

Vedlegg 3: Innspill fra private

Hei,

Jeg er innbygger i Lier og bor i Lierbakkene.

Med referanse til høring om nytt planforslag for E134 Dagslett–E18, ønsker jeg å gi min "stemme" til Vikeralternativet, som etter min mening gir helhetlig best resultat for innbyggerne i Lier, med tanke på støy, estetikk og forøvrig livskvalitet.

Som innbygger i Lierbakkene tror jeg derimot denne løsningen vil medføre forverret utsikt, økt støy fra ny trafikkmaskin og trafikk på E18 over trafikkmaskinen. Dette er negativt for innbyggerne i denne delen av Lier. Antar at trafikkvolum vil fortsette å øke i årene framover?

Fra mitt og kanskje andre innbyggers ståsted, ville det på samme tidspunkt være ideelt med en revurdering av "1960-fredningen" av E18-strekket, som kanskje har gått ut på dato i 2022. Mine forslag til støyreducerende og livskvalitetsøkende alternativ til E18:

1. E18 i tunnel nedenfra Vikar, med utløp ved Liertoppen/Lierskogen, med trafikkmaskin i Vikar-alternativet også under bakken, slik all trafikk herfra opp mot Liertoppen går under bakken.
2. Delvis overbygget E18 i Lierbakkene, med grønt lokk som bevarer utsikten fra nedkjøringen og samtidig reduserer støy og forbedrer utsikt.

Gjennomføring av disse forslagene vil kanskje også bidra til å knytte områdene på hver side av E18 bedre sammen og forsterke Liers profil som grønn?

Det kan tenkes at dette oppfattes som naivt og drømmende, men da er det i allefall spilt inn.

Legger ved et par bilder/linker til inspirasjon

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



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



--

Med vennlig hilsen,

André Fiskum

91699105

Alternativ 2!

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

Lag veien så kort som mulig. Trafikk problemene i spikkestadbakkene og Lahell vil ikke forsvinne med en omvei til Vikar.

Matjord kan flyttes. Dette er gjort andre steder.

Mvh Andres Meland

Sendt fra min iPhone

Hei,

Jeg ønsker kun alternativ 1: Vikar

Med vennlig hilsen
Anette Helgerud
Nedre Linneslia
3426 Gullaug

E134 Dagslett – E18, innspill til kommunedelplan

Først vil jeg uttrykke dyp, dyp skuffelse over myndigheter og veimyndigheter over å planlegge å trekke denne gjennomfartsveien gjennom Liers landskap. Veien skal koble øst-vestgående trafikk fra E6 over til E134 Oslofjordforbindelsen fram til E134 vest for Drammen mot Vestlandet, og burde på ingen måte gå gjennom et område med så mange motstridende interesser som ytre Lier. Dette er et av de aller mest produktive jordbruksområdene i landet vårt, med særlig vekt på grønnsaker, frukt og bær og ligger tett på markedet i Stor-Oslo, stort mer miljøriktig utgangspunkt finnes ikke. Arealene er av stor verdi og uerstattelige. Etablering av enda en stor vei med ny trase vil føre til tap av arealer og oppdelinger som gir lavere verdi og vil bli vanskelige å drive og som all erfaring med tilsvarende utbygging vil føre til ytterligere nedbygging, enten av infrastruktur eller næringseiendom.

Denne veitraseen burde gått sør og vest for Lier, over Drammensfjorden, med en mer direkte linje vestover. I Lier er det ikke plass til trafikken, noe Statens Vegvesen har gjentatt flere ganger. Det er allerede lange køer ved på- og avkjøringene ved Kjellstad 2 ganger i døgnet. Vi skjønner alle at situasjonen blir uholdbar framover, og at det ganske raskt må lages en løsning med videreføring av veien som kommer fra Dagslett, og da vil det ryke enda mere jord og ødelegges enda mere natur og bomiljø. Kryssinger av elv og bekk, grunnvannstand og stedvis ustabil grunn (kvikkleire) er visst også utfordringer.

Lier er en U-dal og både beboere og andre som oppholder seg her er allerede sterkt plaget av trafikkstøy som når veldig mange av oss, både på flata nederst i dalen, men også i dalsidene, hvor det er mange boliger. Også støv, lys, vanskeligheter med framkommelighet er et gjentakende tema.

Der vi bor, på Aaby Gård ved Kjellstad er det aldri gjort offentlige tiltak mot plagene nevnt over, og det er mange dager, også i sommerhalvåret, det ikke er mulig å oppholde seg utendørs i det som er igjen av hage og jorder. Innendørs er det også støyplager og nettene gjennomføres med sov-i-ro.

Av alle grunner nevnt over er Vitbank over-alternativet helt uaktuelt, da det vil ødelegge ytre Lier for alltid, og nødvendigvis må utløse massive krav til erstatning av eiendommer på grunn av det da blir helt ubeboelig og heller ikke drivbart (landbruk mm.)

Viker – det minst dårlige alternativet

Av de to alternativene er det kun Viker-alternativet som er aktuelt. Vi må i lys av dagens og framtidens situasjon med stort behov for å frede jordbruksjord og øke egen, nasjonal matproduksjon, særlig nær befolkningssentra, forvente at det lages en bedre kryssløsning ved Viker. Tunnelløpet må forlenges under bakken, så mindre jord går tapt. Dette vil også hjelpe på støyen oppover Reistad. Det forlengede tunnelløpet, som ved behov kanskje kan trekkes under toglinja i Liertunnellen, må komme så lavt ut i dagen at veien kan gå under E18 og at påkjøring sørover og avkjøring nordfra ikke trenger gå i den svære sløyfa som i dag er tegnet inn og som må gå på bru mange meter opp i lufta. Bruløsning vil bare delvis gi tilgang til dyrking, så det gir mer tap av god jord. Løsning med bru over E18 vil åpenbart gi mere støy enn å senke alt i terrenget. Noe lavere fartsgrense må det gå an å bruke for å få til dette. Eventuelle byggeutfordringer med å legge det lavere i terrenget kan sikkert løses. I Nederland lager de tunneller under kanaler og elver, så da klarer vi det sikkert i Norge også.

Det er ingen støyskjerming langs E18 forbi Aaby ved Kjellstadkrysset (23) i dag. Den sterke trafikkøkningen over tid, og med den planlagte økningen som kommer med påkoblingen mellom E134 og E18 må utløse kraftige støyskjermingstiltak.

Vennlig hilsen

Anne Lene Malmer og Andreas Eikeland

Aaby Gård, Kjellstadveien 2

3402 Lier

Hei,

Mitt innspill til kommunedelplan for nye E134 gjennom Lier:

Norge som nasjon må ta vare på sin egen matsikkerhet. Jeg håper Lier kommune føler stolthet over sitt potensiale for å bidra til nasjonens matproduksjon og kommer til en slutning hvor «ikke-prissatte tema» som Naturressurser og matjord blir tillagt stor verdi i vurderingen av trasevalg for E134.

Grønne Lier bør fortsette å være grønt også når våre barn og barnebarn tar over arealene. Vi vet ikke hva som venter oss i fremtiden.

Med vennlig hilsen

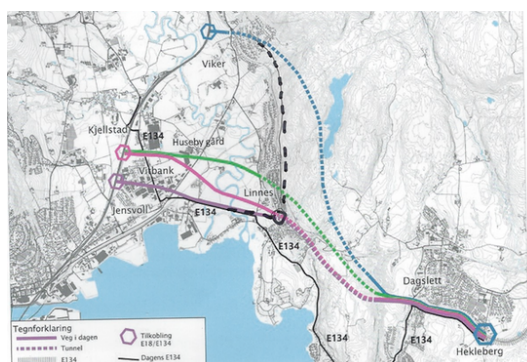
Anonym

Dagslett - Linnes/Viker

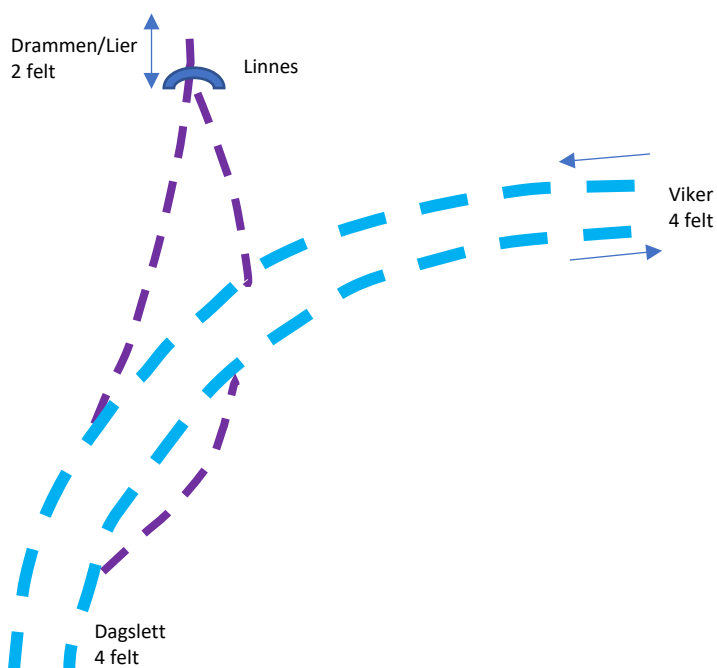
1. Undertegnedes forslag er basert på en kombinasjon av Viker-alternativet (blått) og Jensvoll-alternativet (lilla).
2. Nye E134 i tunnel føres fram fra Dagslett til Linnes (Jensvoll alt.).
3. Nye E134 koples sammen med eksisterende E134 på Linnes. To felt som 1 dag.
4. Ingen omfattende ombygginger/utbedringer på eksisterende E134 mot Amtmannsvingen, bortsett fra tilknytningspunkt på sletta ved Linnes/Gullaug (Planfri løsning).
5. Planfritt kryss med fire-felts forbindelse (stiplet i sort) mot Viker bygges inne i tunnelen (Se egen skisse under til høyre).
6. Ingen avkjøring eller påkjøring fra Lier/Drammen retning Viker.
7. Løsningen ved Viker som beskrevet i Kommuneplan.

Skisserte løsning for **Dagslett – Linnes/Viker** byr på flere mulige fordeler:

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



Arild Sigurdson
Siporexveien 2
3427 Gullaug
Tlf. 92 48 86 58



Kommuneplan for E134 Dagslett – E18

Denne kommuneplanen må jeg si meg helt uenig i, og vil heller komme med følgende forslag: E134 legges i tunnel som foreslått, men svinges sydover i tunnel f.eks. under Dynotomten, og legges i tunnelrør ca. 20 – 30 meter under vannflaten slik at skipstrafikken har fri passasje. (Man legger jo broer på støpte pilarer over vann, så da burde det også kunne legges tunnelrør under vann på støpte pilarer) . Og denne tunnelen kan komme opp igjen i Kobbervikdalen, og kobles til veinettet der.

Skulle denne veiløsningen vise seg å være vellykket, kunne man senere begynne med å legge E18 i tunnel fra Asker eller Holmen, og i tunnelrør under Drammensfjorden på samme måte, og komme frem igjen i Kobbervikdalen.

Man ville få et lukket veisystem, for det må vel være miljøkriminalitet av dimensjoner å føre en så stor trafikkåre i bro over Drammens by og **forgifte** de som bor og oppholder seg der med **eksos, støv og støy**. Man ville også få mindre trafikk som skal over åsen og får mindre utslipp av NO^x.

Vil det bli dyrt ? Hva med pukkverk og /eller annen steinindustri som driver på nåde. Kan ikke disse brukes til å skape noe for etterbruk, isteden for å flå av noe på overflaten som blir til intet. Det er vel i fåtall av tilfellene at man trenger bestemte steinkvaliteter, (Spiralen i Drammen var vel nærsagt selvfinansiert).

Kommuneplanen foreslår tre alternativer til veiløsninger, med **Vikeralternativet** som tar minst matjord. Dette tror jeg er helt feil. Det vil føre til at i løpet av ca. 20 – 50 år vil alt sør for Viker pluss mer ligge under betong, altså all den dyrka jorda som blir meget godt drevet er borte. **Man må ikke glemme at man kan sulte i hjel med full lommebok**. Det vil bli tatt en snipp her og en der, det er jo bare å se slik det har begynt, og det vil bli et trafikkaos uten like (jfr.også Lierdiagonalen er elefanten i rommet, skrevet av Pål S. Malm, Lierposten 10 feb. 2022).

