gyting.

Permanente inngrep i vassdrag må detaljplanlegges og oversendes NVE for godkjenning etter vannressurslovens bestemmelser. Dersom NVE ikke konsesjonsbehandler, skal Statsforvalteren og/eller fylkeskommunen vurdere tiltakene etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, fastsatt med hjemmel i lov om laksefisk og innlandsfisk.

Kantvegetasjon langs vassdrag er nevnt flere steder i konsekvensutredningen, blant annet vil ny bru over Lierelva, arealbeslag i Sandakerelva og nærføring til sidebekker medføre inngrep i kantvegetasjonen. Kantvegetasjonen bidrar til å begrense avrenning av næringssalter, redusere fare for elveerosjon og ivareta naturmangfold i og langs vassdragene. I Regjeringens *Helhetlig tiltaksplan for Oslofjorden* presiseres blant annet viktigheten av gode vegetasjonssoner langs vassdrag. Vannressursloven § 11 fastsetter at det langs vassdrag med årssikker vannføring skal opprettholdes kantvegetasjon. Ved fjerning av vegetasjon i kantsoner skal Statsforvalteren vurdere om det kan gis en dispensasjon fra denne bestemmelsen. Plan- og bygningsloven gir kommunen mulighet til å fastsette bestemmelser for å sikre eller opprettholde kantvegetasjon langs vassdragene utover minimumskravene i vannressursloven. Vi anbefaler at kommunen vurderer å innarbeide føringer om at det skal legges vekt på løsninger som i størst mulig grad ivaretar kantvegetasjon og at det skal tilrettelegges for reetablering av kantvegetasjon der denne blir berørt.

Nærmere om valg av korridor av hensyn til vannmiljø

Alternativene er like for Daueruddalen. Ravinebekken ligger utsatt til for inngrep og forurensning, og videre planlegging må vektlegge løsninger her ikke skader bekkeløpet eller gir uheldig avrenning.

For alternativet *Vitbank-over* vil ny bru over Lierelva medføre inngrep i kantvegetasjonen langs elva, og naturtypen viktig bekke­drag vil bli noe forringet. Ved E18 vil påkjøringsramper medføre direkte inngrep og arealbeslag i deler av Sandakerelva med kantvegetasjon, også den viktige naturtypen flommarkskog. Sandakerelva er også en god sjørretbekk og en viktig del av Liervassdraget. Utfyllinger i elveløpet vil være svært uheldig for fiskevandringen. Alternativet har stor negativ konsekvens for naturmangfold og er rangert som dårligst for dette temaet.

For alternativet *Viker* er de største virkningene for naturmangfold primært knyttet til etablering av bru over ravinedalen i Daueruddalen. For et bekke­drag nær nye ramper ved E18 kan det være aktuelt med noe erosjonssikring. Dette er forhold som må utredes nærmere på reguleringsplannivå. Ut fra hensynet til vannmiljø og naturmangfold knyttet til vann foretrekker vi *Viker*-alternativet, da det vil være det alternativet som gir minst negative konsekvenser på dette området.

Vi forutsetter at videre reguleringsplanlegging legger vekt på å utrede og ivareta vannmiljø og verdifullt naturmangfold knyttet til vann. Vi vil **sterkt anbefale** at kommunedelplanen i større grad gir føringer for dette.

Naturmangfold knyttet til land

Vitbank-over-alternativet

Vi har vurdert konsekvensvurderingens fagrapport for naturmangfold. Rapporten tar opp i seg de viktigste kjente naturverdiene, men vi savner en nærmere vurdering av *Vitbank-over*-alternativets indirekte virkninger på Linnestranda naturreservat. Traséen passerer relativt nær Linnesstranda naturreservat. Et veianlegg her må ikke gi negativ innvirkning på verneverdiene: Strandsumper, flommarksskoger, brakkvannsdammer og undervannsenger. Viktig raste- og hekkebiotop for våtmarksfugl. Rødlistede plante- og fuglearter. Risiko for akuttutslipp fra trafikkulykke med farlig gods tilsier at det er behov for beredskapstiltak på strekningen og særlig ved kryssområdet som ligger svært nær Linnesstranda naturreservatet og der veien krysser Lierelva.

Det er registrert en rekke observasjoner av Vipe (*Vanellus vanellus*). Arten hekker opprinnelig i tilknytning til næringsrike strandenger, men er i dag den vadefuglarten i Norge som er sterkest knyttet til jordbrukslandskapet. En rekke kilder viser at det i perioden 2001-2019 har vært en markant nedgang i vipebestanden og arten vurderes som kritisk truet (CR) på norsk rødliste for arter 2021. I tidligere rødliste fra 2015 var arten vurdert som sterkt truet (EN). Rødlistestatusen for vipe er nå mer kritisk enn det som er lagt til grunn i konsekvensutredningen. Metodikken sier at økologiske funksjonsområder for trua arter i kategori CR skal settes til «Svært stor verdi». Konsekvensen ved *Vitbank-over*-alternativet må derfor nå vurderes som mer negativ enn lagt til grunn for konsekvensutredningen.

Traséen vil påvirke forekomsten av vipe gjennom arealbeslag og eventuell drenering av hekkelokaliteter samt oppdeling av åkerarealer der fuglene hekker/fostrer opp unger og gjør næringssøk. Det kjent at arealer i tilknytning til større veier, selv flere hundre meter unna, forringes som hekkebiotop for vipe og andre arter som typisk hekker i jordbruks- og kulturlandskap. Vipe er særlig sårbar for oppdeling og store avstander mellom egnede skjul- og næringsområder. Etter klekking forlater ungene reiret, og kan da ikke fly før om lag fire uker. I denne perioden er det viktig at unger og foreldrefugler har mulighet til å forflytte seg mellom arealer av ulik arealstruktur. Ifølge konsekvensutredning vil de økologiske funksjonsområdene ØF01, 12, 13 bli forringet og de økologiske funksjonsområdene ØF02, 04 bli sterkt forringet. Dette er virkninger som ikke kan aksepteres for en kritisk truet art og som i liten grad kan avbøtes med andre tiltak. Det er også lite sannsynlig at vipene kan ta andre nærliggende jordbruksarealer i bruk, da disse ikke inneholder samme grad av variasjon. Siden områdene er svært godt egnet

som nærings- og oppvekstområde for vipe, er det naturlig å anta at områdene også er viktige for andre fuglearter som søker næring og/eller hekker i jordbrukslandskap. Det forekommer flere funn av slike arter i området, og flere er oppført på norsk rødliste for arter 2021. Områdenes verdi for andre arter enn vipe er i liten grad vektlagt i konsekvensutredningen.

Nedre del av Lierelva har til tross for tette bestander av fremmede plantearter, regional betydning for biologisk mangfold som restareal og grønn korridor inne i et ellers intensivt drevet jordbrukslandskap. Her vokser blant annet en bestand av hvitpil (*Salix alba*). Voksestedet tilsier at det kan være varianten elvevitpil, som vurderes som kritisk truet (CR) på norsk rødliste for arter 2021. Traséen kan påvirke forekomsten gjennom direkte arealbeslag eller tiltak som påvirker kantsonen av elva. Vi viser til føre-var-prinsippet da vi ikke har tilstrekkelig kunnskap om forekomsten eller hvordan tiltaket virker på denne, eller om eventuelle negative virkninger kan avbøtes.

Det er også registrert en forekomst av veipyttkreps (*Moina macrocopa*) Fram til nylig var eneste kjente funn i Norge nær Damplass i Oslo. I 2007 ble imidlertid *M. macrocopa* funnet i tre dammer i Lier. En av dammene ble fylt igjen. Arten vurderes som sårbar (VU) på norsk rødliste for arter 2021. Traséen kan påvirke forekomsten dersom dammer fylles igjen eller tilføres forurensing. Det antas at arten kan tas vare på gjennom forebyggende eller avbøtende tiltak

Viker-alternativet

Registrert forekomst av den utvalgte naturtypen hul eik sør for Reistad ser ut til å ligge utenfor påvirkningen fra trasé-forslaget, men ligger inntil tilførselsvei og må sikres i anleggsperioden.

Risiko for akuttutslipp fra trafikkulykke med farlig gods tilsier at det er behov for beredskapstiltak på strekningen og særlig ved kryssområdet ved E-18 / Lierelva.

Det er registrert en forekomst av Legevendelrot (*Valeriana officinalis*) i området ved Reistad. Arten vurderes som sårbar (VU) på norsk rødliste for arter 2021. Arten kan være vanskelig å skille sikkert fra vanlig vendelrot og feilregistreringer er et kjent problem. Det kan ikke uten videre konkluderes med om arten forekommer i området. En eventuell konflikt med arten vil trolig kunne løses gjennom avbøtende tiltak.

Begge traséene krysser Dauerudbekken hvor det er registrert forekomster av Alm (*Ulmus glabra*) som vurderes som sterkt truet (EN) på norsk rødliste for arter 2021. Arten trues imidlertid først og fremst av smittsom plantesykdom og arealbeslag har mindre betydning, selv om det kan innebære en uønsket ytterligere belastning på forekomster av en allerede sårbar art.

Nærmere om valg av korridor av hensyn til naturmangfold

Ut fra hensyn til naturmangfold foretrekker vi *Viker-alternativet*. Dette er traséen med klart minst konflikt av hensyn til naturmangfold, både på land og i vann. **Vi fremmer innsigelse til Vitbank-over-alternativet i Lier kommune siden det kommer i konflikt med naturmangfold av nasjonal verdi.**

Landbruk

Korridoralternativene fører i varierende grad til permanent nedbygging av dyrka jord, i spennet fra ca. 80 til 235 dekar. Omfanget av midlertidige omdisponeringer er ikke beregnet og kommer derfor i tillegg. Vi legger til grunn at det her dreier seg om omdisponering av svært verdifull jord med stort avlingspotensiale, i et område med svært gunstig klima for jordbruksproduksjon og hvor arealene er usedvanlig godt egnet til et mangfold av produksjoner, herunder produksjon av matkorn, grønnsaker, frukt og bær.

Med bakgrunn i nasjonal jordvernstrategi hvor målet nå er å begrense den samlede årlig omdisponeringen av dyrka jord til under 3 000 dekar, mener vi jordvernensyn må tillegges stor vekt ved valg av korridor. Dette understøttes også av regional plan for areal og transport i Buskerud hvor målet er at årlig omdisponering av dyrka jord ikke skal overstige 160 dekar per år, og av Viken fylkeskommunes vedtatte nullvisjon for omdisponering av dyrka jord.

Med bakgrunn i planbeskrivelsen og Statens vegvesens anbefaling, forstår vi at det kun er alternativene *Vitbank-over* og *Viker* som er realiserbare. I Asker er plankartet for *Viker* identisk som for *Vitbank-over*, men i Lier representerer alternativene ytterpunkter. Dette ved at *Vitbank-over* er alternativet som gir størst nedbygging av dyrka jord, anslått til ca. 235 dekar, mens *Viker*-alternativet, med sine 80 dekar, gir minst omdisponering. Utover dette mener vi *Vitbank*-alternativet er ugunstig ved at det vil føre til utstrakt oppsplitting av jordbruksareal sammenlignet med *Viker*-alternativet.

Med bakgrunn i dette vurderer vi *Viker*-alternativet i Lier kommune som det eneste akseptable med hensyn til jordvern. **Vi fremmer innsigelse til *Vitbank-over*-alternativet i Lier kommune siden det kommer i konflikt med nasjonale og regionale føringer for jordvern.**

I forslag til planbestemmelser stilles det krav til utarbeiding av matjordplan i forbindelse med regulering. Kravet har ulik utforming i de to kommunene. I bestemmelsene for Lier kommune er det forutsatt at matjordplanen skal utarbeides i tråd med Lier kommunes veileder, og blant annet inneholde opplysninger om mengder matjord og hvordan den skal tas av og disponeres. I Asker har kravet en mer generell utforming.

Selv om det legges opp til håndtering av tunnelmasser utenfor planområdet, vil det være et betydelig behov for rigg- og anleggsareal som i større eller mindre grad berører dyrka jord. Vi forutsetter derfor at kravet til matjordplan også skal gjelde slike arealer.

Norconsults fagrapport for naturressurser (side 6) peker på at det er lite dyrkbar jord i planområdet og at det derfor kan bli en utfordring å finne egnede arealer å flytte jorda til. Vi ser at dette kan være en utfordring, men forutsetter likevel at det blir lagt stor vekt på å opparbeide nye bruksarealer for å minimere netto omdisponeringen av dyrka jord som følge av prosjektet.

Massehåndtering

Vi kan ikke se at kommunedelplanen ivaretar massehåndteringen på en god måte. Vi anbefaler at planarbeidet tydeliggjør at avfallshierarkiet skal legges til grunn slik at det sikres at mest mulig av rene, naturlige masser gjenbrukes eller gjenvinnes. Det er viktig at overskuddsmassene (næringsavfall) håndteres i henhold til forurensningsloven § 32. Vi ser det som viktig at tiltakshaver i en tidlig fase har oversikt over de massene som vil genereres, og en plan for hvordan de skal håndteres. Vi vil derfor **sterkt anbefale** at det både i Asker og Liers kommunes planbestemmelser til kommunedelplanen angis krav om at det skal utarbeides en masseforvaltningsplan i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplan.

Det bør plukkes ut områder i tidlig fase til mulig mottak/oppfylling, bearbeiding og mellomlagring av masser. Områder som er aktuelle for lagring av overskuddsmasser bør ha krav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan. Disponering av overskuddsmasser innenfor regulert veiområde til støyvoller, modifisering av sideterreng e.l. kan være hensiktsmessig ut fra mange hensyn, ikke minst klimagassutslipp. Vi vil likevel anbefale at slik anvendelse bør ha utgangspunkt i funksjonelle behov, og for øvrig ikke medføre økt belastning på landbruksarealer, vannmiljø

eller annen verdifull natur. Vi viser til at massedeponier representerer en rekke utfordringer for naturmangfold og vannmiljø, nærmiljø, støy, landskap samt klimagassutslipp.

Anleggsarbeid

Større infrastrukturprosjekter vil som regel kreve tillatelse etter forurensingsloven for utslipp i anleggsfasen. En tillatelse etter forurensningsloven vil blant annet stille krav til rensing og overvåking av anleggsvann. Dersom utfylling/deponering av masser medfører fare for forurensning kreves det en tillatelse etter forurensningsloven også til dette. For eksempel kan avrenning fra sprengsteindeponier medføre betydelig forurensning i form av blant annet nitrogenavrenning og partikler. Dette er viktig å vurdere ved plassering av eventuelle deponier. Miljøhensyn må være i fokus ved valg av resipienter for anleggsvann. Generelt er vi kritiske til å gi tillatelse til utslipp av anleggsvann til små og sårbare resipienter.

Støy og luftkvalitet

Fagrapporten for støy konkluderer med at begge alternativer gir færre utsatte støyfølsomme bygg i analyseområdet enn nullalternativet, men at *Viker*-alternativet kommer best ut av de to. Videre konkluderer fagrapporten for luftkvalitet med at *Viker*-alternativet vil ha et lavere antall personer som bor i rød luftforurensningssone enn nullalternativet. Resultatene viser også at Sprellopp Linnesbakken barnehage og Gullaug skole vil hhv. forbli/føres over i gul luftforurensningssone for *Viker*, men ligge i rød sone for *Vitbank-over*. Ut fra hensynet til miljø og omgivelsene, anser vi dette derfor som enda et moment som taler for at *Viker*-alternativet bør velges.

Krav til støy og støv, både under og etter anleggsfasen, må håndteres og følges opp i videre reguleringsplanarbeid. Vi forventer at man i den forbindelse gjør en grundig vurdering av behovet for avbøtende støytiltak, herunder både for støyfølsom bebyggelse, samt for naturområder der stillhet er viktig. Vi peker i den sammenheng blant annet på at området registrert som statlig sikret friluftslivsområde (Gamle Drammenbanen) iht. støykartleggingen delvis vil havne i gul støysone.

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

Marka

Marka berøres ved at både *Viker*- og *Vitbank-over*-alternativet har tunnel innenfor Markagrensen. I planbeskrivelsens punkt 2.3.3 opplyses om at det er lite sannsynlig at det vil være behov for riggområde innenfor Markagrensen, ettersom riggområder må knyttes til portalområder, kryss og andre større egnede områder nær anleggsområdet. Anleggsgrenser og plassering av riggområder vil sees nærmere på i reguleringsplanen for valgte alternativ.

Vi legger dette til grunn, og fremhever at vi anser det som særlig viktig at man ved utarbeidelse av reguleringsplan for valgt trasé unngår å beslaglegge områder innenfor Markagrensen til anleggs- og riggområder.

I neste planfase anser vi det videre som vesentlig at tiltak i Marka planlegges og gjennomføres med minst mulig terrengmessige inngrep og landskapsmessig eksponering.

Vi viser for øvrig til at kommunenes endelige planvedtak må stadfestes av Klima- og miljødepartementet før planen får rettsvirkning etter plan- og bygningsloven, jf. markaloven § 6 annet ledd.

Barn- og unges interesser, friluftsliv

Utredningene viser til at man uansett alternativ i liten grad vil ha negativ påvirkning på friluftslivs- leke- og rekreasjonsområder. *Viker*-alternativet vil imidlertid gi positive virkninger i delområdene langs avlastet veg, blant dem sjønære områder med store friluftslivs- og rekreasjonsverdier. Vi anser derfor dette som enda et moment som taler for at *Viker*-alternativet bør velges.

Som bemerket i ROS-analysen, anser vi det som særlig viktig at man i videre planarbeid har fokus på å sikre skolevegene til Spikkestad barne- og ungdomsskole, Gullaug skole samt forbindelse til idrettsanlegg. Ved behov for midlertidige forbindelser under anleggsfasen, må disse ivareta sikkerheten og framkommeligheten for myke trafikanter.

Samfunnssikkerhet

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

Ellers viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2022](#), og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). For kommunens samfunnsplanlegging viser vi også til [Statsforvalterens forventningsbrev for 2022](#). Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#).

Vi imøteser nærmere dialog om det videre arbeidet med kommunedelplanen.

Med hilsen

Gunhild Dalaker Tuseth
avdelingsdirektør
Klima- og miljøvernavdelingen

Nina Glomsrud Saxrud
avdelingsdirektør
Landbruksavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Medsaksbehandlere:

Ståhle Bakstad (landbruk), 22 00 36 98

Lise Økland (vannmiljø), 32 26 68 04

Ellen Kristine Keilen (industri, avfall og forurensning), 32 26 69 13

Karsten Butenschøn (naturforvaltning), 69 24 71 08

Kopi til:

Statens Vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Viken fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG

Mottakerliste:

Lier kommune	Postboks 205	3401	LIER
Asker kommune	Katrineåsveien 20	3440	RØYKEN



Statsforvalteren i Oslo og Viken

Vår dato:

31.03.2022

Vår ref:

2020/3522

Deres dato:

10.02.2022

Deres ref:

20/66, 2020/5054

Asker kommune
Lier kommune

Saksbehandler, innvalgstelefon

Agnes Nygaard Andenæs, 32 26 68 12

Asker / Lier - Statlig samordnet høringsuttalelse til forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett til E18

Vi viser til høring av kommunedelplan for E134 Dagslett til E18 i Lier og Asker kommune.

Saken gjelder

Statens vegvesen har, i samarbeid med Lier og Asker kommuner, utarbeidet kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 på strekningen Dagslett i Asker kommune og E18 i Lier kommune. Prosjektet skal omfatte ny firefelts vei som tar trafikken utenom boligområdene. Fire korridorer og syv alternativer er konsekvensutredet, og av disse har Statens vegvesen oversendt to anbefalte alternativer til behandling hos Asker og Lier kommune. De to anbefalte alternativene er *Vitbank-over* og *Viker*.

Lier kommune behandler den delen av planforslaget som er i Lier kommune, og Asker kommune behandler den delen av planforslaget som er i Asker kommune. Planbeskrivelsen er felles for de to kommunene, mens plankart og bestemmelser er separate for kommunene. I Asker er plankartet for *Viker* identisk som for *Vitbank-over*.

Vi sender felles brev til Asker og Lier kommune som svar til høringene.

Statsforvalterens roller i plansaker

Statsforvalteren har fått et delt ansvar i innsigelsessaker. Vi har i brev til kommunene datert 8. januar 2019 informert om samordning av statlige innsigelser.

