

Statens vegvesen

► **E134 Dagslett - E18**

Kommunedelplan med konsekvensutredning

Fagrapport Andre samfunnsmessige virkninger/Lokal og regional utvikling

Oppdragsnr.: 5198650 Dokumentnr.: R-208 Versjon: J03 Dato: 2021-12-01



Oppdragsgiver: Statens vegvesen
Oppdragsgivers kontaktperson: Nils Brandt
Rådgiver: Norconsult AS
Oppdragsleder: Kristin B. Økland
Fagansvarlig: Aase-Marie Hunskaar
Andre nøkkelpersoner: Anette Olshausen

J03	2021-12-01	Rettet etter kommentar fra kommune	AHU	KBO	KBO
J02	2021-06-30	Endelig rapport, felles dato. Skrivefeil rettet	AnOls	AHU	KBO
J01	2021-06-30	Endelig rapport	AnOls	AHU	KBO
A03	2021-06-04	Tredje utkast	AnOls	AHU	KBO
A02	2021-05-07	Andre utkast	AnOls	AHU	KBO
A01	2021-03-26	Første utkast	AnOls	AHU	KBO
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

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

Sammendrag

Det er metoden som er beskrevet i Statens vegvesens håndbok for konsekvensanalyser fra 2018 (V712) som er utgangspunkt for denne utredningen:

«Et nytt vegtiltak setter ofte nye rammer for utvikling i områder som direkte eller indirekte blir berørt. Et område som i utgangspunktet er godt egnet til framtidig utbygging, kan bli mindre egnet som følge av prosjektets barrierevirkning, arealforbruk, støy eller visuelle forurensning. Andre steder kan flytting av trafikk være positivt for utviklingen, der frigjort areal fra tidligere veger og gater kan gi rom for byutvikling. Dersom et område har dårlige adkomstmuligheter, kan ny veg tilføre området verdi ved at tilgjengeligheten til og fra området blir bedre. Dette kan igjen påvirke bosetting, senterstruktur og øvrig utbyggingsmønster»[4].

Alternativene er undersøkt med hensyn på:

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

Jensvoll - over

Arealbruken som Lier kommune ønsker er å utvikle næringsområdet som dette alternativet vil gå igjennom. Dette vil skape en barriere og en oppsplitting av eksisterende næringsareal. Alternativet vil være *noe negativt* for ønsket og planlagt arealbruk.

For **næringslivet** vil dette alternativet være positivt da framkommeligheten og tilgjengeligheten vil bedres og det etableres kryss med lokalvegnettet slik at lokalt næringsliv raskt kommer seg opp på hovedvegnettet. Det at vegen beslaglegger mye av eksisterende næringsareal og deler området gjør at alternativet samlet sett er *noe positivt*.

Jensvoll - over vil redusere trafikken på det lokale vegnettet, samtidig vil dette oppleves som en barriere for de som bor i nærheten av traseen til dette alternativet. Alternativet vil gjøre et større område attraktivt som boligområde. For **bosetting** vurderes dette alternativet å være *noe negativt*.

For **senterstruktur** vurderes alternativet som *noe positivt* da det avlaster trafikken på det lokale vegnettet. Dette vil være positivt for eksisterende sentra og for Fjordbyen.

Jensvoll - under

Lier kommune ønsker å utvikle næringsområdet som dette alternativet vil gå igjennom. Alternativet vil være *noe negativt* for ønsket og planlagt arealbruk.

For **næringslivet** vil dette alternativet være *noe positivt* da framkommeligheten og tilgjengeligheten vil bedres sammenlignet med nullalternativet. Jensvoll - over har et vegkryss med lokalt vegnett og vurderes derfor som noe mer positivt enn Jensvoll - under.

Jensvoll - under vil redusere trafikken på det lokale vegnettet, **bostedsattraktiviteten** vil bli mindre påvirket av dette alternativet enn Jensvoll - over. Alternativet vil gjøre et større område attraktivt som boligområde. For bosetting vurderes dette alternativet å være *noe positivt*.

For **service og senterstruktur** vurderes alternativet som *noe positivt* da det avlaster trafikken på det lokale vegnettet. Dette vil være positivt for eksisterende sentra og for Fjordbyen.

Huseby - og Vitbank - over

Lier kommune ønsker å utvikle «Grønne Lier», og disse alternativene vil gå over store områder med landbruksareal som vil reduseres og stykke opp arealer som landbruksnæringen bruker. Alternativene vil være *negative* for ønsket og planlagt **arealbruk**.

For **næringslivet** vil disse alternativene være *positive* da framkommeligheten og tilgjengeligheten vil bedres og det etableres kryss med lokalvegnettet slik at lokalt næringsliv raskt kommer seg opp på hovedvegnettet.

Huseby - og Vitbank - over vil redusere trafikken på det lokale vegnettet, samtidig vil ny E134 oppleves som en barriere for de som bor i nærheten av traseen til disse alternativene. På den annen side vil ny E134 gjøre et større område attraktivt som boligområde. For **bostedsattraktivitet** vurderes disse alternativene å være *uendret*.

For **service og senterstruktur** vurderes alternativene som *noe positive* da de avlaster trafikken på det lokale vegnettet. Dette vil være til fordel for eksisterende sentra og for Fjordbyen.

Huseby - og Vitbank - under

Lier kommune ønsker å utvikle «Grønne Lier», disse alternativene vil gå igjennom landbruksareal. De vil på deler av strekningen gå i kulvert slik at det er mulig å bruke arealet til landbruksformål. Alternativene vil være *noe negative* for ønsket og planlagt **arealbruk**.

For **næringslivet** vil disse alternativene være *noe positive* da framkommeligheten og tilgjengeligheten vil bedres.

Huseby - og Vitbank - under vil redusere trafikken på det lokale vegnettet samtidig som alternativene vil føre til ulemper med en ny vegtrase nær bosetting. Samtidig vil alternativene gjøre et større område attraktivt som boligområde. For **bosetting** vurderes disse alternativene å være *noe positive*.

For **service og senterstruktur** vurderes alternativene som *uendret* da de avlaster trafikken på det lokale vegnettet. Dette vil være positivt for eksisterende sentra og for Fjordbyen. Huseby - og Vitbank - under har ikke kryss med fylkesvegen slik over-alternativene har og vurderes derfor annerledes.

Viker

Alternativet vil gi *uendret* konsekvens for ønsket og planlagt **arealbruk** da det i stor grad vil gå i tunnel.

For **næringslivet** vil dette alternativet være *noe positivt* da framkommeligheten og tilgjengeligheten vil bedres sammenlignet med nullalternativet. Viker-alternativet vurderes likevel som dårligere enn de alternativene som har kryss som kobler E134 til fylkesveg (Jensvoll - over og Huseby - og Vitbank - over).

Vikeralternativet vil redusere trafikken på det lokale vegnettet og gjøre et større område attraktivt som boligområde. For **bosetting** vurderes dette alternativet å være *noe positivt*.

For **service og senterstruktur** vurderes alternativet som *uendret* da det ikke etableres kryss i dette alternativet.

Oppsummering av vurderte virkninger

For å øke lesbarheten er vurderte virkninger forenklet og satt inn i en tabell. Det er ikke sammenlignbare størrelser på kriteriene, det er derfor valgt å ikke gjøre en rangering av alternativene basert på disse vurderingene.

Vurderte virkninger av alternativene

Vurderingskriterium	Jensvoll - over	Jensvoll - under	Huseby - og Vitbank - over	Huseby - og Vitbank - under	Viker
Arealbruksendringer Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket følge opp vedtatt arealbruk?	Noe negativ	Noe negativ	Negativ	Noe negativ	Uendret
Næringsliv – arbeidsliv - arbeidsmarked Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket endre framkommelighet og tilgjengelighet for private og offentlige virksomheter som igjen kan føre til endret sysselsetting og arbeidsmarkedsutvikling?	Noe positiv	Noe positiv	Positiv	Noe positiv	Noe positiv
Bosetting - bostedsattraktivitet Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket kunne påvirke bosettingsmønster som følge av endret lokalisering av næringsliv og endret reisetid?	Noe negativ	Noe positiv	Uendret	Noe positiv	Noe positiv
Service og senterstruktur Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke knutepunktdannelser, klynger og spredning. Forsterkning/svekkelse av allerede etablerte sentra?	Noe positiv	Noe positiv	Noe positiv	Uendret	Uendret

Skala ved vurdering av virkninger

Konsekvensgrad for alternativer
Svært negativ
Negativ
Noe negativ
Uendret
Noe positiv
Positiv
Svært positiv

► Innhold

1	Bakgrunn for planen	7
2	Beskrivelse av tiltakene som er utredet	9
2.1	Tiltak som er utredet	9
2.2	Jensvollkorridoren	10
2.3	Vitbankkorridoren	12
2.4	Husebykorridoren	14
2.5	Vikerkorridoren	16
2.6	Anleggsgjennomføring	17
3	Metode og føringer for utredningen	19
3.1	Fagrapportens oppbygging	19
3.2	Metode for vurdering av konsekvenser for lokal og regional utvikling	19
3.3	Referansesituasjonen/nullalternativet	21
3.4	Planprogrammets krav	22
4	Kunnskapsgrunnlaget	23
4.1	Datagrunnlag	23
4.2	Planer vurdert som relevante	23
4.3	Resultater fra trafikkanalysen	28
5	Analyse – Lokal og regional utvikling	34
5.1	Beskrivelse av dagens situasjon og vurderingskriterier	34
5.2	Vurderte virkninger	44
6	Oppsummering vurderte virkninger	58
6.1	Jensvoll - over	58
6.2	Jensvoll - under	58
6.3	Huseby - og Vitbank - over	58
6.4	Huseby - og Vitbank - under	59
6.5	Viker	59
7	Referanseliste	61

1 Bakgrunn for planen

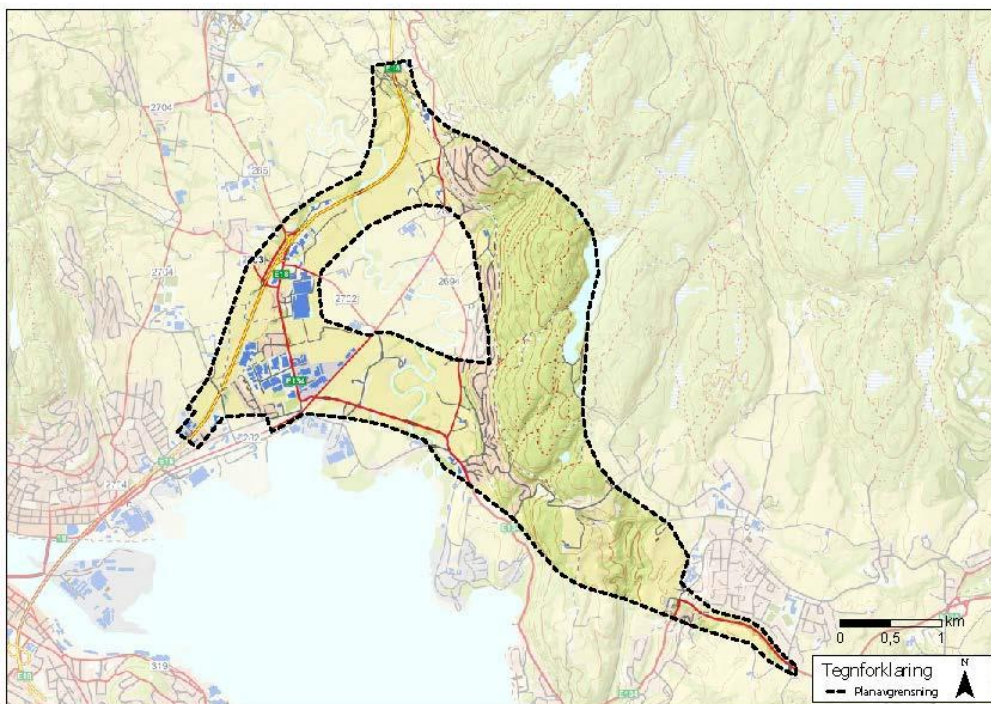
Dagens E134 mellom Dagslett og Kjellstad tilfredsstillende ikke gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hverken vegbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for de som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

Strekningen Dagslett – kryss E18 er en viktig del av en nasjonal veg (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 Stortingsproposisjon 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 Lønnes–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[1].

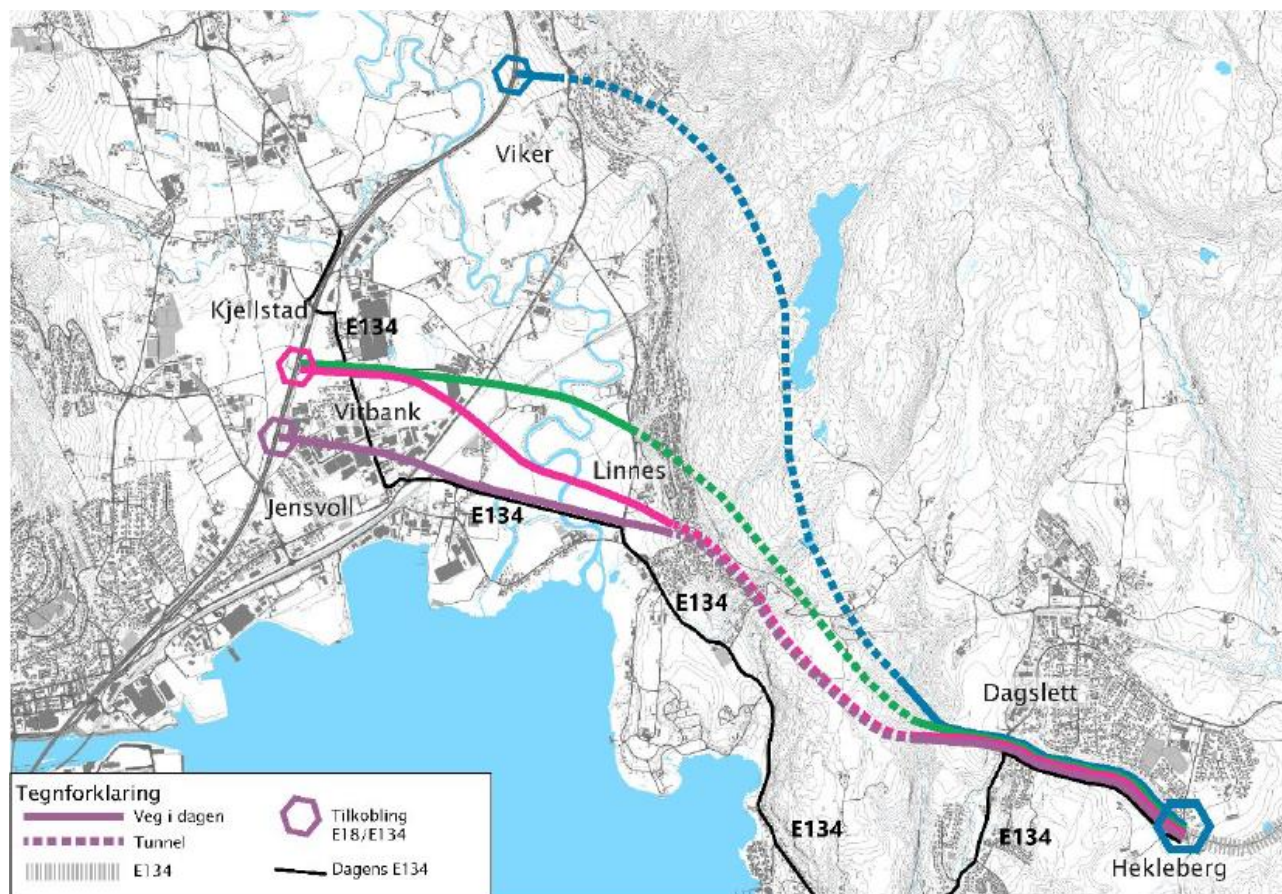
Planområdet er definert i planprogrammet [1], hvor Vikerkorridoren avgrenser området i nord, mens Jensvollkorridoren avgrenser området i sør.

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, Figur 2-1, 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 [2].



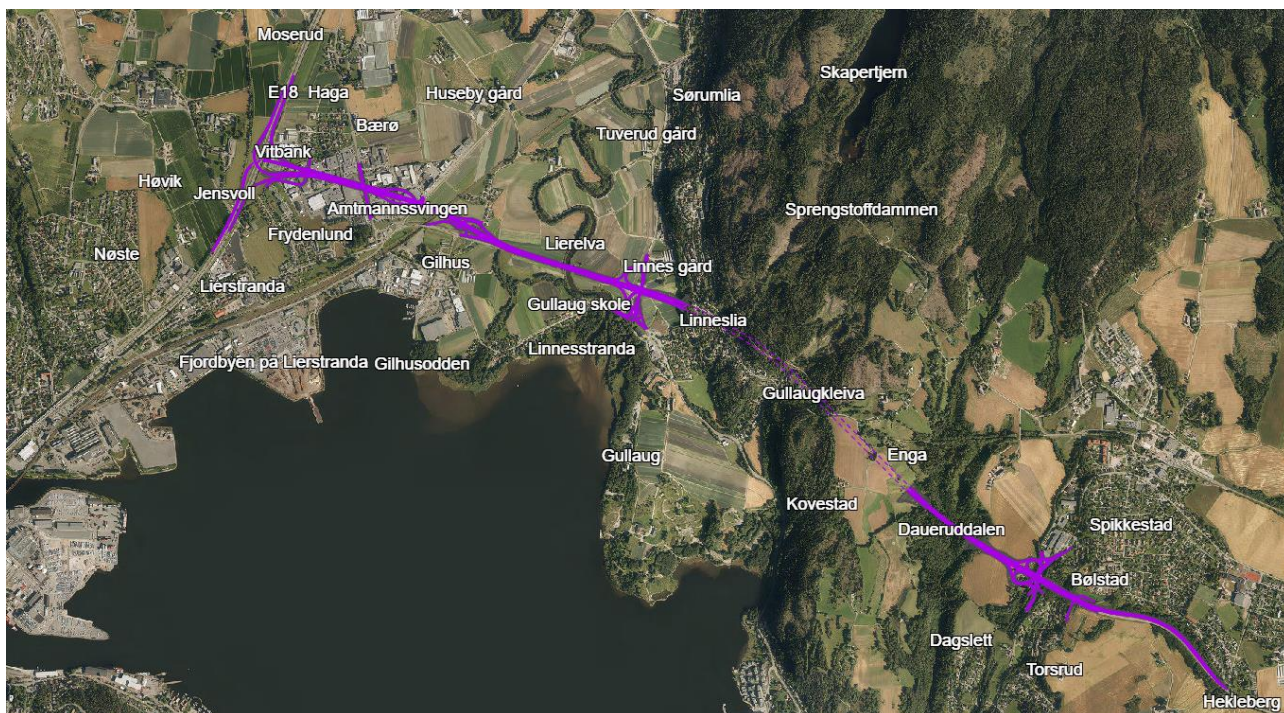
Figur 2-1 Prinsipper for linjeføring i hver korridor: Blå linje er Vikerkorridor, grønn er Husebykorridor, rosa er Vitbankkorridor og lilla er Jensvollkorridor.

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 Tuverudvegen. Videre går vegen i tunnel mellom Linnes og Dagslett. Løsningen har ny veg i dagen fra tunnelportalen på Dagslett til Hekleberg bru.



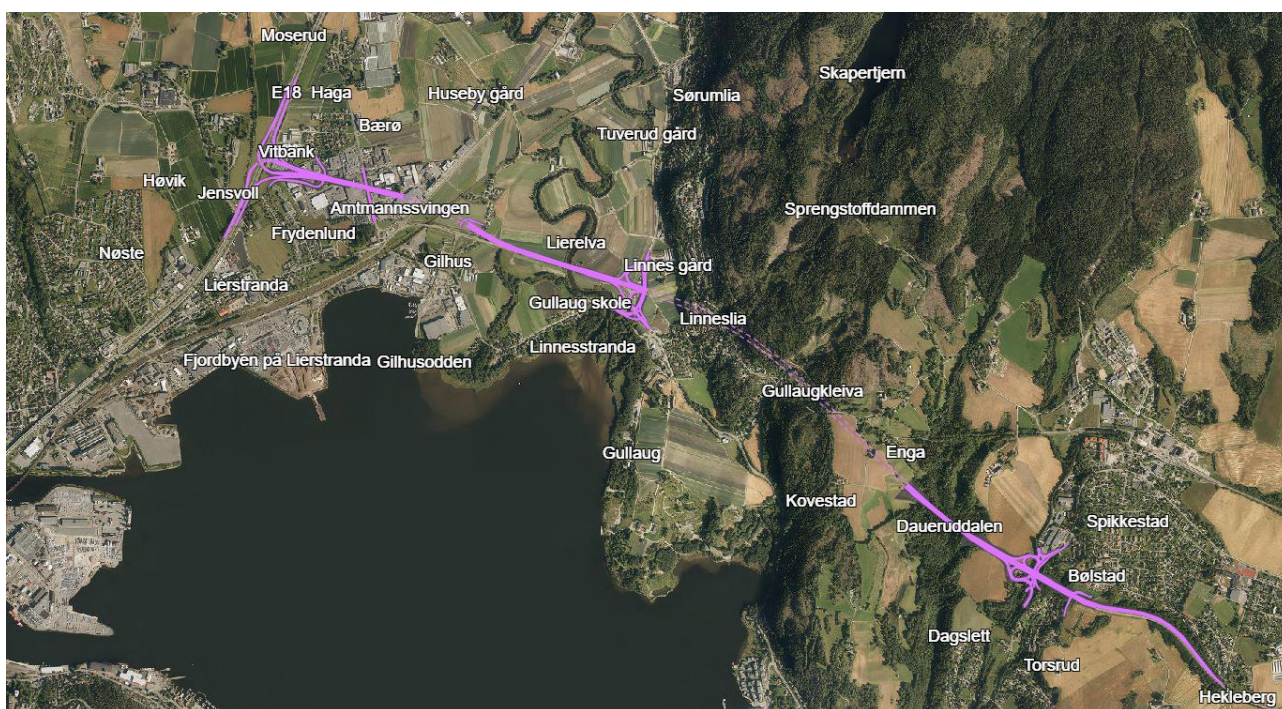
Figur 2-2 Jensvoll - over vises i lilla linje. Stiplet linje viser tunnel.

