

Statens vegvesen

► E134 Dagslett - E18

Kommunedelplan med konsekvensutredning

Fagrapport friluftsliv/by- og bygdeliv

Oppdragsnr.: 5198650 Dokumentnr.: R-204 Versjon: J01 Dato: 2021-06-30



Oppdragsgiver: Statens vegvesen
Oppdragsgivers kontaktperson: Nils Brandt, Marianne Haga
Rådgiver: Norconsult AS
Oppdragsleder: Kristin B. Økland
Fagansvarlig: Elin Riise
Andre nøkkelpersoner: Vibeke Schau, Aase Marie Hunskaar

Forsidebilde: Gamle Drammenbanen, turvei, foto tatt ovenfor Sørumlia.

Om ikke annet er markert er illustrasjoner i dokumentet ved Norconsult.

J01	2021-06-30	Endelig rapport, felles dato	AHU	EIRii	KBO
A04	2021-05-05	Endelig versjon	AHU	EIRii	KBO
A03	2021-04-09	Endelig rapport, oppretting etter kommentarer	AHU	EIRii	KBO
A02	2021-03-05	Annet utkast rapport	AHU	EIRii	KBO
A01	2020-06-26	Første utkast rapport	EIRii	AHu	KBO
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler.

Sammendrag

Denne rapporten er konsekvensutredningen for fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv, og utgjør temaets vurderinger av alternativene som er del av kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18.

Definisjon av temaet

Temaet friluftsliv/by- og bygdeliv omfatter alle områder som har betydning for allmenhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og naturen ellers, slik det er definert i Håndbok V712 [1]. Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder. Sentralt for temaet friluftsliv/by- og bygdeliv er folks bruk og opplevelse av det naturlige og menneskepåvirkede landskapet. I utredningen av temaet vil det være spesielt fokus på barn og unges aktivitets- oppholds- og ferdselsområder.

Planprogrammets krav

I planprogrammet [2] stilles følgende krav til utredning av fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv:

Fagtema friluftsliv / by- og bygdeliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers. Begrepene by- og bygdeliv understreker at friluftsliv i byer og tettsteder er inkludert i analysen.

Formålet med analysen er å få kunnskap om verdifulle områder for tema og belyse konsekvensene av de ulike alternativene.

Vi skal tydeliggjøre barn og unges interesser.

Vi skal utrede og vurdere konsekvensene for:

- Arealbeslag og barrierevirkninger
- Støypåvirkning av utemiljøet
- Barn og unges bruk av berørte områder
- Tilgjengelighet og eventuelle tiltak for gående og syklende
- Friluftslivet

Beskrivelse av planområdet og verdiene

Innenfor planområdet ligger det en rekke boligfelt og boligområder, samt flere skoler og barnehager. I tilknytning til disse finnes det møteplasser og aktivitetsområder i form av ball-løkker, lekeplasser og idrettsanlegg. Mange av boligene har i tillegg romslige hager som er godt egnet for lek og uteopphold.

Noen større og mindre friluftslivsområder ligger innenfor eller nær planområdet. Blant de viktigste kan nevnes Gamle Drammenbanen (øst og vest), som er opparbeidet som turveg/gang- og sykkelveg, og statlig sikret på deler av strekningen; Gilhusodden, som er et kommunalt sikret og tilrettelagt friluftsområde ved fjorden; Lierelva, som en av landets beste elver for sportsfiske etter sjørørret; og Kjekstadmarka på østsiden av Lierdalen, som både er nærturområde og utfartsområde tilrettelagt med et nettverk av stier og løyper.

Det finnes også et omfattende veg- og stinett for gående og syklende innenfor plan- og influensområdet, med ruter i både nord-sør-retning og øst-vest-retning. Barnetråkkregistreringer gjennomført de senere årene viser at mange av disse rutene har en særlig viktig funksjon som skoleveg/fritidsveg, bl.a. Lierstranda, Jensvollveien, Frydenlund, Vitbankveien, Tuverudveien, Linnesstranda, Røykenveien, Kvernbakken og Spikkestadveien.

Konsekvensutredning

Til tross for de store inngrepene de syv alternativene medfører, vil påvirkningen på viktige områder for friluftsliv/by- og bygdeliv være relativt begrenset. Enkelte boligområder vil forringes av arealinngrep, visuelle virkninger og økt støy- og luftforurensning, men man unngår i stor grad inngrep i, og negativ påvirkning på friluftslivs- leke- og rekreasjonsområder. De vurderte alternativene skaper få nye fysiske barrierer, og dagens gang- og sykkelforbindelser vil opprettholdes eller forbedres. Barn og unges interesser vurderes derfor generelt godt ivaretatt.

Alternativ Jensvoll - over følger dagens E134 på store deler av strekningen, og utvidelsen av veganlegget, med den trafikkøkningen det medfører, vil generelt forsterke negative virkninger i berørte delområder. Alternativet gir få positive virkninger i de attraktive bolig- og friluftslivsområdene nær sjøen. Flere av disse områdene vil snarere kunne oppleves som noe forringet, og i alle tilfeller fortsatt være relativt sterkt preget av nærheten til en sentral samferdselsåre. Samlet sett vurderes alternativ Jensvoll - over å gi noe negativ konsekvens for friluftsliv/by- og bygdeliv, og fremstår som det nest dårligste alternativet, nr. 6.

Alternativ Jensvoll - under skiller seg fra alternativ Jensvoll - over ved at boligbebyggelsen i Husebygata og på Linnes blir noe mindre negativt påvirket. Forlenget tunnelstrekning ved Linnes og den korte tunnelen mellom Gilhus og fv. 282 gir imidlertid ingen merkbar reduksjon av støy og luftforurensning i delområde H, I og J, sammenliknet med alternativ Jensvoll - over. Totalt sett gir alternativet få positive virkninger, da det kun avlaster en kort del av den sjønære vegstrekningen. Løsningen vurderes som noe bedre enn alle overalternativene, men alternativet, som er gitt konsekvensgrad noe negativ, rangeres som nr. 4.

Alternativ Vitbank - over følger alternativ Huseby - over frem til Husebysletta, og medfører omfattende inngrep rundt Huseby, på Husebysletta og Sørumlia/Linneslia, med påfølgende negative virkninger for nærliggende boliger, om enn noe mindre negative. Ned mot Linnes går traseen rett nord for dagens E134, og trafikkøkningen den nye firefeltsvegen medfører, gir noe økt støy og luftforurensning på Gullaug/Linnesstranda. De positive virkningene knyttet til avlastet vegstrekning vurderes som begrensede. Sammenliknet med alternativ Jensvoll - over påvirker alternativet færre delområder negativt, og sammenliknet med Huseby - over gir alternativet færre høyere negative konsekvensgrader. Alternativet rangeres derfor foran Jensvoll - over, og foran Huseby - over, som nr. 5.

Alternativ Vitbank - under gir mindre inngrep i boligområder, og med en lengre tunnelstrekning ved Linnes også en marginal forbedring av lydbilde og luftkvalitet på Gullaug/Linnesstranda. De negative konsekvensene vurderes oppveiet av de positive samlet sett, og med ubetydelig konsekvens rangeres alternativet som nr. 2 og likt som Huseby - under.

Alternativ Huseby - over medfører omfattende inngrep rundt Huseby, på Husebysletta og Sørumlia/Linneslia, og gir tilsvarende og noe mer negative virkninger for delområdene på denne strekningen som Vitbank - over. Alternativet vil på en annen side gi betydelige positive virkninger knyttet til trafikkreduksjonen på dagens E134, større enn i alternativ Viker, siden kryssløsningene vil gi mer overføring av trafikk fra gammel til ny veg. De positive virkningene vil berøre sjønære områder med store friluftslivs- og rekreasjonsverdier, som har særlig betydning for barn og unge. De negative virkningene vurderes imidlertid som større enn de

positive, og med tre delområder med middels negativ konsekvensgrad betyr det at alternativet er mest konfliktfylt av alle alternativer for dette temaet, og derfor rangeres alternativ Huseby - over som nr. 7.

Alternativ Huseby - under, som går delvis i tunnel, er mer skånsom for boligområdene på Husebysletta, og medfører ikke inngrep som berører barn og unges leke- og oppholdsområder. Trafikkreduksjonen på E134 blir ikke like stor uten kryssløsning med fv. 282, men de positive virkningene i delområdene langs avlastet veg vil likevel være betydelige, og tunnelalternativet vurderes som klart bedre enn alternativer med veg i dagen. De positive/ubetydelige virkningene vurderes å veie opp for de negative virkningene, og med konsekvensgrad ubetydelig rangeres alternativet som nr. 2 og likt som Vitbank - under.

Alternativ Viker skiller seg fra de øvrige alternativene ved at det samlet sett er vurdert å medføre en liten forbedring i forhold til nullalternativet, og rangeres derfor høyest. Alternativet gir meget begrensede negative virkninger i de delområdene det berører, og samtidig positive virkninger i delområdene langs avlastet veg, blant dem sjønære områder med store friluftslivs- og rekreasjonsverdier, som har særlig betydning for barn og unge. Alternativ Viker berører også færre delområder enn de øvrige alternativene, og rangeres som nr. 1.

Tabell 0.1 Oppsummering av konsekvenser for alle alternativer i alle korridorer.

Korridor	Alternativ	Konsekvens	Rangering
Jensvoll	Jensvoll - over	Noe negativ	6
	Jensvoll - under	Noe negativ	4
Vitbank	Vitbank - over	Noe negativ	5
	Vitbank - under	Ubetydelig	2
Huseby	Huseby - over	Noe negativ	7
	Huseby - under	Ubetydelig	2
Viker	Viker	Positiv	1

Konsekvenser i anleggsperioden

Anleggstrafikk og anleggsarbeider (f.eks. graving, pigging, spunting og sprengning) vil forårsake støy, støving og rystelser i områdene rundt kryss, tunnelportaler og vegstrekninger i dagen. Arbeidet vil derfor berøre mange delområder som er gitt verdi for temaet i alle alternativer. Anleggsbeltet langs vegtraseen, samt områder avsatt til rigg og deponi vil medføre midlertidig arealbeslag innenfor disse områdene, og gi ulemper i form av redusert fremkommelighet og visuelle virkninger. Det er ikke definert rigg- og anleggsområder i denne planfasen, men det er naturlig at dette legges langs og i nærheten av de respektive traseene i hver korridor.

Tungtransport på veger som utgjør viktige gang- og sykkelforbindelser kan skape utrygghet og potensielt øke risikoen for trafikkulykker. Noen av disse forbindelsene vil bli fysisk berørt av vegutbyggingen, ved at det etableres nye kryssløsninger, bruer og kulverter som fordrer omlegginger på kortere strekninger (gjelder

ulike ruter i de ulike alternativene). Dette kan gi ulemper for gående og syklende, særlig ved bygging av kulverter, som krever åpen byggegrop og derfor riving av deler av dagens gang- og sykkelveger. Prosjektet vil etterstrebe etablering av midlertidige forbindelser som ivaretar sikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter. Dette er vesentlig, da flere av disse gang- og sykkelrutene gir atkomst til skoler og idrettsanlegg, og har en viktig funksjon for barn og unge. Det må likevel tas høyde for at det kan bli behov for å stenge noen forbindelser midlertidig.

Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak

Listen over forslag til tiltak er ikke komplett.

- Generelt forutsettes det at støyreducerende tiltak gjennomføres for de boligene som blir liggende i rød sone, og at tiltak vurderes for boliger i gul sone, dersom slike tiltak gir effekt.
- Ved løsninger som potensielt kan skape farlige situasjoner for myke trafikanter, for eksempel ved kryssing av ruter for gang/sykkeltrafikk ved ramper fra større bilvei, anbefales å prosjektere løsninger som unngår kryssing i plan.
- Visuelle virkninger av bruer og store kryss kan dempes ved etablering av skjermbeplantering mot verdifulle delområder.
- I alternativer hvor det er lite mulighet til å etablere sammenhengende gang- og sykkelveg langs eksisterende E134 kan en kompensasjon for denne manglende muligheten være å etablere en planskilt kryssing av jernbanen og Strandveien.
- Innføre tiltak som gjør ruten mellom Spikkestad/Lahell/Gullaug og Høvik/Lierbyen/Drammen mer attraktiv for syklende, gjennom begrensninger av biltrafikken og/eller tiltak som bidrar til å synliggjøre sykkelruta og separere gående og syklende.
- Gang- og sykkelrute 9: Den delen av ruten som går sør for krysset (dagens E134 Spikkestadveien med blandet trafikk) bør kobles til ny gang- og sykkelveg langs østsiden av Spikkestadveien nord for krysset.
- Ruste opp Gamle Drammenbanen slik at denne kan fungere som et alternativ på strekningen mellom Spikkestad og Gullaugkleiva. Selv om vegen har stort fall/stigning i Gullaugkleiva, er strekningen betydelig kortere enn langs eksisterende E134.

Innhold

1	Bakgrunn for planen	10
2	Beskrivelse av tiltakene som er utredet	12
2.1	Tiltak som er utredet	12
2.2	Jensvollkorridoren	13
2.2.1	<i>Jensvoll - over</i>	13
2.2.2	<i>Jensvoll - under</i>	14
2.3	Vitbankkorridoren	14
2.3.1	<i>Vitbank - over</i>	14
2.3.2	<i>Vitbank - under</i>	15
2.4	Husebykorridoren	16
2.4.1	<i>Huseby - over</i>	16
2.4.2	<i>Huseby - under</i>	17
2.5	Vikerkorridoren	18
2.6	Anleggsgjennomføring	19
2.6.1	<i>Generelt for alle alternativer</i>	19
2.6.2	<i>Anleggsgjennomføring for Jensvoll - over, Vitbank - over og Huseby - over</i>	20
2.6.3	<i>Anleggsgjennomføring for (Jensvoll - under, Vitbank - under og Huseby - under</i>	20
2.6.4	<i>Anleggsgjennomføring for Vikerkorridoren</i>	21
3	Metode	22
3.1	Metode for vurdering av konsekvenser	22
3.1.1	<i>Trinn 1 – Konsekvens for delområder</i>	23
3.1.2	<i>Trinn 2 – Konsekvens for alternativer</i>	24
3.2	Referansesituasjonen (nullalternativet)	25
3.3	Planprogram	25
4	Tematisk omtale	26
4.1	Om tema friluftsliv/by- og bygdeliv	26
4.2	Relevante lover og retningslinjer for temaet	27
4.3	Kunnskapsgrunnlaget	27
4.4	Kriterier for verdisetting	29
4.5	Skala for vurdering av påvirkning	29
4.6	Beskrivelse av plan- og influensområdet	30
4.7	Karakteristiske og viktige forhold	30
5	Verdi – trinn 1	36
5.1	Delområde A Kjellstad	37
5.2	Delområde B Jensvoll/Stoppen	38
5.3	Delområde C Lierstranda/Frydenlund	40

5.4	Delområde D Vitbank/Moserud	42
5.5	Delområde E Huseby	44
5.6	Delområde F Husebygata/Smetten	45
5.7	Delområde G Lierelva	47
5.8	Delområde H Gilhusodden	50
5.9	Delområde I Linnesstranda	51
5.10	Delområde J Linnesstranda naturreservat	52
5.11	Delområde K Reistad nord	53
5.12	Delområde L Viker	55
5.13	Delområde M Reistadlia	56
5.14	Delområde N Sørumlia/Linneslia	57
5.15	Delområde O Kjekstadmarka	59
5.16	Delområde P Daueruddalen	61
5.17	Delområde Q Dagslett/Bølstad	62
5.18	Delområde R Engersand	63
5.19	Oppsummering av verdier	65
6	Påvirkning og konsekvensvurdering – trinn 1 og 2	68
6.1	Påvirkning og konsekvens Jensvollkorridoren	68
6.1.1	<i>Alternativ Jensvoll - over</i>	68
6.1.2	<i>Drøfting av usikkerhet</i>	74
6.1.3	<i>Konsekvenser i anleggsfasen</i>	75
6.1.4	<i>Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak</i>	75
6.1.5	<i>Alternativ Jensvoll - under</i>	76
6.1.6	<i>Drøfting av usikkerhet</i>	79
6.1.7	<i>Konsekvenser i anleggsfasen</i>	79
6.1.8	<i>Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak</i>	79
6.2	Påvirkning og konsekvens Vitbankkorridoren	80
6.2.1	<i>Alternativ Vitbank - over</i>	80
6.2.2	<i>Drøfting av usikkerhet</i>	85
6.2.3	<i>Konsekvenser i anleggsfasen</i>	85
6.2.4	<i>Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak</i>	86
6.2.5	<i>Alternativ Vitbank - under</i>	87
6.2.6	<i>Drøfting av usikkerhet</i>	90
6.2.7	<i>Konsekvenser i anleggsfasen</i>	90
6.2.8	<i>Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak</i>	90
6.3	Påvirkning og konsekvens Husebykorridoren	91
6.3.1	<i>Alternativ Huseby - over</i>	91
6.3.2	<i>Drøfting av usikkerhet</i>	95
6.3.3	<i>Konsekvenser i anleggsfasen</i>	95

6.3.4	<i>Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak</i>	96
6.3.5	<i>Alternativ Huseby - under</i>	96
6.3.6	<i>Drøfting av usikkerhet</i>	99
6.3.7	<i>Konsekvenser i anleggsfasen</i>	99
6.3.8	<i>Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak</i>	99
6.4	Påvirkning og konsekvens Vikerkorridoren	100
6.4.1	<i>Alternativ Viker</i>	100
6.4.2	<i>Drøfting av usikkerhet</i>	104
6.4.3	<i>Konsekvenser i anleggsfasen</i>	104
6.4.4	<i>Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak</i>	105
7	Sammenstilling av konsekvensvurdering	106
7.1	Rangering av korridorer og alternativer	106
7.2	Andre løsninger innenfor planområdet	107
7.3	Konflikter med lovverk og/eller nasjonale hensyn	107
7.4	Forslag til oppfølgende undersøkelser og videre arbeid	108
8	Referanseliste	109

1 Bakgrunn for planen

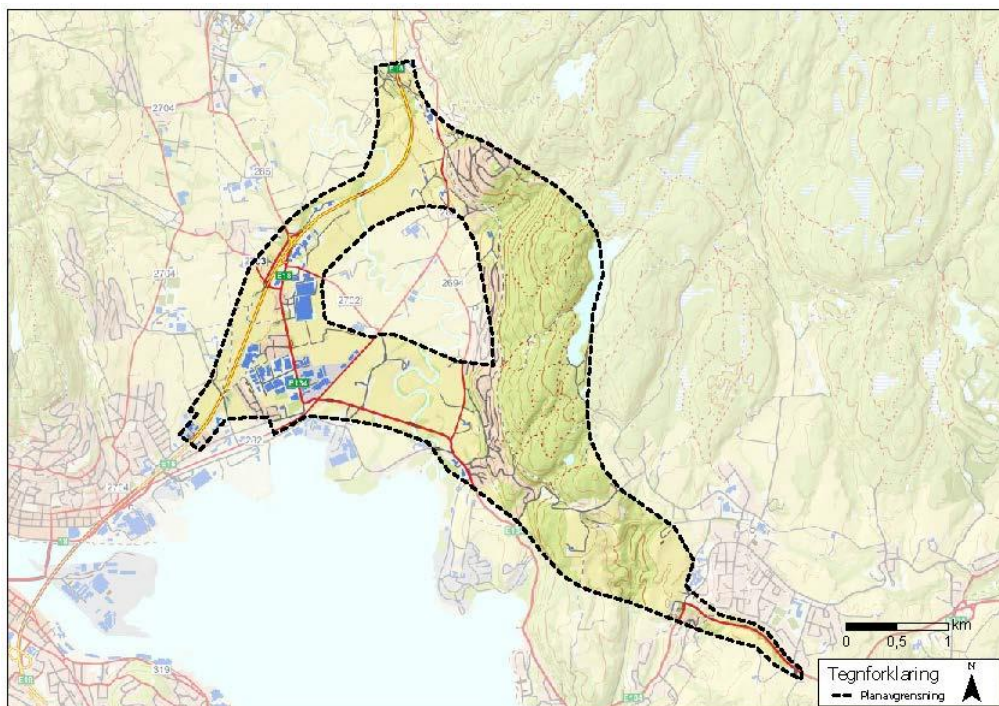
Dagens E134 mellom Dagslett og Kjellstad tilfredsstillende ikke gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hverken vegbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for de som bor langs strekningen.

Strekningen Dagslett – kryss E18 er en viktig del av en nasjonal vegkorridor (hovedvegforbindelse mellom E6 i Viken til Haugesund i Rogaland), samt en viktig regional veg for å kunne avlaste trafikksystemet i Oslo.

Prosjektet E134 (tidligere rv. 23) Dagslett – E18 ble omtalt i Stortingspreposisjon 87 (2017-2018), der det står; «Samferdselsdepartementet går inn for at videre planlegging og utbygging av rv. 23 på strekninga Dagslett–kryss E18 blir gjennomført som eitt samla prosjekt. Dette inneber at det igangsette planarbeidet for rv 23 Lønne–kryss E18 blir utvida til å omfatte heile strekninga frå Dagslett til kryss med E18. Det er viktig at ein i vidare planarbeid får ei grundig utgreiing av alle relevante alternativ. 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.»

Samferdselsdepartementet ba i brev datert 2018-06-26 om at Statens vegvesen utarbeider et nytt planprogram for kommunedelplan der alle relevante alternativ inngår. Departementet viste til at det i tråd med retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan og bygningsloven skal også rimeligste alternativ være vurdert.

Statens vegvesen utarbeider derfor, i samråd med Lier kommune og Asker kommune, kommunedelplan med konsekvensutredning og tilhørende teknisk underlag for ny E134 på strekningen E18 i Lier til Dagslett i Asker.



Figur 1.1 Varslet planområde fra planprogram.

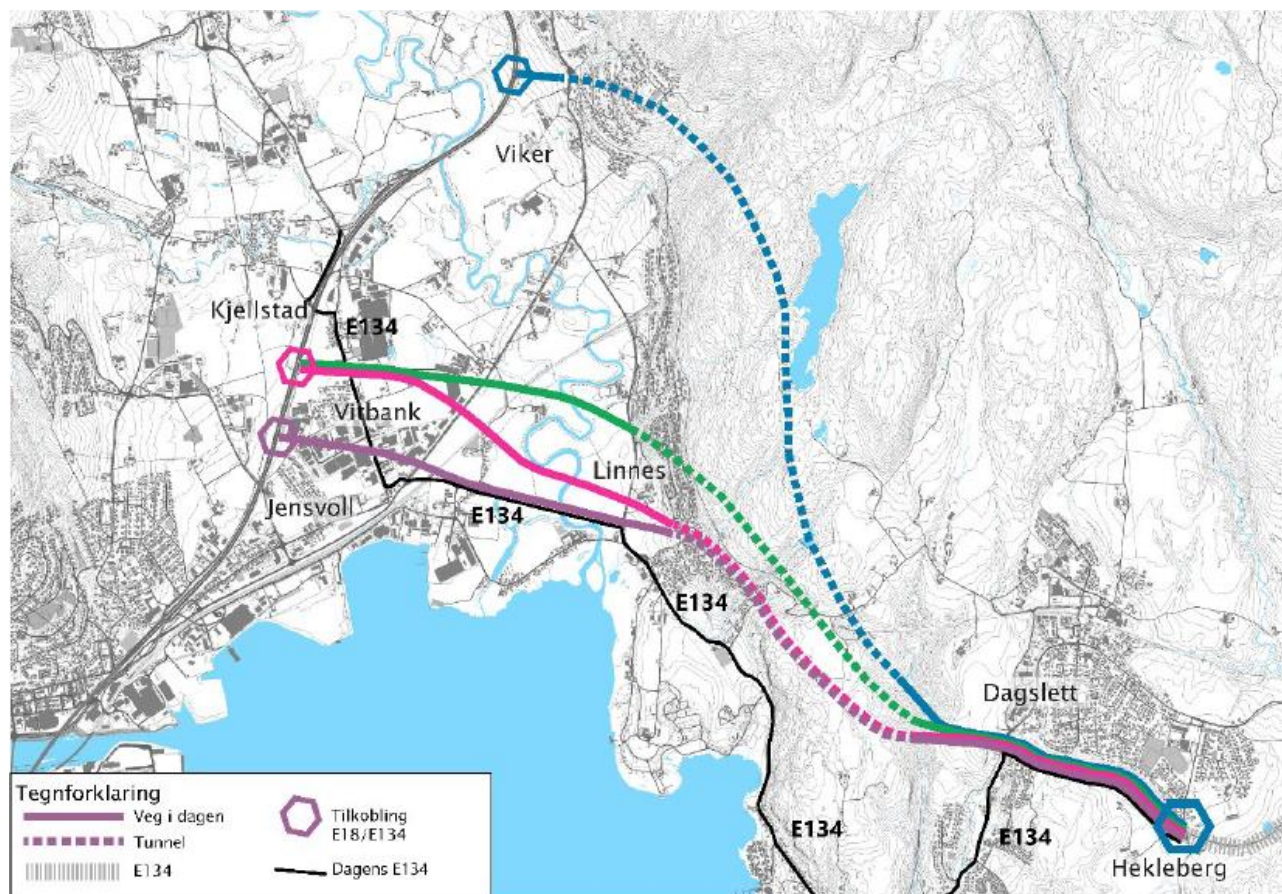
Planområdet er definert i planprogrammet [2], hvor Vikerkorridoren avgrenser området i nord, mens Jensvollkorridoren avgrenser området i sør.

Figur 1.1 viser varslet planområde for kommunedelplan slik det foreligger i planprogrammet. Planområdet omfatter alle korridorer.

2 Beskrivelse av tiltakene som er utredet

2.1 Tiltak som er utredet

Illustrasjonen under viser linjer som er lagt fram i planprogrammet for E134 Dagslett-E18. Linjene viser ikke eksakt plassering av en veglinje, men representerer konsepter eller korridorer som skal utredes. Gjennom planprosessen er linjene utviklet videre på bakgrunn av krav til veggeometri og tilpasning til ulike hensyn, og er dermed noe justert. Det foreligger ett alternativ i Vikerkorridoren (blå linje), og to alternativer («over» og «under») i de tre øvrige korridorene. Alternativene som heretter kalles «over» har flere fellestrekk med linjer som har vært vurdert tidligere, og ligger på og til dels over eksisterende terreng. For alternativene som heretter kalles «under» er det vektlagt å finne avbøtende tiltak som kan redusere negative virkninger av tiltaket, og vegen er foreslått i kulvert på store deler av strekningen mellom kryss med E18 og tunnelportalen på Lennes. Alle alternativer er ytterligere beskrevet i Planbeskrivelsen for E134 Dagslett-E18 [16].



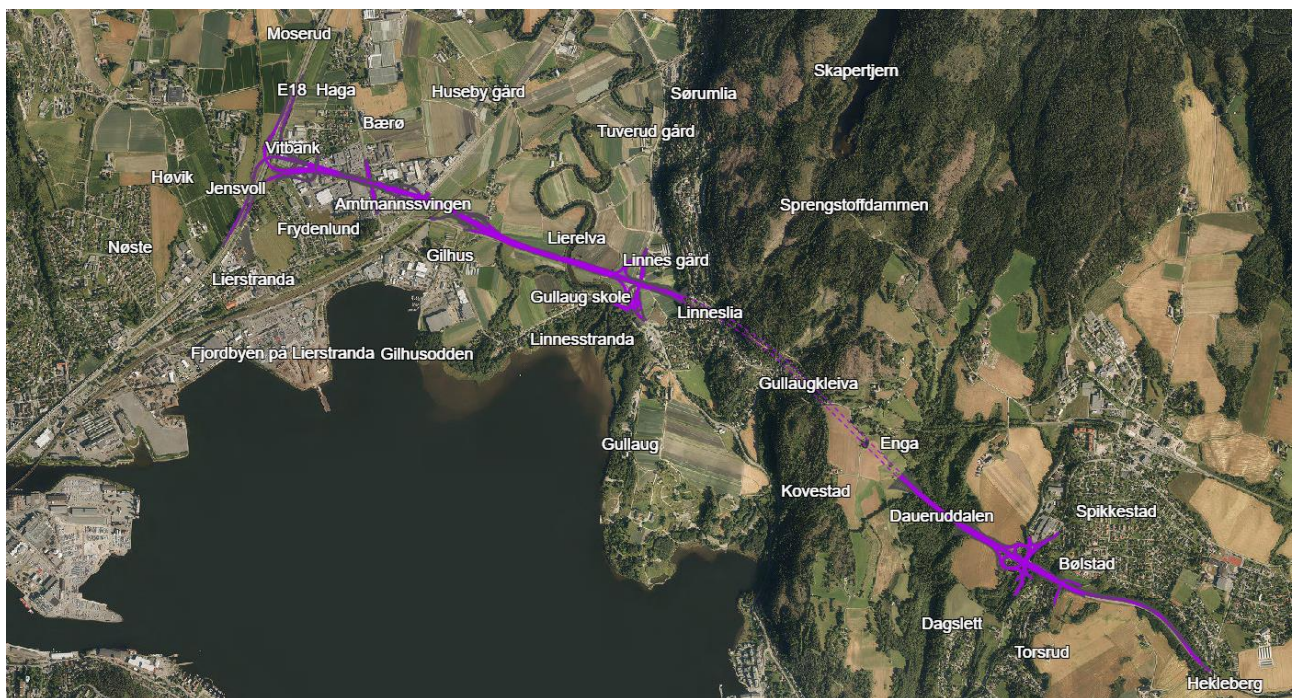
Figur 2.1 Prinsipper for linjeføring i hver korridor: Blå linje er Vikerkorridor, grønn er Husebykorridor, rosa er Vitbankkorridor og lilla er Jensvollkorridor.

Linjene som er beskrevet nedenfor er de optimaliserte linjene som er grunnlag for utredningen.

2.2 Jensvollkorridoren

2.2.1 Jensvoll - over

Alternativet går fra Jensvoll i Lier kommune til Hekleberg bru i Asker kommune. E134 etableres som veg i dagen mellom E18 og Linnes og følger samme trasé som eksisterende E134 fra Amtmannssvingen til Tuverudveien. Videre går vegen i tunnel mellom Linnes og Dagslett. Løsningen har ny veg i dagen fra tunnelportalen på Dagslett til Hekleberg bru.



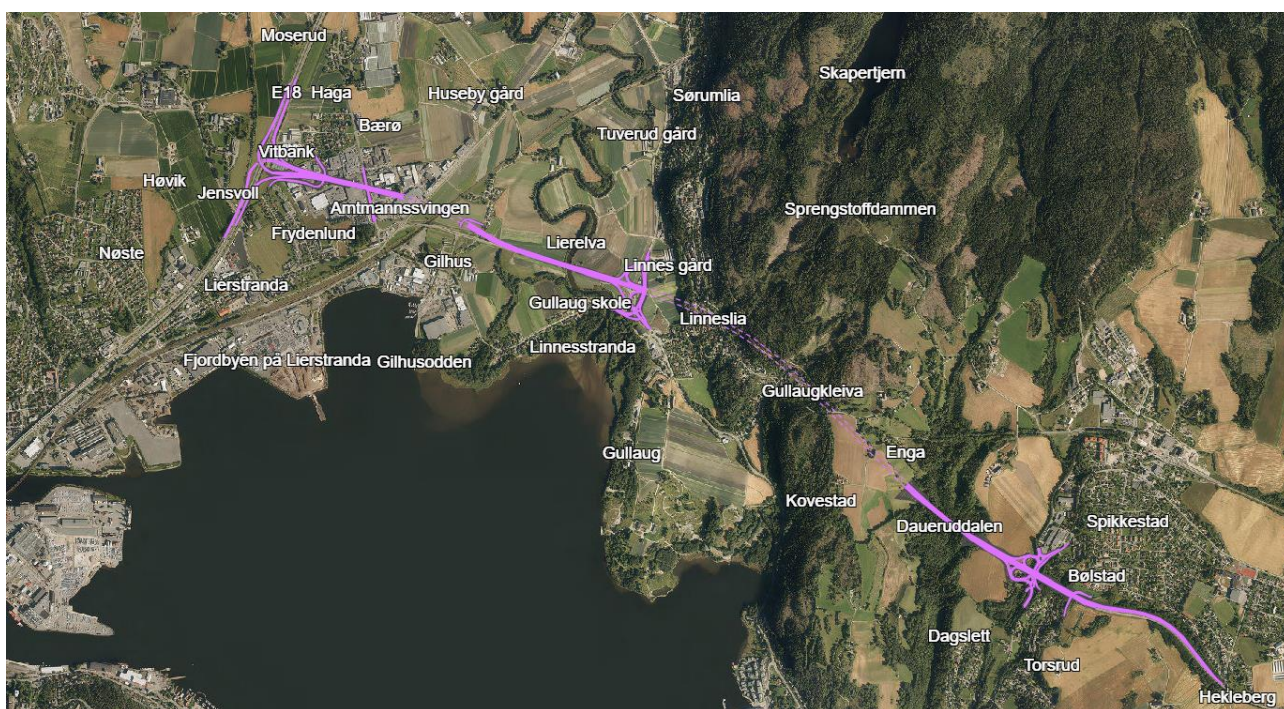
Figur 2.2 Jensvollkorridoren Jensvoll - over vises i lilla linje. Stiplot linje viser tunnel.

Krysset med E18 etableres som et treplanskryss. Kryssingen av E18 skjer i vanntett kulvert med vanntette trau på begge sider av kulverten fra E134 mot Drammen og på bru fra Oslo mot E134. Ny E134 føres videre gjennom næringsområdet på Vitbank og krysser under Ringeriksveien, og over fv. 282 og jernbanen på bruer. Kryssløsningen med fv. 282 er et halvt kryss med ramper for trafikk til og fra E18 som tilknyttes fv. 282 i rundkjøring under ny E134. Tilkobling til lokalvegssystemet for trafikk til/fra øst, vil skje via ramper fra ny E134 til dagens rundkjøring ved Gilhus. Herfra etableres ny E134 i samme trasé som eksisterende E134. Utvidelsen av eksisterende veg skjer på nordsiden, og vegen blir liggende på en lav fylling fram til kryssing av Lierelva på samme sted som i dag. Øst for Lierelva fortsetter vegen på lav fylling fram til nytt kløverkryss ved Linnes med tilknytning til Tuverudveien og eksisterende E134. Tuverudveien må legges noe om for å komme over ny E134. Ny E134 går deretter i skjæring fram til tunnelportalen som ligger i Linneslia.