Statsforvalteren har et ordinært samordningsansvar for innsigelser fremmet innenfor eget myndighetsområde og skal som fagmyndighet påse at planer ikke er i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser. Samtidig skal Statsforvalteren som samordningsmyndighet påse at innsigelser fra øvrige statlige fageter er tydelig forankret i lov, forskrift eller retningslinjer.

Statsforvalteren skal foreta en samlet vurdering av alle innsigelser og ta stilling til hvilke som skal fremmes. Det er den enkelte fageten som har myndighet til å fremme innsigelsen, men vi har myndighet til å avskjære den på visse betingelser. Dersom en innsigelse avskjæres vil det si at den ikke fremmes som innsigelse.

Oversikt over innsigelsene

Bane NOR fremmer innsigelse til:

- **Lier** kommunes forslag til planbestemmelse punkt 4.1 og 4.2, som Bane NOR vurderer at kan vanskeliggjøre og fordyre drift og vedlikehold av jernbanen. De krever at aktiviteter på jernbanen blir unntatt bestemmelsene.

Statsforvalteren i Oslo og Viken fremmer innsigelse til:

- *Vitbank-over*-alternativet i **Lier** kommune da vi mener forslaget kommer i konflikt med naturmangfold av nasjonal verdi, samt nasjonale og regionale føringer for jordvern.

Samordning

Vi har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene. Høringsuttalelsene er vedlagt i sin helhet og må gjennomgå av planmyndigheten for å få full oversikt og utfyllende informasjon om innholdet.

Videre prosess

Vi forutsetter at Lier kommune vurderer innsigelsene og samarbeider med Bane NOR og Statsforvalteren for å finne løsninger. Dersom partene kommer til enighet, er det den enkelte fagetat som har myndighet til å trekke innsigelsene.

Dersom partene ikke blir enige, skal saken oversendes Statsforvalteren etter de ordinære rutinene jf. plan- og bygningsloven § 5-6.

Med hilsen

Eli Kristin Nordsiden
seksjonssjef

Agnes Nygaard Andenæs
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statens Vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Viken fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG
Bane NOR SF	Postboks 4350	2308	HAMAR

Mottakerliste:

Asker kommune	Katrineåsveien 20	3440	RØYKEN
Lier kommune	Postboks 205	3401	LIER

Vedlegg:

1. Uttalelse med innsigelse Bane NOR - Asker - Lier - kommunedelplan - E134 Dagslett - E18
2. Innsigelse og faglige merknader til forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett til E18 – Statsforvalteren



Asker kommune
Lier kommune

Saksbehandler, innvalgstelefon

Agnes Nygaard Andenæs, 32 26 68 12

Asker / Lier - Innsigelse og faglige merknader til forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett til E18

Vi viser til høring av kommunedelplan for E134 Dagslett til E18 i Lier og Asker kommune.

Statsforvalteren i Oslo og Viken fremmer innsigelse til *Vitbank-over*-alternativet i Lier kommune. Vi mener forslaget kommer i konflikt med naturmangfold av nasjonal verdi og nasjonale og regionale føringer for jordvern. I tillegg legger vi vekt på at *Viker*-alternativet ivaretar naturmangfold og jordvern på en bedre måte.

Vi viser ellers til våre merknader og faglige råd i vurderingen nedenfor.

Bakgrunn

Statens vegvesen har, i samarbeid med Lier og Asker kommuner, utarbeidet kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 på strekningen Dagslett i Asker kommune og E18 i Lier kommune. Prosjektet skal omfatte ny firefelts vei som tar trafikken utenom boligområdene. Fire korridorer og syv alternativer er konsekvensutredet, og av disse har Statens vegvesen oversendt to anbefalte alternativer til behandling hos Asker og Lier kommune. De to anbefalte alternativene er *Vitbank-over* og *Viker*.

Lier kommune behandler den delen av planforslaget som er i Lier kommune, og Asker kommune behandler den delen av planforslaget som er i Asker kommune. Planbeskrivelsen er felles for de to kommunene, mens plankart og bestemmelser er separate for kommunene. I Asker er plankartet for *Viker* identisk som for *Vitbank-over*.

Vi sender felles brev til Asker og Lier kommune som svar til høringene.

Vi ga innspill til høringen av planprogrammet, ved brev 2. mars 2020, samt tillatelse til oppstart av planarbeid i Marka, ved brev 14. juni 2021.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser.

Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Vurdering

Vannmiljø

Vi viser til Regjeringens brev av 19. mars 2019 med nasjonale føringer til vannregionmyndighetene der det blant annet gis føringer for samferdselssektoren. Her står det at transportetatene og underliggende virksomheter skal minimere de negative effektene på naturmangfold og vannmiljø, blant annet ved å unngå forurensning, minimere arealbruk og ha stort fokus på disse temaene i planleggingen og i daglig drift.

Alternativene vil berøre elver og bekker både direkte ved fysiske inngrep og indirekte gjennom avrenning i anleggs- og driftsfasen. Innenfor den enkelte korridor vil også nærmere plassering av veitrasé og konkretisering av løsningene ha betydning for vannmiljø og naturmangfold knyttet til vassdrag. Vi anbefaler derfor at kommunen vurderer å innarbeide flere planbestemmelser med føringer for videre reguleringsplanarbeid for å ivareta miljøkvalitet i og langs vassdrag. Skadereduserende tiltak i konsekvensutredningen kan danne et utgangspunkt for slike føringer.

Vannforskriften

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

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

Det kommer frem av rapporten om naturmangfold at gode løsninger for håndtering av veivann i driftsfasen vil være avgjørende for å unngå konflikter med oppnåelsen av miljømål for de berørte vannforekomstene. For noen vannforekomster må neste planfase legge til rette for tiltak for rensning av veivann slik at påvirkning av veiavrenning kan bli *mindre* enn i dag. Det er blant annet viktig å avsette tilstrekkelige arealer til renseløsninger for veivann.

Vannforekomstene er allerede belastet av ulike typer påvirkninger. Det skal som hovedregel ikke gis tillatelse til ny aktivitet eller nye inngrep som kan føre til en varig forringelse av miljøtilstanden (for minst ett kvalitetselement eller for samlet tilstandsklasse) eller gjøre det vanskeligere å oppnå miljømålene. Ny arealbruk eller tiltak skal i utgangspunktet ikke gjøre at unntaksbestemmelsen § 12 i vannforskriften kommer til anvendelse. Vi viser til Klima- og miljødepartementets [Nye presiseringer om bruk av vannforskriftens § 12 \(vannportalen.no\)](https://www.miljodirektoratet.no/no/tema/vann/vannforvaltning/vannforskriften/nye-presiseringer-om-bruk-av-vannforskriftens-12-vannportalen.no).

For videre reguleringsplanarbeid innebærer dette blant annet at miljøtilstand etter vannforskriften må beskrives og at effekter av planlagte tiltak og aktiviteter vurderes og sees i sammenheng med miljømålene. Både påvirkning på vannmiljø gjennom avrenning i driftsfasen og eventuelle fysiske inngrep må utredes, og reguleringsplanarbeidet må vektlegge løsninger for å ivareta vannmiljø.

Vi anbefaler kommunen å vurdere å ta inn føringer i kommunedelplanen om at vannmiljø skal utredes nærmere i videre reguleringsplanarbeid og legges til grunn for valg av løsninger.

Naturmangfold knyttet til vann, vassdragsinngrep og kantvegetasjon

Rapporten om naturmangfold redegjør for store naturverdier knyttet til vassdragene i planområdet. Lierelva med meanderende elveløp og kantvegetasjon utgjør viktige leveområde for en rekke rødlistede arter. Elva har en rik fiskefauna og er blant annet en viktig gyteelv for sjørret og laks. Det er registrert elvemusling i vassdraget. Sandakerelva har også stor verdi som gytebekk for sjørret. Lierelva og Sandakerelva utgjør viktige landskapsøkologiske funksjonsområder. Videre er det store naturverdier knyttet til Daueruddalen med ravinebekk.

Vi presiserer at ivaretagelse av verdifullt naturmangfold må vektlegges, både ved valg av korridor og i videre reguleringsplanarbeid. Konkret plassering av veianlegg samt lokalisering og utforming av krysningspunkt for elver og bekker, vil ha stor betydning for naturverdiene i og langs vassdrag. Det er blant annet svært viktig å unngå å forstyrre fiskevandringen. Vi ber kommunen vurdere å innarbeide føringer om at videre reguleringsplanarbeid skal ta hensyn til verdifullt naturmangfold i og langs vassdrag ved plassering av vei i terreng, valg av bruløsning mm. Det skal tilstrebes løsninger som ivaretar verdifulle naturtyper og funksjonsområder, og tiltak må utformes slik at økologisk funksjon opprettholdes, også for naturlig fiskevandring og gyting.

Permanente inngrep i vassdrag må detaljplanlegges og oversendes NVE for godkjenning etter vannressurslovens bestemmelser. Dersom NVE ikke konsesjonsbehandler, skal Statsforvalteren og/eller fylkeskommunen vurdere tiltakene etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, fastsatt med hjemmel i lov om laksefisk og innlandsfisk.

Kantvegetasjon langs vassdrag er nevnt flere steder i konsekvensutredningen, blant annet vil ny bru over Lierelva, arealbeslag i Sandakerelva og nærføring til sidebekker medføre inngrep i kantvegetasjonen. Kantvegetasjonen bidrar til å begrense avrenning av næringssalter, redusere fare for elveerosjon og ivareta naturmangfold i og langs vassdragene. I Regjeringens *Helhetlig tiltaksplan for Oslofjorden* presiseres blant annet viktigheten av gode vegetasjonssoner langs vassdrag. Vannressursloven § 11 fastsetter at det langs vassdrag med årssikker vannføring skal opprettholdes kantvegetasjon. Ved fjerning av vegetasjon i kantsoner skal Statsforvalteren vurdere om det kan gis en dispensasjon fra denne bestemmelsen. Plan- og bygningsloven gir kommunen mulighet til å fastsette bestemmelser for å sikre eller opprettholde kantvegetasjon langs vassdragene utover minimumskravene i vannressursloven. Vi anbefaler at kommunen vurderer å innarbeide føringer om at det skal legges vekt på løsninger som i størst mulig grad ivaretar kantvegetasjon og at det skal tilrettelegges for reetablering av kantvegetasjon der denne blir berørt.

Nærmere om valg av korridor av hensyn til vannmiljø

Alternativene er like for Daueruddalen. Ravinebekken ligger utsatt til for inngrep og forurensning, og videre planlegging må vektlegge løsninger her ikke skader bekkeløpet eller gir uheldig avrenning.

For alternativet *Vitbank-over* vil ny bru over Lierelva medføre inngrep i kantvegetasjonen langs elva, og naturtypen viktig bekkedrag vil bli noe forringet. Ved E18 vil påkjøringsramper medføre direkte inngrep og arealbeslag i deler av Sandakerelva med kantvegetasjon, også den viktige naturtypen flommarkskog. Sandakerelva er også en god sjørretbekk og en viktig del av Liervassdraget. Utfyllinger i elveløpet vil være svært uheldig for fiskevandringen. Alternativet har stor negativ konsekvens for naturmangfold og er rangert som dårligst for dette temaet.

For alternativet *Viker* er de største virkningene for naturmangfold primært knyttet til etablering av bru over ravedalen i Daueruddalen. For et bekkedrag nær nye ramper ved E18 kan det være aktuelt med noe erosjonssikring. Dette er forhold som må utredes nærmere på reguleringsplannivå. Ut fra hensynet til vannmiljø og naturmangfold knyttet til vann foretrekker vi *Viker*-alternativet, da det vil være det alternativet som gir minst negative konsekvenser på dette området.

Vi forutsetter at videre reguleringsplanlegging legger vekt på å utrede og ivareta vannmiljø og verdifullt naturmangfold knyttet til vann. Vi vil **sterkt anbefale** at kommunedelplanen i større grad gir føringer for dette.

Naturmangfold knyttet til land

Vitbank-over-alternativet

Vi har vurdert konsekvensvurderingens fagrapport for naturmangfold. Rapporten tar opp i seg de viktigste kjente naturverdiene, men vi savner en nærmere vurdering av *Vitbank-over*-alternativets indirekte virkninger på Linnestranda naturreservat. Traséen passerer relativt nær Linnesstranda naturreservat. Et veianlegg her må ikke gi negativ innvirkning på verneverdiene: Strandsumper, flommarksskoger, brakkvannsdammer og undervannsenger. Viktig raste- og hekkebiotop for våtmarksfugl. Rødlistede plante- og fuglearter. Risiko for akuttutslipp fra trafikkulykke med farlig gods tilsier at det er behov for beredskapstiltak på strekningen og særlig ved kryssområdet som ligger svært nær Linnesstranda naturreservatet og der veien krysser Lierelva.

Det er registrert en rekke observasjoner av Vipe (*Vanellus vanellus*). Arten hekker opprinnelig i tilknytning til næringsrike strandenger, men er i dag den vadefuglarten i Norge som er sterkest knyttet til jordbrukslandskapet. En rekke kilder viser at det i perioden 2001-2019 har vært en markant nedgang i vipebestanden og arten vurderes som kritisk truet (CR) på norsk rødliste for arter 2021. I tidligere rødliste fra 2015 var arten vurdert som sterkt truet (EN). Rødlistestatusen for vipe er nå mer kritisk enn det som er lagt til grunn i konsekvensutredningen. Metodikken sier at økologiske funksjonsområder for trua arter i kategori CR skal settes til «Svært stor verdi». Konsekvensen ved *Vitbank-over*-alternativet må derfor nå vurderes som mer negativ enn lagt til grunn for konsekvensutredningen.

Traséen vil påvirke forekomsten av vipe gjennom arealbeslag og eventuell drenering av hekkelokaliteter samt oppdeling av åkerarealer der fuglene hekker/fostrer opp unger og gjør næringssøk. Det kjent at arealer i tilknytning til større veier, selv flere hundre meter unna, forringes som hekkebiotop for vipe og andre arter som typisk hekker i jordbruks- og kulturlandskap. Vipe er særlig sårbar for oppdeling og store avstander mellom egnede skjul- og næringsområder. Etter klekking forlater ungene reiret, og kan da ikke fly før om lag fire uker. I denne perioden er det viktig at unger og foreldrefugler har mulighet til å forflytte seg mellom arealer av ulik arealstruktur. Ifølge konsekvensutredning vil de økologiske funksjonsområdene ØF01, 12, 13 bli forringet og de økologiske funksjonsområdene ØF02, 04 bli sterkt forringet. Dette er virkninger som ikke kan aksepteres for en kritisk truet art og som i liten grad kan avbøtes med andre tiltak. Det er også lite sannsynlig at vipene kan ta andre nærliggende jordbruksarealer i bruk, da disse ikke inneholder samme grad av variasjon. Siden områdene er svært godt egnet

som nærings- og oppvekstområde for vipe, er det naturlig å anta at områdene også er viktige for andre fuglearter som søker næring og/eller hekker i jordbrukslandskap. Det forekommer flere funn av slike arter i området, og flere er oppført på norsk rødliste for arter 2021. Områdenes verdi for andre arter enn vipe er i liten grad vektlagt i konsekvensutredningen.

Nedre del av Lierelva har til tross for tette bestander av fremmede plantearter, regional betydning for biologisk mangfold som restareal og grønn korridor inne i et ellers intensivt drevet jordbrukslandskap. Her vokser blant annet en bestand av hvitpil (*Salix alba*). Voksestedet tilsier at det kan være varianten elvevitpil, som vurderes som kritisk truet (CR) på norsk rødliste for arter 2021. Traséen kan påvirke forekomsten gjennom direkte arealbeslag eller tiltak som påvirker kantsonen av elva. Vi viser til føre-var-prinsippet da vi ikke har tilstrekkelig kunnskap om forekomsten eller hvordan tiltaket virker på denne, eller om eventuelle negative virkninger kan avbøtes.

Det er også registrert en forekomst av veipyttkreps (*Moina macrocopa*) Fram til nylig var eneste kjente funn i Norge nær Damplass i Oslo. I 2007 ble imidlertid *M. macrocopa* funnet i tre dammer i Lier. En av dammene ble fylt igjen. Arten vurderes som sårbar (VU) på norsk rødliste for arter 2021. Traséen kan påvirke forekomsten dersom dammer fylles igjen eller tilføres forurensing. Det antas at arten kan tas vare på gjennom forebyggende eller avbøtende tiltak

Viker-alternativet

Registrert forekomst av den utvalgte naturtypen hul eik sør for Reistad ser ut til å ligge utenfor påvirkningen fra trasé-forslaget, men ligger inntil tilførselsvei og må sikres i anleggsperioden.

Risiko for akuttutslipp fra trafikkulykke med farlig gods tilsier at det er behov for beredskapstiltak på strekningen og særlig ved kryssområdet ved E-18 / Lierelva.

Det er registrert en forekomst av Legevendelrot (*Valeriana officinalis*) i området ved Reistad. Arten vurderes som sårbar (VU) på norsk rødliste for arter 2021. Arten kan være vanskelig å skille sikkert fra vanlig vendelrot og feilregistreringer er et kjent problem. Det kan ikke uten videre konkluderes med om arten forekommer i området. En eventuell konflikt med arten vil trolig kunne løses gjennom avbøtende tiltak.

Begge traséene krysser Dauerudbekken hvor det er registrert forekomster av Alm (*Ulmus glabra*) som vurderes som sterkt truet (EN) på norsk rødliste for arter 2021. Arten trues imidlertid først og fremst av smittsom plantesykdom og arealbeslag har mindre betydning, selv om det kan innebære en uønsket ytterligere belastning på forekomster av en allerede sårbar art.

Nærmere om valg av korridor av hensyn til naturmangfold

Ut fra hensyn til naturmangfold foretrekker vi *Viker-alternativet*. Dette er traséen med klart minst konflikt av hensyn til naturmangfold, både på land og i vann. **Vi fremmer innsigelse til Vitbank-over-alternativet i Lier kommune siden det kommer i konflikt med naturmangfold av nasjonal verdi.**

Landbruk

Korridoralternativene fører i varierende grad til permanent nedbygging av dyrka jord, i spennet fra ca. 80 til 235 dekar. Omfanget av midlertidige omdisponeringer er ikke beregnet og kommer derfor i tillegg. Vi legger til grunn at det her dreier seg om omdisponering av svært verdifull jord med stort avlingspotensiale, i et område med svært gunstig klima for jordbruksproduksjon og hvor arealene er usedvanlig godt egnet til et mangfold av produksjoner, herunder produksjon av matkorn, grønnsaker, frukt og bær.

Med bakgrunn i nasjonal jordvernstrategi hvor målet nå er å begrense den samlede årlig omdisponeringen av dyrka jord til under 3 000 dekar, mener vi jordvernensyn må tillegges stor vekt ved valg av korridor. Dette understøttes også av regional plan for areal og transport i Buskerud hvor målet er at årlig omdisponering av dyrka jord ikke skal overstige 160 dekar per år, og av Viken fylkeskommunes vedtatte nullvisjon for omdisponering av dyrka jord.

Med bakgrunn i planbeskrivelsen og Statens vegvesens anbefaling, forstår vi at det kun er alternativene *Vitbank-over* og *Viker* som er realiserbare. I Asker er plankartet for *Viker* identisk som for *Vitbank-over*, men i Lier representerer alternativene ytterpunkter. Dette ved at *Vitbank-over* er alternativet som gir størst nedbygging av dyrka jord, anslått til ca. 235 dekar, mens *Viker*-alternativet, med sine 80 dekar, gir minst omdisponering. Utover dette mener vi *Vitbank*-alternativet er ugunstig ved at det vil føre til utstrakt oppsplitting av jordbruksareal sammenlignet med *Viker*-alternativet.

Med bakgrunn i dette vurderer vi *Viker*-alternativet i Lier kommune som det eneste akseptable med hensyn til jordvern. **Vi fremmer innsigelse til *Vitbank-over*-alternativet i Lier kommune siden det kommer i konflikt med nasjonale og regionale føringer for jordvern.**

I forslag til planbestemmelser stilles det krav til utarbeiding av matjordplan i forbindelse med regulering. Kravet har ulik utforming i de to kommunene. I bestemmelsene for Lier kommune er det forutsatt at matjordplanen skal utarbeides i tråd med Lier kommunes veileder, og blant annet inneholde opplysninger om mengder matjord og hvordan den skal tas av og disponeres. I Asker har kravet en mer generell utforming.

Selv om det legges opp til håndtering av tunnelmasser utenfor planområdet, vil det være et betydelig behov for rigg- og anleggsareal som i større eller mindre grad berører dyrka jord. Vi forutsetter derfor at kravet til matjordplan også skal gjelde slike arealer.

