



SAKSFREMLEGG

Saksmappe nr: 2020/5054-124 Saksbehandler: Eldbjørg A. Henriksen

Til behandling i:

Saksnr	Utvalg	Møtedato
80/2022	Formannskapet	27.10.2022
119/2022	Kommunestyret	08.11.2022

Sluttbehandling av Kommunedelplan for E 134 Dagslett-E18

Kommunedirektørens forslag til vedtak.

1. Forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, Alternativ Vikar, som vist på plankart, datert 01.12.2021, med tilhørende bestemmelser, datert 25.05.2022, godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens § 11-15, forutsatt at følgende nytt punkt tas inn i bestemmelsene:
2. Ved konkret plassering av veitrase for valgt alternativ og ved utforming av krysningspunkt og valg av bruløsning i neste planfase, skal miljøkvaliteten i og langs vassdrag ivaretas. Dette gjelder både direkte ved fysiske inngrep i elver og bekker med tilhørende kantsone, i tillegg til naturmangfold tilknyttet vann og indirekte gjennom avrenning i anleggs- og driftsfasen.

Formannskapets vedtak:

1. Forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, Alternativ Vikar, som vist på plankart, datert 01.12.2021, med tilhørende bestemmelser, datert 25.05.2022, godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens § 11-15, forutsatt at følgende nytt punkt tas inn i bestemmelsene:
2. Ved konkret plassering av veitrase for valgt alternativ og ved utforming av krysningspunkt og valg av bruløsning i neste planfase, skal miljøkvaliteten i og langs vassdrag ivaretas. Dette gjelder både direkte ved fysiske inngrep i elver og

bekker med tilhørende kantsone, i tillegg til naturmangfold tilknyttet vann og indirekte gjennom avrenning i anleggs- og driftsfasen.

Formannskapetets behandling:

Kommunedirektørens forslag til vedtak ble fremmet og vedtatt enstemmig.

Kommunestyrets vedtak:

1. Forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, Alternativ Vikar, som vist på plankart, datert 01.12.2021, med tilhørende bestemmelser, datert 25.05.2022, godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens § 11-15, forutsatt at følgende nytt punkt tas inn i bestemmelsene:
2. Ved konkret plassering av veitrase for valgt alternativ og ved utforming av krysningspunkt og valg av bruløsning i neste planfase, skal miljøkvaliteten i og langs vassdrag ivaretas. Dette gjelder både direkte ved fysiske inngrep i elver og bekker med tilhørende kantsone, i tillegg til naturmangfold tilknyttet vann og indirekte gjennom avrenning i anleggs- og driftsfasen.

Protokolltilførsel fremmet av Frode Sundseth (H):

1. Med hensyn til kryssløsning mellom E134/E18 på Vikar understrekes kommunens tidligere vedtak om at ulike kryssløsninger skal vurderes bl.a med føring av E134 under E18. I tillegg bør nytt kryss på Vikar og eksisterende kryss på Kjellstad ses i sammenheng ved detaljreguleringen.
2. Statens vegvesen må vurdere kompenserende tiltak på lokalveinettet i Ytre-Lier på grunn av trafikkøkningen på E18 på strekningen Vikar - Brakerøya i tillegg til kapasitetsutvidelse på E18.
3. For videre å understreke E134-prosjektets mål om å begrense støybelastningen for omgivelsene, må Statens vegvesen arbeide videre med å forebygge støyforurensning og avbøte støy med skjerming av støykilden. Tunnelmunninger og støyeksponering mot høyereliggende terreng må hensyntas.

Kommunestyrets behandling:

Silje Kjellesvik Norheim (AP) fremmet formannskapet sin innstilling.

Frode Sundseth (H) fremmet følgende protokolltilførsel:

1. Med hensyn til kryssløsning mellom E134/E18 på Vikar understrekes kommunens tidligere vedtak om at ulike kryssløsninger skal vurderes bl.a med føring av E134 under E18. I tillegg bør nytt kryss på Vikar og eksisterende kryss på Kjellstad ses i sammenheng ved detaljreguleringen.
2. Statens vegvesen må vurdere kompenserende tiltak på lokalveinettet i Ytre-Lier på grunn av trafikkøkningen på E18 på strekningen Vikar - Brakerøya i tillegg til kapasitetsutvidelse på E18.
3. For videre å understreke E134-prosjektets mål om å begrense støybelastningen for omgivelsene, må Statens vegvesen arbeide videre med å forebygge støyforurensning og avbøte støy med skjerming av støykilden. Tunnelmunninger og støyeksponering mot høyereliggende terreng må hensyntas.

Formannskapet sin innstilling ble fremmet og enstemmig vedtatt.

Sammendrag.

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 har blitt konsekvensutredet 4 ulike korridorer (Vikar, Huseby, Vitbank og Jensvoll), der 3 av dem (Huseby, Vitbank og Jensvoll) ble utredet i ett over-alternativ (på bakken) og ett under-alternativ (mest mulig nedgravd løsning). I alt er det derfor blitt konsekvensutredet 7 alternative løsninger.

På bakgrunn av konsekvensutredningen har Statens vegvesen konkludert med at de foretrekker Vitbank-over-alternativet, kan akseptere Vikar og fraråder Huseby-over-alternativet. De vil ha innsigelse til de andre alternativene. Med bakgrunn i dette ble kun alternativene Vikar og Vitbank-over, lagt ut til høring og offentlig ettersyn.

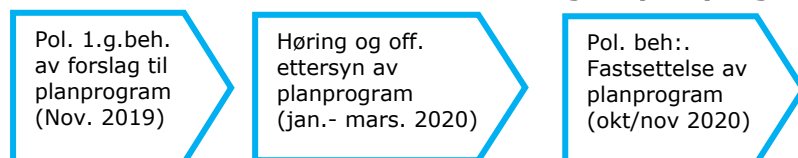
I forbindelse med høring og offentlig ettersyn har det kommet inn 70 merknader og til sammen 5 innsigelser til planforslaget. Bane NOR har i ettertid trukket sin innsigelse som følge av at bestemmelsene er endret etter Bane NOR sitt ønske.

Statsforvalteren og Viken fylkeskommune har fremmet fire innsigelser til Statens vegvesens foretrukne alternativ, Vitbank over. Statsforvalteren har innsigelse til beslag av dyrka mark og forringelse av leveområder for vipe, mens Viken fylkeskommune har innsigelse til beslag av dyrkamark og nærføring til Huseby gård. Statens vegvesen sier det ikke er mulig å imøtekomme disse innsigelsene ved justeringer av veglinja. Det er dermed kun ett alternativ som er uten innsigelser og kan vedtas av lokal planmyndighet, og det er Vikeralternativet.

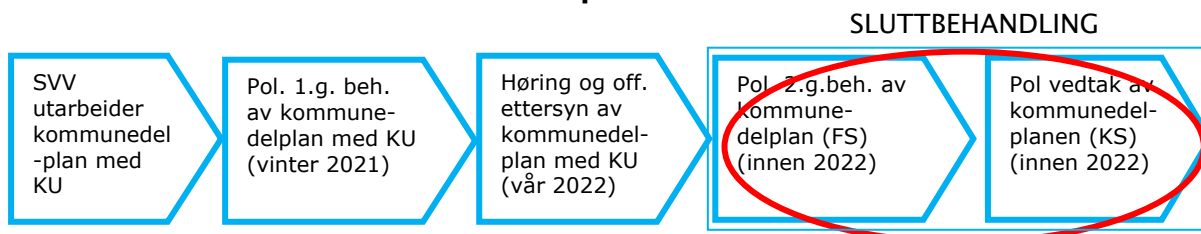
Etter sterke anbefalinger fra flere av høringsinstansene er det tatt inn en bestemmelse med krav om utarbeidelse av plan for massehåndtering i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

Planforslaget skal nå sluttbehandles og vedtak skal fattes av kommunestyrene i begge kommunene. Planforslaget berører Marka og derfor må kommunenes endelige vedtak også stadfestes av Klima- og miljødepartementet, før planen får rettsvirkning etter plan- og bygningsloven.

Fase 1 – Innledende fase – behandling av planprogram



Fase 2 – Utarbeidelse av kommunedelplan med KU



Kommunenes endelige vedtak oversendes Klima- og miljødepartementet til stadfesting.