Meren i Lier 26 mars 2022

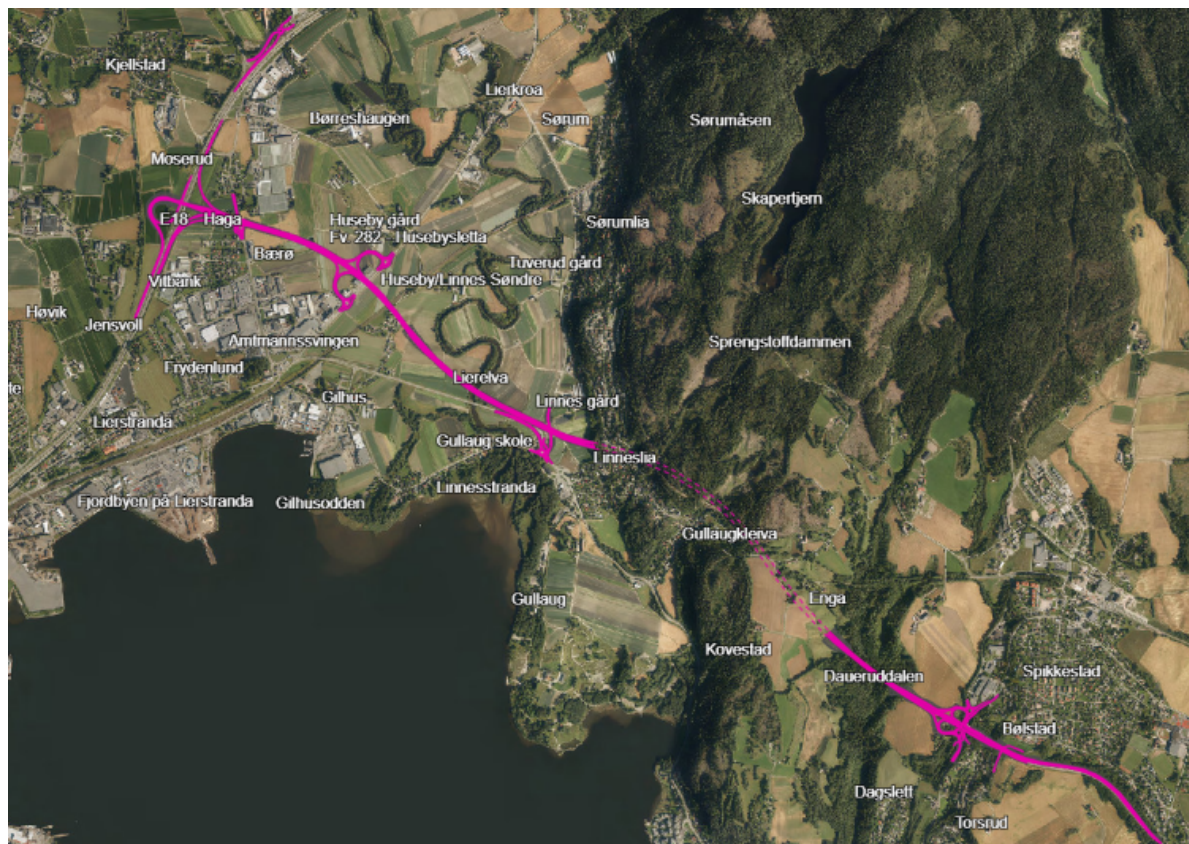
Arne Treffen

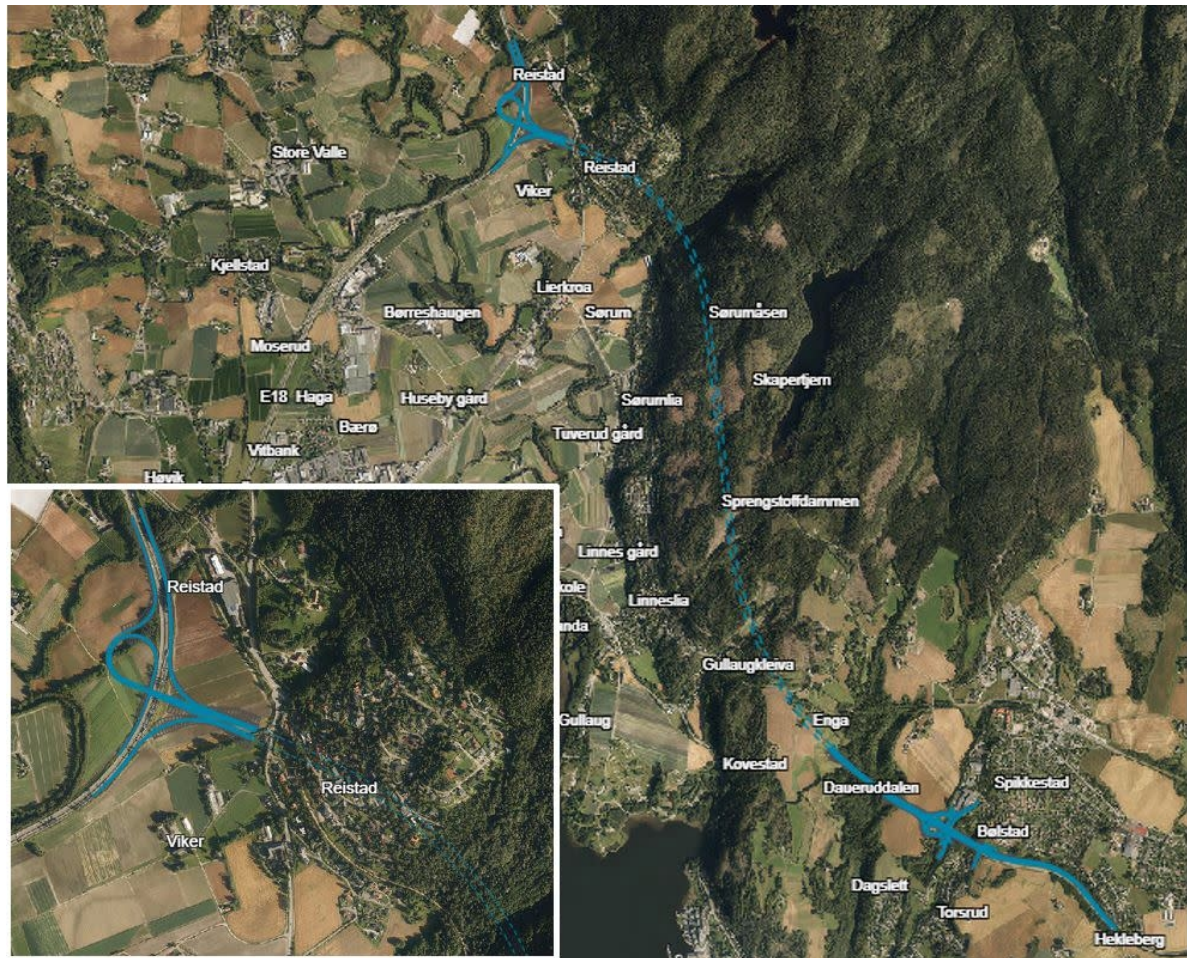
Hei

Siden vi har blit bedt om å komme med innspill til veitrasevalget for tilknytningen E134 til E18:

For meg er det helt tydelig at **VIKER alternativet er det beste:**

1. Mindre dyrka mark til spille – bevaring av kulturlandskal i Ytre Lier
2. Tunnell mindre inngripende enn vei i åpent lende
3. Mindre forurensning og støy – nok med E18 as is
4. Når jeg ser på de planlagte løsningene, så vil alternativet over Vitbank innebære 3 kryss etter tunnel og 1 kryss for Vikeralternativet. Dette vil være til stor ulempe for beboerne på Vitbank og øke trafikkstøy og forurensning ytteligere, og også i anleggsperioden.





Best regards
Bente Borch Deinboll

 This e-mail and any attachments thereto may contain confidential information and/or information protected by intellectual property rights for the exclusive attention of the intended addressees named above. If you have received this transmission in error, please immediately notify the sender by return e-mail and delete this message and its attachments. Unauthorized use, copying or further full or partial distribution of this e-mail or its contents is prohibited.

feir. 21/2 - 2022

hør kommune
p.b. 205
3401 hør

Foretrekker Vikar alternativt.
"E134 Dagslett E18"

Berit Pedersen

Statens vegvesen

Lier, 24.2.2022

Vedr: Høring, Kommunedelplan Dagslett – E18

Som beboere som bor nær de berørte områdene vil vi gjerne gi vårt høringssvar.

Vi vil «stemme for» VITBANK OVER

Og på det sterkeste gå imot VIKER alternativet.

Vi er allerede i dag berørt ved at det trafikk kort på Kjellstad hver helg. Det er tydelig at dette haster å få orden på.

VIKER:

Det er vår mening at det vil være galskap å føre all trafikken som skal til Drammen, gjennom en kjempelang tunnel, for så å føre all trafikken gjennom hele nedre Lier tilbake til Drammen!

Folk har en naturlig motstand mot omveier, og lokalkjente mennesker kommer til å fortsette å bruke de gamle småveiene utenom tunnelen.

Den store påkjøringen vil forstyrre og dominere Liers landbruks-landskap, og spre trafikken ut over et stort område, og urbanisere et enda større område.

Lyden vil forstyrre og ødelegge boligområdene i Reistadlia.

Den vil også være svært forstyrrende for oss som bor på nedsiden, og støyen vil være helt ødeleggende. Dette er et sammenhengende kulturlandskap.

VITBANK OVER:

Det er mye bedre å konsentrere trafikken til en konsentrert sted, og ikke spre den utover.

Vitbank over kan legges i en helt naturlig trassé i et urbant område fullt av bedrifter. Det er et helt naturlig sted å legge en vei.

Det er nærmere Drammen, og nærmere alt. Ingen stor omvei, og ødelegger mindre av det landlige miljøet.

Med vennlig hilsen

Birgit Løitegaard

Franz Titulaer

Holmenveien 15

3402 LIER

Hei,

Tenker at hvis Lier Kommune ønsker å fortsette «Grønne Lier» og at landbruket i Lierdalen skal ivaretas mest mulig, er det ingen tvil om at Viker-alternativet er veien å gå. Få veien i tunell slik at det blir minst mulig sår i det åpne landskapet for oss som bor i Lier og som fortsatt ønsker et landlig preg i kommunen. Jeg holder en knapp på og håper på Viker-alternativet.

Mvh

Camilla Viken

Sendt fra min iPhone

Hei,

Innspill til ny trase for E134 gjennom Lier og fram til E18:

Det er helt åpenbart for meg at Viker-alternativet er en mye bedre løsning for innbyggerne i Lier kommune enn Vitbank-over.

Viker-alternativet vil i mye mindre grad berøre eksisterende dyrket mark, bygningsmasse og eksisterende infrastruktur, og det tenker jeg må veie tyngre enn den økte kostnaden.

Det å gjøre om på av- og påkjøringen på Kjellstad, vil slik jeg forstår det, flytte mye trafikken fra området rundt Lierbyen, som skal kjøre E18 østover eller som kommer østfra på E18 og skal hjem, inn på 285/282 forbi Tranby før de kommer inn på/kjører av fra E18.

Det er uheldig da slik trafikk bør rutes inn på E18 så effektivt som mulig, framfor å måtte kjøre mer på småveier.

Mvh

Eirik Iversen

Vikeralternativ lang tunell er etter min mening det aller beste for innbyggerne i ytre Lier. Her er det nok av veier på kryss og tvers. De stakkars bønnene som prøver å dyrke mark har nok av opprutede jorder allerede. Hvor ble det av grønne Lier. Snart er hele ytr Lier et stort veikryss. Argumentet om at biler må kjøre 3-4 km lengre på grunn av tunellen, det er snakk om i underkant av 2 min pr km, er vel i dårligste laget.

De som mener at trafikken vil bli like stor forbi Engersand med lang tunell, dette kan hindres med eks, fler fartsdumper, lyskryss for fotgjengere, lavere fart og en ordning med bompenger. Her er det mange murligheter.

Mvh Elin Kjos Munthe

Sendt fra min iPhone

Hei!

Etter min mening vil alternativ 1 (Viker) være den desidert beste løsningen for Lierbygda. Jeg bor på Engersand og ser virkelig fram til å få E134 i tunnel med minst mulig av veien i dagen. Det vil ivareta landbruket og lokalbefolkningen på best mulig måte.

Mvh,
Espen Sammerud
3427 Gullaug

Viker alternativet er løsningen som absolutt på virker færrest beboere området. Det ser også ut til å være den løsningen som er best forberedt på hva som skal skje på Lierstanda i fremtiden.

Mvh. Glenn
Sendt fra min iPhone

Fra: Jacob Holter Grundt[jacobgrundt@yahoo.no]
Sendt: 31.03.2022 23:56:31
Til: Postmottaklier Postmottak[postmottak@lier.kommune.no]
Kopi: Gry Klouman Bekken[grykb96@yahoo.no];
Tittel: «E134 Dagslett–E18» - Innspill til arbeidet med kommunedelplan

Overordnede vurderinger/innspill:

Valg av alternativ for ny E 134 vil ha konsekvenser for befolkning, natur- og stedsmiljø i Lier for generasjoner fremover. Det bør ikke anlegges en ny arealkrevende og massiv barriere gjennom ytre deler av Lier. Hensynet til å unngå varig og sterkt negativ virkning på Liers befolkning og miljø må gå foran samfunnsmessige effekter knyttet til mindre forskjeller i spart kjøretid. Viker alternativet bør velges.

Viker er det klar beste alternativet med hensyn til «ikke prissatte» konsekvenser. Dette handler i sin essens om grunnleggende viktige og varige effekter på natur og stedsmiljø. Slike konsekvenser vil gjelde for generasjoner fremover, og bør veie tyngst ved valg av alternativ. Viker alternativet gir klart minst ødelagt natur, asfaltering/nedbygging av dyrket mark, lokal forurensning fra svevestøv og støy, samt funksjonell og visuell ødeleggelse av landskapet.

Alle alternativer foruten Viker vil medføre en ødeleggende barriereeffekt, med omfattende negative konsekvenser for natur- og kulturlandskap, boforhold og stedsutvikling. Det vil gi en forverret fragmentering av sentrale og fjordnære deler av Lier, og medføre fysisk og opplevd stengsel mellom Reistad/Sørum/Linnes og Gullaug, Gilhus/Lierstranda/Fjordbyen og Kjellstad/Lierbyen. Viker alternativet vil unngå en slik barriere, og dermed på langt bedre vis enn alle andre alternativer legge til rette for at søndre deler av Lier kan oppnå en helhetlig og positiv stedsutvikling. Området kan utvikles til et variert og attraktivt nærings- og boområde, med gode miljøkvaliteter som nærhet til kulturlandskap med levende matproduksjon og verdifull kystlinje.

Viker alternativet vil i minst grad øke den varige belastningen Lier og Liers befolkning må bære på vegne av storsamfunnet. Børa er allerede stor nok – som en av få kommuner med to trafikkunge europaveier og en høytrafikkert dobbeltsporet jernbane gjennom sentrale deler av kommunen. Det er ikke akseptabelt å forsterke belastningen mer enn nødvendig, som en konsekvens av alle alternativer som resulterer i *to firefelts høyhastighets motorveier på tvers av Lierdalen* – i et område med verdifull matproduksjon og umiddelbar nærhet til eksisterende og planlagte boområder og dyrebar kystlinje. Valget av alternativ i Lier bør sees i sammenheng med hvordan det er valgt lengre tunneller og trasevalg utenom sentrale befolkningsområder i andre kommuner:

- I Drammen (E134), Bærum (E16) og Oslo (E18) er vesentlige deler av motorveien gjennom befolkningstette områder lagt i tunell
- I mange andre kommuner er europavei/motorvei lagt utenfor bysentra eller tettbygde strøk (Moss, Tønsberg, Hamar), eller i tunell om veien går gjennom sentrale/kystnære områder (Kristiansand, Lillehammer, Trondheim, Narvik - planlagt)

- I Bergen, Tysvær, Ås, Oppedal, Ullensaker, Dovre, Trondheim, Rana, Narvik, Balsfjord og Nesseby går minst en av to europaveier i det vesentlige utenfor tettbebygde strøk, eventuelt med begrenset årsgjennstrømfart.
- Storsamfunnet bør i Lier akseptere Viker alternativet.

