

Innhold

1.	E134 KDP E18 – Dagslett, sammendrag av innkomne innspill til planprogrammet.....	5
1.1.	Svar på ofte stilte spørsmål og innspill med samme tema	5
	Ønske om alternativ	5
	Utredningstema.....	6
	Støy.....	8
	Luftforurensning.....	9
	«E134 skal avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk»	10
	Alternativer med løsmassetuneller	10
	Referansealternativ og forhold til Fjordbyutbygging og sykehus	10
	Økt trafikk på E18 og trafikk på andre veier i planområdet	11
	To felt på hele eller deler av strekningen/vegstandard	12
2.	Høring og oppstartsvarsel	13
3.	Vedtak fra førstegangsbehandling og innspill mottatt ved offentlig ettersyn av planprogram ...	14
3.1.	Innspill til offentlig ettersyn	14
3.2.	Vedtak fra Lier og Asker kommunes førstegangsbehandling.....	14
	Lier kommune, 10.12.2019.....	14
	Asker kommune (daværende Røyken kommune), 08.10.2019	16
3.3.	Innspill fra offentlige høringsparter	16
	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	16
	Bane NOR	17
	Norsk maritimt museum	18
	Avinor	18
	Kystverket sørøst.....	19
	Fiskeridirektoratet.....	19
	Mattilsynet	20
	Glitrevannverket.....	21
	Lier kirkelige fellesråd.....	22
	Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard	22
	Fylkesmannen i Oslo og Viken	24
	Tunsberg bispedømmeråd	25
	Viken fylkeskommune	25
	Norges vassdrags og energidirektorat (NVE).....	32
	Drammen kommune	34
3.4.	Innspill fra bedrifter, lag og foreninger	36
	Reistadlia vel.....	36

Kjellstad vel.....	37
Flåtan vel	38
Folkeaksjonen nei til mer bompenger (FNB).....	39
Tomra Production AS.....	40
Franzefoss pukk AS	40
Linnesstranda vel.....	41
Norsk ornitologisk forening	48
Albjerk bil.....	49
Eidos	49
Interessegruppen E134 Haukeliveien v. Bjørn Haugsvær	50
Lier skytterlag og Riflen skoger skytterlag.....	51
FAU Høvik skole	53
Vitbank og Moserud velforening	54
Gullaugtoppen velforening v. Øivind Skøien	55
Sørumlia vel	63
3.5. Innspill fra private.....	65
Jens Nelson.....	65
Joachim Thorkildsen	65
Lene Webjørnsen	66
Flemming Sveen	66
Per Ståle Heimdal	67
Bing Liu	67
Thor Ivar Østbye/familien Østbye Bergmann	67
Bernhard Dahle.....	68
Kåre Svanåsbakken	68
Ståle Brun	69
Terje Østenengen	69
Terje Falla	69
Eivind Sterri	70
Anders Tretteteig.....	70
Knut Hasting.....	71
Leif Steinar Tønnesen m.fl.....	72
Bengt Andersen	72
Øivind Krokeide	73
Tore Kristensen.....	73
Sigbjørn W. Christensen	74

Odd-Geir Lyngstad.....	74
Ingeborg Rivelrud.....	75
Ola Berg	76
Tone Guldahl	77
Narve Huseby Wiker og Per Otto Olsen	77
Tor Olav Flaten	78
Jørn Ståle Vang	81
Per Avdal/afbanomil.....	82
Karen Braathen Sørum og Andreas Borgersen, Anne-Kari Baathen Sørum og Nils Sørum, Hans Albert Huseby og Ingelin Pernille Gil, Ellen Huseby og Amund Huseby og Kristine Sundal Melaaen og Christian Sundal Melaaen.....	83
Bjørn Næss	84
Mette Andresen	84
Uta Leikanger.....	85
Monika og Fredrik Dagslet og Berit og Per Gunnar Dagslet.....	86
Aase Melaaen/Håkon Høiland.....	87
Erik og Astrid Høstmælingen	88
Anne Lene Malmer og Andreas Eikeland	90
Jan Erik Alverdus Berg	92
Audun Tysnes	93
Thormod og Stine Bjørnstad Wahl	93
Jacob Holter Grundt og Gry Klouman Bekken.....	94
Eirik Melaaen.....	95
Magne Skålevik.....	96
4. Endringer i planprogrammet etter offentlig ettersyn	98
5. Vedlegg.....	100

1. E134 KDP E18 – Dagslett, sammendrag av innkomne innspill til planprogrammet

1.1. Svar på ofte stilte spørsmål og innspill med samme tema

Mange av innspillene som har kommet til oppstartsvarsel og høring av planprogrammet dreier seg om det samme, derfor har vi nedenfor skrevet litt mer utfyllende om ulike tema. Når vi svarer ut innspillene i de neste kapitlene, vil vi henwise hit for svar på de vanligste spørsmålene og kommentarer til de vanligste innspillene.

Ønske om alternativ

Flere har kommet med merknader som viser til et ønske om at et spesielt alternativ velges, blant annet på bakgrunn av at man mener det har mindre konflikter med landbruksarealer, barn- og unges interesser og naturreservat/naturområder/kulturminner, eller er en større fordel for næringsliv, trafikk eller trafikksikkerhet. Gjennom konsekvensutredningen skal Statens vegvesen utrede konsekvenser av ulike linjer i korridorene, i alle korridorene. I kommunedelplanen vil Statens vegvesen anbefale den/de korridorene som svarer på våre målsetninger, og kan godtas, både med tanke på prissatte og ikke- prissatte konsekvenser. Temaene omtales som ikke prissatte fordi konsekvensene av hver av korridorene for de ulike tema ikke beregnes i kroneverdier, men vurderes etter en skala som går fra stor positiv konsekvens til kritisk negativ konsekvens. De prissatte temaene beregnes i kroneverdier.

Statens vegvesen er klar over at både landbruk, barn- og unges interesser og naturreservat/naturområder/kulturminner, så vel som boligområder, er temaer som er viktige i området. Disse er en del av konsekvensutredningen sammen med flere andre tema. Vikeralternativet kommer i lite konflikt med mange ikke-prissatte tema, men kan ha ulemper for andre tema hvor de andre korridorene har fordeler, mens de andre alternativene kan ha større konsekvenser for ikke-prissatte tema, men er rimeligere, eller fører til bedre trafikkavvikling eller klimaregnskap. Akkurat hvordan korridorene kommer ut av konsekvensutredningen av de ulike tema, vet vi ikke før denne er gjennomført.

Prosjektet er av Samferdselsdepartementet i brev av 1.juli 2019 bedt om å utrede både Vikeralternativet som Lier kommune ønsker, og de alternativene som Statens vegvesen har pekt på:

«Med bakgrunn i vedtakene i Lier Kommune, mener departementet derfor at det er nødvendig og også ha med alternativet som det lokale myndigheter peker på, i tillegg til alternativene som Statens vegvesen selv har pekt på. Samferdselsdepartementet ber på denne bakgrunn om at alle relevante alternativ inngår i planprogrammet, også det alternativet som Lier kommune ønsker utredet.»

Det er ikke aktuelt å planlegge et Vikeralternativ hvor tunellen avsluttes tidligere enn vist i planprogrammet. Vi vurderer det slik at fordelene med alternativet da ville falle bort.

Kommunedirektørens kommentar:

Lier kommune og Statens vegvesen er uenige om valg av alternativer i denne saken. Samferdselsdepartementet har imidlertid bestemt hvilke alternativer som skal utredes, både de som Statens vegvesen ønsker og Vikeralternativet, som er det foretrukne alternativet for Lier kommune. Statens vegvesen skal i tillegg utrede et alternativ 2 (en mest mulig nedgravd løsning) for Jensvoll-, Vitbank-, og Husebykorridorene, som tar mer hensyn til miljø og omgivelser.

Planprosessen starter nå med fastsettelse av planprogrammet og som kun skal ha et innhold som er beslutningsrelevant på dette nivået. Planprogrammet skal si noe om det berørte området, problemstillingene som anses viktige for miljø og samfunn, hvilke tema som skal utredes, hvilke metoder som skal benyttes for å skaffe nødvendig kunnskap og en beskrivelse av de ulike alternativene, i tillegg til fremdrift og medvirkning. Det er ikke før ved førstegangs- og sluttbehandlingen av kommunedelplanen at valg av alternativ skal avklares og vedtas, etter at konsekvensene for de ulike alternativene er belyst og dokumentert. Da har man også fått et bredere grunnlag for endelig valg av trasé og god dokumentasjon for vedtaket.

Velger man bort noen av alternativene som Samferdselsdepartementet har bestemt skal utredes, for tidlig i planprosessen, øker risikoen for at planprosessen stopper opp og forsinkes og overtas av departementet for videre behandling.

Kommunen og Statens vegvesen bindes ikke opp av at planprogrammet fastsettes med videre utredning av alternativer det er uenighet om. Planprosessen bør derfor gå sin gang og starter nå ved å fastsette planprogrammet, der alle alternativene bør inngå. Kommunedirektøren mener imidlertid at en forutsetning for at alle alternativene tas med er at dyrka mark må prissettes og inngå som tema under prissatte konsekvenser, på linje med skogbruk og andre næringsareal.

Utredningstema

Mange har kommet med merknader der de nevner viktigheten av ulike utredningstema og ønsker om utredningstema. Dette gjelder for eksempel dyrket/dyrkbar mark, barn og unges interesser, kulturminner, støy, luftforurensning, gående og syklende, barriereeffekt, boligområder, kostnader og trafikk. Vi i Statens vegvesen er klar over at mange i Ytre Lier er opptatt av barn og unges interesser, og at det finnes både skoler, barnehager og fritidsområder/anlegg, samt ferdselsårer mellom disse, i planområdet. Det er også et stort engasjement for landbruket og kulturlandskapet i Lier. For at vi skal komme fram til en anbefaling av en korridor, skal vi utrede konsekvenser av linjer i alle de foreslåtte korridorene.

Statens vegvesen har i planprogrammet forklart hvilke tema vi skal utrede i planprogrammet, og disse er beskrevet i håndbok V712 Konsekvensanalyser. Denne sentralt utarbeidede håndboken sørger for at vegprosjekter blir behandlet likt og ikke vilkårlig. I tillegg kan prosjektet velge å utrede andre tema om vi ser at det er nødvendig for å få et så godt grunnlag som mulig for å anbefale en korridor. Konsekvensutredningen og fagrapportene danner grunnlaget for vår anbefaling av korridor, og blir en del av kommunedelplanen når denne legges ut på høring. Anbefaling av korridor baserer seg på både prissatte og ikke- prissatte konsekvenser. Temaene omtales som ikke prissatte fordi konsekvensene ikke beregnes i kroneverdier, men vurderes etter en skala som går fra stor positiv konsekvens til kritisk negativ konsekvens. De prissatte temaene beregnes i kroneverdier.

Når det gjelder for eksempel naturressurser, og da spesielt landbruksjord og verdien av landbruksarealer, vurderes dette både gjennom de prissatte konsekvensene (kostnader for erverv) og de ikke prissatte konsekvensene. Innenfor de ikke prissatte vurderer man (Håndbok V712, kap. 6.8) «naturressurser ut fra samfunnets interesser og behov for å ha ressursgrunnlaget tilgjengelig for framtida. Det gjelder både som grunnlag for sysselsetting og verdiskaping og av hensyn til samfunnssikkerhet. Vurderingen omfatter både mengde og kvalitet av ressursen. De næringsmessige og foretaksøkonomiske virkningene er lagt til de prissatte konsekvensene. Naturressursene skal derfor ikke vurderes på eiendomsnivå (privatøkonomisk), men som samlet virkning på delområdene

innen influensområdet». Luftforurensning og støy vurderes også både innenfor de prissatte og delvis under ikke prissatte som del av Friluftsliv/by og bygdeliv.

For støy i de prissatte konsekvensene er det opplevd plagethet som er prissatt, for luftforurensning beregnes konsentrasjoner av NO₂ (Nitrogendioksid) og PM₁₀ (partikler).

For de ikke prissatte tema kan støy og luftforurensning vurderes som del av tema friluftsliv/by og bygdeliv, og med tanke på støy og luftforurensning som gir konsekvenser for bruk av lekeplasser, områder for rekreasjon for eksempel.

I konsekvensutredningen sier Statens vegvesen også noe om skadereduserende tiltak og for og etterundersøkelser. På dette nivået i planleggingen er det ikke mulig å detaljplanlegge dette.

Det vi ønsker er å finne den korridoren som oppfyller målene som Samferdselsdepartementet og vår bestilling har definert, og som har minst mulig negative konsekvenser. For å lykkes med dette må vi vurdere flere korridorer opp mot ulike tema. Med tanke på at en kommunedelplan er på et overordnet nivå, og forholder seg til korridorer, gjør vi utredningen på grunnlag av eksisterende kunnskap om de ulike tema i området. Det vil si at vi bruker det som finnes av undersøkelser og registreringer for hvert tema. Flere av spørsmålene som er reist om for eksempel detaljerte støyberegninger eller annen detaljering av planen vil imidlertid være aktuelle i det senere reguleringsplanarbeidet. For mange tema vil vi allikevel gjennomføre nye registreringer for å supplere det eksisterende materialet vi har. Dette gjelder for eksempel geoteknikk (behandler de byggetekniske egenskapene for jord- og bergarter i byggeteknisk henseende), som er utfordrende i området.

Alt vi vet om området for ulike tema legges inn i en kartløsning i startfasen av arbeidet, hvor også linjene som utredes legges inn. Ut fra dette ser man godt hva slags konflikter som oppstår, og ser på hvordan man kan justere på linjer for å unngå konflikter. I noen tilfeller er det ikke mulig å justere seg bort fra alle konflikter, men vi kan unngå noen, og i noen tilfeller ser vi at vi kan tilpasse og justere når vi planlegger på et mer detaljert nivå senere.

Gjennom konsekvensutredningen vil vi også få fram de konsekvensene som ikke er så synlige ved første øyekast. Det er ikke før vi har gått grundig gjennom hvert alternativ og de ulike utredningstema for disse, at vi vet hvilket alternativ som scorer best innenfor hvert tema, og hvilket alternativ som kommer best ut totalt.

Hvert utredningstema vil forholde seg til et influensområde. Influensområdet er området der virkningen av tema forventes å kunne opptre. Dette området vil for noen tema gå utenfor den planavgrensningen som er vist i planprogrammet, fordi tiltaket for noen tema kan påvirke i større avstand fra tiltaket enn et annet tema. Eksempler på dette er at veganlegget ses på lang avstand (vurderes under landskapsbilde) og at det vil ha trafikale virkninger i et stort område.

I utredningen skal vi tydelig synliggjøre eventuelle konflikter med nasjonale lover og retningslinjer

Kommunedirektørens kommentarer

Når det gjelder utredningstemaet Naturressurser og sikring av jordressurser, mener kommunedirektøren at verdien av dyrka mark må prissettes og vurderes gjennom de prissatte konsekvensene, på lik linje med næringsareal.

Mesteparten av dyrka marka som blir nedbygd i dette prosjektet er noe av den beste matjorda vi har i landet. Dyrka marka er livsgrunnlaget vårt og er en type næringsareal for matproduksjon, som i dette området er svært høy og gir flere avlinger i året. Hele verden har det siste halvåret levd i en unntakstilstand og dette med matsikkerhet og muligheten for at landet kan være selvforsynt med de viktigste matproduktene har igjen stått i fokus.

Kommunedirektøren mener den faktiske verdien av dyrka mark ikke blir riktig synliggjort og verdsatt dersom den skal vurderes etter ikke prissatte konsekvenser. Prissatte konsekvenser vurderes etter samlet virkning, mengde og kvalitet for jord og jordbruk, sammen med andre utmarksressurser som fisk, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler. I en slik sammenstilling vil dyrka marka komme enda dårligere ut, enn en vurdering isolert sett. Følgene er at de billigste alternativene blir de som går på dyrka mark. Kommunedirektøren mener vurderingen og sammenlikningen av alternativene med dette baserer seg på et uriktig verdigrunnlag. Derfor må dyrka mark prissettes på lik linje med andre næringsarealer.

Støy

Statens vegvesen følger «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» T-1442/2016 utarbeidet av Miljødirektoratet, i planleggingen av kommunedelplan for E134 Dagslett-E18. På dette nivået analyserer vi støynivået for de ulike korridorene, og sier noe om antall boenheter og institusjonsplasser i henhold til støysoner benevnt som gul (55-65 dB) og rød (>65 dB) støysone.

Konsekvensene av støy er for en stor del prissatt og inngår som en del av tiltakets nytte-/kostnadsanalyse. Det skal lages en egen rapport om støy.

De ikke-prissatte virkningene kommer fram i vurderingene av friluftsliv/by og bygdeliv inkludert barn og unges interesser, blant annet støypåvirkning av uteområder og friområder.

Vi detaljerer ikke aktuelle støytiltak på dette plannivået. I kommunedelplanfasen ser vi kun på hva slags konsekvenser de ulike korridorene har for støysituasjonen. I senere planfaser (reguleringsplan og byggeplan) kan vi gjøre mer detaljerte beregninger av støy, og definere detaljerte støytiltak som støyskjerming langs veien og tiltak for den enkelte eiendom. I utgangspunktet skjermer vi bare for støy fra det aktuelle prosjektet. Det vil derfor ikke være aktuelt å skjerme for støy fra E18, der ny linje for E134 ikke bidrar med noe støy, eller der E18 ikke endres.

Retningslinjen T-1442 viser også til støyende virksomhet i eller ved natur og friluftsområder

«Ved etablering av ny støyende virksomhet bør det synliggjøres i hvilken grad virksomheten vil berøre natur og friluftsområder støymessig:

- hvor stor del av tiden/hvor ofte vil natur- og friluftsområder i de ulike kategoriene bli utsatt for støynivåer over de anbefalte grenseverdiene.
- når den støyende virksomheten pågår

Kommunen bør vurdere støybelastningen ved ny virksomhet opp mot hvilken karakter de berørte områdene og bruken av disse har.»

Det vil derfor også kunne være aktuelt for Statens vegvesen å se på støyanalyser som viser støybelastningen på kjente natur og friluftsområder. Dette omtales eventuelt under temaet støy, og nærmiljø og friluftsliv i kommunedelplanen, eller i senere planfaser.

Statens vegvesen er klar over at barn og unges oppvekstvilkår og boområder er et viktig tema for folk i ytre Lier og Spikkestadområdet. Det er noe vi har fokus på når vi jobber med løsningene, det er også en del av konsekvensutredningen. I tema friluftsliv / by- og bygdeliv utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftslivsområder. Forventede tiltak med tanke på støy er med i de overordnede kostnadsoverslagene vi gjør for hver løsning i konsekvensutredningen.

T-1442 gjelder som utgangspunkt kun for nye anlegg, for eksisterende vei er det forurensningsforskriften som gjelder.

Kommunedirektørens kommentarer

Det må også vurderes støytiltak langs E-18 innenfor influensområdet fra påkoblingspunktet med E134 og til Brakerøya.

Luftforurensning

Statens vegvesen gjør analysen av luftkvalitet i tråd med T-1520 utarbeidet av Miljøverndepartementet, Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging.

Konsekvensene av støy og luftforurensning er for en stor del prissatt og inngår som en del av tiltakets nytte-/kostnadsanalyse. Det skal lages en egen rapport om luft.

Eventuelle ikke-prissatte virkningene kommer fram i vurderingene av friluftsliv/by og bygdeliv inkludert barn og unges interesser.

I planprogrammet har vi oppgitt at vi i forbindelse med de prissatte konsekvensene skal gi informasjon om:

Luftforurensning:

Antall personer utsatt for NO₂ (Nitrogendioksid) og PM₁₀ (partikler) over nasjonale mål.

Klimagasser:

Utslipp av NO_x og CO₂-ekvivalenter oppgitt i tonn.

Vi behandler de ikke-prissatte virkningene av luftforurensning i vurderingene av friluftsliv/by og bygdeliv.

Fra T- 1520;

«For planer som krever konsekvensutredning (KU) etter plan- og bygningsloven (jf. forskrift om konsekvensutredning) må vurderinger av lokal luftkvalitet i nødvendig grad inkluderes. Planer eller tiltak som medfører økt luftforurensning vil også kunne utløse krav til konsekvensutredning, jfr. KU-forskriftens § 4.

Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredninger i plan- og bygningsloven er å klargjøre virkningene av planer og tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø og eller samfunn. Gjennom arbeidet med planprogrammet skal det vurderes om luftforurensning skal utredes, hvorfor det eventuelt er et viktig tema, og omfang og innhold i utredningen.

I overordnet plan er det viktig å vurdere om det legges til rette for ny luftforurensende virksomhet som kan få betydning for eksisterende situasjon, samt å vurdere om ny planlagt utbygging av boligområder er i tråd med anbefalingene i denne retningslinjen.»

Vi detaljerer ikke tiltak mot luftforurensning på dette plannivået. I senere planfaser (reguleringsplan og byggeplan) kan vi gjøre mer detaljerte beregninger, og se på tiltak.

«E134 skal avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk»

Det har kommet innspill som sier at det er urimelig at Lier skal belastes med konsekvenser av at Oslo skal avlastes. Det er viktig å understreke at dette er like mye et hensyn til gjennomgangstrafikken, som av hensyn til Oslo. De som skal sørover eller vestover skal slippe å kjøre gjennom Oslo for å komme videre. E134 er en riksvei mellom øst og vest. I nasjonal transportplan så skal det bli «bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet». I det mye av trafikken ikke skal til Oslo, men videre er det naturlig at trafikken føres på en vei som reduserer kjøreavstanden. Ved å etablere den manglende delen av E134 vil man flytte trafikk fra E18 til E134 uten at trafikken totalt sett øker.

Kommunedirektørens kommentarer

Liers egne innbyggere på Linnes vil også få redusert trafikkbelastning, ved etablering av ny E 134.

Med Vikeralternativet åpnes det opp for en ny og langt raskere veiløsning til områdene sørvest for Oslo (Asker og Bærum) fra E6 i øst. Langt flere som kommer fra Østfold (E6) og skal til områdene sørvest for Oslo, vil sannsynligvis velge å kjøre Viker framfor å kjøre E18 gjennom Oslo.

Trafikkberegningene/trafikkmodell må også inneholde en vurdering ift. denne trafikkstrømmen.

Alternativer med løsmassetuneller

Flere innspill dreier seg om å lage løsmassetunneler i de korridorene som går over Lierdalen, for å minske negative konsekvenser.

For alle de tre sørligste korridorene, Huseby, Vitbank og Jensvoll, skal vi utrede et alternativ som er det billigste (alternativ 1), og et alternativ hvor vi har lagt inn tiltak for å minske konsekvensene av linjen (alternativ 2). Etter ønske fra Lier kommune er tiltaket i alternativ 2 å legge store deler av linjene i løsmassekulvert, det vil si under bakken. I praksis vil det si fra vest for Lierelva og fram til E18. Dette vil minske en del av konsekvensene i ferdig situasjon, og gjøre veien mindre synlig. Det er imidlertid viktig å understreke at på grunn av vanskelige grunnforhold og høy grunnvannstand, vil kulverter i dette området måtte bygges med åpen byggegrop. Hus og annet som er i området hvor kulverten skal bygges vil dermed måtte rives før kulvert kan bygges. En lang kulvert vil også utelukke muligheten for et kryss med fv. 282. Dette av hensyn til krav til geometri og begrensninger til kryss i tunnel og trafiksikkerhet. Lokaltrafikken vil dermed ikke få mulighet til å kjøre på eller av E134 mellom E18 og Dagslett dersom alternativ 2 velges.

Referansealternativ og forhold til Fjordbyutbygging og sykehus

Når vi skal gjennomføre en konsekvensanalyse skal vi definere et referansealternativ.

Referansealternativet er i praksis hva som skjer hvis vi ikke bygger ny veg. Det er svært begerenset hva som kan tas inn i referansealternativet, fra håndbok V712; «Det er vedtatt politikk i form av regelverk, lover, grenseverdier og så videre som skal ligge til grunn for utforming av referansealternativet (R-109/2014 fra Finansdepartementet)». Det betyr at i referansealternativet

inngår vedlikehold av vegsystemet og vedtatte tiltak som er i gang eller har fått bevilgning. Det vil si at nytt sykehus som er vedtatt inngår i referansealternativet

Referansealternativet er sammenligningsgrunnlag for både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser (håndbok V712). Det betyr at vi vurderer konsekvensene av de ulike vegkorridorene opp mot konsekvensene av referansealternativet.

I vårt arbeid må vi forholde oss til ulike planen og planprosesser fra andre aktører der planene ikke er vedtatt men kan påvirke vår vegplan. Eksempler på dette er Fjordbyplanene, Utbygging på Gullaug og ny kollektivterminal . Disse planene er ut fra gjeldende retningslinjer ikke tatt med i referansesituasjonen. For at disse planene tas inn og vi belyser hvordan de vil påvirke vår vegplan gjøres det en egen vurdering, gjennom en følsomhetsanalyse. Håndbok V712 tar høyde for dette. «Referansealternativet inkluderer kun vedtatte tiltak og vil derfor ikke alltid være realistisk. Innenfor tiltakets levetid er det noen ganger sannsynlig at det blir gjennomført andre tiltak innen vegsektoren, og andre deler av samferdselssektoren, uavhengig av at det aktuelle tiltaket gjennomføres.

For å kunne vurdere noe av denne usikkerheten, kan det i enkelte tilfeller være aktuelt å etablere et alternativ, eller scenario, som kan brukes til å vise spennet i mulige trafikale konsekvenser. Referansealternativet følger da kravene beskrevet ovenfor, mens det andre alternativet (for eksempel kalt scenario 1) inkluderer relevante tiltak som det er realistisk å anta vil bli gjennomført uavhengig av det tiltaket en skal analysere

Vi har besluttet å gjøre en følsomhetsanalyse av utbyggingen av Fjordbyen og Gullaug.

Av og til vil målet for vårt prosjekt avvike noe fra de planene vi må forholde oss til i vårt nærområde. Det er politikerne i Lier og Asker som til slutt skal vurdere og vedta kommunedelplanen og våre anbefalinger. De vil da måtte se dette opp mot de andre strategiene og planene de har vært med å bestemme.

I kommunedelplanen skal vi også se på lokal og regional utvikling/arealbruksendringer (i tidligere versjon av håndbok V712 kalt Lokal og regional utvikling). Vi skal utrede og vurdere hvordan de ulike alternativene påvirker arealutviklingen i Lier og Asker kommune. Her vil vi blant annet kunne si noe om hvordan næringsliv og arealbruk påvirkes. Hva som skal omtales innenfor dette tema og hvordan avklares i tett samarbeid med kommunene.

Kommunedirektørens kommentarer

Det skal også utføres en følsomhetsanalyse 3 for vurdering av tiltak på Slemmestadveien og Røykenveien i Asker kommune. Røykenveien fortsetter inn i Lier og kommunedirektøren forutsetter at følsomhetsanalysen også vurderer tiltak på Røykenveien i Lier.

Økt trafikk på E18 og trafikk på andre veier i planområdet

Det er grunn til å tro at ved en ny E134 fra Dagslett til E18, vil mer trafikk føres ut på E18 enn det som er situasjonen i dag. Hvor mye avhenger av hvilken løsning som velges og blant annet om man har kryss med lokalveisystemet mellom Dagslett og E18, eller ikke. Det er usikkert hvor mye trafikk en ny E134 fører ut på E18. Dette vil komme fram gjennom trafikkberegningene som gjøres i forbindelse med konsekvensutredningen.

Tiltak på og langs E18 utenom kryss med E134 er ikke en del av prosjektets bestilling, men gjennom konsekvensutredningen vil vi beregne trafikk på de ulike veiene rundt E134 i tillegg til E134, og det vil gi oss et bilde på konsekvenser de ulike alternativene får for trafikken i Lier, Drammen og Asker. Ut fra dette vil man se eventuelt behov for tiltak på E18 som følge av ny E134.

Også andre veier i planområdet kan få endret trafikkmengde som følge av de ulike korridorene. Dette vil også komme fram gjennom trafikkberegningene, og er med i vurderingen av korridorene.

To felt på hele eller deler av strekningen/vegstandard

Noen innspill foreslår, særlig i kombinasjon med Jensvollkorridoren, at veien kan gå med fire felt fram til Amtmannsvingen, men at man ikke har behov for mer enn to felt fram til E18. Noen innspill går på en generelt lavere standard.

På bakgrunn av bestilling og forventede fremtidige trafikk tall på strekningen sett sammen med Statens vegvesens krav til dimensjoneringsklasse, skal E134 mellom Dagslett og E18 planlegges som fire felts veg. Vegen skal dimensjoneres for beregnet trafikk 20 år etter planlagt åpning, ikke bare slik situasjonen er i dag. Vi kan dermed ikke bygge en løsning som bare så vidt oppfyller kravene med dagens trafikk. To felt fra Amtmannsvingen er dermed ikke mulig å planlegge ut fra de retningslinjene Statens vegvesen har.

Vegstandarden er basert på tall for årsgjennomsnittstrafikk. Trafikkberegningene vi gjennomfører i konsekvensutredningen vil gi de endelige premissene for valg av vegstandard. Vi anser imidlertid dimensjoneringsklassen fra Statens vegvesens håndbok N100 (2019) som et realistisk utgangspunkt for strekningen Linnes – E18: dimensjoneringsklasse H3, men med fartsgrense 90 km/t og 2,75 m skulder. Hvis ÅDT er under 20 000 kan skulderbredden reduseres til 1,5 m. Denne dimensjoneringsklassen er et skal krav og kan kun fravikes av Vegdirektoratet etter begrunnelse. Videre er dimensjoneringsklassen i tråd med målene for prosjektet. Statens vegvesen ser det derfor som uaktuelt å lempe på kravene for dimensjoneringsklasse.

2. Høring og oppstartsvarsel

Planprogrammet for E134 Dagslett- E18 Kommunedelplan med KU ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn 21.januar 2020, samtidig som prosjektet varslet om oppstart av planlegging. Høringen og oppstartsvarselet ble annonsert på nettsidene til prosjektet, samt Lier og Asker kommune, og i lokalavisene Drammens tidende, Lierposten og Røyken og Hurums avis. Det ble sendt brev med oppstartsvarsel og informasjon om høringen til offentlige høringsparter, samt lokale foreninger. I tillegg ble nærinfo sendt ut til alle innbyggere i et stort område rundt planområdet.



Offentlig ettersyn av planprogram for kommunedelplan og varsel om oppstart av planlegging

E134 Dagslett-E18 vegvesen.no

I henhold til plan og bygningslovens § 11-12 varsler Statens vegvesen nå om oppstart av kommunedelplanarbeidet for prosjektet E134 Dagslett-E18. Vi legger samtidig ut planprogrammet for prosjektet til offentlig ettersyn i henhold til §11-13.

Det er Lier kommune og Asker kommune som er planmyndighet, og som skal behandle og fastsette planprogrammet. For å lage et best mulig planprogram, trenger vi din hjelp. Vi ønsker innspill på planarbeidet innen **8. mars 2020**.

Har du merknader til planprogrammet og/eller varselet om oppstart av planlegging kan du sende det til: firmapost@vegvesen.no eller Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 LILLEHAMMER. Merk innspillet med «E134 Dagslett-E18».