Fase 3 - Utarbeidelse av detaljregulering med konsekvensutredning

Saksutredning

Vedlegg:

1. Forslag til plankart for KDP for E134 Dagslett – E18, alternativ Viker, datert 01.12.2021
2. Forslag til nye bestemmelser for KDP E134 Dagslett – E18 i Lier, datert 25.05.2022
3. Forslag til bestemmelser for KDP E134 Dagslett – E18 i Lier, offentlig ettersyn og høring, datert 01.02.2022
4. Planbeskrivelse med konsekvensutredning til vedtak, datert 21.06.2022
5. Brev fra BaneNor – innsigelse trukket, datert 01.06.2022

6. Merknadsbehandling etter høring av plan, med Statens vegvesen og kommunedirektørens kommentarer, datert 21.06.2022
7. Innkomne merknader i sin helhet – Offentlige høringsparter
8. Innkomne merknader i sin helhet – Bedrifter, lag og foreninger
9. Innkomne merknader i sin helhet – Private
10. Saksutredning – Førstegangsbehandling – KDP for E134 Dagslett – E18. FS 5/2022, datert 27.01.2022
11. Oppdatert R-105 Fagrapport Tunnel og anleggsgjennomføring, datert 23.05.2022

Liste over resterende vedlegg. Samtlige vedlegg kan ses på kommunens hjemmeside under kunngjøringer: Kommunedelplaner og andre kommunale planer - Lier kommune

12. Tillatelse til planlegging i Marka – Statsforvalteren, 14.06.2021
13. Fastsettelse av planprogram KS-sak 126/2020, 30.11.2020
14. Statlig fastsettelse av planprogram – KMD, 25.06.2021
15. Fastsatt planprogram, 14.12.2020
16. Pressemelding fra Samferdselsdepartementet, 29.06.2021
17. Notat til planbeskrivelse – Fravik, 28.05.2021
18. R-202 Fagrapport Transport og prissatte konsekvenser, 01.12.2021
19. R-210 Fagrapport Støy, 30.06.2021
20. R-210 Vedlegg 3 Støykart, 30.06.2021
21. R-209 ROS-analyse, 30.06.2021
22. Tegningshefte – sammenslått, 30.06.2021
23. R-005 Fagrapport Klimagassbudsjett tidligfase
24. R-006 Fagrapport Fase 1 kartlegging av forurenset grunn
25. R-007 Fagrapport Flomvurdering Lierelva
26. R-101 Fagrapport Konstruksjon
27. R-102 Fagrapport Ingeniørgeologi og hydrogeologi
28. R-102 Vedlegg Fagrapport ingeniørgeologi og hydrogeologi
29. R-103 Geoteknisk datarapport med vedlegg
30. R-104 Fagrapport Geoteknikk
31. R-203 Fagrapport Landskapsbilde
32. R-203 Vedlegg 1 Tabeller for fastsetting av landskapskarakter
33. R-204 Fagrapport Friluftsliv, by- og bygdsliv
34. R-205 Fagrapport Kulturarv
35. R-206 Fagrapport Naturmangfold
36. R-207 Fagrapport Naturressurs
37. R-208 Fagrapport Andre samfunnsmessige virkninger – lokal og regional utvikling
38. R-211 Fagrapport Luftkvalitet
39. R-211 Vedlegg 3 Luftsonekart
40. Forslag til plankart for Viken i Asker, datert 03.09.2021
41. Forslag til bestemmelser for KDP E134 Dagslett-E18 i Asker, datert 25.05.2022

1. BAKGRUNN

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 (hovedvegforbindelse mellom E6 i Viken og Haugesund i

Rogaland), samt en viktig regional veg for å kunne avlaste trafikksystemet i Oslo.

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 beboere langs strekningen.

Alternativene som er utredet har tunnel som er i konflikt med markagrensa. Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven), krever at tiltakshaver må ha tillatelse til å starte planlegging og at planforslaget skal stadfestes av Klima og miljødepartementet. Tillatelse til oppstart av planlegging i marka er gitt av statsforvalteren i Oslo og Viken, i brev datert 14.06 2021 (Vedlegg 12)

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

1.1 Historikk

Planprogrammet ble fastsatt av kommunestyret i Lier 03.11.2020, sak 126/2020, der det ble forutsatt at kun Viken-alternativet skulle utredes videre (vedlegg 13). Dette var ikke i tråd med Statens vegvesen sitt oppdrag:

- Utredning av alle relevante alternativ
- Rimeligste alternativ skal være vurdert

Statens vegvesen sendte derfor saken over til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet (KMD), via Samferdselsdepartementet (SD), for statlig fastsettelse av planprogrammet.

25.06.2021 fastsatte KMD (vedlegg 14) Statens vegvesen sitt forslag til planprogram, datert 14.12.2020. I dette planprogrammet (vedlegg 15) er det gjort noen endringer etter innspill i høringsperioden, på bakgrunn av kommunenes vedtak, i tillegg til generelle oppdateringer (kommunesammenslåing, regionform, revisjon av håndbøker o.l.). Endringene fremkommer med rød skrift. KMD ba om at alle korridorene må utredes (Viker, Huseby, Vitbank og Jensvoll).

Samtidig sendte SD ut en pressemelding, datert 29.06.2021 (vedlegg 16), der de ba Statens vegvesen inkludere kostnadene i Vikeralternativet i det videre planarbeidet. Styringsmålet er kostnadsrammen for prosjektet. Statens vegvesen kan ikke anbefale eller akseptere alternativer som er kostnadsberegnet til en investeringskostnad over rammen av styringsmålet, uten at kostnadsøkningen har vært behandlet i SD. Statens vegvesen hadde et styringsmål/KVU-estimat for prosjektet på 3 800 millioner i 2020-kr. Dette er ikke høyt nok til å inkludere Viker. Ifølge pressemeldingen ber derfor SD Statens vegvesen om å *utarbeide et nytt grunnlag for å fastsette et estimat i konseptvalgutredningen (KVU) i tråd med Viken-alternativet. Med nytt KVU-estimat vil Viken-alternativet være med i den videre planleggingen, uten at staten retter innsigelse på grunn av overtredelse av dagens KVU-estimat.*

Statens vegvesen har med bakgrunn i dette konsekvensutredet 4 korridorer, med i alt 7 alternativer. I forbindelse med førstegangsbehandling av saken, la formannskapene i begge kommunene ut planforslaget til høring og offentlig ettersyn, med 2 alternativer: Viker og Vitbank-over.

2. BESKRIVELSE

Ny E134 vil i beregningsåret (2030) ha en årsdøgntrafikk (ÅDT) som varierer mellom ca. 26 000 og 38 000 kjøretøyer, avhengig av alternativ og beregningssnitt. Vegens funksjon og trafikkmengde tilsier dimensjoneringsklasse H3: Nasjonal Hovedveg, ÅDT >12000 og fartsgrense 110 km/t. Ved å se på geometrien som eksisterende E134 har mellom Dagslett og Oslofjordtunnelen og at det på østsiden av Oslofjorden legges opp til fartsgrense 90 km/t, mener Vegdirektoratet at 90 km/t vil være en naturlig fartsgrense for E134 Dagslett-E18.

For dette prosjektet er det lagt til grunn tunnelklasse E. Tunnelen planlegges med to løp med tverrsnitt T9,5 (66,62 m²) og med tverrforbindelser for hver 250 meter.

Kryssløsning mellom E134 og E18 vil variere i de 2 alternativene, også på grunn av at det stilles krav til avstander mellom kryss på E18. Kryssløsningene vil være planskilt og det er vurdert både treplanskryss og toplanskryss/trompetkryss som aktuelle krysstyper. Viker-korridoren foreslås tilknyttet E18 via bru, mens Vitbank-over tilknyttes E18 via betongtunnel.

Alle alternativene krysser jernbanen og i prosjekteringen er det satt av plass til to nye spor på Drammenbanen.

Konstruksjonene langs traséene har som hovedformål å kunne føre E134 planskilt over eller under kryssende veger og jernbane, samt føre E134 over Lierelva. Med unntak av Dagslettområdet er det generelt vanskelige grunnforhold langs alle korridorer, med høy grunnvannstand. Dette gir mange konstruksjonsmessige utfordringer.

Kryssløsningene vil være arealkrevende og endelig utforming skal avklares nærmere i neste planfase, ved utarbeidelse av reguleringsplan for valgt alternativ.

3. INNKOMNE MERKNADER

Plansaken ble førstegangsbehandlet av formannskapene i Lier 27.01.2022, sak 5/2022 og i Asker 25.01.2022, sak 21/22, med vedtak om utlegging til offentlig ettersyn og høring. Varsel om offentlig ettersyn og høring, ble kunngjort i Lierposten og Drammens Tidende 10. februar 2022, med høringsfrist 1. april 2022. Noen av høringspartene ba om utsatt frist, som ble gitt til 26. april. I forbindelse med høringsperioden gjennomførte Statens vegvesen åpent møte 7. mars 2022, samt åpne kontordager 16. og 17. mars 2022.

I forbindelse med høringsprosessen har vi mottatt 70 merknader, med følgende fordeling:

- Offentlige høringsparter: 13 uttalelser
- Bedrifter, lag og foreninger: 18 uttalelser
- Private: 39 uttalelser

Merknadene som har kommet inn er stort sett rettet mot valg av alternativ, der de aller fleste mener Vikers-alternativet er det beste for Liers befolkning, landskap, naturmangfold, kulturminner, dyrka mark, støy, luftforurensning, m.m. Merknadene er samlet i ulike temaer og drøftet nærmere i kap. 5 i saksutredningen.

Merknadsbehandlingen til hvert enkelt innspill, med Statens vegvesen og kommunedirektøren i Lier sine kommentarer, er vedlagt saken (vedlegg 6). Innkomne merknader i sin helhet er også vedlagt saken (vedlegg 7, 8 og 9)

3.1 Innsigelser

I høringssuttalelsene er det fremmet 5 innsigelser, der 1 ble fremmet av Bane NOR til bestemmelsene og de resterende 4 til Statens vegvesens foretrukne alternativ, Vitbank-over:

- 2 innsigelser til beslag av dyrka mark
- forringelse av leveområder for vipe
- nærføring til kulturminnet/kulturmiljøet på Huseby gård.