E134 går i tunnel med to løp gjennom Sørumsåsen, tunnellengde er ca. 1,7 km. Vegen ligger videre i skjæring fram til bru over Dauerruddalen. Krysset med eksisterende E134 Spikkestadveien er et kløverkryss hvor ny E134 krysser Spikkestadveien på bru. Fra krysset til parsellslutt utvides eksisterende veg med to felt på nordsiden av vegen, og følger i stor grad dagens trasé.

2.2.2 Jensvoll - under

Alternativet følger samme horisontalgeometri som Jensvoll - over. Forskjellen er at E134 så langt som mulig etableres i kulvert under terreng, og dermed krysser under eksisterende veger og jernbane. Alternativet har ikke krysstillkobling med fv. 282. Alternativet starter i vest med samme kryssløsning med E18 som alternativ Jensvoll - over. Vegen legges videre østover i skjæring fram til Vebjørns vei på Vitbank. Ringeriksveien krysser på bru over ny E134. Herfra etableres ny E134 i kulvert fram til rundkjøringen på Gilhus, hvor ny E134 kommer opp i dagen, og krysser over Lierelva på bru. Krysset med Tuverudveien er prinsipielt likt som krysset omtalt i alternativ Jensvoll - over, men det ligger noe lavere i terrenget. E134 etableres i kulvert under Tuverudveien og jordbruksarealene på Linnes før den går videre i bergtunnel gjennom Sørumsåsen. På østsiden av Sørumsåsen er alle alternativene for Jensvoll-, Vitbank- og Husebykorridorene like.



Figur 2.3 Jensvollkorridoren Jensvoll - under vises i lyslilla linje. Stiplet linje viser tunnel.

2.3 Vitbankkorridoren

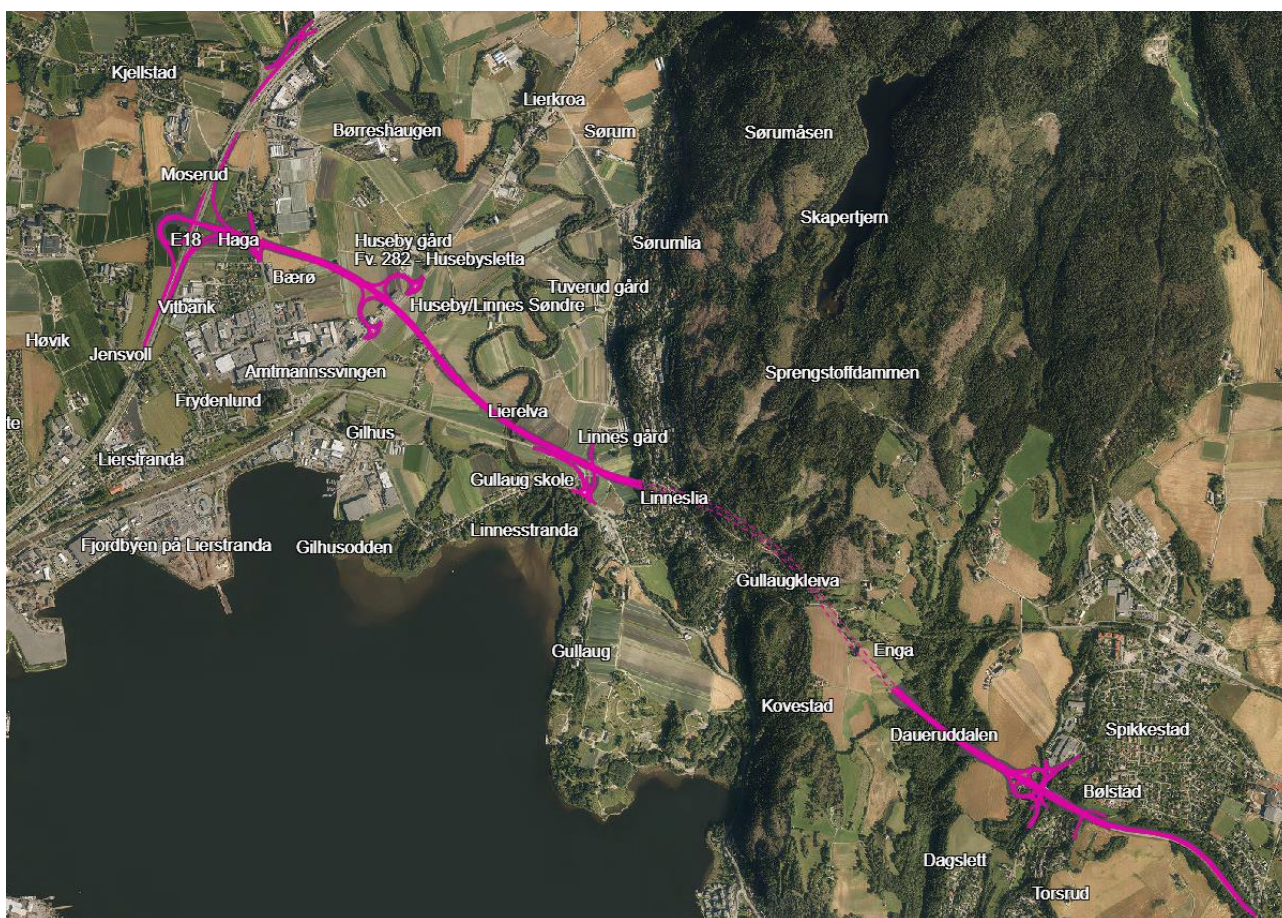
2.3.1 Vitbank - over

Alternativet går fra E18 ved Vitbank/Moserud i Lier kommune til Hekleberg bru i Asker kommune. E134 etableres som veg i dagen mellom E18 og Linnes, og videre i tunnel mellom Linnes og Dagslett. Løsningen har ny veg i dagen fra tunnelportalen på Dagslett til Hekleberg bru.

Krysset med E18 etableres sør for Moserud, og E134 krysser E18 i kulvert. For å ivareta avstandskrav stenges eksisterende avkjøring fra E18 mot Kjellstad, og ny avkjøringsrampe etableres i tilknytning til nytt kryss med E134. Påkjøringsrampe fra Kjellstad til E18 flyttes av samme grunn mot nord. Vegen krysser på bru over Ringeriksveien og føres delvis på fylling over landbruksarealene ved Bærø fram til nytt kløverkryss med fv. 282 Husebysletta sør for Huseby gård. Krysset har alle rampene på vestsiden av fv. 282. Videre

føres E134 på en lang bru over fv. 282 Husebysletta og jernbanen, og videre på lav fylling fram til kryssing av Lierelva rett nord for dagens E134. For å unngå store skjæringer ved Linnes, føres E134 i en svak bue sørover før den går i tunnel sør for Linnes gård. Eksisterende E134 må derfor flyttes noe sørover. Tuverudveien og gang/sykkelveg krysser E134 på bru.

E134 går i tunnel med to løp under Sørumsåsen, og er identisk med Huseby - over fra omtrent midtveis i tunnelen og østover. Tunnellengde er ca 1,6 km. På østsiden av Sørumsåsen er alle alternativene for Jensvoll-, Vitbank- og Husebykorridorene like.

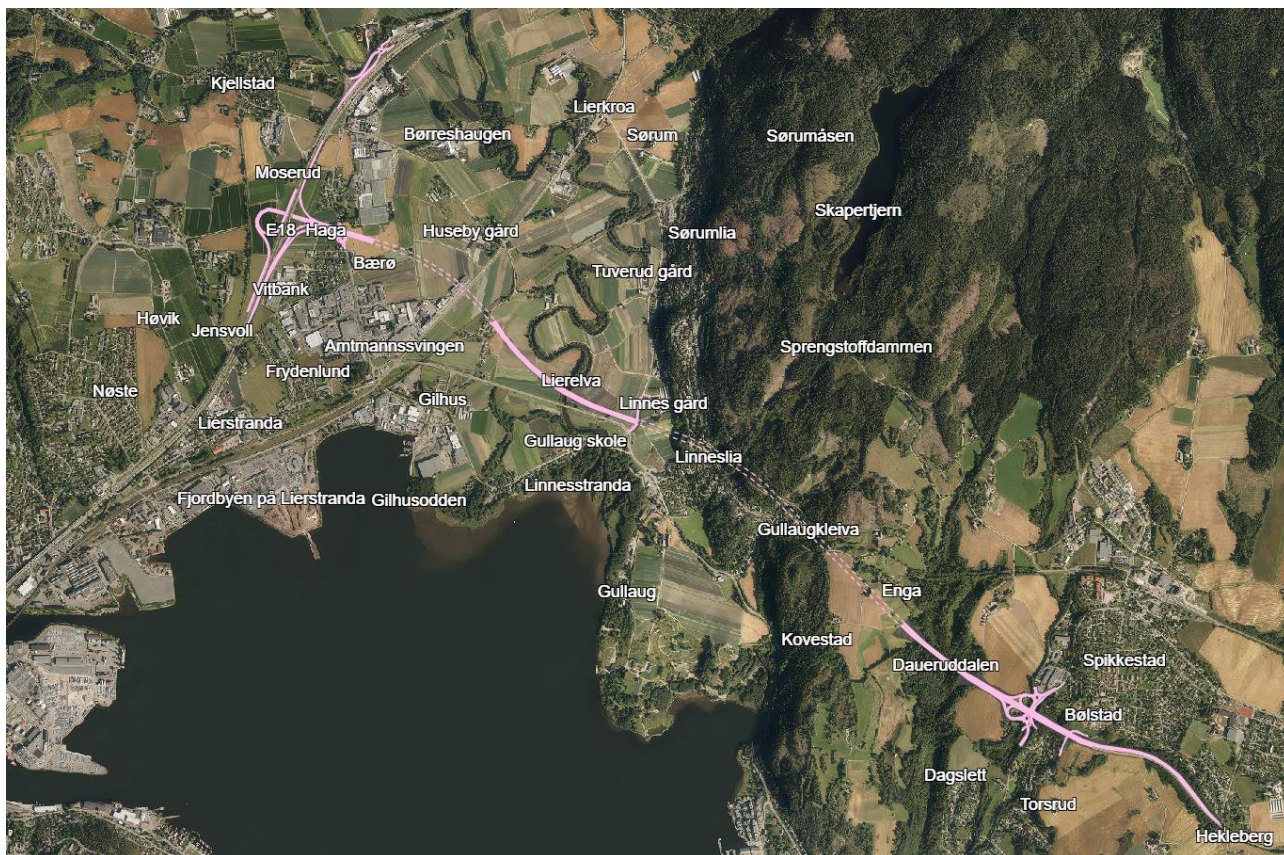


Figur 2.4 Vitbankkorridoren Vitbank - over vises i rosa linje. Stiplet linje viser tunnel.

2.3.2 Vitbank - under

Alternativet følger samme horisontalgeometri som Vitbank - over på store deler av strekningen. Forskjellen er at E134 så langt som mulig etableres i kulvert under terreng, og dermed krysser under eksisterende veger og jernbane. Alternativet har ikke krysstilkobling med fv. 282. Traseen starter i vest med samme kryssløsning med E18 som Vitbank - over, men krysser under Ringeriksveien. Fra Bærø legges ny E134 i kulvert, fram til nordre del av bebyggelsen i Husebygata. Vegen krysser Lierelva på bru. På østsiden av Lierelva føres E134 ned i en lang portalkulvert under Tuverudveien og jordbruksarealene på Linnes fram til bergtunnel gjennom

Sørumsåsen. Tuverudveien legges om og over kulverten for ny E134. På østsiden av Sørumsåsen er alle alternativene for Jensvoll-, Vitbank- og Husebykorridorene like.



Figur 2.5 Vitbankkorridoren Vitbank - under vises i lysrosa linje. Stiplet linje viser tunnel.

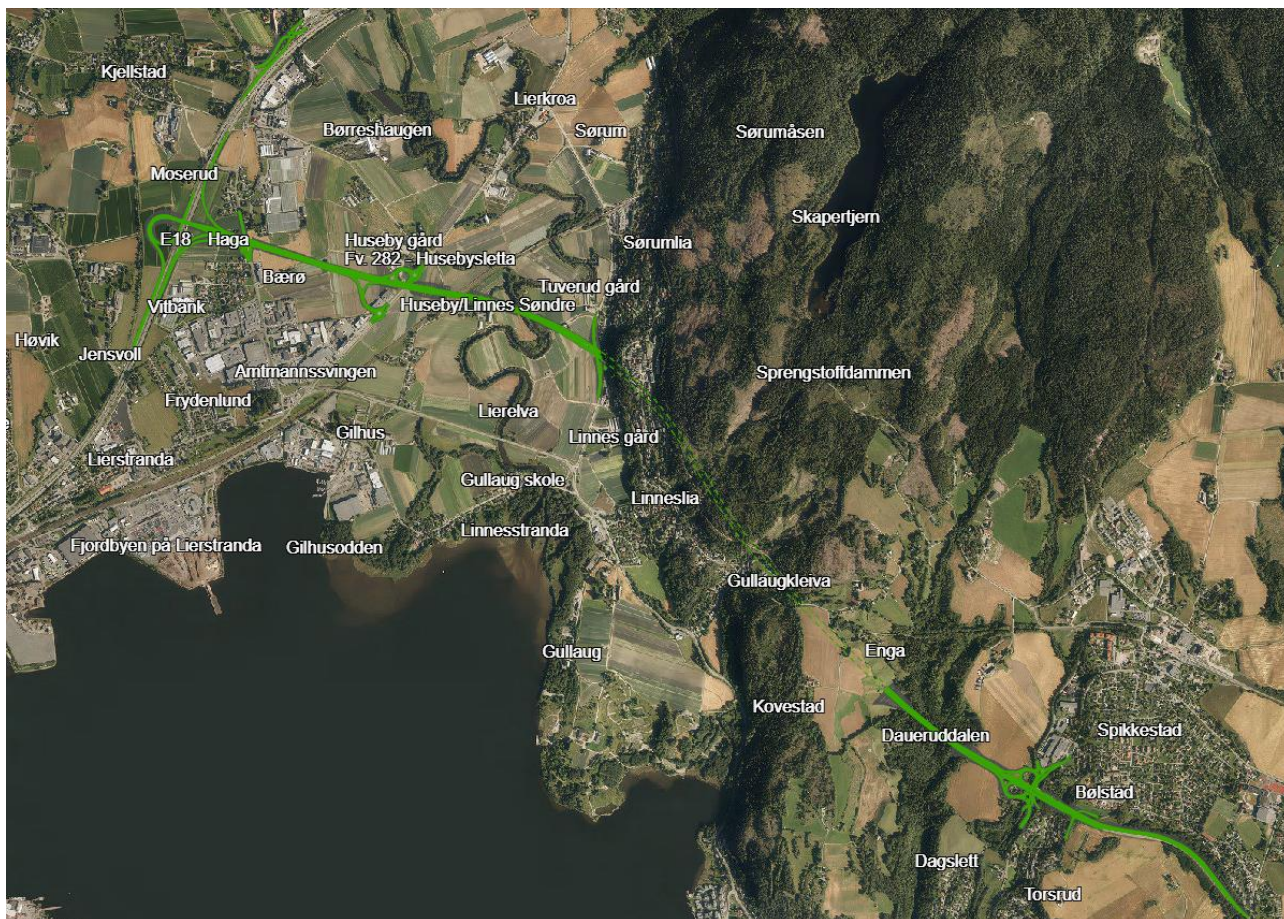
2.4 Husebykorridoren

2.4.1 Huseby - over

Alternativet strekker seg fra E18 ved Vitbank/Moserud i Lier kommune til Hekleberg bru i Asker kommune. E134 etableres som veg i dagen mellom E18 og Linnes, og videre i tunnel mellom Linnes og Dagslett. Løsningen har ny veg i dagen fra tunnelportalen på Dagslett til Hekleberg bru.

Krysset med E18 etableres sør for Moserud, og E134 krysser E18 i kulvert. For å ivareta avstandskrav stenges eksisterende avkjøring fra E18 mot Kjellstad, og ny avkjøringsrampe etableres i tilknytning til nytt kryss med E134. Påkjøringsrampe fra Kjellstad til E18 flyttes av samme grunn mot nord. Veggen krysser på bru over Ringeriksveien og føres delvis på fylling over landbruksarealene ved Bærø fylling fram til nytt kløverkryss med fv. 282 Husebysletta sør for Huseby gård. Krysset har alle rampene på vestsiden av fv. 282. Veggen går over fv. 282 og Drammenbanen på separate bruer. Fra jernbanen legges E134 på lav fylling fram til tunnelportalen like sør for Tuverud gård. E134 går i tunnel med to løp gjennom Sørumsåsen, tunnallengde er ca 2,1 km. Tuverudveien krysser E134 over tunnelportalen.

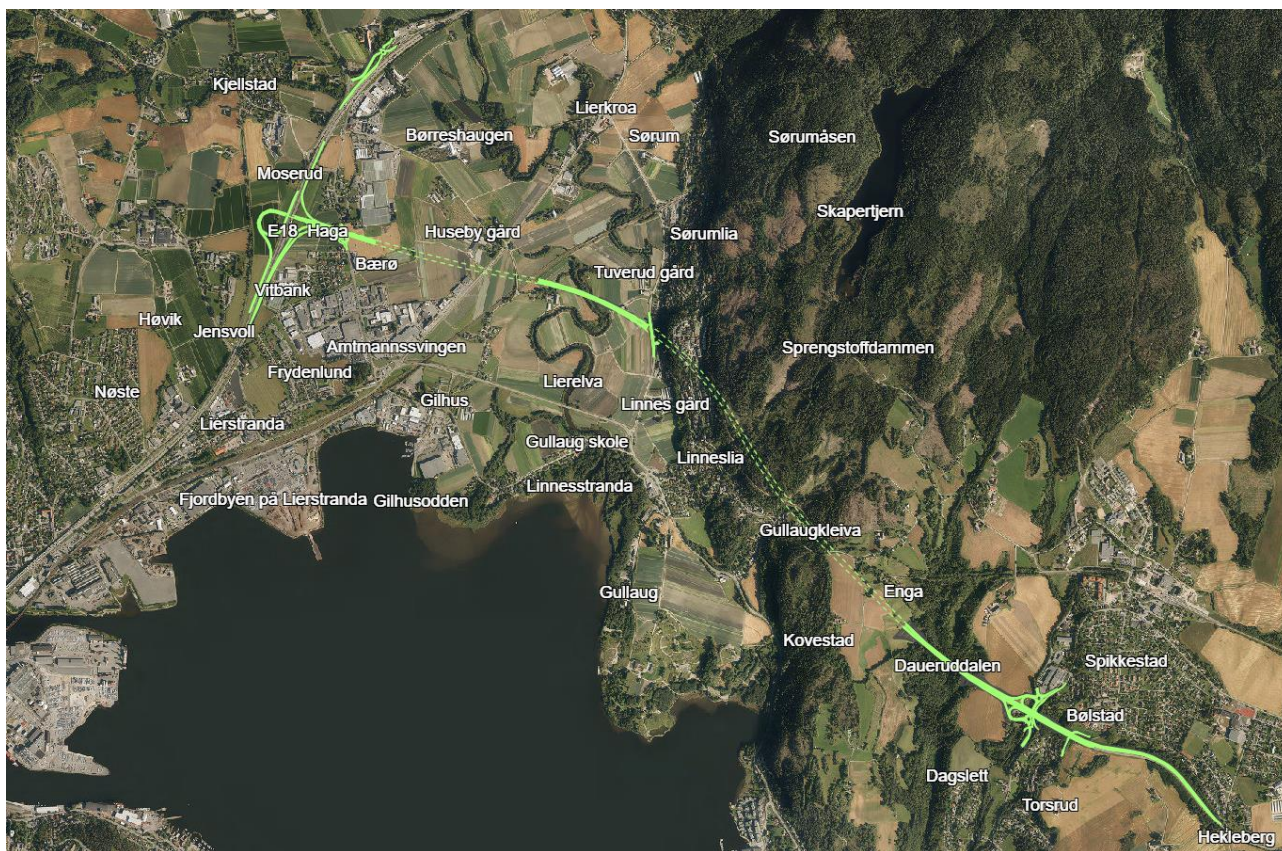
På østsiden av Sørumsåsen er alle alternativene for Jensvoll-, Vitbank- og Husebykorridorene like.



Figur 2.6 Husebykorridoren Huseby - over vises i grønn linje. Stiplet linje viser tunnel.

2.4.2 Huseby - under

Alternativet har samme horisontalgeometri som Huseby - over. Forskjellen er at E134 så langt som mulig etableres i kulvert under terreng, og dermed krysser under eksisterende veger og jernbane. Alternativet har ikke krysstillkobling med fv. 282. Traseen starter i vest med samme kryssløsning som Huseby - over, men føres under Ringeriksveien. Fra Bærø legges ny E134 i kulvert, fram til Huseby/Linnes søndre hvor vegen føres over Lierelva på bru. På østsiden av Lierelva føres E134 ned i en lang portalkulvert under Tuverudveien like sør for Tuverud gård, og videre østover i tunnel med to løp gjennom Sørumsåsen. Tunnellen er ca. 2,1 km lang. På østsiden av Sørumsåsen er alle alternativene for Jensvoll-, Vitbank- og Husebykorridorene like.

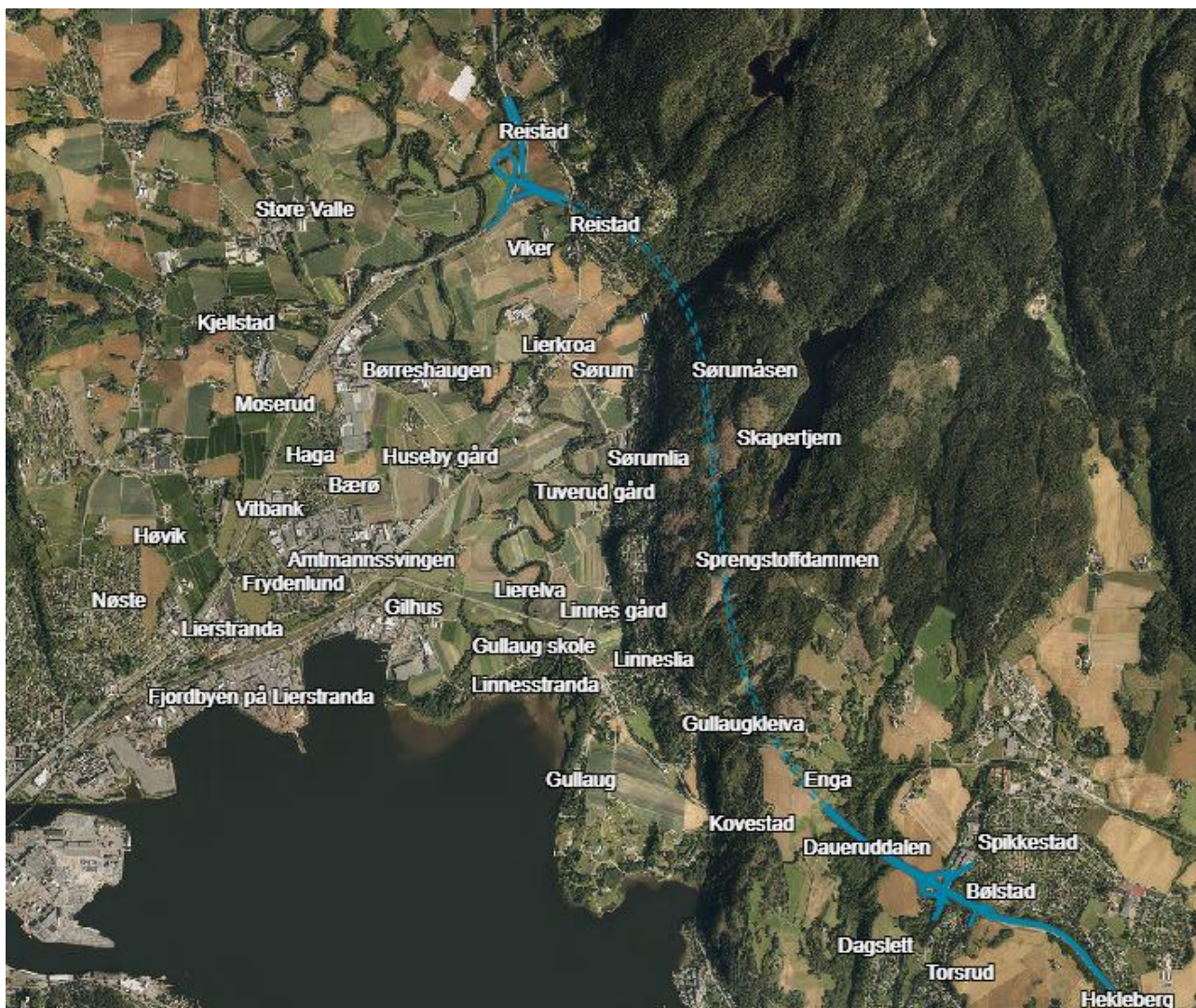


Figur 2.7 Husebykorridoren Huseby - under vises i lysgrønn linje. Stiplet linje viser tunnel.

2.5 Vikerkorridoren

I denne korridoren foreligger ett alternativ: Vikerkorridoren. Korridoren går fra Vik i Lier kommune til Hekleberg bru i Asker kommune. E134 tilknyttes E18 med planskilt kryss og direkteførte ramper, hvor E134 føres over E18 på en lang bru. Fra E18 etableres E134 delvis på fylling og delvis i skjæring inn mot tunnelportalen som etableres like vest for fv. 282. E134 fortsetter i tunnel med to løp gjennom Sørumsåsen til Dagslett. Tunnellengden er ca. 4,3 km.

Portalen på østsiden av tunnelen ligger noe høyere i forhold til de andre alternativene. E134 ligger i skjæring fra tunnelportalen fram til bru over Dauveruddalen. Krysset med eksisterende E134 Spikkestadveien er et kløverkryss hvor ny E134 krysser Spikkestadveien på bru. Fra krysset og videre til Hekleberg bru utvides eksisterende veg med to felt på nordsiden av vegen.



Figur 2.8 Vikeralternativet vises i blå linje. Stiplet linje viser tunnel.

2.6 Anleggsgjennomføring

2.6.1 Generelt for alle alternativer

Omtale om anleggsgjennomføringen er hentet fra fagrapport Tunnel og anleggsgjennomføring [15].

For det alternativet som vedtas skal hovedaktivitetene i tilknytning til anleggsgjennomføringen i størst mulig grad foregå innenfor regulert anleggsbelte. Dette avsettes først i reguleringsplanen, og vil ikke være avklart gjennom denne planen (kommunedelplan). Det vil i reguleringsplanen avsettes et belte langs hele traseen til anleggstransport og mellomlager av masse, og det vil avsette plass til riggområder rundt de store konstruksjonene som kryss, bruer, tunnelportaler. Anleggsveg til tunnelportaler og landkar for bruer må også være del av anleggsbeltet. I innværende planfase er det lagt til grunn at det som prinsipp avsettes en bredde på 15–20 meter utenfor vegtillaket, og større arealer rundt kryss og portaler.

Matjord legges til side i ranker, for senere tilbakeføring, innenfor veganleggets anleggsbelte og den enkelte landbrukseiendom. Eventuelt overskudd av matjord håndteres i henhold til avtaler og planer godkjent av grunneiere og landbruksmyndigheter. Dette avklares i reguleringsplanfasen.

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

I anleggsperioden vil det være nødvendig med trafikkomlegginger der traseen krysser eksisterende veger. Bygging av midlertidige løsninger vil inngå som del av reguleringsplanen, og arbeidet med omlegging vil pågå parallelt med øvrige veg- og grunnarbeider.

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

2.6.2 Anleggsgjennomføring for Jensvoll - over, Vitbank - over og Huseby - over

Traseene blir liggende på fylling over dagens terreng på større deler av strekningen. I tilknytning til de større konstruksjonene, der traseen krysser eksisterende veger/jernbane, må det settes av ekstra plass til riggområder og vegomlegginger, utover det anleggsbeltet som følger traseene på begge sider. Anleggsbeltet må i tillegg til å etablere nødvendig plass for selve anleggsarbeidene også ivareta areal for opprasking av matjord som skal tilbakeføres når anlegget avsluttes. Det forventes et generelt anleggsbelte langs hele vegtiltaket på ca. 15 m bredde utenfor fyllingsfot.

På grunn av lav stabilitet på store deler av strekningen mellom tunnelen og E18 må det, for disse alternativene med fyllinger, innarbeides nødvendig areal for utførelse av nødvendig grunnforsterkning. Dette antas per nå å inngå i anleggsbeltet på ca. 15 m utenfor fyllingsfot men kan endres når detaljer om grunnforhold økes i senere faser.

Tunnelen har en lengde som gjør det naturlig med tunneldrift fra ett av tunnelpåhuggene. Valg av driveretning og tilhørende plass til tunnelrigg, må avgjøres ut fra hva som tillates av anleggsstøy/arbeidstid og videre transport av tunnelstein. Det må settes av plass til tunnelrigg der det velges å drive tunnelen fra.

2.6.3 Anleggsgjennomføring for (Jensvoll - under, Vitbank - under og Huseby - under

Der traseen krysser eksisterende veger og jernbane må det settes av ekstra plass til vegomlegginger og riggområder utover det anleggsbeltet som følger traseene på begge sider. Anleggsbeltet må i tillegg til å etablere nødvendig plass, for selve anleggsarbeidene, også ivareta areal for opprasking av matjord som skal tilbakeføres når anlegget avsluttes. Det forventes et generelt anleggsbelte langs hele vegtiltaket på ca. 15-20 m bredde utenfor skjæringstopp.

Alternativene må bygges med åpen byggegrop og med vanntette konstruksjoner. På grunn av lav stabilitet i grunnen, høyt grunnvannsnivå og høyt flomnivå på store deler av strekningen, mellom tunnelen og E18 må det utføres midlertidig grunnforsterkning og etablering av midlertidig flom- og vanntetting i anleggsperioden.

Lav linjeføring, som disse alternativene har, gir også betydelig overskudd av løsmasser som det må vurderes hvor skal gjenbrukes eller plasseres permanent.

Traseen krysser flere eksisterende VA- og el-traseer, så det må også settes av plass til nødvendig omlegging av disse. Spesielt omlegging av eksisterende VA-ledninger kan, ved en slik nedsenket trasé, kreve arealer som går utover selve vegtraseen.

Tunnelen har en lengde som gjør det naturlig med tunneldrift fra ett av tunnelpåhuggene. Valg av driveretning og tilhørende plass til tunnelrigg, må avgjøres ut fra hva som tillates av anleggsstøy/arbeidstid og videre transport av tunnelstein. Det må settes av plass til tunnelrigg der det velges å drive tunnelen fra.

2.6.4 Anleggsgjennomføring for Vikerkorridoren

Det er kartlagt store løsmassetykkelser i påhuggsområde ved Reistad, dette vil gi utfordringer med hensyn på stabilitet og i tillegg gi et stort overskudd av løsmasser. Det må vurderes spesielle tiltak knyttet til grunnforsterking/stabilisering, i forkant av arbeidene med påhugg og de øvrige konstruksjonene her. Ramper for på- og avkjøring til ny E134 og dermed anleggsbeltet strekker seg helt ut til et bekkedrag. Grunnforhold medfører at det kan være aktuelt med erosjonssikring i deler av bekken, men dette må avklares i neste planfase når områdestabilitet vurderes nærmere.

For å optimalisere og redusere byggetiden for Vikeralternativet, med lang tunnel, bør det utredes nærmere mulighet for et tverrslag til tunnelen med tilhørende riggområde. Det er vurdert alternative plasseringer av tverrslag for Vikerkorridoren, Det fattes ikke beslutning om tverrslag i denne planfasen, og areal til tverrslag ligger ikke inne i planforslaget.

3 Metode

3.1 Metode for vurdering av konsekvenser

Statens vegvesens håndbok Konsekvensanalyser V712 [1] legges til grunn for vurdering av konsekvenser.