Her finner du planprogrammet og informasjon om planleggingen
Servicetorget til Lier kommune og Asker kommune, samt kommunenes hjemmesider. I tillegg kan planprogrammet lastes ned fra prosjektets hjemmeside: www.vegvesen.no/Europaveg/e134dagslett-e18

Statens vegvesen inviterer til åpent møte i høringsperioden:
I Asker vil dette foregå på ROS Arena/Auditoriet 6. februar 2020, kl. 1800-2000
I Lier vil dette foregå på Hegg skole/kulturscenen 5. februar 2020, kl. 1800-2000

Vi inviterer også til åpne kontordager:
Kontordagene vil foregå i Statens vegvesens sine lokaler, Gullaug, Røykenveien 18 bygg B, 11. og 12. februar 2020, kl. 1400-1800.

Kontaktpersoner
Prosjektleder Nils Brandt, telefon: 993 86 033, e-post: nils.brandt@vegvesen.no
Planleggingsleder Marianne Haga, telefon: 930 06 479, e-post: marianne.haga@vegvesen.no



E134 Dagslett-E18

Statens vegvesen legger planprogrammet for strekningen E134 Dagslett-E18 ut til offentlig ettersyn, og varsler om oppstart av planlegging. I forslaget til planprogram foreslår vi å utstede fire korridorer. Vi ønsker innspill fra deg.

Resultatet av utredningen skal være en anbefaling om hvilke/hvilken korridor som er best egnet til å svare på målene som er definert for prosjektet.

Sommaren 2018 bestemte Tverrledelsesdepartementet at vi skal planlegge E134 Dagslett-E18 som et samlet prosjekt. De ble oss låge en kommunedelplan med alle relevante alternativer, og påpekte at vi skal vurdere det mest egnete alternativet.

Korridorene vi skal utstede
Samtlige korridorer starter på Dagslett, og går utover ca. 2 kilometer inn i ny tunnel. Tunnelen blir to bps.

Jernveiskorridoren (2018)
Fra Lierne følger veggen dagens veg over Lierne, underover jernbanen og følger seg 282 Strandsveien, og til et planlagt kryss med E18 på Jernveikrysset. Jernveikrysset har kryss på Dagslett, Lierne og med E18, før krysset med E18.

Vibankkorridoren (2018)
Fra Lierne går veggen videre over Lierne, underover jernbanen og for 282 Strandsveien, til et planlagt kryss med E18 på Vibank/Mossdalen. Vibankkorridoren har kryss på Dagslett, og med E18, før krysset med E18 på Vibank/Mossdalen.

Planprogram

SKRIV UT

Innholdet er berre tilgjengelig på bokmål

Planprogrammet for E134 Dagslett-E18 er lagt ut på høring til alle offentlige høringsinstanser, samt annonsert i aviser og på nett. I tillegg sender vi ut en informasjonsbrosjyre i et stort område rundt planområdet. Dette skjer samtidig som varsel om oppstart av kommunedelplanen for E134 Dagslett-E18, høringsfrist 8. mars 2020.

VEDLEGG TIL PLANPROGRAM E134 DAGSLETT - E18

Høringsutgave av planprogram, informasjonsbrosjyre og vedlegg; Protokoll fra førstegangsbehandling i Lier og Røyken (Asker), tidligere fastsatt planprogram for rv. 23 Linner-E18 og Silingsrapport for rv. 23 Linner-E18

[Planprogram for kommunedelplan - E134 Dagslett - E18.pdf](#)

Nærinfo - Planprogrammet ut på høring.pdf

[Protokoll - Kommunestyret Lier 2019-12-10.pdf](#)

[Protokoll - Formannskapet Røyken 2019-10-08.pdf](#)

[Planprogram - Rv. 23 Linner E18 vedtatt 20170905.pdf](#)

[Silingsrapport - Rv. 23 Linner - E18.pdf](#)

Tidligere utgave

Denne korridoren ble tidligere planlagt delvis i dagens E134, men ble ikke pålagt anleggsgjennomføring.

Husbyveiskorridoren (2018)
Fra Lierne går veggen fra vest for gamle Turendalsveien, og fra over Lierne og gjennom busstasjonen. Veggen går videre vest for Husbyveien og til planlagt kryss med E18 ved Vibank/Mossdalen. Veggen på Dagslett siden går over nordvest i forhold til tidligere regulert løsting. Husbyveiskorridoren har kryss på Dagslett, og med E18, før krysset med E18 på Vibank/Mossdalen.

Dette er en ny korridor. Den er med faste vilkår at den er en av de mulige løsningene.

Vibankkorridoren (2018)
Vibankkorridoren foreslås delvis den samme som har vært med i utredningen av korridorene for prosjektet E134 Linner-E18, men er justert noe etter innspill fra Lier kommune.

Veggen går i tunnel fra Dagslett til Lier og krysser med E18.

Veggen på Dagslett siden går over nordvest i forhold til tidligere planlagt, og har en tunnelportal på Dagslett som er på plass i 80 fot langt.

Kart over et av grensene for planen

Planprosessen til E134 Dagslett-E18

1. Lage planprogram for kommunedelplan
2. Utstede kommunedelplan til offentlig ettersyn
3. Utstede reguleringsskissene
4. Lage reguleringen
5. Regjere veggen

1. Planprogram
Planprogrammet er en plan for den videre planleggingen. Det beskriver hvilke alternativer og nye utvalgte kommunedelplanen. Planprogrammet sier også noe om hvilke med- og motsetninger det har.

Først utarbeider vi et planprogram, deretter begynner arbeidet med å lage søknaden.

2. Kommunedelplan med kommuneinstruks
En kommunedelplan forteller om hva som er valg på og hvilke konsekvenser veggen får for omgivelsene (eks. miljø, trafikk, sikkerhet, kulturhistorie osv.). Statens vegvesen utarbeider forslag til kommunedelplan, men det er kommunen som vedtar planen.

3. Reguleringsskissene
Reguleringsskissene ble lagt til grunn når vi skal utstede byggesaken. Reguleringsplanen beskriver bygninger og dokumenter som svært detaljert beskriver hva vi skal bygge, hvor vi skal bygge, hvordan vi skal bygge, hvordan vi skal utforme veggen og hvilke materialer vi skal bruke.

4. Byggesaken
Veggen bygges som beskrevet i byggesaken.

5. Regjere veggen
Veggen bygges som beskrevet i byggesaken.

Frist for innspill
Fristen for å komme med innspill og merknader til planprogrammet er 8. mars 2020. Vi ber deg merke innspillet med E134 Dagslett-E18, og sende det skriftlig til firmapost@vegvesen.no eller Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 LILLEHAMMER.

Har du spørsmål om prosjektet, kan du ta kontakt med:
Prosjektleder Nils Brandt, e-post: nils.brandt@vegvesen.no, mobil: 993 86 033
Planleggingsleder Marianne Haga, e-post: marianne.haga@vegvesen.no, mobil: 930 06 479
Informasjon om prosjektet finner du på: <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e134dagslett-e18>.

Illustrasjon: Høring og varsel om oppstart av planlegging er annonsert på flere måter

Frist for innspill til oppstartsvarselet og høringen var 8. mars 2020. Underveis i høringsperioden ble det arrangert to åpne møter, og to åpne kontordager. Et åpent møte på Hegg skole i Lier 5. februar (ca 150 deltagere), et åpent møte på ROS arena 6. februar (ca. 50 deltagere), og åpne kontordager 11. og 12. februar på Statens vegvesens anleggskontor på Gullaug (ca. 12 personer møtte opp de to dagene).

3. Vedtak fra førstegangsbehandling og innspill mottatt ved offentlig ettersyn av planprogram

3.1. Innspill til offentlig ettersyn

I alt har prosjektet mottatt 73 innspill til varsel om oppstart av planlegging og høring av planprogram. Det har kommet inn 15 innspill fra offentlige høringsparter, 16 innspill fra bedrifter, lag og foreninger, og 42 innspill fra private. I de neste kapitlene følger en oversikt over kommunenes vedtak fra førstegangsbehandlingen og alle innkomne innspill fordelt i tre kategorier, oppsummering av innspillene, samt Statens vegvesens svar og kommentarer. Der kommunene har ønsket å kommentere innspillet er også dette inkludert. Til noen innspill har Statens vegvesen kun svart «innspillet tas til orientering». Det betyr at vi tar med oss informasjonen eller innspillet videre. Når vi skriver «tas til etterretning» mener vi at vi retter oss etter innspillet som er gitt. Der vi anser det som nødvendig har vi svart ut hele eller noen deler av innspillet mer utfyllende, mens andre deler svares ut med «tas til orientering». Alle innspillene i sin helhet legges ved merknadsbehandlingen.

3.2. Vedtak fra Lier og Asker kommunes førstegangsbehandling

Lier kommune, 10.12.2019

Kommunestyrets vedtak:

1. Lier kommunestyre viser til sitt vedtak i møte 8. mai 2018 der kommunens fortrukne korridor er lang tunnel til Vikør. Samferdselsdepartementet har pålagt Statens vegvesen at dette alternativet inngår i planprogrammet i samsvar med Lier kommunes eget vedtak. Det skal legges betydelig vekt på å lage varierte utforminger av dagsonen og kryss med E18 i denne korridoren, videre bruk av eksisterende kryss på Kjellstad, samt minimere tap av dyrkbar mark og mulighet for støyskjerming av berørte boligområder.

2. Lier kommunestyre kan ikke anbefale utredning av Jensvoll-, Vitbank- eller Husebykorridoren.

3. På bakgrunn av det offentlige ettersynet vil Lier kommune vurdere omfanget av, og hvilke korridorer som kommunen pålegges å la utredes videre sammen med Vikørkorridoren. En løsning for E134 må ta mest mulig hensyn til dyrkede områder, eksisterende bebyggelse og områder vernet etter naturmangfoldloven.

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

4.1. Kommuneplanens samfunnsdel for perioden 2019 – 2028, vedtatt 21.05.2019 inngår i punkt 1.5.4 Lokale planer og føringer.

4.2. I planprogrammet er perioden for nylig vedtatt kommuneplans arealdel beskrevet til 2009-2020. Kommuneplanens arealdel ble vedtatt 18.06.2019 for perioden 2019-2028.

4.3. Prosjektets hovedmål, punkt 1.4 Prosjektmål, siste setning endres til:

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

4.4. Under punkt 1.4 Prosjektmål skal delmål 1 for prosjektet være:

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

4.5. Planprogram fastsettes av kommunestyret. Noen steder i planprogrammet står det «vedtas». Riktig begrep bør brukes gjennomgående.

4.6. I forslag til konsekvensutredning av prissatte konsekvenser må utredningstema «Forurensset grunn» legges inn.

4.7. Kap. 1.5.4. «Lokale planer og føringer» bør ryddes etter kommune- og planhierarki for å gi en mer ordnet oversikt.

4.8. Trykkfeil i planprogrammet kapittel 5.2.1 på side 24, andre avsnitt rettes; Dimensjonerings år er 2050 – 20 år etter antatt åpning.

4.9. Uttalelse fra Buskerud fylkesting 25.04.2019 til NTP 2022-2033 føyes til listen i punkt 1.5.3 Regionale planer og føringer.

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

Statens vegvesens kommentarer

1. Tas til orientering

2. Tas til orientering

3. Statens vegvesen har i planprogrammet lagt fram de som vi mener er korridorer som gjør utredningen så fullverdig som mulig. Det er fire korridorer med ulike fordeler og ulemper, slik at vi får sett på ulike konsepter. Brev fra Samferdselsdepartementet fra 1. juli 2019 sier; «Lier Kommune er planmyndighet, og Samferdselsdepartementet mener det ikke nå er aktuelt med statlig plan for tiltaket. Med bakgrunn i vedtakene i Lier Kommune, mener departementet derfor at det er nødvendig og også ha med alternativet som det lokale myndigheter peker på, i tillegg til alternativene som Statens vegvesen selv har pekt på. Samferdselsdepartementet ber på denne bakgrunn om at alle relevante alternativ inngår i planprogrammet, også det alternativet som Lier kommune ønsker utredet.» Samferdselsdepartementet har dermed definert hva vi skal utrede.

4.1: Tas til etterretning

4.2: Tas til etterretning

4.3: Målene er definert ut fra Statens vegvesens oppdrag og bestilling. Statens vegvesen er politisk styrt av Samferdselsdepartementet. Signalene derfra har i den senere tid vært entydig på å bygge billigere og få «mer vei for pengene». Dette gjenspeiles også i målsetningen for prosjektet. Andre nasjonale og lokale krav må vi forholde oss til, men de er ikke nødvendigvis mål for prosjektet. Eventuelle konflikter skal komme fram i konsekvensutredningen.

Kommunedirektørens kommentar

Miljøhensyn er et svært viktig tema for begge kommunene i et så omfattende vegprosjekt som dette og kommunedirektøren mener det også bør inngå i hovedmålet. Selv om statens vegvesen mener det ikke skal stå spesifikt nevnt, viser kommunedirektøren til innledningen og formålet med planarbeidet i planprogrammet der det står at «E134 mellom E6 og E18 skal være en nasjonal veg med god trafiksikkerhet. Vegen skal binde sammen E6 og E18 i Viken og avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk. Fremkommelighet og **miljøhensyn** skal ivaretas på en god måte.»

4.4: Vi kan ikke ha med formuleringer som gjør forskjell på Lier og Asker kommune, slik man formulerer det her. Slik denne målsetningen er formulert skal det tas større hensyn i Lier kommune enn i Asker kommune. Dette er ikke akseptabelt for Statens vegvesen. Vi mener hensyn til dyrkede områder er godt ivaretatt i punkt 6 og til eksisterende bebyggelse i punkt 7 i målsetningen. Når det gjelder områder vernet etter naturmangfoldloven er det allerede sterke nasjonale og regionale målsetninger om at disse ikke skal berøres, og vi mener det ikke er nødvendig å gjenta dette i prosjektets målsetning.

4.5: Tas til etterretning

4.6: I kommunedelplanfasen vil det gjøres en overordnet vurdering av sjansen for å finne forurenset grunn for de ulike linjene. Det vil utarbeides en egen rapport for tema.

Kostnadene til å kjøre bort eventuelt forurensede masser til godkjent deponi vil være med i anslaget og dermed være med i beregningen av de prissatte konsekvensene.

4.7: Tas til etterretning

4.8: Tas til etterretning

4.9: Tas til etterretning

4.10: Tas til etterretning

Asker kommune (daværende Røyken kommune), 08.10.2019

Formannskapetets vedtak

Røyken kommune er positive til arbeidet med kommunedelplan for E134 fra Dagslett til E18, og vedtar å sende på høring og legge ut til offentlig ettersyn høringsutgaven av planprogrammet i tråd med pbl §12.9.

Statens vegvesens kommentarer

Vedtaket er tatt til etterretning

3.3. Innspill fra offentlige høringsparter
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Dato 23.01.2020, arkivnummer 20/11999-12

Oppsummering av innspill

DSB oppgir at de ikke har kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor et generelt svar. Det er Fylkesmannen som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivarettatt i plansaker. Fylkesmannen har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer. DSB samarbeider med Fylkesmannen og vil gi faglig innspill til Fylkesmannen dersom det er nødvendig. Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Prosjektet anser ikke at det er forhold hvor det er behov for direkte involvering av DSB i denne planfasen, men vil ta kontakt med DSB dersom det oppstår situasjoner hvor det er aktuelt

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Bane NOR

Dato 04.02.2020, arkivnummer 20/11999-30

Oppsummering av innspill

Bane NOR er opptatt av å sikre mulighetene for videre utvikling. Bane NOR er tilfreds med at det omtales i planprogrammet at det settes av plass til flere spor langs Drammensbanen mellom Brakerøya og Lieråsen. De gjør oppmerksom på at to av korridorene krysser jernbanen i dagen, og en av dem krysser i fjell, og forventer at eksisterende spor, tunnel og andre konstruksjoner sikres tilstrekkelig i planen. Bane NOR vil kreve at det fastsettes hensynssoner med bestemmelser der veitunnel krysser jernbanetunnel, og at den valgte traseen planlegges og bygges i dialog med dem. Hvilke krav som stilles avhenger av hvordan veien kan påvirke jernbanen. Bane NOR informerer om at de kan kreve rekkefølgebestemmelser for å ivareta sine interesser. Bane NOR informerer om sine krav til planlegging i nærhet til jernbane, og forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette, og eventuelt tar kontakt med saksbehandler ved spørsmål

Bane NOR som grunneier har også innspill til planprogrammet. De informerer om at området fra Brakerøya til Gilhusbukta er under transformasjon og at bygging av nye Drammen sykehus allerede er i gang. Det forventes en transformasjon fra dagens bruk til hovedsakelig næring og bolig. De ber om at alternativene som skal utredes for E134 Dagslett-E18 må hensynta utviklingen langs Lierstranda og utredes med tanke på utvikling der.

Statens vegvesens kommentarer

Statens vegvesen er opptatt av å ta hensyn til fremtidig utvikling av jernbanen mellom Brakerøya og Lieråsen.

I denne fasen av planleggingen (kommunedelplan med KU) vil ikke linjene detaljeres mer enn det som er nødvendig med tanke på konsekvensutredningen. Vi vil allikevel forholde oss til Bane NOR sine krav til planlegging i nærheten av jernbanen.

Bane NOR vil involveres i løpet av prosessen med utarbeidelse av linjer og løsninger.

Gjennom konsekvensanalysen sammenliknes korridorene med et nullalternativ som består av dagens situasjon sammen med vedtatte planer, inkludert nytt sykehus. Utviklingen av Lierstrandaområdet blir inkludert i planleggingen gjennom følsomhetsberegninger av et ekstra scenario med Fjordbyen fordi planene for Fjordbyen enda ikke er vedtatt. Se for øvrig kapittel 1.1 og mer informasjon om forholdet til Fjordbyen.

I planleggingen av ny E134 samarbeider vi tett med Lier kommune som også sitter i førersete av planleggingen av Fjordbyen

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Norsk maritimt museum

Dato 11.02.2020 samt 19.02.2020 , arkivnummer 20/11999-44, 43, 42 og 35 (samme innspill samt opprettelse)

Oppsummering av innspill

Etter en avklaring angående planfase og korridorenes fordeling av tunnel og vei i dagen har Norsk maritimt museum ingen innspill til planprogrammet. Eventuelle behov for undersøkelser i Skapertjern avklares i reguleringsplanfasen

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Avinor

Dato 18.02.2020, arkivnummer 20/11999-41

Oppsummering av innspill

Avinor har ikke utstyr eller andre interesser innenfor det aktuelle planområdet i kommunene Asker og Lier.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises det til regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Føringer og rapportering for oppstilling og bruk av kraner er ikke relevant i denne planfasen.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Kystverket sørøst

Dato 28.02.2020, arkivnummer 20/11999-46

Oppsummering av innspill

Kystverket Sørøst har ingen vesentlige merknader til at det settes i gang planarbeid, eller til forslag til planprogram.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Fiskeridirektoratet

Dato 28.02.2020, arkivnummer 20/11999-47

Oppsummering av innspill

I utgangspunktet kan ikke Fiskeridirektoratet region Sør se at noen av de skisserte alternativene/korridorene vil kunne komme i konflikt med de interessene de er satt til å ivareta. De oppgir at dersom det er aktuelt å vurdere varianter av skisserte korridorer ser de, basert på vedlagt planavgrensning, at det kan bli aktuelt at tiltaket kommer i berøring med sjø, ved Linnestranda. På bakgrunn av dette vises det til registrert forekomster av naturtypene ålegras og bløtbunnsområder langs kysten i hele dette området, det henvises til <https://kart.fiskeridir.no/plan> for nærmere

informasjon. Naturtypen ålegras er klassifisert som svært viktig, verdi A, av nasjonal interesse å ivareta, mens bløtbunnsområdene er klassifisert med verdi B og C.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Slik det ser ut nå er det ikke aktuelt med veglinjer som berører sjø eller går innenfor Linnestranda-området, og vi prøver generelt å unngå verneområder og viktige naturtyper. Planområdet er laget med en god buffer til veganlegget, og kommer da noe innenfor noen områder som ikke nødvendigvis blir direkte berørt.

Kommunedirektørens kommentarer

Det er vanlig praksis å ta i litt ekstra når planområdet defineres ved planoppstart. På dette tidspunkt har man ikke opparbeidet seg detaljkunnskap nok om prosjektet til å kunne avsette eksakt areal til planområdet og man må sikre seg at det ikke blir for lite. Når vi mottar planmaterialet til førstegangsbehandling, har man vært gjennom en konsekvensutredningsprosess og kjenner området bedre. Da får vi en revidert utgave av planavgrensningen, som i de aller fleste tilfellene blir redusert.

Kommunedirektøren kjenner til naturtypene ålegras og bløtbunnsområder langs kysten i dette området og vil i utgangspunktet ikke være positiv til noen form for inngrep i disse områdene. Vikeralternativet vil ikke være i konflikt med strandsonen og naturreservatet på Linnestranda.

Mattilsynet

Dato 26.02.2020, arkivnummer 20/11999-48

Oppsummering av innspill

-Mattilsynet bemerker at forslag til planprogram inkluderer områder med vann- og geologiske ressurser, og vern av dyrkbar jord. Mattilsynet etterspør grundigere konsekvensutredninger i videre arbeide.

-Dette gjelder fare for forurensing av drikkevann og drikkevannskilder, fare for spredning av plantesykdommer og fare for spredning av fiskesykdommer innunder de aktuelle utredningstema som er nevnt i planprogrammet.

-I tillegg etterspør Mattilsynet henvisning til Nasjonale mål for vann og helse (2014) og regional plan for Areal og Transport for Buskerud (2018-2035). Dette er overordnende planer med tydelige føringer til kommune og tiltakshaver for å ivareta drikkevann som en naturressurs for framtiden.

-Det opplyses om at ved behov for å flytte jord skal Mattilsynet i det berørte området kontaktes, og vises til Fylkeskommunens veileder til matjordplan fra 2016. Det er viktig at det ved flytting av jord blir gitt bestemmelser om dette i reguleringsplaner.

-Tiltak/inngrep langs vassdrag kan spre sykdommer som, spesielt i vår region, Gyrodactylus og krepsepest. Bruk av maskiner, redskap og andre innsatsfaktorer som er benyttet i smittede vassdrag er forbudt uten forutgående vask og desinfeksjon. Mattilsynet skal kontaktes dersom kommunen har spørsmål rundt dette.

Mattilsynet etterspør en kartlegging av private drikkevannskilder for å sikre disse mot forurensning, og at det legges inn bestemmelser som skal hindre spredning av fremmede planter. Mattilsynet minner også om strenge krav til bruk av plantevernmidler og at massehåndtering kan gi økt spredning av fremmede arter. Det påpekes at tiltakets påvirkning på naturverdier, inkludert forurensning av vannforekomster og spredning av fremmede arter bør utredes og vurderes.

Det vises til tiltakshavers ansvar for å hindre spredning av smitte mellom vassdrag eller områder i fjorden, og sette inn tiltak dersom det viser seg nødvendig.

Statens vegvesens kommentarer

-Siden dette er en utredning på kommunedelplannivå vil de hensyn som Mattilsynet påpeker utredes og omtales på et overordnet nivå der vi ser det er relevant på dette nivået.

-Tema som risiko for spredning av sykdommer og fare for forurensning av drikkevann og drikkevannskilder vil omtales i risiko og sårbarhetsanalysen dersom det anses som en relevant problemstilling for våre linjer.

-Nasjonale mål for vann og helse, og regional plan for Areal og transport for Buskerud tas inn under kapittel 1.5 premisser for planarbeidet i planprogrammet. Dette innspillet tas til etterretning.

-Det vil utarbeides en matjordplan som en del av reguleringsplanen for prosjektet. Der vil behov for flytting av jord håndteres. Matjordplanen vil forholde seg til veileder som nevnt i innspillet.

-Detaljert kartlegging av drikkevannskilder og bestemmelser om fremmede arter kommer først på reguleringsplannivå og byggeplan, det samme vil føringer for massehåndtering med tanke på spredning av fremmede arter, samt tiltak mot smitte.

Kommunedirektørens kommentarer

I følge kommuneplanens bestemmelser, stilles det krav om utarbeidelse av Matjordplan for alle reguleringsplaner, der matjord berøres. Som en del av Matjordplanen, skal det blant annet foreligge bekreftelse fra Mattilsynet i forhold til om jorda er befengt med floghavre eller andre farlige ugras eller planteskadegjørere. Reguleringsplaner skal i tillegg inneholde krav om at matjorda tas av på en skånsom måte og forflyttes til andre dyrka eller dyrkbare arealer. Matjordplanen skal godkjennes av landbruksmyndighetene.

Glitrevannverket

Dato 02.03.2020, arkivnummer 20/11999-52

Oppsummering av innspill

Informerer om at E134-Dagslett -E18 vil berøre Glitrevannverket IKS anlegg i større eller mindre grad ut fra de alternativene som skal utredes, og ber da om å bli tatt med som en deltager i den videre planprosessen.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Vi samarbeider gjerne med Glittrevannverket. Vi ser for oss at det er først i reguleringsplanfasen at vi vet nok om plassering av den nye vegen til at vi kan avklare hvilke eventuelle konflikter det er med Glitrevannverket IKS anlegg

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Lier kirkelige fellesråd

Dato 01.03.2020, arkivnummer 20/11999-55

Oppsummering av innspill

Lier kirkelige fellesråd vil fraråde at Huseby alternativet blir valgt, fordi det berører viktige kulturminner og nasjonale kirkelige verdier.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Kommunedirektøren er ikke uenig med Lier kirkelige fellesråd, men valg av alternativ gjøres ikke så tidlig i planfasen. Nå bør alle alternativer konsekvensutredes, så fattes det vedtak om valg av alternativ i forbindelse med sluttbehandlingen, senere i saken. Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard

Dato 05.03.2020, arkivnummer 20/11999-56

Oppsummering av innspill

-DMF har avdekket en avviklet molybdengruve øst i planområdet, ved Sørumsåsen, og mener det kan strekke seg gruveganger i flere retninger. Det vises til geologiske undersøkelser og Norges geologiske undersøkelse som har tre punktregistreringer for molybden utenfor planområdet i nærheten av Sørumsåsen. Man mener disse har tilknytning til gruva og en mulig utberedelse av en forekomst for molybden. NGUs registrerte forekomster sammenfaller med undersøkelsesrapporter hos DMF. Det vises til undersøkelsesrapporter BV 1653, BV 5883 og DMFs kartinnsyn samt WMS på geonorge. Det vises til at DMF har ytterligere rapporter fra området som kan gjøres tilgjengelige for prosjektet.

NGU har også registrert grusforekomsten Brastad5 nord i planområdet.

DMF mener at der det er sammenfall mellom gamle gruver, forekomster og undersøkelsesrapporter bør den eksisterende informasjonen vurderes ytterligere, og anbefaler at geologiske ressurser blir utredet i konsekvensutredningen med bakgrunn i tilgjengelige rapporter. DMF mener utredningen bør svare på hvilke konsekvenser en vegtrase lokalisert på eller i nærheten av en registrert forekomst med molybdenressurser vil innebære for mulig framtidig tilgang på ressursene.

Utredningen bør også vurdere betydningen av sammenfall mellom tidligere gammelt gruveområde og vegtrase.

-DMF mener tiltakshaver bør skaffe til veie en oversikt over plassering og omfang av gruverom og der det er sammenfall mellom vegtrase og gruverom vurdere om det er behov for avdekking eller gjenfylling.

-DMF anbefaler at det i utredningen også tas inn vurderinger av hva som vil skje med massene i den berørte grusforekomsten, og at vurderingen omhandler om massene benyttes i utbyggingen eller gjøres utilgjengelig for utnyttelse.

DMF anbefaler at konsekvensutredningen i sammenheng med vurderingen av geologiske ressurser ser dette i sammenheng med masseforvaltning. Det må vurderes om masser kan brukes internt i prosjektet, og hva som skjer med masser som ikke er egnes. Man bør også legge til rette for utnyttelse av masser, fremfor å la masser havne i permanente deponi.

Dersom planen skal legge til rette for etablering av masseuttak i forbindelse med utbyggingen, kan dette være konsesjonspliktig etter mineralloven. Tiltakshaver må da ta kontakt med DMF.

-DMF kan ikke se at det foreslåtte planområdet berører områder med registrerte bergrettigheter eller masseuttak i drift og har ikke merknader til disse temaene.

-Det henvises til dirmin.no for mineralloven med forskrifter samt digitale kartløsninger.

Statens vegvesens kommentarer

-Slik prosjektet forstår innspillet er det Vikerlinja som berører både gruve og som befinner seg i nærheten av grusforekomst.

Prosjektet setter pris på tilgangen til de rapportene DMF henviser til med tanke på konsekvensutredningen, og for å vurdere tiltakets påvirkning på mineralressursene samt eventuelle direkte konflikter med gruveganger på dette plannivået. Dette tas til etterretning. Disse tema vil måtte gjennomgås grundigere på reguleringsplannivå, dersom en linje som er i konflikt med gruve eller tilhørende ressurser velges.

-Innspillet tas til orientering, dette er mer aktuelt ved eventuell detaljering av den aktuelle korridoren

-Det vil i utredningen utarbeides en rapport om anleggsfasen på et overordnet nivå. Det er ikke før vi kommer til reguleringsplanfasen og videre i byggeplanfasen at vi kan planlegge bruk av masser og masseoverskudd i prosjektet og hva som eventuelt skjer med masser som ikke er egnet. Det vil allikevel være mulig å foreslå mulige mottak av slike masser.

-Innspillet tas til orientering

-Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Fylkesmannen i Oslo og Viken

Dato 02.03.2020, arkivnummer 20/11999-58

Oppsummering av innspill

-Fylkesmannen viser til uttalelser til tidligere reguleringsvarsel og reguleringsplan fra 2011 og 2013, hvor de blant annet fremhevet nødvendigheten av å legge nasjonale føringer for jordvern til grunn for planleggingen. Fylkesmannen forutsetter at også regional plan for areal og transport i Buskerud 2018 – 2035 blir lagt til grunn for planleggingen. Den inneholder blant annet en nullvisjon for tap av jordbruksareal og maksimal årlig omdisponering av dyrka jord.

-Fylkesmannen mener Vikerkorridoren er den beste med hensyn til jordvern, og forutsetter at denne korridoren blir utredet på samme nivå som de andre jf. prinsippet om alternativvurderinger som følger av nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

-Fylkesmannen forutsetter at trafikale utfordringer på E18 gjennom Drammen på sikt blir løst med et nytt tunnelløp gjennom Strømsåsen og påpeker at dersom Lierdiagonalen igjen skulle bli aktuelt, kan det få konsekvenser for jordvernet. Landbruksavdelingen vurderer det som ønskelig at slike konsekvenser for hvert av korridoralternativene blir belyst gjennom planarbeidet.

-Avslutningsvis viser Fylkesmannen til kommunens ansvar som planmyndighet, jf. Fylkesmannens forventningsbrev til kommune for 2020 av 29. januar 2020 og Fylkesmannen i Oslo og Vikens forventninger til kommunal arealplanlegging 2019-2020 av 14. november 2019.

Statens vegvesens kommentarer

-Vi viser til våre tidligere svar til innspill til reguleringsvarsel og reguleringsplan fra 2011 og 2013.

Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018 – 2035 legges inn i planprogrammet under kap. 1.5.3. regionale planer og føringer. Dette tas til etterretning.