Kommentarer til påstander/vurderinger vi mener bør endres i kommunedelplan med konsekvensutredning (Høringsutgave)

1. I vurderinger om miljøeffekter trekkes frem at noe lenger kjørevei i Viker alternativet vil medføre høyere CO₂-utslipp enn de øvrige alternativene – over en 60-års periode. Det bør drøftes at en slik effekt vil å avta raskt i takt med en forventet rask elektrifisering av bilparken, og dermed over få år (langt raskere enn 60 år) vil utgjøre en vesentlig mindre forskjell enn i dagens situasjon. En overgang til el-biler vil medføre at svevestøv og dekkstøy vil være de viktigste elementene av forurensning, og disse vil begrenses mest i Viker alternativet.
2. I vurdering av samfunnsøkonomisk nytte legges det vesentlig vekt på noen få minutters forskjell i kjøretid mellom Viker og de øvrige alternativene. Forskjellen vil være langt mindre enn den ekstra tid det vil ta å kjøre om Oslo, og vil ha minimal effekt for langdistansetrafikk som fra E6 øst for Oslofjorden. For lokal trafikk mener vi forskjellen er klart innenfor det som er akseptabelt, og det bør etableres trafikkbegrensende tiltak på eksisterende veier for å hindre trafikklekkasje. Dette kan kombineres med tiltak for tilrettelegging for syklende, blant annet i form av sykkel-ekspresstog Linnes-Amtmannssvingen, en aktuell trasé fra Lier øst til skoleområdet ved Høvik/Stoppen. Det bør legges mindre vekt på den begrensede forskjellen i kjøretid.
3. Det anføres i konsekvensvurderingen at ekspresstogsruter ikke vil være aktuelt ved Viker alternativet, da dette ikke medfører en mer direkte linje mellom Dagslett og Drammen. Vi er uenige i denne vurderingen. Det er ikke linjeføringen i seg selv, men kjøretid som er av betydning. Trafikk fra Spikkestad og Asker vil fra Dagslett til Drammen kun ta få minutter mer enn andre alternativ. Sammenlignet med dagens situasjon, med lave fartsgrenser og mye kø mot Drammen ved Lahell, Gullaug, Amtmannssvingen og Lierstranda om morgenen og motsatt om ettermiddagen, kan en ekspresstog via Viker, som til/fra Drammen på E18 vil gå motsatt av trafikktyngden morgen og ettermiddag, bli ett reelt og gunstig alternativ til privatbil.
4. Det angis at alternativene som utgår fra Linnes i liten grad vil påvirke barn og unge, som følge av at det vil etableres få nye fysiske barrierer. Dette mener vi ikke er en riktig vurdering. En høytrafikkert og støyende firefelts motorvei tvers over skolevei og i kort avstand fra barnehage og barneskole vil oppleves som en betydelig belastning selv om det finnes underganger – spesielt i barnehagens og skolens uteområder.

Vi mener at Viker alternativet må velges.

Med hilsen

Gry Klouman Bekken og Jacob Holter Grundt

Øvre Linneslia 12

3426 Gullaug

Jacob Holter Grundt

Øvre Linneslia 12

3426 Gullaug

NORWAY

Phone: (47)99599321

e-mail: jacobgrundt@yahoo.no

Viker må være riktig alternativ.

Mvh

Hanne Storm

Få [Outlook for Android](#)

Innspill til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18

I forbindelse med at kommuneplanen for E134 Dagslett – E18 er lagt ut til offentlig ettersyn og høring, har vi følgende merknader til forslaget. Vi har innspill til begge alternativene. I den første delen vil vi komme med innspill ved å se de to ulike alternativene opp mot hverandre. Den andre delen vil vi komme med merknader til tiltak som vi tenker bør prioriteres, uavhengig av hvilken løsning som velges.

Del 1 - Vitbank-over vs. Vikar

Trafikksituasjonen:

Hensikten med planarbeidet er å båndlegge en korridor for videre optimalisering og detaljplanlegging av ny E134 på strekningen Dagslett–E18. Bakgrunnen for dette arbeidet er ønsket om å oppgradere veistrekningen til dagens veistandard. Dagens veisituasjon er en belastning for lokalmiljøet, det å legge til rette for en trafikksikker løsning, og redusere de negative konsekvensene som knytter seg til støy og forurensing er derfor viktig. Dagens veisituasjon er heller ikke kurant for trafikantene, og det er derfor viktig å legge til rette for en løsning som ivaretar interessene til både lokalmiljøet og trafikanter.

I konsekvensutredningen er det blitt pekt på at Vitbank-over er det alternativet som vil kunne avlaste det lokale veinettet i størst mulig grad, vil gi den korteste vegstrekningen og den korteste reisetiden for majoriteten av de som ferdes på strekningen. Alle de tre nevnte punktene er viktige delmål med prosjektet, og det er på disse tre punktene skoen trykker for om prosjektet vil bli en suksess eller ikke.

Majoriteten av de som ferdes på E134 over Lahell/Gullhaug skal innom Drammen. Det betyr at for majoriteten av de som reiser på det aktuelle veistrekket, vil Vikar-alternativet være en omvei. Denne omveien vil lede opp til et punkt på E18 hvor det daglig er periodevis kødannelser. Det å lede ytterligere trafikk inn på et punkt, hvor det allerede er mye trafikk og kødannelser, er ikke heldig. Vikar-alternativet vil ikke fremstå som et attraktivt valg for trafikantene, dersom det er slik at både veistrekningen og reisetiden er lengre. Dersom man legger opp til en slik løsning kan man risikere at trafikkmengden på eksisterende strekning vil fortsette å være høy.

Samfunnsøkonomisk nytte:

I konsekvensutredningen er det blitt konkludert med at den samfunnsøkonomiske nytten er størst ved Vitbank-over alternativet. Dette er et moment som burde tillegges stor vekt. Det er et mål på de samlede virkningene tiltaket har for befolkningen. I tillegg er dette det billigste av de to alternativene. Vi kan ikke se at det foreligger tilstrekkelig tungtveiende argumenter for å velge bort den størst avkastning for den minste investeringen.

Trafikksikkerhet – E18:

Vikar-alternativet slik det er lagt frem, vil ha tilkobling til E 18 i nærheten av eksisterende av- og påkjøring ved Kjelstad. To tilkoblinger såpass nær hverandre på en motorvei med svært mye trafikk er ikke en trafikal og sikkerhetsmessig heldig løsning. Det vil gi økt risiko for ulykker og personskader/dødsfall.

Usikkerhet i prosjektet:

I 2014 ble det vedtatt en reguleringsplan for R23 Linnes – E18. Utbyggingen ble satt i gang, men prosjektet stoppet opp på grunn av at kostnadsrammen viste seg å bli vesentlig høyere enn først beregnet. Utredning og planlegging av veiprosjektet har etter denne stansen pågått i mange år. Det er nå viktig å få vedtatt et prosjekt som har slik robusthet i løsninger og økonomiske rammer at det kan komme til utførelse.

Det knytter seg selvfølgelig økonomisk usikkerhet til begge de fremlagte alternativene, men usikkerheten er åpenbart størst for Viker-alternativet. Viker -alternativet er et større og dyrere prosjekt enn Vitbank-over. Følgelig er nominelle verdier av generelle usikkerhetsforhold størst her. For det andre er det knyttet større usikkerhet til grunnforholdene ved Viker-alternativet. Konsekvensutredningen peker på at det er flere svakhetssoner som må krysses ved tunelldrivingen. Det må her påregnes et høyt sikringsnivå. Opprettholdelse av hydrogeologisk tilstand vil kreve omfattende injeksjons- og tettearbeider. Det vil åpenbart være lettest å nå opp i budsjettprioriteringene ved å velge det sikreste alternativet – Vitbank-over.

Klimavennlige løsninger - tilrettelegging for kollektiv trafikk:

Som det er blitt pekt på i konsekvensutredningen vil Vitbank-over alternativet gi mulighet til å opprette nye ekspressruter mellom tettstedene i gamle Røyken/Hurum og Drammen/Lier. Det vil legge til rette for løsninger som bidrar til at flere velger klimavennlige transportformer noe som er et nasjonalt mål, jf. nasjonal transportplan. Reduserte kjørelengder vil også være klimamessig gunstig. Dette favoriserer strekningen som gir kortest reisevei for flertallet av trafikantene – Vitbank-over.

Utviklingen av Fjordbyen og samspillet med det lokale veinettet:

I tiårene som kommer vil Lier endres. Utviklingen av Fjordbyen vil gi 20 000 nye innbyggere og 8 000 nye arbeidsplasser. Landskapet og trafikkmengden ved Lierstranda vil endre seg, og det vil være et behov for ny infrastruktur i dette området. Vitbank-over alternativet vil på sikt kunne være med på å avlaste trafikken som er forventet å komme med utviklingen av denne delen av Lier, noe Viker-alternativet ikke vil. Det å legge til rette for trafikkkløsninger som vil avlaste det lokale veinettet, og som vil kunne imøtekomme den fremtidige trafikksituasjonen på en best mulig måte bør ha betydning.

Landskapet:

Begge alternativene vil være dominerende i et jomfruelig landskap. Den kommende utviklingen av Fjordbyen og Gullaug vil imidlertid kunne innlemme veien på slik måte at den framstår som en naturlig del av et utbygd område.

Tiltaket:

Selv om større deler av Viker-prosjektet ikke vil være synlig i dagen, er Viker-prosjektet et stort inngrep, hvor store masser fra tunneldrivingen må deponeres. Dette er en potensiell miljøutfordring.

Vår anbefaling:

Vegvesenet har nå ved to anledninger konkludert med at Vitbank-over alternativet er det alternativet som gir størst samfunnsøkonomisk nytte, og er det alternativet som samsvarer best med de

målsettingene prosjektet har. Vitbank-over bør derfor velges. Vi håper argumentasjonen ovenfor kan gi støtte for en slik beslutning.

Del 2 - Innspill til tiltak:

I begge forslagene er det plassert tunellportaler i bunnen av et stort boligområde. Trasévalget må tilpasses ytterligere slik at færrest mulige boligeiendommer blir utsatt for støy og forurensing. For Viker-alternativet er det mulig å tilpasse tunellprotalen slik at bolig- og turområdet ved Reistad blir mest mulig skånet for støy og forurensing. For begge forslagene bør deler av veistrekket legges i kulvert, og for Viker-alternativet bør veien legges i kulvert helt ned til E18.

Det må gjøres støyreducerende tiltak langs veien og på boligene som ligger utsatt til. Dette kan blant annet omfatte støyvoller, støyskjerming, etterisolering av hus, utskifting av vinduer, utskifting til lufteventiler med lydfelle osv. Det bør periodevis legges til rette for alternative overnattingsløsninger for de boligene som blir mest støyutsatt under anleggsarbeidene. Det må i tillegg gjøres støvreduserende tiltak, både i anleggsfase og ved bruk og drift av tunellen.

Reistad, 30.03.2022

Med vennlig hilsen

Inger Hagby

Hans Hagby

Reistadlia 23 B, 3425 Reistad

Hei

Vil veldig gjerne at det går for Viker alternativet.

For meg er d ingen andre alternativer

Mvh

Inghild Berthinussen

Tlf: 98838178

Sendt fra min iPhone

Lier kommune MÅ gå for alternativ 1 Vikør!

Alternativet Vitbank Over, vil ødelegge store landbruksområder og bli en skamplott for Grønne Lier! Vitbank alternativet vil gi store følger for naturområder, landbruksområder og boligområder. Plassering, med sin synlighet, vil gi et veldig stort og støyende veianlegg midt i hjertet av nedre delen til Lier kommune.

Med tanke på en kommende Lierdiagonal vil også plasseringen med utløp ved Vikør gi kommunen flere alternativer i denne prosessen når den tid kommer.

Mvh

Johan Rønning
Innbygger i Lier

Min husstand ønsker Viker svært sterkt. Minst inngripende for flest mulig. Unngår å kutte hele sletta i fire deler.

Mvh

Jon Hammer, Nøstev 56b

Lene Dahl Nilsen og Einar Bjerve
Gamle Tuverudvei 14
3426 Gullaug

Gullaug, 28. mars 2022

Lier Kommune
P.b. 205
3401 LIER

Ny trasse E134 Dagslett-E18

Gullaug og ytre Lier har i flere år fungert som veikryss for trafikkflyten i øst-vest passasjen. Nå er det vår tur til å få levelige boforhold. En tunnel videre til Vikar vil være den absolutt beste løsningen for å koble E134 på E18. Denne korridoren vil spare vernet dyre- og fugleliv, dyrket mark, kulturminner og hjemmene til mange liunger.

I 2017 ble byggeplanen for Dagslett- Linnes satt på vent grunnet kostnadsoverskridelser forbundet med ustabile grunnforhold. Det er lite som tyder på at grunnforholdene i området har endret seg nevneverdig siden den gang, og gjør dermed Vitbank-over til et usikkert alternativ. Vikar skiller seg ut som det dyreste alternativet foreløpig, men fast fjell er mer forutsigbart enn ustabile masser. Kanskje blir ikke totalsummen så forskjellig på sluttregnskapet allikevel?

Det er naturlig å anta at støybelastningen forbundet med økt trafikk vil bli vesentlig høyere frem mot 2040. Vitbank-over vil dermed gi stor støyemessig belastning for beboere i Sørumlia og Linneslia. Ser man til sammenlikning på Vikaralternativet, så vil ikke den totale økningen av støy bli markant endret her, da denne påkoblingen allerede ligger tett opp mot E18. Reistads befolkning vil dermed bli mindre støyemessig berørt av Vikaralternativet enn hva Linneslia og Sørumlia vil bli av Vitbank-over.