3.1.1 Statsforvalteren

Statsforvalteren i Oslo og Viken fremmer innsigelse til Vitbank-over-alternativet i Lier kommune på bakgrunn av konflikt med naturmangfold av nasjonal verdi (blant annet forringelse av leveområder for vipe) og nasjonale og regionale føringer for jordvern (beslag av dyrka mark), i tillegg legges det vekt på at Vikers-alternativet ivaretar naturmangfold og jordvern på en bedre måte.

3.1.2 Viken fylkeskommune

Viken fylkeskommune har innsigelse til Vitbank-over-alternativet både på bakgrunn av nærføring til kulturminne/kulturmiljø (Huseby gård), og jordvernhensyn (beslag av dyrka mark).

Det er avholdt møte med Statsforvalteren og Viken fylkeskommune i forbindelse med innsigelsene. Der kom man fram til at Statens vegvesen ikke kan imøtekomme innsigelsene ved justeringer av veglinja for Vitbank-over-alternativet. Statsforvalteren og Viken fylkeskommune deler også denne vurderingen. Skal innsigelsene fjernes må det gjøres av departementet. Statens vegvesen vil ikke sette i gang en slik prosess og deres anbefaling er derfor endret:

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

Det er dermed kun ett alternativ som er uten innsigelser og kan vedtas av lokal planmyndighet, og det er Vikeralternativet.

3.1.3 Bane NOR

Bane NOR fremmet innsigelse til planbestemmelsenes punkt 4.1 og 4.2:

4. Bestemmelser til hensynssoner jf. pbl 11-8

§ 4-1 Båndleggingssone H710 - Båndlegging til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Hele planområdet er båndlagt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur etter pbl § 11-7, andre ledd pkt 2, jf. pbl § 11-8, tredje ledd bokstav d (Hensynssone H710). Innenfor båndleggingssonen kan det ikke gjennomføres tiltak som kan vanskeliggjøre eller fordyre utbygging av E134 på strekningen Dagslett - E18.

§ 4-2 Søknader innenfor båndleggingssonen

Alle søknader om tiltak etter pbl § 1-6 innenfor båndleggingssonen skal forelegges Statens vegvesen for uttalelse, med unntak av mindre tiltak etter § 20-4 bokstav a, c, d og e og § 20-5. Energibrønner og andre brønner, samt vesentlige terrenginngrep, tillates ikke uten at det foreligger godkjenning fra Statens vegvesen.

Bane NOR mener bestemmelsene kan vanskeliggjøre og fordyre drift og vedlikehold av jernbanen og krever derfor at aktiviteter på jernbanen blir unntatt bestemmelsene.

Det har vært dialog med Bane NOR for å imøtekomme kravet og finne en felles formulering for bestemmelsene som kan aksepteres av partene.

§4-1 og §4-2 er nå slått sammen til ny §4-1 med følgende formulering:

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

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

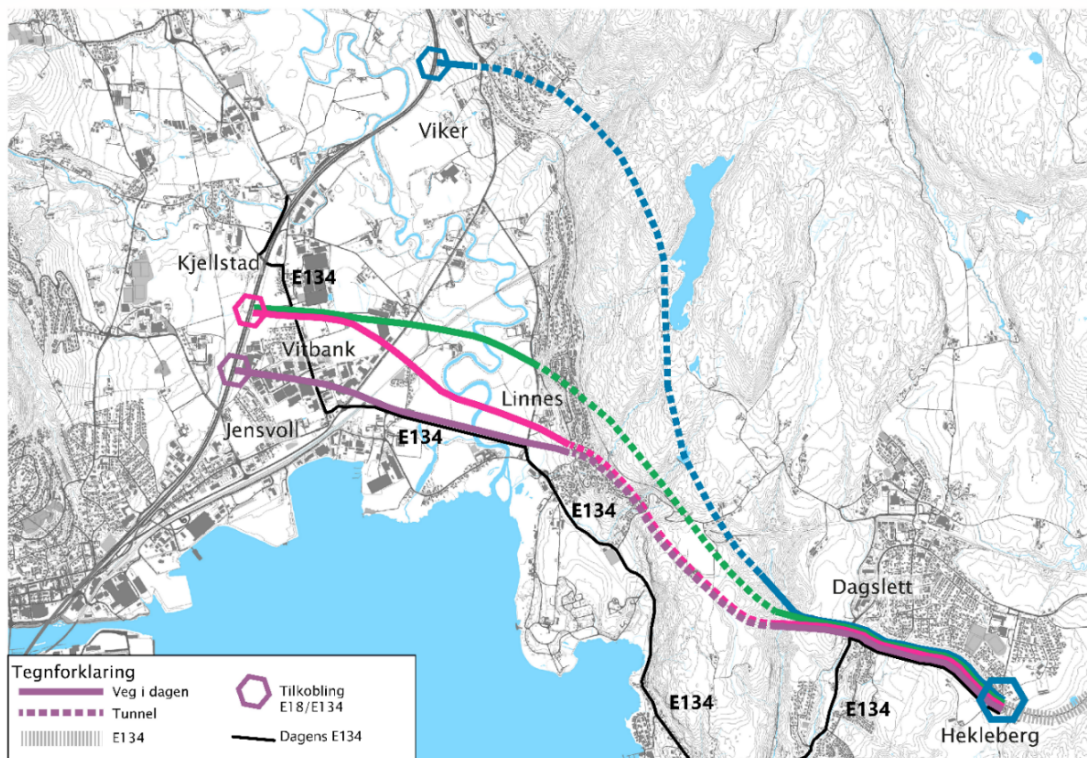
Drift og vedlikehold, samt fornyelsestiltak for Bane NOR sine anlegg innenfor båndleggingssonen faller utenfor § 4-1.

Med bakgrunn i denne endringer har Bane NOR trukket sin innsigelse (vedlegg 5).

4. ALTERNATIVER

4.1 Alternativsutvikling i kommunedelplanfasen

Alle prosjekter som skal inn i Nasjonal Transportplan (NTP) skal gjennom en prosjektoptimalisering. Hensikten med optimaliseringen er å øke lønnsomheten, det vil si redusere kostnader og/eller øke nytten og se om måloppnåelsen kan økes uten at det koster noe. Dette er gjennomført for alle korridorene som KMD har bestemt at skulle utredes videre (Viker, Huseby, Vitbank og Jensvoll). Viker-korridoren vil for det meste gå i tunnel, mens Huseby-, Vitbank- og Jensvoll-korridorene var foreslått som veg i dagen (på terreng). De tre sistnevnte alternativene fikk benevnelsen «over-alternativene» og hadde krysstilknytning til fv. 282 Husebysletta. I alle over-alternativene krysser ny E134 over Drammensbanen på bru.



Figur 1 Oversiktskart over korridorer i planområdet. Jensvoll-korridoren (lilla), Vitbank-korridoren (rosa), Huseby-korridoren (grønn) og Viker-korridoren (blå).

Etter innspill i prosessen fra Lier kommune, ble det i tillegg utarbeidet en alternativ løsning til over- alternativene Huseby, Vitbank og Jensvoll. Dette alternativet var en mest mulig nedgravd løsning i betongtunneler/kulverter, for å begrense tap av dyrka mark. Alternativene med nedgravd løsning, fikk benevnelsen «under-alternativene». Under-alternativene kunne ikke ha krysstilknytning til fv. 282 Husebysletta.

På Dagslettsiden, fra tunnelportalen ved Daueruddalen til Hekleberg bru ved Spikkestad, har det også blitt vurdert ulike traséer i optimaliseringsarbeidet. Innledende arbeid og søk etter løsninger har resultert i at alle alternativer har tilnærmevis lik utforming øst for tunnelen.

For tunnelen mellom Dagslett og Liersiden har det vært fokus på å redusere tunnellengden mest mulig og redusere risiko for innlekkasje av vann. Tunnelen i Viker-korridoren er derfor trukket noe sørvestover og bort fra Skapertjern, sammenlignet med tidligere veitrasé (vedtatt reguleringsplan fra 2014), 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.

4.2 Nullalternativet/referansesituasjonen

Nullalternativet/referansesituasjonen er sammenligningsgrunnlaget for planlagt veg, som alle alternativene skulle sammenlignes med og som representerte tilstanden i planområdet i dimensjoneringsåret 2050 (20 år etter antatt åpningsår), dersom det ikke bygges ny E134.