-Vikerkorridoren skal utredes på linje med de andre korridorene, på bakgrunn av brev fra Samferdselsdepartementet fra 1. juli 2019 sier; «Lier Kommune er planmyndighet, og Samferdselsdepartementet mener det ikke nå er aktuelt med statlig plan for tiltaket. Med bakgrunn i vedtakene i Lier Kommune, mener departementet derfor at det er nødvendig og også ha med alternativet som det lokale myndigheter peker på, i tillegg til alternativene som Statens vegvesen selv har pekt på. Samferdselsdepartementet ber på denne bakgrunn om at alle relevante alternativ inngår i planprogrammet, også det alternativet som Lier kommune ønsker utredet.»

-Prosjektet skal ikke planlegge Lierdiagonalen. Konsekvensene av en potensielt fremtidig Lierdiagonal vil derfor ikke utredes i denne planen. Vi tror også det vil fremstå som uheldig og forvirende hvis vi utreder konsekvenser av en vegstrekning som ikke er med i prosjektet. Vi viser her til brev sendt fra Statens vegvesen til Lier kommune 04.01.2017, hvor vi varsler om at Lierdiagonalen tas ut av planprogrammet.

-Innspill om kommunens ansvar som planmyndighet tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentarer

Kommunedirektøren forventer en løsning der et minimum av dyrka mark går tapt, i henhold Kommuneplanens samfunnsdel 2019-2028 og Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035, med sin 0-versjon for tap av jordbruksareal og mål om maks årlig omdisponering av dyrka mark på 160 daa.

Av varige omdisponeringer er 623 dekar eller 87 fotballbaner jordbruksareal, bygget ned. Dette er areal som var jordbruksareal i 2005 og som nå er kartlagt som bebygd areal eller samferdsel.

Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Tunsberg bispedømmeråd

Dato 02.03.2020, arkivnummer 20/11999-59

Oppsummering av innspill

Tunsberg bispedømmeråd kan ikke se at noen av de aktuelle planområdene har direkte konsekvenser for de formelle myndighetsområdene til bispedømmerådet; kirker, gravplasser og deres omgivelser. De videreformidler imidlertid innspillet fra Lier kirkelige fellesråd (nevnt tidligere i dokumentet) som fraråder at Husebyalternativet blir valgt på bakgrunn av berøring av viktige kulturminner og nasjonale kirkelige verdier.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Se kommunedirektørens kommentar til Lier kirkelige fellesråd.

Viken fylkeskommune

Dato 06.03.2020, arkivnummer 20/11999-68

Oppsummering av innspill

Fylkeskommunen har vurdert ut fra rollen som regional planmyndighet, forvalter av fylkesvei, fagmyndighet for kulturminnevern og prosessmyndighet etter vannforskriften.

- Viken fylkeskommune kommenterer prosjektets delmål og ber om en beskrivelse av hvordan delmålene skal benyttes i prosessen med å anbefale korridorer. Fylkeskommunen ber om en presisering av dette og hvorvidt delmålene er rangert fra 1-8.
- Delmål 4 burde også ta med seg mål om gode koblinger til eksisterende og planlagte gang- og sykkelveier gjennom planområdet.

Fylkeskommunen har kommentert ulike utredningstema som omtalt i planprogrammet (teksten nedenfor er sammendrag av fylkeskommunens uttalelser):

- Kulturminner

Husebykorridoren- Fylkeskommunen mener denne kommer svært tett på Huseby gård, hvor det finnes kulturmiljø som er valgt som regionalt viktig (Fylkeskommunens regionale plan for kulturminner).

Det opplyses om Husebys historie. Det opplyses om at traseen også direkte berører Haga gård som er vurdert å ha verneverdi.

Vitbankkorridoren- Det opplyses om at også denne vil komme svært tett inn på kulturmiljøet på Huseby, og vil kunne redusere opplevelsen av kulturmiljøet. Traseen vil også direkte berøre den verneverdige bebyggelsen på tunet på Haga.

Jensvollkorridoren- Oppgis å kunne virke inn på nyere tids kulturminner/kulturmiljøer (Lierstranda, Jensvoll, Frydenlund, Gilhus). Ingen direkte berørt. To lokaliteter med automatisk fredete kulturminner vil kunne bli berørt (Id 90268 og id 150990). Fylkeskommunen vil ha myndighet til å gi dispensasjon dersom disse berøres.

Vikerkorridoren- vil virke inn på den vedtaksfredete delen av Lierbakkene (id129028).

Fylkeskommunen forventer at det tas hensyn til kulturminneinteressene i det videre planarbeidet og at det utarbeides konsekvensutredninger når det gjelder kulturminner/kulturmiljøer og landskapsbilde. Det er viktig at konsekvensene og virkningene av tiltaket blir godt utredet – også de visuelle konsekvensene. Nærvirkning, fjernvirkning og barrierevirkning blir her viktig å vurdere.

Fylkeskommunen har vanskelig for å se hvordan det vil være mulig å planlegge en 4-felts motorvei tett opp til kulturmiljøet på Huseby uten at dette vil medføre en fullstendig ødeleggelse av stedets opplevelsesverdi og har vanskelig for å se hvordan de skal kunne stille seg bak et planforslag som legger opp til bruk av disse traseene. Viken fylkeskommune vil som regional kulturminnemyndighet være nødt til å vurdere innsigelse til et planforslag vi mener ikke tar tilstrekkelig hensynet til et så verdifullt kulturmiljø.

Fylkeskommunen oppgir at det innenfor planområdet er registrert fire lokaliteter med automatisk fredete kulturminner (ID 39108, 90268, 150990 og 151201). Det er videre gjort funn av flere arkeologiske gjenstander, og funn som indikerer at det kan være flere automatisk fredete kulturminnelokaliteter i planområdet. Det oppgis at forholdet til automatisk fredete kulturminner avklares vanligvis på reguleringsplannivå ved gjennomføring av kulturminneundersøkelser men dersom det er ønskelig med en avklaring av forholdet til automatisk fredete kulturminner før, vil fylkeskommunen kunne bistå med dette.

- Landskapsbilde

Fylkeskommunen oppgir at tre av fire alternative korridorer vil måtte krysse over den åpne Liersletta. Avbøtende bør man se på løsninger som legger veianlegget ned i terrenget, om mulig nedgravde løsninger. Dersom veien legges på konstruksjoner vil tiltaket bli svært dominerende, og en visuell barriere.

Det bør vektlegges at veiens skala står i et harmonisk forhold til skalaen i landskapet. Plassering, størrelse og utforming av kryss vil være avgjørende for om tiltaket vil bryte med skalaen i området. Viken fylkeskommunen vil påpeke viktigheten av at kryssutforming og plassering av kryss skal illustreres i konsekvensutredningen, slik at konsekvensene kommer godt frem.

- Samferdsel

Forhold til fylkesveier – Jensvoll, Vitbank og Huseby krysser fv. 282. Kryssing må planlegges på en akseptabel og sikker måte. Tilknytning til fylkesvegnettet og resttrafikk på fylkesvegnettet må belyses.

Trafikk eksisterende og avlasta vegnett- ny veg må avlaste eksisterende vegnett mest mulig. Trafikkmodeller må gjøre det mulig å sammenlikne alternativet med tanke på avlastning av eksisterende vegnett.

Eksisterende riksvei vil bli nedklassifiser til fylkesveg. Viken fylkeskommune vil ikke akseptere at veier som overtas har stor resttrafikk. Den må også være i en stand som kreves av fylkeskommunen ved overtakelse.

Det er knyttet størst usikkerhet til Viken med tanke på avlastning av eksisterende veg. E18 vil på strekningen fra nytt kryss E134/E18 få tilført mye blandet trafikk. På E18 er det ikke akseptabelt. Det er viktig at avlastning av eksisterende og nedklassifisert vegnett kommer fram i modellberegningene.

- Finansiering

Fylkeskommunen mener det ikke kommer fram i planprogrammet hvordan ny veg skal finansieres. Det antas delvis brukerfinansiering. Det gjøres oppmerksom på nye retningslinjer fra Samferdselsdepartementet som tilsier at de ikke er aktuelt med å kreve inn bompenger på avlastet veinett. Det er viktig at finansiering og innkreving av brukerfinansiering, samt resttrafikk blir utredet som en del av utredningsprogrammet.

- Gang og sykkelveier/regionale sykkelruter

Viken fylkeskommune ber om at det i planbeskrivelsens punkt 5.5.1 også tenker på syklende og gående fra starten.

For å redusere barrierevirkning av fremtidig veianlegg ber fylkeskommunen vegvesenet om å legge til rette for kryssinger for gående og syklende i forlengelsen av naturlige ferdselsårer, og opprettholder eller gjenskaper grønne korridorer.

Videre viser Viken fylkeskommune til ATP Buskerudbyen 2013-2023. Viken fylkeskommune ber også vegvesenet om å se til utredningen «Regionale sykkelruter nord og sør for Drammenselva», utarbeidet av Statens vegvesen og vedtatt i ATM-utvalget i Buskerudbyen i 2018.

- Forholdet til kollektiv, 5.5.3

Strekningen fra Dagslett i Røyken til Lier er viktig som ferdselsåre for kollektivtrafikken fra Hurumhalvøya til Drammen. I tillegg til Drammen sentrum vil det nye sykehuset på Brakerøya være et viktig målpunkt for kollektivtrafikken på denne strekningen. I tillegg legges det opp til utbygging på Gullaug. Det framtidige kollektivtilbudet på denne strekningen må utredes med tanke på framtidig tilbud. En kollektivutredning bør ha et relativt stort influensområde som dekker hele nedre Lier, Lierstranda, sykehuset på Brakerøya. Vikeralternativet avviker fra de andre alternativene ved at det ligger lenger øst og gjør at dette alternativet vil være mindre aktuelt i forhold til kollektivtrafikk. Tilknytning til fylkesveinettet er en viktig faktor i vurderingen av løsninger forhold til kollektivtrafikk

- Lokal og regional utvikling, 5.6

Arealplaner-Innenfor veiens influensområde er det en rekke utbyggingsprosjekt. Mange av disse områdene vil skape trafikk i forhold til planlagt vei og eksisterende fylkesveinett. Det er viktig at trafikkmodeller og trafikkberegningene tar hensyn til trafikkmengden fra de aktuelle områdene. I denne sammenhengen er det viktig å vurdere hvordan områdene kobles til overordna veinett, fylkesveier og riksveier.

- Friluftsliv/barn/unge, 5.4.3

Viken fylkeskommune vil påpeke at det er viktig å få fram konsekvensene tiltaket har for barn og unge.

I tillegg til Gullaug skole er det flere skoler som vil kunne bli sterkt påvirket av ny vei, som Høvik skole, Lier vgs., St. Hallvard vgs., Hegg skole og Lierbyen skole. Lier kommune har sendt ut utkast til skolestruktur ut til høring, dette kan influere på elvenes skolevei.

Viken fylkeskommune ber om at Statens vegvesen legger kartlegging og verdsetting av friluftsområder etter Miljødirektoratets metode (M98) til grunn, som Lier kommune har utført i samarbeid med tidligere BFK. Videre bør barnetråkk benyttes som metode der eksisterende kunnskapsgrunnlag er for dårlig eller utdatert.

- Naturressurser/jordressurser, 5.4.6

Dersom landbruksarealer beslaglegges til veiformål, må tapet av areal kompenseres. Ved flere store, statlige samferdselsprosjekt er det blitt vanlig med kompensasjon for tap av dyrka og dyrkbar mark. Dette er hjemlet i naturmangfoldloven. Kompensasjonsfaktoren bør fastsettes så tidlig som mulig i planleggingen.

- Naturmangfold

Det kan med fordel (under punkt 5.4.4) presiseres at fremmede arter vil bli vurdert under dette punktet, og at utredningene også gjelder for midlertid anleggsvirksomhet og masseflytting. Lierelva er både utsatt for flom og de nedre delene påvirkes av flo og fjære, og disse elementene påvirker det biologiske mangfoldet. Videre er det viktig å ta vare på elvas sidevegetasjon.

Oppsummering

Følgende punkter bør ifølge Viken fylkeskommune følges opp og utredes:

- Utrede resttrafikk på nedklassifisert veinett ved bruk av trafikkanalyser
- Utrede konsekvenser for kollektivtrafikken

-Utrede landskapsmessige konsekvensene av veianlegget, vektlegge at veianlegget får en gunstig plassering i terrenget og redusere barriervirkninger

-ta stilling til kompensasjon for tap av dyrka og dyrkbar mark, eventuelt fastsette kompensasjonsfaktor

-utrede hvilke konsekvenser veianlegget får for gang og sykkelveier og komme fram til avbøtende tiltak.

Viken fylkeskommunen vil som regional kulturminnemyndighet være tvunget til å vurdere innsigelse til Husebyalternativet, dersom vi mener at hensynet til et så verdifullt kulturmiljø ikke er tilstrekkelig ivare tatt.

Statens vegvesens kommentarer

-Måloppnåelsen i prosjektet skal omtales i oppsummeringen av konsekvensutredningen. Da skal også oppnåelsen av delmålene omtales. Måloppnåelsen er en viktig del av vurderingen av hvilket/hvilke korridorer som til slutt blir anbefalt.

Delmålene under prosjektmål er ikke rangert, alle er like viktige. Innspillet tas til orientering.

-Delmål 8, som handler om gange og sykkel, suppleres med «gode koblinger til eksisterende gang og sykkelveier gjennom planområdet». Innspillet tas til etterretning.

-Kulturminner:

Nærvirkning, fjernvirkning og barrierevirkning er del av vurderingen av kulturmiljø, men også en viktig del av tema landskapsbilde.

Statens vegvesen arbeider for å utarbeide et Husebyalternativ og Vitbankalternativ som hensyntar nærheten til Huseby. I dette arbeidet vil vi gjerne samarbeide med Viken fylkeskommune. Det skal også utarbeides to alternativer i hver korridor, hvor det ene skal legges i kulvert fra Lierelva til E18. For Huseby kulturmiljø vil dette antagelig ha mindre forstyrrende effekt enn en løsning med bruer og veg i dagen.

-Landskapsbilde:

Det skal utarbeides to alternativer i hver korridor, hvor det ene skal legges i kulvert fra Lierelva til E18. For Landskapsbilde vil dette ha en mindre dominerende effekt i landskapet, og grøntområder eller landbruksarealer kan potensielt reetableres over kulvert.

Veganlegg og kryss vil illustreres i konsekvensutredningen med bilder fra modell, hvor man vil få en god mulighet til å se hvordan veganlegget fremstår i landskapet.

-Samferdsel:

Korridorene Huseby, Vitbank og Jensvoll vil ha kryss med fv. 282 i det ene alternativet i hver korridor. Alternativ to, som etter avtale med kommunene, skal ha lange, nedgravde kulverter, vil ikke ha kryss med fv. 282.

Vikeralternativet vil ikke ha kryss med fv. 282. Hvor mye trafikk som vil gå på E134 og på avlastet veg, vil undersøkes gjennom trafikkberegninger og beskrives i rapport for trafikk og prissatte konsekvenser. Det er viktig for Statens vegvesen at ny E134 avlaster dagens veg, for å oppnå effekt for trafikksikkerhet langs dagens E134 som i dag er meget belastet. Vi omtaler eventuell økt trafikk på E18 i kapittel. 1.1 i dette dokumentet.

-Finansiering:

I planprogrammet, Forordet, står det «Prosjektet rv. 23 Dagslett – Linnes skulle ifølge stortingspreposisjon 1 (2017 – 2018) ha anleggstart i april 2018 (...) Prosjektet rv. 23 Linnes – E18 er omtalt i gjeldende Nasjonal Transportplan (NTP 2018-29) som et prosjekt det er lagt til grunn statlige midler til i perioden 2024-29.»

Hvordan prosjektet omtales i ny NTP er usikkert, men det er sannsynlig at det skal delfinansieres med bompenger. Tidligere bompengeregninger har vist at det blir betydelig økt trafikk på dagens E134 hvis det ikke også legges bompenger på denne. I bompengeproposisjonen for Rv. 23 Dagslett – Linnes lå det også inne bompenger på dagens veg for å hindre trafikklekkasje til den avlastede vegen.

Det er flere forhold rundt finansiering som er uklart nå, disse forutsetningene vil heller ikke bli klare mens planarbeidet pågår. Det er også viktig å huske at det ikke bestemmes noe rundt bompenger gjennom vedtak av denne kommunedelplanen. Statens vegvesen vil derfor omtale bompenger på et overordnet nivå, blant annet vil vi belyse trafikken på eksisterende veg hvis det ikke blir bom der.

-Gang og sykkelveier/regionale sykkelruter:

Gang og sykkelveier kan nevnes under 5.5.1 Trafikkbelastning og trafikksikkerhet. Dette tas til etterretning.

Når vi diskuterer kryss på kommunedelplannivå er dette på svært overordnet nivå, og mest for å ha kryss og veglinjer som vi vet er mulige å bygge, og som kan utredes gjennom KU. I dette arbeidet har vi også med hvordan vi løser gange og sykkel gjennom kryssene på en god måte, slik at disse ikke får ulemper eller omveier.

ATP Buskerudbyen 2013-2023 og Regionale sykkelruter nord og sør for Drammenselva kan legges inn i liste over dokumenter i planprogrammet. Dette tas til etterretning.

Kollektiv:

Vi skal i planen utrede og vurdere fremtidig kollektivtilbud med fokus på plassering og tilgjengelighet til holdeplasser og knutepunkt. Vi skal i planleggingen omtale nye muligheter og konflikter for fremtidig kollektivtrafikk, som følge av de ulike alternativene. Prosjektet kommer ikke til å lage en egen kollektivplan for hele området, vi konsentrerer oss om vårt planområde og hvilke fordeler eller ulemper vårt prosjekt har for kollektivtrafikken. Utredningen vil fokusere på det som er beslutningsrelevant for å velge mellom de ulike alternativene.

Lokal og regional utvikling:

Se svar i kapittel 1.1 om Referansealternativ og forhold til Fjordbyen og sykehus. Der har vi også sagt noe om Arealbruksendringer/lokal og regional utvikling. Ellers vil det i liten grad utredes hvordan konkrete utbyggingsområder skal kobles til fylkesvegnettet i dette prosjektet. Slike vurderinger må gjøres av det enkelte utbyggingsprosjekt.

Friluftsliv/barn og unge:

Tema skal utredes gjennom tema friluftsliv/by og bygdeliv samt barn og unges interesser i konsekvensutredningen. Skoler og skoleveier er del av grunnlag for utredningen. Kartlegging og verdsetting av friluftsområder etter Miljødirektoratets metode (M98), som Lier kommune har utført i samarbeid med tidligere BFK, brukes som grunnlagsmateriale. Det samme gjøres for Asker kommune. Det gjøres ikke nye barnetråkkundersøkelser på dette plannivået.

Naturressurser/jordressurser:

Gjennom konsekvensutredningen skal vi også vurdere hvordan vi kan erstatte tapt dyrka og dyrkbar mark. På dette nivået av planleggingen er det ikke vanlig å sette en kompensasjonsfaktor for landbruk, dette kan bli aktuelt i en senere planfase.

Naturmangfold:

Fremmede arter vil detaljeres i senere planfaser, reguleringsplan og byggeplan, det samme gjelder detaljene i hvordan man tar vare på Lierelva. Vi håndterer dette i denne planfasen ved å legge inn konstruksjoner som forstyrrer elva og elvas sidearealer minst mulig, men heller ikke disse blir detaljert ut i denne fasen. Det biologiske mangfoldet i forbindelse med elva vil omtales under naturmangfold i konsekvensutredningen.

Kommunedirektørens kommentarer

Kulturminner og Samferdsel :

Huseby- og Vitbank-alternativene fører til enda en veitrase som deler opp verdifull dyrka mark i ytre Lier, i tillegg til omdisponering av mye dyrka mark. Traseene berører også viktige kulturminner og kulturmiljø. Dette er alternativer som er utfordrende, med store konflikter og som Lier kommune ikke ønsker. Det skal utredes et alternativ 2 (mest mulig nedgravd løsning) for disse korridorene, der man tar mer hensyn til miljø og omgivelser. Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Trafikkberegningene må inneholde en vurdering ift. endret trafikkstrøm ved Vikeralternativet. Der åpnes det opp for en ny og langt raskere veiløsning til områdene sørvest for Oslo (Asker og Bærum) fra E6 i øst. Langt flere som kommer fra Østfold (E6) og skal til områdene sørvest for Oslo og mot E16, vil sannsynligvis velge å kjøre Viker framfor å kjøre E18 gjennom Oslo.

For alle alternativene, må det redegjøres for belastningen på lokalt vegnett, med og uten tiltak/bom:

Trafikkanalysene må si noe om E 134, Strandveien, Røykenveien og Slemmestadveien med og uten bompenger/avbøtende tiltak . Dette vil gi kommunene bedre kunnskap om trafikkbildet, som er avgjørende i forhold til valg av alternativ.

Finansiering:

Selv om det ikke bestemmes noe rundt bompenger gjennom vedtaket av denne kommunedelplanen, er det viktig å belyse trafikkstrømmene med og uten bompenger og eventuelle andre avbøtende tiltak på lokalveinettet. Dette vil vise hvilke muligheter man har for å kunne styre trafikken og vil være av stor betydning for valg av alternativ.

Naturressurser og sikring av jordressurser:

Se kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Utredningstema.

Norges vassdrags og energidirektorat (NVE)

Dato 12.03.2020, arkivnummer 20/11999-75

Oppsummering av innspill

NVE fikk noe utsatt frist på innspill til varsel om oppstart og høring av planprogram.

NVE ber om at innspill fra tidligere planer; Dagslett – Linnes, Linnes-E18-Lianåsen og Linnes-E18 tas med videre.

-NVE oppfordrer generelt til å unngå inngrep i vassdrag, og mener vassdragene bør krysses med bru. Det bes om at man tar særlig hensyn til Lierelva og Daueruddalen. NVE kan fastsette at tiltak som er godkjent i reguleringsplan ikke trenger konsesjon, jf vannressurslovens § 20 om samordning. Dette forutsetter at tiltaket er godt nok beskrevet og at hensynene i vannressursloven blir ivaretatt (Reguleringsplannivå).

-NVE ber om at det i planbeskrivelse og konsekvensutredningen kommer tydelig fram hvordan planen/alternativet medfører inngrep i vassdrag. Konsekvenser for allmenne interesser (fisk, ferdsel, naturvern, biologisk mangfold mm) må vurderes, og man må få fram mulige avbøtende tiltak for å redusere negative konsekvenser. NVE oppgir at allmenne tiltak ofte dekkes av vanlig KU metodikk, men ber om en oversikt over hvilke tiltak og inngrep som planlegges i vassdrag og vassdragsnære områder.

-Flomfare/overvann: NVE viser til Den statlige planretningslinjen for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning av 28.09.2018. Transformasjon av naturområder til samferdselsområder bidrar til økt andel harde flater og endrer avrenningen, som igjen kan gi økte og mer spissede flommer i vassdragene. Det er viktig med bevissthet til hvilke arealer som er egnet til innfiltrering og fordrøyning av vann, bortledning av vann, og arealer som kan bygges på. Dette er vurderinger som ifølge NVE må gjøres for korridorene.

Det må planlegges slik at tiltaket ikke medfører økt fare og ulempe for omkringliggende områder. Det opplyses om at kryssing av elver og utfylling kan medføre flom og erosjon for tilstøtende areal. Det vises til generell aktsomhetsplikt og vrl. §5, og Byggteknisk forskrift (TEK17) § 7-1, 2. ledd. NVE

anbefaler derfor at det på et tidlige tidspunkt gjøres vurderinger av flomfare og hvilke konsekvenser tiltak i og ved vassdragene får. NVE anbefaler at alle vassdrag og kantsoner reguleres til bruk og vern av sjø og vassdrag, jf pbl §11-7 nr. 6.

NVE opplyser om at det i flomsonekart for Lierelva ikke er gjort vurderinger for klimaendringer. Det vises til klimaprofil for Buskerud for mer informasjon.

-Skredfare: NVE mener at det allerede bør gjøres vurderinger av stabiliteten i de ulike korridorene, og at dette er med på vurderingen om hvilken korridor som skal velges. Dersom det er aktuelt med motfyllinger i vassdrag eller nært vassdrag må forholdet til vannressursloven vurderes.

Ved skjæringer i bratt terreng er det viktig å vurdere sikkerhet mot skred. Videre er vannhåndteringen her svært viktig.

-Massebalanse: NVE oppgir at det ikke står noe om håndtering av overskuddsmasser i planprogrammet. NVE er opptatt av at det ikke bør fylles i raviner og bekkedaler og at det tidlig bør legges føringer for håndtering av overskuddsmasser.

-Generelt viser NVE til karttjenester på sine sider samt NVE veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging

-NVE ber om å bli holdt orientert om videre arbeid og tilbyr ytterligere råd og veiledning ved behov.

Statens vegvesens kommentarer

Vi jobber nå med kommunedelplan for strekningen Dagslett-E18, men på grunn av tidligere planlegging i området er vi godt kjent med utfordringer og tidligere løsninger på disse. Når det gjelder tidligere innspill viser vi til våre tidligere svar på innspill.

-Alle foreslåtte korridorer krysser Daueruddalen hvor vi nå ser på bru. I tillegg krysser tre av fire korridorer Lierelva, hvor vi også er klar over at vi trenger en bru som tar hensyn til elva og elvas sideområder. Innspillet tas til orientering.

-Vi anser at konsekvenser for allmenn ferdsel dekkes av konsekvensutredningen (friluftsliv/by og bygdeliv). Vi vil ikke lage en egen oversikt over hvilke tiltak som planlegges i vassdrag. En slik liste på dette plannivået vil være foreløpig og svært overordnet, og vi mener det ikke bidrar med noe mer enn planbeskrivelsen og konsekvensutredningen. Skadereduserende tiltak vil beskrives i konsekvensutredningen for de ulike tema der det er aktuelt, blant annet naturmangfold.

-Flom: det vil gjøres overordnede vurderinger av flomfare og hvilke konsekvenser tiltak i og ved vassdragene får, i hovedsak som grunnlag for veg og konstruksjoner i forbindelse med Lierelva, men også med tanke på konsekvensutredningen. På dette nivået gjøres dette for å se hvor høyt vi må legge oss med veg og konstruksjoner for å ikke føre til flom og erosjon i tilstøtende areal. I reguleringsplanleggingen vil dette detaljeres mer.

Vi er klar over at det i flomsonekart for Lierelva ikke er gjort vurderinger for klimaendringer. Resten av innspillet tas til orientering.

-Skredfare: Det gjennomføres grunnundersøkelser og vurderinger av stabiliteten i de ulike korridorene, og dette er med i vurderingen av hvilken korridor som kan anbefales. Det er i tillegg gjort svært mye grunnundersøkelser for området og delvis korridorene tidligere, som vi selvsagt bruker i det videre arbeidet. Detaljer i fyllinger og konstruksjoner blir ikke detaljert i denne fasen, men fordi dette er et geoteknisk krevende område går vi mer i detalj enn vi vanligvis gjør, for å fremskaffe så sikre kostnader som mulig. Innspillet tas til orientering.

-Massehåndtering: Det skal utarbeides en rapport om anleggsgjennomføring, som på et overordnet nivå vil si noe om muligheter for håndtering av masser. Detaljene i hvordan dette håndteres ser vi først på når vi kommer til reguleringsplanfasen. Innspillet tas til orientering.

-Informasjon om NVEs karttjenester: Tas til orientering

-Statens vegvesen holder NVE orientert gjennom planleggingen av prosjektet E134 Dagslett-E18

Kommunedirektørens kommentarer

Vikeralternativet er det eneste alternativet som ikke skal krysse Lierelva, med det inngrepet det medfører for vassdraget.

Vikeralternativet generer også en del overskudd av steinmasser som kan brukes i andre eksterne samfunnsnyttige prosjekt, eks. Fjordbyen og Drammen Havn.

Drammen kommune

Dato 27.03.2020, arkivnummer 20/11999- 39 (forespørsel om utsatt frist) og 96

Oppsummering av innspill

Drammen kommune fikk noe utsatt frist på innspill til varsel om oppstart og høring av planprogram på grunn av politisk behandling av innspillet.

På grunn av koronakrisen ble politiske møter avlyst i Drammen kommune, og høringsuttalelsen ble derfor sendt over slik den forelå før politisk behandling. Drammen kommune tar derfor forbehold om endringer som kan komme etter politisk behandling.

Rådmannens forslag til vedtak:

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

Rådmannen vurderer at det er viktig at de trafikale konsekvensene for Drammen belyses grundig i konsekvensutredningen. Løsningene som skal utredes er ganske forskjellige, og vil sannsynligvis gi ulike trafikale konsekvenser. Det er derfor viktig med en bred utredning av alternativer for å skaffe et best mulig kunnskapsgrunnlag før en endelig beslutning fattes. Vi vet at mye av trafikken på denne delen av E134 har start- og målpunkt i Drammen. Det er viktig å få belyst om høyere standard på E134 Dagslett – E18 vil påvirke trafikken inn mot Drammen og inne i Drammen, og hvordan alternativene påvirker nullvekstmålet.

Statens vegvesens kommentarer

1. Innspillet tas til orientering
2. Innspillet tas til orientering
3. Vi viser til kapittel 1.1. og tema «Referansealternativ og forhold til Fjordbyutbygging og sykehus». I konsekvensutredningen vil trafikale virkninger utredes, også på veiene rundt E134. Følsomhetsanalyser som gjøres i tillegg, tar for seg forholdet til Fjordbyen.
4. Se svar på punkt. 3 og i kapittel 1.1. og tema «Økt trafikk på E18».
5. Se svar på punkt. 3. Konsekvensutredningen vil si noe om de tilfellene der prosjektet endrer trafikken på andre veier i området. Se for øvrig kapittel 1.1 og tema «Økt trafikk på E18»
6. Se svar på punkt 5.
7. Buskerudbypakke 2 fjernes fra kapittel 1.5.3. Innspillet tas til etterretning. Nullvekstmålet fra NTP gjelder for byområder, ikke for fjerntrafikken på E134 og E18. Vi i Statens vegvesen skal i

kommunedelplanen jobbe for å differensiere fjerntrafikken og lokaltrafikken, og si noe angående om de ulike løsningene fører til mer trafikk på lokalveinettet.

8. Se svar på punkt 5.

9. Innholdet i Referansealternativet defineres ikke før vi begynner planleggingen, og dette er i samarbeid med Lier og Asker kommune. Se for øvrig kapittel. 1.1 og «Referansealternativ og forhold til fjordby utbygging og sykehus». Referansealternativet kan dermed ikke detaljeres mer i planprogrammet, men vi forholder oss til håndbok V712 «Det er vedtatt politikk i form av regelverk, lover, grenseverdier og så videre som skal ligge til grunn for utforming av referansealternativet (R-109/2014 fra Finansdepartementet). Referansealternativet bør utformes slik at en tilfredsstillende standard/funksjon opprettholdes. For investeringstiltak inkluderer det kostnader for det minimum av vedlikehold som er nødvendig for at alternativet skal være reelt. Dersom det foreligger offentlige krav som krever tiltak, må disse kostnadene inkluderes i referansealternativet.