Norconsults fagrapport for naturressurser (side 6) peker på at det er lite dyrkbar jord i planområdet og at det derfor kan bli en utfordring å finne egnede arealer å flytte jorda til. Vi ser at dette kan være en utfordring, men forutsetter likevel at det blir lagt stor vekt på å opparbeide nye bruksarealer for å minimere netto omdisponeringen av dyrka jord som følge av prosjektet.

Massehåndtering

Vi kan ikke se at kommunedelplanen ivaretar massehåndteringen på en god måte. Vi anbefaler at planarbeidet tydeliggjør at avfallshierarkiet skal legges til grunn slik at det sikres at mest mulig av rene, naturlige masser gjenbrukes eller gjenvinnes. Det er viktig at overskuddsmassene (næringsavfall) håndteres i henhold til forurensningsloven § 32. Vi ser det som viktig at tiltakshaver i en tidlig fase har oversikt over de massene som vil genereres, og en plan for hvordan de skal håndteres. Vi vil derfor **sterkt anbefale** at det både i Asker og Liers kommunes planbestemmelser til kommunedelplanen angis krav om at det skal utarbeides en masseforvaltningsplan i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplan.

Det bør plukkes ut områder i tidlig fase til mulig mottak/oppfylling, bearbeiding og mellomlagring av masser. Områder som er aktuelle for lagring av overskuddsmasser bør ha krav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan. Disponering av overskuddsmasser innenfor regulert veiområde til støyvoller, modifisering av sideterreng e.l. kan være hensiktsmessig ut fra mange hensyn, ikke minst klimagassutslipp. Vi vil likevel anbefale at slik anvendelse bør ha utgangspunkt i funksjonelle behov, og for øvrig ikke medføre økt belastning på landbruksarealer, vannmiljø

eller annen verdifull natur. Vi viser til at massedepoier representerer en rekke utfordringer for naturmangfold og vannmiljø, nærmiljø, støy, landskap samt klimagassutslipp.

Anleggsarbeid

Større infrastrukturprosjekter vil som regel kreve tillatelse etter forurensningsloven for utslipp i anleggsfasen. En tillatelse etter forurensningsloven vil blant annet stille krav til rensing og overvåking av anleggsvann. Dersom utfylling/deponering av masser medfører fare for forurensning kreves det en tillatelse etter forurensningsloven også til dette. For eksempel kan avrenning fra sprengsteindeponier medføre betydelig forurensning i form av blant annet nitrogenavrenning og partikler. Dette er viktig å vurdere ved plassering av eventuelle deponier. Miljøhensyn må være i fokus ved valg av resipienter for anleggsvann. Generelt er vi kritiske til å gi tillatelse til utslipp av anleggsvann til små og sårbare resipienter.

Støy og luftkvalitet

Fagrapporten for støy konkluderer med at begge alternativer gir færre utsatte støyfølsomme bygg i analyseområdet enn nullalternativet, men at *Viker*-alternativet kommer best ut av de to. Videre konkluderer fagrapporten for luftkvalitet med at *Viker*-alternativet vil ha et lavere antall personer som bor i rød luftforurensningssone enn nullalternativet. Resultatene viser også at Sprellopp Linnesbakken barnehage og Gullaug skole vil hhv. forbli/føres over i gul luftforurensningssone for *Viker*, men ligge i rød sone for *Vitbank-over*. Ut fra hensynet til miljø og omgivelsene, anser vi dette derfor som enda et moment som taler for at *Viker*-alternativet bør velges.

Krav til støy og støv, både under og etter anleggsfasen, må håndteres og følges opp i videre reguleringsplanarbeid. Vi forventer at man i den forbindelse gjør en grundig vurdering av behovet for avbøtende støytiltak, herunder både for støyfølsom bebyggelse, samt for naturområder der stillhet er viktig. Vi peker i den sammenheng blant annet på at området registrert som statlig sikret friluftslivsområde (Gamle Drammenbanen) iht. støykartleggingen delvis vil havne i gul støysone.

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

Marka

Marka berøres ved at både *Viker*- og *Vitbank-over*-alternativet har tunnel innenfor Markagrensen. I planbeskrivelsens punkt 2.3.3 opplyses om at det er lite sannsynlig at det vil være behov for riggområder innenfor Markagrensen, ettersom riggområder må knyttes til portalområder, kryss og andre større egnede områder nær anleggsområdet. Anleggsgrenser og plassering av riggområder vil sees nærmere på i reguleringsplanen for valgte alternativ.

Vi legger dette til grunn, og fremhever at vi anser det som særlig viktig at man ved utarbeidelse av reguleringsplan for valgt trasé unngår å beslaglegge områder innenfor Markagrensen til anleggs- og riggområder.

I neste planfase anser vi det videre som vesentlig at tiltak i Marka planlegges og gjennomføres med minst mulig terrengmessige inngrep og landskapsmessig eksponering.

Vi viser for øvrig til at kommunenes endelige planvedtak må stadfestes av Klima- og miljødepartementet før planen får rettsvirkning etter plan- og bygningsloven, jf. markaloven § 6 annet ledd.

Barn- og unges interesser, friluftsliv

Utredningene viser til at man uansett alternativ i liten grad vil ha negativ påvirkning på friluftslivs- leke- og rekreasjonsområder. *Viker*-alternativet vil imidlertid gi positive virkninger i delområdene langs avlastet veg, blant dem sjønære områder med store friluftslivs- og rekreasjonsverdier. Vi anser derfor dette som enda et moment som taler for at *Viker*-alternativet bør velges.

Som bemerket i ROS-analysen, anser vi det som særlig viktig at man i videre planarbeid har fokus på å sikre skolevegene til Spikkestad barne- og ungdomsskole, Gullaug skole samt forbindelse til idrettsanlegg. Ved behov for midlertidige forbindelser under anleggsfasen, må disse ivareta sikkerheten og framkommeligheten for myke trafikanter.

Samfunnssikkerhet

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

Ellers viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2022](#), og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). For kommunens samfunnsplanlegging viser vi også til [Statsforvalterens forventningsbrev for 2022](#). Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#).

Vi imøteser nærmere dialog om det videre arbeidet med kommunedelplanen.

Med hilsen

Gunhild Dalaker Tuseth
avdelingsdirektør
Klima- og miljøvernavdelingen

Nina Glomsrud Saxrud
avdelingsdirektør
Landbruksavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Medsaksbehandlere:

Ståhle Bakstad (landbruk), 22 00 36 98

Lise Økland (vannmiljø), 32 26 68 04

Ellen Kristine Keilen (industri, avfall og forurensning), 32 26 69 13

Karsten Butenschøn (naturforvaltning), 69 24 71 08

Kopi til:

Statens Vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Viken fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG

Mottakerliste:

Lier kommune	Postboks 205	3401	LIER
Asker kommune	Katrineåsveien 20	3440	RØYKEN

LIER KOMMUNE
Postboks 205
3401 LIER

Vår ref.: 286357/2022 - 2020/78918

Deres ref.:
Dato: 26.04.2022

Kunngjøringsbrev - uttalelse til høring og offentlig ettersyn av planforslag for kommunedelplan E134 Dagslett-E18 - Asker og Lier kommuner

Fylkeskommunen har nå behandlet høringsuttalelse til høring og offentlig ettersyn av planforslag for kommunedelplan for E134 Dagslett – E18 i Asker og Lier kommuner. Se vedlagt saksfremlegg (høringsuttalelsen) og protokoll med vedtak. Det ble vedtatt innsigelser til alternativet Vitbank-over. Vi imøteser dialog for å komme frem til omforente løsninger.

Vennlig hilsen

Per A. Kierulf
Avdelingsleder

Susanne Astrup Schiager
Rådgiver

Vedlegg:

- 1 Saksprotokoll Lier og Asker kommuner - Kommunedelplan E134 Dagslett - E18 - høringsuttalelse
- 2 Lier og Asker kommuner - Kommunedelplan E134 Dagslett - E18 - høringsuttalelse

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN

PLAN Avdeling for kommunale planer

Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG
Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO
Telefon: 32 30 00 00

E-post: post@viken.no
Internett: www.viken.no
Org.nr.: 921693230

Saksframlegg

Saksnr.: 2020/78918

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Fylkesrådet	21.04.2022	

Lier og Asker kommuner - Kommunedelplan E134 Dagslett - E18 - høringsuttalelse

Fylkesrådets forslag til vedtak

1. Dagens E134 mellom Dagslett og E18 ved Kjellstad tilfredsstillende ikke gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hverken vegbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for dem som bor langs strekningen, og fylkeskommunen mener det utfra dette er svært viktig å avklare en akseptabel løsning for ny veikorridor.
2. Fylkeskommunen fremmer innsigelse til alternativ Vitbank-over i kommunedelplan for ny E134 på strekningen Dagslett – E18 på grunn av konflikt med kulturmiljø av høy nasjonal verdi. Fylkesrådet mener alternativet Vitbank-over vil ha en svært negativ innvirkning på kulturmiljøet på Huseby og vil føre til at kulturmiljøet og landskapet det er en del av vil få en betydelig redusert opplevelsesverdi.
3. Fylkeskommunen fremmer innsigelse til alternativet Vitbank-over, med bakgrunn i jordvern hensyn, jfr. *Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035* og nasjonal jordvernstrategi, jfr. Plan- og bygningslovens § 5-4. Fylkesrådet mener at alternativet fører til tap av dyrka mark i et omfang som ikke kan aksepteres og mener at vegprosjektet må få en utforming som søker å redusere tap av dyrka mark. Erstatningsareal i form av økologisk kompensasjon må ivaretas for dyrka mark som må omdisponeres.
4. Ny E134 med Viker-alternativet har ikke gode muligheter for tilknytning til lokalveisystemet og åpner ikke for av- og påkjøringsmuligheter på strekningen. Veien vil ikke kunne fange opp lokaltrafikken og vil i mindre grad avlaste lokalveisystemet sammenlignet med Vitbank-over. Hvis ny E134 skal planlegges etter Viker-alternativet må løsningen omfatte tiltak som gjør at biltrafikken overføres til ny E134, slik at fylkesvei og omkringliggende lokalveinett avlastes.

5. Bompengordning og innkrevingspunkter har stor påvirkning på trafikk tall og sjåførens veivalg. Det må redegjøres for hvordan trafikkstrømmen og avlastning på fylkesveinettet blir som følge av bompengordning på ny E134 for henholdsvis Viken-alternativet og Vitbank-over alternativet. Viken fylkeskommune som veieier av fylkesvei må inkluderes i påfølgende bompengeutredning.
6. Forutsatt innarbeidelse av punktene 4 og 5 ovenfor kan Viken fylkeskommune akseptere Vikeralternativet. Viken fylkeskommune er opptatt av en bærekraftig arealbruk og at arealplanleggingen støtter opp om nullvekstmålet.

08.04.2022

Annette Lindahl Raakil

fylkesråd for plan, klima og miljø

Bakgrunn for saken

E134 er nasjonal hovedvei, og strekningen Dagslett til E18 er en viktig lokal- og regional vei som avlastar Oslo for gjennomgangstrafikk. Dagens E134 mellom Dagslett (Asker) og E18 (Lier) har lav standard og stor trafikk mengde. Hverken vegbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Trafikken skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for beboere langs strekningen, og planleggingen av en ny veiløsning gjennom mange år har skapt klare forventninger om at disse problemene skal løses.

Formålet med planarbeidet er å båndlegge og fastsette én korridor for videre optimalisering og detaljplanlegging av ny E134 på strekningen Dagslett – E18. To alternativer er på høring, Viken og Vitbank-over.

Forslag til kommunedelplan for ny E134 Dagslett – E18 i Asker og Lier kommuner er lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 01.04.2022. Viken fylkeskommune har fått utsatt høringsfrist til 26.04.2022.

Statens vegvesen er forslagsstiller, og kommunestyrene i Asker og Lier kommuner er planmyndighet og skal behandle endelig forslag til kommunedelplan.

Alle vurderte alternativer har tunnel som er i konflikt med markagrensa. Det er gitt tillatelse til oppstart av planlegging i marka av statsforvalteren i Oslo og Viken i brev av 14.06.2021.

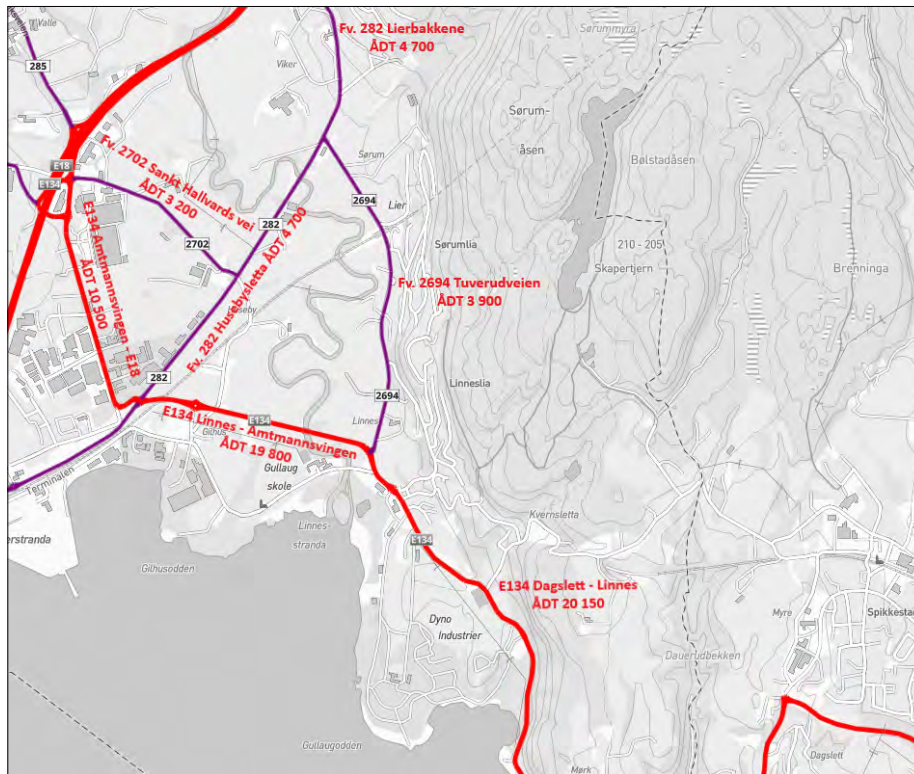
Viken fylkeskommune har tidligere kommentert saken i fylkestingets behandling av uttalelse til Nasjonal transportplan (NTP) i sak 62/2020 i møte den 18.06.2020. Viken fylkeskommune ba da om at Vikeralternativet velges som trase.

Fakta og historikk

Dagens trafikksituasjon

Dagens E134 mellom Dagslett og Lillesand har en årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) på 20 150 kjøretøy, 19 800 kjøretøy mellom Lillesand og Amtmannsvingen, og 10 500 kjøretøy fra Amtmannsvingen til E18 (tall fra 2019). Det er store trafikale utfordringer med forsinkelser i rushtiden på E18 i tilknytning til Kjellstadkrysset, og det skyldes stor tilførsel av trafikk fra lokalveinettet til E18.

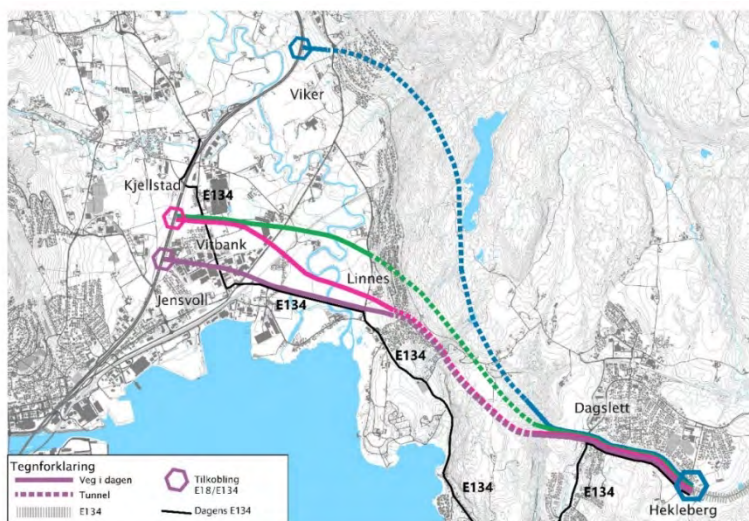
Fv. 2694 Toverudveien, fv. 282 Husebysletta/Lierbakkene og fv. 2702 Sankt Hallvards vei berøres av kommunedelplanen for ny E134 Dagslett - E18. Toverudveien har ÅDT på 3 900 kjøretøy, Husebysletta/Lierbakkene som er en hardt belastet fylkesvei har ÅDT på 4 700 kjøretøy og Sankt Hallvards vei har ÅDT på 3 200 kjøretøy, se figur nedenfor.



Årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) på E134 og øvrig vegnett.

Alternativene Vikar og Vitbank-over

Statens vegvesen har konsekvensutredet 4 korridorer med i alt 7 alternativer for ny trasé. Tre av korridorene er vurdert som henholdsvis dagstrekning («over»-alternativene) og tunnelalternativ («under»-alternativ). Alternativene fra nord til sør er Vikar, Huseby-over, Huseby-under, Vitbank-over, Vitbank-under, Jensvoll-over og Jensvoll-under.



Oversiktskart over korridorer i planområdet. Vikerkorridoren vises med blå linje, Husebykorridoren vises med grønn linje, Vitbankkorridoren vises med rosa linje og Jensvollkorridoren vises med lilla linje. Fra planbeskrivelsen s. 8.

Prosjektet legger alternativene Viker og Vitbank-over til grunn for den videre planprosessen. Det er derfor kun to alternativer som nå er på høring. Arealmessig skiller ikke alternativene Vitbank-over og Viker seg fra hverandre i Asker. Fra traseens start i øst ved Hekleberg bru utvides eksisterende vei med to felt. Traseen får et såkalt kløverkryss med eksisterende E134, før ny veg går i bru over ravinen Daueruddalen som ligger på grensen mellom kommunene. Deretter skiller alternativene lag:

I **Viker-alternativet** føres ny E134 i lang tunnel på ca. 4,3 km med to løp gjennom Sørumsåsen i Lier. Tunnelen kommer ut ved Viker vest for Lierbakkene.



Viker-alternativet i tunnel. Figur fra planbeskrivelsen.

I **Vitbank-over**-alternativet føres ny E134 i tunnel på ca. 1,6 km med to løp mellom Dagslett i Asker og Linnes i Lier. Ny veg etableres i dagen mellom Linnes og kobles på E18 ved Vitbank i Lier. Alternativet krysser fv. 282 og jernbanen i bru. Kryss med E18 etableres som et toplanskryss ved begge alternativene.

Samferdselsdepartementet, nemlig utredning av alle relevante alternativ og at rimeligste alternativ skal være vurdert. Samferdselsdepartementet ba derfor daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) om statlig fastsettelse av planprogrammet. KMD fastsatte planprogrammet i brev av 25.06.2021 og ba om at alle korridorene (Viker, Huseby, Vitbank og Jensvoll) måtte utredes. Samtidig økte Samferdselsdepartementet kostnadsrammen for prosjektet til å også omfatte Viker-alternativet, slik at alternativet ikke ville bli omfattet av innsigelse fra Statens vegvesen.

Prosjektmål

Planleggingen av E134 Dagslett – E18 bygger på regjeringens overordnede mål for transportpolitikken: «*Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.*» Det nasjonale målet brytes ned i tre hovedmål:

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

Hovedmålet for prosjektet er formulert i planprogrammet for kommunedelplanen: «*E134 skal være en nasjonal veg med god trafiksikkerhet. Vegen skal binde sammen E6 i Akershus og E18 i Buskerud og avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk. Framkommelighet skal ivaretas på en god måte.*»

Delmål

Prosjektet har 8 delmål i ikke-prioritert rekkefølge. Ny firefelts veg E134 skal gi:

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

Viken fylkeskommunes tidligere uttalelse til E134 Dagslett – E18

Viken fylkeskommune uttalte seg til planprogrammet i brev av 04.03.2020. Fylkeskommunen varslet innsigelse til planforslag som ikke tar tilstrekkelig hensyn til Huseby gård, som er omtalt senere i saken: *«Fylkeskommunen har vanskelig for å se hvordan det vil være mulig å planlegge en 4-felts motorvei tett opp til kulturmiljøet på Huseby uten at dette vil medføre en fullstendig ødeleggelse av stedets opplevelsesverdi. Vi har vanskelig for å se hvordan vi skal kunne stille oss bak et planforslag som legger opp til bruk av disse traseene. Viken fylkeskommune vil som regional kulturminnemyndighet være nødt til å vurdere innsigelse til et planforslag vi mener ikke tar tilstrekkelig hensynet til et så verdifullt kulturmiljø.»*

Tidligere planarbeid på strekningen

E134, tidligere Rv. 23, har vært under planlegging i mange år på denne strekningen. Kommunedelplan for Ytre Lier ble vedtatt i 2007. Forslaget var å koble ny rv. 23 til E18 i kryss på Brakerøya. Forutsetningene er siden endret, og det behov for å erstatte 2007-planen. I 2014 ble reguleringsplaner for rv. 23 Dagslett – Linnes vedtatt i Lier og daværende Røyken kommuner. Reguleringsplanene legger opp til planskilt kryss på Dagslett, bru over Daueruddalen og tunnel gjennom fjellet, som avsluttes med en løsmassekulvert på Linnes i Lier. I Asker er det minimal forskjell fra tidligere vedtatt reguleringsplan og det planforslaget som nå foreligger.