I nullalternativet inngår:

- Trafikkvekst på dagens veg
- Vedtatte tiltak som er iverksatt eller som i Statsbudsjettet for 2018 eller i handlingsprogrammene har anleggsstart i 2019 (NTP 2022-2033)
- Prosjekter fra Nye Veier med utbyggingsavtale (NTP 2022-2033)
- I tillegg til infrastrukturtiltakene legges det til grunn en økonomisk vekst (Perspektivmeldingen for 2017)
- Befolkningsutvikling (Statistisk sentralbyrå)
- Økning i elbilandeler i framtidig situasjon
- Vedtatte planer som ventes fullført før sammenligningsåret (det første hele året veien er i bruk)
- Kommuneplanens arealdel

Følgende legges til grunn:

- Drammen sykehus og Blakstad sykehus er forutsatt flyttet til Brakerøya
- Nytt sykehus på Brakerøya
- Gullaug er bebygd, jfr. Kommuneplanen (Næring- og offentlig-/privat tjenesteyting)
- Areal mellom E18 og Lierstranda har bebyggelse slik det framstår i dag og i gjeldende kommuneplan.

Følgende legges ikke til grunn:

- Ingen av tiltakene i Buskerudbypakke 2 er inkludert
- Vedtatt detaljregulering for Rv. 23 Dagslett-Linnes

4.3 Lierdiagonalen

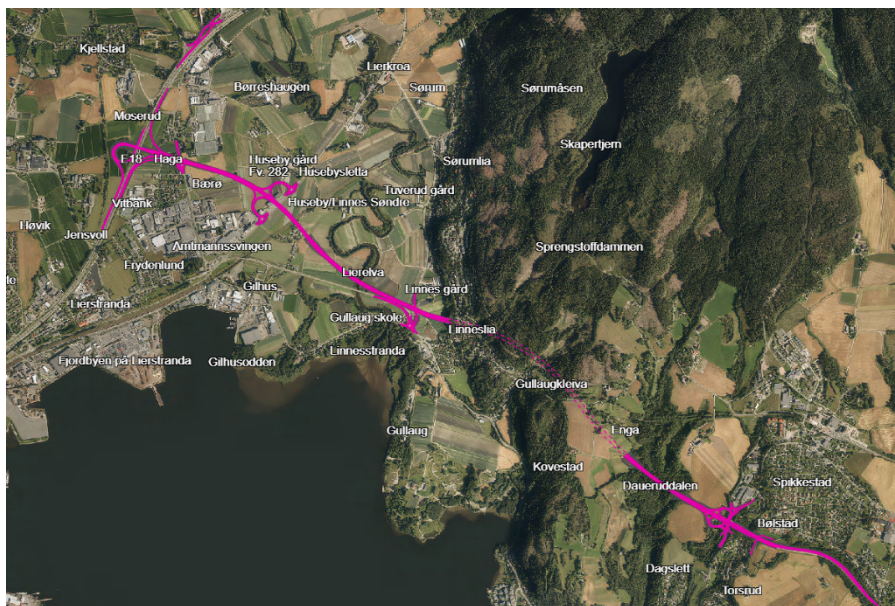
I forbindelse med offentlig ettersyn og høring, har det kommet inn enkelte merknader som tar til orde for videreføring av E134 fra E18 til Mjøndalen («Lierdiagonalen») eller tilkobling til E18 ved bru over Drammensfjorden og trasé videre til E18 og E134. Statens vegvesen sin oppgave er å planlegge veg fra Dagslett til E18, som en fullføring av Oslofjordforbindelsen. Dersom man skal se på nevnte løsninger, må man ta det tilbake til et mer overordnet plannivå for å se ulike konsepter i en større sammenheng.

Statens vegvesen har tidligere foreslått å utrede «Lierdiagonalen», men Samferdselsdepartementet ønsket ikke å starte denne prosessen. «Lierdiagonalen» er derfor ikke en del av dette prosjektet

4.4 Korridor som legges til grunn for videre planarbeid

Formannskapene i Lier og Asker kommuner vedtok å legge ut to alternativer til offentlig ettersyn og høring: Alternativene Viken og Vitbank-over. Viken

fylkeskommune og Statsforvalteren i Oslo og Viken fremmet 4 innsigelser til Vitbank-over-alternativet.



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

Statens vegvesen sier det ikke er mulig å imøtekomme disse innsigelsene ved justeringer av veglinja og at det dermed er kun ett alternativ som er uten innsigelser og kan vedtas av lokal planmyndighet, og det er Vikeralternativet.



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

Asker kommune, sier i sin saksutredning til politisk sluttbehandling: *For Asker, er Vikeralternativet det eneste realistiske alternativet tidsmessig, for avlastning av*

Røykenveien og Slemmestadveien som gjennomfartsårer mellom Oslofjordforbindelsen/Asker syd og Asker nord.

Viker er begge kommunenes foretrukne alternativ. Med bakgrunn i dette og innsigelsene til alternativet for Vitbank-over, vil kommentarer og merknader Kun til Viker-alternativet omtales videre i saken.

4.5 Beskrivelse av Viker-alternativet

E134 tilknyttes E18 på Viker med planskilt kryss og direkteførte ramper. 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 m over Lieråstunnelen (jernbanen). Tunnellengden er ca. 4,3 km.

Portalen på østsiden av tunnelen ligger noe høyere i forhold til de andre alternativene. E134 ligger i skjæring fra tunnelportalen fram til bru over Daueruddalen. 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 vegen.

5. KONSEKVENsutREDNING

I følge forskrift om konsekvensutredninger § 6 bokstav a) skal kommunedelplaner etter plan og bygningsloven § 11-1 alltid konsekvensutredes, når planen fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II. Dette tiltaket faller inn under flere av punktene i vedlegg I. Planen er dermed konsekvensutredningspliktig.

Gjennomgang av konsekvensutredningen, med kommunedirektørens kommentarer for de to alternativene som ble lagt ut til offentlig ettersyn og høring, Viker og Vitbank-over, er oppsummert i saksutredningen til førstegangsbehandlingen av kommunedelplanen (vedlegg 10)

6. ANDRE UTREDNINGER

6.1 Følsomhetsanalyser

Det er gjennomført følsomhetsanalyser for ulike scenarier, for å se på hvilke trafikale konsekvenser disse vil kunne få for ny E134, spesielt med tanke på kapasitet:

- Full utbygging av Fjordbyen og Gullaug
- Hvorvidt det investeres i dobbelt løp i Oslofjordtunnelen
- Endring i kryssløsninger
- Redusert framkommelighet langs Slemmestadveien og Røykenveien i Asker
- Bom/bompenger på ny E134.

I tillegg til:

- nytteeffektene ved å forlenge levetiden fra 40 til 75 år

Statens vegvesen har valgt Vitbank-over som representativt alternativ for gjennomføring av følsomhetsanalysene. Statens vegvesen mener de andre alternativene vil gi noen variasjoner i effektene, men hovedtrekkene vil være representative med alternativ Vitbank-over (se vedlegg 18, kap. 8 Fagrapport Transport og prissatte konsekvenser).

6.2 Andre samfunnsmessige virkninger/Lokal og regional utvikling

Det er utarbeidet fagrapport for temaet Andre samfunnsmessige virkninger - lokal og regional utvikling (se vedlegg 37).

Alternativene er undersøkt med hensyn på:

- Arealbruksendringer, direkte og potensielle:
Endring som direkte følge av tiltaket og potensielle endringer som følge av endret tilgjengelighet
- Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked:
Endring i framkommelighet og tilgjengelighet for private og offentlige virksomheter kan føre til endret sysselsetting og arbeidsmarkedsutvikling.
- Bosetting – bostedsattraktivitet:
Endring i bosettingsmønster kan skje som følge av endret lokalisering av næringsliv og endret reisetid.
- Service og senterstruktur:
Endring i knutepunktdannelser, klynger og spredning.
Forsterkning/svekkelse av allerede etablerte sentra.

7. MERKNADER OG INNSPILL TIL PLANFORSLAGET

Mange av høringsuttalelsene omtaler de samme temaene og er derfor samlet opp i egne underkapitler nedenfor, som gis en temavis vurdering. Se også Merknadsbehandlingen til hvert enkelt innspill, med Statens vegvesen og kommunedirektøren i Lier sine kommentarer (vedlegg 6). Innkomne merknader i sin helhet kan også sees i vedlegg 7, 8 og 9.

7.1 Planleggingsarbeid innenfor Markagrensa

Alternativene som er utredet har tunnel som er i konflikt med markagrensa. Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven), krever at tiltakshaver må ha tillatelse til å starte planlegging og at planforslaget skal stadfestes av Klima og miljødepartementet. Tillatelse til oppstart av planlegging i marka er gitt av statsforvalteren i Oslo og Viken (Vedlegg 12).

Statsforvalteren påpeker at det i neste planfase er særlig viktig å unngå at det beslaglegges områder til anlegg- og riggområder, innenfor marka. Det er vesentlig at eventuelle tiltak i marka planlegges og gjennomføres med minst mulig terrengmessige inngrep og landskapsmessig eksponering.

Kommunedirektørens vurdering:

Statens vegvesen sier det ikke er planlagt tiltak på bakkenivå innenfor markagrensen slik planene ser ut nå. Det er lite sannsynlig at det vil være behov

for anlegg- og riggområde innenfor markagrensen. Det er tunnelen under bakkenivå som krysser marka. Her vil det legges en sikringssone på bakkenivå, i neste planfase, som gir restriksjoner ift. tiltak innenfor sikringssonen.