Utover nødvendige drifts- og vedlikeholdskostnader er det kun vedtatte tiltak som enten er iverksatt eller har fått bevilget midler, som tas med. Dette innebærer at tiltak eller prosjekter som er omtalt i for eksempel Nasjonal transportplan (NTP), men som ikke er vedtatt i Stortinget og ikke har fått bevilget midler, ikke inkluderes i referansealternativet».

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

3.4. Innspill fra bedrifter, lag og foreninger

Reistadlia vel

Dato 04.02.2020, arkivnummer 20/11999-32

Oppsummering av innspill

-Reistadlia vel viser til tidligere merknader til planprogram rv. 23 Linnes – E18 fra Reistadlia vel datert 31.mars 2017.

-Velet minner om at målet er å gi en løsning for beboerne på Engersand og Lahell, og mener at det er urimelig at Lier skal belastes med konsekvenser av at Oslo skal avlastes. De påpeker at rammebetingelsene har endret seg, og at manglende støtte til bompenger gjør at økonomien i prosjektet endres. De mener man bør gå ned på dimensjonerings, og for mer bærekraftige, billige løsninger med mindre konsekvenser.

-Reistadbeboerne er skeptiske til Vikeralternativet, og understreker at de må være sikre på at et kort Vikeralternativ ikke velges (alternativ der tunnel kommer ut i dalen mellom Sørumlia og Reistad), og at det kun er det lange alternativet som er aktuelt. De understreker at matjord er viktig, men spør om følgevirkningene av Vikeralternativet er tatt med, ved en eventuell utvidelse av E18 mellom Vikar og Drammen, eller at man må bygge parallelle veier mellom Vikar og Vitbank.

-Støy; Velet understreker at de plages av støy fra E18 i dag, og de regner med at dette blir verre med Vikar korridoren. De forventer avbøtende tiltak i form av store skjermes som krummer over veien.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering og vi viser til tidligere svar på tidligere innspill.

-Vi viser til generelt svar om utredningstema og referansealternativ og forhold til fjordbyutbygging og sykehus (som også inneholder info om arealbruksendringer/lokal og regional utvikling), samt info om «E134 skal avlaste Oslo...» i kapittel 1.1 i dette dokumentet.

Vegstandard: Når det gjelder vegstandard henviser vi til generelt svar i kapittel 1.1 i dette dokumentet.

-Vi vil synliggjøre størrelse av areal som blir beslaglagt for de ulike løsningene i kommunedelplanen med konsekvensutredning, men dette vil vi få mer detaljert kunnskap om når vi kommer til reguleringsplan for den valgte korridoren. Eventuelle følgevirkninger av de ulike korridorene vil komme frem gjennom konsekvensutredningen, hvor blant annet trafikkenes fordeling i området ved de ulike korridorene skal utredes og vurderes.

Det er kun ulike linjeføringer av Vikerkorridoren som er lagt fram i planprogrammet som vurderes nå. Eventuelle versjoner av alternativet som avslutter tunnelen tidligere, vil miste de fordelene man har med redusert beslag av dyrket mark.

-Støy; Vi viser til generelt svar om støy i kapittel 1.1 i dette dokumentet.

Kommunedirektørens kommentarer

Det må også vurderes støytiltak langs E-18 innenfor influensområdet fra påkoblingspunktet med E134 og til Brakerøya.

Kjellstad vel

Dato 17.02.2020, arkivnummer 20/11999-34

Oppsummering av innspill

Kjellstad vel mener at Kjellstad kommer til å bli sterkt negativt påvirket av den nye E134 – E18 korridoren uansett hvilken trasé som blir valgt. Ifølge velet er Kjellstad preget av støy og kø, og de mener at den nye korridoren ikke vil minske kødannelsen. De viser til tidligere kommunikasjon med Statens vegvesen, og har fått beskjed om at Statens vegvesen ikke er ansvarlig for økt trafikk på E18, kun for støy som følge av ny vei. De mener dette svaret ikke holder når ny korridor blir etablert, og 70 % av trafikken kjører i retning Drammen på E18. De mener at støyforhold og etablering av støyskjerm fra Brakerøya til Fosskollen må tas med i konsekvensutredningen.

Statens vegvesens kommentarer

Trafikk og fordeling av trafikk i området ved de ulike korridorene utredes i konsekvensutredningen. Vi viser for øvrig til generelt svar om økt trafikk på E18 i kapittel 1.1.

Det er riktig at enkeltprosjekter ikke sørger for etablering av støyskjerming som følge av støy fra eksisterende vei. Vi viser til informasjon og generelt svar om støy i kapittel 1.1.

I kommunedelplanfasen ser vi kun på hva slags konsekvenser de ulike korridorene har for støysituasjonen. I reguleringsplanfasen for det ene valgte alternativet vil man se på detaljene for støyskjerming.

Kommunedirektørens kommentarer

Det må vurderes støytiltak langs E-18 innenfor influensområdet fra påkoblingspunktet med E134 og til Brakerøya.

Flåtan vel

Dato 23.02.2020, arkivnummer 20/11999-45

Oppsummering av innspill

Flåtan vel representerer beboere på Stoppenkollen, Lier. De opplyser at skolene Høvik, Lier vgs og St.Hallvard vgs er lokalisert på et lite geografisk område nær E18 i Lier, og har noe over 2000 elever fra 6 til 19 år. Nærhet til E18 mener de per i dag medfører en viss miljøbelastning. Velet mener;

- korridorene over Jensvoll, Vitbank og Huseby med påkobling til E18 nær skoleklyngen, vil medføre økning i veitrafikk, og dermed i støybelastning og luftforurensning for elevene, som tilbringer mye tid på skole og skolefritidsordningen.

- at det i utredningen må gjennomføres beregninger for total støybelastning og luftkvalitet for hver av korridorene som skal utredes med tanke på konsekvensene for skolene, og helse og oppvekstmiljø for 2000 barn og ungdommer i Lier.

- at det i utredningen av alternativene Vitbank, Jensvoll og Huseby må gjennomføres økonomiske beregninger som innebærer at deler av veisystemet legges i kulverter, for å begrense støy og luftforurensning for skolene, og for å sikre grønne arealer, gang- og sykkelveier på toppen av veisystemet.

- at utredningen av alle alternativer må sikre tilgang i form av gang- og sykkelveier til Fjordbyen, Helseklyngen og Nye Vestre Viken Sykehus på Brakerøya for beboere vest for E18 (Stoppenkollen, Nøste, Vestre Lier, samt deler av Drammen)

- at utredning av korridorene Jensvoll og Vitbank må ta høyde for planlagt befolkningsvekst i Fjordbyen, og at det også må lages lokale veisystemer for Fjordbyen og Nye Vestre Viken Sykehus, samt at befolkningen skal ha tilgang til togstasjonen.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Beregninger av støy og luftkvalitet skal gjennomføres for alle alternativer i konsekvensutredningen. Støy og luftforurensning omtales innenfor de prissatte og de kan også omtales innenfor ikke prissatte tema (friluftsliv/by og bygdelig). Se generelt svar om støy og luftforurensning i kapittel. 1.1.

Det skal lages to alternativer av tre sørligste korridorene, Huseby, Vitbank og Jensvoll. Det ene alternativet vil være med fokus på kostnader, det andre alternativet skal inneholde tiltak med tanke

på å minske konsekvensene av veianlegget. I disse alternativene vil det bli lagt inn kulverter fra Lierelva til Ringeriksveien.

Prosjektet skal sikre at gang- og sykkelveier som går gjennom planen/veianlegget løses på en god måte, med god tilgjengelighet også for gående og syklende. Prosjektet løser ikke tilgjengelighet for gående og syklende utenfor området for prosjektet.

De ulike alternativene skal sammenliknes med et referansealternativ. Se kapittel 1.1 for informasjon om Utredningstema og Referansealternativ og forhold til Fjordbyutbygging og sykehuset. Prosjektet planlegger ikke veganlegg eller gang og sykkelanlegg utenfor planområdet.

Kommunedirektørens kommentarer

Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Folkeaksjonen nei til mer bompenger (FNB)
Dato 25.02.2020, arkivnummer 20/11999-49

Oppsummering av innspill

FNB mener et kollektivtilbud med buss og bane er det beste midlet for å oppnå bærekraftig utvikling, men at infrastruktur i form av gode veier også er en nødvendighet for fremtidsrettet, bærekraftig utvikling. FNB mener dermed at både E18 og E134-utbyggingene er noe som vil komme hele regionen til gode, og bidra til å redusere presset av kjøretøy gjennom sentrale deler av østlandet. FNB mener at utbygging av et effektivt vegnett ikke bør skje på bekostning av jordvern og miljø i Lierdalen. FNB mener at de to beste alternativene er korridorene i Husebyalternativet og mener at man som følge av besparelsene det innebærer i forhold til Vikerkorridoren, bør utrede Husebyalternativet med løsmassetunnel for å redusere inngrepene. FNB mener da at de miljømessige konsekvensene reduseres betydelig i forhold til de øvrige realistiske alternativene.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Huseby, Vitbank og Jensvollkorridoren skal, som det står i planprogrammet, utredes med to alternativer: En linje som er den billigste løsningen, og et alternativ hvor man tar mer hensyn til miljø og omgivelser der det er spesielle utfordringer. Lier kommune har ønsket at tiltaket i alternativ to for alle korridorene baserer seg på å legge hele linjen i kulvert, fra Lierelva til E18. Dermed skal alternativet som skisseres i innspillet utredes gjennom arbeidet med konsekvensutredningen.

Kommunedirektørens kommentarer

Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Tomra Production AS

Dato 06.03.2020, arkivnummer 20/11999-72 og 61 (samme innspill)

Oppsummering av innspill

Tomra stiller seg sterkt kritiske til Jensvollkorridoren, da de mener den vil rasere et godt etablert industriområde. Tomra oppgir at det er sannsynlig at virksomheten deres må flyttes dersom bedriftens eiendom blir del av veiarealet eller avkjøringer, noe som vil medføre store konsekvenser for bedriften og Lier kommunes inntektsgrunnlag. De mener også at anleggsarbeider vil kunne gi betydelige forstyrrelser i daglig virksomhet. Det bemerkes at det også er andre betydelige aktører som Tess i nærheten av traseen. Tomra gjør oppmerksom på at hele industriområdet ligger på blåleire med bevegelser som merkes når lastebiler passerer. Tomra mener at det er tre andre bedre alternativer hvor noen av de i svært liten grad berører eksisterende virksomheter og de forventer at det gjøres fornuftige vurderinger i forhold til dette i videre utredning og planarbeid.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Konsekvensene for næringslivet vil utredes gjennom konsekvensanalysen, og bli en del av arbeidet mot en anbefaling av korridor. Det er særlig gjennom tema arealbruksendringer/lokale og regionale virkninger av tiltaket, men også gjennom kostnader for beslag av næringseiendommer.

Kommunedirektørens kommentarer

Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Franzefoss pukk AS

Dato 06.03.2020, arkivnummer 20/11999-74 og 62 (samme innspill)

Oppsummering av innspill

Franzefoss påpeker at det skal tas ut store fjellmasser fra tunnelene i alle fire alternativene, i varierende mengder. Kvaliteten på massene og drivemetode vil ha betydning for anvendelse av massene. Franzefoss informerer om at overskuddsmasser representerer en samfunnsnyttig ressurs.

Franzefoss foreslår at steinmasser kan mottas på Franzefoss sine anlegg på Lierskogen og Lyngås i Lier kommune, for mellomlagring, knusing for gjenbruk og salg i markedet.

Franzefoss har redegjort for sin lange erfaring og kompetanse med mottak og håndtering av overskuddsmasser fra veg og baneprosjekter.

De oppgir at Lierskogen pukkverk er et moderne, miljøvennlig og innebygget pukkverk med siloer, som kan motta sprengstein, asfaltflak og rivebetong utenfra, og foredle disse til gjenbruk for anleggs og byggemarkedet. De informerer om at det er etablert betongfabrikk, betongpelefabrikk og asfaltfabrikk ved siden av pukkverket.

Franzefoss informerer også om Lyngås sandtak i Lier som i dag mottar sprengstein, asfaltflak og rivebeting utenfra og foredler disse fraksjonene til gjenbruk.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Massehåndtering behandles ikke på dette plannivået. Det skal utarbeides en overordnet rapport om anleggsfasen, men da dette er på kommunedelpplannivå detaljeres ikke håndtering av masser nå.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Linnesstranda vel

Dato 07.03.2020, arkivnummer 20/11999-64

Oppsummering av innspill

Linnesstranda vel viser til alle tidligere innspill de har kommet med til tidligere planlegging. De ber også om at de blir ført opp på liste over høringsparter, hvor de mener de er blitt uteglemt.

Ny hovedvei: Velet mener det ikke er plass eller ønskelig med en ny hovedveg gjennom ytre Lier. De mener det vil avskjære dem og Fjordbyen fra resten av Lier, og at jordbruk, natur, miljø og bomiljø blir permanent ødelagt. De mener Vikerkorridoren er den eneste som ivaretar Ytre Lier slik de kjenner det, og at de andre korridorene er uakseptable. De mener det er E134 som må underordnes de ulike verdiene i landskapet, noe som bare kan gjøres gjennom Viker i tunnel, eller kulvert fram til E18.

Fremtidsrettet korridorvalg og kryssted: Velet mener Viker er mest fremtidsrettet og muliggjør at SVV må ta høyde for at Lierdiagonalen kommer. Velet ønsker ikke et nytt kryssted med E18 og ønsker dermed at Kjellstad fortsatt må bli krysstedet med E18, samt at det er minst sårbart for videreføring til en Lierdiagonal.

De ber om at barrierevirkning av ny E134 og jernbanen i ytre Lier reduseres, og at ferdselsårer for g/s og lokal trafikk må gis forrang foran gjennomgangstrafikk, lett og trygg kryssing av hovedveiene i plan er viktig, dermed må hovedveiene legges under bakken, noe de også mener beskytter mot støy. Velet mener man nå må fokusere på Vikerkorridoren.

De mener at hvis man skal akseptere utredning av de andre korridorene må disse legges i kulverter fram til E18.

Mål for prosjektet: Velet mener delmålene som er satt i liten grad samsvarer med de overordnede målene for transportpolitikken, eller de samfunns- og miljøproblemene som veien skaper i Lier.

De mener vekt på fremkommelighet, nullvisjonen for ulykker og klima- og miljømålene er i 1.4 erstattet med prosjektdelmål om best samfunnøkonomisk nytte, redusert tidsbruk og kortere vei. De mener delmålene ikke reflekterer at det er en nasjonal og internasjonal stamvei og avlastning for

Oslo som planlegges lagt inn i et lokalsamfunn. De mener delmålene må erstattes/presiseres/suppleres med samfunnsmål fra kommunen.

Temavise merknader

Jensvollkorridoren: Linnestranda vel er særlig negativt berørt av Jensvollkorridoren. De mener Lier må sikre at Fjordbyen og området Linnestranda vel dekker henger sammen med resten av bygda. De mener det er viktig at kollektivtrase gjennom fjordbyområdet i øst ved Gilhus får retning mot nord, mot overordnet vegnett og hovedkryss med veinettet i Amtmannssvingen, slik at trafikken ikke ledes via Gilhus eller Linnestranda. De ønsker at hovedkryss for fjordbyens veisystem og evt E134 ikke utvikles ved Amtmannssvingen eller Gilhus på grunn av negative konsekvenser.

For landbruket/dyrka mark mener de at det må tas hensyn til og sikres levelige vilkår for de konkrete gårdene som ligger i randsonen Jensvollkorridoren/Fjordbyen, og adkomst/driftsproblemer som kan søkes løst ved makeskifte.

Velet er bekymret for fremtidige støyproblemer med Jensvollkorridoren og Vitbankkorridoren, og at disse må utredes for å gå under jernbanen.

De mener kryss som utredes ved Amtmannssvingen er vesentlig for fjordbyens tilknytning til næringsområdet ved Vitbank/Amtmannssvingen, og at påkjøringsramper må legges langs jernbanen, ikke i sløyfer på jordene. Gilhusområdet ligger godt til rette for miljøvennlig, arbeidsplassintensiv næring allerede i dag med nærhet til kollektiv. Det opplyses om at det i Amtmannssvingen/Vitbank ligger lokal servicebedrifter som er viktige for boligområdet Gilhus/Linnestranda. Den trygge ferdselsåren gjennom ny kulvert og g/s vei langs E134 må opprettholdes gjennom anleggsperioden og i fremtiden.

Velet stiller spørsmål om hvorfor Jensvollkorridoren er den eneste som planlegges med kryss på Linnes. De mener behovet er lite og ikke annerledes enn for de andre korridorene. De foreslår at kryss med Linnes i Jensvollkorridoren tas ut.

De mener også at gs-vei langs E134 Jensvollkorridoren er unødvendig, da man kan bruke lokalveiene.

Barn og unge: Velet mener uteområdet med Gullaug skole er det eneste nærmiljøanlegget i Gullaug krets, og har stor betydning. Derfor er støy her viktig, og det må være et mål for Vitbank/Jensvollkorridorene at skolens uteområdet får støyforhold som er forenlig med barns opphold.

Gullaugungdommene går på videregående ved Høvik. Ungdomsskoleelever har buss på grunn av farlig skolevei. I tillegg trekker mange ungdommer mot Høvik/Jensvoll/Stoppen på fritiden, forbindelse mellom Gullaug/Gilhus via Amtmannssvingen mot Lierstranda og Høvik/Jensvoll/Stoppenområdet er viktig.

De ber dermed om at barrierevirkning for myke trafikanter konsekvensutredes særlig.

De mener at det er stort potensiale for myke trafikanter her, med økt tilrettelegging. Dette er særlig viktig for Jensvollkorridoren.

Støy: Velet mener dette er viktig, og ber om at det fokuseres på antall berørte av støy, også antall skolebarn som går på skole og i barnehagen. Velet ønsker at støyskjermingstiltak inkluderes i kommunedelplanen, og at det tydeliggjøres der man ikke kan støyskerme fullt ut.

Myke trafikanter mellom Gullaug og Drammen: Velet mener det er behov for en bedre løsning for G/S mellom Gullaug og Drammen. De mener det er viktig at veiplanene ivaretar gange og sykkel på nordsiden av jernbanen langs Lierstranda. Dette er viktig for Jensvollkorridoren. GS-forbindelsen mot Drammen i dag oppleves som utrygg.

Naturmiljø: Linnestranda naturreservat og alle truede arter må beskyttes. Velet menes at naturreservatet ikke må røres av veganlegget. De påpeker at planområdet har nærføring mot reservatet, noe som bekymrer. De mener det må settes av hensynssoner mot naturreservatet, som de mener allerede er for lite. De peker på behov for støyskjerming av reservatet og Møysund. Det vises til rapport om Vipe fra 2016 (Statens vegvesen) og ber om at kommunedelplanen må basere seg på kunnskap om betydningen av jordene ved reservatet for Vipa.

Velet mener det i Grønne Lier må være et krav å konsekvensutrede også for alle truede dyrearter i plan- og influensområdet på dette plannivået, ikke bare de prioriterte artene eller naturtypene.

Velet ber om at konsekvensutredningen blir basert på nyinnhentet kunnskap om reservatet og området rundt, og alle de rødlistede arter, uansett om de lever i reservatet, på dyrka mark, i Lierelven eller ellers.

Landbruket ved Linnes/Gilhus: Det ber om at planens konsekvenser for de to mest berørt gårdene (Gilhus og Linnes) utredes særlig og konkret. De mener gjennomgang av konsekvenser og muligheter for avbøtende tiltak, gård for gård, må være eget tema under utredningen av landbruk, uansett korridor. De mener oversikt over arealbeslag for de ulike korridorene må vise konsekvensene av hele veisystemet, trase, kryss og ramper, samt inneklemt områder, og områder/flekke som ikke lenger blir tilgjengelige for landbruket.

Planområdet: Velet ber om at berørte deler av vårt område og alt sør for dagens E134 tas ut av planområdet

Lokalt vegnett: Velet mener Ytre Lier har behov for et velfungerende lokalt veinett, også som omkjøringsmulighet ved vedlikehold eller hendelser på E134. De ønsker å unngå at fremtidig E134 – trafikk loses inn i boligområdene.

Behov for midlertidige løsninger: Velet mener en midlertidig løsning bør kunne bruke og ruste opp dagens E134 fra Amtmannssvingen og frem til E18, en strekning som også kan bli fjordbyens østre tilknytning til E18.

Anleggsperioden: Velet ber om at anleggsperioden blir et eget utredningstema, og at den planlegges så skånsomt som mulig for nærmiljøet, både med hensyn til fremkommelighet, trafikkavvikling, barrierevirkning, organisering av arbeidet, og ikke minst støy, uansett korridor. De ber om tiltak for å unngå bruk av Linnestranda som omkjøringsvei.

Behov for nyinnhentet informasjon til KU: Velet forutsetter at den nye planen konsekvensutredes fullt ut, og at alle veiplaner i ytre Lier skal baseres på nyinnhentet informasjon.

De ber om at merknaden i sin helhet vedlegges planprogrammet

Statens vegvesens kommentarer

Vi viser til våre tidligere svar på innspill fra Lillesstranda vel.

Vi beklager at Lillesstranda vel ikke var på lista som planprogrammet ble sendt til. Ved denne høringen fikk vi lister fra Lier kommunene. Dersom velet er i Lier kommunes system over velforeninger, burde de vært med på listene. Vi skal sørge for å sjekke listene slik at Lillesstranda vel er med neste gang.

Ny hovedvei: Innspillet tas til orientering

Fremtidsrettet korridorvalg og kryssted: Lierdiagonalen inngår ikke i planleggingen av E134 Dagslett – E18, og konsekvensene av denne skal dermed heller ikke utredes nå. Vi viser her til brev sendt fra Statens vegvesen til Lier kommune 04.01.2017, hvor vi varsler om at Lierdiagonalen tas ut av planprogrammet.

Vi skal utrede et alternativ som er det billigste (alternativ 1), og et alternativ hvor vi har lagt inn tiltak for å minske konsekvensene av linjen (alternativ 2). Etter ønske fra kommunene er tiltaket i alternativ 2 å legge store deler av linjene i løsmassekulvert, det vil si under bakken. Se mer om dette i kapittel 1.1. Vi skal se på gang og sykkelveier slik at vi vet at det er mulig å løse gjennom planområdet, og med minst mulig ulempe for gående og syklende. Positive og negative konsekvenser for gang og sykkel vil omtales i kommunedelplanen. Barrierevirkning av de ulike korridorene vil bli behandlet i konsekvensutredningen, for blant annet Landskapsbilde og Friluftsliv/by og bygdelig.

Å utnytte Kjellstadkrysset som kryssted for E134 og E18 er svært kostbart og mer komplisert enn en egen løsning for E134 og E18, fordi vi da må løse både lokaltrafikk som skal av og på E18, samt krysset mellom E134 og E18 i samme kryss.

Mål for prosjektet:

Mål og delmål er også kommentert i vedtaket fra førstegangsbehandlingen i Lier kommune. Målene er definert ut fra Statens vegvesens oppdrag og bestilling. Statens vegvesen er politisk styrt av Samferdselsdepartementet. Signalene derfra har i den senere tid vært entydig på å bygge billigere og få «mer vei for pengene». Dette gjenspeiles også i målsetningen for prosjektet. Andre nasjonale og lokale krav må vi forholde oss til, men de er ikke nødvendigvis mål for prosjektet. Vi viser her til forordet til planprogrammet hvor blant annet Stortingspreposisjon 87 (2017-2018) er omtalt, som blant annet sier «Med ei samla og samanhengande utbygging ligg det til rette for ei meir kostnadseffektiv gjennomføring, med reduserte byggherrekostnader og redusert samla utbyggingstid. I planarbeidet skal det dessutan vurderast kostnadsreduserande tiltak på heile

strekninga.». For øvrig vil ikke målene til prosjektet fritta prosjektet fra å forholde oss til føringer og retningslinjer for ulike tema.

Vi har sammenliknet planprogrammet for E134 Dagslett – E18 mot planprogrammet for rv. 23 Linnes – E18 med tanke på miljøhensyn i mål. Vi ser at i hovedmålet er miljøhensyn borte, men i delmålene er de bedre dekket enn for rv. 23 Linnes-E18

- Delmål 1 i nytt planprogram er nytt
- Delmål 2 er det samme som delmål 1 fra planprogram Linnes-E18
- Delmål 3 er det samme som delmål 2 i planprogram Linnes-E18
- Delmål 4 er det samme som delmål 6 i planprogram Linnes-E18
- Delmål 5 er nytt
- Delmål 6 er det samme som delmål 3 fra planprogram Linnes-E18 men er tydeliggjort nå
- Delmål 7 er det samme som delmål 3 fra planprogram Linnes-E18 men med flere konkrete punkter ang. miljø
- Delmål 8 er det samme som delmål 4 og 5 slått sammen fra planprogram Linnes-E18

Sammenliknet med planprogram for Linnes – E18 har nytt planprogram for E134 Dagslett-E18 mer fokus på miljø i delmål for prosjektet.

Det er kommunene som til slutt skal behandle planprogram og plan, og som må vurdere om de kan godta planens innhold.

Det er forståelig at det er ulike meninger om hva målet for prosjektet skal være, men Statens vegvesen må definere mål som gjenspeiler hva vi skal oppnå med prosjektet.

Jensvollkorridoren:

Kollektivkorridor og kryss/påkobling for Fjordbyen skal ikke planlegges gjennom dette prosjektet, men vi skal se på hvordan de ulike korridorene påvirkes av Fjordbyen og hvordan trafikksystemet påvirkes av ulike løsninger for E134. For kollektiv skal vi utrede konsekvenser og muligheter av de ulike korridorene.

Detaljer i planlegging med hensyn til landbruket og adkomstløsninger i den forbindelse planlegges i neste planfase. Konsekvensene for landbruket utredes nå, og vi ser på verdien av ulike arealer og påvirkningen av disse. Noen gårdsbruk vil også nevnes i forbindelse med kulturmiljøutredningen.

Konsekvenser for støy skal utredes på et overordnet nivå, se kapittel 1.1 for generelt svar om støy og Alternativer med løsmassekulvert.

Tema Arealbruksendringer/lokal og regional utvikling sier noe om konsekvenser for arealutviklingen og også for næring.

Tema Nærmiljø/by og bygdeliv vil si noe om tilgjengelighet til ulike funksjoner og barrierevirkning for ferdsel blant annet. Vi har valgt å legge til et ekstra fokus på barn og unges interesser under dette tema, for å sikre at det vises på en god og oversiktlig måte hvordan de ulike korridorene påvirker barn og unge.

Jensvollkorridoren planlegges med kryss på Linnes, fordi E134 i dette tilfellet legges i dagens E134. Uten kryss på Linnes vil lokaltrafikken fra Gullaug/Linnesområdet enten måtte kjøre via Tuverudveien, til Lierkroa og videre mot Drammen, eller via Linnesstranda.

Barn og unge: Barn og unges interesser dekkes blant annet under tema friluftsliv/by og bygdeliv med spesielt fokus på barn og unges interesser. Det gjelder også barn og unges ferdsel til skolen og forskjellige fritidsaktiviteter, samt barrierevirkning. Støy utredes både under prissatte konsekvenser og under friluftsliv/by og bygdeliv (ikke- prissatte).

Støy: Detaljerte tiltak med tanke på støy har vi ikke grunnlag for å se på på dette plannivået, se for øvrig generelt svar om støy i kapittel 1.1. Friluftsliv/by og bygdeliv tar for seg støy i friluftsområder og rekreasjonsområder.

Myke trafikanter mellom Gullaug og Drammen/gs generelt: Innspillet tas til orientering.

Vi planlegger ikke detaljerte gang- og sykkelanlegg nå på kommunedelplannivå, men sørger for at eksisterende gang og sykkelanlegg kan løses på en god måte, og uten omveier for gange og sykkel. Gang- og sykkelanlegg utenfor planområdet er ikke inkludert i dette prosjektet.

Naturmiljø:

Prosjektet er klar over at planområdet har nærføring til Linnesstranda naturreservat. Det er ikke prosjektets intensjon at veganlegget skal berøre naturreservatet, men planområdet er laget med en god buffer til veganlegget, og kommer da noe innenfor grensen til naturreservatet. Det skal gjøres en konsekvensutredning for naturmangfold. Registreringskategoriene innenfor naturmangfold er ifølge håndbok V712 landskapsøkologiske funksjonsområder, vernet natur, viktige naturtyper, økologiske funksjonsområder for arter, og geosteder (de tema som er aktuelt i det aktuelle planområdet). Rapport om vipe, og andre undersøkelser og rapporter utarbeidet gjennom tidligere planfaser vil brukes som grunnlag for utredningene. Det vil for alle tema gjøres en faglig vurdering av eksisterende grunnlag for å avgjøre om nye registreringer skal gjennomføres.

Landbruk:

Landbruk skal utredes i konsekvensutredningen sammen med andre naturressurser. I dette området har vi spesielt fokus på landbruk fordi vi vet det er svært verdifull dyrket og dyrkbar mark i området. For landbruk vil vi også se på konsekvenser av oppstyking av store arealer, og tilgjengelighet til arealene. Det er også noe vi ser på allerede når vi utarbeider linjene som er grunnlaget for konsekvensutredningen. Tiltak for å løse ulike utfordringer kan foreslås under skadereduserende tiltak alle tema.

Planområdet:

Planområdet er laget på et tidlig tidspunkt i planleggingen, og vi er opptatt av å ta med så stort areal at alle potensielle tiltak eller midlertidige tiltak kommer innenfor planområdet. Det gjelder også eventuelle tilpasninger på lokalveier eller andre tiltak for å tilpasse til nytt veganlegg. Det vil ikke være aktuelt å ta ut området sør for dagens E134 av planområdet.

Lokalt vegnett:

Det gjøres trafikkberegninger i konsekvensutredningen som også ser på hvordan de ulike korridorene påvirker trafikken på lokalvegnettet i området. Statens vegvesen ønsker ikke en situasjon hvor trafikken øker på veger som ikke er dimensjonert eller tilpasset for dette. Trafikkberegningene er en del av konsekvensutredningen, og hvordan korridorene påvirker lokalvegnettet er en del av dette.

Midlertidig løsning langs Ringeriksveien: Prosjektet E134 Dagslett-E18 planlegger ikke en midlertidig løsning for E134, og det vil være vanskelig å tilpasse dagens Ringeriksvei til den standarden vi skal ha. Se for øvrig informasjon angående vegstandard i kapittel 1.1.

Anleggsperioden:

Det skal lages en overordnet rapport for anleggsgjennomføring i kommunedelplanen. Denne kommer ikke til å detaljere anleggsfasen, men skisserer noe overordnet om hvordan denne kan gjennomføres som et utgangspunkt for senere planfaser. Under reguleringsplanarbeidet og senere byggeplan vil detaljene rundt anleggsfasen utarbeides. Det vil alltid være ønskelig å komme i minst mulig konflikt med og føre til minst mulig trafikk på skolevei og i boliggate og boligområder.

Behov for nyinnhentet informasjon: Det skal som tidligere nevnt benyttes eksisterende rapporter og informasjon i utarbeidelse av kommunedelplan med KU, men det gjøres for hvert tema en vurdering om behov for nye registreringer, og det gjennomføres nye registreringer der det er et behov.