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 Ringeriksvegen, 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 Tuverudvegen og eksisterende E134. Tuverudvegen 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 Spikkestadvegen er et kløverkryss hvor ny E134 krysser Spikkestadvegen 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 veg på Vitbank. Ringeriksvegen 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 Tuverudvegen er prinsipielt likt som krysset omtalt i alternativ Jensvoll - over, men det ligger noe lavere i terrenget. E134 etableres i kulvert under Tuverudvegen 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 lysblå linje. Stiplet linje viser tunnel.

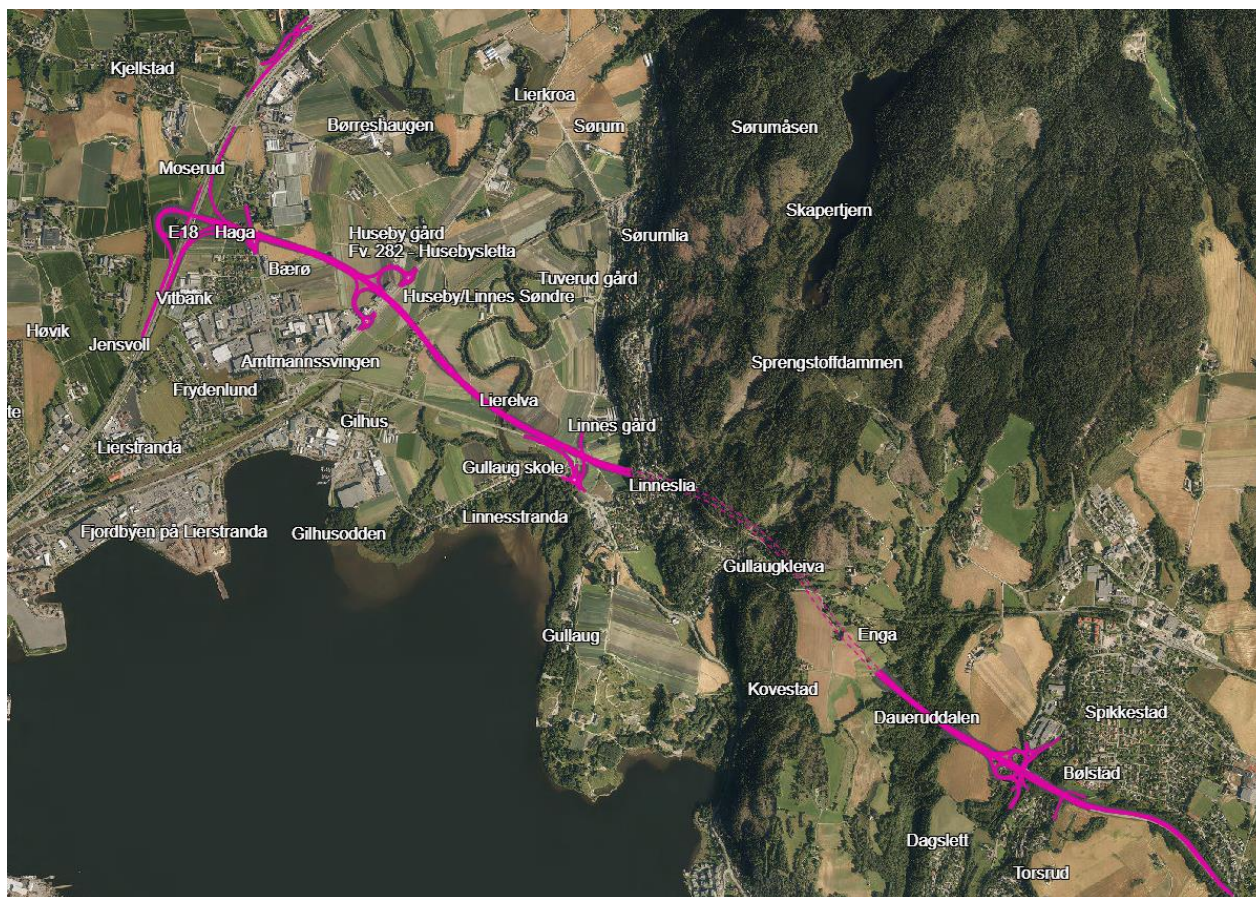
2.3 Vitbankkorridoren

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. Veggen krysser på bru over Ringeriksvegen 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. Tuverudvegen og gang/sykkelveg krysser E134 på bru.

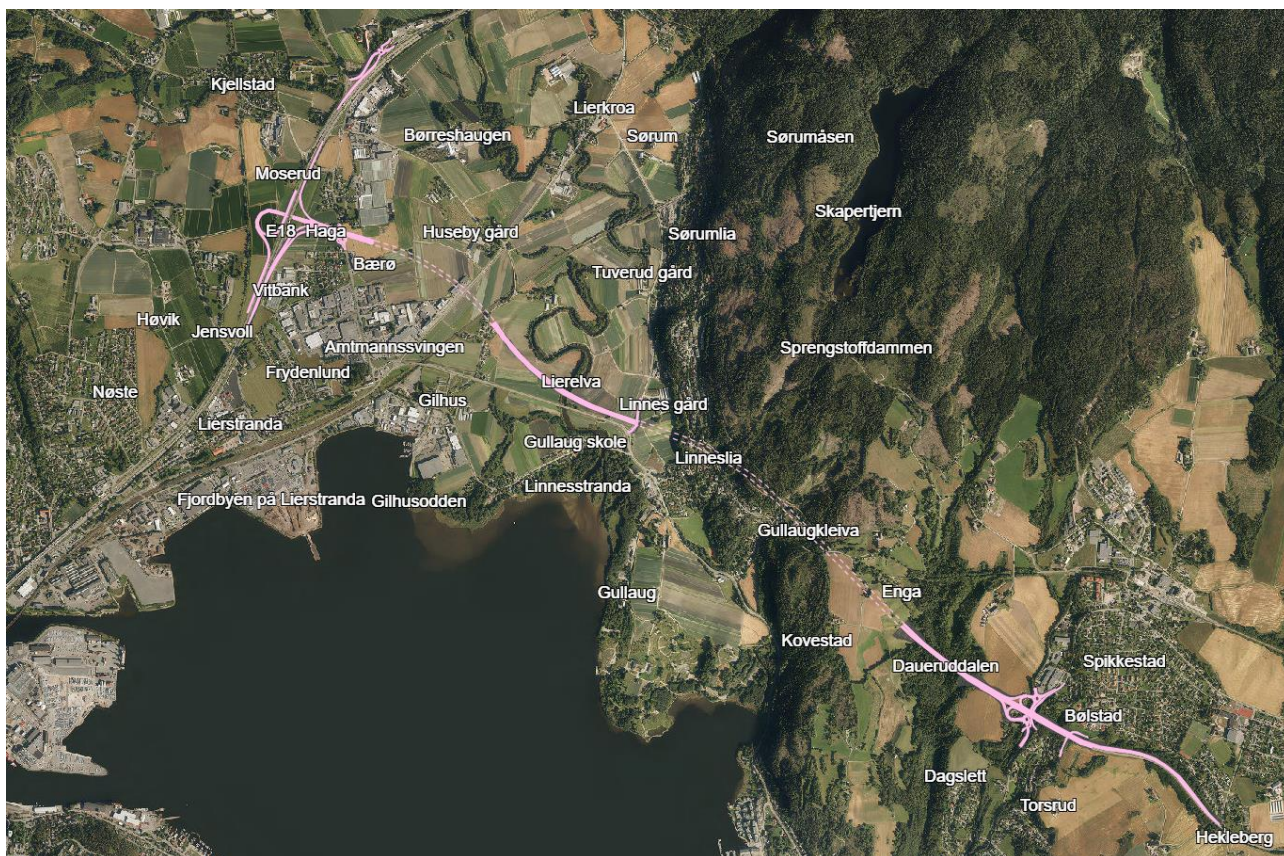
E134 går i tunnel med to løp under Sørumsåsen, og er identisk med Huseby - over fra omtrent midtvegs i tunnelen og østover. Tunnellengde er ca. 1,6 km. På østsiden av Sørumsåsen er alle alternativene for Jensvoll-, Vitbank- og Husebykorridorene like.



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. Traséen starter i vest med samme kryssløsning med E18 som Vitbank - over, men krysser under Ringeriksvegen. 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 Tuverudvegen og jordbruksarealene på Linnes fram til bergtunnel gjennom Sørumsåsen. Tuverudvegen 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.

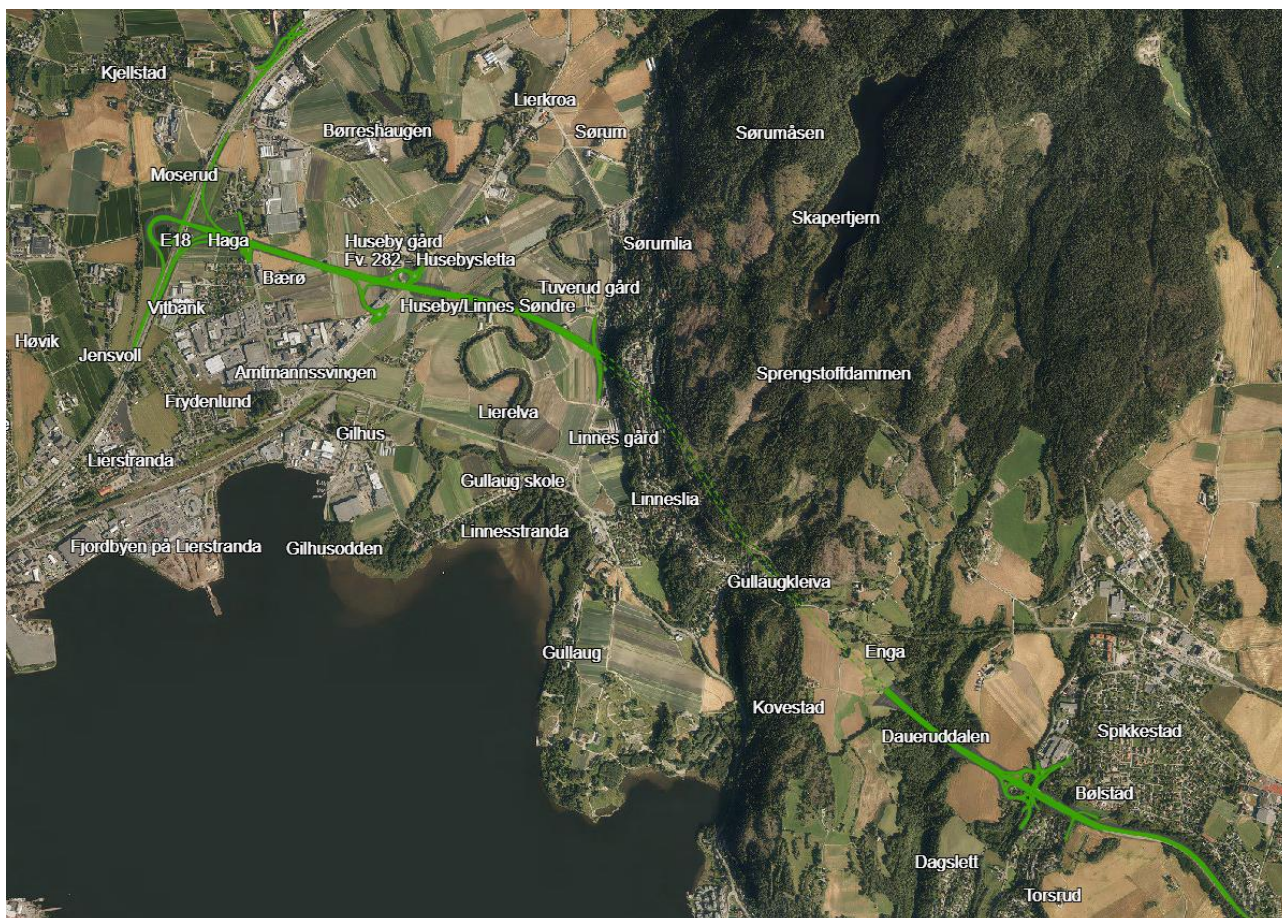
2.4 Husebykorridoren

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 Ringeriksvegen 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. Veggen går over fv. 282 og Drammensbanen 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. Tunnellengde er ca. 2,1 km. Tuverudvegen krysser E134 over tunnelportalen.

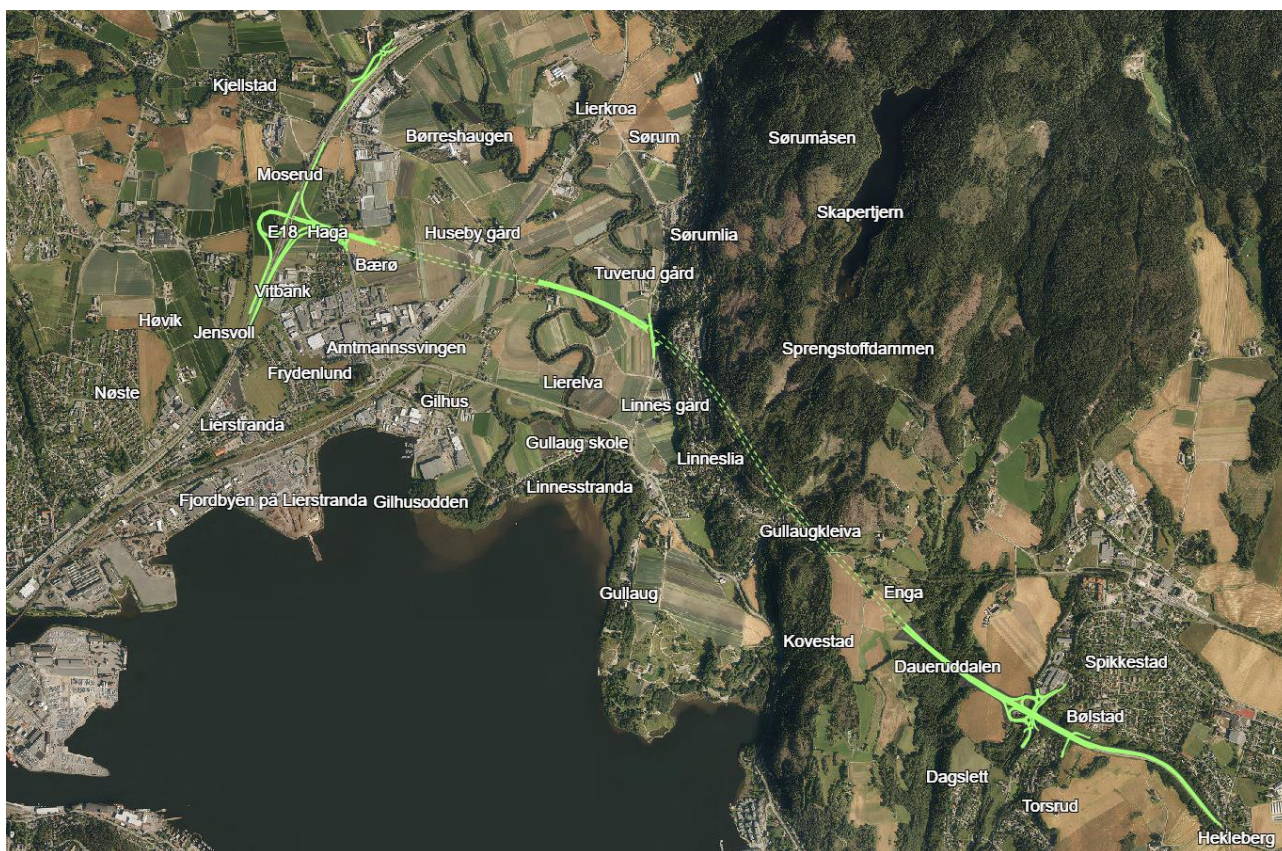
På østsiden av Sørumsåsen er alle alternativene for Jensvoll-, Vitbank- og Husebykorridorene like.



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. Traséen starter i vest med samme kryssløsning som Huseby - over, men føres under Ringeriksvegen. 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 Tuverudvegen like sør for Tuverud gård, og videre østover i tunnel med to løp gjennom Sørumsåsen. Tunnelen er ca. 2,1 km lang. På østsiden av Sørumsåsen er alle alternativene for Jensvoll-, Vitbank- og Husebykorridorene like.

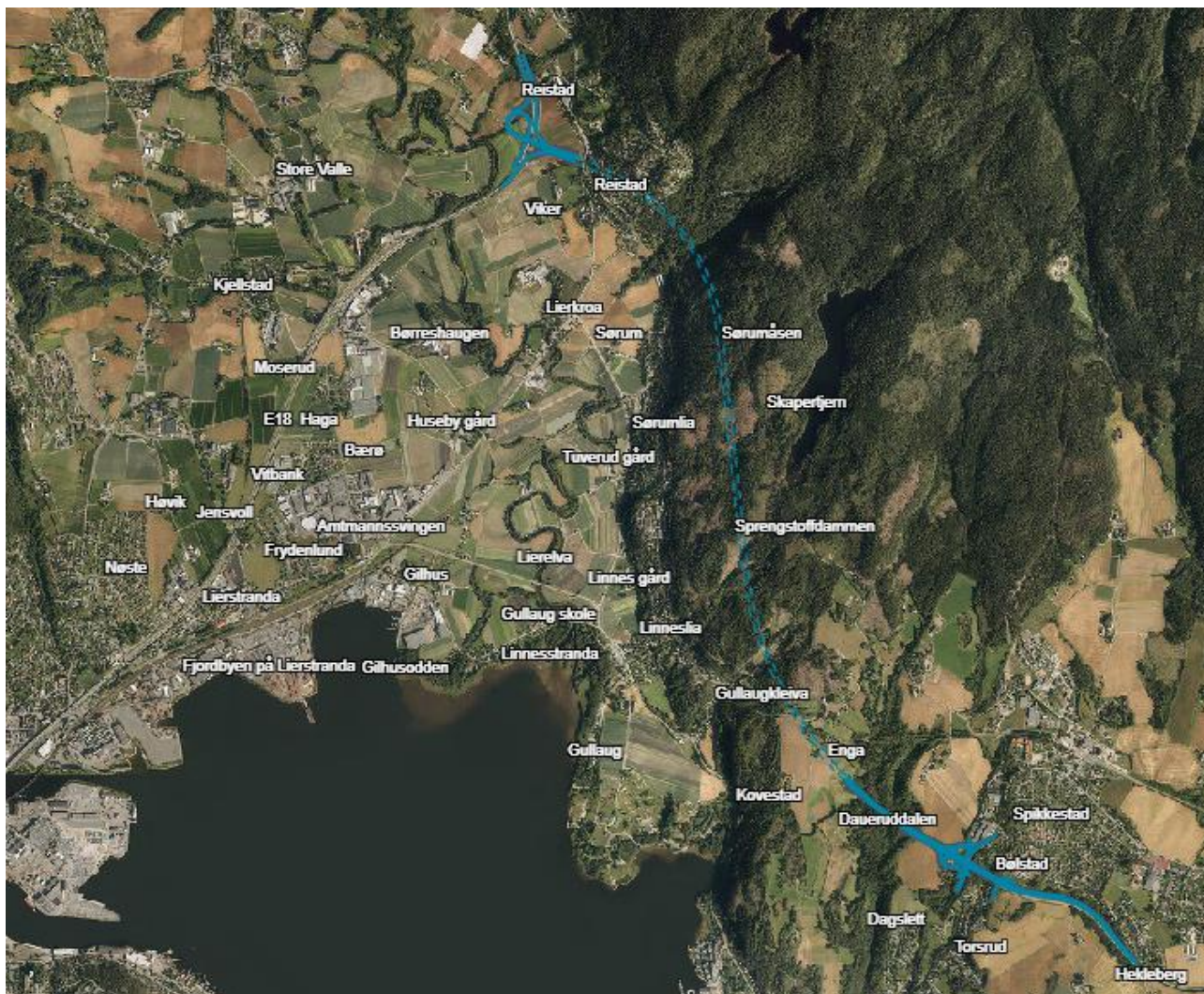


Figur 2-7 Husebykorridoren Huseby - under vises i lysgrønn linje. Stiplet linje viser tunnel.