7.2 Vurdering av alternativ og dimensjonering av veien

Det er et bredt ønske i høringsuttalelsene om at kommunedelplanen for E134 begrenses til alternativ Viker som korridorvalg. Dersom Viker velges, medfører det fortsatt tap av dyrka mark og naturmangfold. Naturvernforbundet i Lier med flere ber om at eksisterende 2-felts E134 forlenges til tunnelportalen på Dagslett, og at det utredes flere kryssløsninger ved Viker med E18, med mål om minst mulig tap av dyrka mark og naturmangfold. Flere mener også at fartsgrensen bør reduseres til 80 km/t.

Gullaugtoppen velforening mener Statens vegvesen har valgt et alternativ for Viker, der mer av veien legges i dagen, høyere i terrenget og nærmere bebyggelse/støysensitive arealer. Velforeningen mener en lang dagstrekning oppover i Daueruddalen vil ha negative konsekvenser for naturmiljø og beboere.

Kommunedirektørens vurdering:

I neste planfase, ved detaljreguleringen, vil både veilinje og kryss være gjenstand for en optimaliseringsprosess. For krysset med E18 på Viker vil det være aktuelt å se på ulike utforminger både kryssing over og under E18, med tanke på arealbeslag og hensyn til Lierbakkene som kulturminne. I denne vurderingen må også trafikk sikkerhet, grunnforhold, geometri og annet inngå. Det vises til kommunens vedtak i forbindelse med fastsettelse av planprogrammet (vedlegg 13): *...der det kreves flere alternativer for kryss med E 18. For Vikeralternativet skal det videre vurderes ulike løsninger med føring av E-134 under E18 som kryssløsning i tillegg til den foreslåtte løsning med bro over E18.*

Dimensjoneringskriteriene for nye veger er satt i Statens vegvesens håndbøker N100 Vegnormaler og N500 Tunnelnormaler. N500 bygger videre på tunnelsikkerhetsforskriften som er felleseuropeiske regler for bygging av tunneler. Det er ikke anledning til å gi dispensasjon fra denne på nasjonalt nivå. Det er trafikkmengden som fører til behovet for dimensjoneringsklassen som Statens vegvesen tar utgangspunkt i. Med bakgrunn i disse føringene er det i følge Statens vegvesen, ikke aktuelt å utrede to- eller trefeltsvei med maksimal fartsgrense 80 km/t på denne strekningen. Se også Merknadsbehandling, kapittel om Trafikkmengde og grunnlag for valgt veistandard s. 8 (vedlegg 6).

7.3 Manglende utredninger av alternativer på Dagslettsiden

Gullaugtoppen velforening mener at flere alternative traseer som ble fastsatt i planprogrammet over Daueruddalen er blitt utelatt fra utredningen. De mener dette potensielt sett vil føre til store skadevirkninger i influensområdet, i tillegg til uheldige følger for planprosessen, kommunens samfunns mål og arealstrategier. Velet gjør rede for ulemper ved foreslått trase for Viker-alternativet og fordeler med traséen lenger sør som ble vedtatt i Detaljregulering for Rv.23 Dagslett – Linnes i 2014. De mener denne sammenlikningen mangler i plandokumentene og hindrer nødvendig opplysning i saken.

Kommunedirektørens vurdering:

Ulike alternativer til korridorvalg har vært igjennom en optimaliseringsprosess i forkant av planprogrammet. I planprogrammet er de utvalgte korridorene fra optimaliseringsprosessen, vist med noe varierende linje over Daueruddalen. I det videre arbeidet med planmaterialet er korridorene optimalisert noe mer, slik at de nå følger hverandre gjennom hele dagsonen over Daueruddalen.

Det er sett på ulike alternativer for linjene som helhet. Det er også gjennomført nye geotekniske vurderinger og supplerende geotekniske undersøkelser for linjene. Geotekniker, vegplanlegger og landskapsarkitekt har deltatt i arbeidet med veggeometrien. Alle alternativene for linjene kommer bedre ut av vurderingene med tanke på meter veg og kostnader ved å unngå at linjen trekkes sørover, før den går mot nordvest, slik som er tilfellet i regulert løsning fra 2014.

Den foreslåtte båndleggingssonen avsatt i plankartet, dekker imidlertid tidligere regulert løsning lengre sør. I neste planfase ved utarbeidelse av detaljreguleringen vil det derfor være rom for at linje og kryssutforming kan justeres.

7.4 Mangler i fagrapporter og utilstrekkelig beslutningsgrunnlag

Gullaugtoppen velforening mener at alle fagrapportene er mangelfulle ved at alternative traseer ikke er utredet og evaluert med sikte på å minimere miljøulemper. Velet mener at beslutningsgrunnlaget som er fremlagt er utilstrekkelig og at planprogrammet ikke er oppfylt på bakgrunn av at:

- Støykonsekvenser ikke er utredet på en relevant måte
- Utredningen av friluftsliv og nærmiljø er sterkt misvisende og mangelfull
- Anleggsgjennomføring ikke er utredet på et beslutningsrelevant nivå, og utelater vesentlig informasjon
- Rapporter om naturmangfold og landskap beskriver store skadevirkninger og naturtap.

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren gjør oppmerksom på hvilket plannivå denne saken er på nå og mener saken er tilstrekkelig utredet på overordnet nivå både i forhold til planprogram, ulike fagrapporter og konsekvensutredning. Dersom utredningene hadde vært mangelfulle og planprogrammet ikke oppfylt, er det også Statsforvalter og Fylkeskommunen sin plikt å gjøre kommunen oppmerksom på dette og eventuelt fremme innsigelse, dersom dette ikke rettes opp. De har ikke tatt dette temaet opp i sine høringsuttalelser, verken til fagutredninger eller at planprogrammet ikke er oppfylt.

I neste planfase skal det utarbeides ny konsekvensutredning og nye fagrapporter for de samme fagtemaene, med avbøtende tiltak på et slikt detaljert nivå som etterspørres her.

Se også Gullaugtoppen velforening sin redegjørelse for manglene i fagrapportene, med kommunedirektørens vurdering for de aktuelle temaene i kapitlene under.

7.5 Anleggsvei i øst – Gullaugkleiva og Daueruddalen

Gullaugtoppen velforening mener areal og veier til anleggsgjennomføring er utilstrekkelig belyst i planforslaget, til tross for betydningen dette har for plassering og utforming av veiltaket i Daueruddalen. Gullaugkleiva som anleggsvei i Detaljreguleringen for Rv. 23 Dagslett - Linnes (2014) ble endret i byggeplanen etter massiv motstand. Fagrapport tunnel og anleggsgjennomføring sier at adkomst til påhugg må etableres via eksisterende veisystem ved Enga, og at det her er dårlig veistandard. Hvis det nordlige traséalternativet forutsetter eller ikke kan utelukke anleggstrafikk i Gullaugkleiva, må andre traséalternativer for kryssing av Daueruddalen tas inn i planforslaget.

Det pekes også på at rapporten sier det normalt bør legges inn et anleggsbelte på 15-18 meter langs veien, og at det ved større konstruksjoner og påhugg vil være økt behov for areal. I detaljreguleringen fra 2014 ble det avsatt areal for riggområde og anleggsvei på 150-400 m bredde og de mener derfor presisjonsnivået i rapporten er uegnet for å belyse saken.

Kommunedirektørens vurdering:

Fagrapport Tunnel og anleggsgjennomføring er utarbeidet på overordnet nivå, med anbefalinger basert på den relativt grove linja som utredes på kommunedelplannivået. Detaljene som skal til for å planlegge anleggsgjennomføringen og anleggsveier som etterspørres her, hører til i neste planfase ved utarbeidelse av detaljreguleringen. Tidligere diskusjoner om anleggsveier i forbindelse med prosjektet Rv. 23 Dagslett- Linnes er kjent, og Statens vegvesen sier at intensjonen er å bruke allerede anlagt anleggsvei i Daueruddalen også i dette prosjektet.

Båndleggingssonen for Viker-alternativet er 400 m bred, og det er dermed plass til å legge inn tilstrekkelig med midlertidig anleggsareal i neste planfase.

7.6 Støy og luftkvalitet

7.6.1 Støyutredninger og avbøtende tiltak

I flere av høringsuttalelsene er det tatt opp støyproblematikk og manglende støyutredninger i forbindelse med ny E134 i forhold til støyskjerming av boligområder, barn- og unges oppvekstvilkår, støyfølsomme bygninger som skole og barnehage, utøvelse av friluftsliv og naturområder der stilhet er viktig, i tillegg til anleggsområdene.

Gullaugtoppen velforening viser til behandling av reguleringsplanen for rv. 23 Dagslett-Linnes (2014) hvor støyskjerming ble løftet fram som et viktig hensyn av kommunestyret. Øst for tunnelen ble det stilt krav om støyskjerming av dagstrekninger av hensyn til influensområdet rundt Daueruddalen, som rekreasjons og utfartssted med stille-kvaliteter. Dette burde gitt premisser til arbeidet med kommunedelplanen.

Velforeningen kan ikke se at disse hensynene er tatt inn i arbeidet med kommunedelplanen. Fagrapport støy inneholder ingen vurderinger av Daueruddalområdets karakter eller om det kan være områder som marka, friluftsområder, turveier og nærturterreng som også bør vurderes. De mener at

dette er en altfor snever utredningsmetode sett i forhold til folkehelse og arealforvaltning.