Videre planlegging for påkobling til E18 i Lier ble gjort i arbeid med kommunedelplan for rv. 23 Linnes – E18, der planprogram ble fastsatt i 2017. Planen skulle utrede linjer som en videreføring fra prosjektet Dagslett – Linnes og fullføre rv. 23 fram til E18. For reguleringsplanene rv. 23 Dagslett – Linnes ble det utarbeidet byggeplan for prosjektet, men før bygging ble det gjennomført et byggherreoverslag som viste kostnadsoverskridelser av en slik art at prosjektet ble stoppet. Dette førte også til at arbeidet med kommunedelplanen i Lier ble stoppet, fordi reguleringsplanen for rv. 23 Dagslett – Linnes var en forutsetning for løsningene som ble utredet.

Utbyggingsprosjekter i Lier

Det planlegges store utbyggingsprosjekter på Lierstranda med Fjordbyen og på Gullaug i Lier. Disse vil ha stor påvirkning på de trafikale forholdene og omkringliggende veinett og vil kreve et transportsystem som fungerer godt. Utbygging i Fjordbyen skal tilrettelegge for 20 000 innbyggere og 8 000 arbeidsplasser. Kommunedelplanen for Gullaug tilrettelegger for stor utbygging med 2 500 nye boliger, 400 nye arbeidsplasser og nye grunnskoler med til sammen 1 300 elever.

Problemstillinger, alternative løsninger og konsekvenser

De følgende avsnittene redegjør for problemstillinger som fremkommer i planforslaget og viser et utvalg av problemstillinger som er aktuelle for Viken fylkeskommune sin videre vurdering av saken. Det henvises for øvrig til planbeskrivelsen som er lagt som vedlegg i saken.

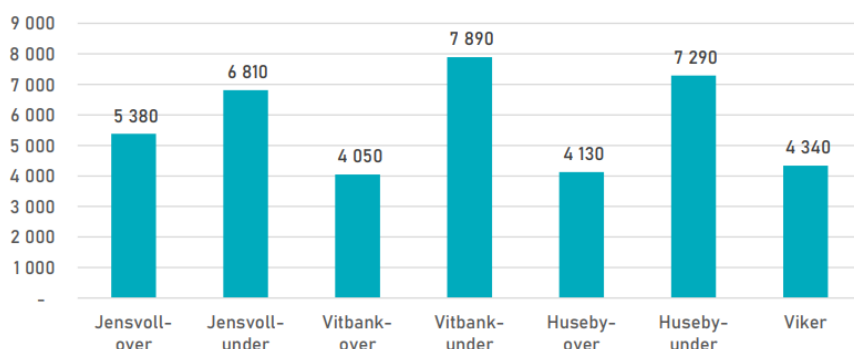
Planforslaget er konsekvensutredningspliktig i henhold til forskrift om konsekvensutredninger. Selv om det kun er alternativene Viken og Vitbank-over som er på høring er alle 7 alternativer konsekvensutredet. Utredningene er gjennomført i henhold til Håndbok V712, Retningslinjer

for virksomhetenes transportanalyser og samfunnsøkonomiske analyser og planprogram for E134 Dagslett-E18. Transportmodeller er benyttet for å beregne endringer i transportetterspørselen som følge av ny E134 mellom Dagslett og E18.

Konsekvensutredningen er tilpasset kommunedelplannivået. Hensikten er å gi grunnlag for å velge en korridor for videre planlegging. En detaljert konsekvensutredning av det konkrete veiltiltaket vil gjøres i senere planarbeid. Konsekvensene er inndelt i *prissatte konsekvenser* og *ikke-prissatte konsekvenser*. *Ikke-prissatte konsekvensene* vurderes på grunnlag av områdenes verdi og tiltakets påvirkning. Verdiene settes på grunnlag av veiledning gitt i Statens vegvesen sin Håndbok V712. De ikke-prissatte konsekvensene omfatter fagtemaene landskapsbilde, friluftsliv, by- og bygdeliv, kulturarv og naturmangfold og naturressurser. En kort oppsummering er gitt senere i saken.

Prissatte konsekvenser omfatter konsekvenser som er verdsatt i kroner og bygger på beregnede trafikale konsekvenser av prosjektet. De prissatte konsekvensene omfatter blant annet tidsgevinster, ulykker og utslipp til luft, samt endringer i drifts- og investeringskostnader. For de *prissatte konsekvensene* utgjør trafikanntytte den største nyttekomponenten og byggekostnader utgjør den største kostnaden.

Vitbank-over har lavest byggekostnad. Viker har noe høyere byggekostnad på grunn av den lange tunnelen. «Under»-løsningene er de dyreste da det må bygges betongtunnel i dårlige grunnforhold, noe som er svært kostbart. Jensvoll-over går gjennom et næringsområde og innløsning av bebyggelsen gjør alternativet dyrere enn både Viker og Vitbank-over.



Figur 1-3 Investeringskostnader (P50-verdier) for alternativene. Millioner 2020-kroner, ikke-diskontert, inkl. mva.

Figuren er hentet fra Planbeskrivelse med konsekvensutredning E134 Dagslett-E18 s. 14

Måloppnåelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tabellen nedenfor viser i hvilken grad tiltaket vil oppnå prosjektets målsettinger. Alle alternativene gir vesentlig bedre trafiksikkerhet, fremkommelighet, redusert reisetid og en betydelig trafikkreduksjon på dagens E134 fra Dagslett til Linnes. Økt fremkommelighet for bil som følge av ny E134 fra Dagslett til E18 fører til flere bilreiser i regionen i størrelsesorden 2 500 - 3 000 bilreiser per dag i 2050 for de fleste alternativene. Viker har noe mindre trafikkøkning enn de øvrige alternativene. Ny E134 er et trafikkskapende tiltak og vil endre trafikkmønsteret i området. Samtlige korridorer gir redusert biltrafikk gjennom Oslo og på ferjen mellom Horten og Moss, og økt biltrafikk gjennom Oslofjordtunnelen.

Ingen av alternativene bidrar til å redusere klimagassutslipp. Beregninger i prosjektet viser at Vitbank-over, Huseby-over og Vikar har de laveste klimagassutslippene når det sees på materialproduksjon, utbygging, drift og vedlikehold, samt arealbeslag og riving og reetablering av næringsbygg. Vikar har vesentlig høyere utslipp i driftsfase, som følge av større transportarbeid, og vil etter 60 år ende på høyere samlet utslipp enn de øvrige. Andre miljøkonsekvenser er i stor grad belyst gjennom utredninger av ikke-prissatte temaer. Vikar er det eneste alternativet som viser helt eller delvis måloppnåelse for mål som omhandler miljø. Samtidig bidrar ikke Vikar til måloppnåelse for mål som gjelder koblinger mellom lokalt og overordnet vegnett og delvis ikke til samfunnsøkonomisk nytte.

HOVEDMÅL/NASJONALE MÅL	J-o	J-u	Vb-o	Vb-u	H-o	H-u	V
Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet							
Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen							
Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser							
PROSJEKTMÅL	J-o	J-u	Vb-o	Vb-u	H-o	H-u	V
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 støybelastning, luftforurensning, barrierevirkning og visuell virkning	a)						
	b)						
	c)						
	d)						
8. Godt ivarettatt framkommelighet for kollektivtrafikk og gang- og sykkel gjennom planområdet og gode koblinger til eksisterende og planlagte gang- og sykkelveger gjennom planområdet							

Måloppnåelse
 Delvis måloppnåelse
 Ikke måloppnåelse

Måloppnåelse for alternativene, planbeskrivelse s. 160. Vb-o = Vitbank over og V = Vikar

Netto nytte er summen av nytten og kostnadene. Netto nytte per budsjettkrone (NNB) er et tall på hvor mye prosjektet gir i nytte sett opp mot belastningen det gir på offentlige budsjetter. Nyten for trafikanter og transportbrukere er beregnet til mellom fem og seks milliarder kroner for alle alternativene unntatt Vikar, som har en trafikanntytte på om lag halvparten av dette. Den lavere trafikanntytten for Vikar skyldes at denne korridoren har mindre reisetidsbesparelse og lavere trafikk sammenlignet med øvrige alternativer, som vist i figur nedenfor.

	Jensvoll-over	Jensvoll-under	Vitbank-over	Vitbank-under	Huseby-over	Huseby-under	Vikar
Netto nytte (NN), mill. kr.	-950	-3 090	330	-4 460	100	-3 900	-3 350
Netto nytte per budsjettkrone (NNB)	-0,17	-0,44	0,08	-0,59	0,03	-0,56	-0,75
Rangering etter NNB	3	4	1	6	2	5	7

Netto nytte (nåverdi i millioner 2021-kroner, sammenligningsår 2030) og netto nytte per budsjettkrone. Fra planbeskrivelse s. 17.

Den samfunnsøkonomiske analysen sammenstiller prissatte og ikke-prissatte tema. Et prosjekt regnes som samfunnsøkonomisk lønnsomt når summen av fordeler for samfunnet er større enn summen av ulemper. Sammenstillingen gjøres på grunnlag av faglig skjønn og rimelighetsvurderinger. Ingen alternativer er vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsomme samlet sett. Dette er fordi nytteverdien er såpass lav at det ikke oppveier de store negative ikke-prissatte konsekvensene.

Samferdselsfaglige problemstillinger og konsekvenser - Vikar

Avlastning av lokalveinettet

Dagens E134 og lokalveinettet er overbelastet og skaper problemer med trafikkavvikling, fremkommeligheten for buss og trafikksikkerheten på og langs veien. Med Vikar-alternativet går store deler av traséen i tunnel under terreng. Veien har dermed ikke samme tilknytning til lokalveinettet sammenlignet med Vitbank-over, og med mangel på av- og påkjøringsramper har ikke biltrafikken på lokalveinettet mulighet til å koble seg på hovedveien. Vikar-alternativet vil ikke kunne fange opp annen trafikk fra sideveiene mellom Dagslett og E18. Med Vikar-alternativer er det en forutsetning at biltrafikken overføres til ny E134 slik at fylkesvei og omkringliggende lokalveinett avlastes.

Trafikk på E18

I dagens situasjon er det store rushtidsforsinkelser i tilknytning til Kjellstadkrysset på E18, som skyldes stor tilførsel av trafikk fra lokalvegnettet på dette punktet. Fordi Vikar-alternativet kobler seg på E18 nord for Kjellstadkrysset, vil Vikar-alternativet gi betydelig mer forsinkelser enn de sørlige alternativene. Planforslaget sier at «*For å bedre fremkommeligheten på E18 vil det være behov for å iverksette tiltak, som for eksempel flere felt.*»

Fremkommelighet for buss

Ny E134 med Vikar-alternativet tilrettelegger i liten grad for kollektivtransport. Store deler av traséen går i tunnel under terreng og gir ikke av- og påstigningsmuligheter på strekningen. En ekspressbusslinje kan betjene store utbyggingsområder som Fjordbyen og Gullaug, men Vikar-alternativet gir ikke grunnlag for dette. For å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk på dagens veinett mellom Dagslett og E18, er det en forutsetning at biltrafikken ledes mot ny E134 slik at omkringliggende sideveinett avlastes.

Bompengeordning

Det er knyttet stor usikkerhet til hvordan reisevaner, foretrukket rutevalg og reisetid står seg for fremtidige scenarioer. Bompengeordning og plassering av innkrevingspunkter vil påvirke trafikk tallene og sjåførens veivalg. Vikar mellom Dagslett-E18 vil iht. *Fagrapporten om transport og prissatte konsekvenser* få en trafikk mengde på 26 800 kjøretøy uten bom (2030), og 13 200 med bom. Vitbank-over mellom Dagslett-Husebysletta vil få en trafikk mengde på 32 800 kjøretøy uten bom (2030), og 24 200 med bom. Mellom Husebysletta-E18 blir trafikk mengden 31 800 kjøretøy uten bom, og 17 600 med bom.

Gang- og sykkelvei

Vikar-alternativet vil ikke berøre eller krysse noen av de eksisterende rutene for gående og syklende og vil ikke medføre noen direkte konsekvenser for gang- og sykkelvei.

Samferdselsfaglige problemstillinger og konsekvenser – Vitbank-over

Avlastning av lokalveinettet

Avlastning av omkringliggende sideveinett er viktig for trafikkavvikling, fremkommelighet for kollektivtrafikken og trafiksikkerheten til gående og syklende. Ny E134 med Vitbank-over-alternativet muliggjør påkobling av hovedveien til lokalveinettet mellom Dagslett og E18. Hovedveien anlegges i tilknytning til lokalveiene og tilrettelegger for flere kryss og tilkoblingspunkter. Med flere av- og påkjøringsramper vil Vitbank-alternativet fange opp biltrafikken og omkringliggende sideveier avlastes.

Fremkommelighet for buss

Fremkommelighet for buss og et godt kollektivtilbud er avhengig av god trafikkavvikling og avlastning av lokalveinettet. Da vil bussen bli mindre berørt av forsinkelser og komme raskere frem i trafikken. Utbygging av ny E134 med Vitbank-over-alternativet muliggjør for en rute med redusert reisetid for buss mellom Dagslett og E18. Alternativet åpner for tilrettelegging med flere av- og påstigninger og kan dermed plukke opp flere kollektivreisende på strekningen mellom Dagslett til E18. Samtidig muliggjør Vitbank-over for ekspressbusslinje.

Bompengeordning

Bompengeordning og plassering av innkrevingspunkter vil også for Vitbank-over-alternativet påvirke sjåførens veivalg.

Gang- og sykkelvei

Vitbank-over-alternativet vil krysse eksisterende ruter for gående og syklende fire steder langs ny trasé for E134. I møte med store kryssområder med av- og påkjøringsramper i ulike retninger, vil gående og syklende møte store, visuelle barrierer, men også stedvis ulemper i form av å krysse avkjøringsrampe i plan. De berørte regionale sykkelrutene er ruten som går langs Ringeriksveien, ruten langs Lierstranda - Husebysletta, ruten gjennom Terminalen (fremtidig Fjordbyen) og ruten i bunn av Linneslia, langs Tuverudveien.

Nærmere om ikke-prissatte konsekvenser

Nedenfor omtales de viktigste konsekvensene av alternativene Viker og Vitbank-over knyttet til ikke-prissatte verdier og hvordan disse er vurdert i planforslagets konsekvensutredning.

Kulturminner

Planområdet er primært jordbrukslandskap med kulturmiljøer tilknyttet dette. Det er ikke tidligere registrert automatisk fredete kulturminner i traseen i Asker kommune. Ved Spikkestad vil traseene krysse dyrket mark ved Bølstad. Her er det kjent gravminner fra jernalderen.

På Liersiden er det mange kulturmiljø og flere har stor verdi. Viktigst er Huseby gård som inneholder flere automatisk fredede kulturminner. På Huseby er det et kulturmiljø av nasjonal verdi. Kulturmiljøet er utvalgt som et av fylkets viktige kulturmiljøer i Regional plan for kulturminnevern (Kulturminnekompasset, 2017). Det er også et av Lier kommunes utvalgte kulturmiljøer i kommuneplan for kulturminner.

Vitbank-over legger opp til et kløverkryss med fv. 282, som passerer Huseby gård. Ny E134 og kryssløsning vil ligge svært nære Huseby gård. Kryssløsning er ikke detaljert utformet på dette plannivået. Alternativet vurderes å ha stor negativ konsekvens for kulturarv. Nærføringen til

Huseby gård er mest utslagsgivende for vurderingen. Viker-alternativet berører færrest kulturmiljø, med unntak av inngrep i forskriftsfredet vegmiljø, Lierbakkene, som beskrevet nedenfor. Viker-alternativet er derfor vurdert å ha «noe negativ konsekvens» for kulturarv. Viker er rangert som det beste alternativet, nr. 1, for tema kulturarv, mens Vitbank-over er rangert som nr. 6.

Huseby gård og Lierbakkene er nærmere beskrevet i avsnittet «Fylkesrådets vurdering»

Landskap og kulturmiljø

Lierdalen er vid, med storskala kulturlandskap. Den tydelige, meandrerende Lierelva renner gjennom dalen. I dag har gårdene søndre Linnes, Huseby og vestre Linnes, som opprinnelig kan ha vært én gård, tilnærmet sammenhengende jordbruksarealer. Dette kan oppleves som ett stort kulturmiljø og del av et helhetlig jordbrukslandskap. Eldre veier og jernbane i dette området går i hovedsak fra sør mot nord, det vil si at de følger hovedretningen i Lierdalen. Denne infrastrukturen ligger for det meste på nivå med terrenget.

Vitbank-over har store fyllinger og bruer som vil lage en ny barriere i Lierdalen. Fragmentering av landskapet økes ytterligere og tiltaket vil være synlig fra flere boligområder. Vitbank-over vurderes å ha svært stor negativ konsekvens og er rangert som nr. 6, nest dårligst, for fagtema landskapsbilde.

Viker-alternativet skåner kulturlandskapet i Lier-dalen i stor grad. Lokalt på Viker blir det inngrep ved nye ramper og bru over E18 og inngrep som følge av tunnelportalen. Alternativet er vurdert å ha noe negativ konsekvens og er rangert som best, nr. 1, for fagtema landskapsbilde.

Naturressurser

Jordvern er hovedtema i fagtema naturressurser. Planområdet er i stor grad et jordbrukslandskap med jord av hovedsakelig svært god kvalitet (www.nibio.no).

Alternativet Vitbank-over går gjennom jordbrukslandskapet i ytre Lier og vil beslaglegge ca. 235 daa dyrka mark. Vitbank-over er rangert som det dårligste alternativet for fagtema Naturressurser for alle 7 alternativer. Viker-alternativet gir det laveste arealbeslaget av alle alternativene, 80 daa, og er derfor rangert som det beste av de 7 alternativene, nr.1. Beslaget av dyrka mark er her knyttet til området der tunnelen vil kunne ut ved E18, ved Viker i Lier.

Plandokumentene sier at det ikke vil detaljutføres avbøtende tiltak knyttet til dyrka mark på dette overordnede plannivået. Konsekvensutredningen skisserer likevel at matjord som beslaglegges av tiltaket bør flyttes for å etablere dyrka jord andre steder. Det står i konsekvensutredningen at det kan være krevende å finne større egnede mottaksarealer.

Utvidelse av dagens E134 i Asker gir et beslag av dyrka mark som er likt for alle alternativene.

Naturmangfold

I Lier er de største naturverdiene knyttet til Lierelva som har sitt utløp i Drammenselva. Ved utløpet ligger Linnesstranda naturreservat. Kommunegrensen går i en ravine. Raviner er

røddlistet som sårbar naturtype. Nedre del av Lierdalen og særlig områdene rundt Lierelva utgjør viktige områder for vipe. Vipa er oppført på rødlista som sterkt truet.

Vitbank-over vil påvirke viktige områder for vipe, og ny bru over Lierelva kan gi inngrep i vegetasjon langs kantsonen til elva. Vitbank-over er vurdert å ha stor negativ konsekvens for fagtema naturmangfold og rangeres som dårligst, nr. 7.

Vikerkorridoren vil i mindre grad berøre naturmangfold. Virkningene er knyttet til etablering av bru over ravinedalen i Daueruddalen, som er felles for alle alternativene. Samlet vurderes alternativ Viker å gi noe negativ konsekvens for naturmangfold, og rangeres som best, nr.1.

Fylkesrådets vurdering

Samferdsel

Dagens E134 skal omklassifiseres til fylkesvei og Viken fylkeskommune overtar driftsansvaret som ny veieier. Det er derfor uheldig at Viker-alternativet avlaster dagens E134 relativt lite, og spesielt når det kreves inn bompenger på ny vei.