Innspillet vedlegges merknadsbehandlingen

Kommunedirektørens kommentarer

Kommunedirektøren er ikke uenig med Linnesstranda vel om Viken som foretrukket alternativ, men valg av alternativ gjøres ikke så tidlig i planfasen. Nå bør alle alternativer konsekvensutredes, så fattes det vedtak om valg av alternativ i forbindelse med sluttbehandlingen, senere i saken.

Målene for prosjektet er definert ut fra Statens vegvesens oppdrag og bestilling. Kommunen er ikke enig i alle prosjektmålene, noe som allerede har kommet fram i vedtak om utlegging av planprogrammet til offentlig ettersyn. Kommunedirektøren støtter blant annet ikke målet om kortere veg å kjøre og mener det kan legges mer vekt på miljøhensynet i hovedmålet. Kommunedirektøren ser også at spesielt delmål 2 (Redusert og forutsigbar kjøretid og kortere veg å kjøre) og 6 (Minst mulig tap av dyrket og dyrkbar mark til vegareal i tråd med nasjonal jordvernstrategi) fort kan bli motstridende tema. Det er også viktig å være klar over at denne kommuneplanen skal vedtas både av Lier og Asker kommuner. Vedtaket må derfor kunne aksepteres av begge kommunene og ikke bli for spesifikk for den enkelte kommune

Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Norsk ornitologisk forening

Dato 07.03.2020, arkivnummer 20/11999-67

Oppsummering av innspill

NOF avd. Buskerud og Naturvernforbundet i Lier ønsker å gi innspill til kapittel. 5.4.4. – Naturmangfold:

1. Influensområdet for tiltaket utredningen skal omfatte må presiseres. Området må ta med seg Linnestranda naturreservat og nærliggende områder hvor det er påvist hekkende rødlistede fuglearter.
2. I utredningen må det beskrives og vurderes avbøtende og/eller kompensierende tiltak der utredningen påviser negative konsekvenser for naturmangfoldet.
3. I framdriftsplanen er det beskrevet at oppstart av konsekvensutrednings- arbeidet skal starte 2019 (vi antar det menes 2020). Hvis ikke kartleggingsarbeidene allerede har begynt i 2019 ønsker vi hermed å gjøre oppmerksom på at det ikke er gunstig mht. kartlegging av hekking-/yngling på våren når fuglene bør utsettes for minst mulig forstyrrelse.

NOF mener at til tross for at det foreligger mye kunnskap om naturmangfoldet i planområdet, så må det gjøres supplerende registreringer vår-sommer 2021 for å avdekke eventuelle endringer i bruken av habitater.

Statens vegvesens kommentarer

1. Influensområdet vil variere mellom de ulike tema som skal utredes, og vil defineres i innledningen til de ulike fagrapportene som danner grunnlaget for konsekvensutredningen
2. Skadereduserende tiltak og for/etterundersøkelser skal beskrives for de tema det er aktuelt. På dette plannivået blir disse ikke detaljert.
3. Oppstart av arbeidet var desember 2019, eventuelle supplerende registreringer gjøres ilt 2020 for denne planfasen. Vår konsulent går gjennom eksisterende grunnlag, også tidligere rapporter fra gjennomførte planfaser i området, og vurderer behov for supplerende undersøkelser.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Albjerk bil

Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-71

Oppsummering av innspill

Albjerk bil skriver at de har lang historie i området langs Ringeriksveien. De forteller at de er en viktig del av næringslivet i Lier både i form av arbeidsplasser og næringsinntekter. Albjerk forteller at de har investert mye i utvikling i anlegg og infrastruktur, og at dersom Jensvollalternativet blir vedtatt vil det medføre at hele deres anlegg må fjernes. De mener at dette vil bli en meget alvorlig situasjon, og at de da vil forlange full erstatning for bygninger og infrastruktur, samt tort og sveie og bortfall av inntekter. I tillegg tar de det som en selvfølge at Statens vegvesen stiller med en like god og sentralt tomt for nyetablering. De mener at Jensvollalternativet går over området med tettest industri i denne delen av Lier, og at både Albjerk og en rekke større og mindre bedrifter med mange arbeidsplasser som må rives. Ut fra Økonomi og arbeidsplasser i Lier kommune anser Albjerk at Jensvollalternativet er uakseptabelt.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Konsekvensene for næringslivet vil utredes gjennom konsekvensanalysen, og bli en del av arbeidet mot en anbefaling av korridor. Det er særlig gjennom tema arealbruksendringer/lokale og regionale virkninger av tiltaket, men også gjennom kostnader for beslag av næringseiendommer.

Kommunedirektørens kommentarer

Kommunedirektøren kan ikke se at Jensvollalternativet som er nærmest eiendommen, kommer i direkte berøring med Albjerk bil sin eiendom 18/127.

Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap.

1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Eidos

Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-95

Oppsummering av innspill

Eidos har fått ansvaret for å utarbeide områdereguleringsplan for Fjordbyen på vegne av alle grunneierne i området. De forteller at det planlegges for en utbygging med ca. 20 000 innbyggere og ca. 20 000 arbeidsplasser, medregnet sykehuset og helseparken på Brakerøya. De arbeider med ulike mobilitetsstrategier, og målet er nullvekst i personbiltrafikken. De legger til grunn at første del av utbyggingen kan skje uten at ny E134 er etablert, utbyggingen planlegges å starte i 2024/25 parallelt med at sykehuset står ferdig. Eidos oppgir at hovedadkomst til området er fra øst, fra nåværende E134 på Gilhus. Eidos forteller at det er usikkert hvor lang utbyggingen vil ta, men det antas ila 50 år. Eidos anmoder om at arbeidet med E134 får høyeste prioritet, fordi det er viktig for regionen å få avklart trasé. De tror det er viktig med en løsning med bred oppslutning, for å sikre statlig

finansiering og rask realisering. Eidos mener det er viktig at alle traseene tar hensyn til Fjordbyen og vurderer konsekvensene for Fjordbyen, det må komme fram hvilken korridor som er best for Fjordbyen. Eidos ønsker å etablere god dialog med Statens vegvesen, slik at de kan gi innspill om sine planer og at disse kan avstemmes mot vurderingene som skal gjøres.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Generelt svar om referansealternativ og forholdet til Fjordbyen i kapittel 1.1 dekker en del av tema i innspillet.

Statens vegvesens prosjektgruppe har allerede god dialog med Asker og Lier kommune, også om Fjordbyen, men er åpen for å prate med Eidos dersom det er detaljer i planlegging av utbyggingen som spiller inn i vår planlegging.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Interessegruppen E134 Haukeliveien v. Bjørn Haugsvær
Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-73

Oppsummering av innspill

Interessegruppens hovedstandpunkt er at fremtidig øst- vestforbindelse bør svinge mot vest ved Sætre i Hurum og gå under / over Drammensfjorden og krysse E18 sør for Drammen, før den går videre vestover og kobles på dagens E134 før Kongsberg.

Siden denne høringen ikke åpner for å vurdere dette, er det deres standpunkt at Vikør er det eneste fornuftige trasevalg.

Kommentarer til planprogrammet fra interessegruppen:

- 1.1-Miljøhensyn skal ivaretas på en god måte. Interessegruppen mener at Vikertunnelen gir mulighet for rensing av luft i tunnellopet med teknologi for CO2rensing, dette vil bidra positivt til reduksjon av CO2 fra biltrafikken i Lier. Vikeralternativet reduserer også støyforurensning.
- 1.2-Lierdalen/Ytre Lier har områder med landbruksjord av svært god kvalitet, egnet til grønnsaksdyrking. Stortinget har stilt krav til økt selvforsyning, målet om å ikke bygge ned matjord, tilsier at landets beste matjord må skjermes. Vikeralternativet belaster matjordarealer minst.
- 1.3-Mål for nasjonal transportplan og prosjektmålene i planprogrammet: Vikeralternativet svarer klart på de fleste målene. Nasjonale og internasjonale krav til lavutslipp øker, det vil være uakseptabelt å bygge vei i åpent lende i Lier, når bedre alternativer finnes. Tidligere planutkast tok utgangspunkt i løsmassekulvert fra Linnes mot E18, dette synes nå utelatt. Dette styrker Vikør ytterligere.

Det må ifølge interessegruppen tillegges avgjørende vekt at Lier kommunestyre har gått inn for Vikar som det mest foretrukne alternativet, og det er grunn til å anta at dette støttes av et overveldende flertall av Liers innbyggere.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Det skal utarbeides to alternativer for hver korridor. Det ene alternativet skal inneholde tiltak for å redusere konsekvenser. Etter innspill fra kommunene blir dette tiltaket lang kulvert mellom Lierelva og E18. Det står mer om dette i kapittel 1.1, hvor vi svarer på en del spørsmål og tema som går igjen i mange innspill.

Kommunedirektørens kommentarer

Kommunestyret i Lier har i vedtak ved utlegging av planprogrammet til offentlig ettersyn, sagt at Vikar er det foretrukne alternativet. Endelig valg av alternativ gjøres ikke i denne fasen av planprosessen. Nå bør alle alternativer konsekvensutredes, så skal det fattes vedtak om valg av alternativ i forbindelse med sluttbehandlingen, senere i saken.

Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Lier skytterlag og Riflen skoger skytterlag
Dato 07.03.2020, arkivnummer 20/11999-80

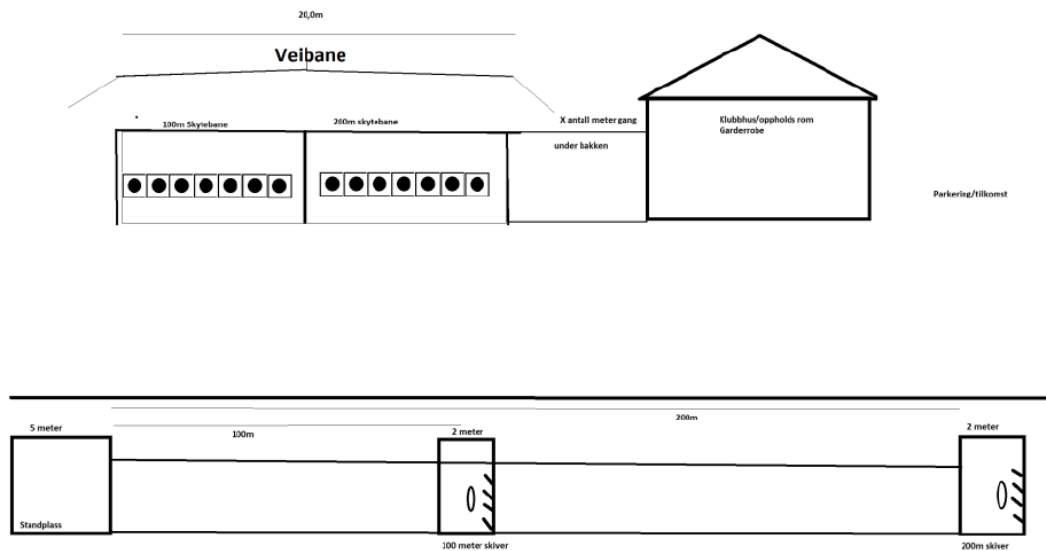
Oppsummering av innspill

Skytterlaget har sendt inn et forslag til utnyttelse av areal under veibane, alternativt etterbruk av tverrslagstunnel som skytebane. De viser til at skyting er en idrett med dårlige kår i tettbygd strøk, og at Lier kommune har vedtatt at eksisterende skytebane på Reistad skal relokaliseres. Skytterlaget mener veibygging av E134 kan kombineres med idrettsanlegg og har to forslag:

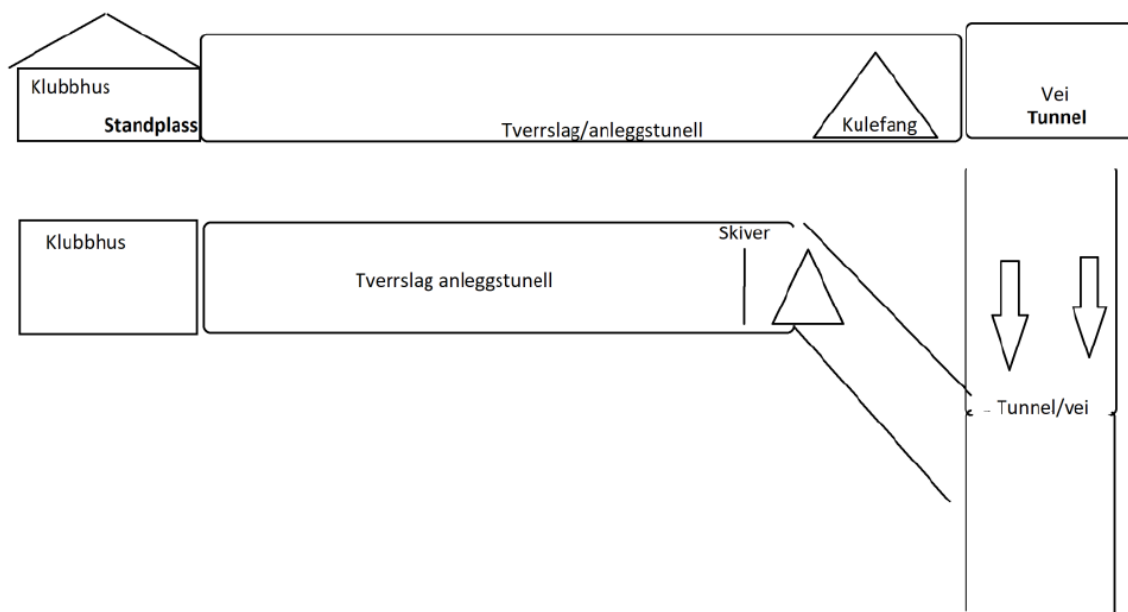
-De ønsker at det utredes om det er en del av planlagt trase som egner seg, og om det er mulig å anlegge 200 meters skytebane i kulvert under veibanen når ny E134 trase anlegges, slik at støy fra skytebanen ikke overstiger den støy som allerede følger av veien.

-Hvis det skal anlegges tverrslagstunnel ber skytterlaget om at tunnelen vurderes anlagt slik at den senere kan brukes som skytebane; 200m rett linje, i tilstrekkelig dimensjon med mulighet for bygning av klubbhus/standplass i forbindelse med

tunnel åpningen.



Figur fra innspill: Kulvert under vei



Figur fra innspill: Etterbruk av tunnel fra anleggsperiode

De ber om at det gjøres overslag av ekstrakostnader for veiprojektet for å avgjøre om dette er mulig sett fra samfunnsøkonomiske hensyn, og slik at det er mulig for foreningene å starte arbeidet med å finne finansiering. De mener fordelene er at man får frigjort større friareal i Reistadlia, samt får plass til et idrettsanlegg sentralt som vanligvis ikke ville kunne ligge sentralt. De mener også dette kan være en mulighet ved andre veiprojekter andre steder.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Et slikt detaljnivå planlegger vi ikke for på kommunedelplannivå, det vil derfor ikke være mulig for oss å se på slike tiltak nå.

I kommunedelplanen ser vi på ulike korridorer, utreder konsekvensene av dem, og anbefaler en av korridorene. Først på reguleringsplannivå begynner vi å se på detaljer i tunneler, tverrslag og annet.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

FAU Høvik skole

Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-81

Oppsummering av innspill

FAU viser til at «Dagslett - kryss E18 er en viktig del av nasjonal veikorridor» (planprogrammet E134 Dagslett-E18). De mener valg av korridor vil legge føringer for videre veivalg fra E18 vestover i form av en Lierdiagonal. De mener konsekvensene ved Jensvoll/Vitbank/Husebykorridoren vil bli store for området rundt Høvik skole inkl videregående skoler, idrettshaller og anlegg, og at disse konsekvensene ikke vil komme fram i dagens planprogram.

De mener at ved å ta for seg bare fram til E18 vil man ikke få det totale bildet av hvordan veisystemet i Ytre Lier vil bli, og konsekvensene det har.

De påpeker derfor at det er viktig at hele Høvik skolekrets' nedslagsfelt er inkludert i influensområdet for utredningen.

Statens vegvesens kommentarer

Lierdiagonalen skal ikke planlegges i dette prosjektet. Vi vil derfor heller ikke utrede konsekvensene av en Lierdiagonal. Vi viser her til brev sendt fra Statens vegvesen til Lier kommune 04.01.2017, hvor vi varsler om at Lierdiagonalen tas ut av planprogrammet.

Prosjektet er klar over verdien Høvik skole og området rundt med skoler og idrettsanlegg har for området, og for ungdom som kommer fra andre steder i Ytre Lier, og det vil også være med i konsekvensutredningen spesielt med tanke på tema friluftsliv/by og bygdsliv og barn og unges interesser.

Influensområdet er området der virkningen av tema forventes å kunne opptre. Dette området kan for noen tema gå utenfor den planavgrensningen som er vist i planprogrammet, fordi tiltaket for noen tema kan påvirke i større avstand fra tiltaket enn et annet tema. Influensområdet vil derfor variere etter tema, og vi er enda tidlig i planleggingen slik at det er usikkert hvordan dette ser ut. Planområdet som vist i planprogrammet er derimot fast.

Kommunedirektørens kommentarer

Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Vikeralternativet kommer ikke i konflikt med området rundt Høvik skole.

Vitbank og Moserud velforening

Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-86

Oppsummering av innspill

Velforeningen mener man må rette blikket framover og løse utfordringene der veien vil komme, ikke bare ha fokus på det som kan komme først å avlaste Lahellområdet. Velet støtter vedtaket fra Lier kommunestyre om at kun Viken er en akseptabel løsning. De er redde for at hvis Huseby/Vitbank/Jensvoll utredes blir det en kamp mellom alle i Ytre Lier.

De mener det er særlig viktig å unngå oppdeling av bolig/næringsområder til små parseller mellom veiene, og at disse blir ubeboelige/farlig å bevege seg mellom. De mener beboere må kunne kreve innløsning av boliger på Vitbank/Moserud ved de alternativene som har kryss der, og at den kostnaden må med i utredningen. De mener Vegvesenets kalkyler ikke tar med seg de samfunnsmessige kostnadene.

Velet mener at E134 ikke bare vil få kryss med E18, men at veien vil bli planlagt videre i Lierdiagonalen. De mener et stort kryss med firefelts veier i området mellom Drammen og Kjellstad vil få store konsekvenser.

De henviser til «Grønne Lier» og mener at ved valg av feil trasé vil kommunens visjon være et hån mot innbyggerne i ytre Lier. De spør om visjonen bare er fine ord, eller om disse betyr noe? Velet mener man ikke kan forsvare å legge veier åpent gjennom bolig og næringsområder hvor det dyrkes mat. De henviser til at jorda i området er landets beste, og at jorda er uerstattelig. De spør om Lier kommunes politikere og vegvesenet mener at det er bra for grønne Lier at 3-400 daa matjord asfalteres.

De mener at andre steder blir nye veier lagt enten i tunnel eller utenfor boligområde/dyrket mark.

Velet mener det eneste alternativet, er Viken.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Kostnader for erverv av bolig vil være med i kostnadsoverslagene som gjøres også på dette nivået. Men dette vil være på et overordnet nivå, da detaljene i linjene ikke er på plass enda. Når vi kommer til reguleringsplan for den valgte korridoren vil flere detaljer være på plass, og man vil ha bedre grunnlag for å se hvilke boliger og næring som veien kommer i konflikt med, og hva som eventuelt må innløses.

Når det gjelder generelt om utredningstema henviser vi til kapittel 1.1.

Lierdiagonalen skal ikke planlegges i prosjektet, og vi skal dermed heller ikke se på konsekvensene av Lierdiagonalen. Vi viser her til brev sendt fra Statens vegvesen til Lier kommune 04.01.2017, hvor vi varsler om at Lierdiagonalen tas ut av planprogrammet.

Kommunedirektørens kommentarer

Se kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1
Ønske om alternativ og Utredningstema

Gullaugtoppen velforening v. Øivind Skøien

Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-87

Oppsummering av innspill

Innledning:

-Velet kommenterer at korridorene i planprogrammet er vist som linjer, ikke korridorer. De forutsetter at korridorene har egenskaper som SVV mener gjør dem aktuelle for utredning eller behandling, men mener det ikke gjøres rede for i planprogrammet hvorfor alternativene er inkludert.

-Velet mener planprogrammet heller ikke beskriver problemstillinger som er avgjørende for å legge til rette for reell medvirkning, målrettet evaluering av alternativene og fastsettelse av et hensiktsmessig planprogram, de mener dette ikke er i samsvar med KU-forskriften.

Gullaugtoppen har gitt vurderinger av det foreliggende planprogrammet, men også innspill til selve planarbeidet:

Vurdering av planprogrammets korridoralternativer på Dagslett-siden:

Velet mener en planprosess for å endre trasé på Dagslettsiden vil komplisere og forsinke prosjektet. De mener grunnforholdene langs den nordlige av linjene er utfordrende, og at en lenger dagstrekning oppover i dalen vil ha negative konsekvenser for naturmiljø og beboere og som barriere ift vedtatt linje. De mener topografien gjør at støy fra dagstrekning vil spre seg i et stor område. De mener det nordre alternativet vil gi marginalt kortere tunnel, men også omfattende geotekniske utfordringer, stort arealbeslag og negative miljøkonsekvenser.

Prosjektmål vs samfunns mål

Velet ønsker en best mulig trasé for E134 i Ytre Lier; en trasé som løser trafikkavvikling med minst mulig belastning for befolkning og miljø, som har minst mulig naturinngrep og ikke påfører økte støyplager. De viser til at mål SVV har definert sier at negative konsekvenser for miljøet skal begrenses. Dette gjelder spesielt støybelastning og barrierenvirkning. Velet mener SVV har svekket målsettingene for støy og miljø i forhold til målene i de forutgående planprosessene, uten at det er

begrunnet, og at SVV heller ikke har lagt til grunn de samfunns mål som de er forpliktet av gjennom Liers kommuneplan.

Ravinedal

De påpeker av Daueruddalen er en stor ravine, dalsidene er ikke stabile, og de mener fundamentering og skredsikring i bratte leirholdige løsmasser er svært kostbart. Velet mener at en trasé lenger nord fører til at anleggsvei må forlenges gjennom det vanskelige terrenget. Velet mener risiko for leirskred må tas på største alvor, og informerer om at det ligger boligeiendommer og gårder inntil skråningene, og at skred kan true både boliger og veier. De mener mange eiendommer må innløses pga skredfare og ulemper i byggeperioden, og at virkningen kan bli at grenda vil opphøre som levende lokalmiljø og kulturlandskapsprodusent.

Rekreasjonsområde og turvei med regional verdi/truet naturtype-

Ifølge velet vil nordlig trasé komme tett på gammel jernbanelinje som er turvei, og statlig sikret friluftsområde. De mener støyforholdene her vil bli uakseptable, og at turveien og bygdeveien like ved er viktige for tilgang til marka og stille områder.

Ravinen opplyses å være en rødlistet naturtype, som i tillegg forbinder Drammensfjorden og Kjekstadmarka, og Daueruddalen er levested for truede arter. De mener vedtatt alternativ har færre negative konsekvenser enn en lenger nord.

Konsekvenser for planprosessen

Velet påpeker at det allerede ligger en ferdig prosjektert vei rett frem over Daueruddalen, og at flytting av traseen setter i spill alt som er gjort for å få en byggbar løsning. De mener at man ellers ser det å legge veien i fjell som en fordel både for å føre den fram og unngå miljøulemper. De mener det er usannsynlig å spare penger når mer av veien legges i dagen gjennom ravineterreng. De mener at flere samferdselsprosjekter har vært stoppet på grunn av vanskelige grunnforhold, og at all tidligere pengebruk/tidsbruk/naturinngrep legges til alle nye alternativer som negativ startkapital. De mener at alternativer på Dagslettsiden som flytter linja nordover bør forkastes.

Vurdering av planprogrammet sett i forhold til forskriftens krav og departementets veileder:

-Velet viser til KMDs veileder (26.02.2020) og sentrale krav i KU-forskriften; Hensikten med planprogram er å styrke den innledende fasen av planarbeidet. Det skal legges til rette for en bred og åpen diskusjon om hvilke premisser som skal være styrende for planarbeidet. Velet kommenterer at SVV valgte å fremme planprogrammet i Røyken før Lier, selv om SVV måtte forvente at saken angår Lier mest, og at endringer her kunne bli nødvendig. De mener at SVVs prosjektleder sa i formannskapet i Lier at Lier kommune ikke kan påvirke innholdet, fordi det da må tilbake til behandling i Røyken. De mener en slik strategi er kritikkverdig, og motvirker hensikten med planprogram og medvirkningen som skal forme det.

-Planprogram skal inneholde beskrivelse av de problemstillinger som i den konkrete saken anses viktige for miljø og samfunn (forskrift) og Planprogrammet må gi en grundig beskrivelse av slike

problemstillinger (veileder) (ikke direkte gjengitt fra forskrift og veileder); Velet mener planprogrammet mangler et slikt innhold, og hever terskelen mye for medvirkning og unnlater å gi retning til utredningsopplegget og dermed de mest beslutningsrelevante forholdene.

-Utredning av alternativer vil kunne synliggjøre muligheter for å redusere de negative konsekvensene av planen; Velet mener at hovedformål med å utrede alternativer er å redusere negative konsekvenser og at alternativene for veistrekningen da må representere ulike måter å håndtere kjente problemer på. De mener planprogrammet bare har en helt overflatisk angivelse av korridoralternativene, som ikke svarer til forskrift og veileder og mener dette er planprogrammets største svakhet.

-Ved fastsettelse av planprogrammet er det viktig at det fremgår klart hvilke temaer og problemstillinger som er spesielt viktig å få belyst på en grundig måte i konsekvensutredningen; Velet mener at dersom dette forsømmes, blir planprosessen langt mer utsatt for innsigelser, klager og ugyldighet, de mener derfor at planprogrammet må bearbeides etter offentlig ettersyn og om nødvendig må kommunestyret gjøre dette i sitt vedtak om fastsettelse.

-Velet henviser også til at planprogrammet skal ha et ikke-teknisk sammendrag med vektlegging av de viktigste problemstillingene og hvordan man vil minimere negative virkninger, i tillegg til at det er viktig at konsekvenser ikke blir underkommunisert og at nytten av planen ikke skal omfattes av sammendraget. De mener planprogrammet er lite konkret og gir lite beslutningsrelatert info. De mener det er opplisting av generelle formuleringer og underkommunisering av kjente negative virkninger. De mener det er en lang planhistorikk her, og kunnskapen burde vært omsatt til konkrete problemstillinger som kunne fortelle om hvordan forslagstiller vil håndtere planoppgaven. Velet ber SVV om å gjennomgå planprogrammet og bringe det i samsvar med forskriftens krav.

Konkrete mangler og forbedringsbehov i planprogrammet

-Velet mener at planprogrammet ikke viser at korridorenes alternativer for Dagslett og E18-siden kan kombineres på flere måter, og viser til at Vikeralternativet ikke betinger at veilinja føres nordover i Daueruddalen.

-De viser til at planprogrammet kun i en setning viser til at uaktuelle deler av planprogrammet kan siles ut underveis i arbeidet. Videre mener de kapittelet «Sammenlikning, måloppnåelse og anbefaling» er svært kort, og ikke sier noe om muligheten for og nytten av siling. Videre mener de at for at sammenlikning og siling skal kunne finne sted må planprogrammet gjøre rede for alternativenes kjente/tilsiktete egenskaper og hvordan siling i praksis skal håndteres. Velet mener videre at for at måloppnåelsen skal kunne legges til grunn for anbefaling, må riktige og legitime mål innarbeides og dette må skje senest når planprogram fastsettes.

Lier kommunes politiske vedtak og føringer med relevans for planarbeidet:

-Velet mener at Lier kommune gir føringer som er relevante og forpliktende for planarbeidet, og som må innarbeides; Reduksjon av transport og forurensende utslipp, hindre tap av naturmangfold, enkel tilgang til grøntområder og rekreasjon, skjerming og forebygging av trafikkstøy. Gullaugtoppen velforening mener disse hensynene bare blir viktigere etter hvert som urbanisering og fortetting skjer i byggesonene og viser til at støy reduserer befolkningens friske leveår, og på den annen side at

aktivitet som kan drives i grønne nærområder med godt miljø har gode helseeffekter. De viser til Liers temaplaner for eksempel folkehelseplan, frilftsplan og temaplan mot støy.

-Gullagtoppen velforening ber SVV ta lokalpolitiske vedtak, planverk og kunnskap fra planhistorikken for strekningen i betraktning, og vise dette, slik at partene slipper å bruke unødig energi på disse forholdene.

Momenter til vedtak om fastsettelse av planprogram: Velet foreslår at kommunen som planmyndighet fatter vedtak som kan bidra til at planprogrammet blir formålstjenlig for prosess og planinnhold:

-Samfunns- og miljømål må innarbeides, slik disse er operasjonalisert for planarbeid og arealutvikling i kommuneplan og relevante temaplaner.

-Alle alternativer må beskrives slik at egenskapene og forskjellene mellom dem er tydelige.

-Hver korridor må "løses opp" slik at det blir tydelig at andre kombinasjoner av dagstrekninger og fjell-linjer er mulige og vil bli utredet.

-Alternativer som indikerer dårlig måloppnåelse siles ut underveis etter en nærmere angitt milepæl og prosess mellom forslagsstiller og planmyndighet.

-Alternativer som utredes videre (etter siling) skal bearbeides i tråd med tiltakshierarkiet (jfr Håndbok V712, KU-forskrift § 23 m fl) for å redusere de negative miljøpåvirkningene.

-Utredninger og planarbeid skal omfatte temaer innenfor naturfare, folkehelse og forebygging av trafikkstøy.

Statens vegvesens kommentarer

Innledning

-Innspillet tas til orientering

- Etter vår mening ber Gullagtoppen vel her om opplysninger som kommer som en del av utredningen. Det er riktig at vi på bakgrunn av flere planprosesser kjenner planområdet svært godt. Allikevel har prosjektet vurdert det som viktig å ikke starte konsekvensutredningen i planprogrammet, ved å si noe om fordeler og ulemper ved de ulike korridorene. Vi mener det er feil og i verste fall villedende for de som skal behandle planprogrammet.

Vurdering av planprogrammets korridoralternativer på Dagslettsiden:

-Etter at prosjektene rv. 23 Linnes-Dagslett og Linnes – 18 ble stoppet og slått sammen har prosjektet hatt en prosess på hva som er «relevante alternativer»; *Stortingspreposisjon 87 (2017-2018); «Samferdselsdepartementet går inn for at vidare planlegging og utbygging av rv 23 på strekninga Dagslett–kryss E18 blir gjennomført som eitt samla prosjekt. (...). Det er viktig at ein i vidare planarbeid får ei grundig utgreiing av alle relevante alternativ...»*

Gjennom tidligere silingsprosesser og planprosesser har vi vurdert svært mange ulike korridorer gjennom planområdet. Det som er nytt nå, er at det ikke er noe fastpunkt på Linnes lenger. Vi kunne

dermed se på linjer som ikke går innom Linnes. Prosjektet har vært igjennom en prosess for å søke etter korridorer som er relevante og som vi anser som gjennomførbare. Lier kommune foreslo i desember 2018 en justert Vikerlinje. Dette er en variant av den tidligere planlagte Vikerlinjen. Tanken bak denne linjen er en kortere og da rimeligere linje.