Velforeningen mener at valgt trase for Vikeralternativet, vil føre til at hele landskapsrommet opp til marka blir mye mer støybelastet enn den tidligere regulerte linjen i Detaljreguleringen for Rv.23 Dagslet – Linnes (2014). Denne lar seg skjerme, men ny trasé for Vikeralternativet som er lengre nord, krummer seg oppover dalen og lar seg ikke skjerme. De viser til at planforslag og fagrapport ikke kommer med forslag til støyskjermende tiltak og at forslagsstiller ikke har gjort noen forsøk på å begrense støyforurensning øst for tunnelen.

Gullaugtoppen velforening peker også på at nordlig trasé og tunnelportal for Vikeralternativet kommer tett på den gamle jernbanelinja. Denne turveien er et satsningsområde for Asker og Lier kommuner og er et statlig sikret friluftsområde. Turveien har regional verdi i forhold til rekreasjon og friluftsliv og velforeningen mener støyforholdene her vil bli uakseptable med nordlig trasé for Vikeralternativet. Velet peker også på at Gullaugkleiva er en viktig turvei som gir tilgang til marka og stille områder.

Kommunedirektørens vurdering:

Støyutredningen på kommunedelplannivå har som formål å finne forskjellene på de ulike korridorene for ny E134, med tanke på det overordnede støybildet. Eksisterende støyskjermer i analyseområdet er tatt med i alle beregningene, men det er ikke vurdert ytterlige støyskjermingstiltak i denne fasen. Det skal gjøres i neste planfase for valgt alternativ, der det skal utføres nye støyberegninger for alle tiltak nevnt ovenfor, i tillegg til anleggsfasen. Det skal også redegjøres for støyavbøtende tiltak i denne planfasen. Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442/2021, vil være førende for dette arbeidet.

Barn og unges oppvekstsvilkår og boligområder er utredet som en del av konsekvensutredningen for temaet friluftsliv/by- og bygdeliv, hvor det blant annet er utredet hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftslivsområder.

Støy fra E18 vil bli tatt med når man skal dimensjonere avbøtende tiltak. I reguleringsplanfasen vil også boligene med behov for lokale støytiltak bli identifisert, og selve tiltakene bestemmes etter at reguleringsplanen er vedtatt.

Viker er vurdert som det beste alternativet med færrest antall støyutsatte eiendommer og færrest eiendommer i rød støysone. Resultatet fra konsekvensutredningen viser også at alle alternativene for ny E134 vil ha færre utsatte støyfølsomme bygg i analyseområdet, sammenlignet med nullalternativet.

7.6.2 Støy inn i bestemmelsene

Viken fylkeskommune har i sin høringsuttalelse ytret ønske om at støyretningslinjen T-1442/2021, tas inn i planbestemmelsene.

Kommunedirektørens vurdering:

Det er ikke nødvendig å ta inn bestemmelser som er dekket av annet lovverk og som likevel vil gjelde for neste planfase. Støyretningslinje T-1442/2021 vil tas inn og følges opp i arbeidet med detaljreguleringen for prosjektet. Dette er avklart med Viken fylkeskommune.

7.6.3 Støyreduserende tiltak på E18

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

Kommunedirektørens vurdering

I følge trafikkberegningene vil trafikken på E18 mellom det nye krysset med E134 og Brakerøya øke med drøye 10 % for Vikeralternativet. Denne strekningen ligger allerede inne i området som støyberegnes. Fra nytt kryss mellom E18 og E134 og videre østover mot Asker grense er trafikkøkningen liten, fra 1-2,5% avhengig av alternativ. Statens vegvesen mener at ny E134 i denne retningen vil ha svært liten betydning for støynivået og kan ikke se at støyberegninger på denne strekningen av E18 er nødvendig. Hvilke støytiltak som skal gjennomføres og hvor det er aktuelt, vil bli nærmere utredet i reguleringsplanfasen.

7.6.4 Luftkvalitet

Statsforvalteren viser til at Viker vil ha lavere antall personer i rød luftforurensningssone enn nullalternativet, og mener dermed at ut fra hensyn til miljø og omgivelser anser de dette som enda et moment som taler for at Vikeralternativet bør velges. Videre påpekes det at krav til støv både under og etter anleggsfasen må håndteres og følges opp i videre reguleringsplanarbeid. Statsforvalteren mener også at muligheten for å forbedre luftkvaliteten for luftfølsom bebyggelse ved tunnelmunningene, i tillegg bør vurderes nærmere i neste planfase, slik fagrapporten for luftkvalitet punkt 7.3 legger opp til.

Kommunedirektørens vurdering:

Hensyn til luftkvalitet vil ivaretas gjennom reguleringsplanarbeidet i neste planfase, blant annet med avbøtende tiltak. Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 vil være førende for planarbeidet.

7.7 Massehåndtering

Statsforvalteren mener at det i tidlig fase bør plukkes ut områder til mulig mottak/oppfylling, bearbeiding og mellomlagring av masser, samt at områder som er aktuelle for lagring av masser også bør ha krav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan.

De påpeker at disponering av overskuddsmasser innenfor regulert område til støyvoller, sideterreng e.l, bør ha utgangspunkt i funksjonelle behov og for øvrig ikke medføre økt belastning på landbruksarealer, vannmiljø, eller annen verdifull natur. Det vises til at massedeponier representerer en rekke utfordringer for naturmangfold og vannmiljø, nærmiljø, støy, landskap samt klimagassutslipp.

Statsforvalteren og Viken fylkeskommune mener kommunedelplanen ikke ivaretar massehåndtering på en god måte. Det anbefales at planarbeidet tydeliggjør at avfallshierarkiet skal legges til grunn, slik at det sikres at mest

mulig rene, naturlige masser gjenbrukes eller gjenvinnes. Det påpekes at overskuddsmassene skal håndteres ihht forurensningsloven § 32.

Statsforvalteren, NVE, Direktoratet for mineralforvaltning og Viken fylkeskommune etterlyser en plan for massehåndtering og mener det er viktig at tiltakshaver på et tidlig tidspunkt har oversikt og plan for massene som genereres. De vil derfor sterkt anbefale at det både i Asker og Liers kommunes planbestemmelser til kommunedelplanen angis krav om at det skal utarbeides en masseforvaltningsplan i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplan.

Kommunedirektørens vurdering:

Med bakgrunn i innspill i høringsperioden fra Viken Fylkeskommune om at det bør redegjøres for massehåndtering også på dette plannivået, er det lagt inn et nytt kapittel om massehåndtering i Fagrapport R-105 fagrapport tunnel og anleggsgjennomføring (vedlegg 11). Siden Viken nå er det eneste aktuelle alternativet, er det kun gjort en nærmere vurdering av massehåndtering for Viken, kort oppsummert:

SPRENGSTEIN:

Beregnet samlet uttak og transportbehov av fjell fra tunneler og forskjæringer på 710.000 pfm³, hvorav:

- 150.000 pfm³ kan knuses på anlegget og bli brukt til frostsikringslag/forsterkningslag, grøftepukk og øvrige omfyllinger rundt konstruksjoner.
- 560.000 pfm³ øvrig del av sprengsteinen, vil bli transportert ut av anlegget for videre bruk/gjenvinning eller alternativt til utfylling/deponering dersom det ikke finnes tilstrekkelig mottakskapasitet for gjenbruk i nærområdet

LØSMASSE:

Beregnet samlet uttak og transportbehov av jord på 138.000 pfm³, hvorav:

- ca 100.000 pfm³, er forutsatt benyttet innenfor veglinja.
- Det er my bløt løsmasse som er av mindre kvalitet og det forutsettes at det meste av løsmasseoverskuddet ikke kan gjenbrukes og må kjøres til godkjent mottak/deponi

Med bakgrunn i anbefalingene fra Statsforvalter, Viken fylkeskommune og NVE er det tatt inn en ny planbestemmelse om at det skal utarbeides en massehåndteringsplan i forbindelse med neste planfase (§ 3-5).

På reguleringsplannivået skal det sees langt nærmere på valgt løsning og da har man grunnlag for å si mer detaljert om mengder og kvalitet på steinmassene. Videre råd om disponering av overskuddsmasser og utfordringer for en rekke tema vil følges opp i de neste planfasene, blant annet gjennom massehåndteringsplanen.

Midlertidige anleggs- og riggområder skal planlegges og innlemmes i plankartet i neste planfase.

7.8 Anleggsarbeid

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

Kommunedirektørens vurdering:

Dette er ikke ukjent for kommunedirektøren og vil følges opp i neste planfase.

7.9 Barn og unges interesser, friluftsliv

Statsforvalteren peker på at utredningen viser at man uansett alternativ i liten grad vil ha negativ påvirkning på friluftsliv og rekreasjonsområder. Det pekes også på at Vikeralternativet vil gi positive virkninger i delområdene langs avlastet veg, blant annet sjønære områder med store rekreasjons og friluftsverdier. Statsforvalteren anser derfor dette som enda et moment som taler for at Vikeralternativet bør velges.