Det er viktig at trafikkstrømmene vurderes i en større utstrekning enn kun å se E18 og E134 isolert. Selv om planbestemmelsenes § 3-3 fastslår at: «*Nødvendige avbøtende tiltak for å hindre lekkasje ut på lokalt veinett, skal vurderes og fastsettes i reguleringsplanen*» er det viktig at biltrafikken på fylkesveinettet ikke øker.

I *Fagrapporten for transport og prissatte konsekvenser* er det gjennomført følsomhetsberegning av Vitbank-over-alternativet, men ikke for Viker-alternativet. En følsomhetsberegning skal gi et bilde av effekten av tiltakene gitt at ny E134 mellom Dagslett og E18 er ferdig utbygd. Viken fylkeskommune savner følsomhetsberegning av Viker-alternativet og ber om at dette gjennomføres.

For begge alternativene må det redegjøres for hvordan trafikkstrømmen på fylkesvei- og sideveinettet blir som følge av bompengoordning på ny E134 og/eller sideveiene når ny E134 er ferdigstilt. Viken fylkeskommune som veieier av fylkesvei må inkluderes i påfølgende bompengeutredning.

Dersom man velger et alternativ som avlaster dagens E134 for lite trafikk kan det bli behov for avbøtende tiltak. I forbindelse med reguleringsplanen bør det lages en rapport som tar for seg eksisterende vei og eventuelle avbøtende tiltak. Det kan eventuelt være tiltak som bygger ned kapasiteten på veien eller andre typer tiltak. Desto mer trafikk som blir igjen på veien desto større behov for tiltak.

Planforslaget nevner at Viker-alternativet kan medføre behov for nytt kjørefelt på E18. Viken fylkeskommune mener dette vitner om en betydelig usikkerhet knyttet til virkningene av Viker-alternativet, uten at planforslaget redegjør for dette i særlig grad.

Fylkesveinettet sør i Asker er allerede i dag svært overbelastet og dette skaper store problemer for buss, myke trafikanter og trafikksikkerheten. Viken fylkeskommune ønsker at utbyggingen av E134 kan bidra til å redusere dagens utfordringer på fylkesveinettet sør i Asker kommune. I det videre arbeidet ber Viken fylkeskommune om at det må settes særlig søkelys på at Røykenveien og Slemmestadveien i Asker kommune ikke får økt personbiltrafikk.

Sykkelruter

Arbeidet med ny E134 omfatter ikke planlegging av nye sykkelruter, men prosjektet kunne sett på en forbedring av eksisterende ruter. Dette gjelder spesielt på E134-ruten og forbindelsen Linnes – Amtmannsvingen – Drammen/Lier, som er en rute med lange omveier sammenlignet med trasé for bil og bygger i liten grad opp under sykkel som transportform.

Planbestemmelser

Flere eiendommer langs dagens E134 er i dag påvirket av veitrafikkstøy. Med Vitbank-over-alternativet blir eiendommer langs traséen påført ytterligere støyforurensning. Det vises til § 3-3 i planbestemmelsene: «[...] *Nødvendige avbøtende tiltak for å hindre lekkasje ut på lokalt veinett, skal vurderes og fastsettes i reguleringsplanen*». Viken fylkeskommune ber om at følgende setning avslutningsvis i avsnittet legges til: «*Det samme vil gjelde for støy, herunder støy for dagens E134*».

I den delen av kommunedelplanen som gjelder for Lier kommune er det i bestemmelsene § 1-2 beskrevet forholdet og hierarkiet mellom kommuneplanen og gjeldende reguleringsplan for «RV 23 Linnes - Dagslett». Viken fylkeskommune ber om at det blir gjort tilsvarende for Asker kommune.

Kulturminner

Nærmere om Huseby gård

Huseby var i vikingtid/tidlig middelalder kongsgård og administrativt senter. Gården var del av et større system der kongene i rikssamlingstiden omgjorde konfiskerte storgårder til kongelig besøksgårder. Slike gårder inngikk i et større militært og administrativt system. Kulturmiljøet på Huseby i Lier er et sjelden godt eksempel på en slik gård, med flere bevarte kulturminner fra den aktuelle perioden. Gården er strategisk plassert ved møtet mellom ferdselsveiene mellom Tyrifjorden og Ringerike og Drammensfjorden. Kontroll over overgangene mellom kyst og innland var særdeles viktig for etableringen av maktsentra, og i slike områder er det vanlig å finne rike funn og mektige gravhauger.

På Huseby er det bevart to svært store gravhauger. Gravhaugene er ca. fem meter høye og måler mellom 28-36 meter i diameter. En tredje gravhaug skal ha blitt slettet i 1823. Hundre år tidligere skal det ha vært funnet en skipskjøl i denne haugen, og det er ikke umulig at også de gjenværende haugene kan inneholde skip. Gravhaugene viser en klar romlig sammenheng til tunet på gården, og begge henvender seg mot Lierelva og mot Drammensfjorden som i vikingtiden har vært mye nærmere gårdstunet enn i dag.

Huseby kirke og Huseby sogn nevnes i middelalderen. Kapellet som stod her var viet St. Olav, og skal ha vært bygd kort tid etter kristningen av landet (før 1060). I 1893 skal det være funnet rester etter murete hvelv og en mulig kirkegård ved tunet. Enkelte steiner fra kirken er bevart. Disse finnes nå langs innkjørselen til Nordre Huseby. Steinene er kvaderhogd med innhugde Andreaskors.

Like øst for de to gravhaugene ligger St. Hallvards brønn. Hallvard Den Hellige, eller Sankt Hallvard skal ha holdt til på Huseby i tiden mellom 1020 og 1043. Helt frem til midten av

1800-tallet valfartet folk til denne kilden og drakk av vannet som man mente var helsebringende. Huseby ligger i dag langs pilegrimsleden mellom Tunsberg og Nidaros.

Forskriftsfredet veianlegg E18 («Lierbakkene»)

E18 Lier utgjør en strekning av motorvegen Oslo-Kristiansand. Veggen er en av de første motorvegene som ble bygget i landet, som del av nye idealer og satsing på motorveger på slutten av 1960-tallet. Lierbakkene vegmiljø er forskriftsfredet med forskrift til Kulturminneloven (§22a, vernetato 21.12.2009) og del av Statens vegvesens nasjonale verneplan («Vegvalg», 2002). Den fredete veistrekningen er 4,44 km. lang. Om lag 1,5 km. av den sørligste delen faller innenfor planområdet som nå er på høring. Av fremhevede verneverdier i fredningen er vegmiljøets tidsdybde og samfunnshistorie som en av de første motorvegstrekninger med endringer. Formålet med fredningen er å bevare hele veianlegget.

Riksantikvaren har sendt på høring et forslag om endring av fredningsforskriften for alle veianlegg, bruer og byggverk i Statens vegvesens eie, med høringsfrist 22. april. For den fredete motorveien E18 Lier innebærer høringsforslaget en presisering av omfang til å gjelde vegstrekning med plankryss, tunneler og bruer, samt vegens linjeføring og vegprofil med skråningsutslag.

Alternativet Viken

Viken-alternativet vil virke direkte inn på den forskriftsfredete motorveien gjennom Lier. Påvirkning vil være i tilkobling til sørgående kjørefelt, som også innebærer også bru over veien. På begge sider av dagens E18 vil det nærliggende terrenget nødvendigvis endres ved påkobling av ny E134. Nasjonal verneplan «Vegvalg» (2002) slår fast for Lierbakkene vegmiljø (objekt 73-74) at anleggelse av flere felt eller moderniseringer i vegutstyret kan være forenlig med vern. Endring av horisontal eller vertikalprofil for dagens felt vil derimot ikke være forenlig med hensikten med vernet.

Fylkeskommunens vurdering er at et kryss mellom to motorveier kan være akseptabelt så lenge den fredete veiens horisontal- eller vertikalprofil ikke endres. Foreslått kryssløsning med bro over E18 vil påvirke landskapet og opplevelsen av den fredete motorveien, men kun på ett punkt. Det er avgjørende for virkningen på det fredete veianlegget at løsninger for kryss og påkobling gjøres så lite inngripende som mulig, og at utforming og detaljering ivaretar hensynet til den fredete veien. Det er også avgjørende at en eventuell brokryssing utformes slik at opplevelsen av det fredete veianleggets linjeføring og plassering i landskapet ivaretas.

Endelig utforming av kryssløsning skal bestemmes i detaljreguleringen. Fylkeskommunen ønsker å være tidlig inne i en dialog om detaljutforming. Det vil være viktig å minimere inngrepet i det fredete veilegemet og ivareta hensynet til linjeføring, vegprofil med skråningsutslag, vegbredde, grøfter og stikkrenner. Kryssløsning og påkobling fra ny E134 til E18 må også ta hensyn til Reistad I bruer med brukonstruksjon, landkar og linjeføring. Reistad I bruer er del av det fredete veianlegget E18 Lier og fredningen skal ivareta bruens hovedpreg.

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

Alternativet Viken vil ikke virke inn på kjente arkeologiske kulturminneverdier.

Alternativet Vitbank-over

Alternativet Vitbank-over vil føre til at ny firefelts motorvei vil passere om lag 250 meter sør for gårdstunet på Huseby. Dette alternativet vil også medføre en kryssløsning med rundkjøringer og av- og påkjøringsramper som vil komme helt inn mot bebyggelsen på gården. Den nye motorveien vil måtte krysse over Drammensbanen i en lang og høy bro. Dette vil skape en stor barriere i landskapet. Siktlinjer mellom kulturmiljøet på Huseby og Drammensfjorden vil forstyrres av et moderne inngrep av vesentlig størrelse. Da gravhaugene på Huseby først og fremst har henvendt seg mot Drammensfjorden, og da høydepunktet i legenden om St. Halvard også utspiller seg på fjorden vil det kunne oppleves som utilbørlig skjemmende med en ny motorvei så tett på dette verdifulle kulturmiljøet. En såpass inngripende barriere i landskapet vil virke svært negativt inn på kulturmiljøet og redusere opplevelsesverdien til kulturminnene og til kulturmiljøet.

Den planlagte veien vil i tillegg til nærføringen til Huseby også dele et sammenhengende jordbrukslandskap, som strekker seg fra søndre Linnes i sørøst til vestre Linnes i nordvest, i to. Foreslått trasé vil dessuten gå på tvers av orienteringen til eldre veitraséer i Lierdalen, som i all hovedsak følger dalens retning nord-sør.

Konklusjon kulturarv

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

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

Hvis kommunene imidlertid ønsker en avklaring av forholdet til de automatisk fredete kulturminner i en eller flere traseer før man begynner med reguleringsplanarbeidet, vil fylkeskommunen kunne bistå med dette. Kommunen må da bekoste de undersøkelser som er nødvendige, jamfør § 10 i kulturminneloven

Naturressurser

Regional plan for areal og transport i Buskerud som gjelder for Lier kommune har som målsetting at årlig omdisponering av dyrka mark i Buskerud ikke overstiger 160 daa innen 2020. Målsettingen skal bidra til å oppfylle nasjonal jordvernstrategi. Vitbank-over alternativet beslaglegger 234 daa dyrka mark og vil alene medføre en overskridelse av målsettingen på 75 daa. Viken fylkeskommune har i sin planstrategi nullvisjon for nedbygging av matjord. Den politiske plattformen til Viken fylkeskommune slår fast at fylkeskommunen vil bruke sin

innsigelsesmyndighet for å stanse irreversible inngrep som ødelegger viktig natur, matjord eller viktige kulturverdier.

I uttalelsen til planprogram ba Viken fylkeskommune om økologisk kompensasjon av dyrka mark. Dette prinsippet er hjemlet i naturmangfoldloven og er også en retningslinje i *Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018 – 2035*. Økologisk kompensasjon betyr erstatning for dyrket jord som faller bort eller blir ødelagt i forbindelse med et utbyggingstiltak. Det kan for eksempel gjøres ved å opparbeide dyrket mark av minst like god kvalitet på et annet sted. Hensikten er å unngå netto tap av viktige jordbruksverdier. Det viktigste prinsippet er å lokalisere og tilpasse tiltaket slik at minst mulig naturverdier går tapt. Økologisk kompensasjon er en siste utvei som bare skal benyttes etter at alle andre mulige tiltak er grundig vurdert.

Fylkeskommunen mener at prinsippet om økologisk kompensasjon bør innarbeides som en tydeligere føring i planarbeidet. Dette innebærer at det fastsettes en kompensasjonsfaktor som sier hvilken forholdsmessig erstatning som legges til grunn. Planforslaget er på et overordnet nivå, kommunedelplan. Dette innebærer at mer detaljerte løsninger skal utredes på reguleringsplannivå. Fylkesrådet anbefaler likevel at planforslaget setter seg klarere målsettinger med hensyn til å redusere netto tap av dyrka mark. Ut fra føringene om økologisk kompensasjon som en siste utvei, er det Viken-alternativet som best imøtekommer prinsippet om at prosjektets utforming og lokalisering skal redusere tap av naturverdier. Viken-alternativet medfører også noe tap av dyrka mark (80 daa) og erstatningsareal vil være relevant også ved valg av dette alternativet.

Dersom Viken-alternativet medfører behov for utvidelse av E18, er dette et tiltak som også medfører behov for omdisponering av dyrka mark.

Konklusjon

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

Miljø

I regional planstrategi for Viken 2020-2024 legges planetens tålegrense til grunn for all aktivitet og hensynet til klima og miljø skal være en gjennomgående prioritet. Det betyr at fylkeskommunen i alle regionale planer må vurdere hvordan klimagassutslipp kan reduseres og sårbare naturmiljøer kan sikres, og sørge for oppdatert kunnskap om hvordan dette kan gjennomføres. En overordnet bemerkning er at ingen av de vurderte alternativene bidrar til målet om å *redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser*.

Naturmangfold og vannforvaltning

Vikeralternativet har minst negative konsekvenser for naturmangfold. Vitbank-over vil medføre store negative konsekvenser for rødliste arter, sårbare naturtyper og verdifulle vannområder. *Regional plan for vannforvaltning i Innlandet og Viken vannregion 2022-2027* legger føringer for forvaltningen av vannforekomstene i vannregionen.

Vannforvaltningsplanen gir retningslinjer for å unngå forringelse av miljøtilstanden i vann og for å bidra til å nå miljømålene fastsatt i planen. Hensikten er å inkludere vann på et tidlig stadium i samfunns- og arealplanlegging og oppnå helhetlig vannforvaltning etter vannforskriften. Retningslinjene er førende for planarbeid etter plan- og bygningsloven.

Vannforskriften §§ 4-7 definerer miljømål for vannforekomstene. Vannforvaltningsplanen har fastsatt de konkrete miljømålene. Av vannforskriften § 4 fremgår det at det ikke er tillatt å forringe miljøtilstanden i vannforekomstene. Dersom tilstanden er dårligere enn god tilstand skal det gjøres tiltak for å forbedre tilstanden. Alle alternativer i de fire korridoralternativene i planforslaget har konfliktpotensial som går fra noe til høy. I dokumentet om KU for vannmiljø står det at «*Mere detaljerte vurdering av hvorvidt det er konflikt mot miljømål og om paragraf §12 i vannforskriften vil utløses er anbefalt gjennomført i reguleringsplan, når mer detaljer om veilinjes plassering og utforming av løsninger foreligger*». Planarbeidet må dermed fortsette å utrede videre hvilken effekt planen vil ha på miljøtilstanden i berørte vannforekomster, og om det vil ha konsekvenser for oppnåelsen av miljømålene.

Ved inngrep i økosystemer er det viktigste ut fra et faglig, biologisk perspektiv å minimere de negative effektene på naturmangfold og vannmiljø ved å unngå forurensing, minimere arealbeslag og ha fokus på disse temaene i planlegging og daglig drift. Habitatødeleggelse og habitatfragmentering må vektlegges i en slik vurdering og begrunnes grundigere i planen.

I et miljøperspektiv vil fylkeskommunen fraråde at alternativet Vitbank-over legges til grunn for videre planlegging.

Vilt

En rekke viltarter følger Lierdalen nord-sør på vandringer. I ytre Lier passerer viltet dagens E134 på vandringer til og fra kystsonen hvor tilgang på beite er stor. Viltets ønske om å passere dette området gjenspeiles i viltpåkjørslene på denne strekningen av E134 (ref. nasjonalt fallviltregister). Etablering av en ny firefelts E134 i dagen vil bety en fullstendig barriere for større pattedyr i dette området. Viker-alternativet vil i minst grad vil komme i konflikt med viltets vandringer, selv om man også her må ha oppmerksomhet knyttet til påvirkning på krysningspunkter som benyttes av viltet under E18 i dag (bruer) under fremtidig påkobling av E134.

Masseforvaltning

Regional plan for masseforvaltning har retningslinjer som skal ligge til grunn for videre arbeid med ny E134. Planen gjelder for tidligere Akershus fylke, men prinsippene er relevant for hele planområdet. Fylkeskommunen vil fremheve at miljø- og samfunnsbelastning fra massehåndtering og massetransport skal reduseres. Det anbefales derfor sterkt at minimalisering og gjenbruk av overskuddsmasser vektlegges ved valg av trasé og ved utarbeidelse av reguleringsplan. I den grad overskuddsmasser tas ut av et utbyggingsområde, skal de så langt det går brukes til samfunnsnyttige formål. Fylkeskommunen mener at planforslaget i større grad må redegjøre for hvordan massehåndtering er tenkt løst.

Områder for midlertidig masselagring bør samlokaliseres med områder for uttak av masser. Alle arealer for massehåndtering skal vurderes ut fra områdets egnethet og konsekvenser for miljø- og samfunnsinteresser. Ved utarbeidelse av masseforvaltningsplan i forbindelse med reguleringsplan ber fylkeskommunen om at det også redegjøres for kvalitet på overskuddsmassene og hvilke behov det er for kvalitetsmasser.

Konsekvenser og vurdering av bærekraft

Konsekvensutredningene og øvrige vurderinger viser at ingen av alternativene kan anses som gode. Statens vegvesens anbefalte alternativ, Vitbank-over, gir store negative konsekvenser for bl.a. jordvern, kulturmiljø, naturmiljø og landskap. Dette alternativet løser imidlertid trafikken godt. Det andre alternativet, Viken, er akseptert av Statens vegvesen, og ønsket av både Lier og Asker kommuner. Ulempen med Viken-alternativet er at det løser trafikken på en dårligere måte. Dermed blir nytteverdien svært lav, sammenliknet med den høye investeringen som samfunnet må legge i dette alternativet, og samtidig høye driftsutgifter. Alternativet kommer også dårlig ut når det gjelder klimagassutslipp. Viken er bekymret for hvordan dette alternativet vil virke på lokalveinettet, der de viktigste veiene er fylkesveier og i mange tilfeller busstraseer.

Både Viken-alternativet og Vitbank-over vil derfor ha store økonomiske, sosiale og miljømessige konsekvenser. For beboere langs dagens strekning vil ny veg føre til mindre trafikk og støy og gi et bedre bomiljø. Dette bidrar til å oppfylle FNs bærekraftsmål nr. 3 om god helse og livskvalitet. Tiltaket knytter seg direkte opp mot bærekraftsmål 9.1 om å utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, inkludert regional og grensekryssende infrastruktur. Mål 11 om bærekraftige byer og tettsteder er også relevant. Mål 11.2 går ut på å innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport. Redusert trafikk på eksisterende vei og kortere reisetid mellom ulike målpunkter vil ha positive virkninger for flere lokalsamfunn. Avhengig av valgt løsning vil andre lokalmiljøer kunne bli påvirket negativt, men løsninger må detaljeres i videre planlegging.

Ingen av alternativene bidrar til måloppnåelse for det nasjonale målet om å redusere klimagassutslipp og redusere miljøkonsekvenser. Tiltaket er derfor ikke i tråd med FNs bærekraftsmål nr. 13 om å stoppe klimaendringene. Viken fylkeskommune har som mål å bli fossilfri i 2028 og at utslipp av klimagasser skal reduseres med 80 prosent innen 2030. Viken har vesentlig høyere utslipp i driftsfase og vil etter 60 år ende på høyere samlet utslipp enn øvrige alternativer.

Begge alternativene bidrar til full måloppnåelse for målene om bedre framkommelighet og reduksjon i trafikkulykker. Sistnevnte knytter seg til bærekraftsmål 3 om god helse og livskvalitet. Bærekraftsmål 3.6 dreier seg om å halvere antall dødsulykker og skader i verden forårsaket av trafikkulykker innen 2020.

