



SAKSFREMLEGG

Saksmappe nr: 2020/5054-22 Saksbehandler: Eldbjørg A. Henriksen

Til behandling i:

Saksnr	Utvalg	Møtedato
5/2022	Formannskapet	27.01.2022

Førstegangsbehandling av Kommunedelplan for E134 Dagslett-E18

Kommunedirektørens forslag til vedtak.

1. Forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, som vist på plankartene, datert 01.12.2021, med tilhørende bestemmelser, datert 01.12.2021, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, i tråd med plan- og bygningslovens § 11-14, i to alternativer:
 - Alternativ 1 Vikar
 - Alternativ 2 Vitbank-over,med følgende endringer:
 - a) Nytt punkt i planbestemmelsenes § 3-3: Nødvendige avbøtende tiltak for å hindre lekkasje ut på lokalt veinett, skal vurderes og fastsettes i reguleringsplanen.
 - b) Endelig valg av kryssløsning med E18 og detaljering av denne gjøres i neste planfase i forbindelse med detaljreguleringen for valgt alternativ.

Formannskapets vedtak:

1. Forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, som vist på plankartene, datert 01.12.2021, med tilhørende bestemmelser, datert 01.12.2021, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, i tråd med plan- og bygningslovens § 11-14, i to alternativer:
 - alternativ 1 Vikar, i samsvar med flere vedtak i kommunestyret, senest Lier kommunes vedtak om planprogrammet 3.11.2020 (KS sak 126/2020), der det slås fast at Vikar-alternativet er Lier kommunes foretrukne alternativ.
 - alternativ 2 Vitbank-over, i samsvar med Kommunal- og moderniseringsdepartementets avgjørelse om planprogrammets

utredningsalternativer, og Statens vegvesens prosedyrer. Lier kommune vil sterkt fraråde Vitbank-over alternativet.

Alternativene legges ut til offentlig ettersyn med følgende endringer:

a) Nytt punkt i planbestemmelsenes § 3-3: Nødvendige avbøtende tiltak for å hindre lekkasje fra ny vei ut på lokalt veinett, skal vurderes og fastsettes i reguleringsplanen.

b) Endelig valg og utforming av kryssløsning med E18 og detaljering av denne gjøres i

neste planfase i forbindelse med detaljreguleringen for valgt alternativ. Det vises til punkt 2 i Lier kommunes vedtak om planprogrammet 3.11.2020 (KS sak 126/2020) der det kreves flere alternativer for kryss med E 18. For Viker-alternativet skal det videre vurderes ulike løsninger med føring av E-134 under E18 som kryssløsning i tillegg til den foreslåtte løsning med bro over E18.

Formannskapetets behandling:

Silje Kjellesvik Norheim (AP) fremmet følgende omforente forslag:

1. Forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, som vist på plankartene, datert 01.12.2021, med tilhørende bestemmelser, datert 01.12.2021, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, i tråd med plan- og bygningslovens § 11-14, i to alternativer:

- alternativ 1 Viker, i samsvar med flere vedtak i kommunestyret, senest Lier kommunes vedtak om planprogrammet 3.11.2020 (KS sak 126/2020), der det slås fast at Viker-alternativet er Lier kommunes foretrukne alternativ.

- alternativ 2 Vitbank-over, i samsvar med Kommunal- og moderniseringsdepartementets avgjørelse om planprogrammets utredningsalternativer, og Statens vegvesens prosedyrer. Lier kommune vil sterkt fraråde Vitbank-over alternativet.

Alternativene legges ut til offentlig ettersyn med følgende endringer:

a) Nytt punkt i planbestemmelsenes § 3-3: Nødvendige avbøtende tiltak for å hindre lekkasje fra ny vei ut på lokalt veinett, skal vurderes og fastsettes i reguleringsplanen.

b) Endelig valg og utforming av kryssløsning med E18 og detaljering av denne gjøres i neste planfase i forbindelse med detaljreguleringen for valgt alternativ. Det vises til punkt 2 i Lier kommunes vedtak om planprogrammet 3.11.2020 (KS sak 126/2020) der det kreves flere alternativer for kryss med E 18. For Vikeralternativet skal det videre vurderes ulike løsninger med føring av E-134 under E18 som kryssløsning i tillegg til den foreslåtte løsning med bro over E18.