2.5 Vikerkorridoren

I denne korridoren foreligger ett alternativ: Vikerkorridoren. Korridoren går fra Viker 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 Daueruddalen. Krysset med eksisterende E134 Spikkestadvegen er et kløverkryss hvor ny E134 krysser Spikkestadvegen på bru. Fra krysset og videre til Hekleberg bru utvides eksisterende veg med to felt på nordsiden av veg.



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[3].

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 traséen til anleggstransport og mellomlager av masse, og det vil avsettes plass til riggområder rundt de store konstruksjonene som kryss, bruer og tunnelportaler. Anleggsveg til tunnelportaler og landkar for bruer må også være en del av anleggsbeltet. I innværende planfase er det lagt til grunn at det som prinsipp avsettes en bredde på 15–20 meter utenfor vegtiltaket, og større arealer rundt kryss og portaler.

Matjord for senere tilbakeføring, legges til side i ranker 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 traséen 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 ravinlandskapet med tilhørende redusert geoteknisk stabilitet og framkommelighet. Det er kartlagt løsmassetykkelser i varierende mektighet i påhuggsområde ved Daueruddalen, og dette kan medføre behov for spunting 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 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

Traséene blir liggende på fylling over dagens terreng på deler av strekningen. I tilknytning til de større konstruksjonene, der traséen krysser eksisterende veger/jernbane, må det settes av ekstra plass til riggområder og vegomlegginger, utover det anleggsbeltet som følger traséene 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 [3]. 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 traséen krysser eksisterende veger og jernbane må det settes av ekstra plass til vegomlegginger og riggområder utover det anleggsbeltet som følger traséene 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.

Traséen krysser flere eksisterende VA- og el-traséer, 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 vegtraséen.

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 påhuggsområdet 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 grunnforsterkning/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 bekke drag. Grunnforholdene 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 og føringer for utredningen

3.1 Fagrapportens oppbygging

I kapittel 3 beskrives valgt metode og hvilke analysetemaer som er vurdert som relevante for utredningen. I kapittel 4 gjennomgås kunnskapsgrunnlaget. Kapittel 5 utgjør selve analysen for lokal og regional utvikling. Under hvert analysetema drøftes først dagens situasjon, og hvilke lokale og regionale behov, utfordringer og mål som er viktige å vurdere opp mot tiltakene. Basert på dette defineres spesifikke kriterier for hvert tema, som konseptene vurderes opp mot. I kapittel 6 oppsummeres analysen og alternativene vurderes opp mot kriteriene som er satt opp.

3.2 Metode for vurdering av konsekvenser for lokal og regional utvikling

Det er metoden som er beskrevet i Statens vegvesens håndbok for konsekvensanalyser fra 2018 (V712) som er utgangspunkt for denne utredningen.

«Et nytt vegtiltak setter ofte nye rammer for utvikling i områder som direkte eller indirekte blir berørt. Et område som i utgangspunktet er godt egnet til framtidig utbygging, kan bli mindre egnet som følge av prosjektets barrierevirkning, arealforbruk, støy eller visuelle forurensning. Andre steder kan flytting av trafikk være positivt for utviklingen, der frigjort areal fra tidligere veger og gater kan gi rom for byutvikling. Dersom et område har dårlige adkomstmuligheter, kan ny veg tilføre området verdi ved at tilgjengeligheten til og fra området blir bedre. Dette kan igjen påvirke bosetting, senterstruktur og øvrig utbyggingsmønster.»

Håndboken har listet opp følgende hovedutredningstemaer knyttet til lokal og regional utvikling:

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

For å undersøke utredningstemaene er det satt opp ett kriterium knyttet til hvert tema. Kriteriene er utformet på bakgrunn av andre tilsvarende fagrapporter, og drøftet på møter med kommunene. Kriteriene er listet opp under:

Arealbruksendringer

Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket følge opp vedtatt arealbruk?

Næringsliv – arbeidsliv - arbeidsmarked

Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket endre framkommelighet og tilgjengelighet for private og offentlige virksomheter som igjen kan føre til endret sysselsetting og arbeidsmarkeds-utvikling?

Bosetting - bostedsattraktivitet

Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket kunne påvirke bosettingsmønster som følge av endret lokalisering av næringsliv og endret reisetid?

Service og senterstruktur

Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke knutepunktdannelser, klynger og spredning.
Forsterkning/svekkelse av allerede etablerte sentra?

Forskjellene mellom alternativene og korridorene vil i noen tilfeller være relativt små. Det er derfor valgt å se på følgende grupperinger:

- ✓ Jensvoll - over
- ✓ Jensvoll - under
- ✓ Huseby - og Vitbank - over: Linjeføringen fra E18 og fram til Ringeriksveien er den samme for de to alternativene, i tillegg ligger krysset med fv. 282 på samme sted for de to alternativene
- ✓ Huseby - og Vitbank - under: Linjeføringen fra E18 og fram til Ringeriksveien er den samme for under alternativene for Huseby og Vitbank. Alternativene har ikke kryss med fv. 282 og har kun kryss med E18 og ved Dagslett
- ✓ Vikeralternativet

Jensvoll - over



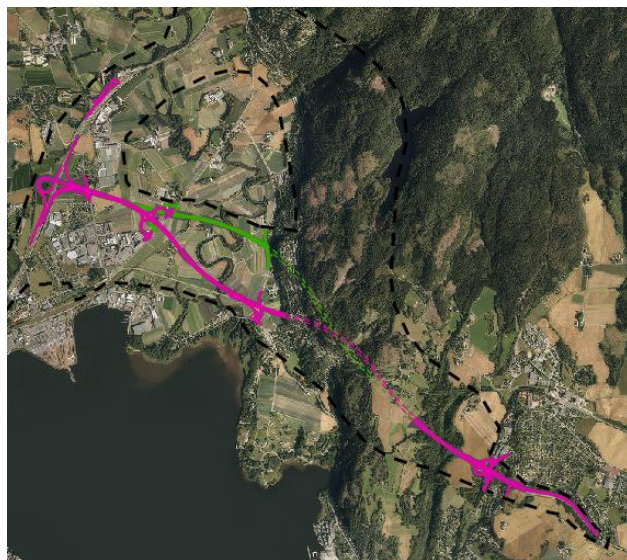
Jensvoll - under



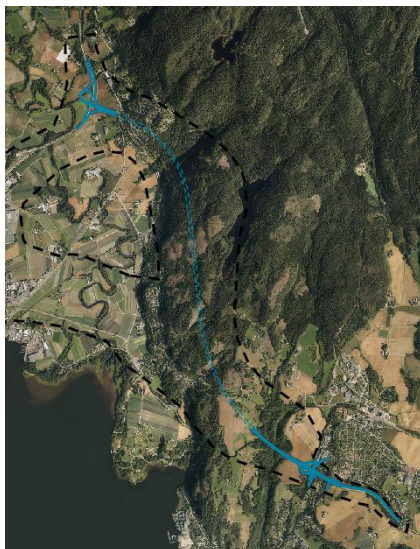
Huseby - og Vitbank - under



Huseby - og Vitbank - over



Vikeralternativet



Figur 3-1 Gruppering av alternativene i denne fagutredningen

3.2.1 Skala for vurdering av konsekvenser

Håndbok V712 gir ingen føringer på systematisering av vurderingene av konsekvensene. Det er allikevel valgt å sette opp en skala for å gjøre det lettere for leseren. Det er viktig å være klar over at kriteriene som undersøkes ikke nødvendigvis veier like tungt. Det er derfor valgt å ikke rangere alternativene.

Svært negativ	Negativ	Noe negativ	Uendret	Noe positiv	Positiv	Svært positiv
---------------	---------	-------------	---------	-------------	---------	---------------

Figur 3-2 Skala for vurdering

3.3 Referansesituasjonen/nullalternativet

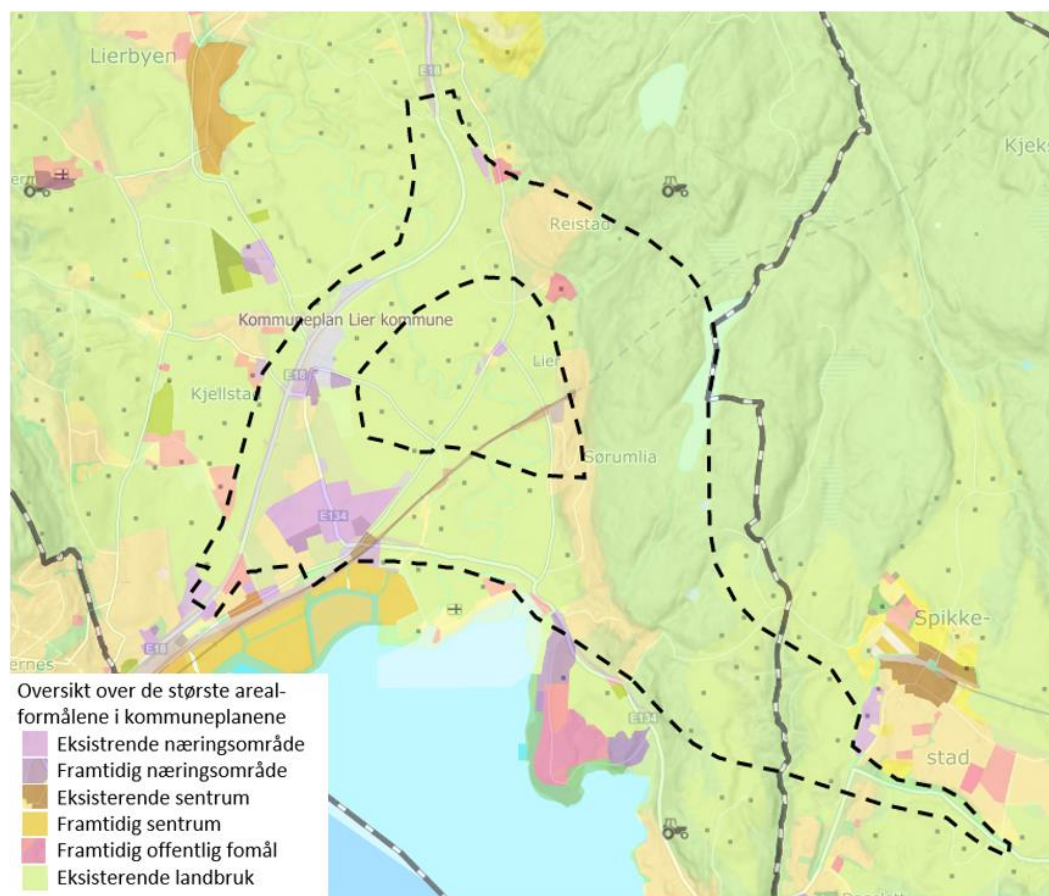
Nullalternativet tilsvarer dagens situasjon inkludert vedtatte planer (som i foreliggende kommuneplaner og vedtatte reguleringsplaner). Nullalternativet beskriver forholdene i analyseperioden dersom det ikke bygges ny veg. I alternativet inngår derfor trafikkvekst på dagens veg og vedtatte planer som ventes fullført før sammenligningsåret. Kommuneplanens arealdel legges til grunn for sammenligningen i sammenligningsåret (2030). Det er behov for noen presiseringer rundt nullalternativet.

Følgende legges ikke til grunn:

- Vedtatt detaljreguleringsplan rv. 23 Dagslett - Linnes (3049 504-909-05) – der gjelder kommuneplanen, dvs. primært LNFR-formål i tiltaksområdet

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.



Figur 3-3 Illustrasjonen viser dagens kommuneplanstatus og varslet område for planarbeid for ny E134. Grønn er LNF og lilla er næringsområde.

3.4 Planprogrammets krav

I planprogrammet kap.5.6 Andre samfunnsmessige virkninger/Lokal og regional utvikling stilles de formelle kravene til hva som skal utredes for hvert tema.

Kommuneplanens arealdel har vern av jordbruksjord, kulturlandskap, natur- og kulturverdier som et hovedpunkt. Den setter krav om samordnet areal- og transportplanlegging, og legger til rette for fortetting i eksisterende bolig- og næringsområder. Flere områder i og rundt planområdet er under utvikling, og det er derfor viktig å få belyst konsekvenser av nytt veganlegg med hensyn til dette.

Vi skal utrede og vurdere hvordan de ulike alternativene påvirker arealutviklingen i Lier og Asker kommune.

Utredningen av temaet må skje i nært samarbeid med Lier og Asker kommune.

4 Kunnskapsgrunnlaget

4.1 Datagrunnlag

I planprogrammet er problemstillinger som anses som viktig for miljø og samfunn beskrevet med bl.a.:

«Prosjektet er ment å skape redusert og forutsigbar reisetid på E134 samt en sammenhengende god standard, dette kan ha mange fordeler, ikke bare de direkte positive konsekvensene, men også indirekte. For eksempel kan man få en flytting av trafikk og bedre tilgjengelighet for næringslivet.»

Under er kildene for datagrunnlaget som er brukt listet opp:

- ✓ Planer vurdert som beslutningsrelevante for utredningen
- ✓ Dialog med Statens vegvesen og Lier og Asker kommune, møte 5. mai og 23. juni 2020
- ✓ Dialog med Næringsforeningen Drammensregionen og Asker næringsforening juni 2020
- ✓ Dialog med Asker Næringsforening og E134 Haukelivegen 11. august 2020
- ✓ Fagrapport transport og prissatte konsekvenser R-202
- ✓ 3D modell og andre fagrapporter i prosjektet
- ✓ Statistisk sentralbyrå

Statistikk er hentet for de tidligere kommunene for å sikre sammenligningsgrunnlag. Det antas også at 2020 vil ha noen trendbrudd¹. Det er derfor hentet ut data fram til 2019.

4.2 Planer vurdert som relevante

4.2.1 Regionale planer og føringer

I den regionale planstrategien er det pekt på tre nye regionale planer, en av dem er for areal og mobilitet. Den skal bl.a. legge til rette for at viktige samfunnsfunksjoner, arbeidsplasser, sosiale møteplasser, samt natur- og rekreasjonsarealer, er tilgjengelig for alle innbyggere i Viken.

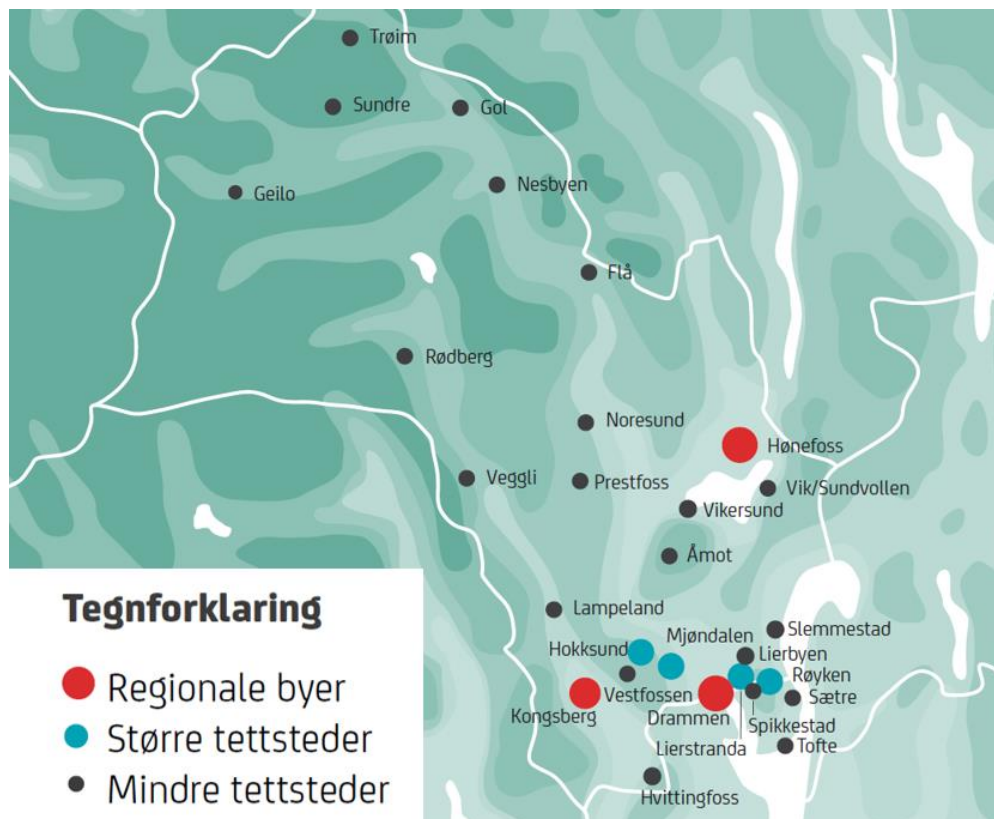
I regional plan for areal- og transport i Buskerud 2018-2035 er det definert et hovedmål om et sterkt og bærekraftig Buskerud med:

- ✓ byer og tettsteder med gode levekår
- ✓ reduserte klimagassutslipp
- ✓ mindre transportbehov

I influensområdet ligger Lierstranda som et større tettsted, mens Lierbyen og Spikkestad er definert som mindre tettsteder, Se også Figur 4-1 som viser den flerkjernede utviklingen i tidligere Buskerud fylke.

Det er i Regional plan for areal- og transport i Buskerud 2018-2035 vedtatt en retningslinje i *kap. 4.4.1. Dyrka mark*, retningslinjen pålegger statlige og regionale aktører å ta hensyn til jordvern når bygg og transportårer planlegges.

¹ Som følge av koronapandemien.



Figur 4-1 Utsnitt av flerkjernet utvikling i tidligere Buskerud fylke (Kilde: Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035)

Det er også i samme regionale plan, vedtatt retningslinjer i kap. 4.2.2. *Arbeidsplasser og næring*, som sier at lokalisering av næringsvirksomheter skal følge ABC-prinsippene² for arbeidsplasslokalisering.

Areal og transportplanen for Oslo og Akershus har i sin overordnede transportstrategi pekt på å utnytte eksisterende og planlagt transportinfrastruktur og utvikle et godstransportsystem som gir mer gods på sjø og jernbane.

Følgende planer er vurdert:

Regionale planer og føringer

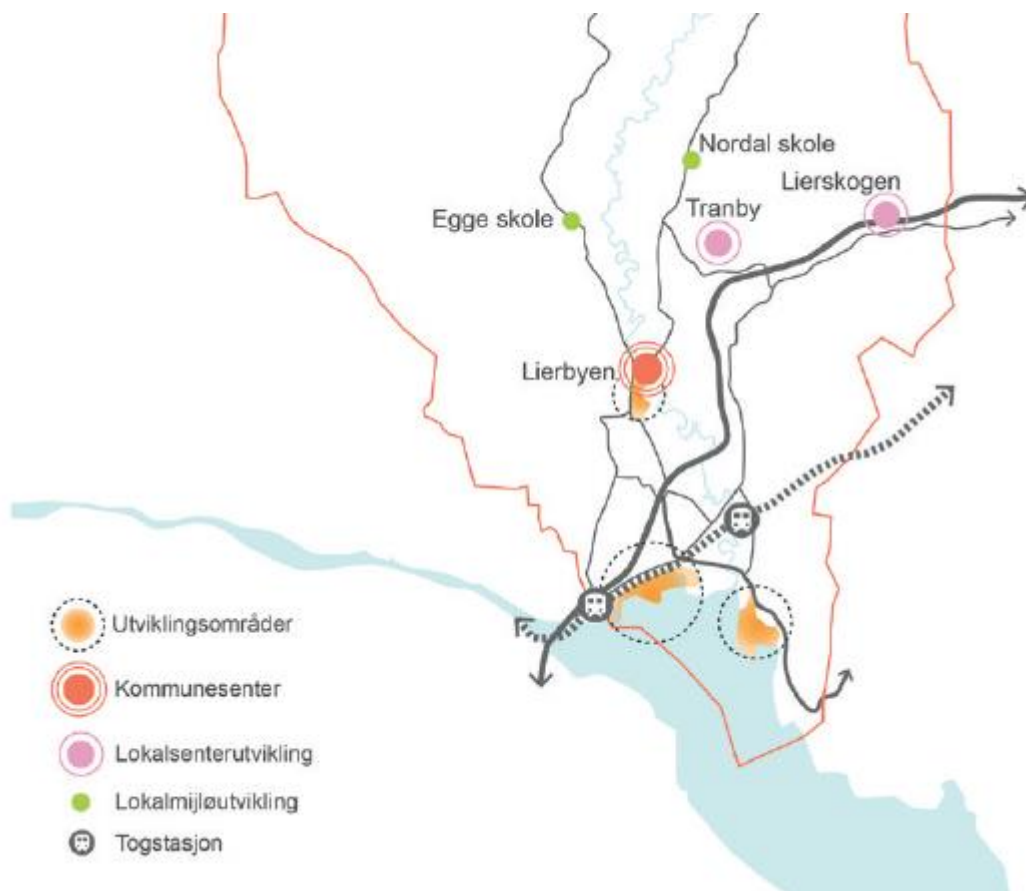
- Regional planstrategi 2020-2024 (2020)
- Uttalelse fra Viken fylkesting 20. mai 2020 til NTP 2022-2033
- Regional plan for verdiskapning og næringsutvikling i Buskerud 2015-2020 (2014)
- Regional plan for areal- og transport i Buskerud 2018-2035 (2018) (tidligere Buskerud fylke)
- Kollektivtransportplan for Buskerud fylke, utvikling mot 2030 (2012)
- Viken fylkeskommune (2017) Handlingsprogram for samferdsel 2018-2021 (2017)

² Næringsområder klassifiseres som A- B- eller C-område hvor A er mest tilgjengelig med kollektiv, sykkeltilgjengelighet, biltilgjengelighet og nærhet til boligområder, mens C er i den andre enden av skalaen.