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

Vedtakskompetanse

Beslutningen treffes med hjemmel i reglement for delegering av myndighet fra fylkestinget i Viken og tildeling av innstillingsrett, punkt 3.5.2, f og g.

PS 84/2022 Lier og Asker kommuner - Kommunedelplan E134 Dagslett - E18 - høringsuttalelse

Fylkesrådets forslag til vedtak

1. Dagens E134 mellom Dagslett og E18 ved Kjellstad tilfredsstiller ikke gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hverken vegbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for dem som bor langs strekningen, og fylkeskommunen mener det utfra dette er svært viktig å avklare en akseptabel løsning for ny veikorridor.
2. Fylkeskommunen fremmer innsigelse til alternativ Vitbank-over i kommunedelplan for ny E134 på strekningen Dagslett – E18 på grunn av konflikt med kulturmiljø av høy nasjonal verdi. Fylkesrådet mener alternativet Vitbank-over vil ha en svært negativ innvirkning på kulturmiljøet på Huseby og vil føre til at kulturmiljøet og landskapet det er en del av vil få en betydelig redusert opplevelsesverdi.
3. Fylkeskommunen fremmer innsigelse til alternativet Vitbank-over, med bakgrunn i jordvern hensyn, jfr. *Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035* og nasjonal jordvernstrategi, jfr. Plan- og bygningslovens § 5-4. Fylkesrådet mener at alternativet fører til tap av dyrka mark i et omfang som ikke kan aksepteres og mener at vegprosjektet må få en utforming som søker å redusere tap av dyrka mark. Erstatningsareal i form av økologisk kompensasjon må ivaretas for dyrka mark som må omdisponeres.
4. Ny E134 med Viker-alternativet har ikke gode muligheter for tilknytning til lokalveisystemet og åpner ikke for av- og påkjøringsmuligheter på strekningen. Veien vil ikke kunne fange opp lokaltrafikken og vil i mindre grad avlaste lokalveisystemet sammenlignet med Vitbank-over. Hvis ny E134 skal planlegges etter Viker-alternativet må løsningen omfatte tiltak som gjør at biltrafikken overføres til ny E134, slik at fylkesvei og omkringliggende lokalveinett avlastes.
5. Bompengoordning og innkrevingspunkter har stor påvirkning på trafikk tall og sjåførens veivalg. Det må redegjøres for hvordan trafikkstrømmen og avlastning på fylkesveinettet blir som følge av bompengeordning på ny E134 for henholdsvis Viker-alternativet og Vitbank-over alternativet. Viken fylkeskommune som veieier av fylkesvei må inkluderes i påfølgende bompengeutredning.
6. Forutsatt innarbeidelse av punktene 4 og 5 ovenfor kan Viken fylkeskommune akseptere Viker-alternativet. Viken fylkeskommune er opptatt av en bærekraftig arealbruk og at arealplanleggingen støtter opp om nullvekstmålet.

Fylkesrådets behandling av sak 84/2022 i møte den 21.04.2022:

Det ble ikke framsatt endrings- eller tilleggsforslag.

Fylkesrådets vedtak

1.Dagens E134 mellom Dagslett og E18 ved Kjellstad tilfredsstiller ikke gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hverken veggbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for dem som bor langs strekningen, og fylkeskommunen mener det utfra dette er svært viktig å avklare en akseptabel løsning for ny veikorridor.

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

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

4.Ny E134 med Vikar-alternativet har ikke gode muligheter for tilknytning til lokalveisystemet og åpner ikke for av- og påkjøringsmuligheter på strekningen. Veien vil ikke kunne fange opp lokaltrafikken og vil i mindre grad avlaste lokalveisystemet sammenlignet med Vitbank-over.Hvis ny E134 skal planlegges etter Vikar-alternativet må løsningen omfatte tiltak som gjør at biltrafikken overføres til ny E134, slik at fylkesvei og omkringliggende lokalveinett avlastes.

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

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

Saksframlegg

Saksnr.: 2020/78918

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Fylkesrådet	21.04.2022	

Lier og Asker kommuner - Kommunedelplan E134 Dagslett - E18 - høringsuttalelse

Fylkesrådets forslag til vedtak

1. Dagens E134 mellom Dagslett og E18 ved Kjellstad tilfredsstillende ikke gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hverken vegbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for dem som bor langs strekningen, og fylkeskommunen mener det utfra dette er svært viktig å avklare en akseptabel løsning for ny veikorridor.
2. Fylkeskommunen fremmer innsigelse til alternativ Vitbank-over i kommunedelplan for ny E134 på strekningen Dagslett – E18 på grunn av konflikt med kulturmiljø av høy nasjonal verdi. Fylkesrådet mener alternativet Vitbank-over vil ha en svært negativ innvirkning på kulturmiljøet på Huseby og vil føre til at kulturmiljøet og landskapet det er en del av vil få en betydelig redusert opplevelsesverdi.
3. Fylkeskommunen fremmer innsigelse til alternativet Vitbank-over, med bakgrunn i jordvern hensyn, jfr. *Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035* og nasjonal jordvernstrategi, jfr. Plan- og bygningslovens § 5-4. Fylkesrådet mener at alternativet fører til tap av dyrka mark i et omfang som ikke kan aksepteres og mener at vegprosjektet må få en utforming som søker å redusere tap av dyrka mark. Erstatningsareal i form av økologisk kompensasjon må ivaretas for dyrka mark som må omdisponeres.
4. Ny E134 med Vikar-alternativet har ikke gode muligheter for tilknytning til lokalveisystemet og åpner ikke for av- og påkjøringsmuligheter på strekningen. Veien vil ikke kunne fange opp lokaltrafikken og vil i mindre grad avlaste lokalveisystemet sammenlignet med Vitbank-over. Hvis ny E134 skal planlegges etter Vikar-alternativet må løsningen omfatte tiltak som gjør at biltrafikken overføres til ny E134, slik at fylkesvei og omkringliggende lokalveinett avlastes.

5. Bompengordning og innkrevingspunkter har stor påvirkning på trafikk tall og sjåførens veivalg. Det må redegjøres for hvordan trafikkstrømmen og avlastning på fylkesveinettet blir som følge av bompengordning på ny E134 for henholdsvis Viken-alternativet og Vitbank-over alternativet. Viken fylkeskommune som veieier av fylkesvei må inkluderes i påfølgende bompengeutredning.
6. Forutsatt innarbeidelse av punktene 4 og 5 ovenfor kan Viken fylkeskommune akseptere Vikeralternativet. Viken fylkeskommune er opptatt av en bærekraftig arealbruk og at arealplanleggingen støtter opp om nullvekstmålet.

08.04.2022

Annette Lindahl Raakil

fylkesråd for plan, klima og miljø

Bakgrunn for saken

E134 er nasjonal hovedvei, og strekningen Dagslett til E18 er en viktig lokal- og regional vei som avlastar Oslo for gjennomgangstrafikk. Dagens E134 mellom Dagslett (Asker) og E18 (Lier) har lav standard og stor trafikk mengde. Hverken vegbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Trafikken skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for beboere langs strekningen, og planleggingen av en ny veiløsning gjennom mange år har skapt klare forventninger om at disse problemene skal løses.

Formålet med planarbeidet er å båndlegge og fastsette én korridor for videre optimalisering og detaljplanlegging av ny E134 på strekningen Dagslett – E18. To alternativer er på høring, Viken og Vitbank-over.

Forslag til kommunedelplan for ny E134 Dagslett – E18 i Asker og Lier kommuner er lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 01.04.2022. Viken fylkeskommune har fått utsatt høringsfrist til 26.04.2022.

Statens vegvesen er forslagsstiller, og kommunestyrene i Asker og Lier kommuner er planmyndighet og skal behandle endelig forslag til kommunedelplan.

Alle vurderte alternativer har tunnel som er i konflikt med markagrensa. Det er gitt tillatelse til oppstart av planlegging i marka av statsforvalteren i Oslo og Viken i brev av 14.06.2021.

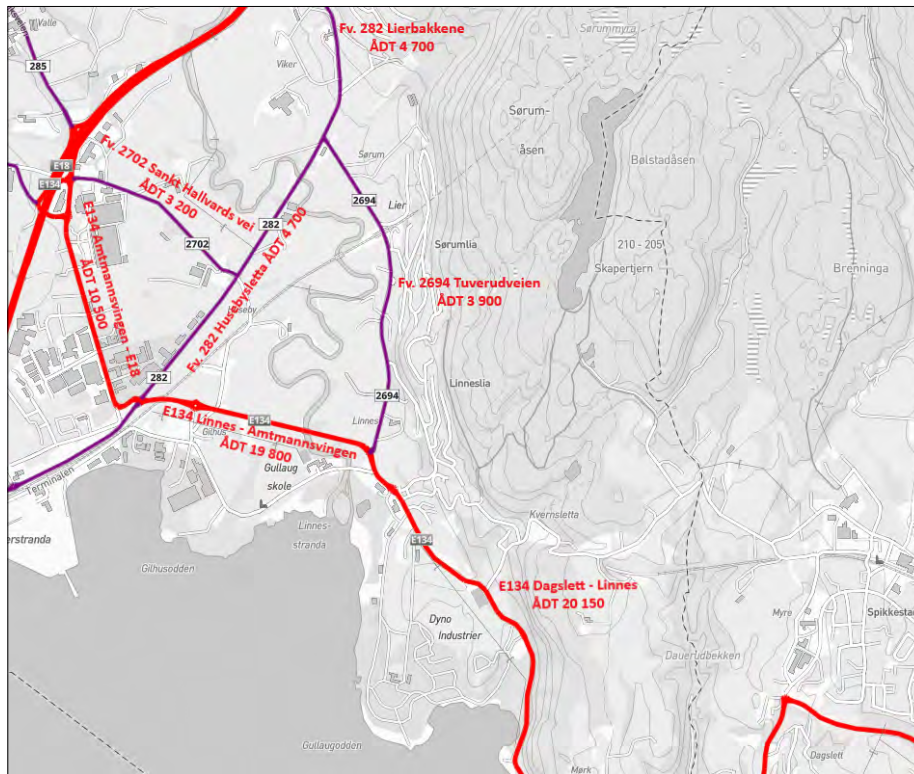
Viken fylkeskommune har tidligere kommentert saken i fylkestingets behandling av uttalelse til Nasjonal transportplan (NTP) i sak 62/2020 i møte den 18.06.2020. Viken fylkeskommune ba da om at Vikeralternativet velges som trase.

Fakta og historikk

Dagens trafikksituasjon

Dagens E134 mellom Dagslett og Lillesand har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 20 150 kjøretøy, 19 800 kjøretøy mellom Lillesand og Amtmannsvingen, og 10 500 kjøretøy fra Amtmannsvingen til E18 (tall fra 2019). Det er store trafikale utfordringer med forsinkelser i rushtiden på E18 i tilknytning til Kjellstadkrysset, og det skyldes stor tilførsel av trafikk fra lokalveinettet til E18.

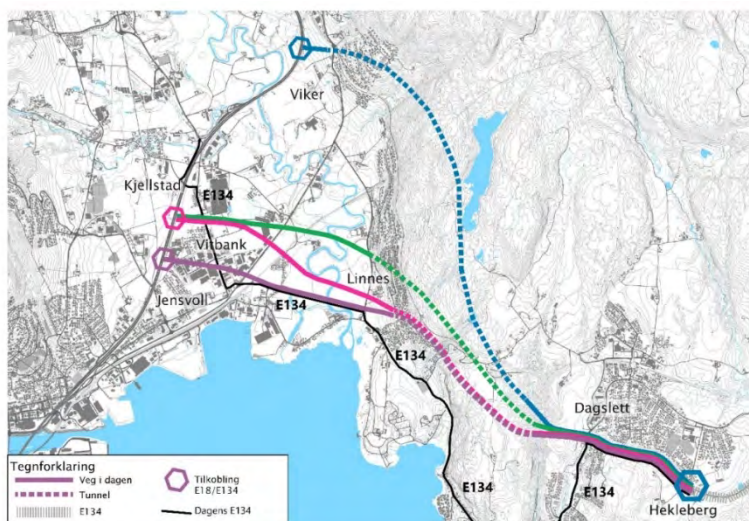
Fv. 2694 Tuverudveien, fv. 282 Husebysletta/Lierbakkene og fv. 2702 Sankt Hallvards vei berøres av kommunedelplanen for ny E134 Dagslett - E18. Tuverudveien har ÅDT på 3 900 kjøretøy, Husebysletta/Lierbakkene som er en hardt belastet fylkesvei har ÅDT på 4 700 kjøretøy og Sankt Hallvards vei har ÅDT på 3 200 kjøretøy, se figur nedenfor.



Årsdøgntrafikk (ÅDT) på E134 og øvrig vegnett.

Alternativene Vikar og Vitbank-over

Statens vegvesen har konsekvensutredet 4 korridorer med i alt 7 alternativer for ny trase. Tre av korridorene er vurdert som henholdsvis dagstrekning («over»-alternativene) og tunnel-alternativ («under»-alternativ). Alternativene fra nord til sør er Vikar, Huseby-over, Huseby-under, Vitbank-over, Vitbank-under, Jensvoll-over og Jensvoll-under.



Oversiktskart over korridorer i planområdet. Vikerkorridoren vises med blå linje, Husebykorridoren vises med grønn linje, Vitbankkorridoren vises med rosa linje og Jensvollkorridoren vises med lilla linje. Fra planbeskrivelsen s. 8.

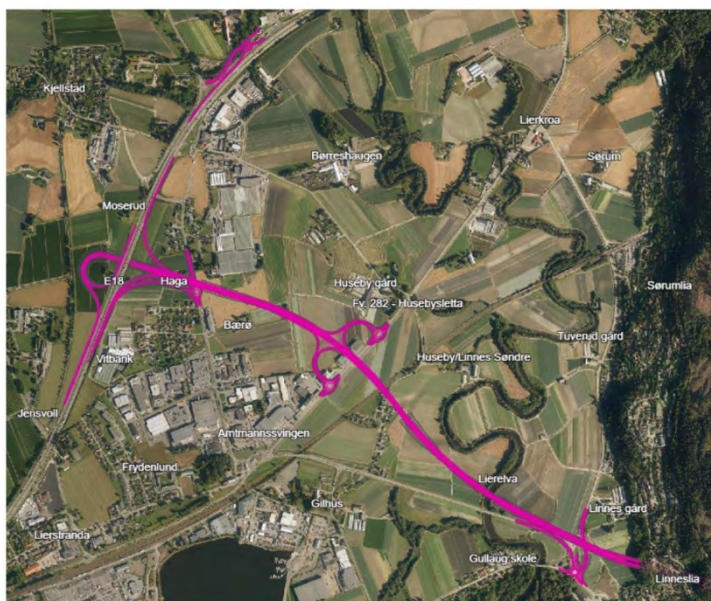
Prosjektet legger alternativene Viker og Vitbank-over til grunn for den videre planprosessen. Det er derfor kun to alternativer som nå er på høring. Arealmessig skiller ikke alternativene Vitbank-over og Viker seg fra hverandre i Asker. Fra traseens start i øst ved Hekleberg bru utvides eksisterende vei med to felt. Traseen får et såkalt kløverkryss med eksisterende E134, før ny veg går i bru over ravinen Daueruddalen som ligger på grensen mellom kommunene. Deretter skiller alternativene lag:

I **Viker-alternativet** føres ny E134 i lang tunnel på ca. 4,3 km med to løp gjennom Sørumsåsen i Lier. Tunnelen kommer ut ved Viker vest for Lierbakkene.



Viker-alternativet i tunnel. Figur fra planbeskrivelsen.

I **Vitbank-over**-alternativet føres ny E134 i tunnel på ca. 1,6 km med to løp mellom Dagslett i Asker og Linnes i Lier. Ny veg etableres i dagen mellom Linnes og kobles på E18 ved Vitbank i Lier. Alternativet krysser fv. 282 og jernbanen i bru. Kryss med E18 etableres som et toplanskryss ved begge alternativene.



Dagstrekningen til Vitbank-over, etter at alternativet kommer ut av tunell ved Linnerlia. Figur fra planbeskrivelsen.

Dagens E134 vil inngå i det lokale veinettet når ny E134 er ferdigstilt. Dagens E134 skal omklassifiseres til fylkesvei og Viken fylkeskommune overtar som veieier og vil ta over ansvaret for drift og vedlikehold av veinettet.

Som beskrevet i den videre saken, vil Viker-alternativet med tunnel være mer skånsomt for ikke-prissatte verdier. Alternativet gir imidlertid lengre reisetid, mindre avlasting på annet vegnett og dårligere fremkommelighet for kollektivtransport enn Vitbank-over. Vitbank-over gir store negative konsekvenser for jordvern, naturressurser, kulturminner, landskap og naturmangfold, men kortere reisetid enn Viker, bedre tilkobling til øvrig vegnett og bedre avlasting av eksisterende veger. Reisetiden mellom Spikkestad og Drammen reduseres med mellom åtte og ti minutter i rushtiden for Vitbank-over. For Viker-alternativet vil reisereduksjonen bli fire til fem minutter.

På bakgrunn av konsekvensutredningen og den samfunnsøkonomiske analysen, tilleggsutredninger og analysen av måloppnåelse, sammen med vurdering opp mot styringsmålet, vil Statens vegvesen foretrekke alternativet Vitbank-over, akseptere Viker-alternativet, fraråde Huseby-over og ha innsigelse til øvrige alternativer.

Bestilling av kommunedelplan med konsekvensutredning

I Stortingsproposisjon 87 (2017 – 2018) ba Samferdselsdepartementet om at videre planlegging på strekningen Dagslett – E18 ble gjennomført som ett samlet prosjekt. Samferdselsdepartementet ba om at nytt planprogram skulle omfatte hele strekningen Dagslett – kryss E18, alle relevante linjer skulle utredes og rimeligste alternativ skal være vurdert. Statens vegvesen fikk et styringsmål for prosjektet på 3 800 millioner i 2020-kr. Styringsmålet er kostnadsrammen for prosjektet. Statens vegvesen kan ikke akseptere alternativer som er beregnet til en investeringskostnad som er høyere enn styringsmålet, og vil ha innsigelse til alternativer som er dyrere.

Planprogrammet ble utarbeidet med 7 alternativer og fastsatt av Lier kommune den 03.11.2020 og Asker kommune 08.12.2020. Lier kommune vedtok at bare Viker-alternativet skulle legges til grunn i den videre planprosessen. Dette var ikke i tråd med oppdraget fra

Samferdselsdepartementet, nemlig utredning av alle relevante alternativ og at rimeligste alternativ skal være vurdert. Samferdselsdepartementet ba derfor daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) om statlig fastsettelse av planprogrammet. KMD fastsatte planprogrammet i brev av 25.06.2021 og ba om at alle korridorene (Viker, Huseby, Vitbank og Jensvoll) måtte utredes. Samtidig økte Samferdselsdepartementet kostnadsrammen for prosjektet til å også omfatte Viker-alternativet, slik at alternativet ikke ville bli omfattet av innsigelse fra Statens vegvesen.

Prosjektmål

Planleggingen av E134 Dagslett – E18 bygger på regjeringens overordnede mål for transportpolitikken: *«Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.»* Det nasjonale målet brytes ned i tre hovedmål:

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

Hovedmålet for prosjektet er formulert i planprogrammet for kommunedelplanen: *«E134 skal være en nasjonal veg med god trafiksikkerhet. Vegen skal binde sammen E6 i Akershus og E18 i Buskerud og avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk. Framkommelighet skal ivaretas på en god måte.»*

Delmål

Prosjektet har 8 delmål i ikke-prioritert rekkefølge. Ny firefelts veg E134 skal gi:

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

Viken fylkeskommunes tidligere uttalelse til E134 Dagslett – E18

Viken fylkeskommune uttalte seg til planprogrammet i brev av 04.03.2020. Fylkeskommunen varslet innsigelse til planforslag som ikke tar tilstrekkelig hensyn til Huseby gård, som er omtalt senere i saken: *«Fylkeskommunen har vanskelig for å se hvordan det vil være mulig å planlegge en 4-felts motorvei tett opp til kulturmiljøet på Huseby uten at dette vil medføre en fullstendig ødeleggelse av stedets opplevelsesverdi. Vi har vanskelig for å se hvordan vi skal kunne stille oss bak et planforslag som legger opp til bruk av disse traseene. Viken fylkeskommune vil som regional kulturminnemyndighet være nødt til å vurdere innsigelse til et planforslag vi mener ikke tar tilstrekkelig hensynet til et så verdifullt kulturmiljø.»*

Tidligere planarbeid på strekningen

E134, tidligere Rv. 23, har vært under planlegging i mange år på denne strekningen. Kommunedelplan for Ytre Lier ble vedtatt i 2007. Forslaget var å koble ny rv. 23 til E18 i kryss på Brakerøya. Forutsetningene er siden endret, og det behov for å erstatte 2007-planen. I 2014 ble reguleringsplaner for rv. 23 Dagslett – Linnes vedtatt i Lier og daværende Røyken kommuner. Reguleringsplanene legger opp til planskilt kryss på Dagslett, bru over Daueruddalen og tunnel gjennom fjellet, som avsluttes med en løsmassekulvert på Linnes i Lier. I Asker er det minimal forskjell fra tidligere vedtatt reguleringsplan og det planforslaget som nå foreligger.