Forslaget ble vedtatt enstemmig.

Sammendrag.

Dagens E134 mellom Dagslett og E18 ved Kjellstad tilfredsstiller ikke gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hensikten med planarbeidet er derfor å båndlegge og fastsette én korridor/alternativ for videre optimalisering ved utarbeidelse av detaljregulering av ny E134 på strekningen, i neste planfase.

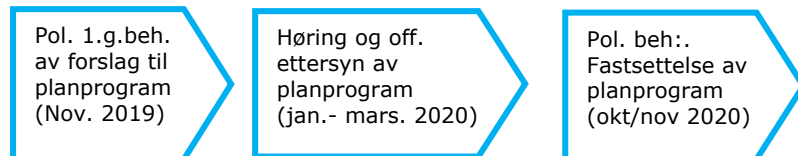
Det er konsekvensutredet 4 ulike korridorer (Viker, Huseby, Vitbank og Jensvoll), der 3 av dem (Huseby, Vitbank og Jensvoll) er utredet i ett over-alternativ (på bakken) og ett under-alternativ (mest mulig nedgravd løsning). I alt er det konsekvensutredet 7 alternative løsninger.

På bakgrunn av konsekvensutredningen har Statens vegvesen konkludert med at de foretrekker Vitbank-over-alternativet, kan akseptere Viker og fraråder Huseby-over-alternativet. De vil ha innsigelse til de andre alternativene.

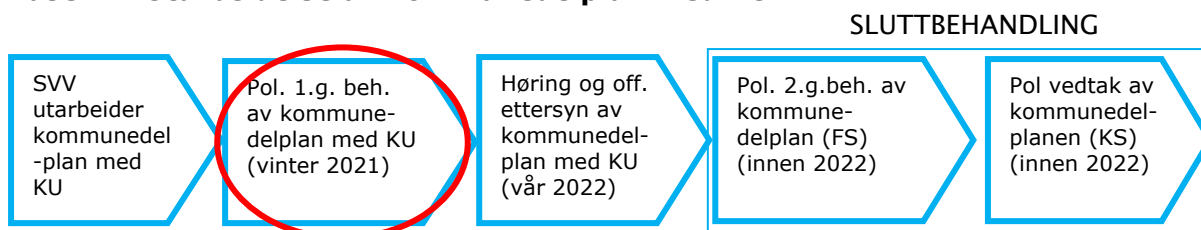
Planforslaget skal nå legges ut på høring og offentlig ettersyn. Statens vegvesen og kommunene har ulik oppfatning av hva som er det best egnede alternativet for E134. Det er imidlertid viktig å følge korrekt planprosess i henhold til plan- og bygningsloven, som tilsier at begge de foretrukne alternativene legges ut. Innbyggere, berørte parter, interesseorganisasjoner, statlige- og regionale myndigheter skal gis mulighet for uttalelser til begge alternativene, før kommunene som øverste planmyndighet vedtar endelig alternativ, i forbindelse med sluttbehandlingen av saken. For å unngå eventuelle innsigelser og utsettelse av saken, anbefaler derfor kommunedirektøren å legge alternativene Viker

(kommunenenes foretrukne) og Vitbank-over (statens vegvesens foretrukne) ut på høring og offentlig ettersyn. Etter at kommunene har vedtatt endelig alternativ skal det i neste planfase utarbeides detaljregulering med konsekvensutredning for valgt alternativ.

Fase 1 – Innledende fase – behandling av planprogram



Fase 2 – Utarbeidelse av kommunedelplan med KU



Utarbeidelse av detaljregulering med konsekvensutredning kommer i fase 3.