4.2.2 Lokale planer og føringer i Lier kommune

Grønne Lier – for alle innbyggere

Kommuneplanen for Lier begynner med å beskrive kommunen som en grønn og landlig kommune med en sentral beliggenhet i Osloregionen. Kommunen definerer seg selv som en nasjonalt viktig hagebrukskommune, samtidig er Lier attraktiv for bolig og næringsutvikling. Noe av svaret på arealpresset er utviklingen av en fjordby på Lierstranda som skal være arealeffektiv og dermed også godt tilrettelagt for et effektivt og miljøvennlig transportsystem.



Figur 4-2 Utsnitt av Arealbruksstrategi mot 2040 (Kilde: Lier kommuneplanens samfunnsdel)

Kommuneplanens samfunnsdel 2019-2028 inneholder Liers langsiktige arealstrategi. Denne gir føringer for overordnet arealutvikling hvor det under næringsutvikling er satt opp følgende to punkter:

1. Eksisterende næringsliv må gis god mulighet til utvikling og ekspansjon.
2. Videre fortetting og utvikling av Liers næringsliv lokaliseres til Gjellebekk, Lierbyen, Lierstranda, Gullaug og aksene Amtmannsvingen-Åby.

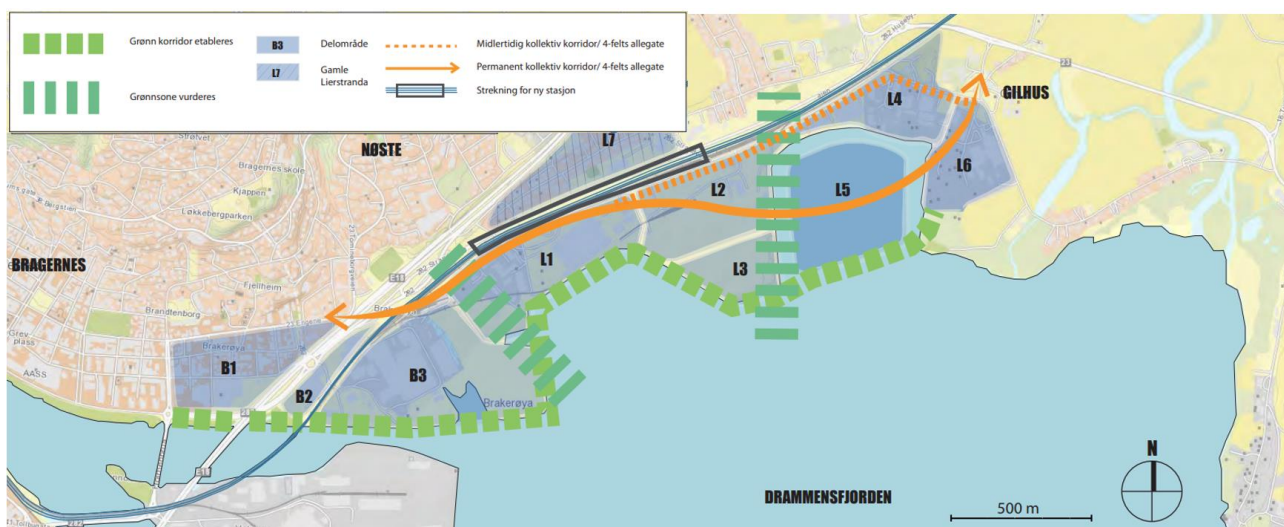
Folkehelseplanen satte opp en sjekkliste for helsefremmende samfunnsutvikling og her er det satt opp 15 punkter. Et av dem er om planen bidrar til å redusere støy, stråling og annen forurensningsproblematikk.

Strategien for Grønn mobilitet 2030 ble vedtatt med tre punkter. Strategien har som mål at Liersamfunnet skal omstille reisemønsteret ved å prioritere grønne mobilitetsløsninger.

Planlagt utvikling på Lierstranda

Lierstranda har i dag store arealer som benyttes til lagring og transportvirksomheter. Fjordbyen på Lierstranda planlegges utbygd med plass til totalt 20 000 innbyggere, 8 000 nye arbeidsplasser og nye grunnskoler med til sammen 2 800 elever. Forutsetningene tilsvarer det som er lagt til grunn for Fjordbyalternativet i kommunedelplan for Fjordbyen[16]

Planprogrammet for kommunedelplanen for Fjordbyen viser til Masterplanen som fastsetter hovedtrekkene i fremtidig infrastruktur ved å vise korridor for kollektivtrasé inn til og gjennom området, utredningsområde for fremtidig jernbanestasjon og knutepunkt, og hovedtrekk i grønnsstruktur.



Figur 4-3 Utsnitt av kart i Masterplan for Fjordbyen som viser hovedstrukturene.

Følgende planer er vurdert:

Lier kommune

- Planstrategi for Lier 2020 – 2023, (1.12.2020)
- Kommuneplan for Lier 2019 – 2028, kommuneplanens arealdel, (18.06.2019)
- Kommuneplan for Lier 2019 – 2028, kommuneplanens samfunnsdel, (21.05.2019)
- Kommunedelplan for samferdselsstruktur og kollektivknutepunkt – Fjordbyen, under utarbeidelse
- Kommunedelplan for Gullaug – under utarbeidelse.

Temaplaner

- Folkehelsestrategi 2019-2028
- Strategi for grønn mobilitet, (5.05.2020)
- «Vern gjennom bruk» - Temaplan for fysiske kulturminner og kulturmiljøer, (2015)
- Temaplan overvannshåndtering og flomberedskap, Lier kommune. Overordnet/strategisk plan vedtatt 2018.
- Energi- og klimaplan 2017-2020, Lier kommune
- Landbruksplan 2012, Lier kommune
- Strategisk næringsplan, (12.12.2016)
- Strategisk plattform med Masterplan for fjordbyen på Lierstranda og Brakerøya, vedtatt av Lier kommunestyre og Drammen bystyre februar/mars 2015.
- Mulighetsstudie for kollektivknutepunkt på Lierstranda

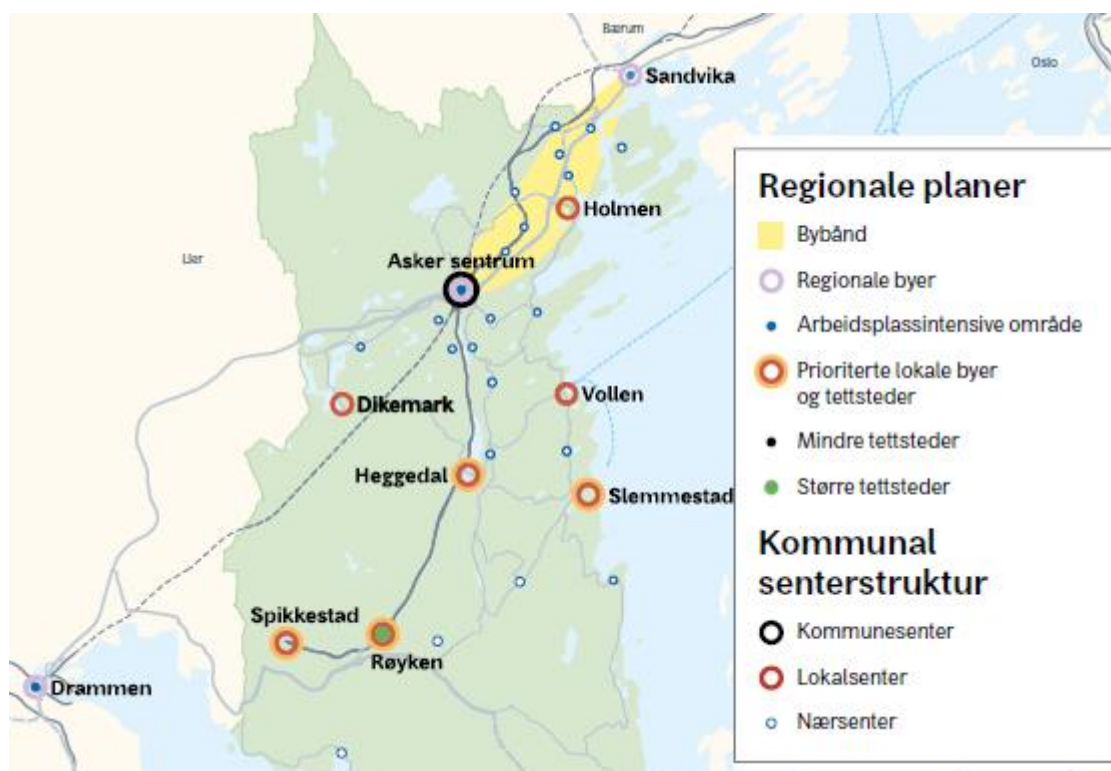
4.2.3 Lokale planer og føringer i Asker kommune

Dagens Asker er et resultat av sammenslåing av Hurum, Røyken og «gamle» Asker. Noen av dokumentene som er gjennomgått er vedtatt i de opprinnelige kommunene og gjelder fram til nye er vedtatt.

Asker mot 2032

Asker kommune ligger sentralt på Østlandet, midt mellom Oslo og Drammen, og er en del av hovedstadsregionen. Kommuneplanen tilrettelegger for attraktive lokalsamfunn med fellesarenaer og møteplasser for alle deler av befolkningen. Den legger opp til en mer konsentrert utbygging rundt tettstedene, samtidig som vern av landbruksareal, naturverdier og kulturmiljøer vektlegges. En klimavennlig by- og stedsutvikling er en forutsetning for å nå Askers klimamål.

Asker definerer senterstrukturen med Asker sentrum som kommunesenter deretter kommer lokalsentrene hvor Spikkestad og Røyken er to av ni som skal være lokale servicesentre og møteplasser for sine deler av kommunen. Det tilrettelegges for arbeidsplasser i lokalsentrene. Lokalsentrene styrker sin identitet ved å ivareta og videreføre stedenes særpreg, natur- og kulturkvaliteter. Spikkestad og Røyken er også definert som prioriterte vekstområder. Det er definert at det prioriterte vekstområdet for Spikkestad sentrum er innenfor maks en kilometer gangavstand fra sentrumsområdet.



Figur 4-4 Senterstruktur i regionale og lokale planer i Asker kommune. (Kilde: Forslag til Asker kommune samfunnsdel 2020-2032)

Spikkestad har flere store engrosfirmaer som er avhengig av gode vegforbindelser, stedet er pekt ut som tettsted for handel, kultur og tjenesteyting og det er vurdert at det er viktig med ny vegforbindelse til E18.

I kommuneplanens samfunnsdel beskrives det at veger inn til, og gjennom, sentrumsområdene er spesielt belastet med mye biltrafikk. Hovedvegene i kommunen er overbelastet og det gir dårlig framkommelighet for alle typer kjøretøy. Bosettingsmønsteret bør utvikles slik at kollektivtilbudet kan utnyttes bedre. I tillegg må buss- og hurtigbåtilbudet utvikles med flere avganger, flere anløpssteder og utslippsfri drift.

Stedsutvikling

Tettstedene i Asker skal utvikles til viktige og attraktive servicesentre, møteplasser, arbeidsplasser, konsentrerte boligområder, knyttet opp mot kollektivtransportsystemet der det er godt utviklet. Det foreslås etablert tre stedsutviklingsprosjekter for perioden 2021-2024; Asker sentrum, Slemmestad og Sætre. For Spikkestads videre utvikling pekes det på at kapasiteten på avløpsanlegget er slik at det ikke er rom for nyetableringer før økt kapasitet er på plass. Det forventes at ny renskapasitet er på plass inn mot 2030.

Det er også ønske om å utvikle Tofte med et fullskala biodrivstoffanlegg som vil føre til økt tungtrafikk på fv. 281 og videre over E134.

Følgende planer er vurdert

Asker kommune

- Program for stedsutviklingsoppgaver i Asker i perioden 2021-2024 (4.05.2021)
- Kommuneplanens samfunnsdel (9.06.2020)
- Planstrategi for Asker 2020-24 (13.10.2020)
- Kommuneplan for Røyken 2015 – 2027, kommuneplanens arealdel, 01.10.2015

Temaplaner

- Strategisk næringsplan 2015-2026
- Kommunedelplan for klima, energi og miljø (2018-2030)

Planer under arbeid

- Høringsutkast Temaplan næring 2020-2032
- Planprogram områdeplan for Tofte sentrum nord/Tofte industriområde (01.12.2020)
- Planprogram, områdeplan for Røyken sentrum med tilliggende områder (14.09.2017)

Tidligere Hurum kommune

Temaplaner

- Temaplan for energi og klima 2017-2020

Tidligere Røyken kommune

Temaplan

- Nærings- og innovasjonsplan 2016-2020
- Energi- og klimaplan 2017-2020

4.2.4 Tidligere planlegging

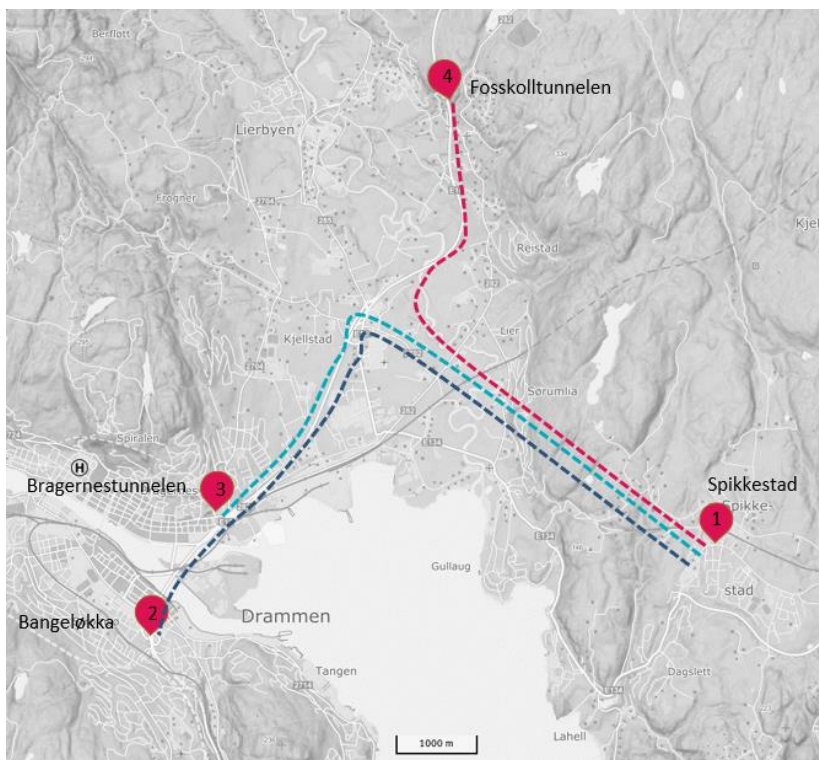
Planlegging av ny rv. 23/E134 fram til E18 har pågått i lang tid. Arbeidet med og grunnlaget for de siste planene er brukt som deler av grunnlag i utarbeidelsen av kommunedelplan for E134 Dagslett-E18.

4.3 Resultater fra trafikkanalysen

Som grunnlag for vurdering av trafikk og prissatte konsekvenser er det gjennomført trafikkberegninger [37]. Fordi endringer i transport- og trafikkmønsteret er en del av grunnlaget for analysene i denne fagrapporten, er det hentet noen relevante resultater. Som for ikke prissatte temaer er det valgt å se på resultatene fra trafikkberegningene for 2030.

4.3.1 Beregnede reisetider

De ulike alternativene medfører endringer i kjøretid mellom sentrale reisepunkter i influensområdet. Det er tatt ut reisetider for alle alternativer på strekninger som alle begynner i Spikkestad. De ender i Drammen, og på E18 både sør og nord for der E134 kobler seg på E18. Se også Figur 4-5 som viser punktene som det er valgt å undersøke kjøretid for.



Figur 4-5 Oversikt over stedene som det er beregnet kjøretid mellom. Hver av de stiplede linjene indikerer reiserestrekningen

Tabell 4-1 Beregnede reisetider utenom rush mellom punktene vist i Figur 4-5

Reisetider for ulike kjøreruter	Spikkestad (1) til E18 ved Bangeløkka (2)	Spikkestad (1) til Bragernestunnelen (3)	Spikkestad (1) til Fosskolltunnelen (4)
Nullalternativet	12 min	11 min	13 min
Viker	8 min	8 min	6 min
Huseby - over	7 min	6 min	7 min
Vitbank - over	7 min	6 min	7 min
Huseby - under	7 min	6 min	7 min
Vitbank - under	7 min	6 min	7 min
Jensvoll - over a	6 min	6 min	7 min
Jensvoll - over, halvt kryss på Linnes	6 min	6 min	7 min
Jensvoll - under	6 min	6 min	7 min

..

Tabell 4-2 Beregnede reisetider i ettermiddagsrush

Reisetider for ulike kjøreruter	Spikkestad (1) til E18 ved Bangeløkka (2)	Spikkestad (1) til Bragernestunnelen (3)	Spikkestad (1) til Foskolltunnelen (4)
Nullalternativet	23 min	17 min	19 min
Viker	16 min	15 min	7 min
Huseby - over	11 min	10 min	9 min
Vitbank - over	11 min	10 min	9 min
Huseby - under	12 min	12 min	9 min
Vitbank - under	12 min	12 min	9 min
Jensvoll - over	11 min	9 min	10 min
Jensvoll - over halvt kryss på Linnes	11 min	9 min	10 min
Jensvoll - under	11 min	11 min	10 min

4.3.2 Beregnede trafikkmengder

Beregnete trafikkmengder for år 2030 oppsummeres i tabellen under. I trafikkberegningene ligger det ikke inne bompenger på strekningen Dagslett-Linnes, ellers er beregningene basert på dagens trender.

Usikkerhet

De største usikkerhetene i datagrunnlaget er knyttet til at det kan forventes store endringer i transportsektoren og reisemønster fremover. Dette fanger ikke transportmodellen opp. Konsekvensene av pandemien (Covid 19) eller andre ekstreme hendelser tar heller ikke transportmodellen hensyn til.

Bilrestriktive tiltak som endring i parkeringsdekning eller endret avgiftsnivå eller innretning er det ikke tatt høyde for.

Usikkerheten i trafikkberegningene har primært betydning for trafikkmengdene, ikke for hvilken veg bilisten velger å kjøre. På tross av usikkerhetene om de beregnede trafikkmengdene, vurderes tallene som relevante for denne analysen. De sier mye om hvilken trafikal situasjon man kan forvente seg i de ulike alternativene i en fremtidig situasjon sammenlignet med nullalternativet.