Videre planlegging for påkobling til E18 i Lier ble gjort i arbeid med kommunedelplan for rv. 23 Linnes – E18, der planprogram ble fastsatt i 2017. Planen skulle utrede linjer som en videreføring fra prosjektet Dagslett – Linnes og fullføre rv. 23 fram til E18. For reguleringsplanene rv. 23 Dagslett – Linnes ble det utarbeidet byggeplan for prosjektet, men før bygging ble det gjennomført et byggherreoverslag som viste kostnadsoverskridelser av en slik art at prosjektet ble stoppet. Dette førte også til at arbeidet med kommunedelplanen i Lier ble stoppet, fordi reguleringsplanen for rv. 23 Dagslett – Linnes var en forutsetning for løsningene som ble utredet.

Utbyggingsprosjekter i Lier

Det planlegges store utbyggingsprosjekter på Lierstranda med Fjordbyen og på Gullaug i Lier. Disse vil ha stor påvirkning på de trafikale forholdene og omkringliggende veinett og vil kreve et transportsystem som fungerer godt. Utbygging i Fjordbyen skal tilrettelegge for 20 000 innbyggere og 8 000 arbeidsplasser. Kommunedelplanen for Gullaug tilrettelegger for stor utbygging med 2 500 nye boliger, 400 nye arbeidsplasser og nye grunnskoler med til sammen 1 300 elever.

Problemstillinger, alternative løsninger og konsekvenser

De følgende avsnittene redegjør for problemstillinger som fremkommer i planforslaget og viser et utvalg av problemstillinger som er aktuelle for Viken fylkeskommune sin videre vurdering av saken. Det henvises for øvrig til planbeskrivelsen som er lagt som vedlegg i saken.

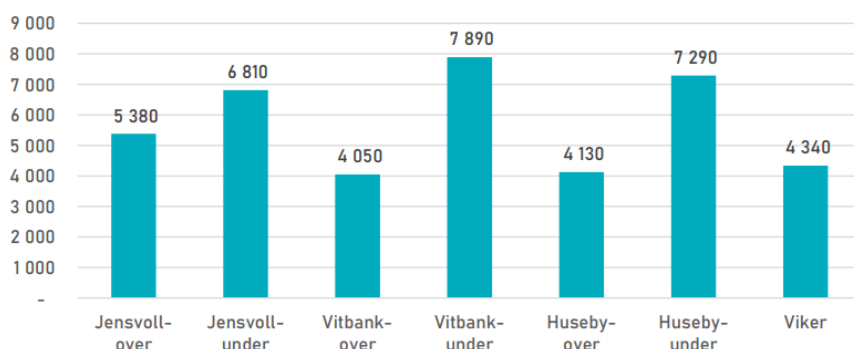
Planforslaget er konsekvensutredningspliktig i henhold til forskrift om konsekvensutredninger. Selv om det kun er alternativene Viken og Vitbank-over som er på høring er alle 7 alternativer konsekvensutredet. Utredningene er gjennomført i henhold til Håndbok V712, Retningslinjer

for virksomhetenes transportanalyser og samfunnsøkonomiske analyser og planprogram for E134 Dagslett-E18. Transportmodeller er benyttet for å beregne endringer i transportetterspørselen som følge av ny E134 mellom Dagslett og E18.

Konsekvensutredningen er tilpasset kommunedelplannivået. Hensikten er å gi grunnlag for å velge en korridor for videre planlegging. En detaljert konsekvensutredning av det konkrete veiltiltaket vil gjøres i senere planarbeid. Konsekvensene er inndelt i *prissatte konsekvenser* og *ikke-prissatte konsekvenser*. Ikke-prissatte konsekvensene vurderes på grunnlag av områdenes verdi og tiltakets påvirkning. Verdiene settes på grunnlag av veiledning gitt i Statens vegvesen sin Håndbok V712. De ikke-prissatte konsekvensene omfatter fagtemaene landskapsbilde, friluftsliv, by- og bygdeliv, kulturarv og naturmangfold og naturressurser. En kort oppsummering er gitt senere i saken.

Prissatte konsekvenser omfatter konsekvenser som er verdsatt i kroner og bygger på beregnede trafikale konsekvenser av prosjektet. De prissatte konsekvensene omfatter blant annet tidsgevinster, ulykker og utslipp til luft, samt endringer i drifts- og investeringskostnader. For de *prissatte konsekvensene* utgjør trafikanntytte den største nyttekomponenten og byggekostnader utgjør den største kostnaden.

Vitbank-over har lavest byggekostnad. Viker har noe høyere byggekostnad på grunn av den lange tunnelen. «Under»-løsningene er de dyreste da det må bygges betongtunnel i dårlige grunnforhold, noe som er svært kostbart. Jensvoll-over går gjennom et næringsområde og innløsning av bebyggelsen gjør alternativet dyrere enn både Viker og Vitbank-over.



Figur 1-3 Investeringskostnader (P50-verdier) for alternativene. Millioner 2020-kroner, ikke-diskontert, inkl. mva.

Figuren er hentet fra Planbeskrivelse med konsekvensutredning E134 Dagslett-E18 s. 14

Måloppnåelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tabellen nedenfor viser i hvilken grad tiltaket vil oppnå prosjektets målsettinger. Alle alternativene gir vesentlig bedre trafiksikkerhet, fremkommelighet, redusert reisetid og en betydelig trafikkreduksjon på dagens E134 fra Dagslett til Linnes. Økt fremkommelighet for bil som følge av ny E134 fra Dagslett til E18 fører til flere bilreiser i regionen i størrelsesorden 2 500 - 3 000 bilreiser per dag i 2050 for de fleste alternativene. Viker har noe mindre trafikkøkning enn de øvrige alternativene. Ny E134 er et trafikkskapende tiltak og vil endre trafikkmønsteret i området. Samtlige korridorer gir redusert biltrafikk gjennom Oslo og på ferjen mellom Horten og Moss, og økt biltrafikk gjennom Oslofjordtunnelen.

Ingen av alternativene bidrar til å redusere klimagassutslipp. Beregninger i prosjektet viser at Vitbank-over, Huseby-over og Viker har de laveste klimagassutslippene når det sees på materialproduksjon, utbygging, drift og vedlikehold, samt arealbeslag og riving og reetablering av næringsbygg. Viker har vesentlig høyere utslipp i driftsfase, som følge av større transportarbeid, og vil etter 60 år ende på høyere samlet utslipp enn de øvrige. Andre miljøkonsekvenser er i stor grad belyst gjennom utredninger av ikke-prissatte temaer. Viker er det eneste alternativet som viser helt eller delvis måloppnåelse for mål som omhandler miljø. Samtidig bidrar ikke Viker til måloppnåelse for mål som gjelder koblinger mellom lokalt og overordnet vegnett og delvis ikke til samfunnsøkonomisk nytte.

HOVEDMÅL/NASJONALE MÅL	J-o	J-u	Vb-o	Vb-u	H-o	H-u	V
Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet							
Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen							
Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser							
PROSJEKTMÅL	J-o	J-u	Vb-o	Vb-u	H-o	H-u	V
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 støybelastning, luftforurensning, barrierevirkning og visuell virkning	a)						
	b)						
	c)						
	d)						
8. Godt ivarettatt framkommelighet for kollektivtrafikk og gang- og sykkel gjennom planområdet og gode koblinger til eksisterende og planlagte gang- og sykkelveger gjennom planområdet							

Måloppnåelse
 Delvis måloppnåelse
 Ikke måloppnåelse

Måloppnåelse for alternativene, planbeskrivelse s. 160. Vb-o = Vitbank over og V = Viker

Netto nytte er summen av nytten og kostnadene. Netto nytte per budsjettkrone (NNB) er et tall på hvor mye prosjektet gir i nytte sett opp mot belastningen det gir på offentlige budsjetter. Nyten for trafikanter og transportbrukere er beregnet til mellom fem og seks milliarder kroner for alle alternativene unntatt Viker, som har en trafikanthytte på om lag halvparten av dette. Den lavere trafikanthytten for Viker skyldes at denne korridoren har mindre reisetidsbesparelse og lavere trafikk sammenlignet med øvrige alternativer, som vist i figur nedenfor.

	Jensvoll- over	Jensvoll- under	Vitbank- over	Vitbank- under	Huseby- over	Huseby- under	Viker
Netto nytte (NN), mill. kr.	-950	-3 090	330	-4 460	100	-3 900	-3 350
Netto nytte per budsjettkrone (NNB)	-0,17	-0,44	0,08	-0,59	0,03	-0,56	-0,75
Rangering etter NNB	3	4	1	6	2	5	7

Netto nytte (nåverdi i millioner 2021-kroner, sammenligningsår 2030) og netto nytte per budsjettkrone. Fra planbeskrivelse s. 17.

Den samfunnsøkonomiske analysen sammenstiller prissatte og ikke-prissatte tema. Et prosjekt regnes som samfunnsøkonomisk lønnsomt når summen av fordeler for samfunnet er større enn summen av ulemper. Sammenstillingen gjøres på grunnlag av faglig skjønn og rimelighetsvurderinger. Ingen alternativer er vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsomme samlet sett. Dette er fordi nytteverdien er såpass lav at det ikke oppveier de store negative ikke-prissatte konsekvensene.

Samferdselsfaglige problemstillinger og konsekvenser - Vikar

Avlastning av lokalveinettet

Dagens E134 og lokalveinettet er overbelastet og skaper problemer med trafikkavvikling, fremkommeligheten for buss og trafikksikkerheten på og langs veien. Med Vikar-alternativet går store deler av traséen i tunnel under terreng. Veien har dermed ikke samme tilknytning til lokalveinettet sammenlignet med Vitbank-over, og med mangel på av- og påkjøringsramper har ikke biltrafikken på lokalveinettet mulighet til å koble seg på hovedveien. Vikar-alternativet vil ikke kunne fange opp annen trafikk fra sideveiene mellom Dagslett og E18. Med Vikar-alternativer er det en forutsetning at biltrafikken overføres til ny E134 slik at fylkesvei og omkringliggende lokalveinett avlastes.

Trafikk på E18

I dagens situasjon er det store rushtidsforsinkelser i tilknytning til Kjellstadkrysset på E18, som skyldes stor tilførsel av trafikk fra lokalvegnettet på dette punktet. Fordi Vikar-alternativet kobler seg på E18 nord for Kjellstadkrysset, vil Vikar-alternativet gi betydelig mer forsinkelser enn de sørlige alternativene. Planforslaget sier at «*For å bedre fremkommeligheten på E18 vil det være behov for å iverksette tiltak, som for eksempel flere felt.*»

Fremkommelighet for buss

Ny E134 med Vikar-alternativet tilrettelegger i liten grad for kollektivtransport. Store deler av traséen går i tunnel under terreng og gir ikke av- og påstigningsmuligheter på strekningen. En ekspressbusslinje kan betjene store utbyggingsområder som Fjordbyen og Gullaug, men Vikar-alternativet gir ikke grunnlag for dette. For å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk på dagens veinett mellom Dagslett og E18, er det en forutsetning at biltrafikken ledes mot ny E134 slik at omkringliggende sideveinett avlastes.

Bompengeordning

Det er knyttet stor usikkerhet til hvordan reisevaner, foretrukket rutevalg og reisetid står seg for fremtidige scenarioer. Bompengeordning og plassering av innkrevingspunkter vil påvirke trafikk tallene og sjåførens veivalg. Vikar mellom Dagslett-E18 vil iht. *Fagrapporten om transport og prissatte konsekvenser* få en trafikkmengde på 26 800 kjøretøy uten bom (2030), og 13 200 med bom. Vitbank-over mellom Dagslett-Husebysletta vil få en trafikkmengde på 32 800 kjøretøy uten bom (2030), og 24 200 med bom. Mellom Husebysletta-E18 blir trafikkmengden 31 800 kjøretøy uten bom, og 17 600 med bom.

Gang- og sykkelvei

Vikar-alternativet vil ikke berøre eller krysse noen av de eksisterende rutene for gående og syklende og vil ikke medføre noen direkte konsekvenser for gang- og sykkelvei.

Samferdselsfaglige problemstillinger og konsekvenser – Vitbank-over

Avlastning av lokalveinettet

Avlastning av omkringliggende sideveinett er viktig for trafikkavvikling, fremkommelighet for kollektivtrafikken og trafiksikkerheten til gående og syklende. Ny E134 med Vitbank-over-alternativet muliggjør påkobling av hovedveien til lokalveinettet mellom Dagslett og E18. Hovedveien anlegges i tilknytning til lokalveiene og tilrettelegger for flere kryss og tilkoblingspunkter. Med flere av- og påkjøringsramper vil Vitbank-alternativet fange opp biltrafikken og omkringliggende sideveier avlastes.

Fremkommelighet for buss

Fremkommelighet for buss og et godt kollektivtilbud er avhengig av god trafikkavvikling og avlastning av lokalveinettet. Da vil bussen bli mindre berørt av forsinkelser og komme raskere frem i trafikken. Utbygging av ny E134 med Vitbank-over-alternativet muliggjør for en rute med redusert reisetid for buss mellom Dagslett og E18. Alternativet åpner for tilrettelegging med flere av- og påstigninger og kan dermed plukke opp flere kollektivreisende på strekningen mellom Dagslett til E18. Samtidig muliggjør Vitbank-over for ekspressbusslinje.

Bompengeordning

Bompengeordning og plassering av innkrevingspunkter vil også for Vitbank-over-alternativet påvirke sjåførens veivalg.

Gang- og sykkelvei

Vitbank-over-alternativet vil krysse eksisterende ruter for gående og syklende fire steder langs ny trasé for E134. I møte med store kryssområder med av- og påkjøringsramper i ulike retninger, vil gående og syklende møte store, visuelle barrierer, men også stedvis ulemper i form av å krysse avkjøringsrampe i plan. De berørte regionale sykkelrutene er ruten som går langs Ringeriksveien, ruten langs Lierstranda - Husebysletta, ruten gjennom Terminalen (fremtidig Fjordbyen) og ruten i bunn av Linneslia, langs Tuverudveien.

Nærmere om ikke-prissatte konsekvenser

Nedenfor omtales de viktigste konsekvensene av alternativene Viker og Vitbank-over knyttet til ikke-prissatte verdier og hvordan disse er vurdert i planforslagets konsekvensutredning.

Kulturminner

Planområdet er primært jordbrukslandskap med kulturmiljøer tilknyttet dette. Det er ikke tidligere registrert automatisk fredete kulturminner i traseen i Asker kommune. Ved Spikkestad vil traseene krysse dyrket mark ved Bølstad. Her er det kjent gravminner fra jernalderen.

På Liersiden er det mange kulturmiljø og flere har stor verdi. Viktigst er Huseby gård som inneholder flere automatisk fredede kulturminner. På Huseby er det et kulturmiljø av nasjonal verdi. Kulturmiljøet er utvalgt som et av fylkets viktige kulturmiljøer i Regional plan for kulturminnevern (Kulturminnekompasset, 2017). Det er også et av Lier kommunes utvalgte kulturmiljøer i kommuneplan for kulturminner.

Vitbank-over legger opp til et kløverkryss med fv. 282, som passerer Huseby gård. Ny E134 og kryssløsning vil ligge svært nære Huseby gård. Kryssløsning er ikke detaljert utformet på dette plannivået. Alternativet vurderes å ha stor negativ konsekvens for kulturarv. Nærføringen til

Huseby gård er mest utslagsgivende for vurderingen. Viker-alternativet berører færrest kulturmiljø, med unntak av inngrep i forskriftsfredet vegmiljø, Lierbakkene, som beskrevet nedenfor. Viker-alternativet er derfor vurdert å ha «noe negativ konsekvens» for kulturarv. Viker er rangert som det beste alternativet, nr. 1, for tema kulturarv, mens Vitbank-over er rangert som nr. 6.

Huseby gård og Lierbakkene er nærmere beskrevet i avsnittet «Fylkesrådets vurdering»

Landskap og kulturmiljø

Lierdalen er vid, med storskala kulturlandskap. Den tydelige, meandrerende Lierelva renner gjennom dalen. I dag har gårdene søndre Linnes, Huseby og vestre Linnes, som opprinnelig kan ha vært én gård, tilnærmet sammenhengende jordbruksarealer. Dette kan oppleves som ett stort kulturmiljø og del av et helhetlig jordbrukslandskap. Eldre veier og jernbane i dette området går i hovedsak fra sør mot nord, det vil si at de følger hovedretningen i Lierdalen. Denne infrastrukturen ligger for det meste på nivå med terrenget.

Vitbank-over har store fyllinger og bruer som vil lage en ny barriere i Lierdalen. Fragmentering av landskapet økes ytterligere og tiltaket vil være synlig fra flere boligområder. Vitbank-over vurderes å ha svært stor negativ konsekvens og er rangert som nr. 6, nest dårligst, for fagtema landskapsbilde.

Viker-alternativet skåner kulturlandskapet i Lier-dalen i stor grad. Lokalt på Viker blir det inngrep ved nye ramper og bru over E18 og inngrep som følge av tunnelportalen. Alternativet er vurdert å ha noe negativ konsekvens og er rangert som best, nr. 1, for fagtema landskapsbilde.

Naturressurser

Jordvern er hovedtema i fagtema naturressurser. Planområdet er i stor grad et jordbrukslandskap med jord av hovedsakelig svært god kvalitet (www.nibio.no).

Alternativet Vitbank-over går gjennom jordbrukslandskapet i ytre Lier og vil beslaglegge ca. 235 daa dyrka mark. Vitbank-over er rangert som det dårligste alternativet for fagtema Naturressurser for alle 7 alternativer. Viker-alternativet gir det laveste arealbeslaget av alle alternativene, 80 daa, og er derfor rangert som det beste av de 7 alternativene, nr.1. Beslaget av dyrka mark er her knyttet til området der tunnelen vil munne ut ved E18, ved Viker i Lier.

Plandokumentene sier at det ikke vil detaljutføres avbøtende tiltak knyttet til dyrka mark på dette overordnede plannivået. Konsekvensutredningen skisserer likevel at matjord som beslaglegges av tiltaket bør flyttes for å etablere dyrka jord andre steder. Det står i konsekvensutredningen at det kan være krevende å finne større egnede mottaksarealer.

Utvidelse av dagens E134 i Asker gir et beslag av dyrka mark som er likt for alle alternativene.

Naturmangfold

I Lier er de største naturverdiene knyttet til Lierelva som har sitt utløp i Drammenselva. Ved utløpet ligger Linnesstranda naturreservat. Kommunegrensen går i en ravine. Raviner er

røddlistet som sårbar naturtype. Nedre del av Lierdalen og særlig områdene rundt Lierelva utgjør viktige områder for vipe. Vipa er oppført på rødlista som sterkt truet.

Vitbank-over vil påvirke viktige områder for vipe, og ny bru over Lierelva kan gi inngrep i vegetasjon langs kantsonen til elva. Vitbank-over er vurdert å ha stor negativ konsekvens for fagtema naturmangfold og rangeres som dårligst, nr. 7.

Vikerkorridoren vil i mindre grad berøre naturmangfold. Virkningene er knyttet til etablering av bru over ravinedalen i Daueruddalen, som er felles for alle alternativene. Samlet vurderes alternativ Viker å gi noe negativ konsekvens for naturmangfold, og rangeres som best, nr.1.

Fylkesrådets vurdering

Samferdsel

Dagens E134 skal omklassifiseres til fylkesvei og Viken fylkeskommune overtar driftsansvaret som ny veieier. Det er derfor uheldig at Viker-alternativet avlaster dagens E134 relativt lite, og spesielt når det kreves inn bompenger på ny vei.