Saksutredning

Vedlegg:

1. Forslag til plankart Vikar, 01.12.2021
2. Forslag til plankart Vitbank-over, 01.12.2021
3. Forslag til bestemmelser for KDP E134 Dagslett – E18 i Lier, 01.12.2021
4. Planbeskrivelse med konsekvensutredning, 01.12.2021

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

5. Tillatelse til planlegging i Marka – Statsforvalteren, 14.06.2021
6. Fastsettelse av planprogram KS-sak 126/2020, 30.11.2020
7. Statlig fastsettelse av planprogram – KMD, 25.06.2021
8. Fastsatt planprogram, med rød skrift for korrigeringene, 14.12.2020
9. Pressemelding fra Samferdselsdepartementet, 29.06.2021
10. Notat til planbeskrivelse – Fravik, 28.05.2021
11. Merknadsbehandling, med SVV og kommunedirektørens kommentarer
12. Innkomne merknader i sin helhet
13. R-202 Fagrapport Transport og prissatte konsekvenser, 01.12.2021
14. R-210 Fagrapport Støy, 30.06.2021
15. R-210 Vedlegg 3 Støykart, 30.06.2021
16. R-209 ROS-analyse, 30.06.2021
17. Tegningshefte – sammenslått, 30.06.2021
18. Liste over resterende vedlegg

19. R-005 Fagrapport Klimagassbudsjett tidligfase
20. R-006 Fagrapport Fase 1 kartlegging av forurenset grunn
21. R-007 Fagrapport Flomvurdering Lierelva
22. R-101 Fagrapport Konstruksjon
23. R-102 Fagrapport Ingeniørgeologi og hydrogeologi
24. R-102 Vedlegg Fagrapport ingeniørgeologi og hydrogeologi
25. R-103 Geoteknisk datarapport med vedlegg
26. R-104 Fagrapport Geoteknikk
27. R-105 Fagrapport Tunnel og anleggsgjennomføring
28. R-203 Fagrapport Landskapsbilde
29. R-203 Vedlegg 1 Tabeller for fastsetting av landskapskarakter
30. R-204 Fagrapport Friluftsliv, by- og bygdeliv
31. R-205 Fagrapport Kulturarv
32. R-206 Fagrapport Naturmangfold
33. R-207 Fagrapport Naturressurs
34. R-208 Fagrapport Andre samfunnsmessige virkninger – lokal og regional utvikling
35. R-211 Fagrapport Luftkvalitet
36. R-211 Vedlegg 3 Luftsonekart
37. Forslag til plankart for Viken i Asker, datert 03.09.2021
38. Forslag til plankart for Vitbank-over i Asker, datert 03.09.2021
39. Forslag til bestemmelser for KDP E134 Dagslett-E18 i Asker, datert 03.09.2021

1. BAKGRUNN

E134 er en veg som inngår i det trans-europeiske vegnettet (Trans European Network – Transport (TEN-T)). Strekningen Dagslett–E18 er en viktig del av en nasjonal vegkorridor (hovedvegforbindelse mellom E6 i Viken og Haugesund i Rogaland), samt en viktig regional veg for å kunne avlaste trafikksystemet i Oslo.

Dagens E134 mellom Dagslett og E18 ved Kjellstad, tilfredsstiller ikke gjeldende krav til riksveg med dagens trafikkmengde. Hverken vegbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense er tilfredsstillende. Lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for beboere langs strekningen.

Alle alternativer har tunnel som er i konflikt med markagrensa. Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven), krever at tiltakshaver må ha tillatelse til å starte planlegging og at planforslaget skal stadfestes av Klima og miljødepartementet. Tillatelse til oppstart av planlegging i marka ble gitt av statsforvalteren i Oslo og Viken, i brev datert 14.06 2021 (Vedlegg 5)

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

1.1 Historikk

Planprogrammet ble fastsatt av kommunestyret i Lier 03.11.2020, sak 126/2020, der det ble forutsatt at kun Viker-alternativet skulle utredes videre (vedlegg 6). Dette var ikke i tråd med Statens vegvesen sitt oppdrag:

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

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

25.06.2021 fastsatte KMD (vedlegg 7) Statens vegvesen sitt forslag til planprogram, datert 14.12.2020. I dette planprogrammet (vedlegg 8) er det gjort noen endringer etter innspill i høringsperioden, på bakgrunn av kommunenes vedtak, i tillegg til generelle oppdateringer (kommunesammenslåing, regionform, revisjon av håndbøker o.l.). Endringene fremkommer med rød skrift. KMD ba om at alle korridorene må utredes (Viker, Huseby, Vitbank og Jensvoll).