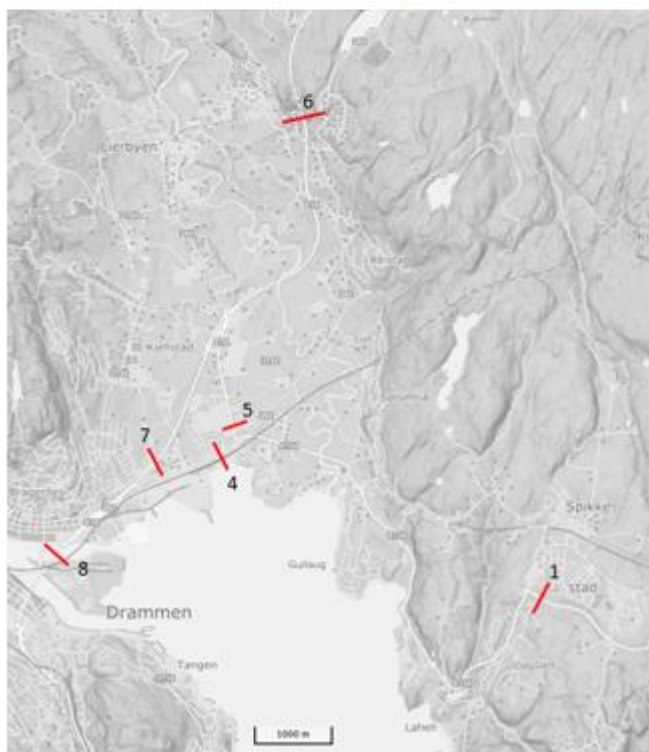
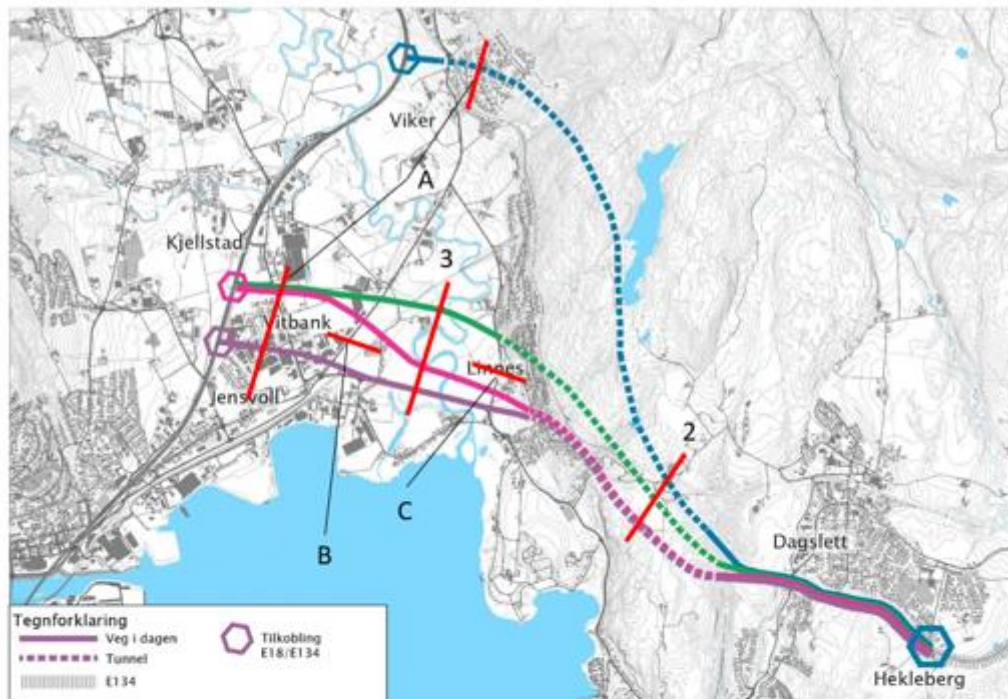
Trafikkmengder

Det er hentet ut noen trafikkmengder for å undersøke konsekvensene ved de forskjellige alternativene opp mot nullalternativet. Det er hentet ut trafikkmengder på forskjellige delstrekninger på eksisterende E134 (Nr. 1-5), på E18, både sør og nord for alternative E134 løsninger (Nr. 6-8 og A), og på det lokale vegnettet (Nr. B og C). Resultatene er listet opp i Tabell 4-3 og snittene hvor trafikktalene er hentet fra er vist i Figur 4-6.

Tabell 4-3 Beregnede trafikkmengder i transportmodellen for år 2030 i punktene vist i Figur 4-6

Nr	Vegnavn	Null-alternativet	Viker-alternativet	Huseby - over	Vitbank - over	Huseby - under	Vitbank - under
1	E134 Spikkestad	17 000	21 700	25 100	25 200	24 300	24 400
2	E134 Dagslett Linnes	23 500	26 800	32 600	32 800	30 400	30 700
3	E134 vest for Linnes	23 000	26 800	32 100	32 800	30 400	30 700
4	E134 Strandvegen	18 500	8 400	6 000	6 300	6 400	6 300
5	E134 Ringeriksvegen	10 100	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600
6	E18 Foskolltunnelen	71 400	73 600	72 000	72 100	72 200	72 300
7	E18 Frydenlund	83 600	94 200	101 400	101 200	101 300	101 400
8	E18 Drammen	61 000	66 000	69 500	69 500	69 000	69 000
A	Ny E134 øst for E18		26 800	32 100	31 800	30 400	30 700
B	Fv 282 Husebysletta	3 400	2 700	4 100/6 000	3 700/5 400	3 200	3 000
C	Fv 2694 Tuverudsletta	2 900	1 400	1 300	1 200	1 600	1 600

Nr	Vegnavn	Null-alternativet	Jensvoll - over	Jensvoll - under
1	E134 Spikkestad	17 000	26 100	25 800
2	E134 Dagslett Linnes	23 500	33 400	32 900
3	E134 vest for Linnes	23 000	36 800	35 500
4	E134 Strandvegen	18 500	4 700	3 400
5	E134 Ringeriksvegen	10 100	4 400	2 900
6	E18 Foskolltunnelen	71 400	71 900	72 000
7	E18 Frydenlund	83 600	104 200	104 000
8	E18 Drammen	61 000	70 800	70 200
A	Ny E134 øst for E18		38 800	35 500
B	Fv 282 Husebysletta	3 400	3 800	1 200
C	Fv 2694 Tuverudsletta	2 900	2 200	2 900



1. E134 Spikkestad
2. E134 Dagslett Linnes
3. E134 vest for Linnes
4. E134 Strandveien
5. E134 Ringeriksveien
6. E18 Foskolltunnelen
7. E18 Frydenlund
8. E18 Drammen

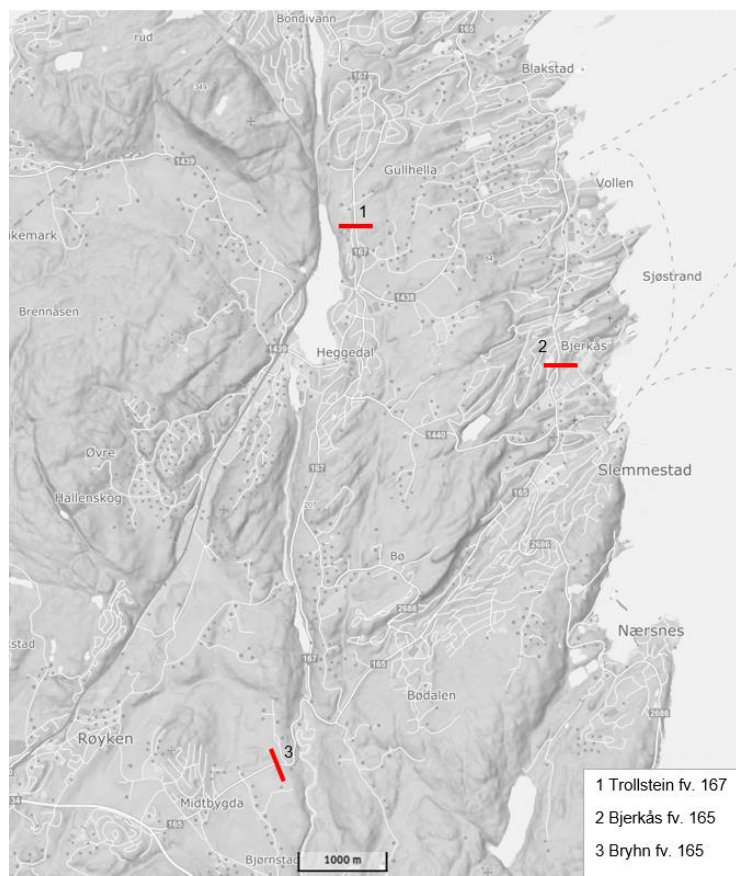
- A. Ny E134 øst for E18
 B. Fv 282 Husebysletta
 C. Fv 2694 Tuverudveien

Figur 4-6 Oversikt over vegsnitt som vises i tabell med trafikkmengder

Tabell 4-4 Beregnede trafikkmengder i transportmodellen for år 2030

Nr	Vegnavn	Null-alternativet	Viker-alternativet	Huseby - over	Vitbank - over	Huseby - under	Vitbank - under
1	Trollstein fv. 167 102	16 480	14 460	14 418	14 528	14 406	14 518
2	Bjerkås fv. 165 101	10 830	10 821	11 038	11 048	11 030	11 040
3	Bryhn fv. 165 100	17 080	17 250	18 610	18 260	18 630	18 275

Nr	Vegnavn	Null-alternativet	Jensvoll - over	Jensvoll - under
1	Trollstein fv. 167	16 480	14 425	14 468
2	Bjerkås fv. 165	10 830	11 140	11 125
3	Bryhn fv. 165	17 080	18 880	18 795



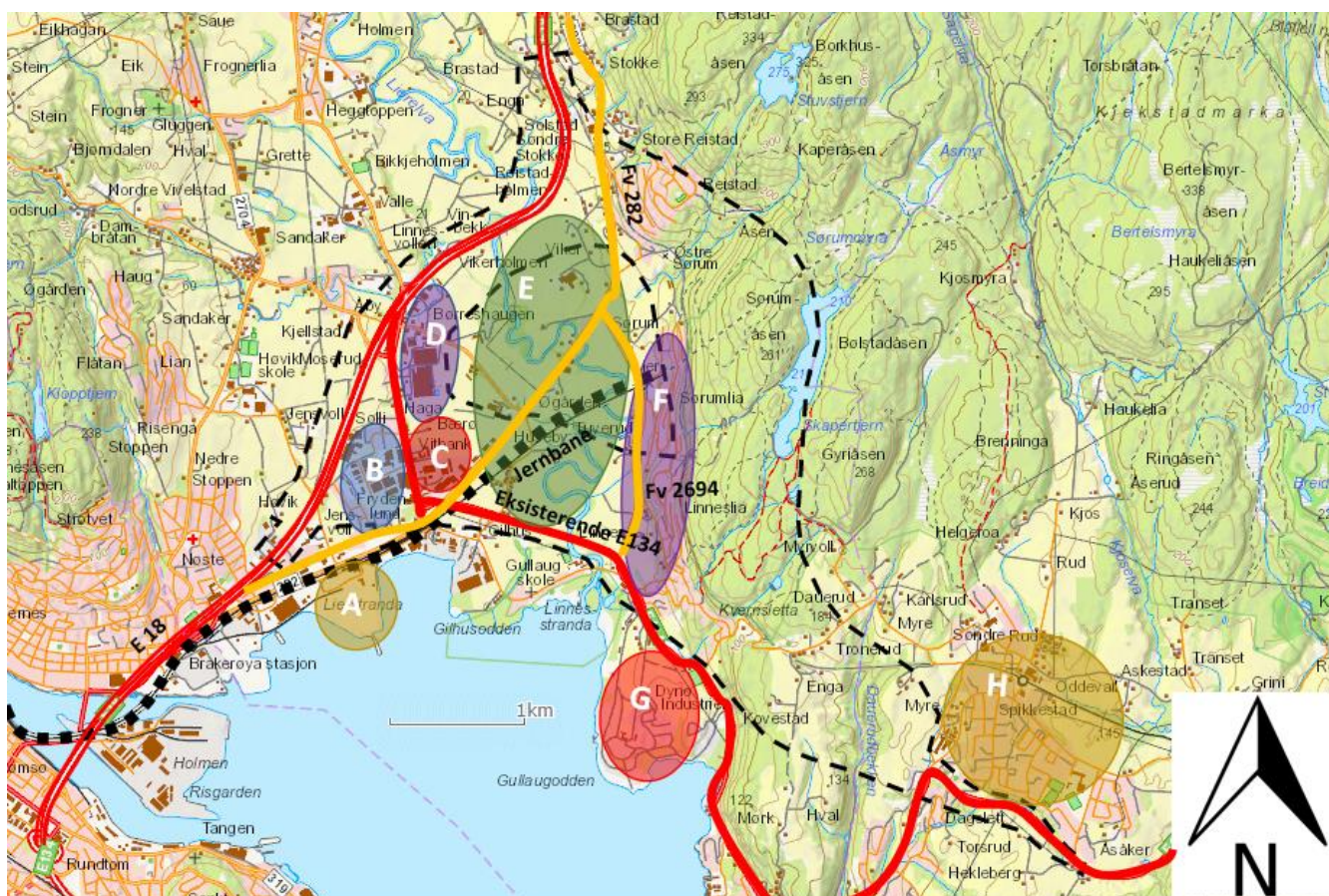
Figur 4-7 Oversikt over vegsnitt som vises i tabell med trafikkmengder

5 Analyse – Lokal og regional utvikling

5.1 Beskrivelse av dagens situasjon og vurderingskriterier

5.1.1 Arealbruksendringer

I figur 5-1 er områdene det henvises til i dette kapittelet synliggjort for lettere å kunne analysere tiltakets påvirkning på arealbruk. Under er relevant informasjon, hentet fra de ulike planene nevnt i kapittel 4.2, trukket fram.



Figur 5-1 Oppdeling av område og synliggjøring av barrierer

Arealbruken i området er planlagt med sentrumsutvikling på Lierstranda (A) og Spikkestad (H). I tillegg ønskes videreutvikling av Røyken sentrum (ikke på kartet i Figur 5-1) som er under planlegging gjennom pågående områderegulering [10][14][16]. For Jensvoll og Frydenlund (B), Vitbank (C) og Kjellstad (D) er det i stor grad eksisterende og framtidig næringsvirksomhet som det er planlagt å styrke og videreutvikle. I området Lierelva (E) beveger seg igjennom er det ønske om å opprettholde landbruksnæringen. Det er også fokus på å ta vare på Lierelva som en vanningsressurs for landbruksnæringen [23].

Linnerlia og Sørumlia (F) er eksisterende boligområder og det er et ønske om å opprettholde dette som et godt boligområde.

Gullaug (G) er et område hvor ambisjonen hos utbygger og kommunen er å utvikle et boligområde med rundt 2500 boliger, 400 nye arbeidsplasser og nye grunnskoler med til sammen 1 300 elever.

I tillegg er det under planlegging et biodrivstoffanlegg på Tofte i Asker (tidligere Hurum kommune) som vil skape tungtrafikk på fv. 281 og E134.

Det er en del infrastruktur allerede som strukturerer området og skaper barrierer. Det er først og fremst E18, jernbanelinjen, eksisterende E134 og fylkesvegene Husebysletta (fv. 282) og Tuverudvegen (fv. 2694).

Se også gjennomgangen av vedtatte planer og planer under arbeid i kapittel. 4.2.

Vurderingskriterium

Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket følge opp vedtatt arealbruk?

5.1.2 Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked

Type næringsvirksomheter og lokalisering

I kommuneplanen for Lier er det satt opp noen utviklingstrekk hvor Lier beskrives som sentral mellom Drammen og Oslo. Jernbanen, E18 og E134 går gjennom kommunen, og gjør Lier attraktiv for bolig- og næringsutvikling. Kommunen er samtidig en nasjonalt viktig jordbrukskommune. I dag er størstedelen av den areal- og transportkrevende virksomheten i kommunen etablert på Lierstranda, langs E18 og langs deler av E134 fra Lierstranda og opp til Åby, Liertoppen, med handel og langs Røykenvegen (eksisterende E134) og langs Ringeriksvegen (fv. 285) opp til Lierbyen. Se også Figur 5-2 som illustrerer aksen.

Strategisk næringsplan for Lier kommune (vedtatt 12.12.2016) viser at næringer som selger til kunder utenfor regionen eller utenfor Norge (basisnæring) er omtrent like store som snittet i Norge. Næringslivet som konkurrer på det regionale markedet (regionnæring) er den klart største næringen med 41% av arbeidsplassene og er den næringen som har vokst mest fram til 2013.

Lier har hele 12 % av landets grønnsaksareal og er Norges største veksthuskommune. I tillegg blir mye mat pakket og distribuert fra kommunen. I influensområdet ligger bl.a. Bama Industri AS, Synnøve Finden Fellespakkeriet Sa og ASKO som er koblet til landbruksnæringen. Bama har besluttet å flytte sitt anlegg til Stangeby som også ligger i Lier. ASKO flytter til Hanekleiva i Holmestrand når utbyggingen i Hanekleiva er ferdigstilt.

Bygg og anleggsvirksomhet, og da spesielt knyttet til handel av byggevarer, er en stor næring. Protan Tak as har produksjon og hovedkontor i området. Caverion, som er stor i Norge på totaltekniske entrepreiser, har kontorer i Lier. Det finnes også produksjonsselskaper som Tomra i influensområdet. Det er også en rekke handelsbedrifter av store varer som bil, camping og gartneri i tillegg til en rekke detaljvarehandelsbutikker.

På Lierstranda ligger det flere transport- og logistikkbedrifter som Bring, PostNord, Ats, Posten Norge AS. Det samme gjør en tømmerterminal, Hermod Teigen som fragmenterer biler og annet metallavfall for gjenvinning og Nor Tekstil som driver vaskeri. Deler av områdene har vært båndlagt som følge av planlegging av både veg og bane. Det har begrenset utviklingen av områdene.



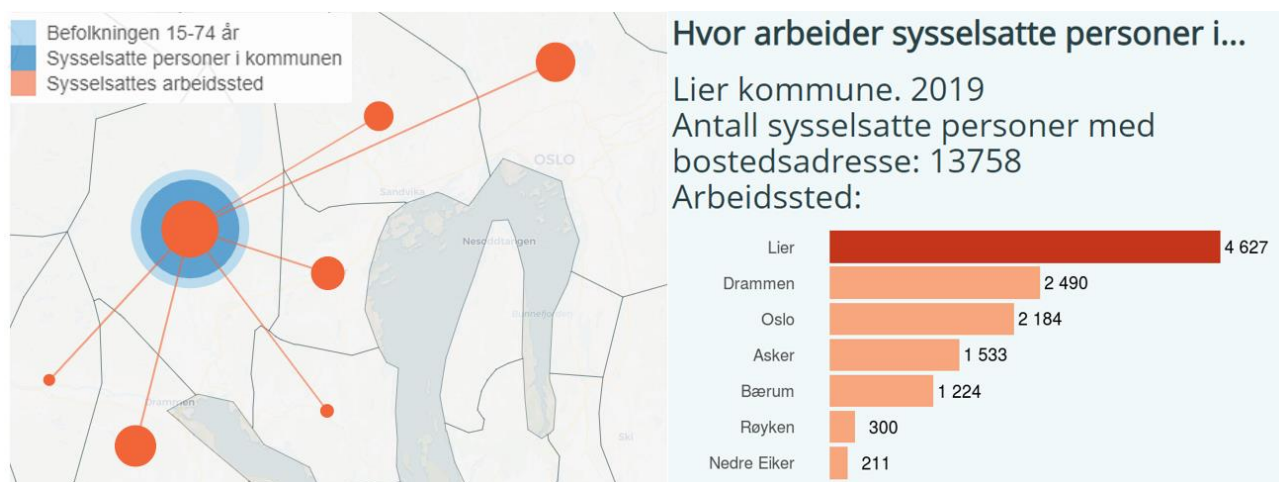
Figur 5-2 Aksa Fjordbyen gjennomnæringsområdet langs E18 og opp til Lierbyen er markert med blå pil

Asker kommune påpeker i kommuneplanens samfunnsdel at utviklingen av kommunen baserer seg på at ny E134 gjennomføres som beskrevet i Nasjonal Transportplan (2022-2033). Det er også pekt på Spikkestad og Røyken som lokalsenter med prioritert vekstområde. Det planlegges med boligutbygging som øker antall boliger fra 1 900 til 2 900. Områdereguleringsplanen som er under utarbeidelse for Spikkestad legger til rette for å videreutvikle denne som stasjonsby. Det er nødvendig å utvikle VA-infrastruktur før det kan etableres noe store nye områder.

Regionale forbindelser

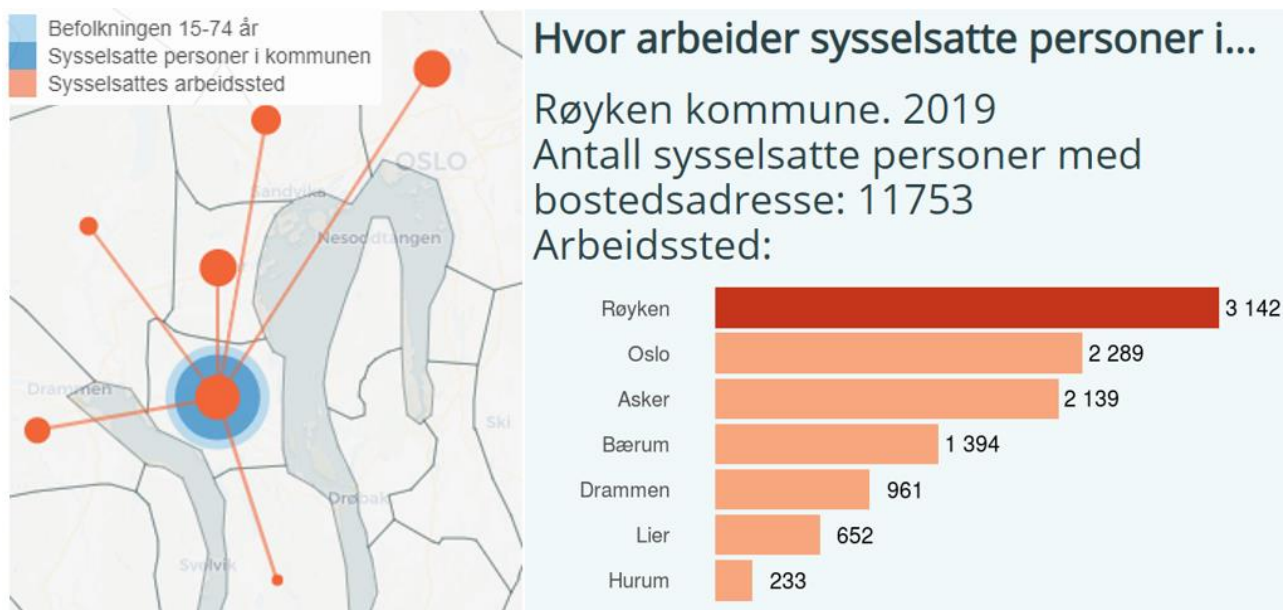
Lier og Asker ligger sentralt og nær både Drammen og Oslo. Lier kommune har stor inn- og utpendling til omkringliggende kommuner.