Vikar er den løsningen som kommer best ut på de ikke-økonomiske konsekvensene til Statens Vegvesen. Det er vi som bor i området som må leve med den løsningen som til sist blir valgt. Dette bør telle mer enn økonomiske konsekvenser og trafikantnytte.

Vennlig hilsen

Lene Dahl Nilsen og Einar Bjerve

Hei.

Jeg mener at Vikar alternativet bør være det som gjennomføres.

Noen grunner til det er:

Matjord, ved Vikar alternativet blir det tatt mindre matjord.

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

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

Det er også færre som blir berørt direkte ved Vikar alternativet.

Med vennlig hilsen

Linda Garstad Kollerud

[Sendt fra Yahoo Mail på Android](#)

Viker. Viker. Viker. Absolutt beste løsningen med tanke på rushtrafikk og oppkobling E-18!
Hilsen Nina Lolland Svendsen

Fra: Per Otto [per.otto.olsen@lifi.no]
Sendt: 31.03.2022 16:17:30
Til: Eldbjørg A. Henriksen[eldbjorg.henriksen@lier.kommune.no]
Kopi: nils.brandt@vegvesen.no[nils.brandt@vegvesen.no]; Narve Huseby
Wiker[Narve.Huseby.Wiker@polier.no];
Tittel: Innspill til planprogram E134

Vedr. innspill til planprogram E 134-Dagslett E 18

Viser til tidligere innspill fra undertegnede datert 5/3-2020

Vi er blitt orientert om innspill fra Tore Olav Flåten datert 27-03-2020 som er adressert til Lier Kommune og med kopi til Nils Brandt –SVV

Vi har gjennomgått innspillet og vurderer dette på en slik måte at det er nært sammenfallende med vårt forslag. Vi vil derfor fremme dette forslaget som vårt eget i denne saken.

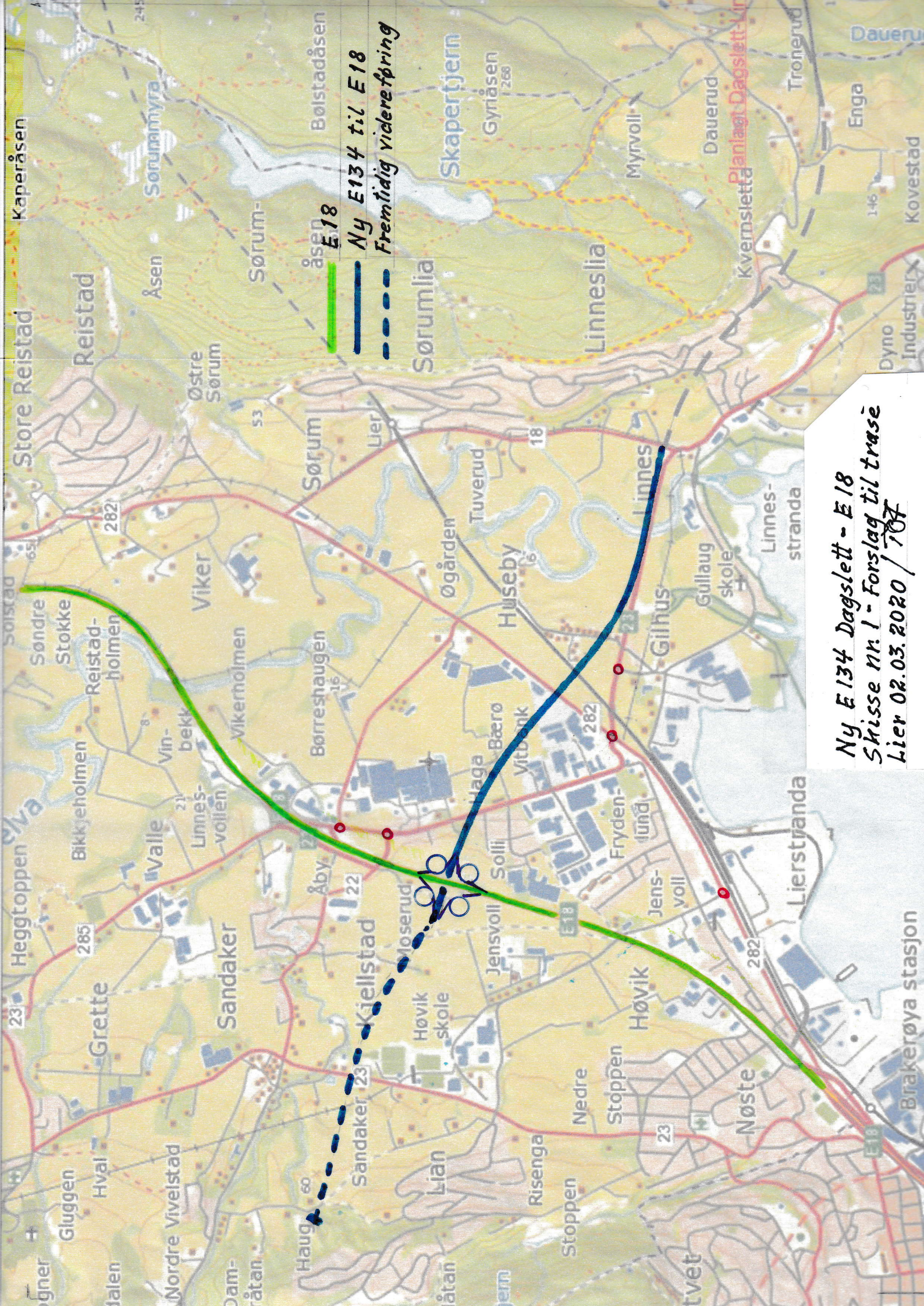
Vi ber imidlertid SVV vurdere et tilleggsspørsmål under punktet «Vegen krysser i bro over Ringeriksvegen». Kan det vurderes å fortsetter med bro over landbruksarealene ved Bærø og frem til nytt kløverkryss ved Fv 282.

Med vennlig hilsen

Per Otto Olsen og Narve Huseby Wiker

Tlf 93 08 19 31 / 918 40 113

Vedlegg: Innspill fra 27.3.2020



E18
Ny E134 til E18
Fremtidig videreføring

Ny E134 Dagslett - E18
Skisse nr. 1 - Forslag til trase
Lier 02.03.2020 / 107

Lier 27.03.2020

Kommunedelplan for E134 Dagslett – E18

Innspill til planarbeidet.

Etter møte med Statens vegvesen 17.03.2022, tillater jeg meg å fremme noen innspill til planarbeidet. Som utgangspunkt har jeg benyttet SVV's rapport «Fagrapport transport med prissatte konsekvenser» datert 2021-12-01.

1. SVV's anbefaling

I siste utgave av Kommunedelplan for E134 har SVV fremmet følgende anbefaling:

- a) Statens vegvesen anbefaler Vitbank-over.
- b) Statens vegvesen aksepterer Vikar.

Mitt innspill til Kommunedelplanen er derfor begrenset til disse 2 alternativene.

2. Trafikkmessige virkningene av ny E134 til E18.

Etter egen vurdering, vil virkningene av ny E134 være som følger:

- a) Inntil det gjøres store tiltak på eksisterende E18, eller at det bygges en videreføring av E134 utenom E18 i Lier, vil ny E134 til E18 etter egen vurdering ikke gi vesentlige endringer/forbedringer på hoved-trafikken hverken for E134 eller E18.
- b) Med kødannelser flere timer i rushtiden hver dag både på E134 og E18. vil det bli opphoping/kødannelser gjennom Lier som i dag.
- c) Eneste positive virkningen av den nye E134 i Lier vil være å redusere/unngå gjennomfartstrafikken forbi Engersand.

3. Helhetlig planlegging

Ved all planlegging er det viktig å se et hvert delprosjekt i en helhetlig sammenheng.

Når SVV nå har som oppdrag å føre ny E134 inn på E18 i Lier, anses dette som et delprosjekt. Det er derfor viktig å se dette delprosjektet i sammenheng med fremtidig videreføring av E134.

4. Generelle kommentarer til SVV's rapport

4.1 Mindre kødannelser og reduserte reisetider?

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

Egne kommentarer:

Ved innføringen av E134 inn på E18 med stillestående kø, er det vanskelig å forstå at dette vil gi reduserte reisetider på angitte strekning i rushtiden.

Om E134 går inn på E18 på Kjellstad (som i dag) eller i et nytt kryss for innføring på E18, vil etter egen vurdering ikke utgjøre store forskjeller for forholdene på E18.

Lier 27.03.2020

4.2 Trafikk langs E18 (Overskrift i SVV-rapport side 5)

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

Egne kommentarer:

Den største delen av denne tilførselen skyldes vel at dagens E134 går inn på E18 på Kjellstad.

- b) Videre angis i SVV-rapporten: *Forsinkelsene lang E18 vil gi betydelig lavere nytte for trafikantene som benytter E134, noe som spesielt vil påvirke Viker-alternativet sammenlignet med de sørlige alternativene.*

I realiteten vil forsinkelsene være større enn beregnet, da stillestående kø med tilbakeblokkeringer ikke er hensyntatt i beregningene.

For å bedre fremkommeligheten på E18, vil det være behov for å iverksette tiltak, som for eksempel flere felt.

Egne kommentarer:

Da angitte forsinkelser ikke er hensyntatt i beregningene, er det en bekreftelse på at angitt besparelse av reisetid (pkt. 4.1 ovenfor) ikke er realistisk.

Det er feil å angi redusert reisetid i rapporten, da «stillestående kø med tilbakeblokkeringer ikke er hensyntatt i beregningene.»

5. Tiltak for å øke kapasiteten på E18

I tidligere møte med SVV, har de kommentert aktuelle tiltak som angitt nedenfor:

- 5.1 SVV har tidligere foreslått «Lierdiagonalen» som et mulig alternativ. Dette alternativet ble senere trukket tilbake.

- 5.2 Mulighetene for en ekstra fil langs E18 mot Drammen er begrenset av følgende forhold:

- a) Motorveibrua i Drammen er svært kostbar å utvide.
- b) Det er for liten plass for utvidelse av eksisterende kryss på Bangeløkka.
- c) Planer for nytt løp i «Strømsås-tunnelen» er for å tilfredsstille krav til tunnelsikkerhet – brann osv.

Egne kommentarer:

Dagens mottakskapasitet for avkjøringen fra E18 til Bangeløkka har for liten rampe på motorveibrua. Videre har avkjøringssystemet inn mot Drammen og videre på E134 i Strømsås-tunnelen for liten kapasitet, slik at kødannelsen forplanter seg ut på E18.

Med ovenfor angitte begrensninger, er det et svært dårlig utgangspunkt for at E134 i fremtiden (som helhetløsning) skal gå via E18 og gjennom Drammen by.

6. Kommentarer til SVV's anbefalte veiløsninger.

6.1 Vitbank-over

- a) Det negativt at dette alternativet vil gå over noe del av eksisterende dyrkbar mark.
- b) Videre er det viktig at det stilles krav til støyskjerming langs den nye E134.
- c) Ifølge SVV vil tilkoblingen av E134 til E18 gå under eksisterende E18, slik at en eventuell fremtidig videreføring av E134 kan forlenges (Lierdiagonalen), uten tilkobling til E18.
- d) Ny E134 vil få av-/påkjøring knyttet til Rv 282 (Husebysletta), som gir gode forbindelse til nye store boligutbygginger på Fjordbyen og Gullaug.
- e) Av-/påkjøringen til Rv 282 gir også mulighet for avkjøring fra E134 ved kødannelse (blokkering) på E18.

Lier 27.03.2020

6.2 Viker-korridoren

- a) Fordelen med dette alternativet er at man begrenser bruk av dyrkbar mark, og reduserer støy fra den delen av E134 som går i tunnel.
- b) Med dette alternativet vil E134 få en lengre strekning på E18, og totalt sett lengre strekning for E134.
- c) Spesielt i rushtrafikken vil opphopingen på E18 også føre til at blir stående kø inne i tunnelen på E134.
- d) En fremtidig videreføring av E134 utenom E18 her er urealistisk.
En vei over Lierdalen fra Viker til åsen på andre siden, krever en lang vei over dyrkbar mark med nye oppdelinger av landbrukseiendommer.
- d) En eventuell ny fil for E134 langs eksisterende E18 gjennom Lier vil også kreve bruk av dyrkbar mark og kreve kostbare kryssløsninger i forhold til lokalveinettet.
- f) Viker-alternativet har ingen direkte tilknytning til det øvrige veisystemet i Lier, slik at all trafikken på E134 tvinges inn på E18 og i perioder gi ekstra kødannelser i tunnelen.

7. Politiske avgjørelser i Lier kommune.

- a) Det er ingen som bor i Lier som ønsker en av hovedveiene i Norge gjennom «grønne Lier» med bruk av matjord.
- b) Det er tidligere vurdert flere alternativer for kryssing av Oslofjorden og videreføring av E134.
- c) Slik planprosessen nå er kommet med bla. vedtak om bygging av parallell tunnel nr. 2 under Oslofjorden, er det dessverre en realitet at ny E134 kommer gjennom Lier.
- d) Når det skal bygges nye veier i Norge, er det viktig at det planlegges for veisystemer i en helhetlig sammenheng som skaper flyt i trafikken.
- e) Effektiv transport er viktig for næringslivet i Norge og befolkningen for øvrig.
- f) Veimyndighetene har hatt et slagord som angir «mest mulig vei for pengene».
Imidlertid burde slagordet være at «veier planlegges for best mulig flyt i trafikken.»
Det dyreste alternativet på sikt (med økte driftskostnader for næringslivet og «folk flest») er en billig løsning som gir dårlig flyt i trafikken.
- g) Når jeg tar med ovennevnte hovedpunkter, er det i et håp om at politikerne i Lier tar dette med seg ved ny vurdering og avgjørelse av de aktuelle vei-alternativene gjennom Lier.
- h) Det er vel kjent at flertallet av politikerne i Lier tidligere har valgt å gå videre med Viker-alternativet.
- i) Det anmodes om at politikerne i Lier nøye vurderer alle de negative konsekvensene ved «Viker-korridoren» som angitt i rapportene fra SVV. Dette gjelder både for E134, E18 og lokalveinettet i Lier.
- j) Alternativet med «Vitbank-over» (som foretrekkes av SVV) gir etter egen vurdering muligheten for i fremtiden å videreføre E134 i «Lierdiagonalen», slik at E134 i fremtiden ikke føres inn på E18. En slik løsning vil gi bedre flyt i trafikken, både på E134 og E18.