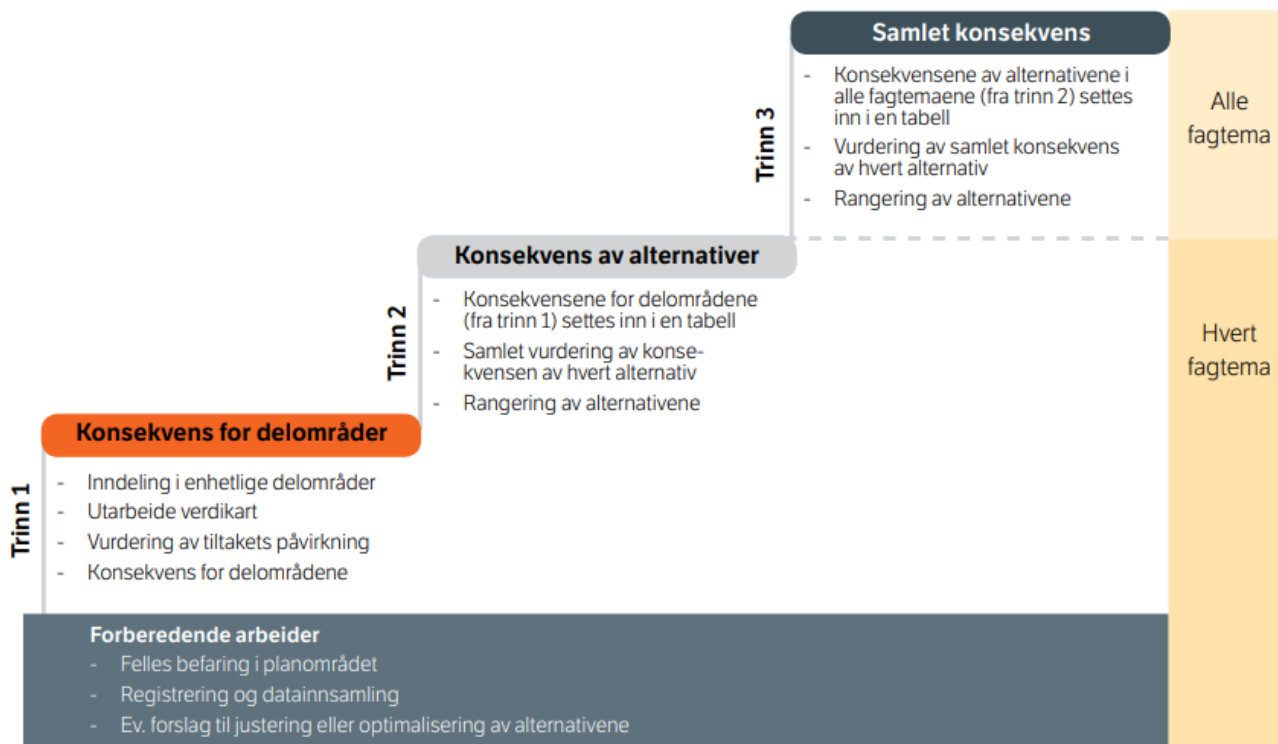
De ikke-prissatte konsekvensene vurderes på grunnlag av områdenes verdi og tiltakets påvirkning. Verdiene settes på grunnlag av veiledning gitt i håndboka. Den samlede vurderingen av ikke-prissatte konsekvenser gjøres etter en 8-delt skala der konsekvensene av tiltaket er vurdert i forhold til referansesituasjonen. For å tydeliggjøre hvilke alternativer som er best og dårligst, blir alternativene rangert.

For de ikke-prissatte konsekvensene brukes begrepene

- positiv konsekvens om fordeler av et tiltak
- negativ konsekvens om ulemper ved et tiltak
- ubetydelig konsekvens der tiltaket ikke medfører endring

Ikke-prissatt metode i V712 skal sikre en faglig, systematisk og enhetlig analyse av de konsekvensene et tiltak vil medføre for de fem fagtemaene landskapsbilde, friluftsliv, by- og bygdeliv, kulturarv, naturmangfold og naturressurser. Videre i dette kapittelet omtales metoden som er felles for de ikke-prissatte temaene, mens fagspesifikk metode omtales i kapittel 4.

Vurderingene gjøres i tre trinn som vist i Figur 3.1. De to første trinnene gjøres for hvert fagtema, mens i det tredje trinnet vurderes konsekvensen for de fem fagtemaene samlet.



Figur 3.1 Figur viser de tre hovedtrinnene for vurdering av ikke-prissatte temaer (kilde: Statens vegvesen V712, tab. 6-3).

Trinn 1 og 2 skal gjøres for hvert fagtema, og vil fremgå av denne rapporten. Trinn 3 utføres i planbeskrivelsen.

3.1.1 Trinn 1 – Konsekvens for delområder

Verdi

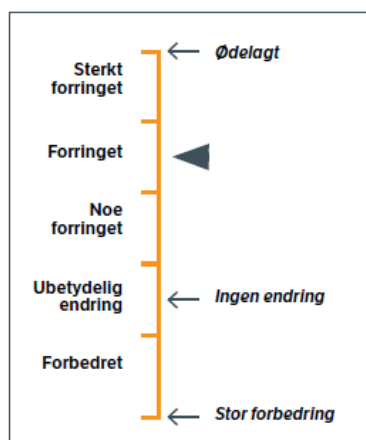
Delområder verddivurderes. Et delområde er definert som et område som har en enhetlig funksjon, karakter og/eller verdi [1]. Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv. Til grunn for verdikriteriene i fagkapitlene er det utarbeidet en felles verditabell, se figur 3.2. Kriteriene i tabellen skal sikre en ensartet bruk av verdiskalaen på tvers av de ikke prissatte fagtemaene. Det utarbeides verdikart som gjengir verdier i delområdene.

	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltnings-prioritet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter		Forvaltnings-prioritet	Høy forvaltnings-prioritet	Høyeste forvaltningsprioritet
Viktighet/betydning for fagtemaet		Alminnelig/lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/nasjonal betydning	Nasjonal/ internasjonal betydning
Funksjoner og sammenhenger		Kontekst/sammenheng er lite synlig	Kontekst/sammenheng er noe fragmentert	Viktige sammenhenger og funksjoner	Særlig viktige sammenhenger og funksjoner
Bruksfrekvens		Betydning for få	Betydning for flere	Betydning for mange	Betydning for svært mange
Faglige kvaliteter ³⁸		Få kvaliteter	Gode kvaliteter	Særlig gode kvaliteter	Unike kvaliteter

Figur 3.2 Generelt grunnlag for verdisetting (kilde: Statens vegvesen V712, fig. 6-1).

Påvirkning

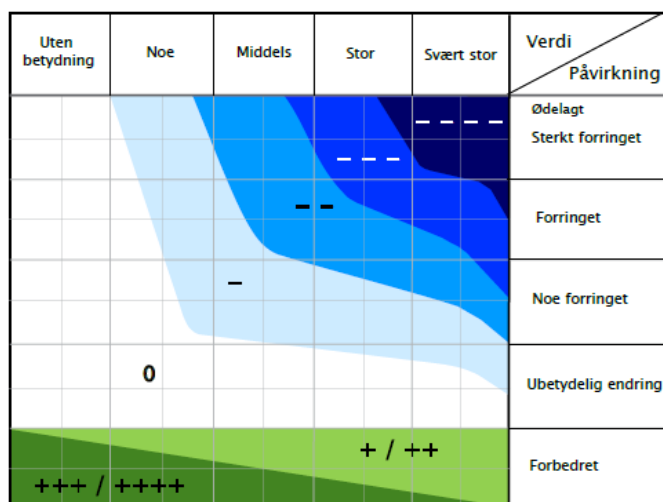
Med påvirkning menes en vurdering av hvordan og i hvilken grad et område påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen. Alle tiltak som inngår i investeringskostnadene skal legges til grunn ved vurdering av påvirkning. Vurdering gjøres ut ifra skalaen vist under.



Figur 3.3. Skala for vurdering av påvirkning (kilde: Statens vegvesen V712, fig. 6-5).

Konsekvens

Konsekvens fremkommer ved sammenstilling av områdets verdi og omfanget av påvirkning. Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område. Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av et delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning, etter at tiltaket er realisert.



Figur 3.4 Konsekvensvifta angir konsekvens for delområdet (kilde: Statens vegvesen V712, fig. 6-6).

3.1.2 Trinn 2 – Konsekvens for alternativer

Etter at konsekvensen for hvert område er utredet, gjøres det en samlet konsekvensvurdering av hvert alternativ. Dette gjøres for hvert fagtema. Samlet konsekvens gis etter kriterier i V712 tabell 6-5, som er gjengitt under i Figur 3.5.

Skala	Trinn 2: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Stor andel av strekning har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - -). Brukes unntaksvis
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Vanligvis har stor andel av strekningen høy konfliktgrad. Det finnes delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - -), og typisk vil det være flere/mange områder med tre minus (- -).
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Typisk vil flere delområder ha konsekvensgrad 3 minus (- -).
Middels negativ konsekvens	Delområder med konsekvensgrad 2 minus (- -) dominerer. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Noe negativ konsekvens	Liten andel av strekning med konflikter. Delområder har lave konsekvensgrader, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-), dominere. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konflikter og ingen konflikter med høye konsekvensgrader.
Positiv konsekvens	I sum er alternativet en forbedring for temaet. Delområder med positiv konsekvensgrad finnes. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.

Figur 3.5 Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ (kilde: Statens vegvesen V712, tab.6-5).

3.2 Referansesituasjonen (nullalternativet)

Dette er det metodisk reelle referansealternativet. Nullalternativet tilsvarer dagens situasjon inkludert vedtatte planer (som i foreliggende kommuneplaner og vedtatte reguleringsplaner). I henhold til planprogrammet skal ikke-prissatte temaer vurderes opp mot et nullalternativ. Nullalternativet beskriver forholdene i analyseperioden dersom det ikke bygges ny veg. I alternativet inngår derfor trafikkvekst på dagens veg og vedtatte planer som ventes fullført før sammenligningsåret. Kommuneplanens arealdeler legges til grunn for sammenligningen i sammenligningsåret (2030).

Det er behov for noen presiseringer rundt nullalternativet.

Følgende legges ikke til grunn:

- Vedtatt rv. 23 Dagslett - Linnes – der gjelder kommuneplanen, dvs. primært LNF-formål

Følgende legges til grunn:

- Gullaug er bebygd; arealet forventes i 2030 å ha bebyggelse jf. utbredelse i kommuneplanen
- Areal mellom E18 og Lierstranda har bebyggelse slik det fremstår i dag og i gjeldende kommuneplan.

3.3 Planprogram

I planprogrammet [2] stilles de formelle kravene til hva som skal utredes for hvert tema.

I planprogrammet stilles følgende krav til utredning av fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv:

5.4.3 Friluftsliv/ by og bygdeliv inkludert barn og unges interesser

Fagtema friluftsliv / by- og bygdeliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers. Begrepene by- og bygdeliv understreker at friluftsliv i byer og tettsteder er inkludert i analysen.

Formålet med analysen er å få kunnskap om verdifulle områder for tema og belyse konsekvensene av de ulike alternativene.

Vi skal tydeliggjøre barn og unges interesser.

Vi skal utrede og vurdere konsekvensene for:

- Arealbeslag og barrierevirkninger
- Støypåvirkning av utemiljøet
- Barn og unges bruk av berørte områder
- Tilgjengelighet og eventuelle tiltak for gående og syklende
- Friluftslivet

4 Tematisk omtale

4.1 Om tema friluftsliv/by- og bygdeliv

Temaet friluftsliv/by- og bygdeliv omfatter alle områder som har betydning for allmenhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og naturen ellers, slik det er definert i Håndbok V712 [1]. Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder. Sentralt for temaet friluftsliv/by- og bygdeliv er folks bruk og opplevelse av det naturlige og menneskepåvirkede landskapet. I utredningen av temaet vil det være spesielt fokus på barn og unges aktivitets- oppholds- og ferdselsområder. I tillegg omfatter utredningen følgende deltemaer:

- Friluftslivsområder
- Utearealer i byer og tettsteder som er allment tilgjengelige (i hele eller deler av døgnet).
- Forbindelseslinjer for myke trafikanter, inkludert sykling på offentlig vegnett
- Nett for tursykling

Støy utredes som prissatt konsekvens. I tema friluftsliv / by- og bygdeliv utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftslivsområder. Det er gjennom rapporten henvist til prosjektets fagrapporter for luftforurensning [13] og støyforurensning [12]. Temaet omfatter ikke motorisert ferdsel, næringsvirksomhet eller innendørs aktiviteter.

Om avgrensningen mellom de ikke-prissatte temaene sier håndboken:

«De ikke-prissatte temaene fokuserer på virkningen et tiltak har på omgivelsene eller landskapet, slik dette er definert i den europeiske landskapskonvensjonen (ELK). I konvensjonen er landskapet definert som et område slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkningen fra, og samspillet mellom, naturlige og/eller menneskelige faktorer (ELK artikkel 1, def. a).

Konvensjonen omfatter alle typer landskap, både det naturlige og det menneskepåvirkede. Her inngår både naturlandskap, kulturlandskap, bebyggelse, veger, gater mm. Landskapet er et vesentlig element i folks omgivelser, et uttrykk for mangfoldet i vår felles kultur- og naturarv, og et fundament for vår identitet.

Fagtemaene representerer ulike aspekter ved det naturlige- og menneskepåvirkete landskapet på følgende måte:

- | | |
|---|--|
| - Fagtema landskapsbilde representerer | «det romlige og visuelle landskapet» |
| - Fagtema friluftsliv / by- og bygdeliv representerer | «landskapet slik folk oppfatter og bruker det» |
| - Fagtema naturmangfold representerer | «det økologiske landskapet» |
| - Fagtema kulturarv representerer | «det kulturhistoriske landskapet» |
| - Fagtema naturressurser representerer | «produksjonslandskapet» |

Denne inndelingen definerer avgrensningen mellom de fem fagtemaene. I konsekvensanalysen vil fagutredere vurdere konsekvensen for hvert fagtema. På grunnlag av analysen av de fem fagtemaene, gjøres en samlet vurdering av konsekvensen av de ikke-prissatte temaene. På denne måten vil konsekvenser for landskapet, slik konvensjonen definerer det, bli vurdert.»

4.2 Relevante lover og retningslinjer for temaet

Stortingsmeldingen om friluftsliv (St.meld 18, 2015-2016 "Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet") skal bidra til at enda flere driver med friluftsliv jevnlig, og dermed får oppleve friluftsliv som en kilde til bedre helse og høyere livskvalitet. I stortingsmeldingen nevnes blant annet følgende relevante delmål:

- Naturen skal i større grad brukes som læringsarena og aktivitetsområde for barn og unge. Bevaring og utvikling av parker, grønne strukturer, turveger og grønne områder i byene og tettstedene er avgjørende for å nå regjeringens mål om å øke antall aktive i friluftsliv.
- Lett tilgang til friluftslivsområder både innenfor og utenfor byer og tettsteder er avgjørende for å opprettholde og øke friluftslivsdeltakelsen, og gang-, sykkel- og turvegsystemet må sees i sammenheng med helhetlig steds- og nærmiljøutvikling. Utvikling og ivaretagelse av stier og turveger i alle naturområder er avgjørende for en høy deltagelse i friluftsliv, og er svært viktig for friluftslivets «infrastruktur».
- Friluftsliv langs kysten og i de store skogs- og fjellområdene er en viktig del av trivselen og livskvaliteten til mange mennesker, og denne muligheten må ivaretas.

Gjennom Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen skal barn og unge sikres gode oppvekstvilkår og gis mulighet til å utvikle ferdigheter i friluftsliv. Konsekvenser for barn og unges interesser skal vurderes og beskrives i ethvert planarbeid. Retningslinjene gir følgende føringer:

- Arealer som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.
- I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.
- Kommunen skal sørge for at det skaffes fullverdig erstatningsareal ved omdisponering av areal som barn bruker uavhengig av reguleringsstatus dersom slike områder bygges ned. Et slikt krav kan overføres til utbygger.

I utredningen fokuseres det spesielt på barn og unge, jf. de overordnede føringene i Stortingsmeldingen om friluftsliv og Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen. I henhold til disse er barn og unge prioriterte målgrupper, og deres interesser skal hensyntas i særlig grad.

4.3 Kunnskapsgrunnlaget

Registrering

Utredningen baserer seg på eksisterende kunnskapsgrunnlag, herunder tidligere gjennomførte utredninger [3], kommunale friluftslivskartlegginger [4, 5], gjeldende kommunale planer [6, 7], registreringer i offentlige databaser (DOK), samt relevante nettsider. Supplerende informasjon er innhentet fra Lier og Asker kommuner, samt gjennom befaringsfelt. I tillegg er vurderingene også basert på resultater fra støy- og luftforurensningsrapporter [12,13].

Registreringskategorier

Registreringskategoriene for friluftsliv, by- og bygdeliv er delt inn i hovedkategoriene forbindelseslinjer/soner og geografiske områder, se tabellen nedenfor. I henhold til ny håndbok omfatter ikke temaet friluftsliv/by- og bygdeliv registreringskategoriene boligområder og øvrig bebyggelse (fra Håndbok V712, 2014). I tidligere utredninger for strekningen har konsekvenser for boligområder vært et viktig tema, og det vurderes som viktig element innenfor for barn og unges interesser. For å sikre at dette temaet blir tilstrekkelig ivare tatt, og for å videreføre tidligere utredningsarbeid, benyttes disse registreringskategoriene også i utredningen etter ny V712.

Tabell 4.1. Registreringskategorier for fagtema friluftsliv/by- og bygdeliv (kilde: Statens vegvesen V712, tab.6-18).

Kategorier	Forklaring
Forbindelseslinjer/soner	
Ferdelsforbindelser	Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende.)
Blå/grønne korridorer	Sammenhengende vegetasjonspregede forbindelsessoner som brukes av gående og syklende, samt ferdsel til vanns. Kategorien sammenfaller i stor grad med <i>Grønnekorridor</i> i Miljødirektoratets veileder M98.
Sykelruter	Sykelruter som er en del av det offisielle vegnettet. <i>NB! Denne kategorien benyttes bare dersom sykling ikke behandles som prissatt konsekvens. Må avklares i hvert enkelt prosjekt</i>
Geografiske områder	
Turområder	Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnatningssteder)
Utfartsområde	Store og små dagsturområder utenfor byer og tettsteder som innbyr til spesielle enkeltaktiviteter
Nærturterreng	Allment tilgjengelige skogsområder på mer enn 200 daa, i gangavstand fra boligområder, skoler eller barnehager. Områdene er vanligvis naturlig avgrenset av veger, bebyggelse eller dyrka mark.
Marka/bymark	Sammenhengende utfartsområder som ofte grenser til byer og tettsteder, med direkte adkomst derfra
Urbane uteområder	Opparbeidete områder som brukes til opphold og rekreasjon, eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader
Leke- og rekreasjonsområder	Leke-/ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremeterskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker o.l., mindre enn 200 daa. Ligger i bebygd sone, maks. 200 m fra boliger
Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Områder langs kyst, innsjøer og vassdrag med mulighet for allment friluftsliv. Områder på sjøen og øyer, strandsoner eller skjærgård
Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv	Områder i jordbrukslandskapet med betydning for friluftsliv, med fri ferdsel til fots på frossen eller snølagt mark
Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Områder om ikke lar seg plassere innenfor øvrige kategorier. Områdets egenskaper må beskrives. Kategorien brukes unntaksvis.

Inndeling i delområder

På grunnlag av innsamlet kunnskap er varslingsområdet delt inn i enhetlige delområder, basert på registreringskategoriene. Med enhetlig menes områder som har en tilnærmet lik funksjon, karakter og/eller verdi. I utredningen av strekningen rv. 23 Linnes – E18 ble både Vikerkorridoren, Vitbankkorridoren og Jensvollkorridoren vurdert, og i foreliggende rapport tas det utgangspunkt i områdeinndelingen fra denne tidligere utredningen. Ny kunnskap om verdier i de ulike korridorene, herunder kommunale kartlegginger av

friluftsområder, har imidlertid medført behov for avgrensning av nye delområder og justering av delområdegrensar.

4.4 Kriterier for verdisetting

Verdivurderingene er foretatt i henhold til de fagspesifikke kriteriene i håndbok V712, se tabellen nedenfor.

Tabell 4.2. Verdikriterier for fagtema friluftsliv, by- og bygdelig (kilde: Statens vegvesen V712, tab.6-19).

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktiv/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivsområder i Naturbase ⁴⁷		← C →	← B →	← A →	

Verdikriteriene og den fem-delte skalaen for vurdering av verdi er ikke de samme som i tidligere versjon av håndbok V712 (2014), benyttet i tidligere utredninger av strekningene Dagslett – Linnes og Linnes – E18. Den nye skalaen og kriteriene vil derfor medføre en justering av verdien knyttet til noen av de gamle delområdene som er tatt med videre i denne utredningen.

4.5 Skala for vurdering av påvirkning

Vurdering av påvirkning er foretatt i henhold til veiledningen i håndbok V712, se tabellen nedenfor.

Kunnskap om støyforurensnings- og luftforurensningssituasjonen i de ulike alternativene er lagt til grunn for vurderingene. Dette er hentet fra de respektive fagrapportene [12, 13].

Tabell 4.3. Veiledning for påvirkning for fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv (kilde: Statens vegvesen V712, tab.6-20).

Tiltakets påvirkning	Opplevelseskvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet /Barriere	Bruk av området/ferdselsforbindelse	Lydbilde
Ødelagt/sterkt forringet	Området er ikke lenger attraktivt	Området er ødelagt/sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lenger egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplage
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

4.6 Beskrivelse av plan- og influensområdet

Varslingsområdet berører både tettbebyggelse, landbruksområder og naturområder/friluftslivsområder. Verdier innenfor dette området omfatter boligområder med private uteområder, skoler/barnehager med uteområder/idrettsanlegg, andre allment tilgjengelige leke- og rekreasjonsområder nær bebyggelse, sentrale gang- og sykkelforbindelser, friluftsområder og atkomstkorridorer til viktige friluftsområder.

Influensområdet omfatter også en sone utenfor varslingsområdet som vil kunne bli påvirket av vegutbyggingen. Bl.a. vil viktige ferdselsforbindelser for gående og syklende og friluftslivsområder som strekker seg utover varslingsgrensen, eller ligger nær varslingsgrensen kunne bli berørt. Støy- og luftforurensning er også noe som strekker seg ut over varslingsområdet, og områder som blir mer eller mindre berørt av dette inngår i influensområdet. I avgrensningen av delområder er det tatt hensyn til dette, og delområdene strekker seg derfor i noen tilfeller utover varslingsområdet. Ytterligere beskrivelse av plan- og influensområdet følger i kapittel 4.7.

4.7 Karakteristiske og viktige forhold

Boligfelt og boligområder

Innenfor varslingsområdet ligger det flere større og mindre boligfelt og boligområder. De fleste boligområdene består hovedsakelig av eneboliger med separate hager, men noen av områdene har også rekkehus, flermannsboliger og blokker med tilhørende fellesarealer. I Lierdalen ligger det også flere gårdsbruk.

Øvrige bebygde områder

Det ligger flere skoler og barnehager innenfor plan- og influensområdet: Høvik barne- og ungdomsskole (trinn 8-10, ca. 800 elever), Lier videregående skole (ca. 560 elever), St. Hallvard videregående skole (ca. 725 elever), Stoppen skole (voksenopplæring), Briskeby skole og kompetansesenter (vgs. for hørselshemmede elever), Gullaug skole (trinn 1-7, ca. 230 elever), Spikkestad ungdomsskole (trinn 8-10, ca. 240 elever), Sprellopp Linnesbakken barnehage, Linnesstranda barnehage og Helledammen FUS barnehage. Skolene og barnehagene har til dels store og gode uteområder.

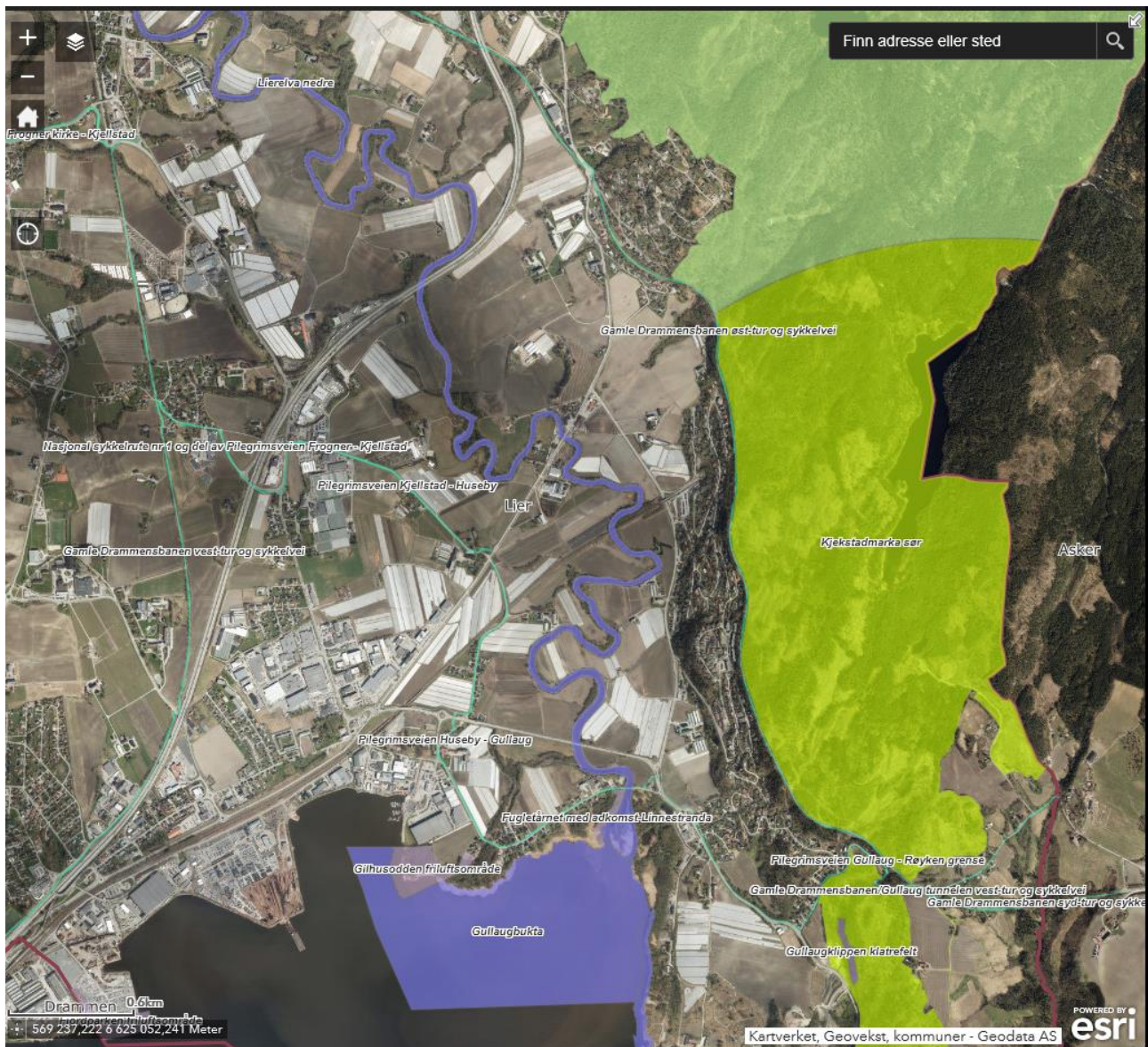
Lierstranda, Vitbank og Spikkestad er de nærmeste nærmiljøsentrene, med noen butikker og enkelte servicefunksjoner. Nærmeste steder med større tilbud er Drammen, Lierbyen og Røyken. De som bor i området, handler trolig i betydelig grad i Drammen og Lierbyen.

Urbane uteområder og leke- og rekreasjonsområder

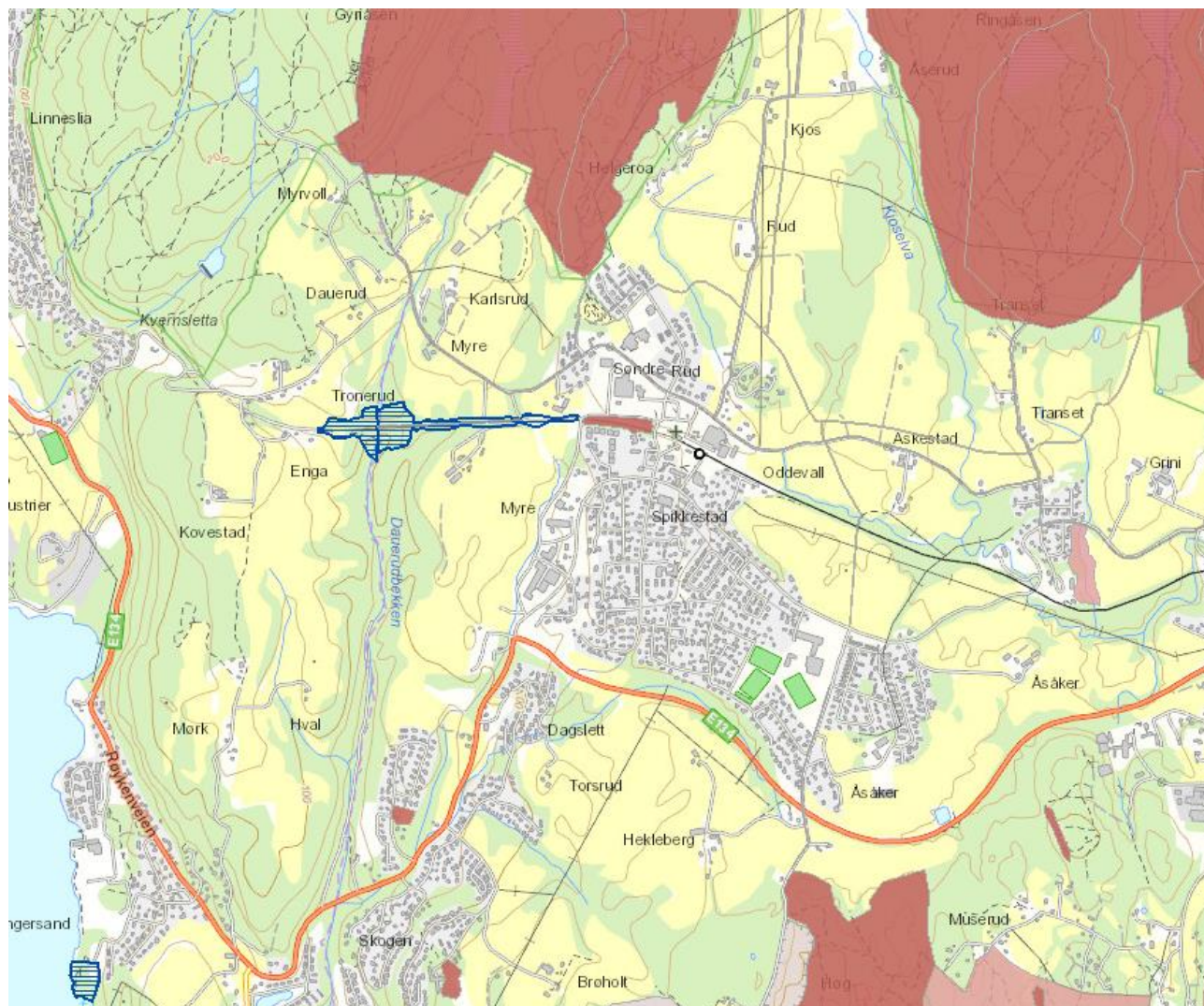
I tilknytning til boligområder, skoler og barnehager finnes det flere møteplasser og aktivitetsområder i form av ball-løkker, lekeplasser og idrettsanlegg. Skolenes og barnehagenes uteområder benyttes også mye til lek utenom åpningstider. Mange av boligene har i tillegg romslige hager som er godt egnet for lek og uteopphold.

Friluftslivsområder

Noen større og mindre friluftslivsområder ligger også innenfor eller nær plangrensen. Både Lier kommune og tidligere Røyken kommune har gjennomført en kartlegging og verdsetting av friluftsområder etter Miljødirektoratets veileder Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder (14). Lier gjennomførte en kartlegging i 2019, som foreligger som høringsutgave, mens Røyken gjennomførte kartlegging i 2017. Blant de viktigste kartlagte friluftslivsområdene kan nevnes Gamle Drammenbanen (øst og vest), som er opparbeidet som turveg/gang- og sykkelveg, og statlig sikret på deler av strekningen; Gilhusodden, som er et kommunalt sikret og tilrettelagt friluftsområde ved fjorden; Lierelva, som en av landets beste elver for sportsfiske etter sjørret; og Kjekstadmarka på østsiden av Lierdalen, som både er nærturområde og utfartsområde tilrettelagt med et nettverk av stier og løyper.



Figur 4.1. Kartlagte friluftsområder innenfor undersøkelsesområdet, Lier kommune (Kilde: Lier kommune, kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder, høringsutgave 2019. Lilla farge: strandsone/vassdrag, gulgrønn farge: nærturområde, grønn farge: markaområde, grønne linjer: turveger.

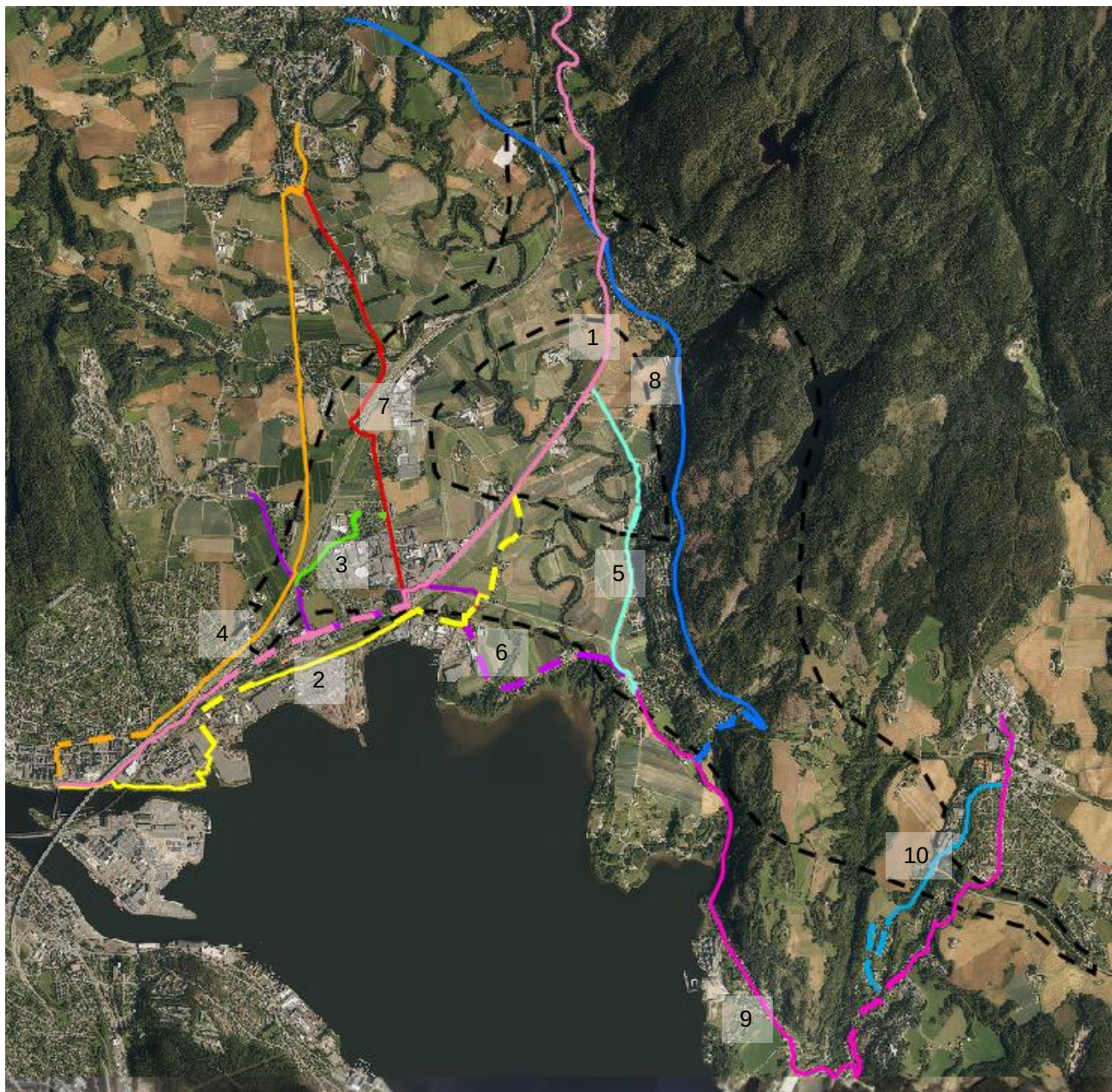


Figur 4.2. Kartlagte friluftsområder innenfor undersøkelsesområdet, tidligere Røyken kommune (Kilde: Naturbase). Blå skraver: statlig sikret friluftslivsområde. Mørk rosa farge: verdi svært viktig (A). Lys rosa farge: verdi viktig (B).