Av det totale antall sysselsatte i Lier kommune pendlet 66% av dem ut av kommunen i 2019. Se også Figur 5-3 som illustrerer pendlingsstrømmene ut av kommunen.

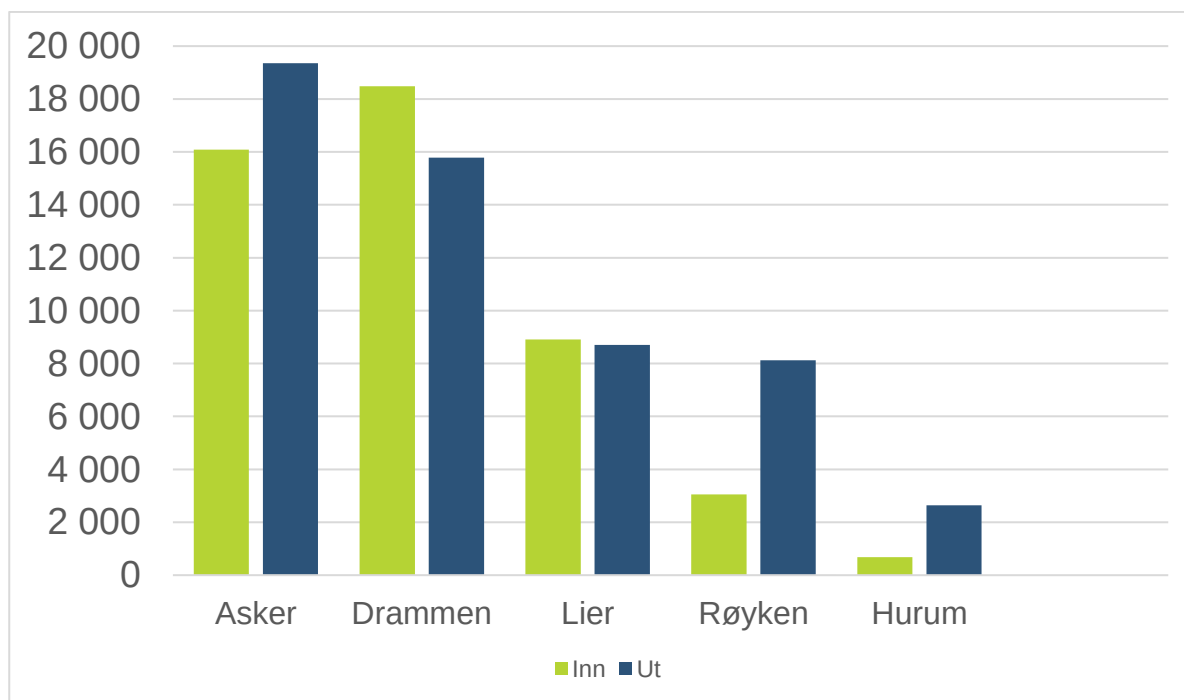


Figur 5-3 Visualisering av pendlingsstrømmer. Kilde SSB, Tabell 03321

Tilsvarende pendlet 67% ut av Røyken kommune i 2019. Se også Figur 5-4 som illustrerer pendlingsstrømmene ut av kommunen.



Figur 5-4 Visualisering av pendlingsstrømmer fra Røyken kommune. Kilde SSB, Tabell 03321



Figur 5-5 Inn/utpendling i kommunene som ligger i arbeidsreiseavstand. Dette er gammel kommuneinndeling (SSB: Tabell 11617)

Gamle Drammen har mer enn egendekning av arbeidsplasser, mens gamle Asker har mer nettoutpendling. Lier har god egendekning. De tidligere Røyken og Hurum kommuner har en relativt stor gruppe som reiser ut av kommunen når de skal på jobb.

I strategisk næringsplan for Lier kommune (2016) beskrives også en teknologiakse mellom Oslo og Kongsberg. Her ligger både produksjonsbedrifter og kontorarbeidsplasser, og det ligger flere kompetansekluster langs aksene. Dette er i hovedsak kunnskapsbedrifter som ligger i Oslo sentrum, Skøyen, Lysaker/Fornebu, Asker og videre mot Drammen og Kongsberg. Denne typen bedrifter egner seg godt for lokalisering i bykjernen, men de har historisk sett etablert seg utenfor bykjernen [39].

Utfordringer og videre utvikling

I Strategisk næringsplan for Lier (2016) vektlegges det at et godt utbygd transportsystem er blant de viktigste forutsetningene for vekstkraftige bedrifter, og kommunen har i sin handlingsplan et mål om å utvikle et konkurransedyktig transportsystem. I regional plan for areal og transport i tidligere Buskerud fylke (2018-2035) beskrives det at «det nasjonale transportsystemet utgjør deler av vegnettet i Buskeruds sentrale øst-vestforbindelser, og det stilles store krav til framkommelighet og standard. Effektive næringslivskorridorer skal videreutvikles med tanke på god framkommelighet og trafiksikkerhet. Tidligere Buskerud fylke har sentrale korridorer for både frakt av Buskeruds egen industriproduksjon og gjennomgående godstrafikk. Spesielt er nedre Buskerud preget av større logistikkaktører og varehandel som skaper mye godstransport. Spesielt viktig for godstrafikken er god standard og helårsåpne veier.

Gode samferdselsløsninger stimulerer til vekst i arbeidsplasser. Redusert framkommelighet på grunn av stor personbiltrafikk gir utfordringer for nærings- og kollektivtransporten. Kvalitet på infrastruktur og at veksten i privattrafikken tas med effektiv kollektivtrafikk, gåing og sykling vil kunne øke verdiskapingen og bidra til å sikre arbeidsplasser i hele fylket.

Det er også en målsetting både nasjonalt, regionalt og lokalt å styrke godstransport på sjø for å flytte tungtransport fra veg til sjø og bane (NTP 2022-2033).

Drammen Havn er viktig å videreutvikle med tanke på dette. Her har det vært en reguleringsplanprosess med endelig planvedtak 18. mars 2020. Planen legger til rette for en økende aktivitet og arealbruk på Holmen som også vil være med på å realisere planlagt byutvikling andre steder i byen. Sentrale områder på Sundland, Nybyen og Tangen er områder som vil kunne avlastes. I planen ligger muligheter for bedre jernbaneforbindelse og utfylling til havneareal.

I vedtatt detaljreguleringsplan for nytt sykehus i Drammen – med Drammen helsepark, som ble vedtatt 3. september 2019, legges det til rette for de samme grepene som er beskrevet i Masterplanen for planlegging og realisering av Fjordbyen (oktober 2014) med vegadkomst både fra øst og vest. Det nye sykehuset i Drammen skal være lokalsykehus for Lier, Drammen, Røyken, Hurum, og Sande og ha områdefunksjoner for hele Vestre Viken. Dette betyr at tilgjengeligheten må være god både lokalt og regionalt.

I Lier sin kommuneplan (2019-2028) og i Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035 vektlegges å bygge opp under eksisterende knutepunkter og etablert næring og sentrumsstruktur.

Fjordbyen kommer som en stor endring, hvor Lierstranda som i dag har store arealer som benyttes til lagring og transportvirksomheter, planlegges å bli Fjordbyen med plass til 20 000 innbyggere og 8 000 arbeidsplasser som er arealeffektive (dette inkluderer sykehuset).

Gullaug er også et område som er under planlegging. Gullaug planlegges utbygd med 2 500 nye boliger, 400 nye arbeidsplasser og nye grunnskoler med til sammen 1 300 elever. Det er ikke avklart når mulig byggestart kan være.

Det er startet et arbeid med områderegulering av Røyken som skal legge til rette for både flere boliger og mer næring. Det er også vedtatt et planprogram for å utvikle et bioraffineri på Tofte. Bioraffineriet vil skape en del tungtrafikk som vil gå på E134

Vurderingskriterium

Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket endre framkommelighet og tilgjengelighet for private og offentlige virksomheter som igjen kan føre til endret sysselsetting og arbeidsmarkedsutvikling?

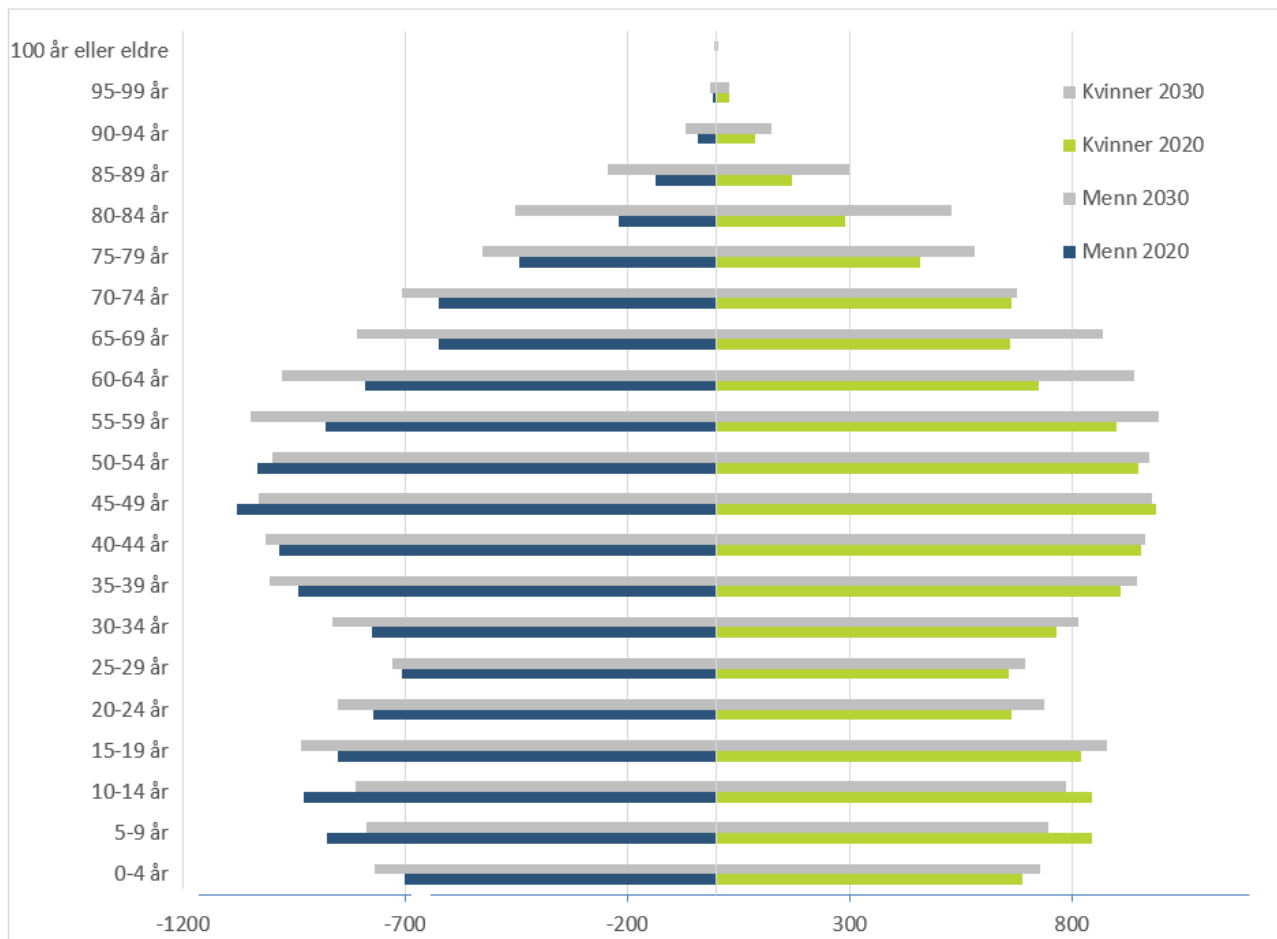
Framkommelighet defineres som hvor fort eller lett det er å forflytte seg i trafikken, for eksempel tidsforbruk per avstandsenhet i trafikken. Tilgjengelighet defineres som hvor lett det er å nå et bestemt sted. Et sted er lite tilgjengelig når man må ferdes en lang omveg for å komme dit.

Arbeidsmarkedet er relativt statisk, og det kan ta tid før det skjer en endring i etablering av arbeidsplasser. Det er undersøkt hvilken effekt vegprosjekter har på etableringen av arbeidsplasser [38] og det er spesielt steder som Spikkestad og Røyken som får økt etablering av arbeidsplasser. Det vil si steder som ligger i nærheten av et større tyngdepunkt slik Drammen er. Hvis bedrifter/næringer som har nytte av hverandre lokaliserer seg i nærheten av hverandre vil det kunne føre til at flere bedrifter ønsker å etablere seg i samme område (klyngeeffekt). Dette skjer delvis allerede med teknologiaksen det er vist til tidligere i kapittelet.

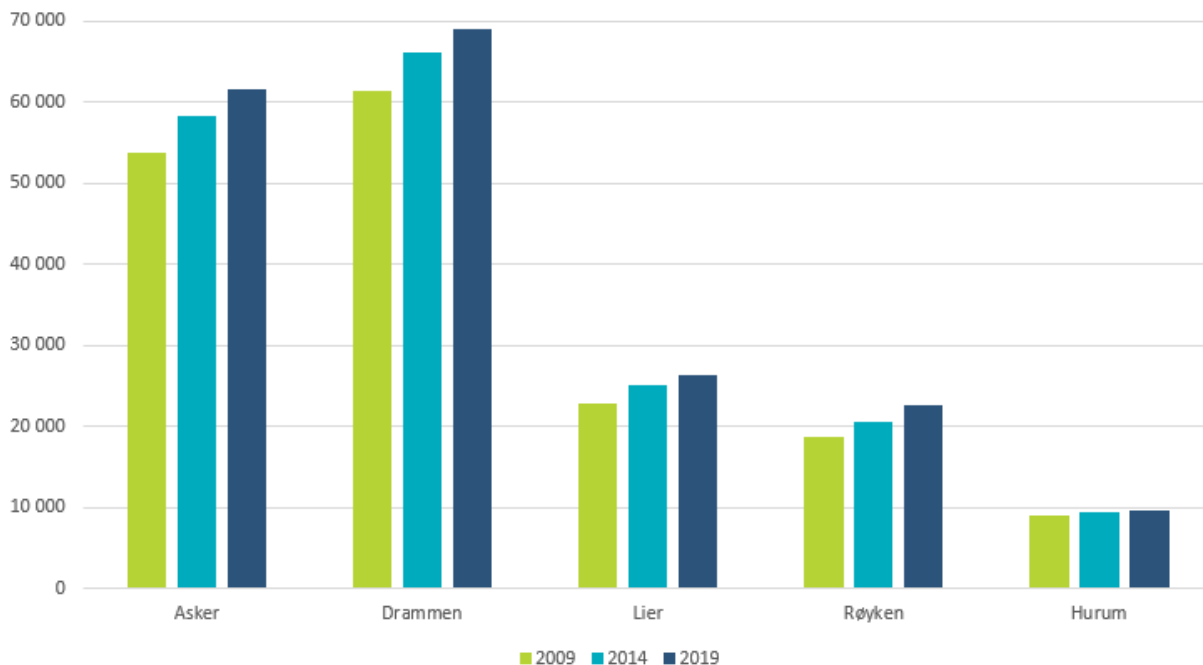
Det er tatt ut reisetid for de tre mest sentrale reiserelasjonene for nullalternativet og de alternativene som skal vurderes i denne fagrapporten. Det vises til Figur 4-5 og Tabell 4-1 og Tabell 4-2 hvor reiserelasjon og reisetid er samlet.

5.1.3 Bosetting – bostedsattraktivitet

Befolkningssammensetningen fram mot 2030 viser en vekst av innbyggere i arbeidsfør alder, selv om Lier kommune også kan forvente flere eldre. Det forventes en vekst i alle aldersgrupper utenom i alderen 5 til 14 år. Den samme tendensen er gjennomgående i kommunene nye Asker og Drammen.



Figur 5-6 Befolkningssammensetning i Lier kommune i 2020 og framskrevet til 2030



Figur 5-7 Befolkningssmengde siste 10 årene (SSB: Tabell 01222)

Det har de siste ti årene vært en befolkningsvekst på mellom 1,2% og 1,9% i, Asker, Drammen, Lier, Røyken og Hurum (det er her vist befolkningsvekst i kommunene før sammenslåing). Hurum har hatt lavest vekst med en snittvekst på 0,56%. Se også Figur 5-7 som viser befolkningsveksten fram til 2019. SSB sin hovedprognose fram mot 2030 viser gjennomgående en vekst på under en prosent for de fem kommunene.

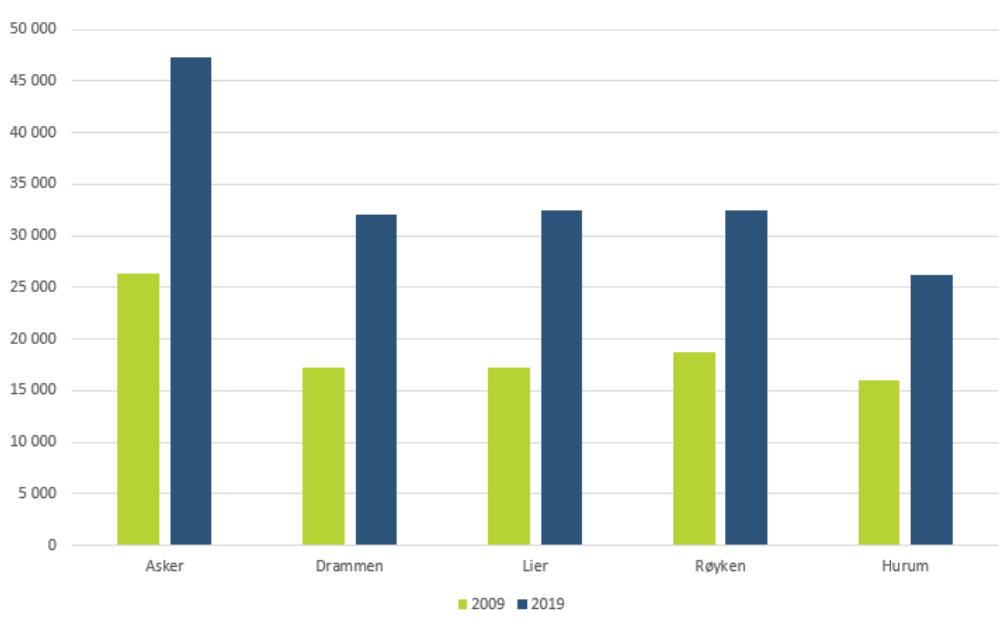
Bostedsattraktivitet er erfaringsmessig sterkt knyttet mot utvikling i antall arbeidsplasser og befolkningsutviklingen på kommunenivå.

Boligprisene er en indikator for en kommunes attraktivitet som bostedsregion. Kvadratmeterprisen i Drammen, gamle Asker og tidligere Røyken har hatt en årlig økning på 6% de siste årene. Til sammenligning har Lier en økning på 7% og Hurum har hatt en økning på 5%.

Boligmarkedet ser ut som om det prismessig er det samme markedet for (de gamle) kommunene, Drammen, Lier og Røyken når det gjelder eneboliger. For blokkleiligheter er det noe større forskjeller, hvor attraktiviteten er størst i Asker, så kommer Drammen, mens Røyken og Lier er på omtrent samme nivå. Hurum har lavest kvadratmeterpris. Se også Figur 5-8 som viser kvadratmeterprisen for eneboliger i kommunene i 2009 og 2019.

Basert på m²-pris på boliger er Asker er tydelig mer attraktivt som boligområde enn Drammen, Lier og Røyken. Hurum er minst attraktiv som boligområde.

Hovedtyngden av nye boliger planlegges etablert i Fjordbyen langs Lierstranda og på Gullaug.



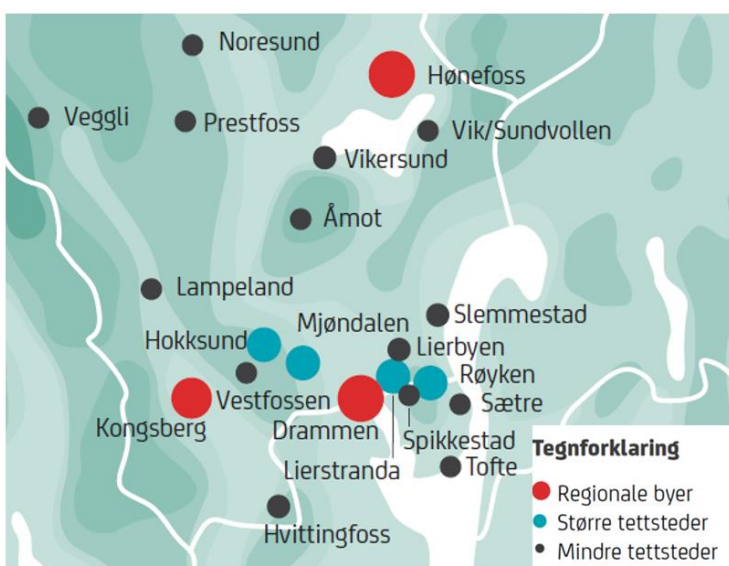
Figur 5-8 Kvadratmeterpris (kr) for enebolig (SSB: Tabell 06035)

Vurderingskriterium

Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket kunne påvirke bosettingsmønster som følge av endret lokalisering av næringsliv og endret reisetid?