Lier 27.03.2020

- k) Som politikk er det mange forhold i en veisak som skal vurderes i en helhetlig sammenheng.
Det er sikkert flere som syntes mitt innspill har for mye fokus på de trafikkmessige forhold.
- l) Etter egen vurdering er det viktig at et dårlig hovedveisystem med kødannelser og miljømessige ulemper ikke forgrener seg til lokalveiene i Lier.
Videre at vi har et hovedveisystem som gi god kommunikasjon i et konkurransedyktig Norge. Dette gjelder også i stor grad for næringslivet og befolkningen i «Grønne Lier.»

8. «Lierdiagonalen»?

- 8.1 Det er ingen som bor i Lier som ønsker E134 ført inn til eller gjennom Grønne Lier.
- 8.2 Basert på de planene som nå foreligger for E134, må vi bare innse at denne veien kommer. Det er derfor viktig at E134 planlegges slik at den tar minst mulig bruk av dyrkbar mark, andre næringsområder, bo-områder og ikke gir øket belastning av det øvrige lokale veinettet i Lier.
- 8.3 Da E134 er en hovedvei mellom Øst- og Vestlandet, er det viktig at den planlegges i en helhetlig sammenheng for å gi best mulig flyt i trafikken. For å oppnå dette er det etter egen vurdering den eneste løsningen på sikt å føre veien utenom Drammen by. Det er her ikke muligheter for å få løst problemet med gjennomfartstrafikken vestover, samtidig som det unngås at trafikken på E18 blokkeres.
- 8.4 Vi ser et positivt eksempel oppe ved Kongsberg, hvor det har vært investert betydelige beløp i et delprosjekt for å lede E134 utenom byen. Dette har gitt en stor bedring av trafikkflyten, og forkorting av reisetiden videre vestover.
- 8.5 Med ovennevnte utgangspunkter er det derfor viktig at tilkoblingen av E134 til E18 nå planlegges slik at E134 senere kan føres videre og inn i «Lianåsen» uten å lede denne trafikken inn på E18.

9. Eget forslag til trasé – Se vedlagt skisse nr. 1 (datert 02.03.2020)

7.1 Utgangspunkter

Med utgangspunkt i mine kommentarer og synspunkter, har jeg i tidligere innspill fremmet følgende forslag til trasé for E134 gjennom Lier:

7.2 Forslag til trasé

- a) Etter utløpet fra tunnelen ved Linnes følger veien parallelt med eksisterende vei (E134). Dette begrenser nye oppdelinger av landbruksjordene i området.
- b) Noe før rundkjøringen ved Gilhus, føres veien i kurve frem til samme område for tilkobling til E18 som Vitbank-over. Kurvaturen avhenger av kravet til radien på «Europaveier».
- g) Tilkoblingen til E18 prosjekteres/bygges nå slik at E134 senere kan videreføres uten å kjøre inn på til E18. Tilknytningen til E18 for de som ikke skal videre på E134, vil opprettholdes også i fremtiden.
- h) E134 videreføres i fremtiden frem til «Lianåsen»/Vivelstad-dalen og inn i tunnel til Nedre Eiker før broen over til Mjøndalen.
- i) Traseen inn mot Lianåsen/Vivelstad-dalen kan gå nord for Lier stadion, eventuelt i kulvert i dette området for å unngå støy.

Lier 27.03.2020

- j) Dette forslaget til trase for tilkobling av E134 til E18, samsvarer nært med alternativet til SVV – «Vitbank-over».

Det er her viktig at plasseringen av tilkoblingen til E18 planlegges for en fremtidig trase med videreføring.

8 Prissatte konsekvenser (SVV)

8.1 Investeringskostnader

SVV angir følgende investeringskostnader i millioner 2020-kroner inkl. mva.:

- a) Vikor-korridoren: 4 340
- b) Vitbank-over: 4 050

For Vikor-korridoren er det høyere meterkostnad enn over-alternativene. Denne merkostnaden for Vikor motvirkes imidlertid av at det er flere kryss og konstruksjoner på over-alternativene.

8.2 Trafikantnytte

Trafikantnyttet angir nytten av tiltaket for brukere. Den er kroneverdien av de samlede reduksjonene i tidsbruk og økonomiske utlegg for personer og vareiere i lastebiltransporten. SVV angir følgende nytte for trafikanter og transportbrukere, nåverdi (sammenligningsår 2030) i millioner 2021-kroner:

- a) Vikor-korridoren: 2530
- b) Vitbank-over: 5640

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

9. Egne vurderinger av fremtidige investeringskostnader.

9.1 Alternativer

Ved innføring av E134 til E18, vil det tvinge seg frem tiltak for å redusere blokkeringer i trafikken gjennom Lier. Som tidligere nevnt er det etter egen vurdering 2 hovedalternativer:

- a) Tiltak for å utbedre forholdene langs eksisterende E18 (se pkt. ??)
- b) Videreføre E134 i Lierdiagonalen, kun med avkjøring fra E134 til E18 for den trafikken som ikke skal videre til E134.

9.2 Vurdering av kostnader

- a) Eventuelle tiltak langs E18 for å bedre forholdene her vil betinge betydelige kostnader; kreve dyrkbar mark og gjøre inngripen i eksisterende boliger og annen bebyggelse. (Se kap. 5)
- b) Dersom man i neste byggetrinn for E134 bygger «Lierdiagonalen», er det ikke nødvendig å bygge et ekstra løp i Strømsås-tunnelen ut fra kravet til tunnel-sikkerhet.
- c) Dersom det unngås fremtidige kostnader til tiltak langs E18 og ekstra Strømsås-tunnel, kan disse sparte midlene benyttes til bygging av Lierdiagonalen og lang tunnel til Nedre Eiker.

10. Sluttkommentar

- 10.1 I SVV's rapport angis at «Alle alternativer gir reduserte reisetider og bedre framkommelighet». Med henvisning til kommentarene både fra SVV og egne ovenfor, kan jeg ikke se at denne angivelsen medfører riktighet.

Lier 27.03.2020

- 10.2 Det er ofte uttrykt at det er viktig å forvalte offentlige midler på en best mulig måte. I denne sammenheng «å få mest mulig vei for pengene».
- Imidlertid vil et delprosjekt med en vei hvor det ikke tas hensyn til en helhetsløsning med god fremkommelighet, være den dyreste investeringen på sikt.
- 10.3 SVV ser ingen positiv løsning for å føre E134 via E18 mot Drammen. Se pkt. 5 ovenfor.
- 10.4 Uten å ta hensyn til den foreslåtte løsning med fremtidig videreføring i Lierdiagonalen, vil det også i fremtiden gi opphoping av trafikken med kødannelser på E134 og E18 gjennom Lier og trafikklekkasjer til det lokale veisystemet.
- 10.5 Med utgangspunkt i alle de negative sidene ved «Viker-alternativet», er det å håpe på at politikerne i Lier endrer sine synspunkter til dette alternativet, og velger «Vitbank-over» som det beste utgangspunktet for en god fremtidig veitrafikkløsning gjennom Lier.

11. Vedlegg

Skisse nr. 1 – Forslag til trasé (datert 02.03.2020).

Med vennlig hilsen



Tore Olav Flaten

Jensvollveien 23

3413 Lier

Mobil: +47 454 01 329

Kopi til: Statens vegvesen, v/prosjektleder Nils Brandt

Innspill til veivalg:

-
Skriver på vegne av familien min og alle som bor langs E134 i Spikkestadbakken og Lahell/Gullaug. I altfor mange år har vi vært vitne til den økende trafikken som suser forbi husene våre. Det er med «livet som innsats» at vi forsøker å komme oss på/av veien. Vi er tilskuere til køene som oppstår når mange lastebiler kjører av veien eller ikke klarer å komme seg opp Spikkestadbakkene når den første snøen kommer eller ved ulykker og i ettermiddagstrafikken.

Selv bor vi på et lite gårdsbruk i Spikkestadbakken. Veien skiller eiendommen vår i to, og skal vi kunne dyrke jorda på motsatt side av gårdstunet, må vi krysse E134 med traktor, noe som i dag er omtrent umulig. Vi har i alle de årene etter at Oslofjordforbindelsen ble åpnet, og «the missing link» uteble, kjempet for den resterende biten av E-134 skulle komme. Jeg har selv vært med i aksjonskomite for ca 25 år siden. Vi besøkte den gangen stortinget og hadde en hyggelig samtale med Per Sandberg. Han lovt å hjelpe oss og snakket saken opp. Det ble riving/brenning og erstatning for boliger ved rundkjøring gamle RV23/Spikkestadveien. Årene gikk og gleden var stor da det omsider ble bestemt at alternativ 1, (- Linnes/ Jensvoll-alternatiet) skulle bygges.

Men nei, dette ble brått avsluttet!?

Vi har forstått at for politikerne i Lier gjelder kun ett alternativ: Viker. Men gjelder det for alle?

Ved Vikeralternativet vil veien bli skjult i en kjempelang tunnel, og en vil merke lite til den. MEN hva blir konsekvensene av det for oss? Jo, vi kommer fortsatt til å ha stor trafikkbelastning på veien, som en gang var en kjerrevei og er dimensjonert for det. Lokalbefolkningen vil vel ikke kjøre en så lang omvei for å komme til/fra Drammen?- Og i en så lang tunnel!

Vår mening er at statens anbefaling om **trasevalg Vitbank- over må være det eneste riktige**. Da vil lekkasjen bli minimal, det vil igjen bli levelig for oss som bor langs veien, vi sparer miljøet for de ekstra kilometerne med utslipp og ikke minst: Det blir billigst!

Vi stiller oss uforstående til at politikerne skal få så mye makt i denne saken. Vi mener at Statens veivesen bør skjære igjennom og avgjøre dette nå. Vi venter og venter på oppstart!

Med hilsen fra Berit og Per Gunnar Dagslet, Spikkestadveien 185.



Dette er E134 forbi hos oss for ca 70 år siden.

-

From: "berimo@online.no" <berimo@online.no>
Sent: Thu, 17 Feb 2022 10:49:30 +0100
To: "Postmottak Asker kommune"
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>; "postmottak@lier.kommune.no"
<postmottak@lier.kommune.no>
Cc: "nils.brandt@vegvesen.no" <nils.brandt@vegvesen.no>
Subject: E134 Dagslett-E18

Innspill til veivalg:

-
Skriver på vegne av familien min og alle som bor langs E134 i Spikkestadbakken og Lahell/Gullaug. I altfor mange år har vi vært vitne til den økende trafikken som suser forbi husene våre. Det er med «livet som innsats» at vi forsøker å komme oss på/av veien. Vi er tilskuere til køene som oppstår når mange lastebiler kjører av veien eller ikke klarer å komme seg opp Spikkestadbakkene når den første snøen kommer eller ved ulykker og i ettermiddagstrafikken.

Selv bor vi på et lite gårdsbruk i Spikkestadbakken. Veien skiller eiendommen vår i to, og skal vi kunne dyrke jorda på motsatt side av gårdstunet, må vi krysse E134 med traktor, noe som i dag er omtrent umulig. Vi har i alle de årene etter at Oslofjordforbindelsen ble åpnet, og «the missing link» uteble, kjempet for den resterende biten av E-134 skulle komme. Jeg har selv vært med i aksjonskomite for ca 25 år siden. Vi besøkte den gangen stortinget og hadde en hyggelig samtale med Per Sandberg. Han lovt å hjelpe oss og snakket saken opp. Det ble riving/brenning og erstatning for boliger ved rundkjøring gamle RV23/Spikkestadveien. Årene gikk og gleden var stor da det omsider ble bestemt at alternativ 1, (- Linnes/ Jensvoll-alternativet) skulle bygges.

Men nei, dette ble brått avsluttet!?

Vi har forstått at for politikerne i Lier gjelder kun ett alternativ: Vikar. Men gjelder det for alle?

Ved Vikeralternativet vil veien bli skjult i en kjempelang tunnel, og en vil merke lite til den. MEN hva blir konsekvensene av det for oss? Jo, vi kommer fortsatt til å ha stor trafikkbelastning på veien, som en gang var en kjerrevei og er dimensjonert for det. Lokalbefolkningen vil vel ikke kjøre en så lang omvei for å komme til/fra Drammen?- Og i en så lang tunnel!

Vår mening er at statens anbefaling om **trasevalg Vitbank- over må være det eneste riktige**. Da vil lekkasjen bli minimal, det vil igjen bli levelig for oss som bor langs veien, vi sparer miljøet for de ekstra kilometerne med utslipp og ikke minst: Det blir billigst!

Vi stiller oss uforstående til at politikerne skal få så mye makt i denne saken. Vi mener at Statens veivesen bør skjære igjennom og avgjøre dette nå. Vi venter og venter på oppstart!

Med hilsen fra Berit og Per Gunnar Dagslet, Spikkestadveien 185.



Dette er E134 forbi hos oss for ca 70 år siden.

-

E134 Dagslett–E18, sak 20/66 - Innspill til Asker kommunes planarbeid for kommunedelplan for E134 Dagslett – til E18

Følgende innspill er gitt av Henning og Linda Levanger.

Introduksjon

Utbyggingen av E-134 mellom Lier og Spikkestad er viktig ledd for å bedre trafikkforholdene ved dagens E-134 som går igjennom boligområder, og hovedmålet med den nye veitraseen bør være å utbedre dette og ikke legge til rette for mer trafikk på E-134.