Ferdselsforbindelser for gående og syklende

Det finnes et omfattende veg- og stinett for gående og syklende innenfor plan- og influensområdet, med ruter i både nord-sør-retning og øst-vest-retning.

Gamle Drammenbanen, og Pilegrimsveien Kjellstad - Huseby - Gullaug - kommunegrense Røyken er blant disse rutene, se figur 4-3. Lier kommune arbeider for øvrig med å lage og merke kyststi, og to delområder er så langt merket: 1) fra Engersand friområde i sør til Engersand Havn i nord. 2) Fra Gullaug skole langs Linnestranda ut til spissen av Gilhusodden og bort til KID ved Gilhusbukta.



Figur 4.3. Kartet viser registrerte gang- og sykkelruter innenfor undersøkelsesområder. Rute 1 Drammen-Lierbakkene-Asker (lys rosa), Rute 2 Drammen-Gilhus-Huseby (lys gul), Rute 3 Jensvoll-Vitbank (grønn), Rute 4 Drammen – Lierbyen (orange), Rute 5 Gullaug-Linnes-Asker (turkis), Rute 6 Gullaug-Linnes-Høvik (lilla), Rute 7 Amtmannsvingen-Kjellstad-Lierbyen (rød), Rute 8 Lierbyen-Reistad-Gullaugleiva (blå), Rute 9 Spikkstad-Torsrud-Lahell-Gullaug (rosa), Rute 10 Spikkstad-Dagslett (lys blå). Stiplet linje betyr at gang- og sykkelrute går i blandet trafikk.

Identitetsskapende områder og elementer

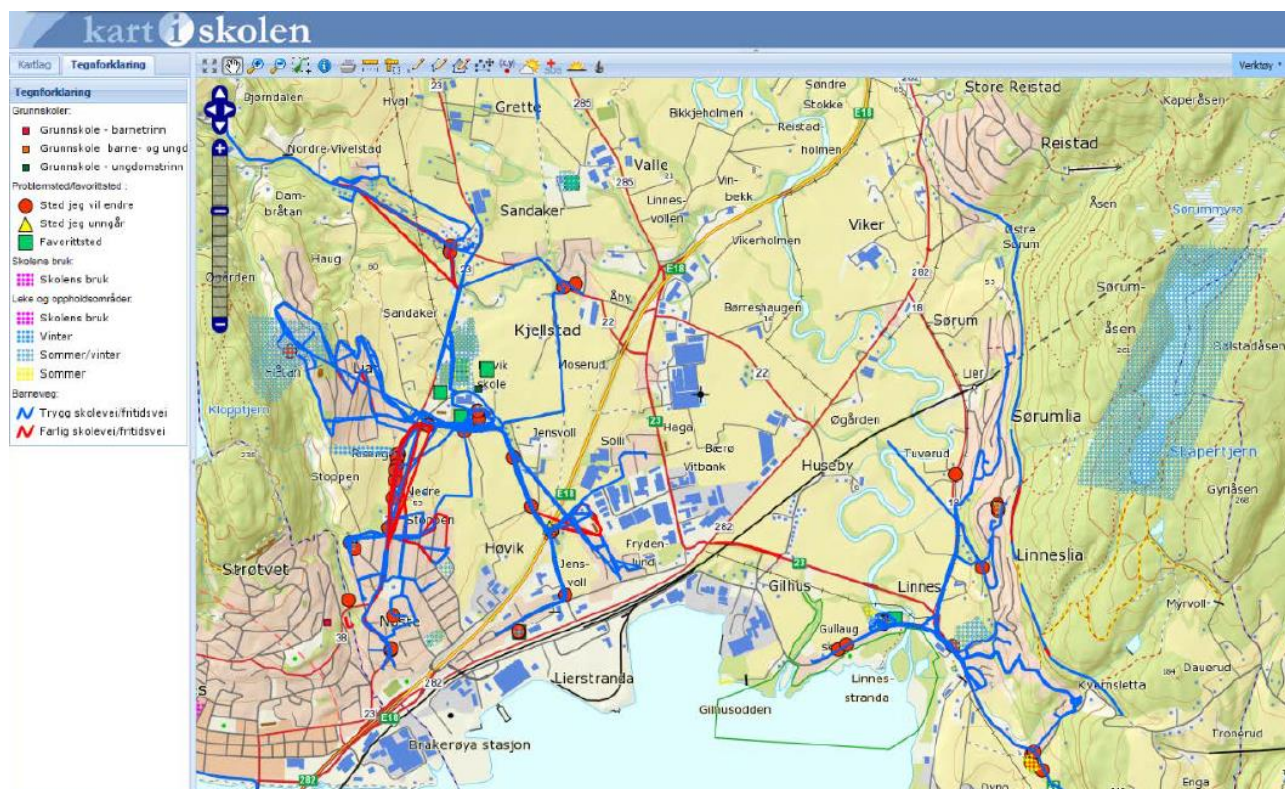
Av identitetsskapende elementer kan man trekke frem Lierelva, med sin frodige kantsone, som meandrerer gjennom jordbrukslandskapet. Enkelte av de store gårdene med omkringliggende jorder bærer med seg mye historie, og vil for mange oppleves som identitetsskapende, bl.a. Linnes, Jensvoll, Gilhus og Huseby.

Videre utgjør den gamle Drammenbanen, som i dag er turveg som omkranser hele området, også et identitetsskapende element i nærmiljø- og friluftslivssammenheng. Det samme gjelder Kjekstadmarka. Det er ikke vurdert at det er andre vesentlige identitetsskapende elementer på Røykensiden; ravinedalene kan ha en opplevelsesverdi, men har større verdi for temaene naturmangfold og landskapsbilde.

Områder og forbindelseslinjer av særlig betydning for barn og unge

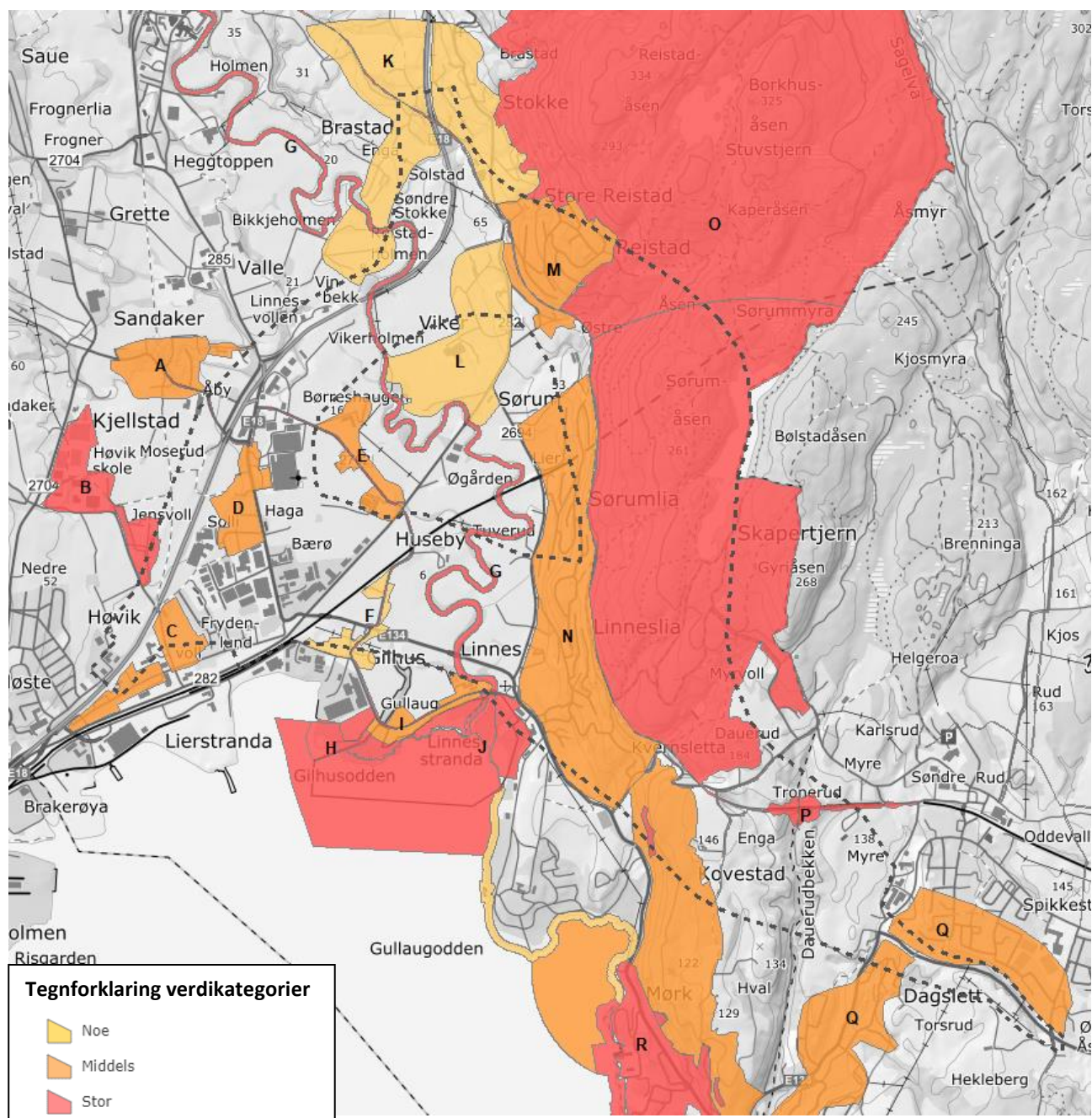
Det er i de senere årene gjennomført barnetråkkregistreringer i Lier kommune. Her er trygg eller farlig skoleveg, leke- og oppholdsområder sommer- og vinter, samt favorittsteder registrert. Innenfor undersøkelsesområdet synes følgende forbindelser å ha en særlig viktig funksjon som skoleveg/fritidsveg: Lierstranda (gang- og sykkelrute 1), Jensvollveien (gang- og sykkelrute 6), Frydenlund, Vitbankveien (gang- og sykkelrute 3), Tuverudveien (gang- og sykkelrute 5), Linnestranda (gang- og sykkelrute 6). På Asker/Røykensiden er det ikke gjennomført barnetråkkregistreringer, men følgende ruter er viktige for barn- og unge som skoleveg/fritidsveg: Røykenveien (gang- og sykkelrute 9), Kvernbakken og Spikkestadveien (gang- og sykkelrute 10).

Viktige leke- og oppholdsområder sommer og vinter er ball-løkker og friarealer i tilknytning til boligområder, nærområdene til skolene på Stoppen, Gullaug og Spikkestad, samt Skapertjern i Kjekstadmarka.



Figur 4.4 Barnetråkkregistreringer i utredningsområdet, Lier kommune. Kilde: Kart i skolen.

5 Verdi – trinn 1



Figur 5.1. Verdikart som viser verdivurderte delområder innenfor/nær varslingsgrensen.

5.1 Delområde A Kjellstad



Figur 5.2. Kartutsnitt som viser delområde A Kjellstad.

Boligområdet på Kjellstad ligger ved Sandakerelva og består hovedsakelig av eneboliger. Området ligger nær E18, og er til dels sterkt utsatt for trafikkstøy og luftforurensning, men har kvaliteter i form av landlige omgivelser og nærhet til Drammensmarka. Mange boliger har romslige hager som gir gode muligheter for fri lek, og sør i området ligger det en lekeplass/ball-løkke. I øst ligger Briskeby skole og kompetansesenter, som driver videregående skole for hørselshemmede og gir veiledning og kurs for personer med ulike typer hørselsutfordringer. Senteret disponerer hybler for elever som trenger det, samt store utearealer tilrettelagt for idrett og andre utendørs aktiviteter.

Turvegen i traseen til den gamle Drammenbanen (gang- og sykkelrute 4 Drammen - Lierbyen) går tvers gjennom Kjellstad, med forbindelse til skoler og idrettsanlegg på Stoppen, samt til gang-/sykkelveger i retning Lierbyen og Drammen sentrum. Nøsteveien, som møter Kjellstadveien i vest, er også en viktig forbindelse til skoler og sentrumsområder. Vitbank, som er nærmeste nærmiljøsent, kan nås via gang- og sykkelrute 7 (Amtmannsvingen – Kjellstad – Lierbyen). I tillegg er Pilegrimsveien (Frogner – Kjellstad – Huseby – Gullaug – kommunegrensen) en god forbindelse på tvers av E18, som bl.a. leder helt ned til friluftslivsområdene på Gilhusodden og Linnesstranda.

Verdivurdering

Kjellstad er et vanlig godt boligområde med kvaliteter i form av naturskjønne omgivelser og fine turmuligheter, samtidig som det er preget av trafikkstøy og luftforurensning. Turvegen på den gamle Drammenbanen er viktig i friluftsliv- og rekreasjonssammenheng, og sikrer god gang- og sykkelforbindelse til viktige knutepunkter. Briskeby skole kompetansesenter utgjør som bo- og oppholdsområde for hørselshemmet ungdom en særskilt verdi av både lokal og regional betydning. Dette gjør at delområdets verdi vurderes å ligge langt opp på skalaen **middels**, på grensen til stor.



5.2 Delområde B Jensvoll/Stoppen



Figur 5.3. Kartutsnittet viser delområde B Jensvoll/Stoppen



Figur 5.4. Tv. Lier videregående skole. Th. Uteområdene ved Høvik skole. Foto: Sweco.

Jensvoll/Stoppen kan betegnes som et større skoleområde, med tilbud til både barn/unge og voksne. Innenfor delområdet ligger Lier videregående skole (ca. 450 elever), St. Hallvard videregående skole (ca. 725 elever), Høvik barne- og ungdomsskole (over 800 elever) og Stoppen skole, som tilbyr voksenopplæring. I tilknytning til skolene ligger også idrettshallene Lierhallen og St. Hallvardshallen, samt det store utendørsanlegget Lier stadion. Idrettsanleggene og skolenes uteområder er svært viktige oppholds- og aktivitetsområder for barn og unge så vel som i skoletid som på fritid.

De viktigste atkomstene til skolene går via Gamle Drammenbanen (gang- og sykkelrute 4), Nøsteveien og Jensvollveien (gang- og sykkelrute 6 Gullaug – Linnes – Høvik), som krysser under E18. Skoleområdet ligger i sykkelavstand fra kollektivknutepunktet Brakerøya stasjon, og kollektivtilbudet er svært godt.

For øvrig ligger det en rekke av eneboliger langs Jensvollveien, og området kan karakteriseres som et vanlig godt boligområde.

Verdivurdering

Skoleområdet med utearealer og tilknyttede idrettsanlegg har svært høy bruksfrekvens og stor betydning for barn og unges muligheter til fysisk utfoldelse. Som møteplass og arena for lek og aktivitet har området både lokal og regional betydning. Verdien vurderes derfor som **stor**.



5.3 Delområde C Lierstranda/Frydenlund



Figur 5.5. Kartutsnittet viser delområde C Lierstranda/Frydenlund

Vestre del av området omfatter eneboliger og flermannsboliger orientert langs gaten Lierstranda, som har vært miljøgate siden 2005. Den gamle trehusbebyggelsen ligger inneklemt mellom næringsvirksomhet, E18 og jernbanen, og står i sterk kontrast til det ellers tungt inngrepspregede området. Boligene er også utsatt for betydelig støy og luftforurensning.

Frydenlund, i østre del av området, er et veletablert boligområde bestående av eneboliger, rekkehus og noen blokker. Gårdene Jensvoll og Frydenlund representerer identitetsskapende elementer, og omkringliggende jordbruksarealer skaper en buffer mot næringsbebyggelsen i øst og vest, samt muligheter for vinterlek. Også denne delen av området er preget av de nærliggende samferdselsårene, og særlig boligbebyggelsen i nord, som ligger tett opptil E18.



Figur 5.6. Tv. Lierstranda, foto: Sweco. Th. Grøntområde på Frydenlund, foto: Norconsult.



Figur 5.7. Øverst: Frydenlund gård, foto: Norconsult. Nederst: Jensvoll gård og gang- og sykkelveg langs Jensvollveien, foto: Sweco.

Ned mot Strandveien ligger det to større grøntarealer med ball-løkke, som brukes til lek og rekreasjon hele året. Ellers har eneboligene romslige hager med gode muligheter for lek og uteopphold. Rekreasjonsarealene på Gilhusodden og i Drammensmarka ligger i kort avstand, men jernbanen utgjør en barriere for ferdsel til strandsonen.

Boligområdene på Lierstranda/Frydenlund har sentral beliggenhet, med sykkelavstand til Drammen sentrum og gangavstand til Brakerøya stasjon. Gang- og sykkeltrafikken til nærmiljøsentret på Vitbank og skoler og idrettsanlegg på Stoppen går via Lierstranda (gang- og sykkelrute 1 Drammen – Lierbakkene – Asker) og Jensvollveien (gang- og sykkelrute 6), Jensvollveien, som er hovedforbindelse til skoleområdet, har separat og opplyst gang- og sykkelveg, og oppleves ifølge barnetråkkregistreringer som trygg til tross for undergangen under E18 og nærhet til sterkt trafikkerte områder.

Verdivurdering

Lierstranda/Frydenlund er veletablerte og alminnelig gode boligområder, med relativt sentral beliggenhet. Områdene er imidlertid til dels sterkt berørt av støy og luftforurensning som følge av kort avstand til E18, jernbane og næringsvirksomhet. Det er gode muligheter for lek og rekreasjon innenfor delområdet, og Jensvollveien er en viktig ferdselslinje for gående og syklende, som gir god og trygg forbindelse til skoler og nærmiljøsentret. Samlet sett vurderes delområdet å ha **middels verdi**.



5.4 Delområde D Vitbank/Moserud



Figur 5.8. Kartutsnittet viser delområde D Vitbank/Moserud

Delområdet omfatter eneboligbebyggelsen langs E134 Ringeriksveien, samt gårdsanlegget Haga. Boligene har romslige hager egnet for lek og opphold, og det ligger en ball-løkke i enden av Vitbankveien.

Boligområdet har ikke direkte gang- og sykkelforbindelse til friluftsområdene ved fjorden, da Strandveien og jernbanen utgjør en barriere. Nærhet til E18 og Ringeriksveien gjør at boligområdet er utsatt for betydelig støy og luftforurensning.

Det er kort veg til nærmiljøsentret på Vitbank og til skolene på Stoppen via Jensvollveien (gang- og sykkelrute 6). En belyst gang- og sykkelveg langs den dyrkede marken mellom Vitbankveien og Jensvollveien (gang- og sykkelrute 3 Vitbank – Jensvoll) gir en trygg, sammenhengende forbindelse fra boligområdet til skolene. Boligene ligger også i sykkelavstand fra kollektivknutepunktet Brakerøya stasjon, og forbindelsen går via Ringeriksveien (gang- og sykkelrute 7 Amtmannssvingen – Kjellstad – Lierbyen) og Lierstranda (gang- og sykkelrute 2).



Figur 5.9. Tv: Turveg mellom Vitbankveien, Frydenlund og Jensvoll. T.h: Ball-løkke i enden av Vitbankveien. Foto: Sweco.

Verdivurdering

Delområde D Vitbank/Moserud er et veletablert boligområde med gode gang- og sykkelforbindelser til skoler og områder med viktige sentrumsfunksjoner. Det er også muligheter for lek og rekreasjon innenfor området. Vitbank og Moserud er imidlertid til dels sterkt berørt av støy og luftforurensning som følge av kort avstand til E18 og Ringeriksveien. Verdien vurderes som **middels**.



5.5 Delområde E Huseby



Figur 5.10. Kartstnittet viser delområde E Huseby

Delområdet omfatter noen få eneboliger og tre gårdsanlegg (Vestre Linnes, Børreshaugen, Huseby) langs St. Hallvards vei, som er en tverrforbindelse mellom E18/Ringeriksveien og Husebysletta (fv. 282). Boligbebyggelsen er noe påvirket av støy og luftforurensning fra disse vegene.

Det finnes ingen ball-løkker, lekeplasser eller andre allment tilgjengelige utearealer innenfor delområdet, men hager og omkringliggende jordbruksarealer gir gode muligheter for fri lek. Boligene ligger også på kort avstand fra Lierelva, med muligheter for fiske og kanopadling. Huseby gård med markerte gravhauger fremstår som identitetsskapende element i området.



Figur 5.11. Tv: Gårdsanlegg på Huseby. Th: Pilemgrimsvæien Kjellstad – Huseby, som går gjennom området. Foto: Norconsult.

St. Hallvards vei er en del av Pilegrimsveien Huseby – Gullaug, og er mye brukt til turgåing og sykling, i tillegg til å være en forbindelse til Gullaug skole og friluftsområdene på Gilhusodden og Linnestranda. Pilegrimsveien har ikke eget fortau eller gang- og sykkelveg på strekningen Huseby – Gullag (gang- og sykkelrute 2 og 6). Vegen Husebysletta (gang- og sykkelrute 1), som leder ned mot sentrumsområdet på Brakerøya, har separat gang- og sykkelveg frem til Amtmannsvingen.

Verdivurdering

Delområde E Huseby er et landbruksområde med spredt boligbebyggelse. Området ligger nær Lierelva og den populære turvegen Pilegrimsveien, som bl.a. gir god tilgang til friluftsområdene ved fjorden. Huseby er noe berørt av støy og luftforurensning som følge av kort avstand til trafikkerte veger. Verdien vurderes som **middels**.



5.6 Delområde F Husebygata/Smetten



Figur 5.12. Kartutsnittet viser delområde F Husebygata/Smetten

Delområdet omfatter Gilhus gård og boligbebyggelsen som ligger langs Husebygata, Smetten og Gilhusveien. Boligområdet er sterkt preget av jernbanen i nordvest, og ikke minst av E134, som splitter boligbebyggelsen i to. Støypåvirkningen og luftforurensningen i området er betydelig. Bebyggelsen, som

hovedsakelig består av eneboliger, ligger litt for seg selv, og utgjør nærmest et fremmedelement i det omkringliggende nærings- og jordbrukslandskapet.



Figur 5.13. Boliger langs Husebygata. Foto: Sweco.

Noen mindre områder som er avsnørt fra jordbruksarealene av veg og jernbane fungerer i dag som ball-løkker/lekeplasser. Hager og omkringliggende jordbruksarealer gir også gode muligheter for fri lek.

Boligområdet ligger på kort avstand fra friluftslivsområdene ved Lierelva og Gilhusodden, og tilgjengeligheten til sjøen fra den nordlige delen av området er i senere tid blitt forbedret ved etableringen av en undergang under E134. Pilegrimsveien Huseby – Gullaug (gang- og sykkelrute 2 og 6) fungerer som atkomst til sjøen og til Gullaug skole. Området ligger imidlertid nokså langt fra andre viktige sentrumsfunksjoner.

Verdivurdering

Boligbebyggelsen i delområde F Husebygata/Smetten ligger relativt nær viktige friluftsområder ved sjøen, og har god forbindelse dit via den populære turvegen Pilegrimsveien, som går gjennom området. Bebyggelsen ligger samtidig inneklemt mellom jernbanen, E134 og nærings-/jordbruksområder, og er svært utsatt for støy og luftforurensning. Området vurderes å ha **noe verdi**, opp mot middels verdi.



5.7 Delområde G Lierelva



Figur 5.14. Kartutsnittet viser delområde G Lierelva

Med sitt buktende løp og frodige kantvegetasjon har Lierelva stor landskapsmessig og identitetsskapende betydning i Lierdalen, og i kommunens friluftslivskartlegging er den registrert som et svært viktig friluftslivsområde. Lierelva er regnet som en meget god sjørretelva, og er populær blant sportsfiskere. I tillegg til sjørretet er det registrert over 20 fiskearter i elva, deriblant laks. Fisket disponeres av Lierelva fiskerforening, som selger fiskekort og setter ut fisk.



Figur 5.15. Fiskeplasser ved Lierelva: Kilde: Lier kommunes kartportal.

Elva er også egnet for kanopadling, men det er ikke lagt spesielt til rette for utsetting av båter. I perioder med lav vannstand kan det være krevende å forsere enkelte elvepartier.

Langs Lierelva går det stedvis noen mindre stier som bl.a. benyttes av fiskere, men elva kan være noe vanskelig tilgjengelig for folk som ikke er lokalkjente. Deler av elvestrekningen er preget av støy og luftforurensning fra eksisterende veger.



Figur 5.16. Frodig kantsone langs utløpet av Lierelva. Foto: Norconsult.

Verdivurdering

Lierelva er et svært viktig friluftslivsområde og identitetsskapende element i Lier. Elva har særlig stor betydning for sportsfiskere, og er også egnet for kanopadling. I tillegg har den store opplevelseskvaliteter knyttet til natur og landskap. Verdien vurderes som **stor**.



5.8 Delområde H Gilhusodden



Figur 5.17. Kartutsnittet viser delområde H Gilhusodden

Gilhusodden er et etablert offentlig friområde ved fjorden, som i kommunens friluftslivskartlegging er vurdert som svært viktig. Området ligger i kort avstand til tettbebyggelse, og har meget høy bruksfrekvens. Den naturlige strandlinjen, med sandstrand og skogkledt bakland er en sjelden kvalitet i denne delen av Drammensfjorden, og området har derfor både lokal og regional betydning.

Gilhusodden er tilrettelagt med parkeringsplass, sanitæranlegg, ball-løkke og brygge for rullestolbrukere, og er lett tilgjengelig for gående og syklende via undergangen under E134 ved Linnes. Den fine sandstranden langs den langgrunne bukta er en velegnet badeplass for små barn, og har generelt stor betydning som område for bading og soling. Fra Gilhusodden er det også gode muligheter for fiske både om sommeren og på isen om vinteren.



Figur 5.18. Tv: Badestranden på Gilhusodden. Th: Informasjonstavle på parkeringsplassen ved Gilhusodden. Foto: Norconsult.

Verdivurdering

Gilhusodden er et svært viktig friluftslivsområde med høy bruksfrekvens og høy grad av tilrettelegging. Området har særskilte natur- og landskapskvaliteter, og både lokal og regional betydning. Selv om området ligger nær industriområder og således kan oppfattes som noe visuelt forstyrret er det ikke preget av støy. Verdien vurderes som **stor**.

**5.9 Delområde I Linnesstranda**

Figur 5.19. Kartutsnittet viser delområde I Linnesstranda

Delområdet omfatter boligbebyggelsen langs Linnesstranda, som ligger i et attraktivt, sjønært område med utsikt over Gullaugbukta. Gullaug skole (1.-7. klasse) med ca. 230 elever og Linnesstranda barnehage ligger øst i delområdet, og fra bebyggelsen er det gangavstand til nærbutikk og sykkelavstand til Brakerøya og Lier stasjoner. Området ligger også i umiddelbar nærhet til Gilhusodden og Linnesstranda naturreservat.

Pilegrimsveien Huseby – Gullaug (gang- og sykkelrute 2 og 6) går igjennom området, og gir gode turmuligheter og forbindelser til sentrumsfunksjoner i vest og andre friluftslivsområder i øst. Beliggenheten rett ved E134 gir imidlertid stor støypåvirkning og betydelig luftforurensning i deler av området.

Verdivurdering

Linnesstranda er et attraktivt boligområde ved fjorden, som ligger i umiddelbar nærhet til skole og barnehage, samt til svært viktige friluftslivsområder. Deler av området er preget av støy og luftforurensning fra E134. Verdien vurderes som høyt oppe på skalaen **middels**, på grensen til stor.





Figur 5.20. Tv. Gullaug skole. Th: Området er lett tilgjengelig via Pilegrimsveien og undergang under E134. Foto: Norconsult.

5.10 Delområde J Linnestranda naturreservat



Figur 5.21. Kartutsnittet viser delområde J Linnestranda naturreservat

Delområdet omfatter naturreservatet og en buffersone omkring utløpet av Lierelva. Langs Gullaugbukta er strandlinjen helt intakt, og området har spesielle kvaliteter knyttet til natur og naturopplevelser. I kommunens friluftslivskartlegging er Linnestranda vurdert som svært viktig.

Naturreservatet er i første rekke et område egnet for botanisering og fugleobservasjoner, men er tilrettelagt for allmenn ferdsel med klopper gjennom kantsonen langs Lierelva. Fugletårnet ved utløpet av Lierelva gir gode observasjonsmuligheter for fugleinteresserte. Nedenfor renseanlegget på Linnestranda er det etablert en natursti.

Området ligger like ved Gullaug skole og bebyggelsen langs Linnesstranda, og på relativt kort avstand fra bebyggelsen i Linneslia og Gullaug. Undergangen under E134 ved Linneskrysset sikrer god tilgjengelighet til området.



Figur 5.22. Tv. Tilrettelagt sti ut til fugletårnet. Th. Intakt strandsone langs Gullaugbukta. Foto: Norconsult.

Verdivurdering

Linnesstranda naturreservat er et svært viktig friluftsområde med særskilte kvaliteter knyttet til naturopplevelser. Området er i noen grad tilrettelagt for allmenn ferdsel, og fugletårnet ved utløpet av Lierelva gir gode observasjonsmuligheter for fugleinteresserte. Verdien vurderes som **stor**.



5.11 Delområde K Reistad nord

Delområde K Reistad nord omfatter gårdsbebyggelse og spredt boligbebyggelse i det åpne jordbrukslandskapet nord og sør for E18. Mange av boligene ligger langs fv. 282, i en vestvendt lise med flott utsikt og gode solforhold. Boligområdet grenser til friluftslivsområdet Kjekstadmarka, og noe av bebyggelsen ligger helt i skogkanten.

Det finnes ingen lekeplasser eller ball-løkker innenfor delområdet, men hager og omkringliggende jordbruksarealer gir gode muligheter for fri lek. Det er kort avstand til Lierelva, med mulighet for fiske og kanopadling. Vurderingen er konsentrert om bebyggelse og buffersone rundt som brukes til rekreasjon.

Området har ikke servicefunksjoner eller kollektivknutepunkt i nærheten, men det er sykkelavstand til Lier stasjon og Lierbyen via rute 1 (Drammen – Lierbakkene – Asker) og gamle Drammenbanen (rute 8 Lierbyen – Reistad - Gullaugkleiva).

Delområdet ligger svært nær E18, og er sterkt berørt av støy og luftforurensning.



Figur 5.23 Kartutsnittet viser delområde K Reistad nord

Verdivurdering

Boligbebyggelsen i delområde K Reistad nord ligger nær viktige friluftsområder, og har forbindelse til områder med viktige sentrumsfunksjoner via gang- og sykkelrute 1 og den populære turvegen Gamle Drammenbanen, som går gjennom området. Bebyggelsen ligger samtidig i kort avstand E18, og er svært utsatt for støy og luftforurensning. Området vurderes å ha **noe verdi**, i øvre del av skalaen.



5.12 Delområde L Viker



Figur 5.24. Kartutsnittet viser delområde L Viker

Delområdet ligger i et åpent jordbrukslandskap og omfatter gårdsbebyggelsen på Viker og Sommerro, samt spredte eneboliger nederst i Lierbakkene. Det finnes ingen lekeplasser eller ball-løkker innenfor delområdet, men hager og omkringliggende jordbruksarealer er egnet for fri lek. Det er kort avstand til Lierelva, med mulighet for fiske og kanopadling, og det store, sammenhengende friluftslivsområdet i Kjekstadmarka ligger like i nærheten.

Området ligger i litt lang sykkelavstand fra Vitbank, og i gangavstand fra Lier stasjon. Gang- og sykkelrute 1 (Drammen – Lierbakkene – Asker) og Gamle Drammenbanen (gang- og sykkelrute 8) forbinder området med Lierbyen og stasjonen.

Med beliggenhet nær E18 og er delområdet nokså utsatt for støy og luftforurensning.

Verdivurdering

Boligbebyggelsen i delområde L Viker ligger nær viktige friluftsområder, og har forbindelse til områder med viktige sentrumsfunksjoner via gang- og sykkelrute 1 og den populære turvegen Gamle Drammenbanen. Bebyggelsen ligger nær E18, og er utsatt for støy og luftforurensning. Området vurderes å ha **noe verdi**, i øvre del av skalaen.