Denne prosessen hadde form av en forprosjektfase. I utgangspunktet endte denne fasen med et planprogram hvor Vikeralternativet ikke var med. Bakgrunnen for dette er at Vikeralternativet ikke kan bli det billigste og at alternativet kommer dårligere ut på trafikanntytte siden mesteparten av trafikken skal i retning Drammen.

Dette ble avvist fra politisk hold i brev fra Samferdselsdepartementet 01.07.2019.

Vi ser at videre optimalisering av korridorene tilsier at linjene for alle alternativene legges noe lenger nord. En av konsekvensene av det er at E134 blir liggende lavere i terrenget. Detaljene i dette og eventuelle andre støytiltak vil ikke planlegges før i senere planfaser.

Konsekvensene av de nordlige linjene vil utredes i konsekvensutredningen, da vil konsekvenser for naturmiljø, beboere, barriereeffekt, samt støy, geotekniske utfordringer, arealbeslag og negative miljøkonsekvenser.

Prosjektmål vs samfunns mål

- Målene er definert ut fra Statens vegvesens oppdrag og bestilling. Statens vegvesen er politisk styrt av Samferdselsdepartementet. Signalene derfra har i den senere tid vært entydig på å bygge billigere og få «mer vei for pengene». Dette gjenspeiles også i målsetningen for prosjektet. Andre nasjonale og lokale krav må vi forholde oss til, men de er ikke nødvendigvis mål for prosjektet. Eventuelle konflikter skal komme fram i konsekvensutredningen.

Vi har sammenliknet planprogrammet for E134 Dagslett – E18 mot planprogrammet for rv. 23 Linnes – E18 med tanke på miljøhensyn i mål. Vi ser at i hovedmålet er miljøhensyn borte, men i delmålene er miljøhensyn bedre dekket enn for rv. 23 Linnes-E18

- Delmål 1 i nytt planprogram er nytt
- Delmål 2 er det samme som delmål 1 fra planprogram Linnes-E18
- Delmål 3 er det samme som delmål 2 i planprogram Linnes-E18
- Delmål 4 er det samme som delmål 6 i planprogram Linnes-E18
- Delmål 5 er nytt
- Delmål 6 er det samme som delmål 3 fra planprogram Linnes-E18 men er tydeliggjort nå
- Delmål 7 er det samme som delmål 3 fra planprogram Linnes-E18 men med flere konkrete punkter ang. miljø
- Delmål 8 er det samme som delmål 4 og 5 slått sammen fra planprogram Linnes-E18

Sammenliknet med planprogram for Linnes – E18 er det feil at nytt planprogram for E134 Dagslett-E18 har svekket fokus på miljø i mål og delmål.

Ravinedal

-Innspillet tas til orientering. Prosjektet er klar over de geotekniske utfordringene, og verdiene i Daueruddalen. Disse vil håndteres og utredes i forbindelse med konsekvensutredningen. Mer om utredning av ulike tema i konsekvensutredningen, se kapittel 1.1.

Rekreasjonsområde og turvei med regional verdi/truet naturtype

-Innspillet tas til orientering. Støyforhold i friluftsområder vil utredes som en del av nærmiljø, by- og bygdeliv. Forhold som går på naturverdier i Daueruddalen vil utredes som en del av Naturmiljø.

Konsekvenser for planprosessen

-Innspillet tas til orientering. Vi ser at videre optimalisering av korridorene tilsier at linjene for alle alternativene legges noe lenger nord. Dette gir kortere veg og i utgangspunktet billigere løsninger. I videre planlegging må det gjøres en vurdering av om den nordligere linja skal velges eller om den tidligere regulerte løsningen skal beholdes.

En av konsekvensene av en nordlig linje det er at E134 blir liggende lavere i terrenget. Detaljene i dette og eventuelle andre støytiltak vil ikke planlegges før i senere planfaser.

Vurdering av planprogrammet sett i forhold til forskriftens krav og departementets veileder:

-Innspillet tas til orientering. Det er ikke riktig at planprogrammet ble sendt tidligere til Røyken kommune enn til Lier kommune. Begge kommunene fikk planprogrammet oversendt samme dag, 13 september 2019. Det er heller ikke riktig at SVV har sagt at Lier kommune ikke kan påvirke planprogrammet, Lier kommunes vedtak viser også at politikerne ikke har hatt en slik forståelse. Det som ble sagt var at hvis Lier kommune gjorde endringer i planprogrammet måtte det til en ny politisk behandling i Røyken kommune. Det skal lages en plan for E134 Dagslett – E18, da må det også fastsettes ett planprogram. Kommunene må samarbeide, og ingen av kommunene kan ensidig endre planprogrammet.

Det har for øvrig vært god kommunikasjon med administrasjonen i både Lier og Røyken/Asker underveis i utarbeidelse av planprogrammet, samt utveksling av tekst og rettelser, for å sikre at kommunene tar del i arbeidet.

- Planprogrammet gir en oversikt over tema som skal utredes.

Vi ser at beskrivelsen av problemstillinger som anses viktige for miljø og samfunn kan gjøres bedre, dette innspillet tas til etterretning og det skrives et avsnitt om dette i planprogrammet.

- Som nevnt tidligere i vårt svar mener vi det vil være villedende å starte konsekvensutredningen i planprogrammet. Vi har derfor begrenset oss til å beskrive det vi vet, og som er planlagt utredet. Vi mener det tilfredstiller kravet fra §14 i KU-forskriften, som sier at planprogrammet skal inneholde en beskrivelse av «c) relevante og realistiske alternativer og hvordan disse skal vurderes i konsekvensutredningen»

- Fra kapittel 4.4. Fastsetting av planprogram i veilederen: «Det er viktig at det ved fastsettelse av planprogrammet framgår klart hvilke temaer og problemstillinger som er spesielt viktig å få belyst på

en grundig måte i konsekvensutredningen. Se kapittel 5 i denne veilederen om utarbeidelse av konsekvensutredningen» Hensikten med høring av planprogram er nettopp å sikre at problemstillinger som er spesielt viktig å få belyst på en grundig måte i konsekvensutredningen fremkommer

- Innspillet tas til orientering. Krav til planprogram fremkommer av forskrift om konsekvensutredninger §14 Der står det:

Et planprogram og en melding med forslag til utredningsprogram skal inneholde en beskrivelse av:

- a. planen eller tiltaket, det berørte området og de problemstillingene som i den konkrete saken anses viktige for miljø og samfunn
- b. forholdene som etter kapittel 5 skal utredes, og hvilke metoder som er tenkt benyttet for å skaffe nødvendig kunnskap
- c. relevante og realistiske alternativer og hvordan disse skal vurderes i konsekvensutredningen
- d. plan- eller søknadsprosessen, med frister i prosessen, deltakere og plan for medvirkning fra særlig berørte grupper og andre.

Planprogrammet eller meldingen skal også inneholde kart over det berørte området.

Som beskrevet over ser vi at beskrivelsen av de problemstillingene som i den konkrete saken anses viktige for miljø og samfunn er noe tynn, der vil planprogrammet justeres. De øvrige kravene til planprogrammet mener vi er greit dekket.

Når det gjelder krav om ikke-teknisk sammendrag tror vi vellet misforstår litt. Det er krav om et ikke teknisk sammendrag av selve konsekvensutredningen, jf forskrift om konsekvensutredninger § 17 siste avsnitt. Et tilsvarende krav finnes ikke for planprogrammet.

Konkrete mangler og forbedringsbehov i planprogrammet

- I korridorene har vi vist det vi mener er de mest aktuelle sammensetningene av korridorene. Det er mulig å slå sammen ulike alternativer for Lilles og Dagslett- sidene, men vi vurderer det slik at for eksempel Vikeralternativet blir mindre aktuelt å anbefale, dersom vi isteden bruker linjen lengst sør ved Dagslett. Da er det ikke relevant å utrede. For trafikkantnytt, som utredes under de prissatte konsekvensene, er det en fordel om linjen er så kort som mulig.

- Formuleringen om at korridorer kan siles ut underveis, er tidligere ønsket inn av Lier kommune, og henviser til at kommunen kan be om at korridorer kan siles ut av planprogrammet. I dette tilfellet har vi derimot et oppdrag fra Samferdselsdepartementet, etter samferdselsministerens svar i Stortinget sommer 2019, som spesifiserer hvilke korridorer vi skal utrede; «Med bakgrunn i vedtakene i Lier Kommune, mener departementet derfor at det er nødvendig og også ha med alternativet som det lokale myndigheter peker på, i tillegg til alternativene som Statens vegvesen selv har pekt på. Samferdselsdepartementet ber på denne bakgrunn om at alle relevante alternativ inngår i planprogrammet, også det alternativet som Lier kommune ønsker utredet.»

SVV ønsker å utrede alle de syv alternativene som ligger i forslaget til planprogram fullt ut, og har ingen planer om å sile underveis i prosessen. Derfor er det heller ikke naturlig å skrive noe om dette i planprogrammet.

Lier kommunes politiske vedtak og føringer med relevans for planarbeidet:

-Innspillet tas til orientering. Informasjon om ulike tema, blant annet støy, omtales i kapittel 1.1 i dette dokumentet.

- Både vedtak i kommunene, tidligere planlegging og ulike kommunale planer og føringer er en del av grunnlaget for planleggingen. Kommunen som planmyndighet må vurdere hvordan planen og planprogrammet forholder seg til dette. For noen områder vil planen komme i konflikt med eller ikke følge kommunale planer. Da må kommunen vurdere om dette kan tillates. Hva vi forholder oss til vises under kapittel 1.5 Premisser for planarbeidet, men denne listen er ikke uttømmende da planer og føringer lokalt, regionalt og nasjonalt er dynamisk og endrer seg gjennom planperioden.

Momenter til vedtak om fastsettelse av planprogram:

Innspillet tas til orientering

-Det har kommet innspill til slike mål fra førstegangsbehandlingen i Lier kommune. Se kap. 3.2. Se også kommentar til mål ovenfor i dette svaret.

-Vi ønsker å unngå å starte konsekvensutredningen i planprogrammet, og vil derfor holde oss til å beskrive de rent tekniske elementene som skal inn i korridorene, og hvor linjen går gjennom planområdet.

-I korridorene har vi vist det vi mener er de mest aktuelle sammensetningene av korridorene. Det er mulig å slå sammen ulike alternativer for Linnes og Dagslett- sidene, men vi vurderer det slik at for eksempel Vikeralternativet blir mindre aktuelt å anbefale, dersom vi isteden bruker linjen lengst sør ved Dagslett.

-Dersom vi ser at et alternativ ikke er mulig å gjennomføre på en god måte, kan vi si dette ut. I utgangspunktet forholder vi oss til oppdrag fra Samferdselsdepartementet som beskrevet ovenfor.

-Vi forholder oss til tiltakshierarkiet, men i store vegprosjekter vil det være vanskelig å unngå negative miljøpåvirkninger. I konsekvensutredningen skal det dermed også beskrives skadereduserende tiltak og for og etterundersøkelser. For dyrka mark skal vi utrede muligheter for å erstatte tapt dyrka og dyrkbar mark (planprogrammet kap. 5.5.1) Detaljering av eventuelle tiltak gjøres i en senere planfase.

-Trafikkstøy dekkes gjennom prissatte konsekvenser(støy) og ikke prissatte konsekvenser (friluftsliv/by og bygdeliv), folkehelse indirekte gjennom friluftsliv/by og bygdeliv og naturfare gjennom ROSanalyse, og undersøkelser av geoteknikk i området.

Kommunedirektørens kommentarer

Prosjekt mål vs samfunns mål

Målene for prosjektet er definert ut fra Samferdselsdepartementets oppdrag og bestilling. Kommunen er ikke enig i alle prosjektmålene, noe som allerede har kommet fram i vedtak om utlegging av planprogrammet til offentlig ettersyn. Kommunedirektøren støtter blant annet ikke målet om kortere veg å kjøre og mener det kan legges mer vekt på miljøhensynet i hovedmålet. Kommunedirektøren ser også at spesielt delmål 2 (Redusert og forutsigbar kjøretid og kortere veg å kjøre) og 6 (Minst mulig tap av dyrket og dyrkbar mark til vegareal i tråd med nasjonal jordvernstrategi) fort kan bli motstridende tema. Det er også viktig å være klar over at denne

kommuneplanen skal vedtas både av Lier og Asker kommuner. Vedtaket må derfor kunne aksepteres av begge kommunene og ikke bli for spesifikk for den enkelte kommune

Velet viser til Liers temaplaner, blant annet mot støy. Lier kommune har ikke temaplan mot støy, men skal i gang med utarbeidelse av en slik plan.

Sørumlia vel

Dato 13.03.2020, arkivnummer 20/11999-94

Oppsummering av innspill

Velet henviser til at de har gitt innspill til saken tidligere og har som standpunkt at Husebyalternativet ikke burde være inkludert i planprogrammet, da det er det mest ødeleggende; jordvern, kulturminner og bomiljø er de faktorene som nevnes.

Videre har velet kommentert planprogrammet;

- Det henvises til at det i forordet er referert forhold som har endret seg siden 2007, de mener at det viktigste er glemt; Fokuset på å bevare norsk matproduksjon er et viktig mål, særlig med tanke på klimautfordringene. De mener at ved å planlegge en vei tvers over verdifull matjord, gir man uttrykk for at dette ikke er viktig.
- Vegstandard: De mener generelt at man bør dimensjonere nye hovedveier for dagens trafikk med god margin, slik at man slipper ny planlegging senere. De mener målet må være at E134 skal være det foretrukne alternativet og en av virkemidlene kan være høyere fartsgrense.
- Alternativer som skal vurderes videre: De henviser til at den billigste varianten skal vurderes, samt evt kulverter for å redusere negative konsekvenser. De mener man bør ta med ulike varianter av kulvert, for redusere konsekvenser for matjord og støy.
- De savner et punkt for alternativene om hvordan trafikknivå og mønster påvirkes på bl.a Tuverudveien. De mener Vitbank og Huseby vil ha negativ innvirkning på Tuverudveien fordi en del lokaltrafikk flyttes dit. De påpeker at mange allerede bruker Tuverudveien i rushtiden.
- Ikke-prissatte konsekvenser: De mener mangler bomiljø mangler som punkt, da veiutbyggingen har vesentlig negativ påvirkning, ved forurensning, støv og støyplager.
- Friluftsliv, by og bygdeliv inkl. barn og unges interesser: De mener påvirkning av barn/unge/voksnes sikkerhet i byggeperioden er et viktig moment. De minner også om at flere alternativ har negative konsekvenser for skole/skolevei/barnehage og at det bør veie tungt.

Statens vegvesens kommentarer

-Statens vegvesen er forpliktet til å utrede det billigste alternativet ihht brev av 26.06.18 om at Statens vegvesen skal utarbeide et revidert forslag til planprogram for kommunedelplan der alle relevante alternativ inngår. Departementet viste til at i tråd med retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan og bygningsloven skal rimeligste alternativ være vurdert.

Prosjektet vurderer det slik etter foreløpige kostnadsberegninger at Husebykorridoren er det billigste alternativet.

-Fokuset på å bevare matproduksjon er viktig. Det er en sterk føring og vil ha innvirkning på konsekvensutredningen i et område hvor kvaliteten på matjorden er såpass høy.

Mer om ulike utredningstema i kapittel 1.1 hvor vi svarer ut en del ofte stilte spørsmål.

Målene er definert ut fra Statens vegvesens oppdrag og bestilling. Statens vegvesen er politisk styrt av Samferdselsdepartementet. Signalene derfra har i den senere tid vært entydig på å bygge billigere og få «mer vei for pengene». Dette gjenspeiles også i målsetningen for prosjektet. Andre nasjonale og lokale krav må vi forholde oss til, men de er ikke nødvendigvis mål for prosjektet. Vi viser her til forordet til planprogrammet hvor blant annet Stortingspreposisjon 87 (2017-2018) er omtalt, som blant annet sier «Med ei samla og samanhengande utbygging ligg det til rette for ei meir kostnadseffektiv gjennomføring, med reduserte byggherrekostnader og redusert samla utbyggingstid. I planarbeidet skal det dessutan vurderast kostnadsreduserande tiltak på heile strekninga.». For øvrig vil ikke målene til prosjektet frita prosjektet fra å forholde oss til føringer og retningslinjer for ulike tema.

Vi har sammenliknet planprogrammet for E134 Dagslett – E18 mot planprogrammet for rv. 23 Linnes – E18 med tanke på miljøhensyn i mål. Vi ser at i hovedmålet er miljøhensyn borte, men i delmålene er de bedre dekket enn for rv. 23 Linnes-E18

- Delmål 1 i nytt planprogram er nytt
- Delmål 2 er det samme som delmål 1 fra planprogram Linnes-E18
- Delmål 3 er det samme som delmål 2 i planprogram Linnes-E18
- Delmål 4 er det samme som delmål 6 i planprogram Linnes-E18
- Delmål 5 er nytt
- Delmål 6 er det samme som delmål 3 fra planprogram Linnes-E18 men er tydeliggjort nå
- Delmål 7 er det samme som delmål 3 fra planprogram Linnes-E18 men med flere konkrete punkter ang. miljø
- Delmål 8 er det samme som delmål 4 og 5 slått sammen fra planprogram Linnes-E18

Sammenliknet med planprogram for Linnes – E18 har nytt planprogram for E134 Dagslett-E18 mer fokus på miljø i delmål for prosjektet.

Det er kommunene som til slutt skal behandle planprogram og plan, og som må vurdere om de kan godta planens innhold.

-Vegstandarden beregnes ut fra fremtidig forventet trafikk, konsekvensutredningen skal inneholde trafikkberegninger som vil gi de endelige premissene for valg av vegstandard. Se kapittel 1.1 for mer info om utgangspunktet for valg av vegstandard.

-Det skal vurderes to alternativer i hver korridor; et som er billigst mulig og et hvor vi legger inn tiltak for å redusere konsekvenser. I det siste alternativet har kommunene ønsket at tiltaket er lang kulvert fra Lierelva til E18.

-Trafikkberegningene som gjennomføres innenfor de prissatte konsekvensene vil også se på trafikk tall på lokalveinett.

-Bomiljø vurderes innenfor tema friluftsliv/by og bygdeliv, det samme gjør skoler, barnehage og ferdsel for barn og unge til for eksempel fritidsaktiviteter gjennom planområdet. Sikkerhet for gående og syklende i anleggsperioden vil ivaretas av senere planlegging.

Kommunedirektørens kommentarer

I alternativ 2 ønsker Lier kommune mest mulig nedgravd løsning.

Se kommunedirektørens kommentar til Gullaugtoppen velforening og kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

3.5. Innspill fra private

Jens Nelson

Dato 21.01.2020, arkivnummer 20/11999-13

Oppsummering av innspill

Påpeker flaskehalser hvor det er kø i området, blant annet ned E18 Lierbakkene fra kl. 15, og fra avkjøringen ved Kjellstad til der forslag 1 og 2 munner ut. I tillegg kommenteres avkjøringen på Kjellstad i retning Oslo. Mener at man gjør trafikken mer effektiv ved å gå for alternativ 3, for å få luket bort trafikken så langt opp mot Liertoppen som mulig og ikke skaper mer trafikk i området Kjellstad og Jensvoll.

Statens vegvesens kommentarer

Forutsetter at det med alternativ 3 menes Vikerkorridoren (blå linje), alternativ 2 menes krysset med E18 for Huseby og Vitbankkorridorene (grønn og rosa), og alternativ 1 menes Jensvollkorridoren (lilla). Innspillet tas til orientering.

Foreløpige tall viser at ca 80% av trafikken på ny E134 skal sørover mot Drammen eller videre. Det vil si at det kun er ca. 20 % som skal i retning Asker.

Kommunedirektørens kommentarer

Beregningene må tas på nytt ift. Vikeralternativet, i og med at dette alternativet åpner opp for en ny og langt raskere veiløsning til områdene sørvest for Oslo (Asker, Bærum og Lysaker) fra E6 i øst. Langt flere som kommer fra Østfold (E6) og som skal til områdene sørvest for Oslo, vil sannsynligvis velge å kjøre Viker framfor å kjøre E18 gjennom Oslo.

Joachim Thorkildsen

Dato 21.01.2020, arkivnummer 20/11999-14

Oppsummering av innspill

Mener at Vikerkorridoren er det eneste alternativet som ikke vil forstyrre og påvirke lokalsamfunnet.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Lene Webjørnsen

Dato 31.01.2020, arkivnummer 20/11999-15

Oppsummering av innspill

Mener at Vikerkorridoren er best for beboere og miljø.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Flemming Sveen

Dato 31.01.2020, arkivnummer 20/11999-16

Oppsummering av innspill

Mener at alle alternativer er relevante, med unntak av Viker, ut fra at det skal være et reisetids og klimamessig tiltak. Mener at utslippene øker ved å føre trafikken til E18 ved Viker. Tar opp at man kunne introdusert Viker som plass for randsoneparkering. Foreslår å bygge korridoren på søyler deler av strekningen for å ivareta dyrket mark, men påpeker at det er dyrt og har få miljøgevinster.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Per Ståle Heimdal

Dato 31.01.2020, arkivnummer 20/11999-17

Oppsummering av innspill

Ber om at Statens vegvesen vurderer å ta vare på landets beste matjord ved å legge så mye som mulig av veien rett under jordene i en senketunnel i form av to store betongrør. Han mener en miljø-tunnel ikke trenger å ligge dypt men at det vil være svært positiv for miljøet fordi man også kan tilbakeføre deler av eksisterende vei til dyrket jord.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering. Nedgravde kulverter vil være del av et alternativ to for korridorene Huseby, Vitbank og Jensvoll. I disse alternativene ser vi på tiltak for å redusere konsekvensene for omgivelsene.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Bing Liu

Dato 31.01.2020, arkivnummer 20/11999-18

Oppsummering av innspill

Bor på Spikkestad og mener det blå alternativet er det verste fordi det ikke gjør kjøreturen fra Dagslett til Drammen kortere

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Thor Ivar Østbye/familien Østbye Bergmann

Dato 31.01.2020, arkivnummer 20/11999-19

Oppsummering av innspill

Familien ønsker at hensynet til støy, jordbruk, skolevei og barnehager skal veie tungt i avgjørelsen om korridor, og ønsker selv kun Vikerkorridoren.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Bernhard Dahle

Dato 31.01.2020, arkivnummer 20/11999-20

Oppsummering av innspill

Mener man bør prioritere Jensvollkorridoren, på bakgrunn av; Kortere tunnel, gjenbruk av eksisterende vei, korteste kjørelengde for trafikk (miljøfordel), og spare/redusere nedbygging dyrket mark.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Kåre Svanåsbakken

Dato 31.01.2020, arkivnummer 20/11999-21

Oppsummering av innspill

Mener Vikerkorridoren er det eneste fornuftige og fremtidsrettede, fordi de andre alternativene vil ødelegge strandsone og dyrket mark for lang tid.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Ståle Brun

Dato 31.01.2020, arkivnummer 20/11999-22

Oppsummering av innspill

Påpeker at økt trafikk på tilstøtende veg (eksisterende E18) på grunn av påkobling av ny E134 tas med i beregning, slik at nødvendig støyskjerming utføres for eksisterende bebyggelse inntil E18. Han mener at spesielt Vikeralternativet vil medføre aksellerasjon av trafikken oppover Lierbakkene, og gi mer støy i nærmiljøet mellom ny påkobling og Lieråstunnelen, og at dette dermed må vurderes særskilt.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Vi henviser til generelt svar om støy i kapittel 1.1 i dette dokumentet.

Kommunedirektørens kommentarer

Kommunedirektøren mener det må vurderes støytiltak langs E-18 innenfor influensområdet fra påkoblingspunktet med E134 og til Brakerøya.

Terje Østenengen

Dato 31.01.2020, arkivnummer 20/11999-23

Oppsummering av innspill

Mener man bør vurdere grønn korridor, og foreslår at denne legges 4,5 m over terrenget fra tunnelen og fram til E18. Viser til at dette er gjort i utlandet og håper på hurtig fremdrift.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Terje Falla

Dato 04.02.2020, arkivnummer 20/11999-24

Oppsummering av innspill

Trafikkerer gjennom planområdet hver dag, og anbefaler Husebykorridoren fordi det er den retteste, mest presise og med minst konsekvenser for industri og beboere på Vitbank. Mener at Vitbankkorridoren er nr 2 av samme årsaker.

Oppgir at Vikar vil medføre store kostnader (kryss og tunnel), og Jensvoll store negative konsekvenser for næringsliv og beboere på Vitbank (bygging og senere).

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Eivind Sterri

Dato 05.02.2020, arkivnummer 20/11999-25

Oppsummering av innspill

Mener det viktigste er å enes om en trasé slik at prosjektet blir gjennomført så fort som mulig. Mener at Vikeralternativet er best, men påpeker at det også er dyrest. Han mener at dersom noe gjør at Vikeralternativet er umulig, er det viktig å velge en korridor som kan bygges så fort som mulig, og oppgir at Husebykorridoren bør være et godt alternativ. Mener politikerne nå må få fart på prosjektet.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Anders Tretteteig

Dato 05.02.2020, arkivnummer 20/11999-27

Oppsummering av innspill

Mener det er gledelig for både privat og næringsliv at det planlegges oppgraderinger i området, og at tiden er moden for en høyhastighetskobling mellom Østfold og (buskerud)Vestfold. Han mener at det bør prioriteres å fremskynde prosessen så mye som mulig med raske avgjørelser og lite byråkrati, for å avlaste trafikk Moss/Horten og via Oslo. I tillegg oppgis det at et 3dje byggetrinn bør vurderes, mellom Dagslett og Verpen slik at det blir motorveg på hele strekningen.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Det er i dag ikke planlagt noe vegprosjekt mellom Dagslett og Verpen, og det er heller ikke del av oppgaven til prosjektet E134 Dagslett-E18.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Knut Hasting

Dato 04.02.2020, arkivnummer 20/11999-29

Oppsummering av innspill

Mener at jordvern bør gis høyest vekt i vurderingen, på grunn av begrensede arealer for matproduksjon i Norge, og at områdene i Lier er lettdrevet, har kort avstand til forbrukere, gir arbeidsplasser, og er en viktig verdi for kommunene. Han vurderer også at kjørelengde er viktig fordi det gir et permanent energiforbruk for hvert kjøretøy. Han mener hovedstrømmen av trafikk kommer fra sør, og at reiseveien for Vikeralternativet skaper lenger kjørevei og har høyt energiforbruk ved bygging. Han mener også at støy, barriereeffekt og forurensning har betydning, Viker skaper mer bilkjøring (km), men lukker trafikken inne, mens de andre alternativene legger trafikk nærmere bolig og landbruk.

Hasting har gitt poeng, vektet og regnet ut hvilken løsning som kommer best ut. I denne utregningen kommer Jensvoll best ut, mens Vitbank/Huseby er nr 2 og Viker til slutt.

Han mener at Jensvoll benytter eksisterende anlegg og vil kreve arealer som i dag er bygget ned og tatt ut av jordbruksproduksjon. Han oppgir at eksisterende vei fra Amtmannsvingen til Linnes ikke vil bli tilbakeført til jordbruk dersom Viker blir valgt, derfor virker det naturlig å bruke dagens vei, og kun sikre kobling til E18; lav anleggskostnad/gjenbruk, videreføring.

Han mener at så lenge resten av E134 til E16 ikke er bygget med mer enn 2 felt, virker det unødvendig med 4 felt mellom Amtmannsvingen og Linnes, og at det bare vil flytte eventuell kødannelse østover, og stå i tunnel der innsnevringen til 2 felt kommer. Ut fra dette mener Hasting av Jensvollkorridoren uten 4-feltsvei bør velges.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Statens vegvesen er klar over kvaliteten på jordbruksarealene i ytre Lier, og det vil også gi utslag i konsekvensutredningen. De prissatte konsekvensene av beslag av landbruksjord vises gjennom hva det koster å kjøpe arealene. Den øvrige verdien av arealene vises under de ikke-prissatte tema.

Kjørelengde for de ulike alternativene vil også beregnes og vises i konsekvensutredningen.

På bakgrunn av bestilling og forventede trafikk tall på strekningen sett sammen med Statens vegvesens krav til dimensjoneringsklasse, skal E134 mellom Dagslett og E18 planlegges som fire felts veg. Se kapittel 1.1 for informasjon om dimensjonering under tema «To felt på hele eller deler

av strekningen/vegstandard», informasjon om hvordan vi håndterer eventuelt økt trafikk på E18, samt tema «Ønske om alternativ». Det vil i konsekvensutredningen gjennomføres trafikkberegninger som sier oss noe om hvordan trafikken fordeler seg på veiene i området.

Kommunedirektørens kommentarer

Se kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Leif Steinar Tønnesen m.fl

Dato 05.02.2020, arkivnummer 20/11999-33

Oppsummering av innspill

Viser til prosjektet og mener Vikeralternativet er den beste løsningen, fordi det ikke ødelegger så mye dyrket mark og blir minst belastning for beboerne i området.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Bengt Andersen

Dato 14.02.2020, arkivnummer 20/11999-36

Oppsummering av innspill

Mener at kun Vikeralternativet bør vurderes om en ikke ønsker å rasere landbruksområder, friluftsområder, boligområder, og skolemiljøet. Han mener at trafikkøkning som tilsier utbygging av veien, ikke skal være en byrde og støyplage for de som bor på Gullaug. Han oppgir at Gullaug er det området i Lier med dårligst tilgang til tilbud for barn og unge, og mener alternativ 1, 2 og 3 virker etisk høyst problematisk.

Statens vegvesens kommentarer

Vi legger til grunn at man med alternativ 1, 2 og 3 mener alternativene Jensvoll, Vitbank og Huseby.

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Se kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1
Ønske om alternativ og Utredningstema

Øivind Krokeide

Dato 12.02.2020, arkivnummer 20/11999-37

Oppsummering av innspill

Mener at for de som bor på Spikkestad er det Jensvollkorridoren som er mest gunstig, på grunn av kortest vei til Drammen. Han oppgir at Husebykorridoren kan være et alternativ, dersom denne løsningen blir mye rimeligere. Vikerkorridoren anses som helt uaktuell på grunn av lengre reisetid og reisevei til Drammen.

Statens vegvesens kommentarer

Vi tar utgangspunkt i at man med «...dersom denne løsningen blir mye rimeligere» mener «rimeligere enn Jensvollkorridoren».

Innspillet tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Tore Kristensen

Dato 12.02.2020, arkivnummer 20/11999-38

Oppsummering av innspill

Oppgir Jensvollkorridoren som sitt førstevalg, fordi det bygges ved dagens trasé til Amtmannsvingen og ikke forringer landskapet. Han mener veien fra Amtmannsvingen til E18 bør bygges med to felt, og mener det er tilstrekkelig med tanke på en ÅDT på 10500, og at veien da kan bygges i ubebygde område til E18. Videre foreslår han at E18 utvides til 6 felt fra tilkoblingspunkt for E134 til Brakerøya, og at man ved å bygge stor rundkjøring i Amtmannsvingen kan fordele trafikken til fv. 282, Lierstranda og nytt sykehus.