Det er viktig at trafikkstrømmene vurderes i en større utstrekning enn kun å se E18 og E134 isolert. Selv om planbestemmelsenes § 3-3 fastslår at: «*Nødvendige avbøtende tiltak for å hindre lekkasje ut på lokalt veinett, skal vurderes og fastsettes i reguleringsplanen*» er det viktig at biltrafikken på fylkesveinettet ikke øker.

I *Fagrapporten for transport og prissatte konsekvenser* er det gjennomført følsomhetsberegning av Vitbank-over-alternativet, men ikke for Viker-alternativet. En følsomhetsberegning skal gi et bilde av effekten av tiltakene gitt at ny E134 mellom Dagslett og E18 er ferdig utbygd. Viken fylkeskommune savner følsomhetsberegning av Viker-alternativet og ber om at dette gjennomføres.

For begge alternativene må det redegjøres for hvordan trafikkstrømmen på fylkesvei- og sideveinettet blir som følge av bompengoordning på ny E134 og/eller sideveiene når ny E134 er ferdigstilt. Viken fylkeskommune som veieier av fylkesvei må inkluderes i påfølgende bompengeutredning.

Dersom man velger et alternativ som avlaster dagens E134 for lite trafikk kan det bli behov for avbøtende tiltak. I forbindelse med reguleringsplanen bør det lages en rapport som tar for seg eksisterende vei og eventuelle avbøtende tiltak. Det kan eventuelt være tiltak som bygger ned kapasiteten på veien eller andre typer tiltak. Desto mer trafikk som blir igjen på veien desto større behov for tiltak.

Planforslaget nevner at Viker-alternativet kan medføre behov for nytt kjørefelt på E18. Viken fylkeskommune mener dette vitner om en betydelig usikkerhet knyttet til virkningene av Viker-alternativet, uten at planforslaget redegjør for dette i særlig grad.

Fylkesveinettet sør i Asker er allerede i dag svært overbelastet og dette skaper store problemer for buss, myke trafikanter og trafikksikkerheten. Viken fylkeskommune ønsker at utbyggingen av E134 kan bidra til å redusere dagens utfordringer på fylkesveinettet sør i Asker kommune. I det videre arbeidet ber Viken fylkeskommune om at det må settes særlig søkelys på at Røykenveien og Slemmestadveien i Asker kommune ikke får økt personbiltrafikk.

Sykkelruter

Arbeidet med ny E134 omfatter ikke planlegging av nye sykkelruter, men prosjektet kunne sett på en forbedring av eksisterende ruter. Dette gjelder spesielt på E134-ruten og forbindelsen Linnes – Amtmannsvingen – Drammen/Lier, som er en rute med lange omveier sammenlignet med trasé for bil og bygger i liten grad opp under sykkel som transportform.

Planbestemmelser

Flere eiendommer langs dagens E134 er i dag påvirket av veitrafikkstøy. Med Vitbank-over-alternativet blir eiendommer langs traséen påført ytterligere støyforurensning. Det vises til § 3-3 i planbestemmelsene: «[...] *Nødvendige avbøtende tiltak for å hindre lekkasje ut på lokalt veinett, skal vurderes og fastsettes i reguleringsplanen*». Viken fylkeskommune ber om at følgende setning avslutningsvis i avsnittet legges til: «*Det samme vil gjelde for støy, herunder støy for dagens E134*».

I den delen av kommunedelplanen som gjelder for Lier kommune er det i bestemmelsene § 1-2 beskrevet forholdet og hierarkiet mellom kommuneplanen og gjeldende reguleringsplan for «RV 23 Linnes - Dagslett». Viken fylkeskommune ber om at det blir gjort tilsvarende for Asker kommune.

Kulturminner

Nærmere om Huseby gård

Huseby var i vikingtid/tidlig middelalder kongsgård og administrativt senter. Gården var del av et større system der kongene i rikssamlingstiden omgjorde konfiskerte storgårder til kongelig besøksgårder. Slike gårder inngikk i et større militært og administrativt system. Kulturmiljøet på Huseby i Lier er et sjelden godt eksempel på en slik gård, med flere bevarte kulturminner fra den aktuelle perioden. Gården er strategisk plassert ved møtet mellom ferdselsveiene mellom Tyrifjorden og Ringerike og Drammensfjorden. Kontroll over overgangene mellom kyst og innland var særdeles viktig for etableringen av maktsentra, og i slike områder er det vanlig å finne rike funn og mektige gravhauger.

På Huseby er det bevart to svært store gravhauger. Gravhaugene er ca. fem meter høye og måler mellom 28-36 meter i diameter. En tredje gravhaug skal ha blitt slettet i 1823. Hundre år tidligere skal det ha vært funnet en skipskjøl i denne haugen, og det er ikke umulig at også de gjenværende haugene kan inneholde skip. Gravhaugene viser en klar romlig sammenheng til tunet på gården, og begge henvender seg mot Lierelva og mot Drammensfjorden som i vikingtiden har vært mye nærmere gårdstunet enn i dag.

Huseby kirke og Huseby sogn nevnes i middelalderen. Kapellet som stod her var viet St. Olav, og skal ha vært bygd kort tid etter kristningen av landet (før 1060). I 1893 skal det være funnet rester etter murete hvelv og en mulig kirkegård ved tunet. Enkelte steiner fra kirken er bevart. Disse finnes nå langs innkjørselen til Nordre Huseby. Steinene er kvaderhogd med innhugde Andreaskors.

Like øst for de to gravhaugene ligger St. Hallvards brønn. Hallvard Den Hellige, eller Sankt Hallvard skal ha holdt til på Huseby i tiden mellom 1020 og 1043. Helt frem til midten av

1800-tallet valfartet folk til denne kilden og drakk av vannet som man mente var helsebringende. Huseby ligger i dag langs pilegrimsleden mellom Tunsberg og Nidaros.

Forskriftsfredet veianlegg E18 («Lierbakkene»)

E18 Lier utgjør en strekning av motorvegen Oslo-Kristiansand. Veggen er en av de første motorvegene som ble bygget i landet, som del av nye idealer og satsing på motorveger på slutten av 1960-tallet. Lierbakkene vegmiljø er forskriftsfredet med forskrift til Kulturminneloven (§22a, vernetato 21.12.2009) og del av Statens vegvesens nasjonale verneplan («Vegvalg», 2002). Den fredete veistrekningen er 4,44 km. lang. Om lag 1,5 km. av den sørligste delen faller innenfor planområdet som nå er på høring. Av fremhevede verneverdier i fredningen er vegmiljøets tidsdybde og samfunnshistorie som en av de første motorvegstrekninger med endringer. Formålet med fredningen er å bevare hele veianlegget.

Riksantikvaren har sendt på høring et forslag om endring av fredningsforskriften for alle veianlegg, bruer og byggverk i Statens vegvesens eie, med høringsfrist 22. april. For den fredete motorveien E18 Lier innebærer høringsforslaget en presisering av omfang til å gjelde vegstrekning med plankryss, tunneler og bruer, samt vegens linjeføring og vegprofil med skråningsutslag.

Alternativet Viken

Viken-alternativet vil virke direkte inn på den forskriftsfredete motorveien gjennom Lier. Påvirkning vil være i tilkobling til sørgående kjørefelt, som også innebærer også bru over veien. På begge sider av dagens E18 vil det nærliggende terrenget nødvendigvis endres ved påkobling av ny E134. Nasjonal verneplan «Vegvalg» (2002) slår fast for Lierbakkene vegmiljø (objekt 73-74) at anleggelse av flere felt eller moderniseringer i vegutstyret kan være forenlig med vern. Endring av horisontal eller vertikalprofil for dagens felt vil derimot ikke være forenlig med hensikten med vernet.

Fylkeskommunens vurdering er at et kryss mellom to motorveier kan være akseptabelt så lenge den fredete veiens horisontal- eller vertikalprofil ikke endres. Foreslått kryssløsning med bro over E18 vil påvirke landskapet og opplevelsen av den fredete motorveien, men kun på ett punkt. Det er avgjørende for virkningen på det fredete veianlegget at løsninger for kryss og påkobling gjøres så lite inngripende som mulig, og at utforming og detaljering ivaretar hensynet til den fredete veien. Det er også avgjørende at en eventuell brokryssing utformes slik at opplevelsen av det fredete veianleggets linjeføring og plassering i landskapet ivaretas.

Endelig utforming av kryssløsning skal bestemmes i detaljreguleringen. Fylkeskommunen ønsker å være tidlig inne i en dialog om detaljutforming. Det vil være viktig å minimere inngrepet i det fredete veilegemet og ivareta hensynet til linjeføring, vegprofil med skråningsutslag, vegbredde, grøfter og stikkrenner. Kryssløsning og påkobling fra ny E134 til E18 må også ta hensyn til Reistad I bruer med brukonstruksjon, landkar og linjeføring. Reistad I bruer er del av det fredete veianlegget E18 Lier og fredningen skal ivareta bruens hovedpreg.

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

Alternativet Viken vil ikke virke inn på kjente arkeologiske kulturminneverdier.

Alternativet Vitbank-over

Alternativet Vitbank-over vil føre til at ny firefelts motorvei vil passere om lag 250 meter sør for gårdstunet på Huseby. Dette alternativet vil også medføre en kryssløsning med rundkjøringer og av- og påkjøringsramper som vil komme helt inn mot bebyggelsen på gården. Den nye motorveien vil måtte krysse over Drammensbanen i en lang og høy bro. Dette vil skape en stor barriere i landskapet. Siktlinjer mellom kulturmiljøet på Huseby og Drammensfjorden vil forstyrres av et moderne inngrep av vesentlig størrelse. Da gravhaugene på Huseby først og fremst har henvendt seg mot Drammensfjorden, og da høydepunktet i legenden om St. Halvard også utspiller seg på fjorden vil det kunne oppleves som utilbørlig skjemmende med en ny motorvei så tett på dette verdifulle kulturmiljøet. En såpass inngripende barriere i landskapet vil virke svært negativt inn på kulturmiljøet og redusere opplevelsesverdien til kulturminnene og til kulturmiljøet.

Den planlagte veien vil i tillegg til nærføringen til Huseby også dele et sammenhengende jordbrukslandskap, som strekker seg fra søndre Linnes i sørøst til vestre Linnes i nordvest, i to. Foreslått trasé vil dessuten gå på tvers av orienteringen til eldre veitraséer i Lierdalen, som i all hovedsak følger dalens retning nord-sør.

Konklusjon kulturarv

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

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

Hvis kommunene imidlertid ønsker en avklaring av forholdet til de automatisk fredete kulturminner i en eller flere traseer før man begynner med reguleringsplanarbeidet, vil fylkeskommunen kunne bistå med dette. Kommunen må da bekoste de undersøkelser som er nødvendige, jamfør § 10 i kulturminneloven

Naturressurser

Regional plan for areal og transport i Buskerud som gjelder for Lier kommune har som målsetting at årlig omdisponering av dyrka mark i Buskerud ikke overstiger 160 daa innen 2020. Målsettingen skal bidra til å oppfylle nasjonal jordvernstrategi. Vitbank-over alternativet beslaglegger 234 daa dyrka mark og vil alene medføre en overskridelse av målsettingen på 75 daa. Viken fylkeskommune har i sin planstrategi nullvisjon for nedbygging av matjord. Den politiske plattformen til Viken fylkeskommune slår fast at fylkeskommunen vil bruke sin

innsigelsesmyndighet for å stanse irreversible inngrep som ødelegger viktig natur, matjord eller viktige kulturverdier.

I uttalelsen til planprogram ba Viken fylkeskommune om økologisk kompensasjon av dyrka mark. Dette prinsippet er hjemlet i naturmangfoldloven og er også en retningslinje i *Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018 – 2035*. Økologisk kompensasjon betyr erstatning for dyrket jord som faller bort eller blir ødelagt i forbindelse med et utbyggingstiltak. Det kan for eksempel gjøres ved å opparbeide dyrket mark av minst like god kvalitet på et annet sted. Hensikten er å unngå netto tap av viktige jordbruksverdier. Det viktigste prinsippet er å lokalisere og tilpasse tiltaket slik at minst mulig naturverdier går tapt. Økologisk kompensasjon er en siste utvei som bare skal benyttes etter at alle andre mulige tiltak er grundig vurdert.

Fylkeskommunen mener at prinsippet om økologisk kompensasjon bør innarbeides som en tydeligere føring i planarbeidet. Dette innebærer at det fastsettes en kompensasjonsfaktor som sier hvilken forholdsmessig erstatning som legges til grunn. Planforslaget er på et overordnet nivå, kommunedelplan. Dette innebærer at mer detaljerte løsninger skal utredes på reguleringsplannivå. Fylkesrådet anbefaler likevel at planforslaget setter seg klarere målsettinger med hensyn til å redusere netto tap av dyrka mark. Ut fra føringene om økologisk kompensasjon som en siste utvei, er det Viken-alternativet som best imøtekommer prinsippet om at prosjektets utforming og lokalisering skal redusere tap av naturverdier. Viken-alternativet medfører også noe tap av dyrka mark (80 daa) og erstatningsareal vil være relevant også ved valg av dette alternativet.

Dersom Viken-alternativet medfører behov for utvidelse av E18, er dette et tiltak som også medfører behov for omdisponering av dyrka mark.

Konklusjon

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

Miljø

I regional planstrategi for Viken 2020-2024 legges planetens tålegrense til grunn for all aktivitet og hensynet til klima og miljø skal være en gjennomgående prioritet. Det betyr at fylkeskommunen i alle regionale planer må vurdere hvordan klimagassutslipp kan reduseres og sårbare naturmiljøer kan sikres, og sørge for oppdatert kunnskap om hvordan dette kan gjennomføres. En overordnet bemerkning er at ingen av de vurderte alternativene bidrar til målet om å *redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser*.

Naturmangfold og vannforvaltning

Vikeralternativet har minst negative konsekvenser for naturmangfold. Vitbank-over vil medføre store negative konsekvenser for rødliste arter, sårbare naturtyper og verdifulle vannområder. *Regional plan for vannforvaltning i Innlandet og Viken vannregion 2022-2027* legger føringer for forvaltningen av vannforekomstene i vannregionen.

Vannforvaltningsplanen gir retningslinjer for å unngå forringelse av miljøtilstanden i vann og for å bidra til å nå miljømålene fastsatt i planen. Hensikten er å inkludere vann på et tidlig stadium i samfunns- og arealplanlegging og oppnå helhetlig vannforvaltning etter vannforskriften. Retningslinjene er førende for planarbeid etter plan- og bygningsloven.

Vannforskriften §§ 4-7 definerer miljømål for vannforekomstene. Vannforvaltningsplanen har fastsatt de konkrete miljømålene. Av vannforskriften § 4 fremgår det at det ikke er tillatt å forringe miljøtilstanden i vannforekomstene. Dersom tilstanden er dårligere enn god tilstand skal det gjøres tiltak for å forbedre tilstanden. Alle alternativer i de fire korridoralternativene i planforslaget har konfliktpotensial som går fra noe til høy. I dokumentet om KU for vannmiljø står det at «*Mere detaljerte vurdering av hvorvidt det er konflikt mot miljømål og om paragraf §12 i vannforskriften vil utløses er anbefalt gjennomført i reguleringsplan, når mer detaljer om veilinjes plassering og utforming av løsninger foreligger*». Planarbeidet må dermed fortsette å utrede videre hvilken effekt planen vil ha på miljøtilstanden i berørte vannforekomster, og om det vil ha konsekvenser for oppnåelsen av miljømålene.

Ved inngrep i økosystemer er det viktigste ut fra et faglig, biologisk perspektiv å minimere de negative effektene på naturmangfold og vannmiljø ved å unngå forurensing, minimere arealbeslag og ha fokus på disse temaene i planlegging og daglig drift. Habitatødeleggelse og habitatfragmentering må vektlegges i en slik vurdering og begrunnes grundigere i planen.

I et miljøperspektiv vil fylkeskommunen fraråde at alternativet Vitbank-over legges til grunn for videre planlegging.

Vilt

En rekke viltarter følger Lierdalen nord-sør på vandringer. I ytre Lier passerer viltet dagens E134 på vandringer til og fra kystsonen hvor tilgang på beite er stor. Viltets ønske om å passere dette området gjenspeiles i viltpåkjørslene på denne strekningen av E134 (ref. nasjonalt fallviltregister). Etablering av en ny firefelts E134 i dagen vil bety en fullstendig barriere for større pattedyr i dette området. Viker-alternativet vil i minst grad vil komme i konflikt med viltets vandringer, selv om man også her må ha oppmerksomhet knyttet til påvirkning på krysningspunkter som benyttes av viltet under E18 i dag (bruer) under fremtidig påkobling av E134.

Masseforvaltning

Regional plan for masseforvaltning har retningslinjer som skal ligge til grunn for videre arbeid med ny E134. Planen gjelder for tidligere Akershus fylke, men prinsippene er relevant for hele planområdet. Fylkeskommunen vil fremheve at miljø- og samfunnsbelastning fra massehåndtering og massetransport skal reduseres. Det anbefales derfor sterkt at minimalisering og gjenbruk av overskuddsmasser vektlegges ved valg av trasé og ved utarbeidelse av reguleringsplan. I den grad overskuddsmasser tas ut av et utbyggingsområde, skal de så langt det går brukes til samfunnsnyttige formål. Fylkeskommunen mener at planforslaget i større grad må redegjøre for hvordan massehåndtering er tenkt løst.

Områder for midlertidig masselagring bør samlokaliseres med områder for uttak av masser. Alle arealer for massehåndtering skal vurderes ut fra områdets egnethet og konsekvenser for miljø- og samfunnsinteresser. Ved utarbeidelse av masseforvaltningsplan i forbindelse med reguleringsplan ber fylkeskommunen om at det også redegjøres for kvalitet på overskuddsmassene og hvilke behov det er for kvalitetsmasser.

Konsekvenser og vurdering av bærekraft

Konsekvensutredningene og øvrige vurderinger viser at ingen av alternativene kan anses som gode. Statens vegvesens anbefalte alternativ, Vitbank-over, gir store negative konsekvenser for bl.a. jordvern, kulturmiljø, naturmiljø og landskap. Dette alternativet løser imidlertid trafikken godt. Det andre alternativet, Viken, er akseptert av Statens vegvesen, og ønsket av både Lier og Asker kommuner. Ulempen med Viken-alternativet er at det løser trafikken på en dårligere måte. Dermed blir nytteverdien svært lav, sammenliknet med den høye investeringen som samfunnet må legge i dette alternativet, og samtidig høye driftsutgifter. Alternativet kommer også dårlig ut når det gjelder klimagassutslipp. Viken er bekymret for hvordan dette alternativet vil virke på lokalveinettet, der de viktigste veiene er fylkesveier og i mange tilfeller busstraseer.

Både Viken-alternativet og Vitbank-over vil derfor ha store økonomiske, sosiale og miljømessige konsekvenser. For beboere langs dagens strekning vil ny veg føre til mindre trafikk og støy og gi et bedre bomiljø. Dette bidrar til å oppfylle FNs bærekraftsmål nr. 3 om god helse og livskvalitet. Tiltaket knytter seg direkte opp mot bærekraftsmål 9.1 om å utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, inkludert regional og grensekryssende infrastruktur. Mål 11 om bærekraftige byer og tettsteder er også relevant. Mål 11.2 går ut på å innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport. Redusert trafikk på eksisterende vei og kortere reisetid mellom ulike målpunkter vil ha positive virkninger for flere lokalsamfunn. Avhengig av valgt løsning vil andre lokalmiljøer kunne bli påvirket negativt, men løsninger må detaljeres i videre planlegging.

Ingen av alternativene bidrar til måloppnåelse for det nasjonale målet om å redusere klimagassutslipp og redusere miljøkonsekvenser. Tiltaket er derfor ikke i tråd med FNs bærekraftsmål nr. 13 om å stoppe klimaendringene. Viken fylkeskommune har som mål å bli fossilfri i 2028 og at utslipp av klimagasser skal reduseres med 80 prosent innen 2030. Viken har vesentlig høyere utslipp i driftsfase og vil etter 60 år ende på høyere samlet utslipp enn øvrige alternativer.

Begge alternativene bidrar til full måloppnåelse for målene om bedre framkommelighet og reduksjon i trafikkulykker. Sistnevnte knytter seg til bærekraftsmål 3 om god helse og livskvalitet. Bærekraftsmål 3.6 dreier seg om å halvere antall dødsulykker og skader i verden forårsaket av trafikkulykker innen 2020.

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

Vedtakskompetanse

Beslutningen treffes med hjemmel i reglement for delegering av myndighet fra fylkestinget i Viken og tildeling av innstillingsrett, punkt 3.5.2, f og g.