5.13 Delområde M Reistadlia



Figur 5.25. Kartutsnittet viser delområde M Reistadlia

Det tettbygde og veletablerte boligområdet i Reistadlia ligger på østsiden av E18, mellom Kjekstadmarka og fv. 282. Boligbebyggelsen ligger sørvestvendt, med flott utsikt over jordbrukslandskapet i Lierdalen. Øverst i Reistadlia er det et friareal med ballbaner og samlingsplass med scene, og turvegen Gamle Drammenbanen går gjennom søndre del av området.

Boligområdet i Reistadlia sokner til Hegg barneskole og Lierbyen ungdomsskole. Skoler, sentrumsfunksjoner og kollektivknutepunkter ligger ikke i gangavstand, men det er sykkelavstand til Lierbyen via Gamle Drammenbanen (gang- og sykkelrute 8). Gang- og sykkelrute 1 (Drammen – Lierbakkene – Asker) gir også forbindelse til sentrumsområder i sør.

Beliggenheten nær E18 og fv. 282 gjør at deler av området er utsatt for støy og luftforurensning.



Figur 5.26. Utsikten fra boligområdet i Reistadlia. Foto: Sweco.

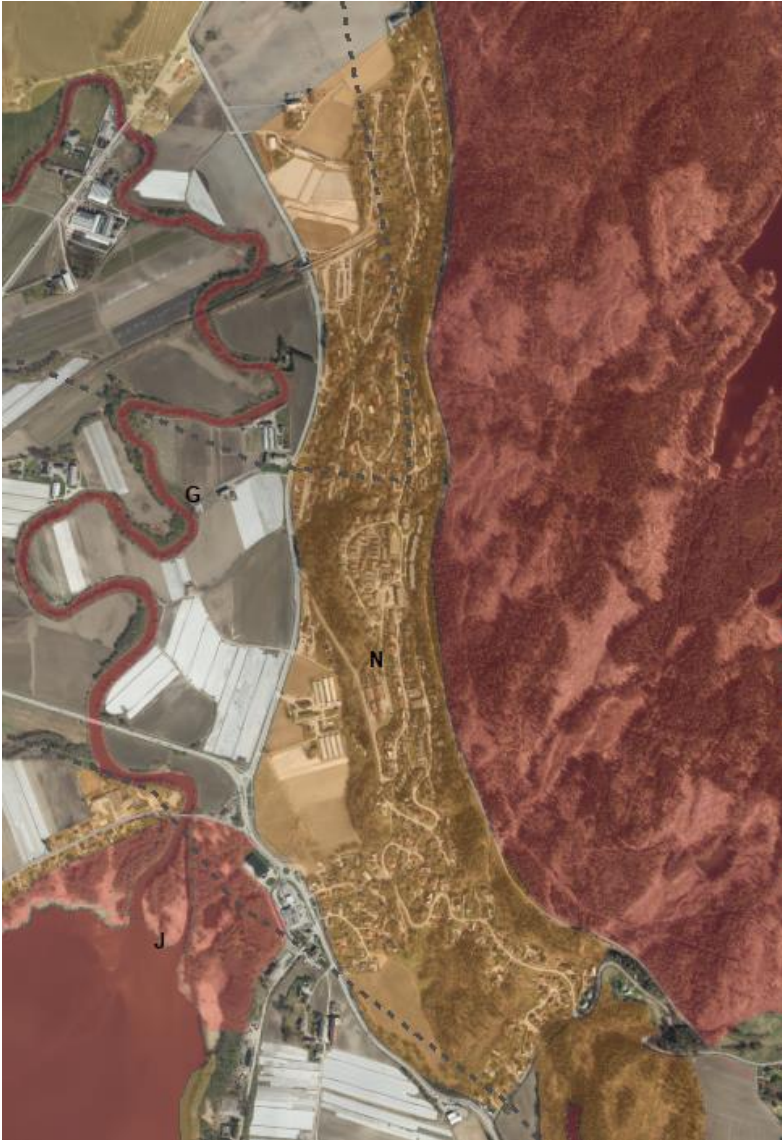
Verdivurdering

Delområde N Reistadlia er et veletablert boligområde i umiddelbar nærhet til Kjekstadmarka. Det er sykkelavstand til skoler og områder med viktige sentrumsfunksjoner, via Gamle Drammenbanen. Deler av bebyggelsen ligger nær E18, og er utsatt for støy og luftforurensning. Området vurderes å ha **middels verdi**.



5.14 Delområde N Sørumlia/Linneslia

Den sammenhengende boligbebyggelsen i Sørumlia og Linneslia, nedenfor Kjekstadmarka, ligger med flott utsikt over Lierdalen og Drammensfjorden. Gårdsanleggene på Sørum, Toverud og Linnes er fremtredende og identitetsskapende elementer. Nordre del av området ligger rett ved Lier stasjon og munningen av Liertunnelen, mens søndre deler av området ligger nær E134. Deler av området er derfor utsatt for støy og i noen grad luftforurensning.



Figur 5.27. Kartutsnittet viser delområde N Sørumlia/Linneslia

Fra Linneslia er det gangavstand til Gullaug skole, og rett nord for Linnes gård ligger Sprellopp Linnesbakken barnehage. I skogen rett ovenfor barnehagen er det tilrettelagt for lek/rekreasjon og undervisning, med gapahuk, bål plass og undervisningsplakater. Innenfor skogbredden mellom Linnes gård/barnehagen og bebyggelsen i åssiden finnes det også flere steder som egner seg som leke- og oppholdsområder for barn og unge. Sentralt innenfor boligområdet ligger det i tillegg en lekeplass med ballbane.



Figur 5.28. Område tilrettelagt for lek og undervisning i skogen ved Sprellopp Linnesbakken barnehage. Foto: Norconsult.

Tuverudveien (gang- og sykkelrute 5 Gullaug – Linnes - Asker), Gullaugkleiva (gang- og sykkelrute 8) og gang- og sykkelvegen langs E134 (rute 9 Spikkestad – Torsrud – Lahell – Gullaug) har en viktig funksjon som skoleveg og atkomstveg til friluftslivsområdene på Linnesstranda og Gilhusodden. Gamle Drammenbanen går rett ovenfor boligbebyggelsen, og herfra går det en rekke turstier innover i Kjekstadmarka. Det er også kort avstand til Lierelva.

Verdivurdering

Delområde N Sørumlia/Linneslia er et veletablert boligområde med beliggenhet nær Kjekstadmarka og Lierelva. Det er kort avstand til skole, barnehage og friluftslivsområder ved sjøen, og det går flere gang- og sykkelruter gjennom området. Deler av bebyggelsen ligger nær jernbanen eller E134, og er utsatt for støy og luftforurensning. Delområdets verdi vurderes å ligge langt opp på skalaen **middels**, på grensen til stor.



5.15 Delområde O Kjekstadmarka

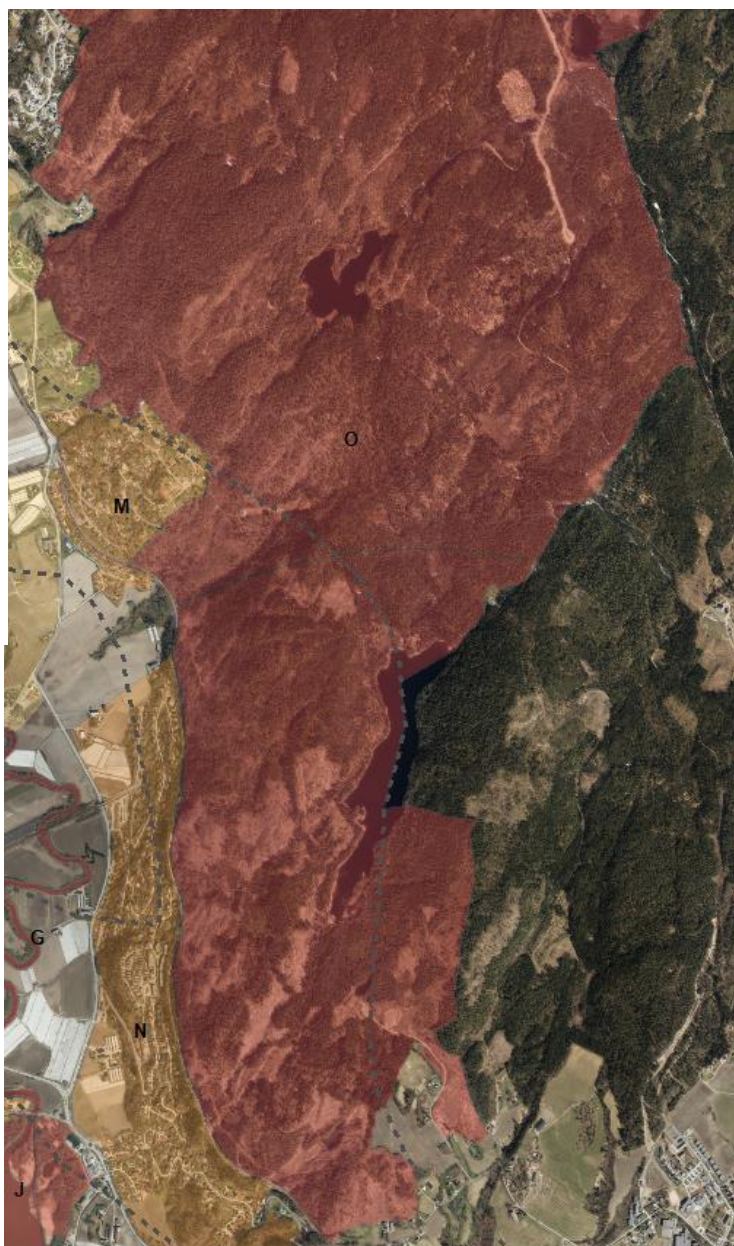
Kjekstadmarka er et stort, sammenhengende friluftslivsområde mellom E18 i nord og Spikkestadbanen/Gamle Drammenbanen i sør. Skogsområdet ligger delvis i Lier og delvis i Asker, og begge kommuner har i sin friluftslivskartlegging registrert området som svært viktig.

Kjekstadmarka er meget godt tilrettelagt for friluftsliv, med et stort nettverk av merkede stier og lysløyper/skiløyper. Området er generelt godt egnet for aktiviteter som turgåing/skigåing, ridning, trening bærplukking, jakt og fiske, og brukes til kortere turer rundt boligområdene og lengre turer innover i marka.

Det ligger tre turhytter i Kjekstadmarka; Småvannsbu, som er ubetjent og drevet av DNT, samt ROS-hytta og Blåfjellhytta, som er betjente og drevet av de lokale idrettslagene Røyken og Spikkestad og Heggedal.



Figur 5.29. Stisystemet i vestre del av Kjekstadmarka.
Kilde: Ut.no



Figur 5.30. Kartutsnittet viser delområde O Kjekstadmarka

Fra boligområdene i Linneslia, Sørumlia og Reistadlia går det stier inn til populære turmål som bl.a. Skapertjern, Stuvetjern og Kjekstad. Den gamle Drammenbanen, som følger sør- og vestsiden av Kjekstadmarka, er en viktig innfallsport til ulike deler av området. Gamle Drammenbanen er som tidligere nevnt også en viktig turveg i seg selv, og fra vegen er det flott utsikt over Lierdalen og Drammensfjorden.

Verdivurdering

Kjekstadmarka er et svært viktig friluftslivsområde med høy bruksfrekvens og stor grad av tilrettelegging for friluftsliv. Området er lett tilgjengelig fra bebyggelsen, og vurderes som attraktivt for alle typer brukere. Som nærturområde og utfartsområde har Kjekstadmarka både lokal og regional betydning, og verdien vurderes derfor, i hht. kriterier i V712, som **stor**.



5.16 Delområde P Daueruddalen



Figur 5.31. Kartutsnittet viser delområde P Daueruddalen.

Daueruddalen utgjør i praksis grensen mellom Lier og Asker kommuner, og den delen som ligger på hver side av Gamle Drammenbanen er registrert som statlig sikret friluftslivsområde. Selve Drammenbanen er registrert som et svært viktig friluftslivsområde i Lier og tidligere Røyken kommunes friluftslivskartlegginger, og fungerer bl.a. som innfallsport til Kjekstadmarka fra Spikkestad. Området er lett tilgjengelig fra Spikkestad og Kvernsletta, og kan i praksis også nås via tidligere etablert anleggsveg fra E134, som følger Dauerubekken et godt stykke innover dalen. Daueruddalen er en nokså dyp ravinedal med bratte sider.

Verdivurdering

Daueruddalen har som del av Gamle Drammenbanen stor betydning som turveg og ferdselsforbindelse for gående og syklende. Verdien vurderes som **stor**.



5.17 Delområde Q Dagslett/Bølstad



Figur 5.32. Kartutsnittet viser delområde Q Dagslett/Bølstad

Delområdet omfatter boligbebyggelsen på Dagslett og Bølstad/søndre del av Spikkestad. Boligområdet på Bølstadsiden, er veletablert og tettbebygd, og det er kort avstand til barnehager og skoler via relativt lite

trafikkerte lokalveger. Sentralt i området ligger også Røyken og Spikkestads idrettsanlegg, som bl.a. omfatter fotballbaner, tennisbaner og friidrettsbane.

Bebyggelsen på Dagslettsiden er noe mer spredt, og avstanden til skolene noe lengre. Gang- og sykkelrute 9 (Spikkestad – Torsrud – Lahell – Gullaug) og 10 (Spikkestad – Dagslett) gir imidlertid gode og trygge forbindelser til skoler, sentrumsfunksjoner og idrettsanlegg.

Innenfor delområdet finnes det flere grønne arealer tilrettelagt for lek. Blant annet ligger det to lekeplasser og en ball-løkke ved Søndre Bølstadvei, samt to ball-løkker ved Torsrudveien.

Deler av bebyggelsen på Dagslett og Bølstad ligger nær E134, og er noe utsatt for støy og luftforurensning.

Verdivurdering

Delområde R Dagslett/Bølstad er et veletablert boligområde med gode gang- og sykkelforbindelser og/eller nærhet til skoler, barnehager og viktige sentrumsfunksjoner. Det ligger flere lekeplasser/ball-løkker og idrettsanlegg innenfor området. Deler av bebyggelsen ligger nær E134, og er utsatt for støy og luftforurensning. Området vurderes å ha **middels verdi**.



5.18 Delområde R Engersand

Delområde R ligger utenfor varslingsområdet og influensområdet for ny E134, men omtales og vurderes i denne sammenheng som følge av beliggenheten nær dagens E134. Delområdet omfatter ulike områdetyper og verdier, men er av praktiske årsaker slått sammen til et felles område.

Boligbebyggelsen på Engersand ligger med flott utsikt over Drammensfjorden, og i umiddelbar nærhet til det populære friluftslivsområdet med samme navn. Lahelldammen inngår i delområdet. Det etableres nå flere nye leilighetsbygg på Engersand havn, som utvikles til et meget attraktivt boligområde. Strandsonen er svært godt tilrettelagt for friluftsliv med opparbeidede badeplasser og parkdrag med ball-løkke og sandvolleyballbane. På motsatt side av E134 ligger Gullaugfjellet friluftslivsområde, med flere klatrefelt, og fine utsiktspunkter.

Det er sykkelavstand til skole og sentrumsfunksjoner på Gullaug og Spikkestad, via gang- og sykkelrute 9 (Spikkestad -Torsrud - Lahell - Gullaug).

Området ligger rett ved E134, og den nærmeste boligbebyggelsen, klatrefeltene, samt deler av strandsonen er utsatt for støy og luftforurensning.



Figur 5.33. Kartutsnittet viser delområde R Engersand

Verdivurdering

Engersand er et boligområde og friluftslivsområde med store kvaliteter, bl.a. knyttet til beliggenhet ved sjøen og tilrettelegging for lek og rekreasjon. Deler av området er påvirket av støy og luftforurensning fra dagens E134. Verdien vurderes som **stor**.

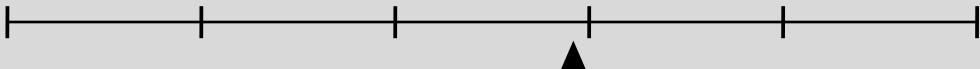
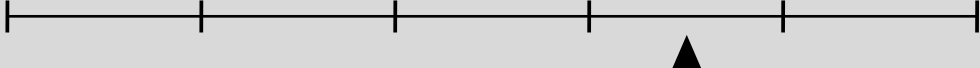
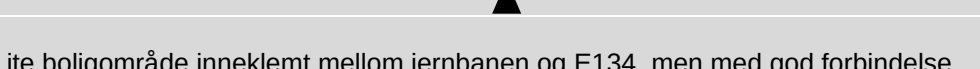
Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor

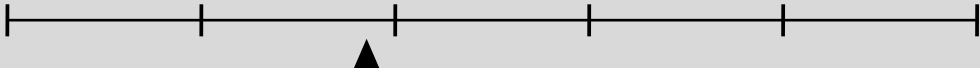
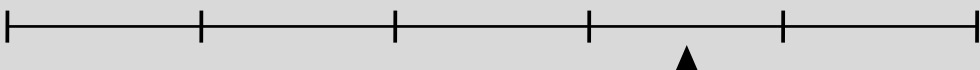
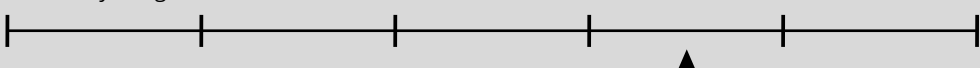
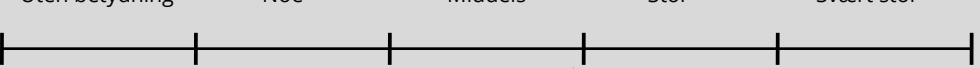
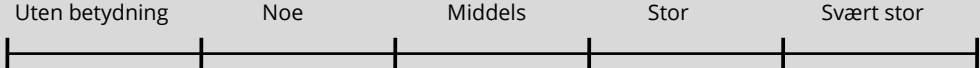
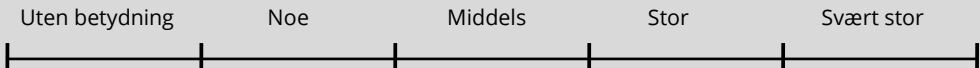
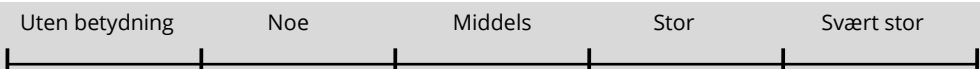


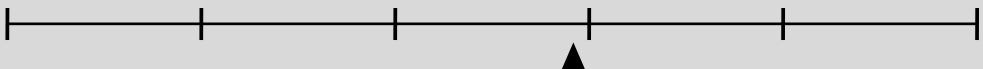
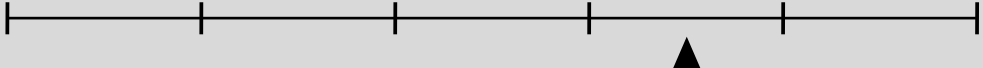
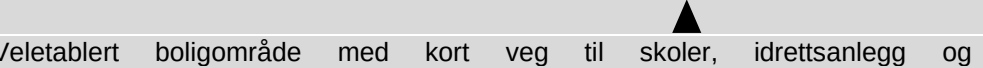
5.19 Oppsummering av verdier

Alle delområder oppsummeres i tabellen under med kort beskrivelse og verdivurdering.

Tabell 5.1 Tabell viser verdier for delområder i korridoren

ID/ Delområde navn	Verdivurdering	
A Kjellstad	Vanlig godt boligområde med nærhet til friluftslivsområder og E18, og god gang- og sykkelforbindelse til skoler og viktige knutepunkter. Briskeby kompetansesenter med tilbud for hørselshemmede ligger innenfor området. Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 	
B Jensvoll/Stoppen	Skoleområde med utearealer og tilknyttede idrettsanlegg. Svært høy bruksfrekvens og stor betydning for barn og unges muligheter til fysisk utfoldelse. Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 	
C Lierstranda/ Frydenlund	Veletablerte boligområder med relativt sentral beliggenhet og kort avstand til E18, jernbane og næringsvirksomhet. God gang- og sykkelforbindelse til skoler og viktige knutepunkter. Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 	
D Vitbank/Moserud	Veletablert boligområde med gode gang- og sykkelforbindelser til skoler og sentrumsfunksjoner. Kort avstand til E18 og Ringeriksveien. Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 	
E Huseby	Landbruksområde med spredt boligbebyggelse nær St. Hallwardsvei og fv. 282, med tilgang til friluftsområdene ved fjorden. Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 	
F Husebyveien/ Smetten	Lite boligområde inneklemmt mellom jernbanen og E134, men med god forbindelse til fjorden.	

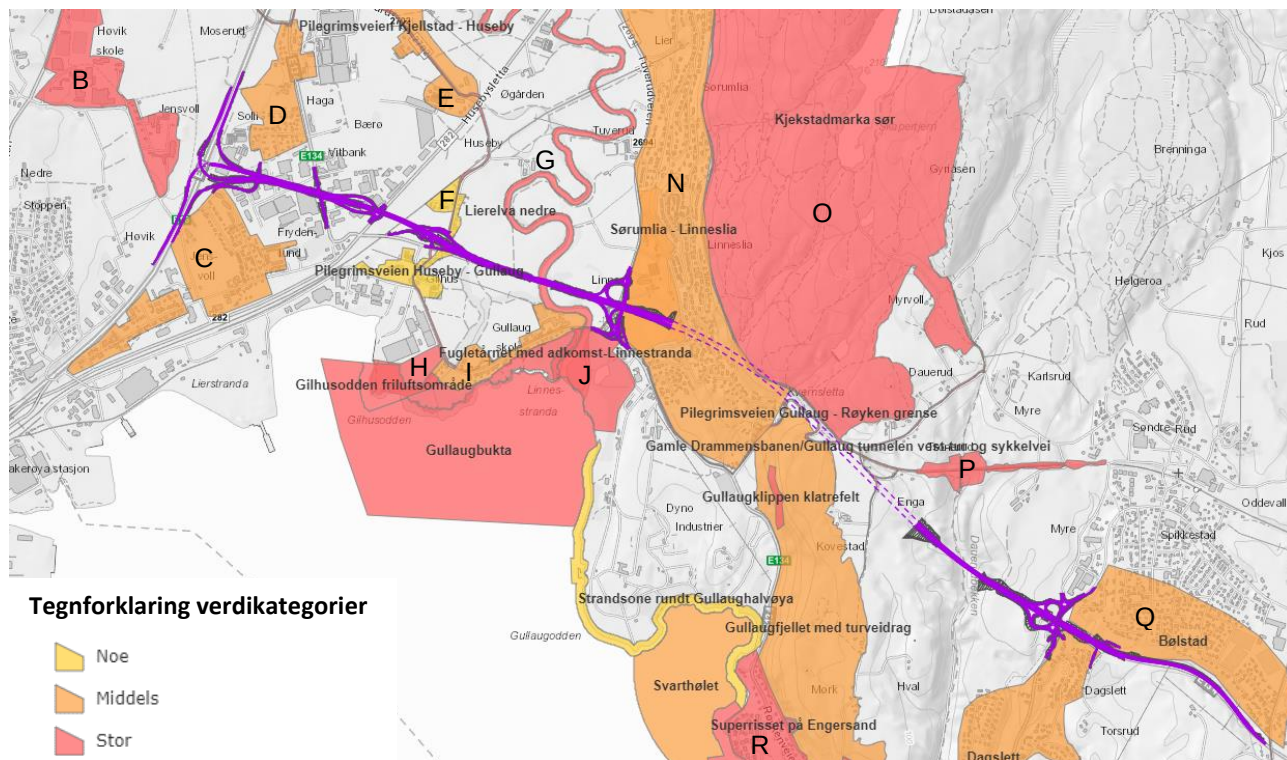
		Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 	
G Lierelva	Svært viktig friluftslivsområde og identitetsskapende element, med særlig stor betydning for sportsfiskere.	Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 	
H Gilhusodden	Svært viktig friluftslivsområde med høy bruksfrekvens og høy grad av tilrettelegging. Særskilte natur- og landskapskvaliteter, og lokal og regional betydning.	Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 	
I Lillesstranda	Boligområde i umiddelbar nærhet til skole/barnehage og friluftslivsområder ved sjøen. Kort avstand til E134.	Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 	
J Lillesstranda naturreservat	Svært viktig friluftslivsområde og naturreservat med kvaliteter knyttet til naturopplevelser. Tilrettelagt sti til fugletårn.	Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 	
K Reistad nord	Gårdsbebyggelse og spredt boligbebyggelse nær E18, med kort avstand til friluftslivsområder.	Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 	
L Vikar	Gårdsbebyggelse og spredt boligbebyggelse nær E18, med kort avstand til friluftslivsområder.	Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 	

M Reistadlia	Veletablert boligområde i umiddelbar nærhet til Kjekstadmarka. Kort avstand til fv 282 og E18.
	Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 
N Sørumlia/Linneslia	Veletablert boligområde i umiddelbar nærhet til Kjekstadmarka. Kort avstand til fv 282 og E18.
	Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 
O Kjekstadmarka	Stort, sammenhengende og svært viktig friluftslivsområde i marka med høy bruksfrekvens og stor grad av tilrettelegging.
	Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 
P Daueruddalen	Del av Gamle Drammenbanen, med stor betydning som turveg og ferdselsforbindelse for gående og syklende
	Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 
Q Dagslett/Bølstad	Veletablert boligområde med kort veg til skoler, idrettsanlegg og sentrumsfunksjoner. Kort avstand til E134.
	Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 
R Engersand	Attraktivt boligområde med nærliggende friluftslivsområder ved sjøen.
	Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor 

6 Påvirkning og konsekvensvurdering – trinn 1 og 2

6.1 Påvirkning og konsekvens Jensvollkorridoren

6.1.1 Alternativ Jensvoll - over



Figur 6.1. Alternativ Jensvoll - over med verdiområder som berøres.

Følgende delområder ligger nær traseen for alternativ Jensvoll - over: B Jensvoll/Stoppen, C Lierstranda/Frydenlund, D Vibank/Moserud, F Husebygata/Smetten, H Gilhusodden, G Lierelva, I Linnesstranda, J Linnesstranda naturreservat, N Sørumlia/Linneslia, P Daueruddalen og Q Dagslett/Bølstad. Bygging av alternativ Jensvoll - over vil også påvirke delområde R Engersand.

6.1.1.1 Delområde B Jensvoll/Stoppen

Påvirkning

Jensvollkrysset vil først og fremst beslaglegge arealer på østsiden av E18, men av- og påkjøringsrampene berører også arealer på vestsiden. Herfra er det relativt kort avstand til Lier videregående skole, og støypåvirkningen og luftforurensningen i området vil øke noe. Med beliggenheten nær E18 vil riktignok ikke denne økningen oppleves som merkbar. Gang- og sykkelrute 4, Gamle Drammenbanen vest, går rett forbi kryssområdet, og fyllingene vil stedvis bli liggende helt ut mot turvegen, men det antas at justering av vegfylling kan tilpasses turveg i videre prosjektering. Vegens funksjonalitet og sikkerhet for gående og syklende vil ikke bli påvirket av dette, og i liten grad også landskapsopplevelsen, da gang- og sykkelforbindelsen uansett går så nær E18 i dag. Gang- og sykkelrute 3 fra Vitbank til skoleområdet må legges i kulvert under det nye krysset. Forbindelsen vil trolig følge samme trasé som i dag, og være en like

trygg og effektiv forbindelse til skolene, om enn noe mindre attraktiv enn en veg i dagen. Delområdet vil altså ikke bli nevneverdig påvirket av utbyggingen, og vurderes som noe forringet, på grensen til ubetydelig.



Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.1.1.2 Delområde C Lierstranda/Frydenlund

Påvirkning

Jensvollkrysset beslaglegger arealer rett nord for boligområdet på Frydenlund, og fører til at gang- og sykkelrute 3 må legges i kulvert, jfr. vurderingen i foregående kapittel. Veggen vil gå i bru over gang- og sykkelrute 1, som kan opprettholdes slik den er i dag. Økt støy og luftforurensning, og ikke minst visuelle virkninger, gjør at deler av boligområdet vil fremstå som mindre attraktivt enn tidligere, da hager og uteoppholdsområder knyttet til de nærmeste boligene i nord vil bli nokså sterkt berørt. Denne delen av området er samtidig tydeligst preget av nærheten til E18, og sett i forhold til nullalternativet vurderes området som noe forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.1.1.3 Delområde D Vitbank/Moserud

I motsetning til Husebykorridoren og Vitbankkorridoren medfører ikke Jensvollkorridorens kryssløsning direkte inngrep i dette boligområdet, men med en veglinje gjennom næringsområdet rett sør for området vil både støy og luftforurensning øke noe sammenliknet med nullalternativet. Dette gjør at de nærmeste hagene og uteoppholdsplassene, samt en ball-løkke sør i området, vil kunne oppleves som mindre egnet for lek og rekreasjon. Veganlegget vil også utgjøre en betydelig visuell barriere, men med etablering av veglenke mellom Frydenlund og Vitbank, og kulvert for gang- og sykkelrute 2 (Amtmannsvingen – Kjellstad – Lierbyen) og 3 (Jensvoll – Vitbank) blir det ingen fysisk barriere mellom skoler, sentrumsfunksjoner og boligområder. Området vurderes som noe forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.1.1.4 Delområde F Husebygata/Smetten

Vegtraseen vil, som dagens E134, gå tvers gjennom boligområdet. Med en omfattende kryssløsning på nordsiden av vegen vil deler av området beslaglegges, og flere boliger kommer i konflikt med tiltaket. Det arealkrevende krysset, samt vegbrua over jernbanen vil prege området betraktelig, og det vil oppleves som klart mindre attraktivt enn tidligere. Videre forsterkes barrieren mellom bebyggelsen i nord og sør, bl.a. ved at gang- og sykkelrute 2 (Pilegrimsveien) må legges om, slik at man får en omveg ned mot skoler og friluftslivsområder i sør. Lydbildet og luftkvaliteten vil også bli merkbart negativt påvirket av det nye veganlegget, da en bruløsning generelt genererer mer støy og luftforurensning. Området vurderes som sterkt forringet, men i nedre del av skalaen.



Konsekvens

Sammenstilling av noe verdi og påvirkningsgrad «sterkt forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.1.1.5 Delområde G Lierelva

Ny E134 vil krysse Lierelva på samme sted som dagens E134, i et støyutsatt område som i utgangspunktet ikke er spesielt egnet eller tilgjengelig for fiskere og turgående. Utvidelsen til et firefelts veganlegg vil imidlertid gi elvestrekningen et enda sterkere inngrepspreg, og støyutbredelsen i det åpne landbruksområdet vil øke nokså mye, slik at større deler av elveavsnittet blir liggende i rød støysoner, også lettere tilgjengelige deler. Delområdet vurderes som noe forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.1.1.6 Delområde H Gilhusodden

Delområde Gilhusodden ligger utenfor varslingsområdet, og et stykke fra E134, og er per i dag ikke utsatt for støy over grenseverdiene. Luftforurensningen er riktignok betydelig, og området ligger allerede i rød sone. Den nye E134 vil ha større trafikk, og en noe større del av Gilhus- og Gullaugområdet vil bli liggende innenfor gul og rød støysoner, jfr. støysonkart. Selv om denne støyøkningen vil kunne være merkbar også i områder som ligger lengre fra vegen, og utenfor støysonene, vurderes den likevel ikke å ha noen nevneverdig innvirkning på rekreasjonsverdien knyttet til friluftslivsområdet på Gilhusodden. Endringen vurderes altså som ubetydelig, men i øvre del av skalaen.



Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring» gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

6.1.1.7 Delområde I Linnestranda

Den frodige kantsonen langs Lierelva gir en god visuell skjermingseffekt mot E134, men trafikkøkningen etter utbyggingen til fire felt vil medføre at flere boliger som i dag ligger i en sone med støynivå under grenseverdiene, havner i gul støysone. Tilsvarende vil en større del av området havne i rød luftforurensningssone. Deler av området rundt Gullaug skole har støyskjerming i dag, men utearealene i nordvest vil bli noe mer støyutsatt. Linnestranda barnehage vil fremdeles ligge utenfor gul støysone. Linnestranda er nokså påvirket av trafikkstøy og luftforurensning fra før, men noen hager, uteoppholdsplasser og lekearealer vil kunne oppleves som mindre attraktive enn tidligere, og delområdet vurderes som noe forringet.

Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.1.1.8 Delområde J Linnestranda naturreservat

Det nye Linneskrysset vil beslaglegge arealer på sørsiden av E134, og muligens berøre selve naturreservatet. Inngrepene skjer imidlertid ikke innenfor området som er tilrettelagt for friluftsliv, og vil ikke medføre redusert tilgjengelighet. Den tette vegetasjonen i området gir god visuell skjerming mot veganlegget, men nordlige deler vil få noe dårligere lydbilde enn tidligere, og en større del av naturreservatet blir liggende innenfor rød luftforurensningssone, jfr. støysonekart og luftsonekart. For brukere av området kan dette ha en viss betydning, men endringen i forhold til nullalternativet vurderes som begrenset. Delområdet vurderes som noe forringet, på grensen til ubetydelig.

Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.1.1.9 Delområde N Sørumlia/Linneslia

Det store veganlegget med det arealkrevende Linneskrysset vil bli godt synlig i jordbrukslandskapet, og oppleves som til dels dominerende sett fra de nærmeste boligene i Linneslia. Støypåvirkningen vil øke noe i den delen av boligområdet som ligger rett nord for den nye vegen, og lydbildet vil også endres som følge av tunnelåpning her. Søndre del av boligområdet vil bli mindre berørt av støy, som følge av at mye av trafikken flyttes nordover. Luftforurensningen vil være omtrent som i dag, men området rundt Linnes gård vil bli noe sterkere påvirket. Dagens gang- og sykkelforbindelse til Gullaug skole vil gå i bru over E134, men selv om dette vil være en like sikker forbindelse som dagens gang- og sykkelveg, kan den likevel oppleves som noe

mer utrygg, fordi den går over en firefelts motorveg. I tillegg blir gang- og sykkelvegen til skolen for brukere fra nord lenger sammenlignet med dagens løsning. Samlet sett vurderes delområdet som forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «forringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**.