Samtidig sendte SD ut en pressemelding, datert 29.06.2021 (vedlegg 9), der de ba Statens vegvesen inkludere kostnadene i Vikeralternativet i det videre planarbeidet. Styringsmålet er kostnadsrammen for prosjektet. Statens vegvesen kan ikke anbefale eller akseptere alternativer som er kostnadsberegnet til en investeringskostnad over rammen av styringsmålet, uten at kostnadsøkningen har vært behandlet i SD. Statens vegvesen hadde et styringsmål/KVU-estimat for prosjektet på 3 800 millioner i 2020-kr. Dette er ikke høyt nok til å inkludere Viker. Ifølge pressemeldingen ber derfor SD Statens vegvesen om å *utarbeide et nytt grunnlag for å fastsette et estimat i konseptvalgutredningen (KVU) i tråd med Viker-alternativet. Med nytt KVU-estimat vil Viker-alternativet være med i den videre planleggingen, uten at staten retter innsigelse på grunn av overtredelse av dagens KVU-estimat.*

Statens vegvesen har med bakgrunn i dette konsekvensutredet 4 korridorer, med i alt 7 alternativer og sendt inn planmateriale til kommunene for førstegangsbehandling av kommunedelplanen.

2. BESKRIVELSE

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

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

Kryssløsning mellom E134 og E18 vil variere i de ulike korridorene, også på grunn av at det stilles krav til avstander mellom kryss på E18. Alle kryssløsningene vil være planskilt og det er vurdert både treplanskryss og toplanskryss/trompetkryss som aktuelle krysstyper. Viker-korridoren foreslås tilknyttet E18 via bru, mens de andre korridorene lengre sør, tilknyttes E18 via betongtunnel.

Alle vurderte alternativer krysser jernbanen og i prosjekteringen av alternativene, er det satt av plass til to nye spor på Drammenbanen. Konstruksjonene langs traséene har som hovedformål å kunne føre E134 planskilt over eller under kryssende veger og jernbane, samt føre E134 over Lierelva. Med unntak av Dagslettområdet er det generelt vanskelige grunnforhold langs alle korridorer, med høy grunnvannstand. Dette gir mange konstruksjonsmessige utfordringer.

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

2.1 Fravik

For å kunne tilpasse nytt veganlegg til eksisterende E134, må prosjektet søke Vegdirektoratet om fravik i forhold til Statens vegvesens håndbok N100.

Prosjektet har søkt om i alt 8 fravik for å kunne se på kostnadsreduserende tiltak og avklare en del grunnleggende forutsetninger for planarbeidet:

- 3 fravik for kryssavstand på E-18 for de ulike korridorene
- 3 fravik for kryssavstand på E134 og fv. 282
- Fravik for å planlegge og bygge etter gammel dimensjoneringsklasse H7 (80 km/t og 20m bredde) for alle korridorene i stedet for ny H3 (110 km/t og 23m bredde). Vegen kan dimensjoneres for 90 km/t og kryssavstand på E 134 kan reduseres til 1,5 km. Ellers gjelder krav fra H3
- Planlegge og bygge tunnel med tunnelprofil T9,5 i stedet for T10,5 for alle korridorene

Det kan leses mer om temaet i Notat til planbeskrivelsen – fravik, 28.05.2021 (vedlegg 10).