Han påpeker videre at Vikeralternativet er koblet på E18 et sted hvor E18 er fredet, og at inngrepet vil forringe et landskapsområde, i tillegg til behov for 6 felt fra Viken til Brakerøya. Han går ut fra ÅDT opp mot 18 000 ved tilkoblingen, samt vesentlig lengre kjøreveg og dertil fortsatt trafikkbelastning på Lahell. I tillegg mener han at Vibank - og Husebykorridorene må utelukkes pga. landskapsbilde og sikring av jordressurser.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Vegen skal dimensjoneres for beregnet trafikk 20 år etter planlagt åpning. For kommunedelplanen for Dagslett-E18 legger vi til grunn dimensjoneringsklasse H3, med fartsgrense 90 km/t og 2,75 m skulder.

Prosjektets bestilling sier at prosjektet skal planlegge firefelts hovedveg fra Dagslett til E18.

Vern av Liebakkene, omfanget av dette og eventuelle bestemmelser vil bli behandlet i forbindelse med konsekvensutredningen

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Sigbjørn W. Christensen

Dato 11.02.2020, arkivnummer 20/11999-40

Oppsummering av innspill

Mener at Vikerkorridoren er en dårlig løsning, fordi denne går i en omvei og vil føre til at mye av trafikken fortsatt vil kjøre forbi Lahell, og at man ikke løser trafikkproblemene på Lahell. Han bor selv på Lahell og kjører til Lier eller Drammen hver dag, og har observert at de fleste skal til Drammen innover Strandveien. Han mener at trafikken fra Grimsrudveien vil være der uansett løsning. Han foreslår å bygge tunellen Dagslett-Linnes, videreføre veien mot Amtmannsvingen med et nytt plankryss der, og deretter finne en løsning ut til E18. Han mener også at Strandveien kan utvides mot Drammen til 3 felt, eller 2 felt innover og 2 utover, lysregulert. Innspillet oppsummeres med at det er en Jensvoll eller Vitbankkorridor han vurderer.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Fordelingen av trafikken for de ulike korridorene skal utredes i konsekvensutredningen til kommunedelplanen.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Odd-Geir Lyngstad

Dato 02.03.2020, arkivnummer 20/11999-50

Oppsummering av innspill

Mener at særlig to forhold bør vektlegges; en løsning som sikrer at flest mulig velger den nye traseen, dvs. ikke kun gjennomgangstrafikk til E18 men også lokaltrafikk til og fra Spikkestad, Røyken og Hyggen. Dernest bør man velge et forslag som gir minst mulig inngrep i et område som allerede har stor tetthet av veier, jernbane, industri og boliger.

Lyngstad mener på bakgrunn av dette at Jensvollkorridoren peker seg ut og håper på valg av dette, da det følger dagens trasé og korteste vei til E18, samt at det har kryss med fv. 282 med tanke på lokaltrafikken.

Han mener Vitbank og Huseby-korridorene er dårligere da de skaper ny veitrasé i et belastet område og berører dyrket mark. Han mener skissen indikerer et kryss på Tuverudveien og at da er større sjanse for at lokaltrafikken benytter dagens trasé.

Lyngstad mener svakheten med Vikeralternativet er at lokaltrafikken i liten grad vil velge alternativet pga. omveien dette medfører. Dermed får ikke Lahell den trafikkavlastningen som ny trase burde sikre. Han antar også at prisen på Viker er høyest, som vil være en ulempe både mht. statlige bevilgninger og mulig bompengebelastning.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Verken Vitbank eller Huseby-alternativet er planlagt med kryss med Tuverudveien, men vil gå over eller under denne. Dette med tanke på at dagens E134 med disse løsningene vil ligge som den er i dag, og lokaltrafikken kan bruke denne. Regional trafikk skilles da ut og skal gå på ny vei. Det vil for begge korridorene være løsninger som har kryss med fv. 282, slik at det er mulig for trafikk til og fra Spikkestad, Røyken og Hyggen å bruke ny vei. For løsninger med nedgravd kulvert mellom Lierelva og E18 er det ikke mulig å få til kryss med fv. 282.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Ingeborg Rivalsrud

Dato 02.03.2020, arkivnummer 20/11999-51

Oppsummering av innspill

Rivalsrud mener at boligområder i ytre Lier i mange år har hatt trafikkutfordringer som følge av trafikkmengde og tungtransport. Hun har forståelse for at flere traseer må utredes, men mener et av forslagene har så store, ødeleggende og irreversible konsekvenser at det allerede bør utgå. Det er Husebyalternativet.

Hun informerer om at Huseby kulturmiljø er et av regionens og kommunens mest verdifulle og sammensatte kulturmiljøer, med to storhauger, en 1000 år gammel brønn og omfattende og viktig historie både som storgård og høvdingsete som del av et nettverk av Husebygårder, og som fødested og gravsted for Hallvard Vebjørnsønn som i dag er kjent som St. Hallvard og er en av Norges meget få helgener, bl.a. valgt som Oslos og nå Vikens skytshelgen. Rivalsrud oppgir at pilegrimer har valfartet til Huseby, og en rekonstruert og merket Tunsberg led går i dag forbi Husebyområdet, samt at økt tilrettelagt formidling er under utvikling i forbindelse med tusen års jubileum for St. Hallvards fødsel. Hun informerer om at det foretas geoscanning av hele området ut fra forventning om kulturminnefunn pga. bosetting og drift gjennom mange hundre år. Hun påpeker dessuten at Husebyområdet er et aktivt og innovativt jordbruksområde med regional og lokal betydning.

Rivelsrud mener at nedbygging av en vegtrasé vil forringe og ødelegge kulturminnet og fjerne grunnlag for videre jordbruksdrift. Hun mener inngrepet vil være i strid med visjon og samfunns mål for kommunen knyttet til kulturarv og vern av produktiv jord og grønne kvaliteter, og at det vil komme omfattende protester fra mange hold til alternativet. Hun mener også alternativet vil bli svært dyrt å utrede, og at et godt og riktig signal vil være å la alternativet utgå.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Husebykorridoren er tatt med i planprogrammet fordi det antas å være den rimeligste løsningen. I tråd med retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan og bygningsloven skal det

«(...) utarbeides reelt sett forskjellige alternativer, med ulik vektlegging av de hovedhensyn som skal veies mot hverandre som eksempelvis transportøkonomi, trafiksikkerhet, støyforhold, luftkvalitet, bomiljø, naturmiljø mm. Rimeligste realistiske alternativ må være vurdert.»

Dette er også understreket fra Samferdselsdepartementet i brev av 26.06.18 hvor Statens vegvesen ble bedt om å utarbeide et revidert forslag til planprogram for kommunedelplan der alle relevante alternativ inngår.

Prosjektet er klar over Huseby gård og landbruksområdet og kulturmiljøet rundt, og det vil selvsagt også utredes gjennom konsekvensutredningen, og påvirke sammenstillingen av konsekvenser for Husebykorridoren.

Mer om utredning av ulike tema i kapittel 1.1 i dette dokumentet.

Kommunedirektørens kommentarer

Kommunedirektøren er ikke uenig med Rivelsrud, men valg av alternativ gjøres ikke så tidlig i planfasen. Nå bør alle alternativer konsekvensutredes, så fattes det vedtak om valg av alternativ i forbindelse med sluttbehandlingen, senere i saken. Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Ola Berg

Dato 01.03.2020, arkivnummer 20/11999-53

Oppsummering av innspill

Berg ønsker å gi sin støtte til Vikor-alternativet som korridor for strekningen E134 Dagslett-E18.

Han mener Lier har Norges beste matjord og at det bør veie tungt å begrense ødeleggelsene av denne matjorda. Han mener Vikor-korridoren er den løsningen som begrenser disse ødeleggelsene i størst grad.

Han mener det er nå vi kan ta et valg som vi kan forklare for kommende generasjoner at var veloverveid og fornuftig, og håper at Lier i fremtiden kan fortsette å kalle seg "Grønne Lier".

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Tone Guldahl

Dato 31.01.2020, arkivnummer 20/11999-57

Oppsummering av innspill

Hun mener at det er det blå alternativet (Viker) som berører færrest husstander og tar minst verdifull og intensivt dyrket jord med grønnsaksproduksjon, og anbefaler at dette alternativet blir valgt. Hun mener beskyttelse av dyrket mark er et vel så tungt argument som støy og luftforurensning i boligområde.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Narve Huseby Wiker og Per Otto Olsen

Dato 06.03.2020, arkivnummer 20/11999-60

Oppsummering av innspill

Wiker og Olsen har sett på en linje som henter elementer fra både Jensvoll og Vitbankkorridoren og viser sitt forslag på kart (vises nedenfor). De har tatt hensyn til at linjen skal ha best mulig samfunnsøkonomisk nytte, redusert og forutsigbar kjøretid/kortest vei å kjøre og tidsaspekt til ferdigstillelse. De mener prosjektet uansett vil berøre dyrket/dyrkbar mark og bolig/næring.

Forslaget begrunnes ved at mindre dyrka jord blir berørt ved å benytte seg av store deler av allerede eksisterende vei Linnes-Amtmannsvingen. De mener at ved å bruke Dagslett-Linnes reguleringsplan får man kortere vei til ferdigstillelse, og at målt mot Viker vil denne traseen være kortere for kjøring til Drammen, og det vil være kortere del av E18 som må utvides til Brakerøya.



Illustrasjon vedlagt innspillet

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

I optimalisering av korridorene ser vi på ulike versjoner av linjer. Den foreslåtte traséen likner på en versjon av Jensvoll-alternativet, og er også svært likt noe av det Statens vegvesen så på i kommunedelplanen for rv. 23 Linnes – E18.

I optimalisering av linjene kommer vi frem til den versjonen av korridoren vi mener er mest relevant å basere konsekvensutredningen på. Når en korridor er valgt gjennom kommunedelplanen, skal den også gjennom videre optimalisering og detaljering på reguleringsplannivå, da ser vi enda mer på hvordan vi kan tilpasse veien til omgivelsene.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Tor Olav Flaten

Dato 03.03.2020, arkivnummer 20/11999-63

Oppsummering av innspill

Flaten kommenterer alternativene i planprogrammet.

Jensvollkorridoren- Han mener det er positivt at ny vei følger eksisterende vei et stykke, da dette begrenser oppdeling av landbruksarealer, men at videreføringen medfører negative konsekvenser for forretninger og industri og arbeidsplasser. Han mener fremtidig videreføring av E134 ikke er mulig her, på grunn av konflikt med skole og boliger. Han påpeker at SVV har sagt at dette er det dyreste.

Vitbankkorridoren- Han mener korridoren vil føre til unødvendig bruk og oppdeling av landbrukseiendommer ved Linnes. Han mener også at fremtidig videreføring av E134 må utføres med en kurvatur slik at man unngår områdene ved Høvik skole og Lier stadion.

Husebykorridoren- Han påpeker at denne har lenger tunnel, men at linjen over dyrket mark dermed blir kortere, men at også dette fører til unødvendig bruk og oppdeling av dyrket mark og landbrukseiendomvare ut-henviser til 1.1mer.

Vikerkorridoren- Flaten mener at Viker begrenser bruk av dyrket mark, men at E134 i dette alternativet får en lenger strekning på E18, og opphopning på E18 vil føre til kø inne i tunnelen på E134. Han mener videre at en fremtidig videreføring av E134 etter påkobling til E18 her er urealistisk.

Generelle kommentarer- Flaten mener at det i dag er sammenhengende kø på E18 Lier-Drammen hver ettermiddag, på grunn av manglende kapasitet på avkjøringer og mottaksveier i Drammen, og at ved innføring av E134 til E18 vil dette føre til ytterligere opphopning og lange køer inn på E134. Han mener dette vil føre til lekkasjer av trafikk fra E134 til eksisterende vei ved Engersand og øvrig veinett i Lier.

Flaten stiller også noen spørsmål til SVV;

- Hvilke planer/synspunkter har SVV for å bedre fremkommeligheten for E18 og E134 gjennom Lier og Drammen?
- Det kan vel ikke være slik at dette delprosjektet skal avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk for så å overføre problemet til Lier og Drammen?

Flaten viser også til «svar fra SVV» som vi forstår som tidligere opplysninger han har fått fra SVV.

Han oppgir at SVV tidligere har foreslått Lierdiagonalen som mulig alternativ, dette er trukket tilbake.

Han mener også at SVV i forbindelse med planprogrammet skal se på en ekstra fil for E18 mot Drammen, imidlertid blir dette begrenset av at motorveibrua er kostbar å utvide, for liten plass for utvidelse av kryss på Bangeløkka, og at planer for utvidelse av Strømsåstunellen er på bakgrunn av tunnelsikkerhet. Han oppgir at SVVs oppdrag er å føre E134 til E18, men at SVV angir at de vil ta med i konsekvensutredningen de ulemper ytterligere kødannelse på E18 vil gi. Han har også fått med seg at kryss med 282 er tenkt i Vitbank/Huseby og Jensvoll, men ikke er mulig i Viker. Han har også fått med seg at krav fra samferdselsdepartementet er at det antatt billigste alternativ skal vurderes, «mest vei for pengene».

Om Lierdiagonalen sier Flaten at ingen ønsker E134 i Lier, men at man må innse at denne veien kommer, og da er det viktig at den planlegges slik at den gi minst ulemper for dyrkbar mark, næring, boområder og belastning av lokalt veinett. Han mener at fordi E134 er en hovedvei mellom øst og vest, er det viktig med flyt i trafikken, og han vurderer at det da er best å føre veien utenom Drammen by, og viser til E134 prosjektet på Kongsberg som leder E134 utenfor byen. Han mener dermed at E134 må planlegges for å videreføres inn i Lianåsen, uten å lede trafikken inn på E18.

Flaten har vedlagt en skisse med forslag til trasé.

-Som Flaten påpeker skal ikke Lierdiagonalen planlegges gjennom prosjektet E134 Dagslett – E18. Vi viser her til brev sendt fra Statens vegvesen til Lier kommune 04.01.2017, hvor vi varsler om at Lierdiagonalen tas ut av planprogrammet. Gjennom beregninger av trafikk, vil vi få oversikt over konsekvensene de ulike korridorene har, også på E18 inn mot Drammen. Det er først da Statens vegvesen kan ta stilling til eventuelle tiltak på E18. Se for øvrig kapittel 1.1 og «Økt trafikk på E18».

-Det er riktig at det er Huseby, Vitbank og Jensvoll som får kryss med lokalvegssystemet fv. 282. For Viken er det ikke en mulighet på grunn av tekniske begrensninger og krav. Det vil heller ikke bli mulig for de andre korridorene ved en eventuell lang kulvert mellom Linnes og E18.

-Den foreslåtte traséen likner på en versjon av Jensvoll-alternativet, men med Lierdiagonalen, og er også svært likt noe av det Statens vegvesen så på i kommunedelplanen for rv. 23 Linnes – E18. I optimalisering av linjene kommer vi frem til den versjonen av korridoren vi mener er mest relevant å basere konsekvensutredningen på. Når en korridor er valgt gjennom kommunedelplanen, skal den også gjennom videre optimalisering og detaljering på reguleringsplannivå, da ser vi enda mer på hvordan vi kan tilpasse veien til omgivelsene.

-Siste kommentar tas til orientering, og vi henviser dette innspillet til Lier kommune

Kommunedirektørens kommentarer

Lier kommune er planmyndighet i denne saken og er uenig med statens vegvesen og Samferdselsdepartementet når det gjelder flere forhold i planprogrammet/planforslaget. Det er flere temaer som er i konflikt med hverandre, som skal vurderes i forhold til kommunale og motstridende nasjonale føringer, og som skal avklares underveis i planprosessen. Andre overordnede regionale og statlige instanser skal være med i disse vurderingene og kan fremme innsigelser til planforslaget, dersom deres fagområde ikke blir tilstrekkelig ivaretatt. Planforslaget blir derfor ofte endret underveis i planprosessen. Vi er helt i starten på planarbeidet nå, der kommunen som planmyndighet skal fastsette planprogrammet, og kommunedirektøren har fremmet forslag om å endre noe på forslag til planprogram, også på prosjektets hovedmål og delmål.

Statens vegvesen skal også utrede et alternativ 2 for Jensvoll-, Vitbank- og Husebykorridoren, en mest mulig nedgravd løsning, som tar mer hensyn til miljø og samfunn.

Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Jørn Ståle Vang

Dato 07.03.2020, arkivnummer 20/11999-65

Oppsummering av innspill

Vang opplyser om at han bor i Linneslia og har barn på Gullaug skole. Han mener at det må etableres støyskjerm mot skoleområdet og at det må tas høyde for utvidet veisikring og støyskjerming mot boligområde, fuglereservat og Lierelva. Han mener dette ikke er tilstrekkelig hensyntatt tidligere.

For Jensvollkorridoren mener han at det må tas med økonomiske konsekvenser av å legge veien store deler av strekningen mellom Gullaug og Amtmannsvingen. Han mener det blir mye støy og potensielle søksmål fra beboere i Linneslia/Gullaug/Linnesstranda dersom støyskjerming blir foreslått som innglassing av terrasser. Han mener det må tas med at jordene mellom

Gullaug/Amtmannsvingen/Lierkroa er de beste og best tilgjengelige i Lier, og at Vitbank/Husebykorridoren vil rasere disse.

Han opplyser om at interesseorganisasjonene i Lier vil følge med på dette, og at manglende økonomisk utredning kan også få konsekvenser. Han mener underbudsjettering på kommunale/statlige prosjekter er vanlig, men advarer om at det kan få personlige konsekvenser hvis det er gjort med hensikt for å fremme et spesifikt alternativ i form av kamerat-tjenester e.l.

Han mener Viker fremstår som dyrere, men bedre alternativ, med mindre usikkerhet ved kostnader, og stemmer for Vikeralternativet og for å få med alle risikofaktorer i konsekvensutredningen.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Se kapittel 1.1. for generelt svar om støy, samt svar om utredningstema. Prosjektet er klar over at Ytre Lier har svært god og verdifull landbruksjord.

På dette plannivået er det viktig at vi får fram nok detaljer til å få oversikt over kostnadene, særlig på spesielt kostnadsdrivende elementer. Det gjør at vi spesielt her med så dårlige og usikre grunnforhold, gjør grundigere undersøkelser enn det som er vanlig på kommunedelplannivå.

Kommunedirektørens kommentarer

Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Per Avdal/afbanomil

Dato 07.03.2020, arkivnummer 20/11999-66

Oppsummering av innspill

Avdal opplyser om at i tidligere høringer har både naturvernforbundet og deres lokale aksjon mot veibygging (Afbanomil) uttalt at de foretrekker at eksisterende motorvei brukes for tilslutning av nye veier, som E134 og en tilslutning av E285 gjennom miljøtunnel fra Lyngås til E18. Han mener det vil spare dyrket mark og bomiljøer. Han mener også gjennomkjøringsveien gjennom Lierbyen E285 kan flyttes til miljøtunnel. Avdal benytter også anledningen til å be om at gangveien fra jernbanetraseen på Heggtoppen til Hagestad langs E285 blir satt på planene slik Trgve Rognan har lovt.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Vi går ut fra at man med E285 mener fv. 285.

Kommunedirektørens kommentarer

Innspill om fv 285 i miljøtunnel og gangvei fra jernbanetraséen til Haugestad langs fv. 285, ligger utenfor dette prosjektet og må fremmes som egne saker til kommunen.

I senere tid er det etablert en forbindelse fra jernbanetraséen over fv.285, som er koblet på eksisterende gang- og sykkelveinett langs Hegsbroveien og ned til Lierbyen og videre til Haugestad.

Karen Braathen Sørums og Andreas Borgersens, Anne-Kari Baathen Sørums og Nils Sørums, Hans Albert Huseby og Ingelin Pernille Gil, Ellen Huseby og Amund Huseby og Kristine Sundal Melaaen og Christian Sundal Melaaen
Dato 07.03.2020, arkivnummer 20/11999-69

Oppsummering av innspill

Grunneierne vil uttrykke sin misnøye og skepsis med å føre E134 gjennom Vitbank eller Husebykorridoren, hvor de mener betydelige jordbruksarealer vil gå tapt. De viser til Norsk institutt for skog og landskap sin årsmelding fra 2012, og at det i området er svært god matjord av stor verdi for landets matproduksjon. De mener dette er matjord som vi ikke får tilbake, og som er verdifull for å fø befolkningen nå og i fremtiden. De oppgir at å legge veien over jordene vil dele opp arealene og gjøre det vanskeligere å drive lønnsomt med grønnsaker, samt at det vil være et skritt mot urbanisering av området. De mener at når arealene blir mindre, vil bit for bit ende med annet formål. De mener at hvis Huseby eller Vitbankkorridoren velges vil det være med å bygge ned Lier som landbrukskommune, samt at det ikke vil gjenspeile meningene til innbyggerne, og de regner med at Lier kommune vil kjempe deres sak om vern av landbruket som blant annet beskrevet i Landbruksplan Lier kommune 2012.

Grunneierne vil også nevne at det er viktige kulturminner i nasjonal sammenheng i Huseby-området, og av/påkjøring her vil være ufordelaktig ifm satsing på å gjøre dette publikumsvennlig.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

De ulike korridorene vil ha ulike fordeler og ulemper, og prosjektet er klar over viktigheten av landbruksarealene for innbyggerne i Lier kommune, og at disse har en spesielt stor verdi. Dette vil selvsagt også komme fram i konsekvensutredningen og påvirke hvordan de ulike korridorene vurderes der. Landbruksressurser vurderes sammen med andre naturressurser og verdien av landbruksarealene vurderes gjennom de prissatte konsekvensene (kostnader for erverv) og de ikke prissatte konsekvensene. Innenfor de ikke prissatte vurderer man (Håndbok V712, kap. 6.8) «naturressurser ut fra samfunnets interesser og behov for å ha ressursgrunnlaget tilgjengelig for framtida. Det gjelder både som grunnlag for sysselsetting og verdiskaping og av hensyn til samfunnssikkerhet. Vurderingen omfatter både mengde og kvalitet av ressursen. De næringsmessige og foretaksøkonomiske virkningene er lagt til de prissatte konsekvensene. Naturressursene skal derfor ikke vurderes på eiendomsnivå (privatøkonomisk), men som samlet virkning på delområdene innen influensområdet»

For mer om vurdering av ulike utredningstema se kap. 1.1 i dette dokumentet.

Både kommuneplanen og kommuneplanens samfunnsdel er del av lokale premisser for planleggingen

Kommunedirektørens kommentarer

Kommunedirektøren er ikke uenig i at Huseby- og Vitbankalternativet vil være i konflikt med viktige kulturminner og dyrka mark, men valg av alternativ gjøres ikke så tidlig i planfasen. Nå bør alle alternativer konsekvensutredes, så fattes det vedtak om valg av alternativ i forbindelse med sluttbehandlingen, senere i saken.

Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Bjørn Næss

Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-70

Oppsummering av innspill

Næss mener Jensvoll er best da det vil legge beslag på minst matjord når en bruker eksisterende veg. Han mener man samtidig kan redusere midtdeler og utvide eksisterende veg mot syd for enda større besparelse. Han mener det er bedre å rive hus enn å fjerne matjord som er laget gjennom titusenvis av år. Næss mener at hvis alternativene Vitbank (i innspillet står det Vikar, men vi antar det er Vitbank som er ment) eller Huseby blir valgt vil det medføre at all trafikk fra Ytre Lier, vestre Hurum og nedre Spikkestad tar den gamle veien gjennom Lahell / Gullaug, via Antmannsvingen, Lierstranda, det nye sykehuset og rundkjøringen(e) på Brakerøya hvor det ikke mulighet for å komme innpå E18 i noen retning. Han mener at skal en videre mot Mjøndalen på E134 må en over Holmenbrua som i dag må bygges ny og har liten kapasitet samt videre gjennom Strømsø. E18 mellom Kjellstad og Strømsøtunnellen har liten kapasitet og må utvides ved dette alternativet.

Han mener motorveibrua må utvides ved alle alternativene men det kan kanskje utsettes litt.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Mette Andresen

Dato 06.03.2020, arkivnummer 20/11999-76

Oppsummering av innspill

Andresen mener Vikarkorridoren (blå) som allerede er vedtatt av kommunestyret i Lier er den beste. Hun mener en lang korridor det beste for grønne Lier, som sparer mest mulig dyrkbar jord. Hun

mener det er en veg som skal bestå langt ut i fremtiden, så det går ikke an å se på omkostningene fordi Norge er et rikt land som ikke burde se på kostnadene. Hun mener andre land i Europa klarer å bygge veger som tilfredsstiller både trafikken og innbyggerne, og spør hvorfor ikke Norge også kan det.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Uta Leikanger

Dato 06.03.2020, arkivnummer 20/11999-77

Oppsummering av innspill

Leikanger mener at når man skal bygge motorvei gjennom Lierdalen så er Vikerkorridoren med lang tunnel eneste løsning. Hun mener et kryss med E18 vil bli det største motorveikrysset i Norge, og spør hvorfor Statens vegvesen vil legge et slikt kryss i de tre andre korridorene:

«a) nær et skoleområde (Høvik /Jensvoll) med barneskole, ungdomsskole, to videregående skoler, kulturskole og skole for kommunens innvandrere?

b) i noe av den mest fruktbare og fineste landbruksjorden som Norge har?

c) forbi et området der mange, mange mennesker bor og skal bo; boligområdene Nøste, Stoppen, Sørumlia, Gullaug og den ny planlagte Fjordbyen i Lier?

d) nær et område med fotballstadion og diverse sportsaktiviteter i vinter og sommer for kommunens unge og eldre?»

Leikanger mener Jensvoll, Vitbank og Huseby burde forkastes. Hun mener de kanskje er billigere, men at Lierdalen blir ødelagt med bråk, støy, forurensning og visuell ødeleggelse.

Hun mener hun og naboene vil få bilene «midt i ansiktet» med Huseby/Vitbank/Jensvollkorridorene, og særlig dersom man en dag vil forlenge motorveien på andre siden av E18.

Leikanger mener Vikerkorridoren er den beste løsningen, og at man da kan krysse Lierdalen nord for Kjellstad, komme inn i fjellet bak Vivelstad og da få kortere og rettere tunnel til Krogstadelva.

Hun mener også at det er mindre konflikt med boligområder med Vikerkorridoren.

Hun henviser til tunnelene på Vestlandet og lurer på hvorfor ikke vi klarer å bygge lange tunneler her, hvor en av de fineste dalene skal ødelegges fordi Staten skal spare penger. Leikanger mener også det er vanskelig og dyrt å bygge i Lierdalen på grunn av leira.

Hun avslutter med å spørre hvor mange århundrer Lierjorden ville kunne brødfø befolkningen, og om dette er med i kostnadsberegningene.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Alle korridorene har fordeler og ulemper. Prosjektet er klar over en del av dem, og gjennom konsekvensutredningen skal vi se på konsekvensene av alle korridorene. Mer om utredningstema finnes i kapittel 1.1.

Det er ikke med beregninger av hvor mange år landbruksarealene kan brødfø befolkningen i kostnadsberegningene. Verdien av landbruksarealene vurderes gjennom de prissatte konsekvensene (kostnader for erverv) og de ikke prissatte konsekvensene. Innenfor de ikke prissatte vurderer man (Håndbok V712, kap. 6.8) «naturressurser ut fra samfunnets interesser og behov for å ha ressursgrunnlaget tilgjengelig for framtida. Det gjelder både som grunnlag for sysselsetting og verdiskaping og av hensyn til samfunnssikkerhet. Vurderingen omfatter både mengde og kvalitet av ressursen. De næringsmessige og foretaksøkonomiske virkningene er lagt til de prissatte konsekvensene. Naturressursene skal derfor ikke vurderes på eiendomsnivå (privatøkonomisk), men som samlet virkning på delområdene innen influensområdet»

Kommunedirektørens kommentarer

Se kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Monika og Fredrik Dagslet og Berit og Per Gunnar Dagslet
Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-82

Oppsummering av innspill

Dagslet viser til at de har engasjert seg lenge for å få fortgang i videreutviklingen av rv.23/E134. De viser til at de bor nær veien og lider av den økte trafikkbelastningen. Begge eiendommene er landbrukseiendommer og de må krysse veien med landbruksmaskiner flere ganger i året. De viser til at veien har fått mange midlertidige tiltak for trafiksikkerhet, men ikke hos dem. De ber om redusert fartsgrense, og viser til at det er 50 sone nederst i Spikkestadbakkene, som økes til 60 forbi dem, noe som gjør avkjørslene deres utfordrende. De ber om at deres avkjørsler blir merket med fareskilt, samt å få bygget støyskjerming dersom veien lar vente på seg.

Videre ber de om at avgjørelsen nå blir tatt, og at man starter opp veiprosjektet umiddelbart.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Det er forståelig at beboere langs dagens E134 merker trafikkbelasningen daglig.

Fartsgrense og tiltak langs dagens vei er ikke prosjektets ansvarsområde, men det hører til under Statens vegvesen, divisjon Transport og Samfunn, seksjon transportforvaltning Øst. Prosjektet har tatt deler av innspillet videre til dem.

Deres svar nedenfor:

Transportforvaltning Øst skal gjøre en vurdering av om det skal settes opp fareskilt, samt om det er grunnlag for å sette ned fartsgrense.

Når det gjelder trafikkstøy er det en av ulempene ved å bo tett inntil en hovedveg. Vi har dessverre svært lite midler avsatt til støyskjerming av eksisterende boliger, og det er derfor ikke midler til å gjøre tiltak der beregnet støy er mindre enn det som er angitt i støyforskriftene.

For eksisterende boliger er det i forurensingsforskriften lovpålagt å gjennomføre tiltak når det gjennomsnittlige støynivået innendørs over døgnet overstiger grenseverdien på 42 dBA. Det er ikke fastsatt noen tilsvarende grenseverdi for utbedring av utendørs støyforhold for boliger langs eksisterende veg.

Vi vil presisere at det ifølge forurensingsforskriften er beregninger som skal legges til grunn, og ikke støymålinger. Dersom det er støy over tiltaksgrensen er det oftest tiltak på boligen og ikke støyskjerming som er aktuelt. Statens vegvesen bygger støyskjermer først og fremst i forbindelse med nye vegprosjekt.

Videre oppfølging av saken må grunneier selv ta mot seksjon Transportforvaltning Øst i Statens vegvesen.

Kommunedirektørens kommentarer

Merknaden er rettet mot den delen av planområdet som ligger i Asker kommune. Kommunedirektøren i Lier har derfor ingen ytterligere kommentarer.

Aase Melaaen/Håkon Høiland
Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-83

Oppsummering av innspill

Melaaen/Høiland mener klimakrisen er et viktig tema ifm utbygging av E134. De viser til at man ikke har klart å tenke langsiktig tidligere, og dermed har ødelagt mye matjord i Norge. De mener vi belager oss på å importere det meste av maten, noe som setter Norge i en sårbar situasjon. De mener det er større fokus på miljø og plantebaser mat, og det vil skape større etterspørsel etter frukt og grønt, samt at ekstremvær vil gjøre det vanskeligere å produsere.

De mener det er rart at Huseby og Vitbankkorridoren blir sett på som alternativer, når man har klimaendringer i fokus, da disse vil ødelegge den fineste jorda Norge har. De spør om vi skal gjøre det vanskeligere for de som kommer etter oss, ved å bygge infrastruktur på all god matjord. De presiserer hvor viktig det er at Lier bruker den beste matjorda i Norge til å produsere mat og ikke bygge veier, og at hvis vi bygger Husebykorridoren eller Vitbankkorridoren vil dette være til skade for alle fremtidens generasjoner.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Det skal lages et klimabudsjett for hver korridor i kommunedelplanen, som blir en del av vurderingen av korridorene.