6.1.1.10 Delområde P Daueruddalen

Påvirkning

Vegen vil gå i bru tvers over Daueruddalen. Traseen går på det nærmeste ca. 200 m nord for der anleggsvegen gjennom dalen slutter, og ca. 250 m sør for turvegen Gamle Drammenbanen. Selve kryssingen berører den mest utilgjengelige delen av dalen, og det antas å være begrenset ferdsel i akkurat dette området. Fra Gamle Drammenbanen vil Daueruddalen bru stedvis være synlig, og trafikkstøyen merkbar, selv om området ligger utenfor gul sone, jfr. støysonekart. Delområde P har imidlertid begrenset utstrekning, og omfatter kun en liten del av Gamle Drammenbanen, slik at den totale turopplevelsen nok i liten grad vil bli påvirket. For klatrere eller andre som benytter ravinedalen til rekreasjon vil støyen muligens kunne virke noe mer forstyrrende. Delområdet vurderes som noe forringet, på grensen til ubetydelig endret.



Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.1.1.11 Delområde Q Dagslett/Bølstad

Påvirkning

Den nye E134 vil i alle alternativer følge dagens trasé forbi boligområdene på Dagslett og Bølstad. Utvidelsen til fire felt, og trafikkøkningen det medfører, gjør at støynivået og luftforurensningen øker i de tilgrensende områdene. Sammenliknet med nullalternativet innebærer dette at flere nærliggende boliger vil havne i gul og rød sone jfr. støysonekart og luftsonesonekart. Når det gjelder luftforurensning vil en del flere boliger på Dagslett bli liggende innenfor rød sone. Endringen i forhold til nullalternativet vurderes imidlertid ikke som vesentlig, da de topografiske forholdene i området gjør at støy og luftforurensning generelt har begrenset utbredelse, samtidig som boligbebyggelsen i stor grad blir visuelt skjermet. Det arealkrevende krysset vil imidlertid være godt synlig fra de nærmeste boligene på Dagslett.

Kryssløsningen medfører at gang- og sykkelrute 9 (Spikkestad – Torsrud – Lahell - Gullaug) og 10 (Spikkestad - Dagslett) må legges noe om. Rute 9 foreslås lagt på ny bru over E134, like øst for krysset. Denne forbindelsen vurderes å bli minst like god som i dag og medfører ikke noen vesentlige endringer sammenlignet med dagens løsning. Rute 10 foreslås lagt under E134, langs østsiden av Spikkestadveien mellom de to nye rundkjøringene. Ruten fortsetter deretter i kulvert under Spikkestadveien på sørsiden av

krysset. Dette medfører en forbedring sammenlignet med dagens løsning, hvor gående og syklende krysser eksisterende veg i plan.

Samlet sett vurderes de negative virkningene knyttet til støy, luftforurensning og visuell påvirkning som noe større enn de positive virkningene knyttet til forbedring av gang- og sykkelforbindelser, og delområdet vurderes som noe forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.1.1.12 Delområde R Engersand

Bygging av alternativ Jensvoll - over vil som øvrige alternativer ha positive virkninger for delområde R Engersand. Trafikkoverføringen fra gammel til ny E134 vil være av vesentlig betydning, så virkningen for dette området vil bli stor. Delområdet vurderes derfor som merkbart forbedret.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «forbedret» gir konsekvensgrad **2 pluss (+ +)**.

6.1.1.13 Oppsummering alternativ Jensvoll - over – trinn 2

Jensvollkorridoren følger på store deler av strekningen dagens E134, og utvidelsen av veganlegget, med den trafikkøkningen det medfører, vil generelt forsterke negative virkninger i berørte delområder. Flere boligområder og leke-/rekreasjonsområder vil bli noe mer påvirket av støy, luftforurensning, arealbeslag, barrierevirkninger og visuelle virkninger, og delområde F Husebygata/Smetten vil bli særlig sterkt preget. Sammenliknet med nullalternativet vil endringene likevel være nokså moderate i de fleste tilfeller. Mer omfattende og stedstilpassede støyskjermingstiltak, samt kompenserende tiltak for gående og syklende, vil kunne forbedre alternativ Jensvoll - over. Den største ulempen med alternativet er at det gir få positive virkninger i de attraktive bolig- og friluftslivsområdene nær sjøen. Flere av disse områdene vil snarere kunne oppleves som noe forringet, og i alle tilfeller fortsatt være relativt sterkt preget av nærheten til en sentral samferdselsåre. Det er kun delområde R Engersand, samt deler av bebyggelsen på Kvernsletta og Dagslett som vil høste gevinstene av at vegen legges i tunnel på strekningen mellom Daueruddalen og Linnest. Samlet sett vurderes alternativ Jensvoll - over å gi **noe negativ konsekvens** for friluftsliv/by- og bygdelig.

Tabell 6.1 Samletabell for konsekvenser for alternativet

ID	Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvensgrad
A	Kjellstad	Middels		
B	Jensvoll/Stoppen	Stor	Noe forringet	-
C	Lierstranda/Frydenlund	Middels	Noe forringet	-
D	Vitbank/Moserud	Middels	Noe forringet	-
E	Huseby	Middels		
F	Husebygata/Smetten	Noe	Sterkt forringet	-
G	Lierelva	Stor	Noe forringet	-
H	Gilhusodden	Stor	Ubetydelig	0
I	Linnesstranda	Middels	Noe forringet	-
J	Linnesstranda naturreservat	Stor	Noe forringet	-
K	Reistad nord	Noe		
L	Viker	Noe		
M	Reistadlia	Middels		
N	Sørumlia/Linneslia	Middels	Forringet	--
O	Kjekstadmarka	Stor		
P	Daueruddalen	Stor	Noe forringet	-
Q	Dagslett/Bølstad	Middels	Noe forringet	-
R	Engersand	Stor	Forbedret	++
SAMLET VURDERING JENSVOLL - OVER (trinn 2): Alternativ Jensvoll - over gir direkte inngrep og økt støy og luftforurensning i noen boligområder og friluftslivs- leke- og rekreasjonsområder. Alternativet gir få positive virkninger, da det i stor grad følger dagens E134 og kun avlaster en kort del av den sjønære vegstrekingen. Konsekvensen vurderes som noe negativ.				Noe negativ konsekvens

6.1.2 Drøfting av usikkerhet

Verdivurderingene er basert på registreringer i offentlige databaser, tidligere utredninger, informasjon fra kommunene og egen befarings. Dette kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt. Det er imidlertid knyttet noe usikkerhet til bruk av arealer som er disponible for fri lek, samt til ferdsel på småveger som ikke er registrert som barnetråkk i databasene. Vurderingene av konsekvenser for friluftsliv/by- og bygdsliv er basert på modellerte støysonekart og luftsonesonekart, samt 3D-modeller som viser arealbeslag og visuelle virkninger. I slike modeller vil det alltid ligge en viss usikkerhet, som igjen knytter noe usikkerhet til vurderingene i denne rapporten. Eventuelle mangler i kunnskapsgrunnlaget og usikkerheter ved tiltakets virkninger vurderes likevel ikke å være av et slikt omfang at de vil påvirke samlet vurdering av konsekvens ved alternativ Jensvoll - over eller noen av de øvrige alternativene.

6.1.3 Konsekvenser i anleggsfasen

Anleggstrafikk og anleggsarbeider (f.eks. graving, pigging, spunting og sprengning) vil forårsake støy, støving og rystelser i områdene rundt kryss, tunnelportaler og vegstrekninger i dagen. Arbeidet vil derfor berøre mange delområder; D Vitbank/Moserud, F Husebygata/Smetten, G Lierelva, J Linnesstranda naturreservat, N Sørumlia/Linneslia, P Daueruddalen og Q Dagslett/Bølstad. Anleggsbeltet langs vegtraseen, samt områder avsatt til rigg og deponi vil medføre midlertidig arealbeslag innenfor disse områdene, og gi ulemper i form av redusert fremkommelighet og visuelle virkninger.

Tungtransport på veger som utgjør viktige gang- og sykkelforbindelser (rute 1, 2, 3, 5, 7, 9 og 10) kan skape utrygghet og potensielt øke risikoen for trafikkulykker. Noen av disse forbindelsene vil bli fysisk berørt av vegutbyggingen, ved at det etableres nye kryssløsninger, bruer og kulverter som fordrer omlegginger på kortere strekninger (gjelder rutene 1, 2, 3, 7, 5, 9 og 10). Dette kan gi ulemper for gående og syklende, særlig ved bygging av kulverter, som krever åpen byggegrop og derfor riving av deler av dagens gang- og sykkelveger. Prosjektet vil etterstrebe etablering av midlertidige forbindelser som ivaretar sikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter. Dette er vesentlig, da flere av disse gang- og sykkelrutene gir atkomst til skoler og idrettsanlegg, og har en viktig funksjon for barn og unge. Det må likevel tas høyde for at det kan bli behov for å stenge noen forbindelser midlertidig.

6.1.4 Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak

Forslag til tiltak er ikke komplett. Generelt forutsettes det at støyreduserende tiltak gjennomføres for de boligene som blir liggende i rød sone, og at tiltak vurderes for boliger i gul sone, dersom slike tiltak gir effekt. Det vises til fagrapport støy for en mer detaljert beskrivelse av stedstilpassede tiltak.

Ved Jensvollkrysset kan en egnet skjermbeplantering langs fyllingene dempe visuelle virkninger i delområde C Lierstranda/Frydenlund.

Jensvoll-alternativene reduserer muligheten for å etablere sammenhengende gang- og sykkelveg langs eksisterende E134 (strekningen Tuverudveien-Smetten), da en slik forbindelse vil være kostbar, beslaglegger landbruksarealer og trolig oppleves som lite attraktiv siden den vil gå parallelt med en fire-felts motorveg. En kompensasjon for denne manglende muligheten kan være å etablere en planskilt kryssing av jernbanen og Strandveien, for å koble sammen rute 2, 5 og 6 på sør/østsiden av jernbanen og rute 1 og 7 på nord/vestsiden av jernbanen.

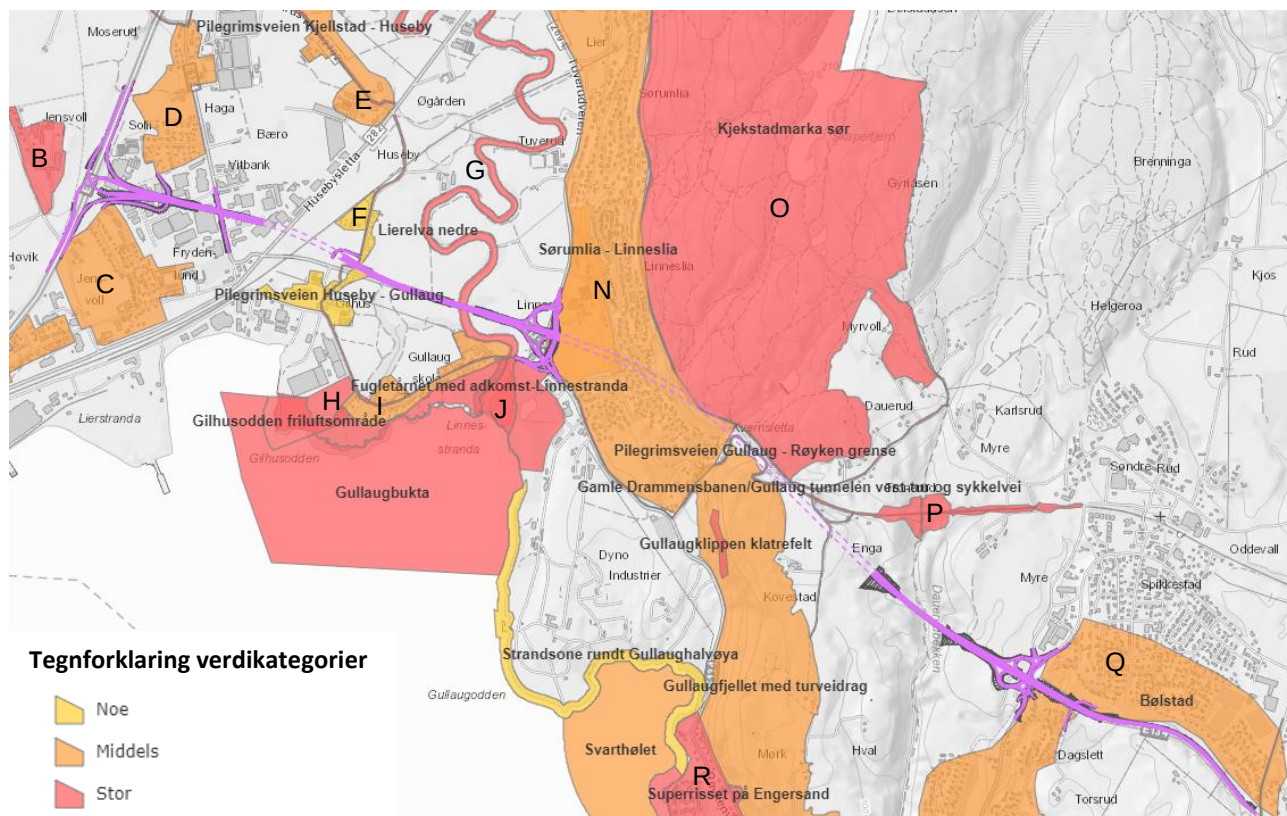
Som følge av at det ikke er sammenhengende gang- og sykkelrute langs eksisterende E134, må gående og syklende mellom Spikkestad/Lahell/Gullaug og Høvik/Lierbyen/Drammen benytte rute 6 via Linnesstranda og Smetten. Dette er en lite effektiv rute som i tillegg mangler separate anlegg for syklende. Det foreslås derfor å innføre tiltak som gjør denne ruten mer attraktiv for syklende. Dette kan f.eks. være tiltak som begrenser biltrafikken (sperringer, envegskjøring e.l.) og/eller tiltak som bidrar til å synliggjøre sykkelruta og separere gående og syklende (regulere Linnesstranda til sykkelgate med rødt dekke, anlegge «sharrows» i kjørebane eller etablere envegskjøring og sykkelfelt mot kjøreretningen). Det bør være en målsetting at tiltakene er så effektive at de fleste syklistene ikke velger å benytte fortauet.

Gang- og sykkelrute 9 mellom Spikkestad og Lahell/Engersand er i dag lite sammenhengende og effektiv med tanke på lengre reiser på sykkel. Den foreslåtte kryssløsningen på Dagslett legger ikke til rette for å koble den delen av ruten som går sør for krysset (dagens E134 Spikkestadveien med blandet trafikk) til ny gang- og sykkelveg langs østsiden av Spikkestadveien nord for krysset. En slik tilkobling bør vurderes for at det skal bli noe mer attraktivt å sykle langs avlastet E134.

Mellom eksisterende rundkjøring ved Dagslett og Lahell er det i dag ikke tilrettelagt for gang- og sykkeltrafikk på Spikkestadveien. Krevende terreng gjør at det vil bli svært kostbart å bygge anlegg for gående og

syklende på denne strekningen. Et alternativ kan være å ruste opp Gamle Drammenbanen, slik at denne kan fungere som et alternativ på strekningen mellom Spikkestad og Gullaugkleiva. Selv om vegen har stort fall/stigning i Gullaugkleiva, er strekningen betydelig kortere enn langs eksisterende E134.

6.1.5 Alternativ Jensvoll - under



Figur 6.2. Alternativ Jensvoll - under med verdidiområder som berøres.

Følgende delområder ligger nær traseen for alternativ Jensvoll - under: B Jensvoll/Stoppen, C Lierstranda/Frydenlund, D Vibank/Moserud, F Husebygata/Smetten, H Gilhusodden, G Lierelva, I Linnerstranda, J Linnerstranda naturreservat, N Sørumlia/Linnerstranda, P Daueruddalen og Q Dagslett/Bølstad. Delområde R Engersand blir også påvirket av alternativet.

Når det gjelder delområde B, C, D og G vil konsekvensene være de samme som i alternativ Jensvoll - over, og det vises til kap. 6.1.1.1, 6.1.1.2, 6.1.1.3, 6.1.1.5 og 6.1.1.12. Konsekvensene for delområde R Engersand samt for delområdene på Dagslettsiden (P og Q) vil være like i alle alternativer, og det vises til omtalen i kap. 6.1.1.10, 6.1.1.11 og 6.1.1.12.

I det følgende omtales konsekvenser for delområde F, H, I, J og N som altså skiller seg fra alternativ Jensvoll - over.

6.1.5.1 Delområde F Husebygata/Smetten

Påvirkning

I dette alternativet er vegen lagt i kulvert under fv. 282/gang- og sykkelrute 1, og kommer ut i dagen midt i delområde F, der den medfører direkte konflikt med boliger. Boligområdet vil altså også i denne løsningen bli sterkt berørt, selv om arealbeslaget innenfor delområdet er mer begrenset uten kryss. Endringer i lydbildet

og luftkvaliteten vil være til det bedre lengst unna den nye veien, men for store deler av områdene vil endringene være ubetydelige sammenlignet med nullalternativet. Pilegrimsveien (gang- og sykkelrute 2) legges noe om, men i alternativ Jensvoll - under vil en få en noe mer effektiv forbindelse over tunnelen og ut mot gang- og sykkelrute 6 langs dagens E134. Delområdet vurderes som forringet i nedre del av skalaen.



Konsekvens

Sammenstilling av noe verdi og påvirkningsgrad «forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.1.5.2 Delområde H Gilhusodden

Selv om vegen går i kulvert frem til dagens rundkjøring ved Gilhus, vil den utvidede dagstrekningen mellom Gilhus og Linneskrysset medføre noe økt trafikkstøy i området ned mot Gilhus og Gullaug kirke, om enn noe mindre enn i alternativ Jensvoll - over. Som i alternativ Jensvoll - over vurderes imidlertid ikke denne støyøkningen å påvirke rekreasjonsverdien knyttet til friluftslivsområdet på Gilhusodden. Endringen vurderes som ubetydelig, men i øvre del av skalaen.



Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring» gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

6.1.5.3 Delområde I Linnestranda

Alternativ Jensvoll - under vil med en kortere dagsone gi noe mindre støyøkning i delområde I Linnestranda, men dette vil trolig ikke være utslagsgivende når det gjelder opplevd støy på lekeplasser/uteplasser, inkludert forholdene ved Gullaug skole. Konsekvensene vil være tilnærmet de samme som i alternativ Jensvoll - over, og det vises til vurderingene i kap. 6.4.1.7. Delområdet vurderes som noe forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.1.5.4 Delområde J Linnestranda naturreservat

Også når det gjelder Linnestranda naturreservat vurderes ikke alternativ Jensvoll - under å medføre merkbart mindre negative virkninger enn alternativ Jensvoll - over, jfr. kap. 6.4.1.8, og delområdet vurderes som noe forringet, på grensen til ubetydelig.

Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.1.5.5 Delområde N Sørumlia/Linneslia

Alternativ Jensvoll - under vil ha den samme arealkrevende kryssløsningen på Linnes som alternativ Jensvoll - over, men siden vegen går inn i tunnel umiddelbart øst for krysset, og det blir større avstand mellom vegen og boligene i Linneslia, vil ikke de visuelle virkningene av veganlegget være like påtrengende. Når det gjelder støypåvirkning og luftforurensning skiller ikke alternativ Jensvoll - under seg fra Jensvoll - over, jfr. kap. 6.1.1.9. Gang- og sykkelforbindelsen ned mot Gullaug skole legges som nevnt i ny trasé over vegtunnelen, og denne løsningen vurderes som minst like god som dagens løsning. Samlet sett vurderes delområdet som noe forringet i øvre del av skalaen.

Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.1.5.6 Oppsummering alternativ Jensvoll - under – trinn 2

Alternativ Jensvoll - under gir mange av de samme konsekvensene som alternativ Jensvoll - over, men skiller seg fra dette ved å være mer skånsom gjennom delområde F og N, slik at boligbebyggelsen her blir noe mindre negativt påvirket. Forlenget tunnelstrekning ved Linnes og den korte kulverten mellom Gilhus og fv. 282 gir imidlertid ingen merkbar reduksjon av støy og luftforurensning i delområde H, I og J, sammenliknet med alternativ Jensvoll - over. Totalt sett gir alternativet få positive virkninger, da det kun avlaster en kort del av den sjønære vegstrekningen. Samlet konsekvens vil i alternativ Jensvoll - under bli **noe negativ**, og for friluftsliv/by- og bygdsliv vurderes denne løsningen som bedre enn alternativ Jensvoll - over.

Tabell 6.2 Samletabell for konsekvenser for alternativet

ID	Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvensgrad
A	Kjellstad	Middels		
B	Jensvoll/Stoppen	Stor	Noe forringet	-
C	Lierstranda/Frydenlund	Middels	Noe forringet	-
D	Vitbank/Moserud	Middels	Noe forringet	-
E	Huseby	Middels		
F	Husebygata/Smetten	Noe	Forringet	-

ID	Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvensgrad
G	Lierelva	Stor	Noe forringet	-
H	Gilhusodden	Stor	Ubetydelig	0
I	Linnesstranda	Middels	Noe forringet	-
J	Linnesstranda naturreservat	Stor	Noe forringet	-
K	Reistad nord	Noe		
L	Viker	Noe		
M	Reistadlia	Middels		
N	Sørumlia/Linneslia	Middels	Noe forringet	-
O	Kjekstadmarka	Stor		
P	Daueruddalen	Stor	Noe forringet	-
Q	Dagslett/Bølstad	Middels	Noe forringet	-
R	Engersand	Stor	Forbedret	++
SAMLET VURDERING JENSVOLL - UNDER (trinn 2): Alternativ Jensvoll - under gir direkte inngrep og økt støy og luftforurensning i enkelte boligområder og friluftslivs- leke- og rekreasjonsområder, men i mindre grad enn alternativ Jensvoll - over. Alternativet gir få positive virkninger, da det i stor grad følger dagens E134 og kun avlaster en kort del av den sjønære vegstrekningen. Konsekvensen vurderes som noe negativ.				Noe negativ konsekvens

6.1.6 Drøfting av usikkerhet

Det vises til omtalen i kap. 6.1.2.

6.1.7 Konsekvenser i anleggsfasen

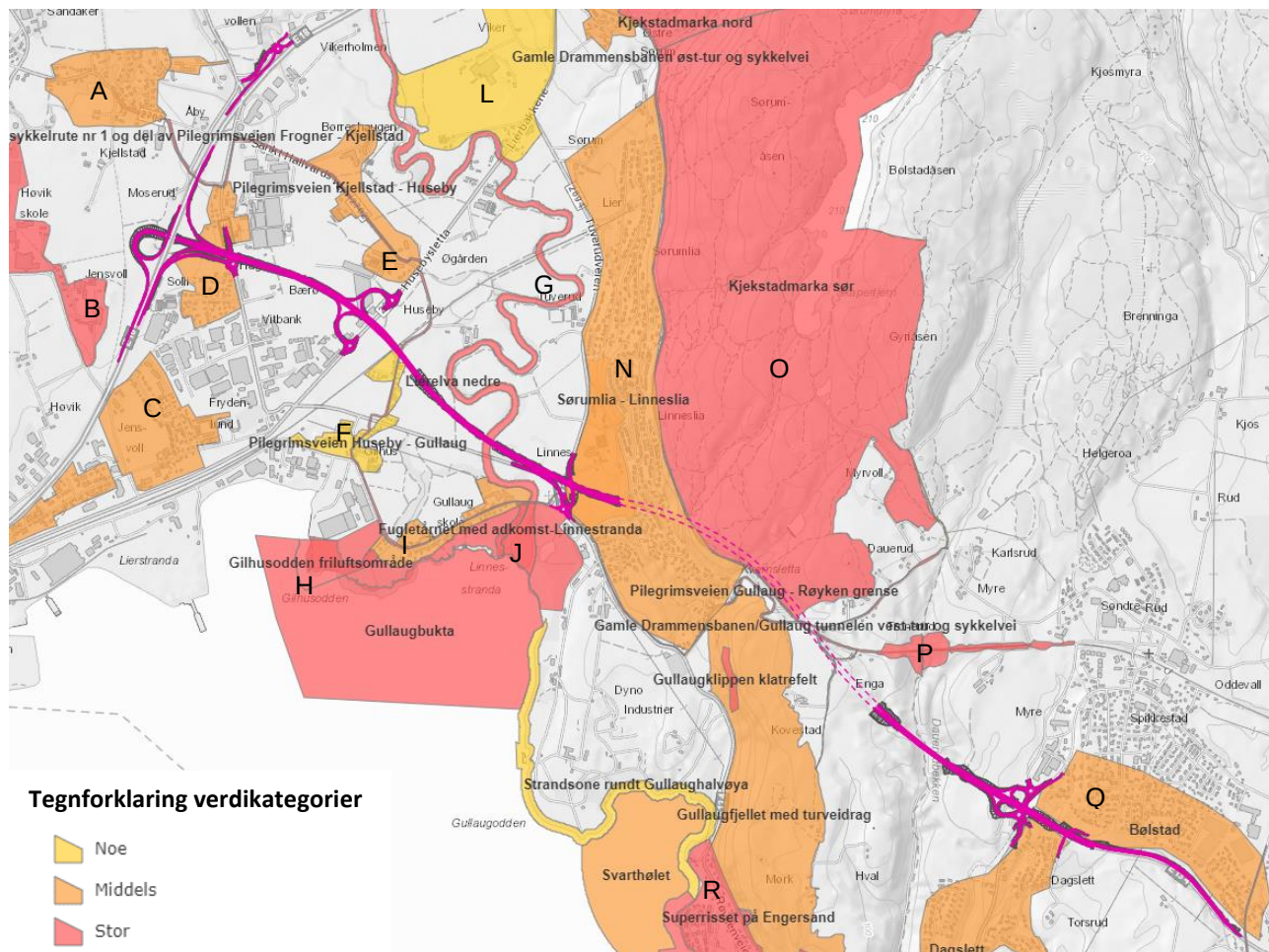
Anleggsarbeidet vil berøre de samme delområdene og gang- og sykkel forbindelsene som i alternativ Jensvoll - over, og det vises til vurderingene i kap. 6.1.3.

6.1.8 Forslag til skadereduserende eller kompensierende tiltak

Aktuelle tiltak er beskrevet i kap. 6.1.4, som det vises til.

6.2 Påvirkning og konsekvens Vitbankkorridoren

6.2.1 Alternativ Vitbank - over



Figur 6.3. Alternativ Vitbank - over med verdiområder som berøres.

Følgende delområder ligger nær traseen for alternativ Vitbank - over: A Kjellstad, B Jensvoll/Stoppen, D Vibank/Moserud, E Huseby, F Husebygata/Smetten, G Lierelva, I Linnerstranda naturreservat, N Sørumlia/Linnerlia, P Daueruddalen og Q Dagslett/Bølstad. Delområde R Engersand blir også påvirket av alternativet.

Konsekvensene for delområde R Engersand samt for delområdene på Dagslettsiden (P og Q) vil være like i alle alternativer, og det vises til omtalen i kap. 6.1.1.10, 6.1.1.11 og 6.1.1.12.

6.2.1.1 Delområde A Kjellstad

Påvirkning

Delområdet ligger i all hovedsak utenfor varslingsområdet, og vil ikke bli direkte påvirket av arealinngrepet knyttet til kryss med E18. Økningen i støy og luftforurensning vil være lite merkbar i områder som er så sterkt belastet fra før, og ingen boliger/skolebygg vil havne i rød sone som følge av utbyggingen. Dagens gang- og sykkelforbindelser til og fra områdene vil opprettholdes, men rute 7 vil måtte krysse avkjøringsrampen fra

E18 i plan ved Haga, noe som potensielt kan gi dårligere trafiksikkerhet for gående og syklende. Kryss med E18 vil også komme tett på gang- og sykkelrute 4 (Drammen – Lierbyen), som er en populær turveg (Gamle Drammenbanen vest). Inngrepet representerer en lokal forringelse av kulturlandskapet i området, men vurderes ikke å påvirke turopplevelsen i nevneverdig grad, da gamle Drammenbanen tross alt går parallelt med, eller nært E18, på store deler av strekningen. I sum vurderes vegutbyggingen å medføre tilnærmet ubetydelige endringer i delområdet, men opp mot noe forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring» gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

6.2.1.2 Delområde B Jensvoll/Stoppen

Påvirkning

Delområdet ligger i all hovedsak utenfor varslingsområdet, og vil ikke bli direkte påvirket av arealinngrepet knyttet til kryss med E18. Økningen i støy og luftforurensning vil være lite merkbar i områder som er så sterkt belastet fra før, og ingen boliger/skolebygg vil havne i rød sone som følge av utbyggingen. Dagens gang- og sykkelforbindelser til og fra områdene vil opprettholdes, men rute 7 vil måtte krysse avkjøringsrampen fra E18 i plan ved Haga, noe som potensielt kan gi dårligere trafiksikkerhet for gående og syklende. Kryss med E18 vil også komme tett på gang- og sykkelrute 4 (Drammen – Lierbyen), som er en populær turveg (Gamle Drammenbanen vest). Inngrepet representerer en lokal forringelse av kulturlandskapet i området, men vurderes ikke å påvirke turopplevelsen i nevneverdig grad, da gamle Drammenbanen tross alt går parallelt med, eller nært E18, på store deler av strekningen. I sum vurderes vegutbyggingen å medføre tilnærmet ubetydelige endringer i delområdene, men opp mot noe forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring» gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

6.2.1.3 Delområde D Vitbank/Moserud

Ny E134 vil gå tvers gjennom delområdet, noe som bl.a. medfører konflikt med gårdsanlegg og boliger på Haga. Veggen vil også danne en betydelig visuell barriere som vil forringe utsikten fra de nærmeste boligene, og krysset med E18 vil være en visuelt dominerende konstruksjon sett fra vestre deler av området. Vitbank/Moserud er betydelig påvirket av støy fra E18 i dag, men med den nye veggen vil flere boliger innenfor delområdet bli liggende i rød sone. Hager og uteoppholdsområder nær veggen vil dermed kunne oppleves som mindre egnet for rekreasjon enn i dag. Når det gjelder luftforurensning ligger boligområdet allerede i rød sone, og endringen vil derfor ikke være like merkbar. Gang- og sykkelrute 7 vil gå under

vegbrua, og kan opprettholdes i samme trasé, men vil måtte krysse avkjøringsrampen fra E18 i plan ved kryss med E18, jfr. vurderingene i kap. 6.2.1.1. De samlede negative virkningene vil kunne medføre at boligområdet oppleves som mindre attraktivt enn tidligere, og delområdet vurderes som forringet, men i nedre del av skalaen.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «forringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**.

6.2.1.4 Delområde E Huseby

Påvirkning

Et stort kryss på Huseby vil gi betydelige støymessige og visuelle virkninger i delområdet, spesielt på Huseby gård, som blir liggende nær den nordre påkjøringsrampen. Boliger vil også få forverret støysituasjon sammenlignet med nullalternativet. Flere boliger enn tidligere vil bli liggende innenfor rød luftforurensningssone. De negative virkningene vil påvirke trivsel og opplevelseskvaliteter knyttet til Huseby og omkringliggende bebyggelse og kulturlandskap, og området vurderes som forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «forringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**.

6.2.1.5 Delområde F Husebygata/Smetten

Påvirkning

Veganlegget vil krysse nordre deler av boligområdet på bru, og flere boliger kommer i direkte konflikt med vegen. Generelt vil hele den nordre delen av delområdet bli sterkt påvirket av støy, og luftforurensningen vil øke ytterligere. I tillegg vil vegbrua utgjøre en voldsom visuell barriere, som gir skyggeeffekter og forringer utsikten i retning nord. Gang- og sykkelrute 1 og Pilegrimsveien (gang- og sykkelrute 2) går under vegbrua, og vil ikke bli fysisk berørt, men når det gjelder Pilegrimsveien vil strekningen gjennom Husebygata oppleves som mindre attraktiv for gående og syklende, og veganlegget kan også skape en følelse av økt utrygghet. Samtidig vil den delen av området som ligger sør for dagens E134 få noe bedre lydbilde og luftkvalitet, som følge av at trafikken i stor grad flyttes nordover til den nye vegen. Delområdet vurderes samlet som forringet i øvre del av skalaen.



Konsekvens

Sammenstilling av noe verdi og påvirkningsgrad «forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.2.1.6 Delområde G Lierelva

Påvirkning

Ny E134 vil krysse Lierelva rett nord for dagens E134, i et støyutsatt område som i utgangspunktet ikke er spesielt egnet eller tilgjengelig for fiskere og turgående. Med to kryssende vegbruer vil denne delen av elva fremstå som enda mindre attraktiv enn tidligere. Et firefelts veganlegg medfører også at støyutbredelsen i det åpne landbruksområdet øker nokså mye, slik at større deler av elveavsnittet blir liggende i rød støysone, også lettere tilgjengelige deler. Delområdet vurderes som noe forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.2.1.7 Delområde I Linnesstranda

På strekningen fra kryssingen av Lierelva og til tunnelportalen følger alternativet en trasé rett nord for dagens E134. Trafikkøkningen i området vil imidlertid medføre større støypåvirkning i skoleområdet som blir liggende til dels i rød støysone, særlig uteoppholdsarealene. Alternativet gir minimal utvidelse av sone for luftforurensning (svevestøv) for skoleområdet som har rød luftforurensningssone i dag. Vegetasjonsbeltet langs Lierelva gjør også at veganlegget vil være lite synlig fra skole/barnehage og boliger på Linnesstranda. Gang- og sykkelrute 5, som er en svært viktig skoleveg for barn som bor i området nord for vegen (delområde N Sørumlia/Linneslia) vil måtte legges i bru på strekningen fra Linnes gård og ned mot dagens E134. Etter vegutbyggingen vil forbindelsen være like trygg og sikker som eksisterende gang- og sykkelveg til Gullaug skole, men en strekning på bru over et stort vegsystem vil kunne oppleves som noe mindre trivelig enn en strekning i dagen. Alt i alt vurderes endringene sammenliknet med referansesituasjonen som marginale, og grad av påvirkning settes derfor til noe forringet, på grensen til ubetydelig endring.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.2.1.8 Delområde J Linnesstranda naturreservat

Som delområde I vil også Linnesstranda naturreservat bli noe mer utsatt for støy og luftforurensning. Endringen vurderes ikke som stor nok til å påvirke opplevelseskvalitetene knytte til naturreservatet, som i dag er relativt sterkt berørt av støy fra eksisterende veg, samtidig som det ligger godt visuelt skjermet fra veganlegget. Delområdet vurderes som noe forringet, på grensen til ubetydelig endret.

Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.2.1.9 Delområde N Sørumlia/Linneslia

Vegen går inn i tunnel rett sør for Linnes gård, og sammenliknet med nullalternativet vil flere boliger i Linneslia bli liggende i både rød og gul støysone, og tunnelportal vil kunne gi endring i støybildet. Hager og uteplasser vil derfor kunne oppleves om mindre attraktive enn tidligere. I tillegg vil det nye og større veganlegget bli mer synlig i jordbrukslandskapet enn dagens veg, og forringe utsikten noe. Søndre del av boligområdet vil bli mindre berørt av støy, som følge av at mye av trafikken flyttes nordover. Luftforurensningen vil være omtrent som i dag, men området rundt Linnes gård vil bli noe sterkere påvirket. Dagens gang- og sykkelforbindelse ned mot Gullaug skole vil som nevnt legges på bru, men være like trygg og sikker som tidligere, om enn noe mindre trivelig. Samlet sett vurderes delområdet som noe forringet, på grensen til forringet.

Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.2.1.10 Oppsummering alternativ Vitbank - over – trinn 2

Alternativ Vitbank - over vil ha nokså stor negativ påvirkning på boligbebyggelsen i delområde D Vitbank/Moserud, delområde E Huseby, delområde F Husebygata/Smetten, og i noen grad også på delområde N Sørumlia/Linneslia. Vegutbyggingen medfører både direkte konflikt med boliger og økt støy og luftforurensning, og leke- og uteoppholdsområder innenfor de berørte delområdene vil bli mindre attraktive og egnet for rekreasjon. Sentrale gang- og sykkelforbindelser vil imidlertid opprettholdes, med mindre justeringer som ikke påvirker sikkerhet og fremkommelighet.

Vegtraseen i alternativ Vitbank - over går såpass nær dagens E134 at lydbilde og luftkvalitet forringes noe i skole/boligområder og friluftslivsområder på Linnesstranda. Utover positive virkninger for delområde R Engersand og deler av bebyggelsen på Kvernsletta og Dagslett gir ikke alternativet mange andre større fordeler for friluftsliv/by- og bygdeliv, og samlet sett vurderes alternativ Vitbank - over å gi **noe negativ konsekvens** sammenliknet med nullalternativet.

Tabell 6.3 Samletabell for konsekvenser for alternativet

ID	Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvensgrad
A	Kjellstad	Middels	Ubetydelig	0
B	Jensvoll/Stoppen	Stor	Ubetydelig	0
C	Lierstranda/Frydenlund	Middels		
D	Vitbank/Moserud	Middels	Forringet	--
E	Huseby	Middels	Forringet	--
F	Husebygata/Smetten	Noe	Forringet	-
G	Lierelva	Stor	Noe forringet	-
H	Gilhusodden	Stor		
I	Linnesstranda	Middels	Noe forringet	-
J	Linnesstranda naturreservat	Stor	Noe forringet	-
K	Reistad nord	Noe		
L	Viker	Noe		
M	Reistadlia	Middels		
N	Sørumlia/Linneslia	Middels	Noe forringet	-
O	Kjekstadmarka	Stor		
P	Daueruddalen	Stor	Noe forringet	-
Q	Dagslett/Bølstad	Middels	Noe forringet	-
R	Engersand	Stor	Forbedret	++
SAMLET VURDERING VITBANK - OVER (trinn 2): Alternativ Vitbank - over gir direkte inngrep og økt støy og luftforurensning i noen boligområder og friluftslivs- leke- og rekreasjonsområder. De positive virkninger knyttet til avlastet E134 er relativt begrensede, og konsekvensen vurderes samlet sett som noe negativ (-).				Noe negativ konsekvens

6.2.2 Drøfting av usikkerhet

Det vises til omtalen i kap. 6.1.2.

6.2.3 Konsekvenser i anleggsfasen

Anleggstrafikk og anleggsarbeider (f.eks. graving, pigging, spunting og sprengning) vil forårsake støy, støving og rystelser i områdene rundt kryss, tunnelportaler og vegstrekninger i dagen. Arbeidet vil derfor berøre mange delområder; D Vitbank/Moserud, E Huseby, F Husebygata/Smetten, G Lierelva, N Sørumlia/Linneslia, P Daueruddalen og Q Dagslett/Bølstad. Anleggsbeltet langs vegtraseen, samt områder avsatt til rigg vil medføre midlertidig arealbeslag innenfor disse områdene, og gi ulemper i form av redusert fremkommelighet og visuelle virkninger.

Tungtransport på veger som utgjør viktige gang- og sykkelforbindelser (rute 1, 2, 5, 7, 9 og 10) kan skape utrygghet og potensielt øke risikoen for trafikkulykker. Noen av disse forbindelsene vil bli fysisk berørt av vegutbyggingen, ved at det etableres nye kryssløsninger, bruer og kulverter som fordrer omlegginger på kortere strekninger (gjelder rutene 1, 2, 7, 5, 9 og 10). Dette kan gi ulemper for gående og syklende, særlig ved bygging av kulverter, som krever åpen byggegrop og derfor riving av deler av dagens gang- og sykkelveger. Prosjektet vil etterstrebe etablering av midlertidige forbindelser som ivaretar sikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter. Dette er vesentlig, da flere av disse gang- og sykkelrutene gir atkomst til skoler og idrettsanlegg, og har en viktig funksjon for barn og unge. Det må likevel tas høyde for at det kan bli behov for å stenge noen forbindelser midlertidig.

6.2.4 Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak

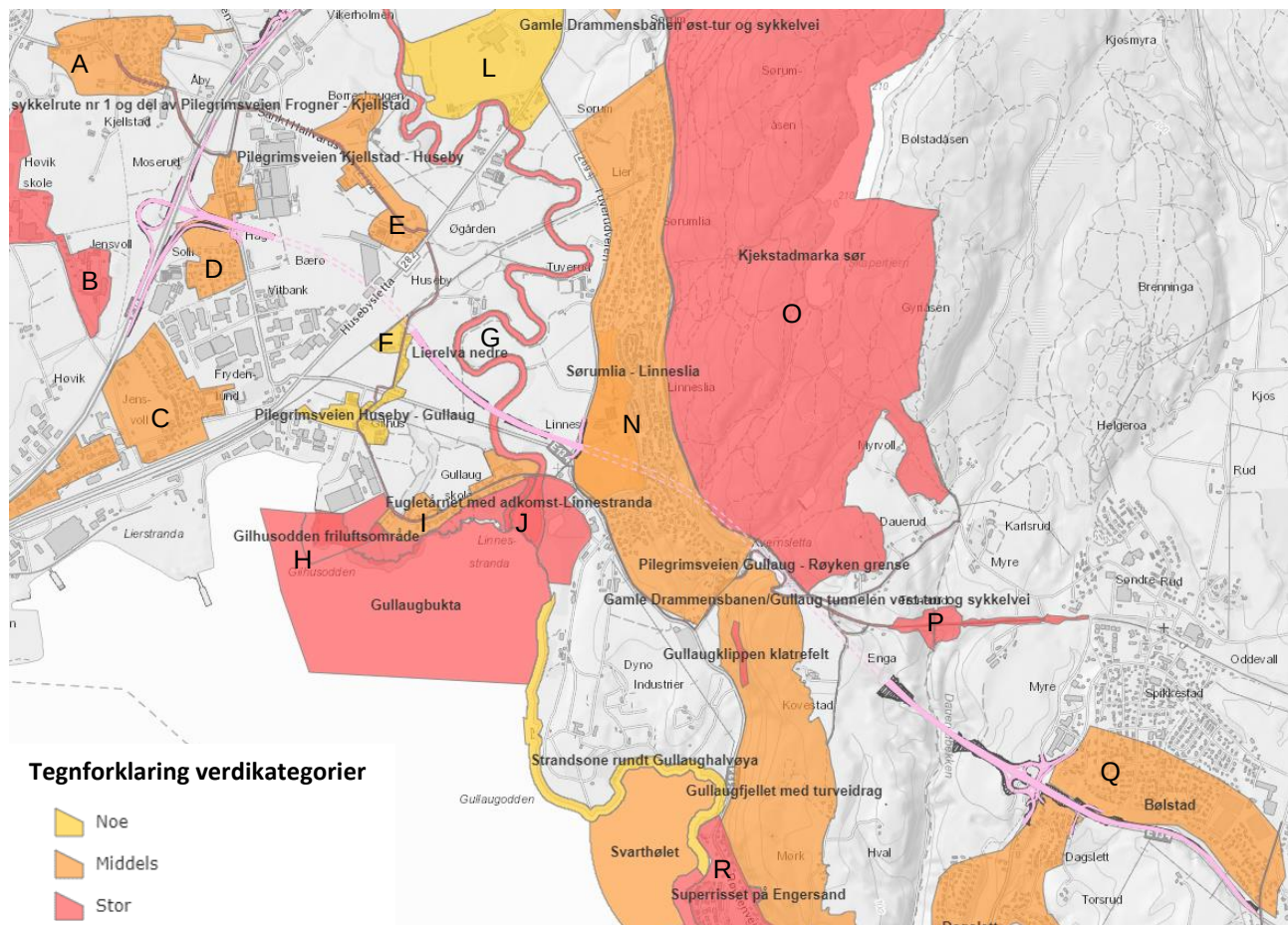
Forslag til tiltak er ikke komplett. Generelt forutsettes det at støyreduserende tiltak gjennomføres for de boligene som blir liggende i rød sone, og at tiltak vurderes for boliger i gul sone, dersom slike tiltak gir effekt. Det vises til fagrapport støy for en mer detaljert beskrivelse av stedstilpassede tiltak.

Rampen ned fra E18 krysser rute 7 i plan ved krysset med E18, og kan potensielt skape farlige situasjoner for myke trafikanter. Det anbefales å prosjektere løsninger som unngår kryssing i plan.

Ved bru over Ringeriksveien og ved Husebykrysset kan en egnet skjermbeplantning langs fyllingene dempe visuelle virkninger i delområde D Vitbank/Moserud og delområde E Huseby.

På Dagslettsiden er aktuelle tiltak er beskrevet i kap. 6.1.4, som det vises til.

6.2.5 Alternativ Vitbank - under



Figur 6.4. Alternativ Vitbank - under med verdiområder som berøres.

Følgende delområder ligger nær traseen for alternativ Vitbank - under: A Kjellstad, B Jensvoll/Stoppen, D Vibank/Moserud, E Huseby, F Husebygata/Smetten, G Lierelva, I Linnesstranda, J Linnesstranda naturreservat, N Sørumlia/Linneslia, P Daueruddalen og Q Dagslett/Bølstad. Delområde R Engersand blir også påvirket av alternativet.

For delområde A, B, D og G vil konsekvensene være de samme som i alternativ Vitbank - over, se kap. 6.2.1.1, 6.2.1.2, 6.2.1.3, 6.2.1.6 og 6.2.1.10. Konsekvensene for delområde R Engersand samt for delområdene på Dagslettsiden (P og Q) vil være like i alle alternativer, og det vises til omtalen i kap. 6.1.1.10, 6.1.1.11 og 6.1.1.12.

I det følgende omtales konsekvenser for delområde E, F, I, J og N, som altså skiller seg fra alternativ Vitbank - over.

6.2.5.1 Delområde E Huseby

Påvirkning

Med kulvert istedenfor kryss på strekningen forbi Huseby unngås det store terrenginngrepet rett ved gården. Alternativ Vitbank - under opprettholder de viktige opplevelseskvalitetene ved Huseby gård og unngår negativ påvirkning på nærliggende boliger. Støypåvirkningen her, og i delområdet generelt, vil imidlertid

være omtrent som i nullalternativet, jfr. støysonekart, og når det gjelder luftforurensning vil situasjonen være omtrent som i alternativ Vitbank - over. Gang- og sykkelrute 1 og 2 vil ikke bli berørt, siden vegen går i tunnel. Endringen i forhold til nullalternativet vurderes som tilnærmet ubetydelig, men i øvre del av skalaen.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring» gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

6.2.5.2 Delområde F Husebygata/Smetten

Kulverten kommer ut i nordøstre del av boligområdet, og noen få boliger kommer i direkte konflikt med vegen. Denne delen av boligområdet vil altså også i dette alternativet bli sterkt berørt, men med noen færre boliger i rød støysone enn i alternativ Vitbank - over. Pilegrimsveien (gang- og sykkelrute 2) vil ikke bli påvirket, da vegen vil gå i kulvert under gang- og sykkelforbindelsen. Den delen av boligområdet som ligger sør for dagens E134 vil også få noe bedre lydbilde og luftkvalitet enn nullalternativet, som følge av at mye av trafikken flyttes lenger nordover. Selv om alternativ Vitbank - under er noe bedre for delområdet enn alternativ Vitbank - over, vurderes boligområdet like fullt som forringet, som følge av arealinngrep og økt støypåvirkning i nord.



Konsekvens

Sammenstilling av noe verdi og påvirkningsgrad «forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.2.5.3 Delområde I Linnestranda

Påvirkning

Under Tuverudveien vil ny E134 gå inn i tunnel, og dette reduserer støypåvirkningen på dette delområdet i noen grad, sammenliknet med alternativ Vitbank – over, men sammenlignet med nullalternativet er forskjellene små. Det vil være noe forverring av støy i uteområder knyttet til Gullaug skole. Delområdet vurderes dermed som noe forringet, men forringelsen er såpass beskjeden at pilen for påvirkningsgrad er satt på grensen til ubetydelig endring.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

6.2.5.4 Delområde J Linnesstranda naturreservat

Påvirkning

Under Tuverudveien vil ny E134 gå inn i tunnel, og dette reduserer støypåvirkningen på delområdet i noen grad, sammenliknet med både nullalternativet og alternativ Vitbank - over. Denne støyreduksjonen vil først og fremst ha betydning for nordre deler av Linnesstranda naturreservat. Delområdet vurderes dermed som forbedret, men forbedringen er såpass beskjeden at pilen er satt på grensen til ubetydelig endring.



Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «forbedret» gir konsekvensgrad **1 pluss (+)**.

6.2.5.5 Delområde N Sørumlia/Linneslia

Påvirkning

Når tunnelstrekningen starter under Tuverudveien vil påvirkningen på boligområdet i Linneslia bli noe redusert, sammenliknet med nullalternativet. Sett i forhold til nullalternativet vil søndre deler av boligområdet få vesentlig bedre lydbilde, da flere boliger forsvinner ut av gul støysone, men de nordlige delene av boligområdet får liten endring i støyutbredelsen. Selv om veganlegget blir større, vil de visuelle virkningene likevel ikke være påtrengende, siden vegen vil bli liggende på lengre avstand fra deler av bebyggelsen. Delområdet vurderes alt i alt som forbedret, men på grensen til ubetydelig, da store deler av delområdet fremdeles ligger i gul støysone.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «forbedret» gir konsekvensgrad **1 pluss (+)**.

6.2.5.6 Oppsummering alternativ Vitbank - under – trinn 2

Alternativ Vitbank - under gir merkbare negative konsekvenser for delområdene D Vitbank/Moserud, F Husebysletta/Smetten, og i noen grad G Lierelva. De to kulvertstrekningene gjør imidlertid at man unngår store arealinngrep og forringelse av gårdsmiljøet på Huseby, samtidig som de gir positive virkninger i delområdene I Linnesstranda, J Linnesstranda naturreservat og N Sørumlia/Linneslia. Selv om noen av disse positive virkningene er relativt marginale, vurderes alternativ Vitbank - under som en klart bedre løsning for friluftsliv/by- og bygdeliv enn alternativ Vitbank - over. Alternativets samlede konsekvens sammenliknet mot referansesituasjonen kan oppsummeres som at totalt sett vurderes negative og positive/ubetydelige virkninger å ha tilnærmet like stort omfang, og samlet konsekvens blir derfor som **ubetydelig**.

Tabell 6.4 Samletabell for konsekvenser for alternativet

ID	Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvensgrad
A	Kjellstad	Middels	Ubetydelig	0
B	Jensvoll/Stoppen	Stor	Ubetydelig	0
C	Lierstranda/Frydenlund	Middels		
D	Vitbank/Moserud	Middels	Forringet	--
E	Huseby	Middels	Ubetydelig	0
F	Husebygata/Smetten	Noe	Forringet	-
G	Lierelva	Stor	Noe forringet	-
H	Gilhusodden	Stor		
I	Linnesstranda	Middels	Noe forringet	0
J	Linnesstranda naturreservat	Stor	Forbedret	+
K	Reistad nord	Noe		
L	Viker	Noe		
M	Reistadlia	Middels		
N	Sørumlia/Linneslia	Middels	Forbedret	+
O	Kjekstadmarka	Stor		
P	Daueruddalen	Stor	Noe forringet	-
Q	Dagslett/Bølstad	Middels	Noe forringet	-
R	Engersand	Stor	Forbedret	++
SAMLET VURDERING VITBANK - UNDER (trinn 2): Alternativ Vitbank - under gir direkte inngrep og økt støy og luftforurensning i enkelte boligområder og friluftslivs- leke- og rekreasjonsområder. Alternativet gir samtidig positive virkninger i flere delområder langs avlastet E134. Alternativet gir omtrent like store negative og positive/ubetydelige virkninger og samlet konsekvens vurderes som ubetydelig.				Ubetydelig konsekvens

6.2.6 Drøfting av usikkerhet

Det vises til omtalen i kap. 6.1.2.

6.2.7 Konsekvenser i anleggsfasen

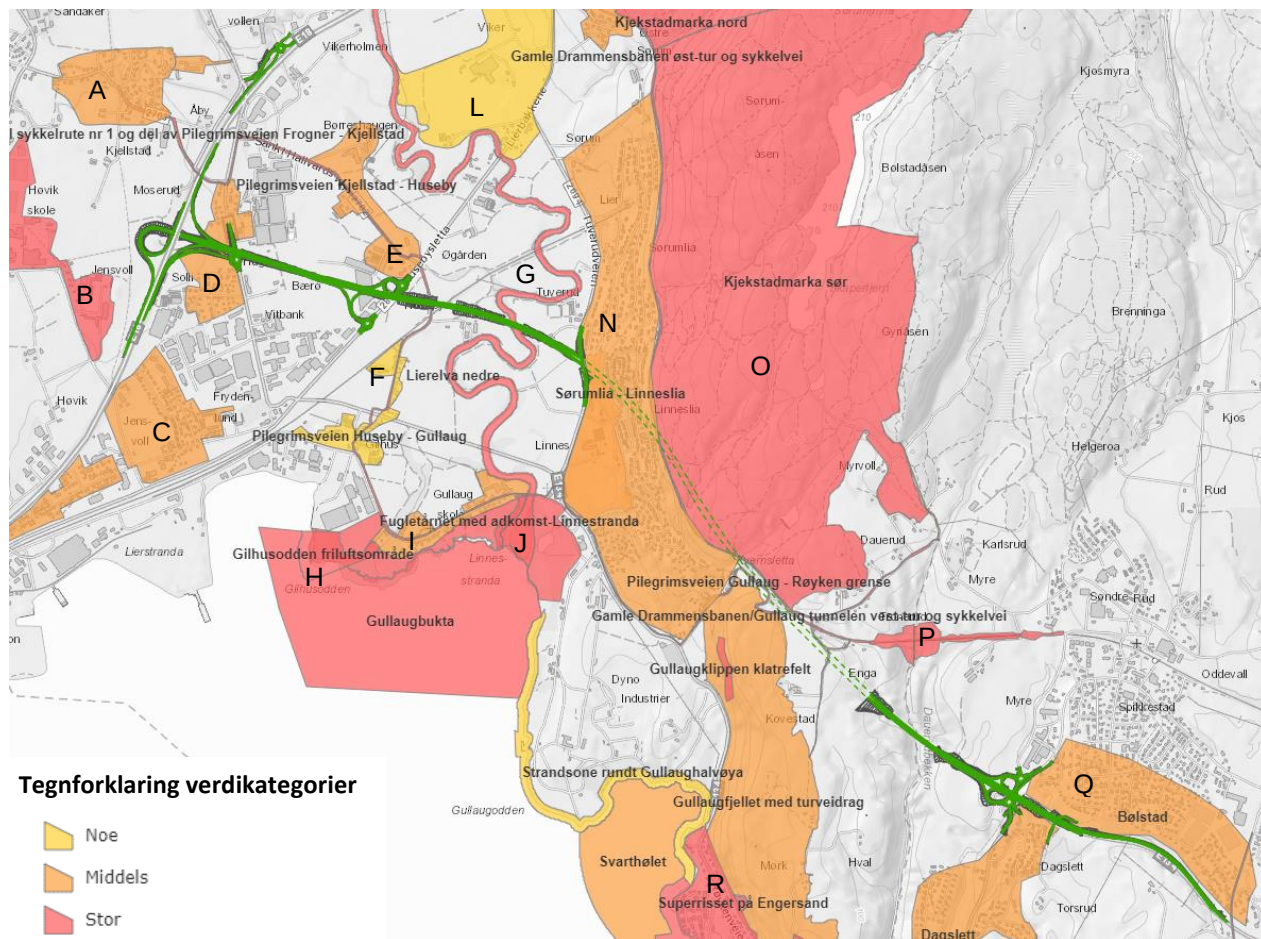
Anleggsarbeidet vil stort sett berøre de samme delområdene og gang- og sykkelforbindelsene som i alternativ Vitbank - over, og det vises til vurderingene i kap. 6.2.3. Bygging av ny E134 som betongkulvert med åpen byggegrop i en lang anleggsfase kan medføre behov for at kryssende gang- og sykkelrute legges på midlertidig bru i en periode.

6.2.8 Forslag til skadereduserende eller kompensierende tiltak

Aktuelle tiltak er beskrevet i kap. 6.2.4, som det vises til. Tiltak knyttet til delområde E Huseby vurderes ikke som aktuelle i alternativ Vitbank - under.

6.3 Påvirkning og konsekvens Husebykorridoren

6.3.1 Alternativ Huseby - over



Figur 6.5. Alternativ Huseby - over med verdiområder som berøres.

Følgende delområder ligger nær traseen for alternativ Huseby - over: A Kjellstad, B Jensvoll/Stoppen, D Vibank/Moserud, E Huseby, F Husebygata/Smetten, G Lierelva, N Sørumlia/Linneslia, P Daueruddalen og Q Dagslett/Bølstad. Delområde R Engersand blir også påvirket av alternativet.

Frem til rett vest for Huseby gård følger Vitbankkorridoren og Husebykorridoren i samme trasé, og når det gjelder konsekvensene for delområde A, B og D vises det derfor til vurderingene i kap. 6.2.1.1, 6.2.1.2 og 6.2.1.3.

Konsekvensene for delområde R Engersand samt for delområdene på Dagslettsiden (P og Q) vil være like i alle alternativer, og det vises til omtalen i kap. 6.1.1.10, 6.1.1.11 og 6.1.1.12.

6.3.1.1 Delområde E Huseby

Det nye Husebykrysset vil etableres rett sør for Huseby gård, og den nordre av- og påkjøringsrampen vil komme svært tett på boligbebyggelsen. Det store inngrepet vil endre omgivelsene, og ha en forringende effekt på et viktig kulturhistorisk og identitetsskapende element i Lierdalen. Vegtraseen går også rett nord for gården Huseby/Linnes søndre, som vil bli sterkt berørt. Generelt vil delområde E bli betydelig mer påvirket av støy og luftforurensning, med flere boenheter i rød og gul sone enn i dag. Hager og uteoppholdsområder nær vegen vil derfor oppleves som mindre egnet for rekreasjon. Den nordlige delen av området vil imidlertid bli mindre påvirket av den nye vegen.

Ny E134 vil gå på bru over gang- og sykkelrute 1, men gang- og sykkelruta må føres langs to rundkjøringer som kobler ramper fra ny veg med lokalveg. Dette vil trolig gi en helt annen, og mindre positiv, opplevelse enn det dagens rute gir. Vegen som i dag krysser over jernbanen vil ikke bli opprettholdt, og det er ikke planlagt kulvert for gang- og sykkelrute 2 under ny E134 her. Det blir vanskelig å få til grunnet kort avstand mellom kryssing over jernbanen og en eventuell kryssing under E134. Forbindelsen sørover mot sentrumsområder og mot Linnesstranda med skole/barnehage og friluftslivsområder vil derfor avskjæres. I tillegg vil de deler av Pilegrimsveien (rute 2) som er intakt på begge sider av ny E134 kunne oppleves som noe mindre attraktiv, da det store veganlegget endrer lydbildet og stykker opp dagens jordbrukslandskap. Samlet sett vurderes området som forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «forringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**.

6.3.1.2 Delområde F Husebygata/Smetten

Ved å legge E134 i en korridor nord for delområde F vil støypåvirkningen reduseres i de søndre delene av området som er mest støyutsatte i dag, men økes i nordre del av Husebygata. Barrierevirkningen knyttet til dagens E134 vil reduseres, da den reduserte trafikkbelastningen gjør at særlig barn og unge vil oppleve vegen som mindre farlig å krysse. Den reduserte støypåvirkningen for Smetten vil ha positiv virkning for leke- og uteoppholdsarealene, mens det vil kunne ha motsatt virkning for Husebygata. Samlet sett vil boligområdet trolig ikke fremstå som mer attraktivt og barnevennlig, grunnet tosidig støy og trafikkert vei på begge sider. Gang- og sykkelrute 2 (Pilegrimsveien) vil avskjæres ved ny E134, som beskrevet i 6.3.1.1, men den delen som går gjennom dette delområdet vil kunne oppleves som en bedre og tryggere forbindelse til skole og friluftslivsområder ved sjøen. Summen av omtrent like store positive som negative virkninger gjør at grad av påvirkning settes til ubetydelig endring.



Konsekvens

Sammenstilling av noe verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring» gir konsekvensgrad **ingen/ubetydelig (0)**.

6.3.1.3 Delområde G Lierelva

Vegen vil krysse Lierelva ved Huseby, og området ved og rundt vegbrua vil være lite egnet som fiskeplass. Til tross for nærheten til jernbanen ligger den aktuelle elvestrekningen utenfor gul støysone i dag, og er relativt lite inngrepspreget. Den nye vegen vil derfor representere en vesentlig endring av både lydbilde og landskapsbilde. Dette gjør at opplevelseskvalitetene knyttet til elvestrekningen reduseres, slik at den oppleves som et mindre attraktivt friluftslivsområde enn tidligere. Vegen vil påvirke en begrenset del av elva, men siden det store boligfeltet i Sørumlia/Linneslia ligger like ved, kan nettopp denne delen ha en viss betydning og bruksfrekvens. Delområdet vurderes som forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «forringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**.

6.3.1.4 Delområde N Sørumlia/Linneslia

Etter kryssingen av Lierelva fortsetter vegen inn i tunnelportal under Tuverudveien, som er tenkt plassert i skogbremmen rett nord for Sprellopp Linnesbakken barnehage. Terrenginngrepet i portalområdet vil trolig bli begrenset, men omlegging av Tuverudveien over ny E134 vil medføre fyllinger og visuell barriere for deler av bebyggelsen. Barnehagen og boligene rett ovenfor tunnelportalen vil bli betydelig støyuutsatt, og liggende i gul og rød sone, jfr. støysonekart. Støyen fra portalområdet vil også ha en litt annen karakter enn den vanlige vegstøyen, og vil kunne oppleves som mer sjenerende. Samtidig vil søndre del av boligområdet bli mindre støypåvirket, som følge av at trafikken på dagens E134 reduseres. Gang- og sykkelrute 5 (Gullaug – Linnes – Asker), som har en svært viktig funksjon som skoleveg og forbindelse til Linnesstranda, vil legges på fylling over vegen, parallelt med Tuverudveien, rett over tunnelportalen. Denne forbindelsen vil altså opprettholdes, og være like trygg for gående og syklende som i dag, selv om den vil kunne oppleves som noe mindre trivelig så tett på det store anlegget. Deler av boligområdet, samt leke- og oppholdsområder for barn og unge vil imidlertid bli vesentlig berørt, og delområdet vurderes derfor som forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «forringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**.

6.3.1.5 Delområde I Linnestranda

Alternativ Huseby - over vil ha positive virkninger for delområdene ved fjorden. Alternativet bidrar til en vesentlig trafikkreduksjon på dagens E134, og virkningene for lydbilde og luftkvalitet blir vesentlig bedre, jfr. luftsonekart og støysonekart. Delområdet vurderes som forbedret.



Konsekvens

Sammenstilling av middels og påvirkningsgrad «forbedret» gir konsekvensgrad **2 pluss (+ +)**.

6.3.1.6 Delområde J Linnestranda naturreservat

Alternativ Huseby - over bidrar til en vesentlig trafikkreduksjon på dagens E134, og de positive virkningene knyttet til lydbilde og luftkvalitet forsterkes ytterligere, jfr. luftsonekart og støysonekart. Delområdet vurderes som forbedret.



Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «forbedret» gir konsekvensgrad **2 pluss (+ +)**.

6.3.1.7 Oppsummering alternativ Huseby - over – trinn 2

Alternativ Huseby - over medfører nokså omfattende inngrep og endringer i delområde D Vitbank/Moserud, delområde E Huseby og delområde N Sørumlia/Linnestia. Blant annet fører vegutbyggingen til direkte konflikt med boliger, økt støy og luftforurensning i boligområdene, samt og tap/forringelse av et viktig leke- og oppholdsområde for barn og unge. Vegene vil også krysse delområde G Lierelva, og deler av elvestrekningen vil oppleves som mindre attraktiv som friluftslivsområde. Samtidig vil alternativ Huseby - over gi de største positive virkningene i delområdene I Linnestranda og J Linnestranda naturreservat, som følge av trafikkreduksjonen på dagens E134. Dette vil også gi positive virkninger for søndre deler av delområde F Husebygata/Smetten, som i dag er sterkt belastet. Samlet sett vurderes alternativ Huseby - over likevel å gi større negative enn positive virkninger sammenliknet med nullalternativet, og konsekvensen vurderes som **noe negativ**.

Tabell 6.5 Samletabell for konsekvenser for alternativet

ID	Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvensgrad
A	Kjellstad	Middels	Ubetydelig	0
B	Jensvoll/Stoppen	Stor	Ubetydelig	0

ID	Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvensgrad
C	Lierstranda/Frydenlund	Middels		
D	Vitbank/Moserud	Middels	Forringet	--
E	Huseby	Middels	Forringet	--
F	Husebygata/Smetten	Noe	Ubetydelig	0
G	Lierelva	Stor	Forringet	--
H	Gilhusodden	Stor		
I	Linnesstranda	Middels	Forbedret	++
J	Linnesstranda naturreservat	Stor	Forbedret	++
K	Reistad nord	Noe		
L	Viker	Noe		
M	Reistadlia	Middels		
N	Sørumlia/Linneslia	Middels	Forringet	--
O	Kjekstadmarka	Stor		
P	Daueruddalen	Stor	Noe forringet	-
Q	Dagslett/Bølstad	Middels	Noe forringet	-
R	Engersand	Stor	Forbedret	++
SAMLET VURDERING HUSEBY - OVER (trinn 2): Alternativ Huseby - over gir direkte inngrep og økt støy og luftforurensning i noen boligområder og friluftslivs- leke- og rekreasjonsområder, og høyere negative konsekvensgrader for flere områder. Samtidig gir dette alternativet størst positive virkninger i delområdene ved fjorden. Konsekvensen vurderes samlet sett som noe negativ (-).				Noe negativ konsekvens

6.3.2 Drøfting av usikkerhet

Det vises til kap. 6.1.2.

6.3.3 Konsekvenser i anleggsfasen

Anleggstrafikk og anleggsarbeider (f.eks. graving, pigging, spunting og sprengning) vil forårsake støy, støving og rystelser i områdene rundt kryss, tunnelportaler og vegstrekninger i dagen. Arbeidet vil derfor berøre mange delområder; D Vitbank/Moserud, E Huseby, G Lierelva, N Sørumlia/Linneslia, P Daueruddalen og Q Dagslett/Bølstad. Anleggsbeltet langs vegtraseen, samt områder avsatt til rigg vil medføre midlertidig arealbeslag innenfor disse områdene, og gi ulemper i form av redusert fremkommelighet og visuelle virkninger.