3. INNKOMNE MERKNADER

Varsel om oppstart av planarbeid, med forslag til planprogram, ble kunngjort og utlagt til offentlig ettersyn og høring i perioden 20. januar - 8. mars 2020. I løpet av høringsperioden ble det sendt inn 73 merknader, med følgende fordeling:

- | | |
|---------------------------------|---------------|
| - Offentlige høringsparter: | 15 uttalelser |
| - Bedrifter, lag og foreninger: | 16 uttalelser |
| - Private: | 42 uttalelser |

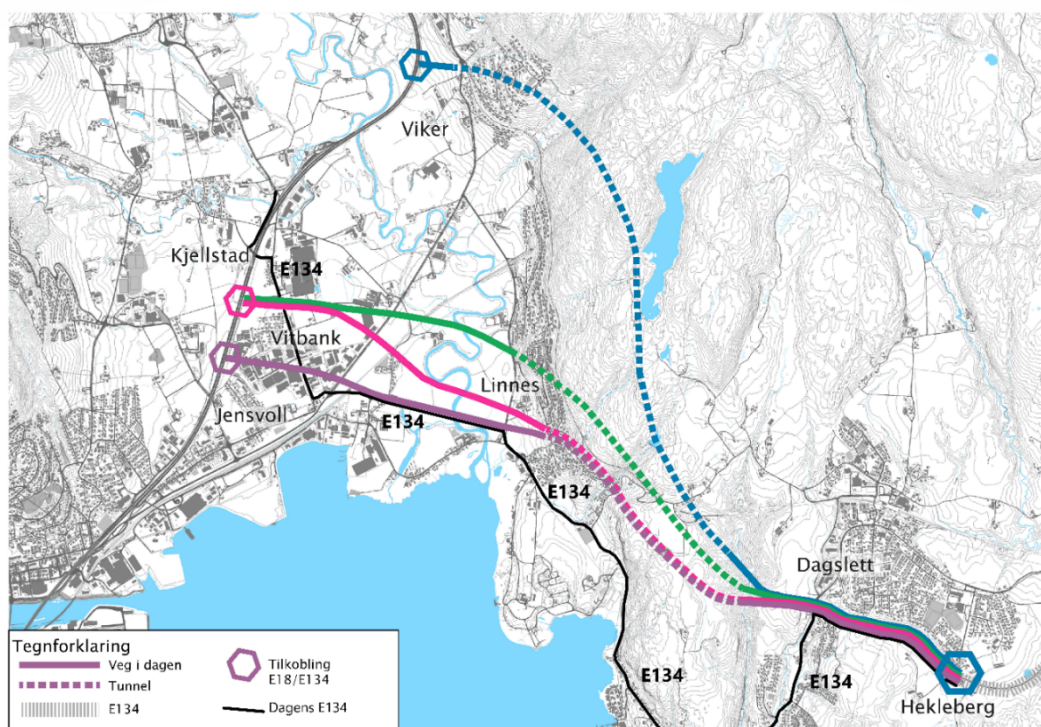
Merknadene som har kommet inn er både rettet til planprogrammet (fase 1) og fase 2 som er konsekvensutredningen og utarbeidelse av planforslaget. De fleste av merknadene omfatter ønske om alternativ/trasévalg, ulike utredningstemaer som dyrka mark, naturområder, støy, luftforurensning, gjennomgangstrafikk, E134 ift. Fjordbyutbyggingen og nytt sykehus og økt trafikk på E18 og lokalveier.

Merknadsbehandlingen, med Statens vegvesen og kommunedirektøren i Lier sine kommentarer, er vedlagt saken (vedlegg 11). Innkomne merknader i sin helhet er også vedlagt saken (vedlegg 12)

4. ALTERNATIVER

4.1 Alternativsutvikling i kommunedelplanfasen

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



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

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

På Dagslettsiden, fra tunnelportalen ved Daueruddalen til Hekleberg bru ved Spikkestad, har det også blitt vurdert ulike traséer i optimaliseringsarbeidet.

Innledende arbeid og søk etter løsninger har resultert i at alle alternativer har lik utforming øst for tunnelen. Dette inkluderer også «under-alternativene».

For tunnelen mellom Dagslett og Liersiden har det vært fokus på å redusere tunnallengden mest mulig og redusere risiko for innlekkasje av vann. Tunnelen i Vikor-korridoren er derfor trukket noe sørvestover og bort fra Skapertjern, sammenlignet med tidligere løsning, for i størst mulig grad å unngå risiko for innlekkasje i tunnelen. Dette gir også bedre forutsetning for å etablere tverrslagene som kreves for å drive tunnelen. Tunnelen mellom Dagslett og Linnes er også kortet noe ned for de øvrige korridorene (Huseby, Vitbank og Jensvoll), ved å rette ut veglinjen sammenlignet med linjen som ligger inne i vedtatt reguleringsplan fra 2014.