Gullaugtoppen velforening viser til at rapporten for friluftsliv, by og bygdeliv behandler Daueruddalen som eget delområde, men i motsetning til andre berørte delområder er det kun veilegemet for gamle Drammensbanen som er vurdert, noe de mener gjør at landskapsrommet med naturtyper, kulturlandskap, boliger og gårder, bygdevei, adkomst til parkering og marka er utelatt.

Velet mener det må tas i betraktning at ytre Lier er sterkt støypåvirket og at mange søker seg til områder skjermet for trafikkstøy, noe som gjør verdien av landskapsrommet i og omkring Daueruddalen langt høyere, og tiltakets skadevirkning større.

Kommunedirektørens vurdering:

Delområde P i rapport for friluftsliv, by og bygdeliv viser et område som omfatter den delen av Gamle Drammensbanen som er et statlig sikret friluftsområde. Området omfatter selve traséen, men også deler av området rundt. Resten av gamle Drammensbanen er vist på kart over registrerte gang og sykkelruter, og omtales videre under Delområde O Kjekstadmarka.

Når det gjelder kulturlandskap og naturtyper er dette vurdert i andre deler av konsekvensutredningen. I verdivurderingen av Delområde P Daueruddalen, er det blant annet omtalt tilgang til delområdet, og delområdets betydning som ferdselsforbindelse.

Kommunedirektøren mener temaet Friluftsliv, by- og bygdeliv, inkludert barn- og unge er tilstrekkelig utredet på dette overordnede plannivået. Dersom fagrapporten hadde vært mangelfull, ville både Statsforvalter og Fylkeskommune tatt dette opp i sine høringsuttalelser, noe de ikke har gjort. Temaet skal imidlertid konsekvensutredes på nytt, med avbøtende tiltak på et langt mer detaljert nivå, i neste planfase.

7.10 Sykkeleruter

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

Kommunedirektørens kommentar:

For arbeidet med ny E134 med tilhørende kryssløsninger, er det lagt til grunn at alle eksisterende ruter for gående og syklende som kommer i konflikt med veiløsningen skal opprettholdes, eventuelt finne en løsning for.

Kommunedelplanen for ny E134 med tilhørende kryss, omfatter ikke planlegging av nye ruter for gående og syklende.

7.11 Naturmangfold knyttet til land

Statsforvalteren viser til at det i traséen for Viker-alternativet er registrert forekomst av utvalgt naturtype hul eik, Legevendelrot (sårbar) og Alm (sterkt truet).

Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at man for Viker-alternativet må ha oppmerksomhet knyttet til krysningspunkter som benyttes av vilt under E18 i dag, ved fremtidig påkobling av E134.

Norsk zoologisk forening (NZF) fraråder Viker-alternativet.

De oppgir at det er registrert overvintrende flaggermus i molybdengruvene i Sørumsåsen. Gruvene regnes som en viktig overvintringslokalitet for nordflaggermus (blant flere arter). Disse er rødlistet VU sårbar (Rødlista 2021). Registreringene rapporteres inn til Eurobats. *«Eurobats-avtalen omhandler bevaring av populasjoner av europeiske flaggermus, og er en internasjonal traktat som binder sine statsparter om bevaring av flaggermus på deres territorier.»*

NZF viser til Naturmangfoldrapporten og at Vikeralternativet vises svært nær gruvegangene. De mener at flaggermusene berøres negativt av tunnelboring, sprenging og vibrasjoner av trafikk. De påpeker også at det bør tas generelle hensyn til flaggermus ved kryssing av elver som innebærer brudd i kantvegetasjon (viktig som jaktområder og forflytningskorridorer). Det påpekes også at lys på bruer bør begrenses med bakgrunn i å unngå strølys i elv og kantvegetasjon.

Gullaugtoppen velforening mener Statens vegvesen har valgt et alternativ for Viker, der mer av veien legges i dagen. Denne traséen vil føre til forlengelse av anleggsveien i Daueruddalen og som vil få negative konsekvenser for naturmiljøet.

Kommunedirektørens vurdering:

Naturmangfold knyttet til land skal utredes på nytt og hensyntas i neste planfase. Man vil alltid prøve å minimere inngrep i verdifulle områder. For enkelte steder vil det være behov for avbøtende tiltak.

I arbeidet med detaljreguleringen vil linjen som vedtas i kommunedelplanfasen, detaljeres og optimaliseres ytterligere. Med tanke på tunnelen er det en fordel også av hensyn til tunneldrivingen å ha en viss avstand til de gamle gruvegangene.

7.12 Naturmangfold knyttet til vann

7.12.1 Vannmiljø

Statsforvalteren viser til Regjeringens brev av 19. mars 2019 med nasjonale føringer til vannregion-myndighetene der det blant annet gis føringer for samferdselssektoren, og påpeker at veg-korridorene vil berøre elver og bekker både direkte (fysiske inngrep) og indirekte (ved avrenning i anleggs- og driftsfasen). Innenfor den enkelte korridor, vil også nærmere plassering av veitrase/konkretisering av løsninger ha betydning for vannmiljø/naturmangfold knyttet til vassdrag.

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

Statsforvalteren og NVE oppgir at de ut fra hensyn til vannmiljø og naturmangfold foretrekker Viker-alternativet. De største virkningene for dette alternativet er primært knyttet til etablering av bru over Daueruddalen. Anlegget her vil berøre og kunne påvirke grunnvann, vassdragsområder og områder med fare for skred og flom. Det vises også til bekke drag nær ramper til E18 hvor det kan være aktuelt med noe erosjonssikring. Dette må utredes videre på reguleringsplannivå.

Statsforvalteren, Viken fylkeskommune og NVE forutsetter at videre reguleringsplanlegging legger vekt på å utrede og ivareta vannmiljø, vassdrag med kantvegetasjon og verdifullt naturmangfold knyttet til vann. Statsforvalteren anbefaler sterkt at kommunedelplanen i større grad gir føringer for dette.

Kommunedirektørens vurdering:

Statsforvalteren anbefaler sterkt en planbestemmelse med overordnede føringer for ivaretagelse av vannmiljø og verdifullt naturmiljø knyttet til vann for neste planfase. Dette er et viktig tema i neste planfase og med sterk anbefaling fra Statsforvalteren vil også kommunedirektøren anbefale at det tas inn følgende bestemmelse om dette i kommunedelplanen: Ved konkret plassering av veitrase for valgt alternativ og ved utforming av krysningspunkt og valg av bruløsning i neste planfase, skal miljøkvaliteten i og langs vassdrag ivaretas. Dette gjelder både direkte ved fysiske inngrep i elver og bekker med tilhørende kantsone, i tillegg til naturmangfold tilknyttet vann og indirekte gjennom avrenning i anleggs- og driftsfasen.

7.12.2 Vannforskriften

Statsforvalteren viser til vannforskriften som sier at tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at

vannforekomstene skal ha minst god økologisk og minst god kjemisk tilstand. Vannforskriften er fulgt opp av regional vannforvaltningsplan som fastsetter konkrete miljømål for de ulike vannforekomstene.

Det oppgis at for alternativ Viker står det i konsekvensutredningen at nye ramper med anleggsbelte strekker seg helt ut til et bekkedrag der det kan være aktuelt med erosjonssikring. Statsforvalteren antar at dette dreier seg om en del av Lierelva fra Drammensfjorden til E 18 bekkefelt (011-179-R) og ber i så fall om at også denne omtales.

Kommunedirektørens vurdering:

Det er flere bekker i området som kan bli berørt av veganlegget. Noen av de ligger muligens lukket. I tillegg vil kryss og ramper justeres/optimaliseres noe i forbindelse med videre planarbeid. Forhold rundt bekkene vil avklares i forbindelse med detaljreguleringen.

7.12.3 Grunnvann

NVE viser til at det har vært fokus på å redusere tunnellengden, og redusere risiko for innlekkasje av vann for tunnelen. Tunnelen i Viker-korridoren er derfor trukket noe bort fra Skapertjern. NVE viser til at dersom etablering av tunneler fører til endringer i grunnvannsnivået, kan dette være konsesjonspliktig etter vannressursloven, det må derfor på reguleringsplannivå gjøres en vurdering av om drenering av grunnvann til tunnelene kan medføre endringer på grunnvannsnivået i området.

Kommunedirektørens vurdering:

Dette vil bli fulgt opp videre i reguleringsplanfasen.

7.13 Kulturminner

Viken Fylkeskommune opplyser at E18 gjennom Lier, er en av de første motorveiene som ble bygget i landet. Lierbakkene vegmiljø er forskriftsfredet med forskrift til kulturminneloven og er en del av Statens vegvesens nasjonale verneplan.

Viker-alternativet vil virke direkte inn på den forskriftsfredede motorveien, ved påkobling til kjørefelt på E18. Statens vegvesens Nasjonale verneplan slår fast for Lierbakkene vegmiljø, 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 vernet. Kryss mellom to motorveier kan derfor være akseptabelt så lenge den fredete veiens horisontal- eller vertikalprofil ikke endres.