For info om ulike utredningstema, blant annet naturressurser henviser vi til kapittel 1.1 i dette dokumentet.

Kommunedirektørens kommentarer

Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Erik og Astrid Høstmælingen

Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-84

Oppsummering av innspill

Høstmælingen har kommentert de ulike korridorforslagene:

Jensvoll- De mener korridoren raserer skoler/barnehager og bomiljø i begge ender, og at næringsområdene på Vitbank vil bli meget kostbare. De påpeker at korridoren beslaglegger ca. 225 (daa?) dyrka jord, i tillegg til areal som ikke kan dyrkes pga veien. De påpeker at selv med nedgravd løsning må all bebyggelse fjernes. Videre påpekes antall kryssinger av vei, og jernbane, Lierelva, vanntette konstruksjoner som følge av dårlige grunnforhold, og innstallasjoner i grunnen samt stort kryss med E18.

Vitbank- Det henvises til samme utgangspunkt som Jensvoll med dårlige grunnforhold og nærhet til skole, barnehage og naturreservat som ikke kan støyskjermes. De påpeker et beslag av 300 daa dyrka mark, kryssinger, konflikt med bomiljø og stort kryss med E18. Lierdiagonalen kommenteres også.

Huseby- Høstmælingen påpeker at dette antagelig er billigste løsning da kryssning av Tuverudveien går direkte fra fjelltunnel. Påpeker beslag av dyrka mark ca 275 daa pluss vanskeliggjøring av arealer, ellers like kommentarer som for korridorene nevnt over.

Viker- Høstmælingen mener denne korridoren ivaretar dyrka mark, miljø og bomiljø i grønne Lier, den ligger høyere og har bedre grunnforhold, og bedre løsning når Lierdiagonalen kommer. Den er litt lenger enn tunnel til Linnes, men løser ifølge Høstmælingen alle kryssløsninger, rasering av bomiljø og Norges beste dyrka mark, og berører ikke skole og naturreservat, samt at bygda ikke deles opp. De mener løsningen er kostnadsbesparende (pga mindre kryss) og løser kryss ifm Lierdiagonalen som de mener kommer. I tillegg mener de trafikken ledes bedre mot E18 mot Sandvika og E16. De mener trafikken ikke skal til Linnes/Gullaug/Amtmannsvingen/Drammen, men sørover på E18 eller vestover på E134 eller E16.

Høstmælingen mener Statens vegvesen ikke tar med negative konsekvenser for dyrka mark, bomiljø, barns oppvekstvilkår, støy og forurensning i beregning av samfunnsnytte. De mener det ikke kan

være sånn at samfunnsnytte skal måles pr. km uten hensyn til miljø og befolkning. De mener valg av trasé i Lier spiller liten rolle for total lengde av E134 mellom E6 og E18, og at ved kryss med E18 ved Viker oppnås full måloppnåelse for E134s funksjon som bindeledd mellom E6 og E18 og avlastning av Oslo. De mener også Vikerkorridoren ikke er det mest kostbare alternativet. De mener samfunnsnyttten av prosjektet ble innkassert i tidligere del av Oslofjordforbindelsen, og at dette handler bare om å fullføre siste del.

De spør også om hva slags miljøkrav som finnes i 2050, siden prosjektet skal ha horisont til 2050.

Til slutt mener Høstmælingen at vi ikke kan legge den beste matjorda i Norge under asfalt i det grønne skiftet, og at Vikerkorridoren er det eneste akseptable.

Statens vegvesens kommentarer

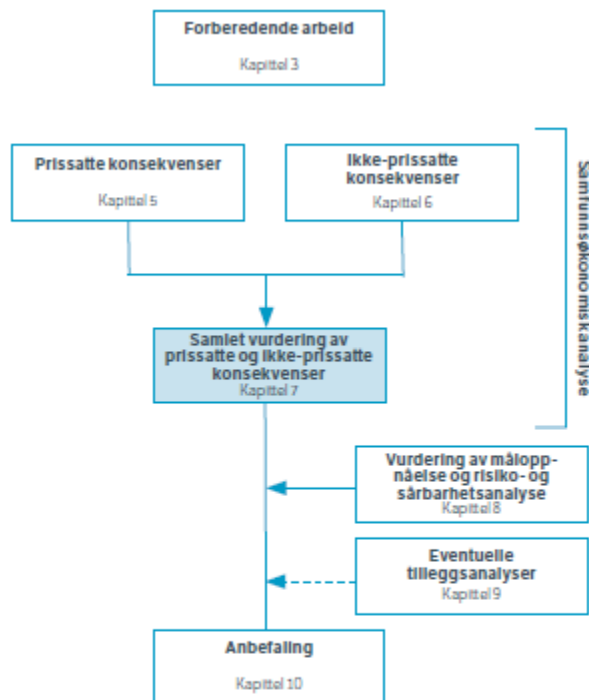
Innspillet tas til orientering.

Prosjektet kjenner godt til at korridorene har konflikter med ulike tema. Alle disse tema håndteres i konsekvensutredningen. Dette svares ut i kapittel 1.1 i dette dokumentet.

Foreløpige tall viser at ca 80% av trafikken på ny E134 skal sørover mot Drammen eller videre. Det vil si at det kun er ca. 20 % som skal i retning Asker. Dermed er Vikeralternativet en omvei for mange. Trafikkberegninger for dette vil vi se på igjen i denne kommunedelplanen.

Metodikken for å gjennomføre en konsekvensutredning er beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712. Etter metodikken utredes prissatte konsekvenser – det vi kan regne kostnader på, og ikke prissatte konsekvenser. Prissatte konsekvenser ender opp med en beregning av netto nytte, eller netto nytte pr budsjettkrone. I dette taller er ikke konsekvenser for dyrka mark, bomiljø, barns oppvekstsvilkår med.

Når alle prissatte og ikke prissatte konsekvenser er utredet skal de sammenstilles i en samfunnsøkonomisk analyse av konsekvensene som vist på figuren under. I denne analysen er selvsagt konsekvenser for dyrka mark, bomiljø, barns oppvekstsvilkår med.



Figur 7-1 Sammenstilling av samfunnsøkonomisk analyse i en konsekvensanalyse.

Når det gjelder begrepet samfunnsnytte er det bare brukt en gang i håndboka, i et kapittel som omhandler håndtering av livsbetingelser og naturmangfold i vann. Vi skjønner godt at begrepsbruken her ikke er enkel.

For støy i de prissatte konsekvensene er det opplevd plagethet som er prissatt, for luftforurensning beregnes konsentrasjoner av NO₂ (Nitrogendioksid) og PM₁₀ (partikler).

For de ikke prissatte tema kan støy og luftforurensning vurderes som del av tema friluftsliv/by og bygdsliv, med tanke på støy og luftforurensning som gir konsekvenser for bruk av lekeplasser, områder for rekreasjon.

Kommunedirektørens kommentarer

Statens vegvesens foreløpige tall om fordeling av trafikk i retning sørover og i retning Drammen må oppdateres. Trafikkberegningene må inneholde en vurdering ift. endret trafikkstrøm ved Vikeralternativet. Der åpnes det opp for en ny og langt raskere veiløsning til områdene sørvest for Oslo (Asker og Bærum) og videre til E16, fra E6 i øst. Langt flere som kommer fra Østfold (E6) og skal til områdene sørvest for Oslo, vil sannsynligvis velge å kjøre Viken framfor å kjøre E18 gjennom Oslo.

Se også kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema

Anne Lene Malmer og Andreas Eikeland
Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-85

Oppsummering av innspill

Malmer/Eikeland mener det er uforståelig at E134 skal gå gjennom Ytre Lier, med tanke på at det skal være en hovedvei mellom sørøst-Norge og Vestlandet. De påpeker at trafikken er allerede tett, og at det er liten plass til mer. De mener sammenkobling med E134 vestover gjennom Strømsåstunnelen er en fantasi, og at veier gjennom Drammen da må utvides. De mener det er stor uro knyttet til manglende helhetstenking og frykt for at neste trinn blir videre inn i åsen i Ytre Lier, med konsekvenser for næring, boområder og landbruk. De påpeker et allerede stort press i retning boligutbygging, og at fjordbyen og Gullaugutbygging også vil medføre trafikk.

De mener at alle veier fremstår som sperrer i landskapet, og gjør området mindre godt å leve i.

De påpeker at området er tettbygd og vanskelig å støy/støyskjerme på grunn av dalformen. De mener det ikke er gjort noe med støyskjerming for de som bor på Kjellstad, noe de mener er et daglig mareritt. De påpeker også mye støy ifm skolevei, og at hjulstøyen er like stor fra elbil som andre biler.

I tillegg påpekes kulturminner i området, St. Hallvards brønn, gravhauger osv.

Malmer/Eikeland tar også opp verdien av jordbruksjord i området, som er stor, som også fører til stor produksjon og stort fagmiljø, samt mange arbeidsplasser og store verdier innen videreforedling og salg. De viser til politiske mål om bedre selvforsyning og mindre påvirkning av miljø og klima. De viser også til Norges tilslutning til Parisavtalen, lanseringen av Nasjonalt program for jordhelse (landbruksdirektoratet.no 28.2.) og nå til sist tilknytningen til «4 promille-initiativet» (regjeringen.no 6.3.).

Malmer/Eikeland mener oppdraget fra staten er feil, at man ikke kan se isolert på veistrekningen fra Dagslett til E18 når formålet er å komme seg fra øst til vest, og at veien bør legges i et mindre omstridt og sårbart område.

De mener det må sterke skjermingstiltak til for en E134 i Ytre Lier, og det kreves en større utredning og større tiltak. De mener Viken er den minst dårlige, forutsatt full skjerming av E18 fra nord for Circle K til Drammen

Statens vegvesens kommentarer

Vi viser til kap.1.1 i dette dokumentet bl.a om tema ønske om alternativ, økt trafikk på E18, støy og utredningstema.

Detaljer i støyskjerming blir sett på i de neste plannivåene, reguleringsplan og byggeplan. Støyskjerming langs E18 er ikke en del av dette prosjektet.

Barrierevirkning utredes under landskapsbilde og friluftsliv/by og bygdeliv i konsekvensutredninger for Kommunedelplanen. Kulturminner utredes også nå.

En Lierdiagonal, eller videre E134 vest for E18 er ikke en del av dette prosjektet, og vi skal dermed heller ikke se på konsekvensene av dette. Vi viser her til brev sendt fra Statens vegvesen til Lier kommune 04.01.2017, hvor vi varsler om at Lierdiagonalen tas ut av planprogrammet.

Vi er klar over at landbruksjorden i Lier er av det beste i Norge, og det vil selvsagt også synes gjennom konsekvensutredningen. De ulike korridorene har fordeler og ulemper, men det er helt tydelig at noen av dem har større konsekvenser for tema Naturressurser og landbruk.

Kommunedirektørens kommentarer

Det må også vurderes støytiltak langs E-18 innenfor influensområdet fra påkoblingspunktet med E134 og til Brakerøya.

Se kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema.

Se også kommunedirektørens svar til Tor Olav Flaten

Jan Erik Alverdus Berg

Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-88

Oppsummering av innspill

Berg kommenterer planprogrammet temavis.

Tilknytning til lokalt veinett- Han mener det må sees på ulike måter å koble seg til lokalt veinett, for eksempel i Vikeralternativet kan man koble seg på Lierbakkene. Han ønsker at dette legges inn i planprogrammet.

Arealer og busstopp- Det bør settes av arealer til busstopp.

Landbruk- verdifastsetting av jordbrukseiendommer må tydeliggjøres, og man bør vurdere en bedre verdifastsetting enn eiendomsverdier.

Støy- støy må tas alvorlig

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

E134 skal kobles til lokalveinettet ved fv. 282 (Huseby, Jensvoll, Vitbank), Linnes (Jensvoll) og på Dagslett (alle). Det er ikke mulig å koble Vikeralternativet til lokalvegnettet andre steder enn Dagslett, på grunn av tekniske begrensninger og krav. Det er heller ikke mulig å koble løsninger med lange kulverter over Lierdalen til lokalvegnettet på fv.282.

For informasjon om de andre tema se kapittel 1.1 hvor vi svarer ut ulike spørsmål som har kommet ofte, blant annet om utredningstema og støy. Statens vegvesen kommer ikke til å utarbeide en ny metode for verdisetting av landbruksareal i dette prosjektet.

Kommunedirektørens kommentarer

Se kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Utredningstema.

Audun Tysnes

Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-89

Oppsummering av innspill

Tysnes kommenterer etterbruk av anleggsveien i Daueruddalen. Han kommenterer at denne veien kan bli sykkelvei mellom Spikkestad og Lahell, med tanke på trafiksikkerhet og omgivelser. Han mener dagens tilbud er mindre universelt utformet og trafikkfarlig, og er vanskelig å finne. Han mener ny sykkelvei i Daueruddalen ville litt det foretrukne for Asker og Liers syklistene, også treningssyklistene. Han mener man til en slik løsning må ha en planskilt kryssing av den nye E134 samt tilkoblinger i nord og sør til annet sykkelveinett; gammel jernbanetrasé i nord, og Lahell i sør, andre koblinger kan være til boligfelt på Dagslett, Bjørndalslia og Nedre Brøholtlia, kanskje også med undergang under dagens E134. Han påpeker at dette er mye nytte for beskjedne ekstrainvesteringer.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

I denne planfasen kommer vi ikke til å planlegge nye sykkelanlegg, men sørger bare for at de eksisterende går opp, slik at vi ser at også det løser seg før vi anbefaler korridor. I senere planfaser vil vi se på detaljene for de ulike tema. Et sykkelanlegg utenfor prosjektet er det ikke sannsynlig at prosjektet kan stå for.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Thormod og Stine Bjørnstad Wahl

Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-90

Oppsummering av innspill

Wahl er bekymret for at tunnelinnslaget trekkes lenger nord, og tenker på følgende:

1. Ødeleggelse av rekreasjonsområde. Sammenhengende turvei langs den gamle jernbanelinjen brukes av mange og et tunnelinnslag vil komme nær denne.
2. Dam på Lahell med verneverdige salamandere, med referanse til Rapport fra Børre K Dervo, NINA
3. Fraflytting av boenheter på grunn av støy og inngrep og tap av dyrket mark.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Både friluftsliv (inkludert turveier), naturmiljø og konflikt med boliger og dyrket mark er del av konsekvensutredningen som nå utarbeides og som er grunnlaget for vår anbefaling av korridor.

Rapporten om salamandere brukes som del av grunnlaget for planlegging og konsekvensutredning.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere kommentar

Jacob Holter Grundt og Gry Klouman Bekken

Dato 08.03.2020, arkivnummer 20/11999-91

Oppsummering av innspill

Grundt/Bekken mener Vikeralternativet bør velges grunnet:

- Unngår ny barriere gjennom Lierdalen, men konsekvenser for skolevei
- Bygger ned mindre dyrket mark og mindre næringsareal
- Vesentlig mindre støybelasting for befolkning i Lier
- Minimerer skadelige, uheldige, uønskede konsekvenser for Lier, miljø/natur og befolkning.

Videre kommenterer Grundt/Bakke tema fra planprogrammet:

Ikke prissatte konsekvenser- vil ha en svært stor påvirkning på miljøet og befolkningen. De påpeker at eventuelle kostnadsreduksjoner for storsamfunnet ved å velge en korridor med lavere pris må settes mot omfattende og varige konsekvenser for befolkningen i Lier.

Ikke prissatte tema bør beskrives konkret og det bør beskrives tre scenarier

Begrenset konsekvens/kort tidshorisont

Middels konsekvens/moderat horisont

Høy konsekvens/lang horisont

For hvert av de tre scenariene bør det etter beste evne (og helst med henvisning til en kjent metodisk tilnærming) gjøres et grovestimat/verdisetting av konsekvensene konkret. Estimatenes bør visualiseres i grafiske presentasjoner (søylediagram eller lignende) der de vises satt opp mot kostnadene ved ulike korridorvalg.

Barriere gjennom Lierdalen-

-Videre mener paret at Vikerkorridoren er den beste løsningen på grunn av hensyn til barrierevirkning, lokalmiljø, arealbruk, visuelle effekter, støy, dyrket mark, naturverdier og en videreføring vestover.

-De mener dyrket mark ikke kun prissettes basert på ervervskostnad, men også basert i redusert verdi som næringsareal. Lier har god og verdifull dyrket mark som er matsikkerhet og matproduksjon for fremtiden. Det er sterke nasjonale føringer for å minimere tap av dyrket mark og storsamfunnet har allerede bygget ned store arealet i Lier

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering

Gjennom konsekvensutredningen skal alle de kommenterte tema utredes. Dette står det mer om i kapittel 1.1., men også i håndbok V712 som er metoden vi utreder etter.

Statens vegvesen vil ikke bruke noen annen metode for konsekvensutredningen enn det som er planlagt, og beskrevet i håndbok V712 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen). Det vil for øvrig legges vekt på å illustrere de ulike analysene på en forståelig måte.

De ikke-prissatte tema vurderes for hver korridor opp mot et nullalternativ/referansealternativ. I verdivurderingene av de ulike tema er det verdien i sammenlikningsåret som legges til grunn. Sammenlikningsåret er det første hele år den nye vegen er tenkt å være i bruk, som i dette prosjektet er 2030. Se mer om referansealternativ i kapittel 1.1.

De prissatte og ikke prissatte tema skal sammenstilles i en samfunnsøkonomisk analyse, før man tar inn vurderingene av lokale og regionale virkninger og vurdering av måloppnåelse for de ulike korridorene. Dette er grunnlaget for anbefaling av korridor. Mer om dette kan man lese i håndbok V712.

Kommunedirektørens kommentarer

Håndbok V712 Konsekvensanalyser som vegvesenet viser til, er en kjent og mye brukt metode ved utarbeidelse av konsekvensutredninger. Det er enighet mellom administrasjonene i Asker og Lier og Statens vegvesen om at det kan tas utgangspunkt i denne metoden. Så kan det komme tillegg og endringer til metoden i forbindelse med offentlig ettersyn og fastsettelse av planprogrammet.

Se kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema.

Eirik Melaaen

Dato 11.03.2020, arkivnummer 20/11999-92

Oppsummering av innspill

Melaaen er bekymret for hvordan korridorene deler opp Lierbygda og ødelegger store og produktive områder. Han mener det burde være et mål for kommunen og Norge å bevare dyrket mark i tider med klimaproblemer og en urolig verden.

Han påpeker at Jensvollalternativet vil bruke eksisterende vegnett og vil ha begrenset påvirkning på områder som ikke er utbygde.

Vitbank og spesielt Husebykorridoren vil ødelegge/dele opp store landbruksområder med landets beste jord, og det blir enda flere veitraseer gjennom Lier. Han mener det ikke er nødvendig.

Melaaen påpeker at mindre jordlapper mellom veier blir ubruklige og gjort om til næringsvirksomhet, det vil si mer jord forsvinner.

Han mener Vikar vil gå hovedsakelig i tunnel og derfor ha begrenset påvirkning og ødeleggelse av Lierdalen. Han mener det kan være det dyreste alternativet, men at man må tenke langsiktig, og at Vikar er en bærekraftig og miljøvennlig løsning. Samfunnsøkonomisk mener han Vikaralternativet har fordeler ved at tunnel har lengre levetid, krever mindre vedlikehold, og ikke krever brøyting og salting.

Han mener at ved valg av Vikeralternativet vil færre områder og mennesker bli berørt og at dette ikke kan måles i penger.

Han mener at hvis kommunen skal kunne markedsføre seg som Grønne Lier så må kommunen ta vare på de dyrkbare områdene som er igjen.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet er sendt godt innenfor fristen men ble registrert inn sent av Statens vegvesens arkivsystem.

Innspillet tas til orientering

De ulike korridorene vil ha ulike fordeler og ulemper. For informasjon om de ulike utredningstema og ønsker om alternativ, se kapittel 1.1. hvor vi svarer ut noen av de ofte stilte spørsmålene i høringen.

Kommunedirektørens kommentarer

Se kommunedirektørens kommentar til SVV sin redegjørelse/svar på ofte stilte spørsmål i kap. 1.1 Ønske om alternativ og Utredningstema.

Magne Skålevik

Dato 09.03.2020, arkivnummer 20/11999-93

Oppsummering av innspill

Innkomet etter høringsfrist. Skålevik er støykonsulent, og mener Statens vegvesen i tidligere planer har vist at støynivå på utearealer på Spikkestad vil øke med 7 desibel fra dag 1, fordi veien løftes høyt opp på en bru, og støyen spres fritt. Han henviser til at dette er like mye som 5 ganger økning i antall kjøretøyer, i tillegg til at fremtidig ÅDT forverrer støyforholdene. Han mener denne økningen ikke kan rettferdiggjøres.

Han mener Statens Vegvesen tidligere har praktisert den feiltolkning av regelverket at man fritt kan øke støynivået på utearealer så lenge man holder seg under grensen 55dB. Han mener den grensen aldri har vært ment å være et handlingsrom for fri støyforurensing, men en smertegrense. Han henviser til at Lier kommune forlangte at den nye veien ikke skulle medføre økte støynivåer på utearealer, og at dette er den kommunen som tilgodesees med tiltaket, mens Røyken kommune sov i timen og manglet støykompetanse. Han mener det samme kravet bør gjelde for Asker kommune.

Skålevik mener Statens vegvesen må ta miljøansvar. Han mener det gir nytt håp at SVV skriver «...vurderes løsninger som tar mer hensyn til miljø og omgivelser der det er spesielle utfordringer. Dette kan gjøres for eksempel ved å bygge veien i nedgravd kulvert.» Han mener SVV tidligere tidligere har avvist dette som en mulighet for å unngå støy, men at omgivelsene på Dagslett/Spikkestad også er et sted der miljøhensyn er påkrevd.

I lys av denne endringen ønsker han en revidert løsning med lavtliggende kryssing ved Dagslett, og han mener dette kan gjøres i ett plan, grunnet flere slike rundkjøringer og kryss i et plan langs Oslofjordforbindelsen.

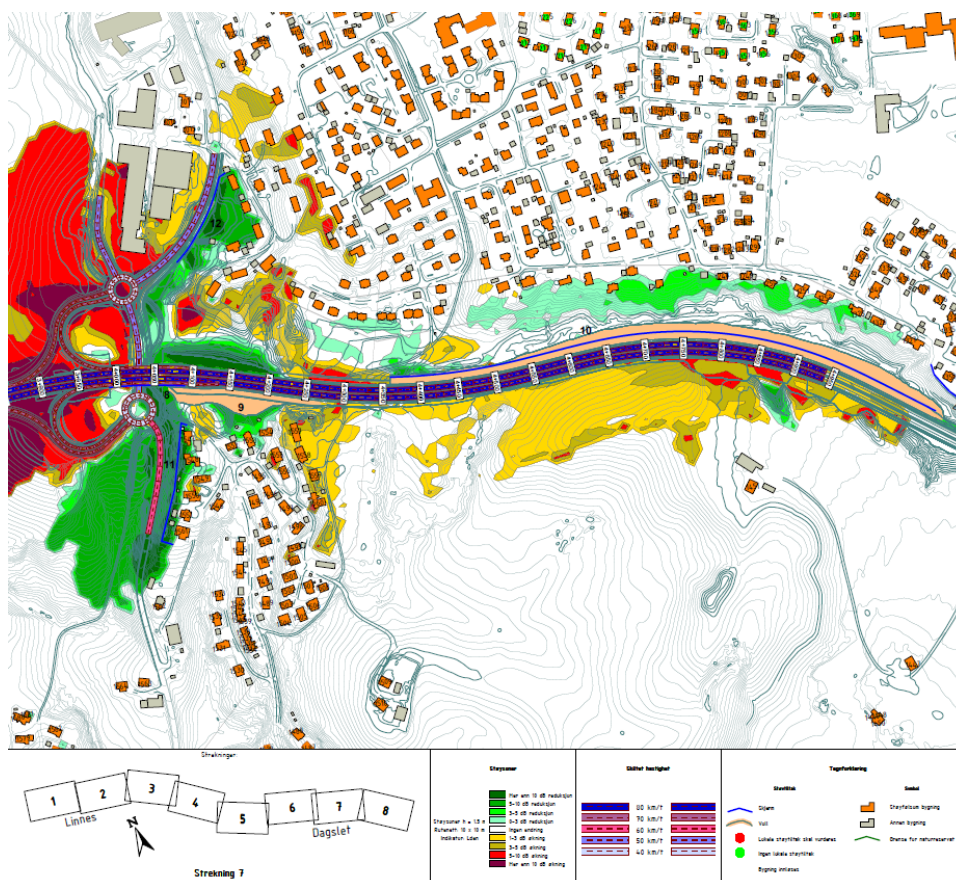
Skålevik mener at SVV må komme opp med en løsning som ikke gir økt støyforurensning til omgivelsene ved Dagslett/Spikkestad ved å legge veien lavt eller i kulvert, og hvis dette vurderes som for dyrt må prosjektet avvente nødvendig finansiering eller skrinlegges.

Statens vegvesens kommentarer

Innspillet tas til orientering.

Vi viser til generelt svar om støy i kapittel 1.1.

Det er feil at støynivå på utearealer på Spikkestad vil øke med 7 desibel. Støytegning fra reguleringplan i 2011 som viser differansen mellom nybygd vei og å ikke bygge vei, for 2040, viser at for de fleste boligområder vil støynivået ikke øke. På jordet vest for Dagslett-krysset øker støyen betydelig – dette er et område det ikke krav til å skjerme.



Støykart fra 2011, vi gjør oppmerksom på at kartet er beskåret noe

Vi ser at videre optimalisering av korridorene tilsier at linjene for alle alternativene legges noe lenger nord. En av konsekvensene av det er at E134 blir liggende lavere i terrenget. Detaljene i dette og eventuelle andre støytiltak vil ikke planlegges før i senere planfaser.

Å legge krysset på Dagslett i plan med rundkjøring er ikke mulig, da valgte dimensjoneringsklasse fra håndbok N100 (2014) tilsier planskilte kryss, og at rundkjøringer ikke lenger er lov, og at eventuelle fravik fra dette må søkes om og avklares av vegdirektoratet. Dermed må kryss på Dagslett være i to plan, og resultatet blir at E134 vil heves noe.

Vi forholder oss til den finansieringen politikerne bevilger og den bestillingen vi får.

Kommunedirektørens kommentarer

Ingen ytterligere merknad

4. Endringer i planprogrammet etter offentlig ettersyn

Enkelte merknader fører til endringer i planprogrammet. Disse endringene er listet opp nedenfor sammen med sidetall/kapittel i planprogrammet. Det har kommet mange innspill til planprogrammet, men alle har ikke ført direkte til endringer. Noen er utelatt fordi de passer bedre som innspill til selve kommunedelplanarbeidet, og vi tar det med oss som det. Andre er utelatt fordi vi har vurdert de og konkludert med at vi har svart det bra nok ut allerede i planprogrammet, eller at det ikke er relevant for denne planen. Det er også gjort noen få andre endringer i planprogrammet for å oppdatere det etter kommunesammenslåing, regionreform, revisjon av håndbøker og hvor vi er i prosessen. Slike endringer som ikke er på bakgrunn av innspill fra høring av planprogram, er merket med *.

Nummer	Kapittel	Endring/Tillegg	Kommentar
1.	Flere	Kommunenavn oppdatert fra Røyken kommune til Asker kommune, henvisning til nettside oppdatert	På bakgrunn av kommunesammenslåing*
2.	Flere	Navn på fylkeskommune er oppdatert fra Buskerud og Akershus til Viken	På grunn av regionreform*
3.	1.5.3 og 1.5.4.	Listene oppdatert noe som følge av kommunesammenslåing og regionreform, og nylig vedtatte planer, blant annet i samarbeid med Asker kommune	Kommunesammenslåing*
4.	Flere, blant annet forord	Språklige endringer for å tilpasse dokumentet til der vi er i prosessen (fra «planprogrammet legges på høring» til «planprogrammet ble lagt ut på høring» for eksempel) og rettelser	*
5.	5.7 (nytt kapittel)	Det er tatt inn et eget punkt for utarbeidelse av rapport for fase 1 kartlegging av forurensede masser	Med bakgrunn i vedtak fra Lier kommunes førstegangsbehandling av planprogram
6.	1.5	Nasjonale mål for vann og helse, og regional plan for Areal og transport for Buskerud tas inn	På bakgrunn av innspill fra Mattilsynet og Fylkesmannen i Oslo og Viken
7.	1.6 (nytt kapittel)	Det er lagt inn en beskrivelse av problemstillinger som anses viktige for miljø og samfunn på bakgrunn av KU-veileder fra Kommunaldepartementet, Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven	Gullaugtoppen vel

8.	1.4	Delmål 8 endres til «Godt ivaretatt fremkommelighet for kollektivtrafikk og gang- og sykkel gjennom planområdet, og gode koblinger til eksisterende og planlagte gang-og sykkelveier gjennom planområdet.»	Viken fk
9.	5.5.1	Gang og sykkelveier nevnes under Trafikkbelastning og trafiksikkerhet.	Viken fk
10.	1.5	ATP Buskerudbyen 2013-2023 legges inn i liste over dokumenter	Viken fk
11.	3.3 Vegstandard	Prosjektet legger til grunn vegklasse H3, men med 90 km/t og 1,5 m skulder. Ved ÅDT over 20 000 skal det som utgangspunkt være 2,75 meter skulder	På bakgrunn av behandling av fravikssøknad i Vegdirektoratet*
12	5.4.6	Skogbruk dekkes under prissatte konsekvenser, anslag, og tas dermed bort fra naturressurser	Etter tilpasning til ny versjon av håndbok V712*
13.	1.5.1, 1.5.2 og 1.5.3	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023, legges inn i liste Lagt til i liste over regionale planer; Kollektivtransportplan for Buskerud fylke, utvikling mot 2030 (2012) Viken fylkeskommune (2017): Handlingsprogram for samferdsel 2018-2021 (2017) Det er også understreket (kap. 1.5.1) at listen ikke er utfyllende	På bakgrunn av innspill fra administrasjonen Lier kommune, i forbindelse med planleggingen*
14.	5.6	Endret navn fra Lokal og Regional utvikling til Andre samfunnsmessige virkninger/Lokal og regional utvikling. Innhold er det samme.	Etter tilpasning til ny versjon av håndbok V712*
15.	5.8	Figur oppdatert etter ny versjon av hb. V712, innholdet er det samme	*
16.	5.4.2	Vurdering av opplevelse av landskapet sett fra veien tas ut av tema landskapsbilde.	Denne delen av tema landskapsbilde er tatt ut i ny versjon av håndbok V712, og tema er heller ikke beslutningsrelevant*
17.	Forord	Det er lagt inn en tekst angående trafiksituasjon i Asker kommune og sammenheng med E134	På bakgrunn av innspill fra administrasjonen i Asker kommune*
18.	5.5.1	Det er lagt til at trafikkanalysene inkluderer også fv. 165 og fv. 167	På bakgrunn av innspill fra administrasjonen i Asker kommune*

5. Vedlegg

Innspill mottatt til høring av planprogrammet for E134 Dagslett-E18 Kommunedelplan med KU

1. Innspill fra offentlige høringsparter
2. Innspill fra bedrifter, lag og foreninger
3. Innspill fra private