5.1.4 Service og senterstruktur

Innenfor dette utredningstema gjelder beskrivelsen under kapittel 5.1. Senter og bystruktur er vedtatt både lokalt og regionalt og kan illustreres med utsnitt fra den flerkjernede utviklingen som er beskrevet i «Regional plan for areal og transport i Buskerud (2018-2035)»



Figur 5-9 Utsnitt av flerkjernet utvikling i tidligere Buskerud fylke (Kilde: Regional plan for areal og transport)

Vurderingskriterium

Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke knutepunktdannelser, klynger og spredning. Forsterkning/svekkelse av allerede etablerte sentra?

Gjennomgående i planene både regionalt og lokalt er det et ønske om å styrke allerede etablerte byer og tettsteder. For å sikre dette er et av grepene at det ikke etableres nye sentra som tar aktivitet/handel fra de eksisterende sentra.

5.2 Vurderte virkninger

5.2.1 Felles vurdering for alle alternativene opp mot nullalternativet

Arealbruksendringer - *Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket følge opp vedtatt arealbruk?*

Alternativene vil ha relativt forskjellig måloppnåelse på dette kriteriet. Det er dermed oppsummert under hvert analysealternativ.

Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked - *Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket endre framkommelighet og tilgjengelighet for private og offentlige virksomheter som igjen kan føre til endret sysselsetting og arbeidsmarkeds-utvikling?*

Den delen av næringslivet i området som forholder seg til nasjonalt og internasjonalt marked vil uansett valg av alternativ få lettere tilgang til et godt vegsystem og dermed være mer konkurransedyktig.

Bosetting – bostedsattraktivitet - *Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket kunne påvirke bosettingsmønster som følge av endret lokalisering av næringsliv og endret reisetid?*

Med høyere boligpriser i Drammen, gamle Asker og Lier vil redusert reisetid utover mot Hurumlandet fra Drammen og Oslo kunne gjøre at boligmarkedet strekker seg lenger øst. Det gjelder for alle alternativene da pendlingen går i omtrent like stor grad mot Oslo og mot Drammen. Med en redusert reisetid på 6-9 minutter og en reduksjon i køståing vil bostedsattraktiviteten på Hurumlandet gå noe opp.

Trafikkmengden på fv. 165 vil gå noe ned uansett valg av alternativ sammenlignet med nullalternativet. Dette vil øke boligattraktiviteten på steder som Slemmestad og Sætre.

Mulig utvikling av Gullaug som et attraktivt boligområde er delvis knyttet til at trafikken til og fra området kan løses på en god måte. Statens vegvesen har i forbindelse med initiativ for å etablere aktivitet på Gullaug uttalt at det er en forutsetning at det kommer på plass en ny E134 [40][41][42] før det kan etableres noe nytt i dette området. I tillegg må det legges til rette for kollektivtrafikken. Alle alternativene for ny E134 vil avlaste eksisterende E134 og dermed legge til rette for utviklingen på Gullaug.

Fjordbyen har som mål å ikke øke biltrafikkmengden, og med denne forutsetningen vil utviklingen der bli lite berørt av etableringen av ny E134. Men området vil bli mere attraktivt ved at ny E134 avlaste lokalvegnettet mest. Dersom Fjordbyen allikevel skulle generere trafikk vil alternativene med kryss med fv. 282 være best for trafikk til Fjordbyen.

Krysset ved Dagslett vil sikre en god flyt av trafikken for alle alternativene sammenlignet med nullalternativet. Dette kan gjøre det mer attraktivt å bo på Spikkestad/Røyken enn med nullalternativet. Spikkestad og Røyken vil komme relativt likt ut uansett hvilket alternativ som velges.

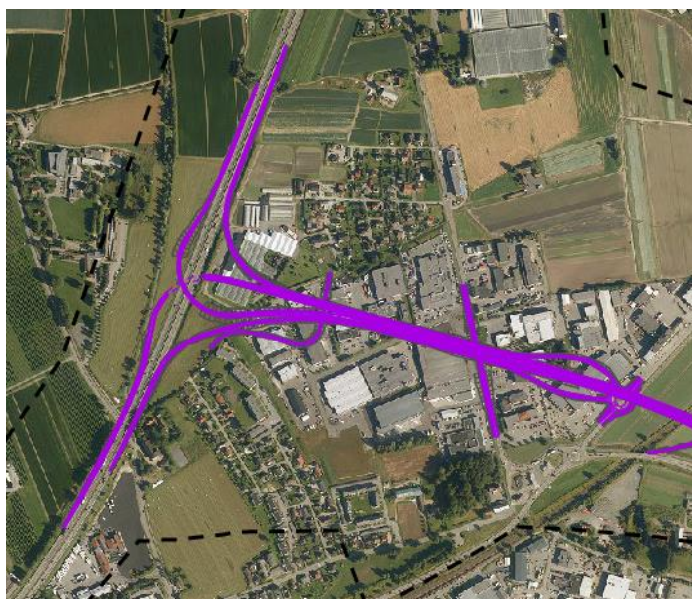
Service og senterstruktur - *Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke knutepunktdannelser, klynger og spredning. Forsterkning/svekkelse av allerede etablerte sentra?*

Virkningene for områder øst for E134 vil være relativt like for alle alternativene. Dette omfatter Røyken og Spikkestad med Dagslettområdet. Redusert reisetid fra Hurumlandet kan svekke Spikkestad og Røyken som lokale sentra. Dagens reisetid på 22 minutter vil kunne reduseres med 8-9 minutter og antall ganger bilen blir stående i kø vil reduseres betraktelig [38]. Den totale kjøpekraften i området går ikke opp, men fordeler seg over flere/nye sentra. Dette kan flytte handel fra Røyken og Spikkestad og på den måten være i strid med deler av målsettingen i kommuneplanen [38].

5.2.2 Jensvoll - over

Arealbruksendringer - Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket følge opp vedtatt arealbruk?

Jensvoll - over går gjennom et sammenhengende næringsområde hvor Lier kommune ønsker utvikling og fortetting av næringsareal. Den nye vegtraseen vurderes å gjøre det vanskeligere å oppnå denne sammenhengen. Det vil nesten halvere næringsarealet og alternativet vil også dele opp området slik at det kan være vanskeligere å få til arealeffektive løsninger for næringsområdet. Området vil ha kort veg ut til E18 med krysset som knytter ny E134 til fylkesvegen. Samlet sett vurderes konsekvensen å være *noe negativ*.



Figur 5-10 Jensvoll - over

Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked - Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket endre framkommelighet og tilgjengelighet for private og offentlige virksomheter som igjen kan føre til endret sysselsetting og arbeidsmarkeds-utvikling?

Dette alternativet gir redusert reisetid på alle de aktuelle kjørerutene (Tabell 4-1). Jensvoll - over gir mest reduksjon på reisetid sørover. Nordover er det samme reduksjon som Huseby- og Vitbank-alternativene. Bare Viken gir mer reduksjon i reisetid nordover. Tiltaket vurderes som positivt for regiontrafikken som skal fra ny E134 og i begge retninger på E18 fordi det gir en raskere veg og dermed bedre framkommelighet enn nullalternativet. Trafikken på dagens E134 og tilstøtende veger vil reduseres betydelig. Dette vil bedre framkommeligheten og tilgjengeligheten på det lokale og regionale vegnettet.

Framkommeligheten og tilgjengeligheten for virksomheter både lokalt/regionalt og nasjonalt vil bedres betydelig som følge av den reduserte reisetiden, og det vil bli en tydelig reduksjon i trafikkmengden på det lokale vegnettet. Dette vil redusere kødannelsen og dermed øke framkommeligheten. Jensvoll - over har i tillegg koblingen mot fv. 282, noe som gjør at framkommeligheten og tilgjengeligheten for virksomheter lokalt vil være tilsvarende god som for Huseby - over og Vitbank - over. I tillegg er det planlagt et kryss som kobler E134 til Tuverudvegen (fv. 2694), noe som ytterligere øker tilgjengeligheten til det lokale vegnettet.

Alternativet vil medføre at næringsområdet Jensvoll, som kommunen peker på som viktig, får redusert sitt areal betydelig og blir delt med E134 som en sentral barriere. Godt etablerte næringsvirksomheter må i tilfelle flytte. Samlet sett vurderes konsekvensen å være *noe positiv*.

Bosetting – bostedsattraktivitet - Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket kunne påvirke bosettingsmønster som følge av endret lokalisering av næringsliv og endret reisetid?

Jensvoll - over vil i liten grad berøre boligområder i forbindelse med krysset mot E18. Belastningen på det lokale vegnettet vil gå ned. Dette kan gjøre det noe mer attraktivt å bosette seg på Frydenlund, og i boligområdet som ligger langs Ringeriksvegen og langs Husebygata. Dette gjelder både med tanke på reisetid, forutsigbarhet (mindre kø) og mindre trafikkbelastning på bomiljøet. Samtidig vil de kunne oppleve nærheten til E134 som en ulempe som følge av mer støy og luftforurensning og at uteoppholdsområder ikke er så attraktive med en stor veg så nær.

Trafikken ved Bryhn (fv. 165) vil øke i dette alternativet. Dette er trafikk som ellers ville gå på Røykenveien (fv. 167). Belastningen på hovedvegene inn mot Oslo vil gå noe ned. Dette kan øke boligattraktiviteten på steder som Slemmestad og Sætre da alternativet vil føre til mindre kø på det lokale vegnettet.

Samlet sett vurderes konsekvensen å være *noe negativ*.

Service og senterstruktur - Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke knutepunktdannelser, klynger og spredning. Forsterkning/svekkelse av allerede etablerte sentra?

Alternativet ligger utenfor planavgrensningen til Fjordbyen og kollektivknutepunktet på Lierstranda. Tilgjengelighet til Fjordbyen som et senter vil øke. Dette er positivt med tanke på å styrke Fjordbyen.



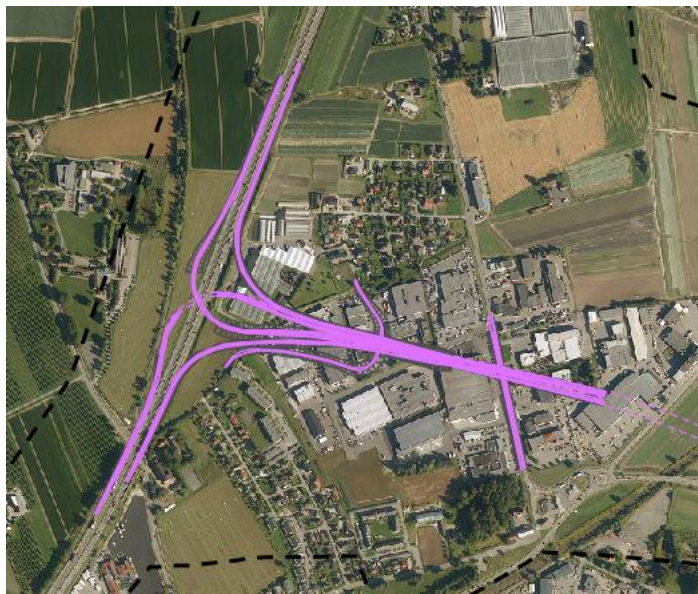
Figur 5-11 Jensvoll - over

Redusert reisetid fra Hurumlandet kan svekke Spikkestad og Røyken som lokalt senter. Dagens reisetid på 22 minutter vil kunne reduseres med 8-9 minutter og antall ganger bilen blir stående i kø vil reduseres betraktelig [38]. Tiltaket vurderes samlet sett å gi *noe positiv* effekt.

5.2.3 Jensvoll - under

Arealbruksendringer - Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket følge opp vedtatt arealbruk?

Alternativet følger samme horisontallinje som Jensvoll - over. Dette alternativet foreslås etablert i kulvert under terreng mellom Smetten og Amtmannssvingen.



Figur 5-12 Jensvoll - under

Jensvoll - under går gjennom et sammenhengende næringsområde hvor kommunen ønsker utvikling og fortetting av Liers næringsareal. Den nye vegtraseen vurderes å gjøre det vanskelig å oppnå denne sammenhengen. Det vil beslaglegge omtrent halvparten av næringsarealet og dele opp området slik at det kan være vanskeligere å få til arealeffektive løsninger for næringsområdet. Tiltaket vurderes samlet sett å gi *noe negativ* effekt.

Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked - Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket endre framkommelighet og tilgjengelighet for private og offentlige virksomheter som igjen kan føre til endret sysselsetting og arbeidsmarkeds-utvikling?

For alternativ Jensvoll - under gjelder det samme som Jensvoll - over med unntak av at alternativet ikke har kryss ved næringsområdet. Alternativet vil dermed ikke ha fordelene med kort avstand for bedrifter til overordnet vegnett.

Tiltaket vurderes samlet sett å gi *noe positiv* effekt.

Bosetting – bostedsattraktivitet - Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket kunne påvirke bosettingsmønster som følge av endret lokalisering av næringsliv og endret reisetid?

For alternativ Jensvoll - under gjelder det samme som for Jensvoll - over, med unntak av at Jensvoll-under har kulvert på deler av strekningen. Kulvert, sammen med at det ikke er kryss med fv. 282, gjør forholdene noe bedre på Frydenlund. Trafikkmengdene på Strandveien vil være betydelig lavere enn ved nullalternativet da trafikken vil bruke E18 som alternativ til Strandveien. Med Jensvoll - under vil det ikke være mulig å benytte ny E134 på strekningen til lokalbuss siden det ikke er planlagt kryss ved Amtmannssvingen. Konsekvensen av dette vil være at bussene må gå i en annen trasé. Den mest nærliggende muligheten vil være om Gilhusveien/Linnesstranda gjennom et boligfelt og forbi en skole. Dette vil føre til en økt

kjørelengde på om lag 500 meter og en økt reisetid på 1-2 minutter forutsatt en holdeplass i den nye traséen. Hvis denne traseen skal realiseres vil det være behov for avbøtende tiltak for å ivareta trafikksikkerheten på strekningen. Tiltaket vurderes samlet sett å gi *noe positiv* effekt.

Service og senterstruktur - *Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke knutepunktdannelser, klynger og spredning. Forsterkning/svekkelse av allerede etablerte sentra?*

Det vises til vurderingen for Jensvoll - over. Det som skiller disse alternativene er at Jensvoll - over har kryss med fv. 282. Trafikken vil også i dette alternativet i stor grad (ifølge trafikkmodellene) velge å kjøre E18. Alternativene vurderes på samme måte for dette temaet.



Figur 5-13 Jensvoll - over

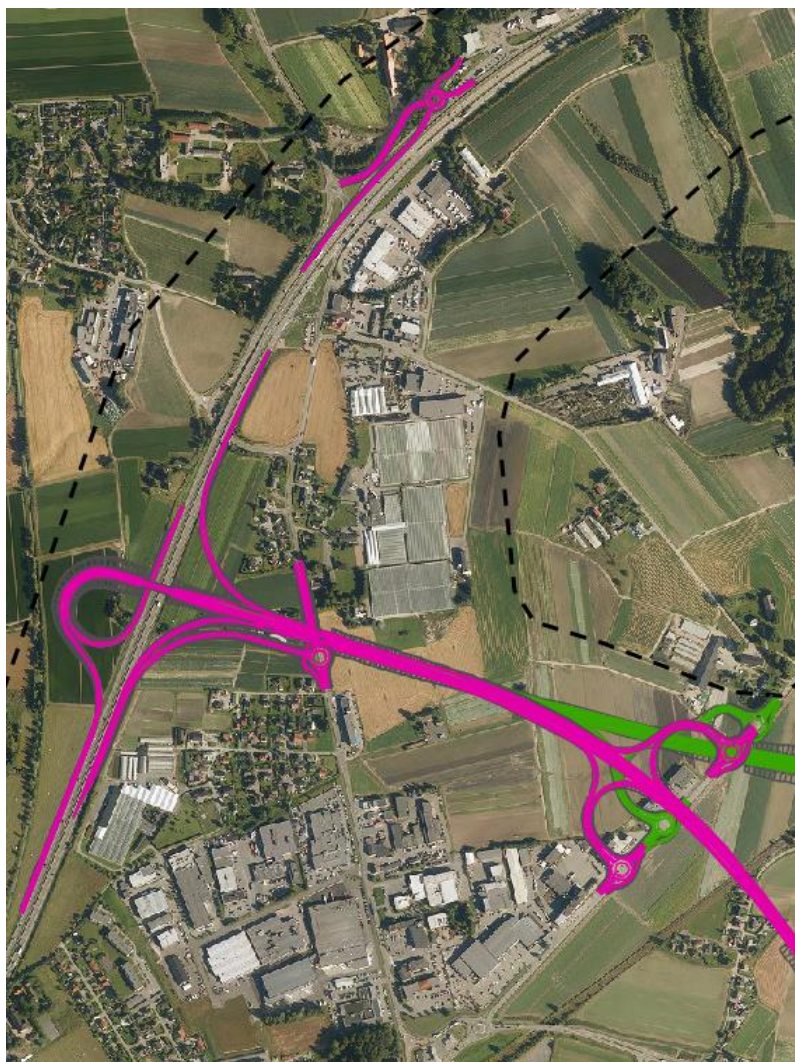
Redusert reisetid fra Hurumlandet kan svekke Spikkestad og Røyken som lokale senter. Dagens reisetid på 22 minutter vil kunne reduseres med 8-9 minutter og antall ganger bilen blir stående i kø vil reduseres betraktelig [38]. Tiltaket vurderes samlet sett å gi *noe positiv* effekt.

5.2.4 Huseby - over og Vitbank - over

Arealbruksendringer - Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket følge opp vedtatt arealbruk?

Alternativene følger tilnærmet lik horisontallinje fra E18 og fram til fv. 282. Begge har sammenlignbar kobling til fv. 282.

Alternativene fører til en permanent formålsendring, omdisponering og oppstyking av dyrka mark. Det vil også føre til at større områder vil deles opp og driften av landbruksarealet vil kunne bli vanskeligere. Dette gjelder helt fram til tunnelen ved henholdsvis Tuverud og Linnes. Dette vurderes som negativt i forhold til kommunens målsetting om «Grønne Lier» hvor landbruksnæringen er viktig. Over tid kan det bli trykk for å bygge ut på ubebygde arealer rundt krysset. Erfaringene ved etablering av ny E18 i Vestfold viser at arealer nær motorvegkryss blir utsatt for press for å få lov å etablere næringsvirksomhet [43]. Tiltaket vurderes samlet sett å gi negativ effekt.



Figur 5-14 Huseby - og Vitbank - over

Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked - *Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket endre framkommelighet og tilgjengelighet for private og offentlige virksomheter som igjen kan føre til endret sysselsetting og arbeidsmarkeds-utvikling?*

Alternativene gir redusert reisetid på alle de aktuelle kjørerutene (Tabell 4-1). Kjøreruten fra Spikkestad og sørover på E18 får redusert reisetiden med 1/3 av tiden utenom rush. I rushperioden på ettermiddagen vil reisetiden halveres ved etablering av ny E134. Tiltaket vurderes som positivt for regiontrafikken som skal fra ny E134 og i begge retninger på E18 fordi det gir en raskere veg og dermed bedre framkommelighet. Trafikken på dagens E134 og tilstøtende veger vil reduseres og på enkelte strekninger vil det være betydelig. Dette vil bedre framkommeligheten og bedre tilgjengeligheten på det lokale og regionale vegnettet.

Framkommeligheten og tilgjengeligheten for virksomheter både lokalt/regionalt og nasjonalt vil bedres som følge av den reduserte reisetiden og at det vil bli en tydelig reduksjon i trafikkmengden på det lokale vegnettet. Kommunen har definert Jensvoll næringsområde som et satsingsområde. En bedring av framkommeligheten og tilgjengeligheten vil være positivt for Jensvoll som næringsområde. Tiltaket vurderes samlet sett å gi *positiv* effekt.

Bosetting – bostedsattraktivitet - *Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket kunne påvirke bosettingsmønster som følge av endret lokalisering av næringsliv og endret reisetid?*

Huseby - over og Vitbank - over vil berøre boligområdene som ligger mellom E18 og fv. 282 ved at de får en hovedveg som barriere i sitt nærmiljø. Bostedsattraktiviteten på Vitbank og for boligene langs vestsiden av Ringeriksvegen vil kunne gå noe ned som følge av dette. Spesielt da det allerede er flere barrierer i området som E18 og fylkesveger.

Trafikktallene ved Bryhn (fv. 165) viser at disse alternativene vil kunne føre til at trafikk til Drammen vil kunne flytte seg fra fv. 165 til fv. 167. Dette vil redusere belastningen på hovedvegene inn mot Oslo, og det kan øke boligattraktiviteten på steder som Slemmestad og Sætre da det vil føre til mindre kø på det lokale vegnettet. Tiltaket vurderes samlet sett å gi *uendret* effekt.