En utvidelse av veien fra to til fire felt med økt fartsgrense vil i hovedsak gjøre valget av veien mellom Lier og Follo igjennom Asker og Oslofjord-tunnelen mer attraktiv. Det kan ikke være noe mål for Asker kommune å bidra til en vei som vil føre til økt trafikk i kommunen, hvor mesteparten av trafikkøkningen vil være gjennomfartstrafikk som ikke bidrar positivt til kommunen kommersielt i tillegg til å redusere bomiljøene og innbyggerne i Asker sin trivsel i sine lokalområder.

Ny E-134 er ikke noen løsning for Røykenveien og Slemmestadveien

Asker kommune virker å mene at en ny E-134 mellom Spikkestad og Lier vil kunne hjelpe til å redusere trafikken på Røykenveien og Slemmestadveien nord for Røyken.

Det må faglig dokumenteres at en slik effekt er betydelig før dette kan brukes som et argument for en motorveiløsning slik planforslaget gjør. Her vil politikerne ha mange meninger og erfaringer, men tidligere diskusjoner om problemstillingen som omfatter veiaksene mellom Asker nord og Røyken har ofte være preget av følelser og politisk ståsted fremfor fakta. Denne faktaene må kommunen administrasjonen komme med før den politiske diskusjonen starter i utvalg, formannskap og kommunestyret.

Nedskalert løsning

En ny fire-felt vei med motorvei-standard mellom Spikkestad og Lier vil kunne gi økt trafikkbelastning i Asker kommune. Dette kan ikke være ønskelig for kommunen med de negative konsekvensene det medfører ovenfor kommunens innbyggere og kostnadene det vil gi i fremtiden for å utbedre disse problemene, f.eks. med nye kommunale veier. Disse kostnadene vil i store trekk tilfalle kommunen og ikke staten.

Ny E-134 bør nedskaleres til samme standard som E-134 øst for Spikkestad, men med midtdeler og andre nødvendige sikringstiltak. Maks hastighet for den nye veien bør ikke være høyere enn 80 km/t. Nær boligområder som sør for Spikkestad bør farten være lavere for å redusere trafikkstøyen.

Tunnelene vil måtte bygges med to løp, og to felt per løp pga. sikkerhet. Men der veien går i dagen i Asker ved Dagslett bør det være maksimalt to felt (evt. tre i bratte stigninger), og kryssløsningen for Dagslett bør reduseres til et plan med rundkjøring el. Dette vil gi lavere hastighet med mindre trafikkstøy, samt at veien kan plasseres lavere i terrenget som vil hjelpe med å dempe støybelastningen for boligområdene i Spikkestad.

Støy- og lysforurensing

Dagens E-134 igjennom Røyken har ikke veibelysning bortsett fra ved kryssene. Ny E-134 vil ved valg av firefelts løsning kreve veibelysning med økt lysforurensing av Spikkestad/Røyken området som resultat.

Hastigheten for den nye veien i dagen bør være så lav som mulig for å redusere støybelastningen veien vil medføre. Det er mye billigere å sette en lavere fartsgrense enn å måtte bygge støydempende tiltak rundt veien i fremtiden.

Støy fra dagens kjøretøy er i hovedsak knyttet til dekkstøy og vindstøy, og energien i denne støyen øker med kvadratet av hastigheten. En reduksjon fra den planlagte 90 km/t til 80 eller 70 km/t utenfor tunnelene vil ha god innvirkning for lokalmiljøet uten at trafikken blir skadelidende.

Støy- og lysforurensing er temaer som sjelden nevnes ved bygging av nye veier, men som er et tema som blir oftere diskutert. Lysanlegg langs veier bidra i stor grad til å redusere tiden med mørke som naturen er avhengig av, og har en negativ innvirkning på alt fra dyr, insekter, planter og mennesker. Det som finnes av forskning viser at mørke er viktig for alle levende vesener, og man bør følge et føre-var prinsipp om dette for å ikke skape problemer for fremtiden. Det vil kunne bli kostbart å løse disse problemene i fremtiden fremfor å ta hensyn til dette i dag.

Ny vei bør ikke føre til økt kapasitet for dagens E-134

Det bør være et mål at dagens E-134 mellom Dagslett og Oslofjordtunnelen ikke trenger utvidelse som en konsekvens av at tilførselsveien utbedres. Veien har i dag god kapasitet og har ikke behov for utvidelse, men dette kan endres fort om ikke gjør tiltak for å forhindre økende trafikk.

Igjennom Røyken og Spikkestad vil en økning av trafikken, spesielt sammen med en utvidelse av veien og der tilhørende fartsøkning være meget negativt for lokalmiljøet og bomiljøet, i tillegg til å gå imot nasjonale mål om å ikke øke bilbruken.

En evt. økning av trafikken må ikke lede til et fremtidig krav om utvidelse av E-134 øst for planområdet.

Bompengesnitt

Asker kommune må jobbe for at bompengesnitt ikke fører til en oppdelt kommune hvor innbyggerne sør i kommune blir sperret inne av bomsnitt eller at slike bomsnitt gir uønsket forflytting av trafikk til mindre egnede veier.

Snittene for hvor bompenger kreves inn bør plasseres slik at de belaster gjennomgangstrafikken og ikke lokaltrafikken, ettersom en ny trase er ønsket for å bedre forholdene for gjennomgående trafikk mellom Drammen/Lier og Drøbak.

Veiutvidelsen lages ført og fremst for å bedre forholdene for Lahell/Gullaug i Lier og skal gi bedre forhold for gjennomgangstrafikk over Oslofjorden. Da må også denne trafikken betale for utvidelsen, fremfor at byrden legges på lokaltrafikken.

Eks.1:

Bomsnitt for ny trase Dagslett – E-18 legges til Oslofjordtunnelen for å ikke skape unaturlige hindringer innad i Asker kommune som kan endre kommunes samfunnsutvikling på sikt. Da vil det ikke være noe lekkasje av trafikk over Lahell, mens man hindrer en bompengesnitt som rammer lokaltrafikken hardt.

Eks.2:

For å redusere bompengetrykket på et punkt kan belastningen flyttes over en lengre strekning. Dvs. med bomsnitt fordelt utover hele strekningen på E-134 fra E-18 til Oslofjord-tunnelen. Dermed vil gjennomgående trafikk bidra sterkt mens lokaltrafikk får en redusert belastning og det vil ha en mindre effekt på lokaltrafikken innad i Asker kommune og dermed hvordan kommune utvikler seg.

Det kan også hindre behovet for et bomsnitt på Røykenveien (i Asker) og Slemmestadveien sør for Heggedal og Slemmestad fordi tungtrafikken ikke får et massivt bomsnitt de kan unngå ved å kjøre disse veien mot Oslo.

Flytting av tungtransport til sjø

Kan behovet for en kostbar fire-felt vei reduseres og dermed bedre fremtidsforholdene for Røyken og Asker.

F.eks. har Asko et stort privat initiativ med forflytning av tungtransport til sjøen mellom Moss-Horten. De har også et ønske om skalering ved å involvere andre aktører. Dermed kan behovet for full fire-felt vei reduseres.

Eks.

Det bygges to tunnellop hvorav det er fire felt kun i stigningsdelene av tunnelen, og at det ikke settes en fartsgrense over 80 km/t. Dermed vil trafikken tilpasses dagens E-134 øst for Dagslett slik og man reduserer tilførselen av ny trafikk utover det som er i dag.

Ved to tunnellop er trafiksikkerheten ivaretatt med tanke på ulykker, og man gir trafikken mulighet for god flyt ved at det opprettholdes forbikjøringsmuligheter i stigninger.

Mvh

Henning Levanger

Linda Levanger

Fra: Magnus Dagslet <magnus.dagslet@gmail.com>
Sendt: 31. mars 2022 23:06
Til: Postmottak Asker kommune
Kopi: nils.brandt@vegvesen.no; marianne.haga@vegvesen.no; Sølve Brenn Jerm
Emne: Innspill fra Nedre Dagslet Gård
Vedlegg: Innspill til Dagslett-E18.pdf

Hei dere,

Håper dere tar dere tid til å lese dette.

Om 6 mnd har jeg to små jenter som skal løpe rundt på tunet på gården, midt i Spikkestadbakkene.

Jeg har gledet meg til å ta over gården, og jeg har sett frem til lek og moro med barna ute i hagen, men det er med en klump i magen.

Denne veistrekningen er et uromoment på alle områder, den er livsfarlig og den må gjøres noe med.

Takk for at dere tar denne meldingen med i videre prosess, og jeg regner med at den vil spille en rolle i konklusjonene som fattes i løpet av kort tid.

Ha en fin dag alle sammen!

Med vennlig hilsen,
Magnus Dagslet
97193329

E134 Dagslett-E18

- Merknader til kommunedelplanen og konsekvensutredningen

Fra en bekymret tobarnsfar på Nedre Dagslet Gård.

Vi er nå midt i prosessen, «generasjonsskifte» på Dagslet – Juletegården midt i Spikkestadbakkene.

Vår lille familie bestående av mine to små jenter på henholdsvis 2mnd og 2 ½ år, min kone og meg selv tar nå over gården etter mine foreldre, og vi skal på to generasjoner på gården. Det er en utfordrende prosess, og vi legger betydelige beløp på bordet for å få til dette.

Vi gjør det for å holde familiegården i familien, og vi gjør det i håp om at tunellen Dagslett – E18 på ett eller annet tidspunkt skal være et faktum.

Tørr jeg minne om at dagens E134 forbi husveggen vår, bare for noen tiår siden kun var en liten lokalvei med minimal trafikkbelastning.

Den fysiske veistrekningen er i dag helt identisk som den var den gang, men trafikkbelastningen har doblet seg flere ganger. Med andre ord er ikke denne strekningen på langt nær beregnet til å tåle denne trafikken.

Jeg ser denne veistrekningen hver dag, og hver dag er det nestenulykker i den krappe venstresvingen 200 meter etter rundkjøringen i Spikkestadbakkene, retning Drammen.

Det samme skjer etter bussholdeplassen nederst i Spikkestadbakkene, retning Røyken. Fartsgrensen økes her til 60kmt oppover langs våre jorder, forbi vår av- og påkjørsel til gården, og rett inn i den krappe, i denne retningen, høyresvingen. Ingen holder 60kmt på denne strekningen, og det er livsfarlig!

Det har ved flere anledninger oppstått alvorlige ulykker på strekningen, med personskafer og andre skader, men det er kun et tidsspørsmål før vi kan ha verre hendelser på samvittigheten.

Mine to små jenter skal vokse opp på denne gården, og det skremmer meg. Det hadde allerede begynt å bli mye trafikk når jeg vokste opp her, men nå er det helt ekstremt. Noe må gjøres. Vi kan ikke ha tungtransport og annen trafikk i 60-80kmt dundrende forbi våre av- og påkjørsler.

Arbeidet med å lage denne strekningen ufremkommelig og vanskelig å kjøre må oppskaleres og prioriteres. Det skal først og fremst være trygt for oss som bor langs denne forferdelige strekningen, men det skal også være med på å hindre trafikklekkasje fra den kommende tunellen. **Få den fartsgrensen ned i 40 kmt hele veien fra rundkjøringen i Spikkestadbakkene og helt til Gullhaug, lag fartsdumper og sett opp fotobokser. Gjør det til et lite helvete å kjøre denne strekningen.**

Mvh Magnus M. Dagslet – 97193329 – Nedre Dagslet Gård



From: "Peter Rienks" <perienk@outlook.com>
Sent: Thu, 24 Feb 2022 20:14:44 +0100
To: "Postmottak Asker kommune"
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>
Subject: Kommunedelplan for E134, Dagslett - E18 på offentlig ettersyn.

Hei,

Jeg velger VIKER som det eneste alternativet.
Mitt valg skyldes både hensyn til miljø og dyrka mark i Lier.
I tillegg mest attraktive traseen for bilpendlere og transport retning Oslo.

Med vennlig hilsen,
Peter Rienks

3430 Spikkestad.

Fra: s.lybekk@online.no
Sendt: 30. mars 2022 22:23
Til: Postmottak Asker kommune
Kopi: s.lybekk@online.no
Emne: E134 Dagslett–E18, sak 20/66

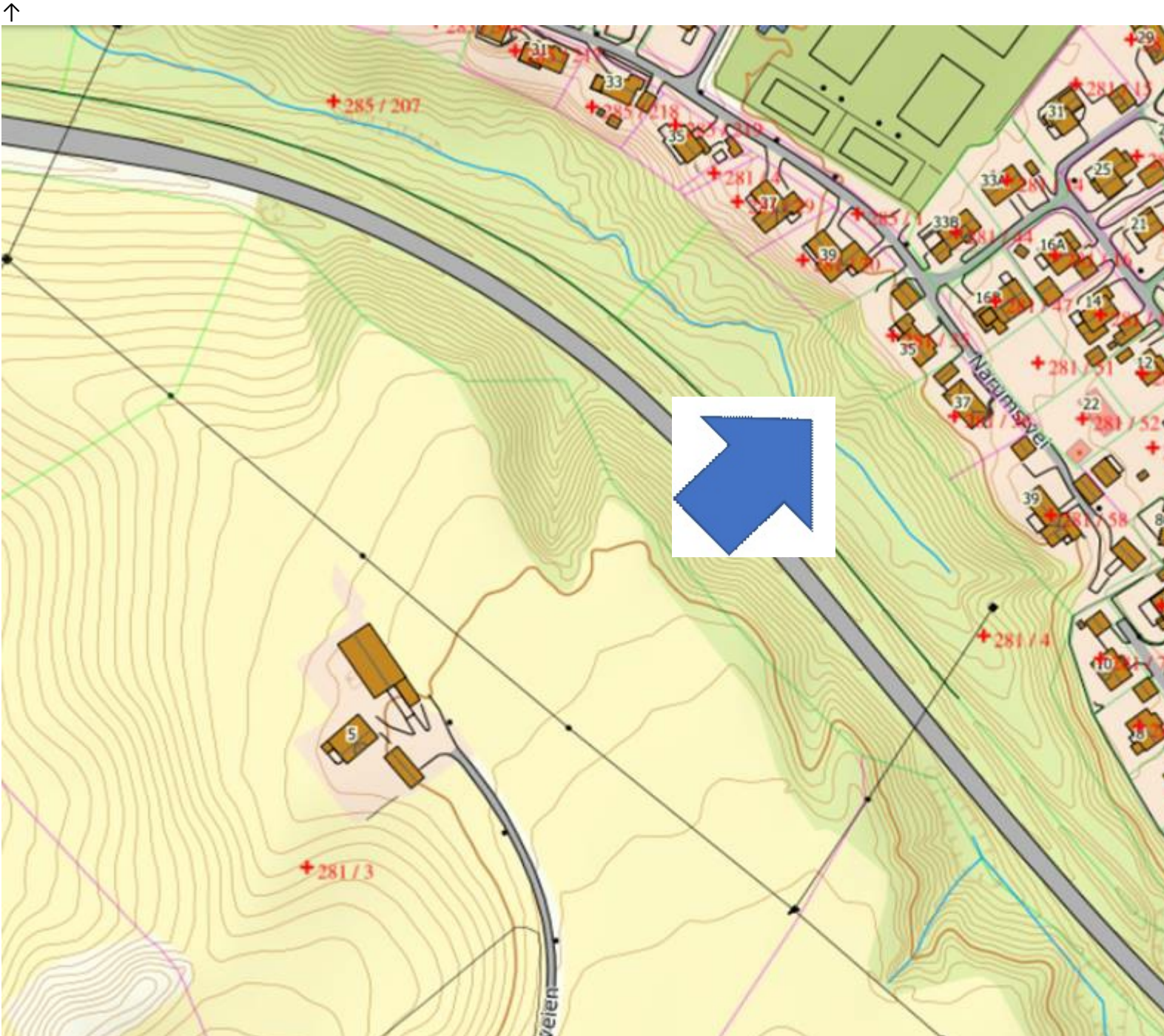
Merknader til plan «E134 Dagslett–E18, sak 20/66»