Tungtransport på veger som utgjør viktige gang- og sykkelforbindelser (rute 1, 2, 5, 7, 9 og 10) kan skape utrygghet og potensielt øke risikoen for trafikkulykker. Noen av disse forbindelsene vil bli fysisk berørt av vegutbyggingen, ved at det etableres nye kryssløsninger, bruer og kulverter som fordrer omlegginger på kortere strekninger (gjelder rutene 1, 2, 7, 5, 9 og 10). Dette kan gi ulemper for gående og syklende, særlig ved bygging av kulverter, som krever åpen byggegrop og derfor riving av deler av dagens gang- og sykkelveger. Prosjektet vil etterstrebe etablering av midlertidige forbindelser som ivaretar sikkerhet og

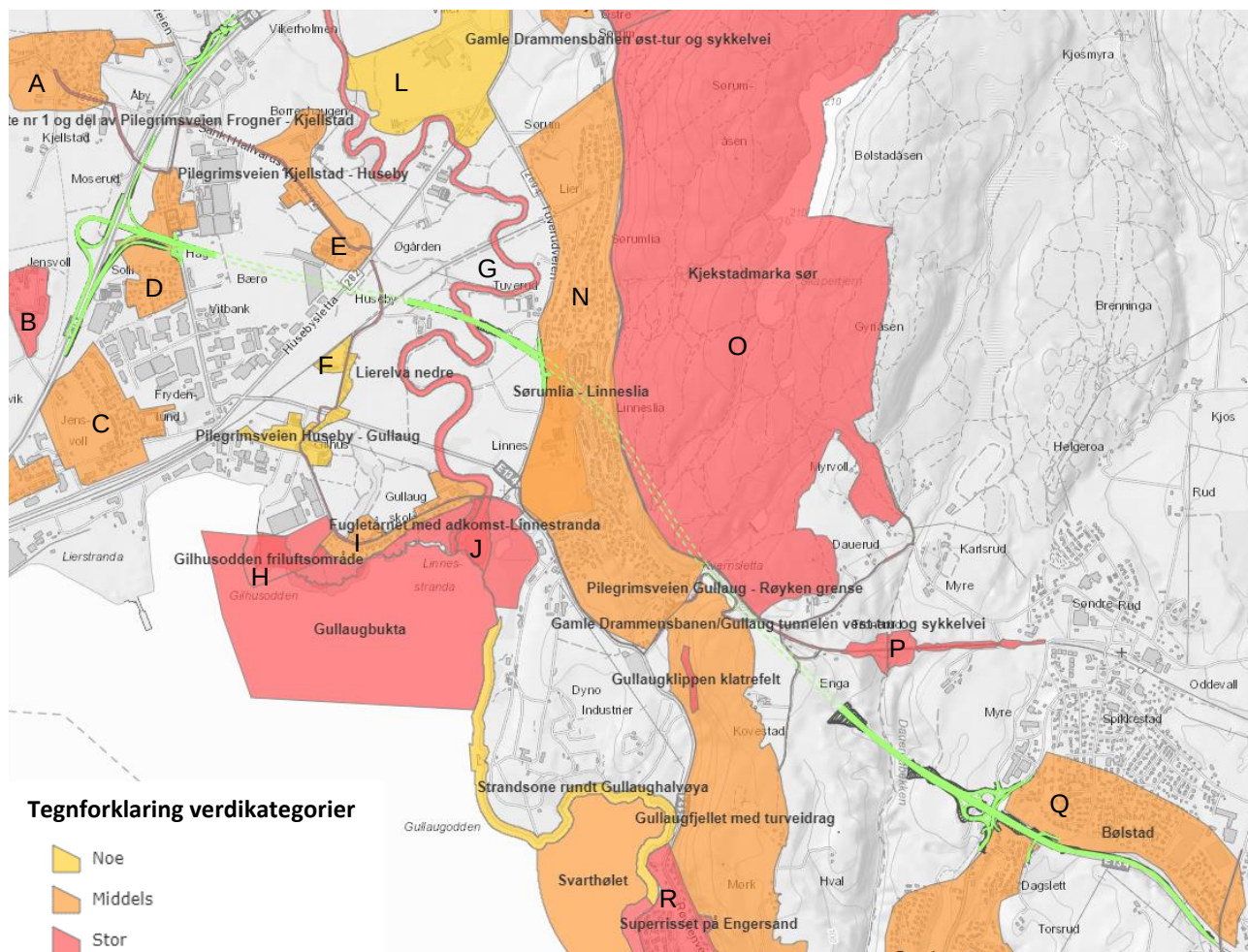
framkommelighet for myke trafikanter. Dette er vesentlig, da flere av disse gang- og sykkelrutene gir atkomst til skoler og idrettsanlegg, og har en viktig funksjon for barn og unge. Det må likevel tas høyde for at det kan bli behov for å stenge noen forbindelser midlertidig.

6.3.4 Forslag til skadereduserende eller kompensierende tiltak

Forslag til tiltak er ikke komplett. Generelt forutsettes det at støyreduserende tiltak gjennomføres for de boligene som blir liggende i rød sone, og at tiltak vurderes for boliger i gul sone, dersom slike tiltak gir effekt. Det vises til fagrapport støy [12] for en mer detaljert beskrivelse av stedstilpassede tiltak.

For øvrig gjelder det samme for dette alternativet som Vitbank-over, se kap. 6.2.4.

6.3.5 Alternativ Huseby - under



Figur 6.6. Alternativ Huseby - under med verdiorråder som berøres.

Følgende delområder ligger nær traseen for alternativ Huseby - under: A Kjelstad, B Jensvoll/Stoppen, D Vibank/Moserud, E Huseby, F Husebygata/Smetten, G Lierelva, N Sørumlia/Linneslia, P Daueruddalen og Q Dagslett/Bølstad. Delområde R Engersand blir også påvirket av alternativet.

Frem til rett vest for Huseby gård følger Vitbankkorridoren og Husebykorridoren i samme trasé, og når det gjelder konsekvensene for delområde A, B og D vises det derfor til vurderingene i kap. 6.2.1.1, 6.2.1.2 og 6.2.1.3. Konsekvensene for delområde G vil være det samme som i alternativ Huseby - over, og det vises til kap. 6.3.1.3. Konsekvensene for delområde R Engersand samt for delområdene på Dagslettsiden (P og Q) vil være like i alle alternativer, og det vises til omtalen i kap. 6.1.1.10, 6.1.1.11 og 6.1.1.12.

Bygging vil også påvirke delområdene I Linnesstranda og J Linnesstranda naturreservat. Virkningene for disse er gitt i kap. 6.3.1.5 og 6.3.1.6 og vil være de samme som i alternativ Huseby - over.

I det følgende omtales kun konsekvenser for delområde E, F og N som altså skiller seg fra alternativ Huseby - over.

6.3.5.1 Delområde E Huseby

Påvirkning

Med en kulvert istedenfor kryss på strekningen forbi Huseby, vil Huseby gård bli klart mindre påvirket enn Huseby - over. En unngår det store terrenginngrepet rett ved gården, og boligbebyggelsen vil ikke lenger ligge i rød støysone, jfr. støysonekart. For gården Huseby/Linnes søndre vil ikke situasjonen bedre seg sammenliknet med løsningen med veg i dagen, men for øvrige deler av delområdet vil støypåvirkningen reduseres. Når det gjelder luftforurensning vil situasjonen være som i alternativ Huseby - over. Dagens gang- og sykkelruter/turveger gjennom området (rute 1 og 2) vil ikke bli berørt, siden vegen her går i kulvert. Alternativ Huseby - under er altså en vesentlig bedre løsning enn alternativ Huseby - over, med tanke på å bevare viktige opplevelseskvaliteter og begrense den negative påvirkningen på nærliggende boliger. Sammenliknet med nullalternativet vurderes delområdet som noe forringet, på grensen til ubetydelig endret.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.3.5.2 Delområde F Husebygata/Smetten

Boligene i området vil bli mindre utsatt for støy, som følge av kulvetløsningen på ny vei og redusert trafikk på gammel vei. Uten kryssløsning ved Huseby, som gir en kortere og mer effektiv forbindelse mellom Gilhus/Gullaug og E18, vil imidlertid ikke trafikkreduksjonen på dagens E134 bli like markant, og de positive virkningene for gående og syklende i området ikke fullt så store som i alternativ Huseby - over. Samlet sett vurderes delområdet imidlertid som forbedret, men på grensen til ubetydelig endring.



Konsekvens

Sammenstilling av noe verdi og påvirkningsgrad «forbedret» gir konsekvensgrad **1 pluss (+)**.

6.3.5.3 Delområde N Sørumlia/Linneslia

Alternativ Huseby - under går inn i tunnel under Tuverudveien (gang- og sykkelrute 5). På denne måten unngår man inngrepet i skogsområdet ved Sprellopp Linnesbakken barnehage, Barnehagen og boligene rett ovenfor tunnelportalen vil bli betydelig støyutsatt, og liggende i gul og rød sone, jfr. støysonekart. Støyen fra portalområdet vil også ha en litt annen karakter enn den vanlige vegstøyen, og vil kunne oppleves som mer sjenerende. Samtidig vil søndre del av boligområdet bli mindre støypåvirket, som følge av at trafikken på dagens E134 reduseres. Gang- og sykkelrute 5, som er en viktig forbindelse til Gullaug skole, vil bli liggende over tunnelen, og blir ikke berørt. Delområdet vurderes samlet sett som noe forringet, i øvre del av skalaen.



Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.3.5.4 Oppsummering alternativ Huseby - under – trinn 2

Alternativ Huseby - under gir de samme negative konsekvensene som alternativ Huseby - over i delområde D Vitbank/Moserud og G Lierelva, men med en kulvertløsning på strekningen forbi Huseby gård unngår man store arealinngrep og forringelse av dette gårdsmiljøet. Delområde N blir klart mindre påvirket ved at tunnelstrekningen fra Linnes forlenges, og man unngår inngrep i et viktig leke- og oppholdsområde for barn og unge. På en annen side vil ikke trafikkreduksjonen på dagens E134 være fullt så stor uten et kryss på Huseby. Alternativ Huseby - under vurderes likevel som klart bedre enn alternativ Huseby - over, som følge av at en unngår stor belastning på delområde E og N. Totalt sett veier positive og ubetydelige virkninger i stor grad opp for de negative virkningene, og samlet konsekvensgrad vurderes derfor som **ubetydelig**.

Tabell 6.6 Samletabell for konsekvenser for alternativet

ID	Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvensgrad
A	Kjellstad	Middels	Ubetydelig	0
B	Jensvoll/Stoppen	Stor	Ubetydelig	0
C	Lierstranda/Frydenlund	Middels		
D	Vitbank/Moserud	Middels	Forringet	--
E	Huseby	Middels	Noe forringet	-
F	Husebygata/Smetten	Noe	Forbedret	+
G	Lierelva	Stor	Forringet	--
H	Gilhusodden	Stor		
I	Linnesstranda	Middels	Forbedret	++
J	Linnesstranda naturreservat	Stor	Forbedret	++
K	Reistad nord	Noe		

ID	Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvensgrad
L	Viker	Noe		
M	Reistadlia	Middels		
N	Sørumlia/Linneslia	Middels	Noe forringet	-
O	Kjekstadmarka	Stor		
P	Daueruddalen	Stor	Noe forringet	-
Q	Dagslett/Bølstad	Middels	Noe forringet	-
R	Engersand	Stor	Forbedret	++
SAMLET VURDERING HUSEBY - UNDER (trinn 2) Alternativ Huseby - under gir direkte inngrep og økt støy og luftforurensning i enkelte boligområder og friluftslivs- leke- og rekreasjonsområder. Alternativet gir samtidig positive virkninger i flere delområder langs avlastet E134. Siden positive og ubetydelige virkninger veier opp for negative virkninger, vurderes konsekvensen som ubetydelig.				Ubetydelig konsekvens

6.3.6 Drøfting av usikkerhet

Det vises til omtalen i kap. 6.1.2.

6.3.7 Konsekvenser i anleggsfasen

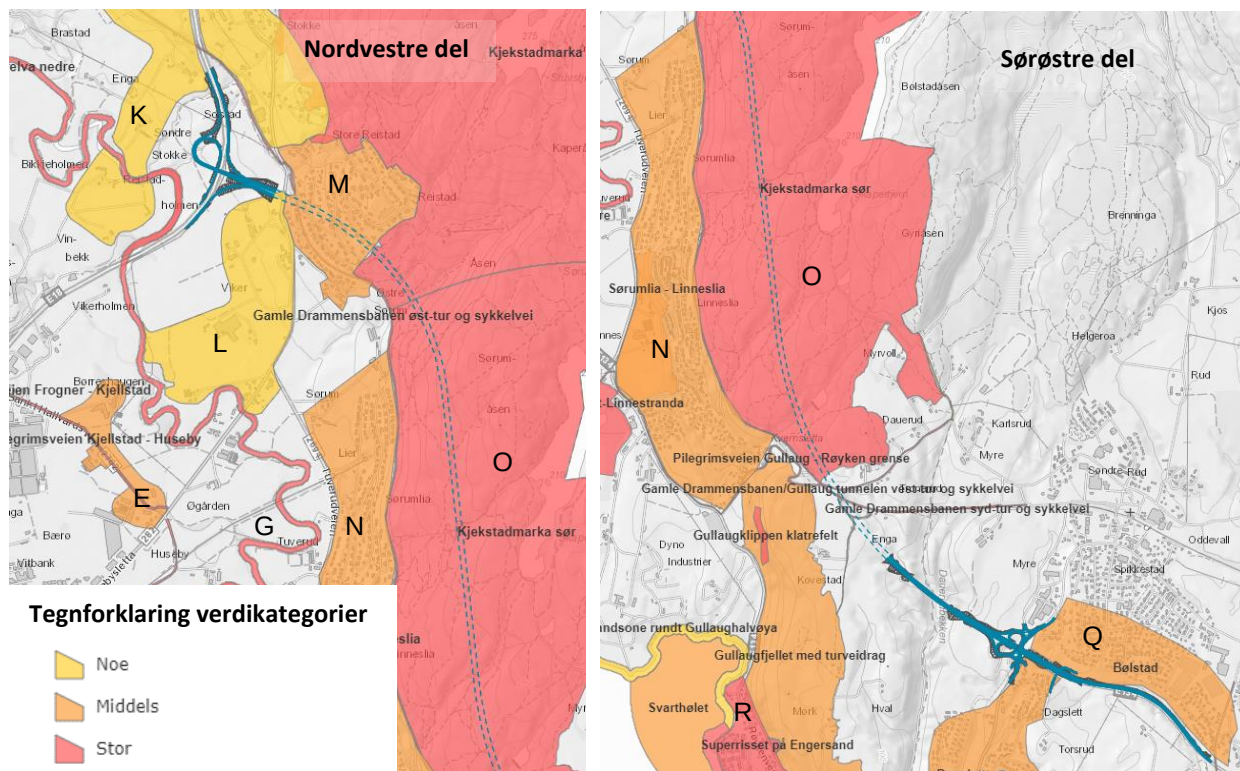
Anleggsarbeidet vil stort sett berøre de samme delområdene og gang- og sykkelforbindelsene som i alternativ Huseby - over, og det vises til vurderingene i kap. 6.3.3. Bygging av ny E134 som betongtunnel med åpen byggegrop i en lang anleggsfase kan medføre behov for at kryssende gang- og sykkelrute legges på midlertidig bru i en periode.

6.3.8 Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak

Aktuelle tiltak er beskrevet i kap. 6.3.4, som det vises til. Tiltak knyttet til delområde E Huseby vurderes ikke som aktuelle i alternativ Huseby - under.

6.4 Påvirkning og konsekvens Vikerkorridoren

6.4.1 Alternativ Viker



Figur 6.7. Vikerkorridoren med verdiområder som berøres.

Følgende delområder ligger nær traseen for alternativ Viker: G Lierelva, K Reistad nord, L Viker, M Reistadlia, O Kjekstadmarka, P Daueruddalen og Q Dagslett/Bølstad. I tillegg vil bygging av Vikerkorridoren ha positive virkninger for delområdene F Husebygata/Smetten, I Linnestranda, J Linnestranda naturreservat og R Engersand. Konsekvensene for delområdet R Engersand, samt delområdene på Dagslettsiden (P og Q) vil være like i alle alternativer, og det vises til omtalen i kap. 6.1.1.10, 6.1.1.11 og 6.1.1.12.

6.4.1.1 Delområde G Lierelva

Påvirkning

Det nye krysset med E18 (Vikerkrysset) etableres like øst for elveløpet, og fyllingen berører kantsonen til en av tilførselsbekkene. I området er det en fiskeplass, som vil kunne oppleves som noe mindre attraktiv, både som følge av de visuelle virkningene ved selve arealinngrepet, og som følge av at trafikken kommer enda tettere innpå denne delen av friluftslivsområdet. Området er imidlertid sterkt inngrepspreget og støypåvirket som følge av beliggenheten nær E18, og endringen i forhold til nullalternativet vurderes som begrenset. Pilen er derfor plassert langt nede på skalaen for «noe forringet», på grensen til «ubetydelig endring».

Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.4.1.2 Delområde K Reistad nordPåvirkning

Gårds- og boligbebyggelsen vil bli liggende relativt nær Vikerkrysset. Krysset er en arealkrevende og dominerende konstruksjon, og utsikten fra enkelte av boligene vil kunne oppleves som noe forringet som følge av dette. Den nye vegen vurderes imidlertid ikke å endre lydbildet i nevneverdig grad, da E18 er den klart dominerende støykilden i dette området, jfr. støysonekart. Når det gjelder luftforurensning vil heller ikke situasjonen endre seg vesentlig, siden beliggenheten nær E18 gjør at boligområdet uansett ligger i rød sone, jfr. luftsonkart.

Vegutbyggingen vil ikke berøre gang- og sykkelrute 1 og 8 (Gamle Drammenbanen), som er de viktigste forbindelseslinjene for myke trafikanter. Tilgangen til friluftslivsområder og viktige målpunkter vil altså ikke endres, men tunnelportalen, ramper og kryss blir liggende nær Gamle Drammenbanen, og utsikten herfra vil bli ytterligere preget av inngrep.

Samlet sett vurderes endringen i forhold til nullalternativet som svært begrenset. Pilen er derfor plassert langt nede på skalaen for «noe forringet».

Konsekvens

Sammenstilling av noe verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

6.4.1.3 Delområde L VikerPåvirkning

Vikerkrysset vil etableres rett nord for gårdsbebyggelsen på Viker og Sommerro. Enkelte av boligene blir liggende nokså nær krysset, men på grunn av effekten av E18 vil økningen i støybelastning og luftforurensning være begrenset, jfr. støy- og luftsonkart. Krysset vil ikke utgjøre noen ny barriere for gang- og sykkeltrafikk, eller medføre direkte inngrep i delområdet, men visuelle virkninger av inngrepet vil kunne føre til at hager og uteplasser oppleves som mindre attraktive enn i dag. Delområdet vurderes som noe forringet.



Konsekvens

Sammenstilling av noe verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.4.1.4 Delområde M ReistadliaPåvirkning

Tunnelportalen skal etableres rett nedenfor fv. 282, og altså i kort avstand fra boligområdet i Reistadlia. Den populære turvegen Gamle Drammenbanen og boligene som ligger nederst i lia vil få nok et veganlegg tett innpå seg, men lydbildet og luftkvaliteten i denne allerede nokså belastede delen av området vil sannsynligvis ikke endre seg merkbart, jfr. støyson- og luftsonekart. De visuelle virkningene knyttet til Vikerkrysset vil imidlertid forringe utsikten fra de nærmeste boligene, og gjøre hager og uteplasser mindre attraktive. Som beskrevet under delområde K og L vil verken Gamle Drammenbanen eller gang- og sykkelrute 1 bli fysisk berørt i driftsfase. Delområdet vurderes som noe forringet.

Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

6.4.1.5 Delområde O KjekstadmarkaPåvirkning

Vegen vil gå i tunnel under Kjekstadmarka, og dagstrekningene på Reistad og over Daueruddalen ligger på såpass avstand fra friluftslivsområdet at dette ikke vil bli berørt av støy eller andre negative virkninger. Endringen vil altså være ubetydelig.

Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring» gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

6.4.1.6 Delområdene F Husebygata/Smetten

Ved bygging av ny veg avlastes dagens E134 gjennom delområdet. Ved bygging av Vikerkorridoren flyttes noe av trafikkstrømmen vekk fra dagens veg, da eksisterende E134 fortsatt vil være den korteste og mest effektive forbindelsen til friluftslivsområder ved fjorden og mellom Spikkestad og Drammen. Likevel vil boliger, skoler/barnehager og leke-/rekreasjonsarealer som ligger langs vegen bli mindre støypåvirket, og luftforurensningen reduseres merkbart, jfr. støysonkart og luftsonekart. Alt i alt vil delområdet fremstå som mer attraktivt dersom ny E134 bygges, og det vurderes altså som forbedret, i nedre del av skalaen.

Konsekvens

Sammenstilling av noe verdi og påvirkningsgrad «forbedret» gir konsekvensgrad **1 pluss (+)**.

6.4.1.7 Delområde I Linnestranda

Redusert trafikk på dagens E134 gjør at boliger, skoler/barnehager og leke-/rekreasjonsarealer som ligger langs vegen, samt de mest støyutsatte delene av strandsonen, blir mindre støypåvirket, og luftforurensningen reduseres merkbart, jfr. støysonekart og luftsonekart. Delområdet vurderes som forbedret, i nedre del av skalaen.

Konsekvens

Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «forbedret» gir konsekvensgrad **1 pluss (+)**.

6.4.1.8 Delområde J Linnestranda naturreservat

De mest støyutsatte delene av naturreservatet vil bli mindre støypåvirket, og luftforurensningen reduseres merkbart, jfr. støysonekart og luftsonekart. Delområdet vurderes som forbedret.

Konsekvens

Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «forbedret» gir konsekvensgrad **2 pluss (++)**.

6.4.1.9 Oppsummering alternativ Vikar – trinn 2

Alternativ Vikar, som går i tunnel på det meste av strekningen, gir generelt sett meget begrensede negative virkninger i de delområdene den berører. Vegen medfører begrenset konflikt med boliger og ikke arealbeslag innenfor friluftslivs-, leke- og rekreasjonsområder. Noen boliger innenfor delområdene K Reistad nord, L Vikar, M Reistadlia og Q Dagslett/Bølstad vil bli noe mer berørt av støy og luftforurensning. I tillegg kan visuelle virkninger og arealbeslag knyttet til kryssløsningene også medvirke til at hager og uteoppholdsområder oppleves som mindre attraktive enn tidligere. Samtidig vil nærliggende friluftslivsområder i liten grad bli støymessig og visuelt berørt, og dagens gang- og sykkelforbindelser opprettholdes eller forbedres. Den største fordelen med Vikarkorridoren er trafikkreduksjonen på dagens E134, som gir bedre lydbilde og luftkvalitet i boligområder og friluftslivsområder nær Drammensfjorden. Når

positive og negative konsekvenser sees i sammenheng, vurderes alternativ Viker som noe bedre enn nullalternativet, og konsekvensen blir **positiv** samlet sett. I denne vurderingen er det lagt størst vekt på de positive virkningene alternativet har for sjønære delområder med stor verdi, samt på det faktum at korridoren berører færre delområder enn øvrige korridorer.

Tabell 6.7 Samletabell for konsekvenser for korridoren

ID	Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvensgrad
A	Kjellstad	Middels		
B	Jensvoll/Stoppen	Stor		
C	Lierstranda/Frydenlund	Middels		
D	Vitbank/Moserud	Middels		
E	Huseby	Middels		
F	Husebygata/Smetten	Noe	Forbedret	+
G	Lierelva	Stor	Noe forringet	-
H	Gilhusodden	Stor		
I	Linnesstranda	Middels	Forbedret	+
J	Linnesstranda naturreservat	Stor	Forbedret	++
K	Reistad nord	Noe	Noe forringet	0
L	Viker	Noe	Noe forringet	-
M	Reistadlia	Middels	Noe forringet	-
N	Sørumlia/Linneslia	Middels		
O	Kjekstadmarka	Stor	Ubetydelig	0
P	Daueruddalen	Stor	Noe forringet	-
Q	Dagslett/Bølstad	Middels	Noe forringet	-
R	Engersand	Stor	Forbedret	++
SAMLET VURDERING VIKER (trinn 2): Alternativet gir generelt meget begrensede negative virkninger for boligområder og friluftslivs-, leke- og rekreasjonsområder, og samtidig positive virkninger for flere delområder, herunder sjønære delområder med stor verdi. Korridoren vurderes derfor i sum som en forbedring for friluftsliv/by- og bygdeliv og får dermed positiv samlet konsekvens.				Positiv konsekvens

6.4.2 Drøfting av usikkerhet

Det vises til omtale i kapittel 6.1.2.

6.4.3 Konsekvenser i anleggsfasen

Anleggstrafikk og anleggsarbeider (f.eks. graving, pigging, spunting og sprengning) vil forårsake støy, støving og rystelser i områdene rundt kryss og tunnelportaler (delområdene G Lierelva, L Viker og M Reistadlia), samt langs vegstrekningen forbi Dagslett/Bølstad og over Daueruddalen. Anleggsbeltet langs

vegtraseen, samt områder avsatt til rigg vil medføre midlertidig arealbeslag innenfor delområde K Reistad nord, L Vikar, P Daueruddalen og Q Dagslett/Bølstad, og gi ulemper i form av redusert fremkommelighet og visuelle virkninger.

Tungtransport på veger som utgjør viktige gang- og sykkelforbindelser, slik som rute 8 (Gamle Drammenbanen), 9 (Spikkestad – Torsrud - Lahell – Gullaug) og rute 10 (Spikkestad – Dagslett), kan skape utrygghet og potensielt øke risikoen for trafikkulykker. Oppgradering av Spikkestadveien og omlegging av gang- og sykkelrute 10 i forbindelse med etablering av Dagslettkrysset, samt etablering av ny gangbru over E134 ved Bølstad (rute 9) kan gi ulemper for gående og syklende, og det forutsettes at det etableres midlertidige forbindelser som ivaretar sikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter. Dette er vesentlig, da disse gang- og sykkelrutene gir atkomst til skoler og idrettsanlegg, og har en viktig funksjon for barn og unge som bor i delområdet.

6.4.4 Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak

Forslag til tiltak er ikke komplett. Generelt forutsettes det at støyreduserende tiltak gjennomføres for de boligene som blir liggende i rød sone, og at tiltak vurderes for boliger i gul sone, dersom slike tiltak gir effekt. Det vises til fagrapport støy for en mer nærmere beskrivelse av stedstilpassede tiltak. Detaljerte vurderinger av støyreduserende tiltak vil vurderes i neste planfase.

Ved Vikarkrysset kan en egnet skjermbeplantning langs fyllingene i den sørlige delen av krysset dempe visuelle virkninger i delområde G Lierelva og L Vikar.

På Dagslettsiden er aktuelle tiltak er beskrevet i kap. 6.1.4, som det vises til.

7 Sammenstilling av konsekvensvurdering

7.1 Rangering av korridorer og alternativer

Til tross for de store inngrepene de syv alternativene medfører, vil påvirkningen på viktige områder for friluftsliv/by- og bygdeliv være relativt begrenset. Enkelte boligområder vil forringes av arealinngrep, visuelle virkninger og økt støy- og luftforurensning, men man unngår i stor grad inngrep i, og negativ påvirkning på friluftslivs- leke- og rekreasjonsområder. De vurderte traseene skaper få nye fysiske barrierer, og dagens gang- og sykkelforbindelser vil opprettholdes eller forbedres. Barn og unges interesser vurderes derfor generelt godt ivaretatt.

Alternativ Jensvoll - over følger dagens E134 på store deler av strekningen, og utvidelsen av veganlegget, med den trafikkøkningen det medfører, vil generelt forsterke negative virkninger i berørte delområder. Alternativet gir få positive virkninger i de attraktive bolig- og friluftslivsområdene nær sjøen. Flere av disse områdene vil snarere kunne oppleves som noe forringet, og i alle tilfeller fortsatt være relativt sterkt preget av nærheten til en sentral samferdselsåre. Samlet sett vurderes alternativ Jensvoll - over å gi noe negativ konsekvens for friluftsliv/by- og bygdeliv, og fremstår som det nest dårligste alternativet, nr. 6.

Alternativ Jensvoll - under skiller seg fra alternativ Jensvoll - over ved at boligbebyggelsen i Husebygata og på Linnes blir noe mindre negativt påvirket. Forlenget tunnelstrekning ved Linnes og den korte kulverten mellom Gilhus og fv. 282 gir imidlertid ingen merkbar reduksjon av støy og luftforurensning i delområde H, I og J. Totalt sett gir alternativet få positive virkninger, da det kun avlaster en kort del av den sjønære vegstrekningen. Løsningen vurderes som noe bedre enn over-alternativene, men alternativet, som er gitt konsekvensgrad noe negativ, rangeres som nr. 4.

Alternativ Vitbank - over følger alternativ Huseby - over frem til Husebysletta, og medfører omfattende inngrep rundt Huseby, på Husebysletta og Sørumlia/Linneslia, med påfølgende negative virkninger for nærliggende boliger, om enn noe mindre negative. Ned mot Linnes går traseen rett nord for dagens E134, og trafikkøkningen den nye firefeltsvegen medfører, gir noe økt støy og luftforurensning på Gullaug/Linnesstranda. De positive virkningene knyttet til avlastet vegstrekning vurderes som begrensede. Sammenliknet med alternativ Jensvoll - over påvirker alternativet færre delområder negativt, og sammenliknet med Huseby - over gir alternativet færre høyere negative konsekvensgrader. Alternativet rangeres derfor foran Jensvoll - over, og foran Huseby - over, som nr. 5.

Alternativ Vitbank - under gir mindre inngrep i boligområder, og med en lengre tunnelstrekning ved Linnes også en marginal forbedring av lydbilde og luftkvalitet på Gullaug/Linnesstranda. De negative konsekvensene vurderes oppveiet av de positive samlet sett, og med ubetydelig samlet konsekvens rangeres alternativet som nr. 2 og likt som Huseby - under.

Alternativ Huseby - over medfører omfattende inngrep rundt Huseby, på Husebysletta og påvirkning på boligområdet Sørumlia/Linneslia, og gir tilsvarende og noe mer negative virkninger for delområdene på denne strekningen som Vitbank - over. Alternativet vil på en annen side gi betydelige positive virkninger knyttet til trafikkreduksjonen på dagens E134, siden kryssløsningene vil gi mer overføring av trafikk fra gammel til ny veg. De positive virkningene vil berøre sjønære områder med store friluftslivs- og rekreasjonsverdier, som har særlig betydning for barn og unge. De negative virkningene vurderes imidlertid som større enn de positive, og med tre delområder med middels negativ konsekvensgrad betyr det at alternativet er mest konfliktfylt av alle alternativer, og derfor rangeres alternativ Huseby - over lavest som nr. 7.

Alternativ Huseby - under, som går delvis i kulvert, er mer skånsom for boligområdene på Husebysletta, og medfører ikke inngrep som berører barn og unges leke- og oppholdsområder. Trafikkreduksjonen på E134

blir ikke like stor uten kryssløsninger, men de positive virkningene i delområdene langs avlastet veg vil likevel være betydelige, og kulvertalternativet vurderes som klart bedre enn alternativer med veg i dagen. De positive/ubetydelige virkningene vurderes å veie opp for de negative virkningene, og med konsekvensgrad ubetydelig rangeres alternativet som nr. 2 og likt som Vitbank - under.

Alternativ Viker skiller seg fra de øvrige alternativene ved at det samlet sett er vurdert å medføre en liten forbedring i forhold til nullalternativet, og rangeres derfor høyest. Alternativet gir meget begrensede negative virkninger i de delområdene det berører, og samtidig positive virkninger i delområdene langs avlastet veg, blant dem sjønære områder med store friluftslivs- og rekreasjonsverdier, som har særlig betydning for barn og unge. Alternativ Viker berører også færre delområder enn de øvrige alternativene.

Tabell 7.1 Oppsummering av konsekvenser for alle alternativer i alle korridorer.

Korridor	Alternativ	Konsekvens	Rangering
Jensvoll	Jensvoll - over	Noe negativ	6
	Jensvoll - under	Noe negativ	4
Vitbank	Vitbank - over	Noe negativ	5
	Vitbank - under	Ubetydelig	2
Huseby	Huseby - over	Noe negativ	7
	Huseby - under	Ubetydelig	2
Viker	Viker	Positiv	1

7.2 Andre løsninger innenfor planområdet

Det forventes at vurderingene ikke vil endres i stor grad dersom veglinjer ikke forskyves vesentlig innenfor sine respektive korridorer, så lenge vertikalnivået beholdes omtrent slik det er tatt utgangspunkt i i denne rapporten. Vesentlige forskyvninger horisontalt eller vertikalt vil først og fremst kunne gi en annen støypåvirkning, samt at boligområder, uteoppholdsarealer, leke- og rekreasjonsarealer kan påvirkes i større eller mindre grad enn oppsummert her.

7.3 Konflikter med lovverk og/eller nasjonale hensyn

Det er ikke avdekket konflikt med lovverk relevant for temaet og/eller nasjonale hensyn som temaet skal omtale.

7.4 Forslag til oppfølgende undersøkelser og videre arbeid

Forslag til oppfølgende undersøkelser og videre arbeid er ikke komplett. For å få mer kunnskap om effekten av en omfattende vegutbygging, og avdekke eventuelle forskjeller mellom forventede virkninger/konklusjoner fra konsekvensutredningen og faktiske virkninger, foreslås gjennomføring av en spørreundersøkelse i nabolagene før og etter at veganlegget er ferdigstilt. Dette er informasjon som kan gjenbrukes i kommende utbyggingsprosjekter, og som kan bidra til at utredninger og informasjon til berørte parter blir mer treffsikre.

8 Referanseliste

1. Statens vegvesen Håndbok V712, Vegdirektoratet 2018
2. Statens vegvesen, Planprogram for E134 Dagslett – E18. 2020.
3. «Planbeskrivelse rv. 23 Dagslett – Linnes», Statens vegvesen. 2013
4. Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder i Lier kommune, Lier kommune. 2020
5. Kartlegging av verdsetting av friluftslivsområder i Røyken kommune, Røyken kommune. 2020
6. Kommuneplan for Lier 2017-2028, plankart og planbeskrivelse.
7. Kommuneplan for tidligere Røyken kommune 2015-2027, plankart og planbeskrivelse
8. www.naturbase.no
9. www.lieropplevelser.no
10. www.lierelva.com
11. «E134 Dagslett – E18, fagnotat vurdering av konsekvenser for gående og syklende», Norconsult. 2021
12. «E134 Dagslett – E18, fagrapport R-210 støy», Norconsult. 2021
13. «E134 Dagslett – E18, fagrapport luftforurensning», Norconsult. 2021
14. Miljødirektoratet. 2013. Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder. Veileder M98-2013.
15. «E134 Dagslett – E18, fagrapport anleggsgjennomføring», Norconsult. 2021
16. Statens vegvesen, Planbeskrivelse E134 Dagslett – E18. 2021.
17. Grønn mobilitet 2030 – strategi, vedtatt 05.05.2020
18. Folkehelsestrategi 2019-2028, vedtatt 11. 02.2020