Service og senterstruktur - *Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke knutepunktdannelser, klynger og spredning?*

E134 vil koble seg til fv. 282. Erfaringsvis medfører nye kryss at det blir press på å utvikle områdene rundt til næring og handel. På sikt kan dette føre til etablering av et knutepunkt/senter som ikke bygger opp under allerede eksisterende sentra. Ved etablering av nye handelsområder viser det seg at det er de nærmeste handelsområdene som mister kunder. Den totale kjøpekraften i området endres lite, men fordeler seg over flere sentra.

Alternativene ligger utenfor planavgrensningen til Fjordbyen og kollektivknutepunktet på Lierstranda. Tilgjengeligheten til Fjordbyen vil øke da trafikkmodellen viser at det vil bli mindre trafikk på bl.a. Strandveien og Ringeriksvegen. Tiltaket vurderes derfor å gi en liten positiv effekt for Fjordbyen. Avlastningen på Strandvegen sammenlignet med nullalternativet vil også være positivt for Fjordbyen.



Figur 5-15 Huseby - over

Redusert reisetid fra Hurumlandet kan svekke Spikkestad og Røyken som lokale sentra. Kommuneplanen peker på disse sentraene som områder de ønsker å utvikle som lokale byer og tettsteder. Dagens reisetid på 22 minutter vil kunne reduseres med 8-9 minutter og antall ganger bilen blir stående i kø vil reduseres betraktelig. Dette kan flytte handel fra Røyken og Spikkestad og på den måten være i strid med deler av målsettingen i kommuneplan [38].

Tiltaket vurderes samlet sett å gi *positiv* effekt.

5.2.5 Huseby - under og Vitbank - under

Arealbruksendringer - Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket følge opp vedtatt arealbruk?

Alternativene har samme kobling til E18 og samme kryssløsning. Ingen av alternativene er koblet til fv. 282. Den nye avkjøringen fra E18 fra sør erstatter den eksisterende avkjøringen fra E18 fra sør på Kjellstad. Dette gir mulighet til å kjøre av E18 når en kjører nordover og komme inn på lokalvegnettet. Ellers er det ingen kobling til lokalvegnettet.

Alternativene fører til en permanent formålsendring og omdisponering av dyrka mark til vegformål der krysset med E18 er planlagt. Alternativene er planlagt med kulvert på deler av strekningen som gjør at landbruksareal kan tilbakeføres over mesteparten av kulvertene. Noe omdisponering vurderes som noe negativt i forhold til kommunens målsetting om «Grønne Lier» og nasjonale føringer om bevaring av dyrka mark. Barrierevirkningen blir mindre for under-alternativene og landbruksnæringen vil lettere kunne fortsette å bruke området. Tiltaket vurderes samlet sett å gi *noe negativ* effekt.



Figur 5-16 Huseby - under og Vitbank - under

Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked - Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket endre framkommelighet og tilgjengelighet for private og offentlige virksomheter som igjen kan føre til endret sysselsetting og arbeidsmarkeds-utvikling?

Alternativene gir redusert reisetid på alle de aktuelle kjørerutene med omtrent den samme reduksjon av reisetid både nordover og sørover (Tabell 4-1). Tiltaket vurderes som positivt for regiontrafikken som skal fra

ny E134 og i begge retninger på E18 fordi det gir en raskere veg og dermed bedre framkommelighet enn nullalternativet. Trafikken på dagens E134 og tilstøtende veger vil reduseres betydelig. Dette vil bedre framkommeligheten og tilgjengeligheten på det lokale og regionale vegnettet.

Framkommeligheten og tilgjengeligheten for virksomheter både lokalt/regionalt og nasjonalt vil bedres noe i forhold til nullalternativet som følge av den reduserte reisetiden og at det vil bli en sterk reduksjon i trafikkmengden på det lokale vegnettet. Alternativene har ikke koblingen mot fv. 282, noe som gjør framkommeligheten og tilgjengeligheten for virksomheter lokalt noe mindre enn for Huseby - over og Vitbank - over. Tiltaket vurderes samlet sett å gi *noe positiv* effekt.

Bosetting – bostedsattraktivitet - *Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket kunne påvirke bosettingsmønster som følge av endret lokalisering av næringsliv og endret reisetid?*

Huseby - under og Vitbank - under vil i stor grad ha samme konsekvens som over-alternativene. Se vurderingene som er gjort i kap 5.2.4. Barrierevirkningene og ulempene for de berørte boligområdene som ligger mellom E18 og fv. 282 ved at de får en hovedveg som barriere i sitt nærmiljø, vil være noe mindre for Huseby - under og Vitbank - under da de ligger lavere i terrenget. Tiltaket vurderes samlet sett å gi *noe positiv* effekt.

Service og senterstruktur - *Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke knutepunktdannelser, klynger og spredning?*

Ingen av alternativene er koblet til fv. 282. Det er mulig å kjøre av E18 når en kjører nordover og komme inn på lokalvegnettet via Ringeriksvegen. Den nye avkjøringen fra E18 fra sør erstatter den eksisterende avkjøringen fra E18 fra sør på Kjellstad. Ellers er det ingen kobling til lokalvegnettet.

Krysset med E18 og hele vegen til Dagslett planlegges uten tilkobling til annet vegnett. Det antas derfor at disse alternativene ikke vil føre til nye knutepunkter sammenlignet med nullalternativet.



Figur 5-17 Huseby - under

Redusert reisetid fra Hurumlandet kan svekke Spikkestad og Røyken som lokale sentra. Kommuneplanen peker på disse sentraene som områder de ønsker å utvikle som lokale byer og tettsteder. Dagens reisetid på 22 minutter vil kunne reduseres med 8-9 minutter og antall ganger bilen blir stående i kø vil reduseres

betraktelig. Dette kan flytte handel fra Røyken og Spikkestad og på den måten være i strid med deler av målsettingen i kommuneplan [38].

Tiltaket vurderes samlet sett å gi *uendret* effekt.

5.2.6 Vikeralternativet

Arealbruksendringer - Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket følge opp vedtatt arealbruk?

Vikeralternativet går i hovedsak i tunnel mellom Dagslett og E18. Ved E18 ligger av- og påkjøringsramper utenom områder som er planlagt for utvikling av boliger, næring og kollektivtransport. Alternativet fører til en permanent formålsendring og omdisponering av dyrka mark til vegformål der krysset med E18 er planlagt. Dette vurderes som noe negativt i forhold til kommunens målsetting om «Grønne Lier» og nasjonale føringer om bevaring av dyrka mark. Tiltaket vurderes samlet sett å gi *uendret* effekt.



Figur 5-18 Illustrasjon av Viker som viser krysset mot E18

Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked - Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket endre framkommelighet og tilgjengelighet for private og offentlige virksomheter som igjen kan føre til endret sysselsetting og arbeidsmarkeds-utvikling?

Dette alternativet gir redusert reisetid på alle de aktuelle kjørerutene sammenlignet med nullalternativet. Kjøreruten fra Spikkestad både nordover og sørover på E18 får redusert reisetiden ned til under halvparten av tiden. Tiltaket vurderes derfor spesielt positivt for regiontrafikken som skal fra ny E134 og mot E18 i nordlig retning, fordi det gir en raskere veg og dermed bedre framkommelighet. Trafikken på dagens E134 og tilstøtende veger vil reduseres, noe mindre enn for de andre alternativene, men allikevel en betydelig reduksjon i forhold til nullalternativet. Dette vil bedre framkommeligheten og tilgjengeligheten på det lokale og regionale vegnettet.

Alternativet går i tunnel fram til E18 og uten kobling til lokal- eller regionalvegnettet. Alternativet vil på den måten i liten grad endre framkommelighet eller tilgjengelighet for det næringslivet/virksomhetene som henvender seg til det lokale/regionale markedet. Dette fordi koblingen mot det lokale vegnettet er relativt liten. Alternativet vil bedre framkommeligheten for det næringslivet som leverer nasjonalt.

Framkommeligheten og tilgjengeligheten for virksomheter både lokalt/regionalt og nasjonalt vil bedres som følge av den reduserte reisetiden og at det vil bli en klar reduksjon i trafikkmengden på det lokale vegnettet.

Vikeralternativet gir ifølge trafikkmodellen noe mindre avlastning på Strandvegen enn de andre alternativene, men betydelig avlastning sammenlignet med nullalternativet (Tabell 4-3). Dette kan bety at de andre alternativene er noe bedre med tanke på trafikkflyt for Fjordbyen. Vikeralternativet gir også langt mindre overføring av trafikk fra eksisterende E134, så det er ikke bare trafikken til/fra Fjordbyen som er bedre i de øvrige alternativene. Generelt gir de andre alternativene større avlastning av eksisterende vegnett. Tiltaket vurderes samlet sett å gi *noe positiv* effekt.

Bosetting – bostedsattraktivitet - *Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket kunne påvirke bosettingsmønster som følge av endret lokalisering av næringsliv og endret reisetid?*

Vikeralternativet vil i liten grad berøre boligområder i forbindelse med krysset med E18. Dette alternativet vil kunne føre til at det blir mer attraktivt å bosette seg på Hurumlandet da regulariteten vil bedres og reisetiden vil gå ned. Bostedsattraktiviteten på Hurumlandet vil kunne øke noe sammenlignet med nullalternativet. Tiltaket vurderes samlet sett å gi *noe positiv* effekt.

Service og senterstruktur - *Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke knutepunktdannelser, klynger og spredning?*

Vikeralternativet går i hovedsak i tunnel mellom Dagslett og E18. Ved E18 ligger av- og påkjøringsramper utenom områder som er planlagt for utvikling av boliger, næring og kollektivtransport. Krysset med E18 planlegges uten tilkobling til annet vegnett. Det antas derfor at dette alternativet vil påvirke knutepunktdannelsen i liten grad. Alternativet vil i noe mindre grad avlaste Strandvegen og det øvrige vegnettet sammenlignet med de andre alternativene. Dette kan være uheldig for Fjordbyen da det kan medføre ytterligere kødannelse. Tiltaket vurderes samlet sett å gi *uendret* effekt.



Figur 5-19: Viker, kryss med E18 sett fra nordøst

Redusert reisetid fra Hurumlandet kan svekke Spikkestad som lokalt senter. Dagens reisetid på 22 minutter vil kunne reduseres med 8-9 minutter og antall ganger bilen blir stående i kø vil reduseres betraktelig [38].

6 Oppsummering vurderte virkninger

I dette kapitlet oppsummeres analysene. Utviklingspotensialet ved nye kryss står sentralt, sammen med eventuelle endrede forutsetninger som følge av mulig flytting av virksomheter. Mulige endringer knyttet til bolig- og arbeidsmarkedet er også sentrale faktorer.

6.1 Jensvoll - over

Arealbruken som Lier kommune ønsker er å utvikle næringsområdet som dette alternativet vil gå igjennom. Dette vil skape en barriere og en oppsplitting av eksisterende næringsareal. Alternativet vil være *noe negativt* for ønsket og planlagt arealbruk.

For **næringslivet** vil dette alternativet være positivt da framkommeligheten og tilgjengeligheten vil bedres og det etableres kryss med lokalvegnettet slik at lokalt næringsliv raskt kommer seg opp på hovedvegnettet. Det at vegen beslaglegger mye av eksisterende næringsareal og deler området gjør at alternativet samlet sett er *noe positivt*.

Jensvoll - over vil redusere trafikken på det lokale vegnettet, samtidig vil dette oppleves som en barriere for de som bor i nærheten av traseen til dette alternativet. Alternativet vil gjøre et større område attraktivt som boligområde. For **bosetting** vurderes dette alternativet å være *noe negativt*.

For **senterstruktur** vurderes alternativet som *noe positivt* da det avlaster trafikken på det lokale vegnettet. Dette vil være positivt for eksisterende sentra og for Fjordbyen.

6.2 Jensvoll - under

Lier kommune ønsker å utvikle næringsområdet som dette alternativet vil gå igjennom. Alternativet vil være *noe negativt* for ønsket og planlagt arealbruk.

For **næringslivet** vil dette alternativet være *noe positivt* da framkommeligheten og tilgjengeligheten vil bedres sammenlignet med nullalternativet. Jensvoll - over har et vegkryss med lokalt vegnett og vurderes derfor som noe mer positivt enn Jensvoll - under.

Jensvoll - under vil redusere trafikken på det lokale vegnettet, **bostedsattraktiviteten** vil bli mindre påvirket av dette alternativet enn Jensvoll - over. Samtidig vil dette gjøre et større område på Hurumlandet attraktivt som boligområde sammenlignet med nullalternativet. For bosetting vurderes dette alternativet å være *noe positivt*.

For **service og senterstruktur** vurderes alternativet som *noe positivt* da det avlaster trafikken på det lokale vegnettet. Dette vil være positivt for eksisterende sentra og for Fjordbyen.

6.3 Huseby - og Vitbank - over

Lier kommune ønsker å utvikle «Grønne Lier», og disse alternativene vil gå over store områder med landbruksareal som vil reduseres og stykke opp arealer som landbruksnæringen bruker. Alternativene vil være *negative* for ønsket og planlagt arealbruk.

For **næringslivet** vil disse alternativene være *positive* da framkommeligheten og tilgjengeligheten vil bedres, og det etableres kryss med lokalvegnettet slik at lokalt næringsliv raskt kommer seg opp på hovedvegnettet.

Huseby - og Vitbank - over vil redusere trafikken på det lokale vegnettet, samtidig vil ny E134 oppleves som en barriere for de som bor i nærheten av traseen til disse alternativene. På den annen side vil ny E134 gjøre

et større område attraktivt som boligområde. For **bostedsattraktivitet** vurderes disse alternativene å være *uendret*.

For **service og senterstruktur** vurderes alternativene som *noe positive* da de avlaster trafikken på det lokale vegnettet. Dette vil være til fordel for eksisterende sentra og for Fjordbyen.

6.4 Huseby - og Vitbank - under

Lier kommune ønsker å utvikle «Grønne Lier», disse alternativene vil gå igjennom landbruksareal. De vil på deler av strekningen gå i kulvert slik at det er mulig å bruke arealet til landbruksformål. Alternativene vil være *noe negative* for ønsket og planlagt **arealbruk**.

For **næringslivet** vil disse alternativene være *noe positive* da framkommeligheten og tilgjengeligheten vil bedres.

Huseby - og Vitbank - under vil redusere trafikken på det lokale vegnettet, samtidig som alternativene vil føre til ulemper med en ny vegtrase nær bosetting. Samtidig vil alternativene gjøre et større område attraktivt som boligområde. For **bosetting** vurderes disse alternativene å være *noe positive*.

For **service og senterstruktur** vurderes alternativene som *uendret* da de avlaster trafikken på det lokale vegnettet. Dette vil være positivt for eksisterende sentra og for Fjordbyen. Huseby - og Vitbank - under har ikke kryss med fylkesvegen slik over-alternativene har og vurderes derfor annerledes.

6.5 Vikar

Alternativet vil gi *uendret* konsekvens for ønsket og planlagt **arealbruk** da det i stor grad vil gå i tunnel.

For **næringslivet** vil dette alternativet være *noe positivt* da framkommeligheten og tilgjengeligheten vil bedres sammenlignet med nullalternativet. Vikar-alternativet vurderes likevel som dårligere enn de alternativene som har kryss som kobler E134 til fylkesveg (Jensvoll - over og Huseby - og Vitbank - over).

Vikaralternativet vil redusere trafikken på det lokale vegnettet og gjøre et større område attraktivt som boligområde. For **bosetting** vurderes dette alternativet å være *noe positivt*.

For **service og senterstruktur** vurderes alternativet som *uendret* da det ikke etableres kryss i dette alternativet.

For å øke lesbarheten er vurderte virkninger forenklet og satt inn i en tabell. Det er ikke sammenlignbare størrelser på kriteriene, det er derfor valgt å ikke gjøre en rangering av alternativene basert på disse vurderingene.

Tabell 6-1 Vurderte virkninger av alternativene

Vurderingskriterium	Jensvoll - over	Jensvoll - under	Huseby- og Vitbank - over	Huseby- og Vitbank - under	Viker
Arealbruksendringer Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket følge opp vedtatt arealbruk?	Noe negativ	Noe negativ	Negativ	Noe negativ	Uendret
Næringsliv – arbeidsliv - arbeidsmarked Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket endre framkommelighet og tilgjengelighet for private og offentlige virksomheter som igjen kan føre til endret sysselsetting og arbeidsmarkeds-utvikling?	Noe positiv	Noe positiv	Positiv	Noe positiv	Noe positiv
Bosetting - bostedsattraktivitet Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket kunne påvirke bosettingsmønster som følge av endret lokalisering av næringsliv og endret reisetid?	Noe negativ	Noe positiv	Uendret	Noe positiv	Noe positiv
Service og senterstruktur Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket påvirke knutepunktdannelser, klynger og spredning. Forsterkning/svekkelse av allerede etablerte sentra?	Noe positiv	Noe positiv	Noe positiv	Uendret	Uendret

Tabell 6-2 Skala ved vurdering av virkninger

Konsekvensgrad for alternativer
Svært negativ
Negativ
Noe negativ
Uendret
Noe positiv
Positiv
Svært positiv

7 Referanseliste

- [1] Statens vegvesen, 2020. E134 Dagslett – E18. Planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning.
- [2] Planbeskrivelsen for E134 Dagslett-E18 (R-201)
- [3] Fagrapport Tunnel og anleggsgjennomføring (R-105)
- [4] Statens vegvesen, 2018. Håndbok V712 Konsekvensanalyser.
- [5] Regional planstrategi 2020-2024 (2020)
- [6] Uttalelse fra Viken fylkesting 20. mai 2020 til NTP 2022-2033
- [7] Regional plan for vannforvaltning i vannregion Innlandet og Viken 2016-2021 (2015)
- [8] Regional plan for kulturminnevern i Buskerud 2017-202 (2017)
- [9] Regional plan for verdiskaping og næringsutvikling i Buskerud 2015-2020 (2014)
- [10] Regional plan for areal- og transport i Buskerudbyen 2018-2035 (2018)
- [11] Kollektivtransportplan for Buskerud fylke, utvikling mot 2030 (2012)
- [12] Viken fylkeskommune (2017) Handlingsprogram for samferdsel 2018-2021 (2017)
- [13] Planstrategi for Lier 2020 – 2023, (1.12.2020)
- [14] Kommuneplan for Lier 2019 – 2028, kommuneplanens arealdel, (18.06.2019)
- [15] Kommuneplan for Lier 2019 – 2028, kommuneplanens samfunnsdel, (21.05.2019)
- [16] Kommunedelplan for samferdselsstruktur og kollektivknutepunkt – Fjordbyen, under utarbeidelse
- [17] Kommunedelplan for Gullaug – under utarbeidelse.
- [18] Folkehelsestrategi 2019-2028, Lier kommune
- [19] Strategi for grønn mobilitet, Lier kommune (5.05.2020)
- [20] «Vern gjennom bruk» - Temaplan for fysiske kulturminner og kulturmiljøer, Lier kommune (2015)
- [21] Temaplan overvannshåndtering og flomberedskap, Lier kommune. Overordnet/strategisk plan, Lier kommune (2018).
- [22] Energi- og klimaplan 2017-2020, Lier kommune
- [23] Landbruksplan 2012, Lier kommune
- [24] Strategisk næringsplan, Lier kommune (12.12.2016)
- [25] Strategisk plattform med Masterplan for fjordbyen på Lierstranda og Brakerøya, vedtatt av Lier kommunestyre og Drammen bystyre februar/mars 2015.
- [26] Mulighetsstudie for kollektivknutepunkt på Lierstranda
- [27] Program for stedsutviklingsoppgaver i Asker i perioden 2021-2024 (4.05.2021)
- [28] Kommuneplanens samfunnsdel, Asker (9.06.2020)
- [29] Planstrategi for Asker 2020-24 (13.10.2020)
- [30] Kommuneplan for Røyken 2015 – 2027, kommuneplanens arealdel, 01.10.2015
- [31] Kommuneplan for Røyken 2014 - 2034, kommuneplanens samfunnsdel, 25.09.2014
- [32] Strategisk næringsplan, Røyken 2015-2026
- [33] Nærings- og innovasjonsplan, Røyken kommune 2016-2020
- [34] Høringsutkast Temaplan næring i Asker kommune 2020-2032
- [35] Planprogram områdeplan for Tofte sentrum nord/Tofte industriområde (01.12.2020)
- [36] Planprogram, områdeplan for Røyken sentrum med tiliggende områder (14.09.2017)
- [37] Fagrapport transport og prissatte konsekvenser (R-202)
- [38] Vegprosjekter, verdiskaping og lokale mål, Concept-rapport nr. 62 (desember 2020)
- [39] Næringsutvikling i Osloregionen . vekstmuligheter i alternative utbyggingsmønstre, Vista analyse 2013/05
- [40] Brev av 26.04.2010 fra Statens vegvesen, ref 2010/065085
- [41] Brev av 19.03.2015 fra Statens vegvesen, ref 2015/017263-002
- [42] E-post av 22.04.2021 fra Statens vegvesen, ref 2010/193443-2
- [43] Regional transportplan for Vestfold (September 2019)