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

Ser av underlag at ny veibane er lagt på nordsiden av eksisterende veibane.
Det betyr i praksis at veien endrer beliggenhet slik at den kommer nærmere bebyggelsen i Heklebergsmens vei.
Bebyggelse langs denne veien er markert som rød sone i støykartet.
Ved å legge ny veibane på motsatt side vil det medføre større avstand til boligbebyggelsen langs denne delen av vei traseen og lavere støy påvirkning.
På motsatt side av vei traseen er terrenget skog og ubebygget.

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

Ser av underlag at ny veibane er lagt på nordsiden av eksisterende veibane.
Det betyr at den vil berøre bekken i Valadalen som har ett viktig biologisk mangfold.
Rapport som beskriver natur mangfold, sier ikke noe om denne elva. Ber om at det blir utført ett grundigere arbeid før beslutning om trase for ny veibane går videre.





Med vennlig hilsen

Ståle Lybekk
Narums vei 39
3430 Spikkestad

Tlf. 90808453
Mail: s.lybekk@online.no

From: "Øyvind Krokeide" <oyvind.krokeide@gmail.com>
Sent: Wed, 23 Feb 2022 11:41:55 +0100
To: "Postmottak Asker kommune"
<Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no>
Subject: E134

Vær vennlig støtt Statens vegvesen sitt foretrukne forslag: Vitbank-over

mvh

Øyvind Krokeide

Fra: Richard Veum[rich.veum@gmail.com]
Sendt: 01.04.2022 23:57:44
Til: Postmottaklier Postmottak[postmottak@lier.kommune.no]
Tittel: E134 Dagslett-E-18

Hei,

Som nærmeste nabo til Vikar alternativet er det vanskelig å fremstå objektiv i kommentar til kommunedelplan på høring for strekningen Dagslett E-18.

Jeg forstår trasévalget politisk som løsning for enighet mot ny trasé mot E-18 og minste motstands vei politisk, men har samtidig ansett alternativet som såpass uhensiktsmessig at dette aldri ville bli et reelt alternativ.

Sympatiserer for vektingen som skal gjøres på de ikke prissatte konsekvensene mot samfunnsnyttene denne veien faktisk skal utgjøre.

Som en varig løsning som skal bestå i mange år fremover mener jeg Jensvoll over burde stå igjen som alternativ som trasévalg. Når denne er ute som alternativ står Vitbank over igjen som eneste alternativ uten å ende med å flytte problemene (Gjøre noe for å ha gjort noe)

Skulle man likevel ende med å gå for Vikar alternativet har vi følgende oppfordring.

- Når veiens hovedformål allerede har såpass stor omvei burde det ikke være vesentlig økt ulempe å trekke veien ytterligere nordover retning Reistadsenteret. Uten videre konsekvensutredning vil det potensielt medføre mindre tap av jordarealer, gi mindre problematikk rundt luftforurensning ved tunnelportalen, lettere gi rom for anleggstrafikk i byggeperioden uten vesentlig ulempe for beboere og mindre støy for eksisterende boligområde ved ferdig etablert vei.
- E-18 ved Vikar er allerede en høyt belastet veistrekning med høy fart som gir utfordringer med støy for nærliggende boligområde. På både eksisterende og ny vei bør støyskjerming prioriteres.
- Åpning for tunnelportal bør legges så tett på E-18 som mulig med skjæring i terreng som gir kryss under E-18 eller alternativt med kulvert.

--

Mvh
Richard Veum
959 66 687
rich.veum@gmail.com
Lierbakkene 43

Hei. Ønsker meg denne løsningen her: Viker-alternativet

Mvh

Sascha Nordenstam

KVERNBAKKEN 75, Gullaug

Hei

Har følgende innspill til planen for gjennomføring av prosjektet E134 Dagslett- E18:

1. Ser at Vikeralternativet nok er det alternativet som får minst konsekvenser for Lier som helhet. Minst for direkte berørte innbyggere og minst for beslag av dyrket mark. Vurderer det derfor som mest sannsynlig at dette blir det foretrukne alternativet til ny trasé.
2. Med bakgrunn av punkt 1 over her må det gjøres en del tilpasninger i forhold til kryssløsning ved Viker/Reistad. Her må tunnelmunning legges lenger Nord/Vest på jorden i forhold til forslaget som er framlagt. Traséen må legges rett sydover inn på E 18 etter at den kommer ut fra fjellet. Dette for å minske den totale merbelastningen for omkringliggende boliger under anleggsperioden og videre etter at veien er ferdigstilt. Videre må det legges inn kulvert så langt som mulig inn mot kryssløsning på eksisterende E 18.
3. Det må legges inn vesentlig støybegrensende tiltak for å minske støybelastning på omkringliggende boliger. Her må det bygges støyvoller, støyskjerming og gjøre direkte støybegrensende tiltak i nærmeste boliger som f.eks utskifting av vinduer. Ved eventuell langvarige støyende arbeider må det vurderes løsninger som kan gi berørte alternative bo muligheter.
4. I forbindelse med oppstart av anlegget må det kartlegges og dokumenteres alle boliger som er direkte berørt av anlegget for å kunne dokumentere eventuelle skader som kan oppstå i forbindelse med anleggsvirksomhet i umiddelbar nærhet, både over og under bakken.
5. Det må tidlig i prosessen vises hva som er planlagt i forbindelse med riggområde og tilførselsveier til anleggsområdet. Herunder inn og utkjøring av maskiner og masse. Dette må i størst mulig grad legges utenfor områder hvor det er stor ferdsel og mye bevegelser av skolebarn. Dette vil si at det må legges utenfor området rundt rundkjøring og den gamle jernbanelinja. Det må også ses på utforming av busstoppet for skolebussen som ligger midt i rundkjøringen på Reistad.

Mvh

Tommy Ødegård
Vikerfare 1
3425 Reistad
91 70 62 13

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

Hilsen
Tone Tviberg

Sendt fra min iPhone

Tonny Tollefsen
Svenskerudveien 12,
3406 TRANBY

Tranby 17.02.2022.

Lier kommune
postmottak@lier.kommune.no

Innspill til planen E134 Dagslett-E18.

Viser til mottatt konsekvensutredning og ber om at planen ses på nytt.

Alt taler egentlig imot denne planen og alle foreslåtte traseer. For det første, det vil bare flytte trafikk problemene nærmere Drammen sentrum, her er det allerede i dag sprengt kapasitet. For det andre, arealene som veien foreslåes på innehar Norges beste jordbruksarealer som må bevares.

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

Mvh. Tonny Tollefsen.

Lier 27.03.2020

Kommunedelplan for E134 Dagslett – E18

Innspill til planarbeidet.

Etter møte med Statens vegvesen 17.03.2022, tillater jeg meg å fremme noen innspill til planarbeidet. Som utgangspunkt har jeg benyttet SVV's rapport «Fagrapport transport med prissatte konsekvenser» datert 2021-12-01.

1. SVV's anbefaling

I siste utgave av Kommunedelplan for E134 har SVV fremmet følgende anbefaling:

- a) Statens vegvesen anbefaler Vitbank-over.
- b) Statens vegvesen aksepterer Vikar.

Mitt innspill til Kommunedelplanen er derfor begrenset til disse 2 alternativene.

2. Trafikkmessige virkningene av ny E134 til E18.

Etter egen vurdering, vil virkningene av ny E134 være som følger:

- a) Inntil det gjøres store tiltak på eksisterende E18, eller at det bygges en videreføring av E134 utenom E18 i Lier, vil ny E134 til E18 etter egen vurdering ikke gi vesentlige endringer/forbedringer på hoved-trafikken hverken for E134 eller E18.
- b) Med kødannelser flere timer i rushtiden hver dag både på E134 og E18. vil det bli opphoping/kødannelser gjennom Lier som i dag.
- c) Eneste positive virkningen av den nye E134 i Lier vil være å redusere/unngå gjennomfartstrafikken forbi Engersand.

3. Helhetlig planlegging

Ved all planlegging er det viktig å se et hvert delprosjekt i en helhetlig sammenheng. Når SVV nå har som oppdrag å føre ny E134 inn på E18 i Lier, anses dette som et delprosjekt. Det er derfor viktig å se dette delprosjektet i sammenheng med fremtidig videreføring av E134.

4. Generelle kommentarer til SVV's rapport

4.1 Mindre kødannelser og reduserte reisetider?

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

Egne kommentarer:

Ved innføringen av E134 inn på E18 med stillestående kø, er det vanskelig å forstå at dette vil gi reduserte reisetider på angitte strekning i rushtiden.

Om E134 går inn på E18 på Kjellstad (som i dag) eller i et nytt kryss for innføring på E18, vil etter egen vurdering ikke utgjøre store forskjeller for forholdene på E18.

Lier 27.03.2020

4.2 Trafikk langs E18 (Overskrift i SVV-rapport side 5)

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

Egne kommentarer:

Den største delen av denne tilførselen skyldes vel at dagens E134 går inn på E18 på Kjellstad.

- b) Videre angis i SVV-rapporten: *Forsinkelsene lang E18 vil gi betydelig lavere nytte for trafikantene som benytter E134, noe som spesielt vil påvirke Viker-alternativet sammenlignet med de sørlige alternativene.*

I realiteten vil forsinkelsene være større enn beregnet, da stillestående kø med tilbakeblokkeringer ikke er hensyntatt i beregningene.

For å bedre fremkommeligheten på E18, vil det være behov for å iverksette tiltak, som for eksempel flere felt.

Egne kommentarer:

Da angitte forsinkelser ikke er hensyntatt i beregningene, er det en bekreftelse på at angitt besparelse av reisetid (pkt. 4.1 ovenfor) ikke er realistisk.

Det er feil å angi redusert reisetid i rapporten, da «stillestående kø med tilbakeblokkeringer ikke er hensyntatt i beregningene.»

5. Tiltak for å øke kapasiteten på E18

I tidligere møte med SVV, har de kommentert aktuelle tiltak som angitt nedenfor:

- 5.1 SVV har tidligere foreslått «Lierdiagonalen» som et mulig alternativ. Dette alternativet ble senere trukket tilbake.

- 5.2 Mulighetene for en ekstra fil langs E18 mot Drammen er begrenset av følgende forhold:

- a) Motorveibrua i Drammen er svært kostbar å utvide.
- b) Det er for liten plass for utvidelse av eksisterende kryss på Bangeløkka.
- c) Planer for nytt løp i «Strømsås-tunnelen» er for å tilfredsstille krav til tunnelsikkerhet – brann osv.

Egne kommentarer:

Dagens mottakskapasitet for avkjøringen fra E18 til Bangeløkka har for liten rampe på motorveibrua. Videre har avkjøringssystemet inn mot Drammen og videre på E134 i Strømsås-tunnelen for liten kapasitet, slik at kødannelsen forplanter seg ut på E18.

Med ovenfor angitte begrensninger, er det et svært dårlig utgangspunkt for at E134 i fremtiden (som helhetløsning) skal gå via E18 og gjennom Drammen by.

6. Kommentarer til SVV's anbefalte veiløsninger.

6.1 Vitbank-over

- a) Det negativt at dette alternativet vil gå over noe del av eksisterende dyrkbar mark.
- b) Videre er det viktig at det stilles krav til støyskjerming langs den nye E134.
- c) Ifølge SVV vil tilkoblingen av E134 til E18 gå under eksisterende E18, slik at en eventuell fremtidig videreføring av E134 kan forlenges (Lierdiagonalen), uten tilkobling til E18.
- d) Ny E134 vil få av-/påkjøring knyttet til Rv 282 (Husebysletta), som gir gode forbindelse til nye store boligutbygginger på Fjordbyen og Gullaug.
- e) Av-/påkjøringen til Rv 282 gir også mulighet for avkjøring fra E134 ved kødannelse (blokkering) på E18.