Fylkeskommunen påpeker at det er avgjørende at kryss og påkobling gjøres så lite inngripende som mulig, at utforming ivaretar hensynet til den fredede veien og at brokryssing utformes slik at opplevelsen av linjeføring og plassering i landskapet ivaretas. Fylkeskommunen kommenterer at endelig utforming bestemmes i reguleringsplan, og at de ønsker å være tidlig inne med dialog om detaljutforming.

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

Kommunedirektørens vurdering:

Endelig plassering og utforming av kryssløsning mellom E134 og E18 vil avklares i tett dialog med Viken fylkeskommune for å finne en løsning som vil være forenelig med vernet.

7.14 Dyrka mark

Statsforvalteren vurderer Viken som det eneste akseptable alternativet, med hensyn til jordvern. Dette alternativet krever minst omdisponering av dyrka mark (ca. 80 dekar), men omfanget av midlertidige omdisponeringer er ikke synliggjort og vil komme i tillegg. Viken fylkeskommune påpeker i tillegg at dersom Viken-alternativet skulle medføre utvidelse av E18, vil også mer dyrka mark bli omdisponert her.

Statsforvalteren viser til bestemmelsene med krav om utarbeiding av matjordplan ifm. detaljreguleringen. Det forutsettes at krav til matjordplan også gjelder rigg- og anleggsareal som berører dyrka mark.

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

Fylkeskommunen mener at prinsippet om økologisk kompensasjon bør innarbeides som en tydeligere føring i planarbeidet, ved å fastsette en kompensasjonsfaktor som sier hvilken forholdsmessig erstatning som legges til grunn. Hensikten med økologisk kompensasjon er å unngå netto tap av viktige jordbruksverdier. Økologisk kompensasjon kan for eksempel gjøres ved å opparbeide dyrket mark av minst like god kvalitet på et annet sted. Det viktigste prinsippet er ifølge fylkeskommunen, å lokalisere og tilpasse tiltaket slik at minst mulig naturverdier går tapt, økologisk kompensasjon er en siste utvei som bare benyttes når alle andre tiltak er vurdert.

Kommunedirektørens vurdering:

Krav til matjordplan vil også gjelde for rigg- og anleggsareal som berører dyrka mark.

Minst mulig tap av dyrket og dyrkbar mark til vegareal, i tråd med nasjonal jordvernstrategi, er en av målsetningene for vegprosjektet. Ved utarbeidelse av matjordplanen i neste planfase, vil arbeidet med å minimere netto omdisponering av dyrka mark, stå sentralt. Det vil også i den sammenheng bli vurdert bruk av kompensasjonsfaktor.

7.15 Molybdenforekomst i Sørumsåsen

I Sørumsåsen er det en molybdenforekomst som kan bli berørt av Viken-alternativet. Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) kjenner ikke til ny informasjon om interesse for å utnytte disse ressursene. DMF mener at plandokumentene i tilstrekkelig grad redegjør for molybdenforekomsten på dette

plannivået. Det er usikkerhet rundt størrelsen på forekomsten og med dette kan mineralske ressurser bli båndlagt og få redusert verdi.

Kommunedirektørens vurdering:

Det skal gjøres ytterligere arbeid med å få oversikt over molybdengruvene i forbindelse med neste planfase

7.16 Bompenger

Flere av høringsuttalelsene tar opp spørsmålet rundt bompengereordning for ny E134.

Prosjektet skal finansieres delvis med bompenger. I forbindelse med reguleringsplan vil det foregå en bompengeutredning som skal legge grunnlaget for hvor bommer plasseres, takst m.m. Viken fylkeskommune, Lier og Asker kommune, sammen med statens vegvesen vil delta i dette arbeidet.

Det er ikke gjort trafikkberegninger av alle alternativene med bom på E134 eller bom på avlastet vei i kommunedelplanen, men det er gjort følsomhetsberegninger med Viker-alternativet og Vitbank-over, med bom på ny E134. Trafikkrapporten viser at bom på ny E134 vil gi en reduksjon i antall reiser totalt sett, med en reduksjon i antall biler og overføring til kollektiv, gange og sykkel.

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

Tidligere planlegging (Detaljregulering for rv.23 Dagslett-Linnes) har konkludert med at det har vært nødvendig med bom også på avlastet vei, for å unngå at trafikantene velger gammel vei fremfor ny.

7.17 Avlastning av dagens E134 og avbøtende tiltak

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

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

Kommunedirektørens vurdering:

Trafikken på dagens E134 er beregnet. I 2050 er det følgende trafikk på dagens veg:

	Ved Gullaug	I Spikkestadbakkene
Nullalternativet (ikke ny veg):	28 600	23 400
Viker	6 600	4 700

Beregningene viser at all gjennomgangstrafikk vil velge ny veg. Vikeralternativet har ikke kryss med lokalvegssystemet i Lier. Dette gjør at trafikk som skal til ytre Lier i større grad vil velge dagens veg.

Trafikken på dagens veg og nødvendige avbøtende tiltak for å hindre lekkasje ut på lokalt veinett, skal vurderes og fastsettes i neste planfase. Dette er sikret i kommunedelplanens bestemmelse § 3-3.

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

7.18 Risiko og sårbarhetsanalyse

Statsforvalteren forutsetter at relevant risiko, fare og sårbarhet er dekket av ROS-analysen, og at det sikres tilstrekkelige juridiske virkemidler som arealformål, hensynssone og bestemmelser for å ivareta samfunnssikkerhet i reguleringsplanarbeidet. Statsforvalteren viser blant annet til at risiko for akuttutslipp fra trafikkulykke med farlig gods, tilsier beredskapstiltak på strekningen og særlig ved kryssområde ved E18/Lierelva.

NVE viser til risiko- og sårbarhetsanalysen som sier at også for Viker-alternativet er det fare for skred i bratt terreng og fare for kvikkleireskred. Det opplyses om at sikkerhet mot skred må følges opp i neste planfase, men påpeker at det er positivt at det er tegnet inn hensynssoner for skred i plankartet som er tilknyttet bestemmelsene. NVE opplyser om at det på reguleringsplannivå må vurderes om bygging av veien kan medføre økt fare for skred for omkringliggende områder, jf. byggt teknisk forskrift (TEK17) § 7-1. Dersom det er aktuelt med sikringstiltak som for eksempel skredsikring og motfylling, må dette også reguleres inn og virkninger av dette må vurderes.

Asker Elveforum viser til ROS-analysen for E134 i bru over Daueruddalen og forventer at løsning for behandling av tunnelvaskevann ikke skal føre til forurensning eller store inngrep i området.

Gullaugtoppen velforening mener at risiko for leirskred må tas på største alvor i Daueruddalen, og at nordlig trase for Viker-alternativet, har store leirskrånninger på alle sider av tunnelinnslaget. Her skal det også bygges anleggsveier, samt at det ligger flere boliger og gårder i området.

Mattilsynet oppgir at eksisterende VA-infrastruktur må hensyntas videre i prosjektet og gjennom mer detaljerte ROS-analyser for kommende planfaser med større detaljeringsgrunnlag.

Kommunedirektørens vurdering:

Det skal gjennomføres en ny ROS-analyse for neste planfase, der det skal redegjøres for overnevnte temaer på et mer detaljert nivå. Skredfare skal følges opp videre i detaljreguleringsplanfasen. Grunnforhold generelt vil ha høyt fokus i planleggingen av E134 Dagslett- E18, basert på lang erfaring med krevende grunnforhold i planområdet, både på øst og vestsiden av tunnelen. Det er gjort grunnundersøkelser og vurderinger både i tidligere planer, og nå i kommunedelplanen. Det vil gjøres nye vurderinger og undersøkelser i takt med at løsningene detaljeres mer.

7.19 Flomfare og overvann

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

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

Kommunedirektørens vurdering:

Under båndleggingssonen i plankartet, må det også legges inn formål og disse er tatt fra gjeldende kommuneplan. For disse formålene er det bestemmelsene i kommuneplanen som gjelder. Dette er sikret i bestemmelsenes § 3-2 Arealformål og hensynssoner.

I neste planfase vil det bli nærmere redegjort for om tiltaket vil medføre økt fare for flom og skade fra overvann på omkringliggende områder. Det skal også redegjøres for avbøtende tiltak.

8. KONKLUSJON

Plansaken ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn og høring av Lier og Asker kommuner, med to alternativ: Viken og Vitbank-over.

Statsforvalteren i Oslo og Viken og Viken fylkeskommune har fremmet innsigelser til tap av dyrka mark, naturmangfold og kulturminner, rettet mot Statens vegvesens foretrukne alternativ Vitbank-over. Statens vegvesen kan ikke imøtekomme innsigelsene ved justeringer av veglinja for Vitbank-over-alternativet. Skal innsigelsene fjernes, må det gjøres av departementet. Statens vegvesen vil ikke sette i gang en slik prosess og deres anbefaling er derfor endret: *Det er dermed kun ett alternativ som er uten innsigelser og kan vedtas av lokal planmyndighet, og det er Vikeralternativet.* Viken-alternativet er også kommunenes foretrukne alternativ.

Kommunedirektøren anbefaler derfor at kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18 legges fram for politisk sluttbehandling, med vedtak om Viken-alternativet.