Lier 27.03.2020

6.2 Viker-korridoren

- a) Fordelen med dette alternativet er at man begrenser bruk av dyrkbar mark, og reduserer støy fra den delen av E134 som går i tunnel.
- b) Med dette alternativet vil E134 få en lengre strekning på E18, og totalt sett lengre strekning for E134.
- c) Spesielt i rushtrafikken vil opphopingen på E18 også føre til at blir stående kø inne i tunnelen på E134.
- d) En fremtidig videreføring av E134 utenom E18 her er urealistisk.
En vei over Lierdalen fra Viker til åsen på andre siden, krever en lang vei over dyrkbar mark med nye oppdelinger av landbrukseiendommer.
- d) En eventuell ny fil for E134 langs eksisterende E18 gjennom Lier vil også kreve bruk av dyrkbar mark og kreve kostbare kryssløsninger i forhold til lokalveinettet.
- f) Viker-alternativet har ingen direkte tilknytning til det øvrige veisystemet i Lier, slik at all trafikken på E134 tvinges inn på E18 og i perioder gi ekstra kødannelser i tunnelen.

7. Politiske avgjørelser i Lier kommune.

- a) Det er ingen som bor i Lier som ønsker en av hovedveiene i Norge gjennom «grønne Lier» med bruk av matjord.
- b) Det er tidligere vurdert flere alternativer for kryssing av Oslofjorden og videreføring av E134.
- c) Slik planprosessen nå er kommet med bla. vedtak om bygging av parallell tunnel nr. 2 under Oslofjorden, er det dessverre en realitet at ny E134 kommer gjennom Lier.
- d) Når det skal bygges nye veier i Norge, er det viktig at det planlegges for veisystemer i en helhetlig sammenheng som skaper flyt i trafikken.
- e) Effektiv transport er viktig for næringslivet i Norge og befolkningen for øvrig.
- f) Veimyndighetene har hatt et slagord som angir «mest mulig vei for pengene».
Imidlertid burde slagordet være at «veier planlegges for best mulig flyt i trafikken.»
Det dyreste alternativet på sikt (med økte driftskostnader for næringslivet og «folk flest») er en billig løsning som gir dårlig flyt i trafikken.
- g) Når jeg tar med ovennevnte hovedpunkter, er det i et håp om at politikerne i Lier tar dette med seg ved ny vurdering og avgjørelse av de aktuelle vei-alternativene gjennom Lier.
- h) Det er vel kjent at flertallet av politikerne i Lier tidligere har valgt å gå videre med Viker-alternativet.
- i) Det anmodes om at politikerne i Lier nøye vurderer alle de negative konsekvensene ved «Viker-korridoren» som angitt i rapportene fra SVV. Dette gjelder både for E134, E18 og lokalveinettet i Lier.
- j) Alternativet med «Vitbank-over» (som foretrekkes av SVV) gir etter egen vurdering muligheten for i fremtiden å videreføre E134 i «Lierdiagonalen», slik at E134 i fremtiden ikke føres inn på E18. En slik løsning vil gi bedre flyt i trafikken, både på E134 og E18.

Lier 27.03.2020

- k) Som politikker er det mange forhold i en veisak som skal vurderes i en helhetlig sammenheng.
Det er sikkert flere som syntes mitt innspill har for mye fokus på de trafikkmessige forhold.
- l) Etter egen vurdering er det viktig at et dårlig hovedveisystem med kødannelser og miljømessige ulemper ikke forgrener seg til lokalveiene i Lier.
Videre at vi har et hovedveisystem som gi god kommunikasjon i et konkurransedyktig Norge. Dette gjelder også i stor grad for næringslivet og befolkningen i «Grønne Lier.»

8. «Lierdiagonalen»?

- 8.1 Det er ingen som bor i Lier som ønsker E134 ført inn til eller gjennom Grønne Lier.
- 8.2 Basert på de planene som nå foreligger for E134, må vi bare innse at denne veien kommer. Det er derfor viktig at E134 planlegges slik at den tar minst mulig bruk av dyrkbar mark, andre næringsområder, bo-områder og ikke gir øket belastning av det øvrige lokale veinettet i Lier.
- 8.3 Da E134 er en hovedvei mellom Øst- og Vestlandet, er det viktig at den planlegges i en helhetlig sammenheng for å gi best mulig flyt i trafikken. For å oppnå dette er det etter egen vurdering den eneste løsningen på sikt å føre veien utenom Drammen by. Det er her ikke muligheter for å få løst problemet med gjennomfartstrafikken vestover, samtidig som det unngås at trafikken på E18 blokkeres.
- 8.4 Vi ser et positivt eksempel oppe ved Kongsberg, hvor det har vært investert betydelige beløp i et delprosjekt for å lede E134 utenom byen. Dette har gitt en stor bedring av trafikkflyten, og forkorting av reisetiden videre vestover.
- 8.5 Med ovennevnte utgangspunkter er det derfor viktig at tilkoblingen av E134 til E18 nå planlegges slik at E134 senere kan føres videre og inn i «Lianåsen» uten å lede denne trafikken inn på E18.

9. Eget forslag til trasé – Se vedlagt skisse nr. 1 (datert 02.03.2020)

7.1 Utgangspunkter

Med utgangspunkt i mine kommentarer og synspunkter, har jeg i tidligere innspill fremmet følgende forslag til trasé for E134 gjennom Lier:

7.2 Forslag til trasé

- a) Etter utløpet fra tunnelen ved Linnes følger veien parallelt med eksisterende vei (E134). Dette begrenser nye oppdelinger av landbruksjordene i området.
- b) Noe før rundkjøringen ved Gilhus, føres veien i kurve frem til samme område for tilkobling til E18 som Vitbank-over. Kurvaturen avhenger av kravet til radien på «Europaveier».
- g) Tilkoblingen til E18 prosjekteres/bygges nå slik at E134 senere kan videreføres uten å kjøre inn på til E18. Tilknytningen til E18 for de som ikke skal videre på E134, vil opprettholdes også i fremtiden.
- h) E134 videreføres i fremtiden frem til «Lianåsen»/Vivelstad-dalen og inn i tunnel til Nedre Eiker før broen over til Mjøndalen.
- i) Traseen inn mot Lianåsen/Vivelstad-dalen kan gå nord for Lier stadion, eventuelt i kulvert i dette området for å unngå støy.

Lier 27.03.2020

- j) Dette forslaget til trase for tilkobling av E134 til E18, samsvarer nært med alternativet til SVV – «Vitbank-over».

Det er her viktig at plasseringen av tilkoblingen til E18 planlegges for en fremtidig trase med videreføring.

8 Prissatte konsekvenser (SVV)

8.1 Investeringskostnader

SVV angir følgende investeringskostnader i millioner 2020-kroner inkl. mva.:

- a) Vikor-korridoren: 4 340
- b) Vitbank-over: 4 050

For Vikor-korridoren er det høyere meterkostnad enn over-alternativene. Denne merkostnaden for Vikor motvirkes imidlertid av at det er flere kryss og konstruksjoner på over-alternativene.

8.2 Trafikantnytte

Trafikantnyttan angir nytten av tiltaket for brukere. Den er kroneverdien av de samlede reduksjonene i tidsbruk og økonomiske utlegg for personer og vareiere i lastebiltransporten. SVV angir følgende nytte for trafikanter og transportbrukere, nåverdi (sammenligningsår 2030) i millioner 2021-kroner:

- a) Vikor-korridoren: 2530
- b) Vitbank-over: 5640

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

9. Egne vurderinger av fremtidige investeringskostnader.

9.1 Alternativer

Ved innføring av E134 til E18, vil det tvinge seg frem tiltak for å redusere blokkeringer i trafikken gjennom Lier. Som tidligere nevnt er det etter egen vurdering 2 hovedalternativer:

- a) Tiltak for å utbedre forholdene langs eksisterende E18 (se pkt. ??)
- b) Videreføre E134 i Lierdiagonalen, kun med avkjøring fra E134 til E18 for den trafikken som ikke skal videre til E134.

9.2 Vurdering av kostnader

- a) Eventuelle tiltak langs E18 for å bedre forholdene her vil betinge betydelige kostnader; kreve dyrkbar mark og gjøre inngripen i eksisterende boliger og annen bebyggelse. (Se kap. 5)
- b) Dersom man i neste byggetrinn for E134 bygger «Lierdiagonalen», er det ikke nødvendig å bygge et ekstra løp i Strømsås-tunnelen ut fra kravet til tunnel-sikkerhet.
- c) Dersom det unngås fremtidige kostnader til tiltak langs E18 og ekstra Strømsås-tunnel, kan disse sparte midlene benyttes til bygging av Lierdiagonalen og lang tunnel til Nedre Eiker.

10. Sluttkommentar

- 10.1 I SVV's rapport angis at «Alle alternativer gir reduserte reisetider og bedre framkommelighet». Med henvisning til kommentarene både fra SVV og egne ovenfor, kan jeg ikke se at denne angivelsen medfører riktighet.

Lier 27.03.2020

- 10.2 Det er ofte uttrykt at det er viktig å forvalte offentlige midler på en best mulig måte. I denne sammenheng «å få mest mulig vei for pengene».
- Imidlertid vil et delprosjekt med en vei hvor det ikke tas hensyn til en helhetsløsning med god fremkommelighet, være den dyreste investeringen på sikt.
- 10.3 SVV ser ingen positiv løsning for å føre E134 via E18 mot Drammen. Se pkt. 5 ovenfor.
- 10.4 Uten å ta hensyn til den foreslåtte løsning med fremtidig videreføring i Lierdiagonalen, vil det også i fremtiden gi opphoping av trafikken med kødannelser på E134 og E18 gjennom Lier og trafikklekkasjer til det lokale veisystemet.
- 10.5 Med utgangspunkt i alle de negative sidene ved «Viker-alternativet», er det å håpe på at politikerne i Lier endrer sine synspunkter til dette alternativet, og velger «Vitbank-over» som det beste utgangspunktet for en god fremtidig veitrafikkløsning gjennom Lier.

11. Vedlegg

Skisse nr. 1 – Forslag til trasé (datert 02.03.2020).

Med vennlig hilsen



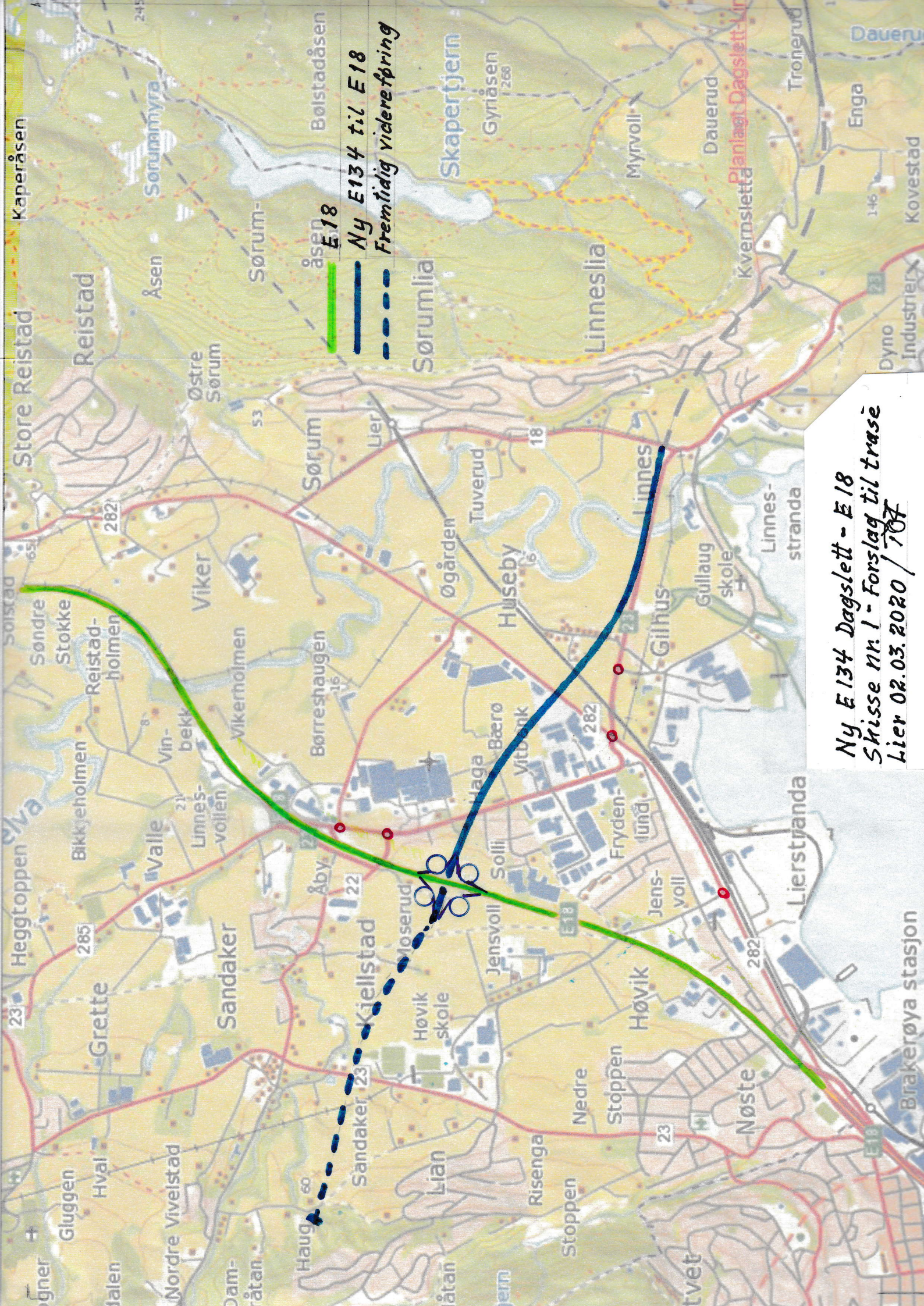
Tore Olav Flaten

Jensvollveien 23

3413 Lier

Mobil: +47 454 01 329

Kopi til: Statens vegvesen, v/prosjektleder Nils Brandt



Ny E134 Dagslett - E18
Skisse nr. 1 - Forslag til trase
Lier 02.03.2020 / 107

Jeg stemmer gir Viker.
Mvh Venche Reiersgård
Sendt fra min iPhone

Vikeralternativet er helt klart best.

Vitbank vil ødelegge ytre Lier, rasere matjord og gjøre til økt støy for oss som bor her.

Mvh. Vibeke Ulfstein Lund

bosatt i Sørumlia

Få [Outlook for Android](#)