4.2 Nullalternativet/referansesituasjonen

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

I nullalternativet inngår:

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

Følgende legges til grunn:

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

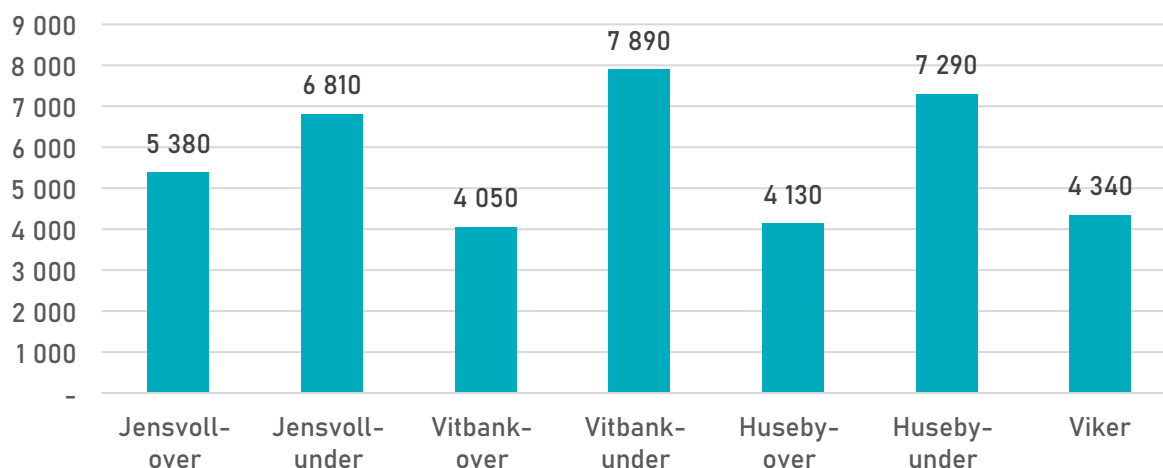
Følgende legges ikke til grunn:

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

4.3 Korridorer som legges til grunn for videre planarbeid

4.3.1 Investeringskostnader

Statens vegvesen kan ikke anbefale eller akseptere alternativer som er kostnadsberegnet til en investeringskostnad over rammen av styringsmålet, uten at kostnadsøkningen har vært behandlet i SD (Kap.1.1). Statens vegvesen tar derfor nå utgangspunkt i et KVVU-estimat som er i tråd med Vikor-alternativet. Figuren nedenfor viser investeringskostnadene for alle alternativene.



Figur 2. Investeringskostnader (P50-verdier) for alternativene. Millioner 2020-kroner, ikke-diskontert, inkl. mva.

Jensvoll-over har høye kostnader på grunn av at traséen går gjennom næringsområdet på Vitbank, med innløsning av eiendommer og riving av næringsbygg/bygningsmasse. I tillegg er alternativet utredet med kryss på Linnes og kryss med fv. 282 (Husebysletta). Avstanden mellom kryssene er kortere enn kravene og Vegdirektoratet har ikke godkjent at krysset med fv. 282 kan bygges. Dette er et stort usikkerhetsmoment. Under-alternativene får høye kostnader med nedgravde kulverter i områder med ustabil grunn og høyt grunnvann. Kulvertene må bygges vanntette.

Statens vegvesen sier de vil ha innsigelse til alle alternativene som er kostnadsberegnet over Viker-alternativet. Det vil si Jensvoll- over og under, Vitbank-under og Huseby-under. I tillegg fraråder de Huseby-over, i og med at det kommer dårligst ut av de gjenværende alternativene (planbeskrivelsen s. 163, vedlegg 4). I tråd med Statens vegvesens anbefaling, samt Lier kommunes behandling av planprogrammet, er det besluttet å utarbeide planforslag for følgende to korridorer:

- Vikerkorridoren
- Vitbankkorridoren med alternativet Vitbank-over

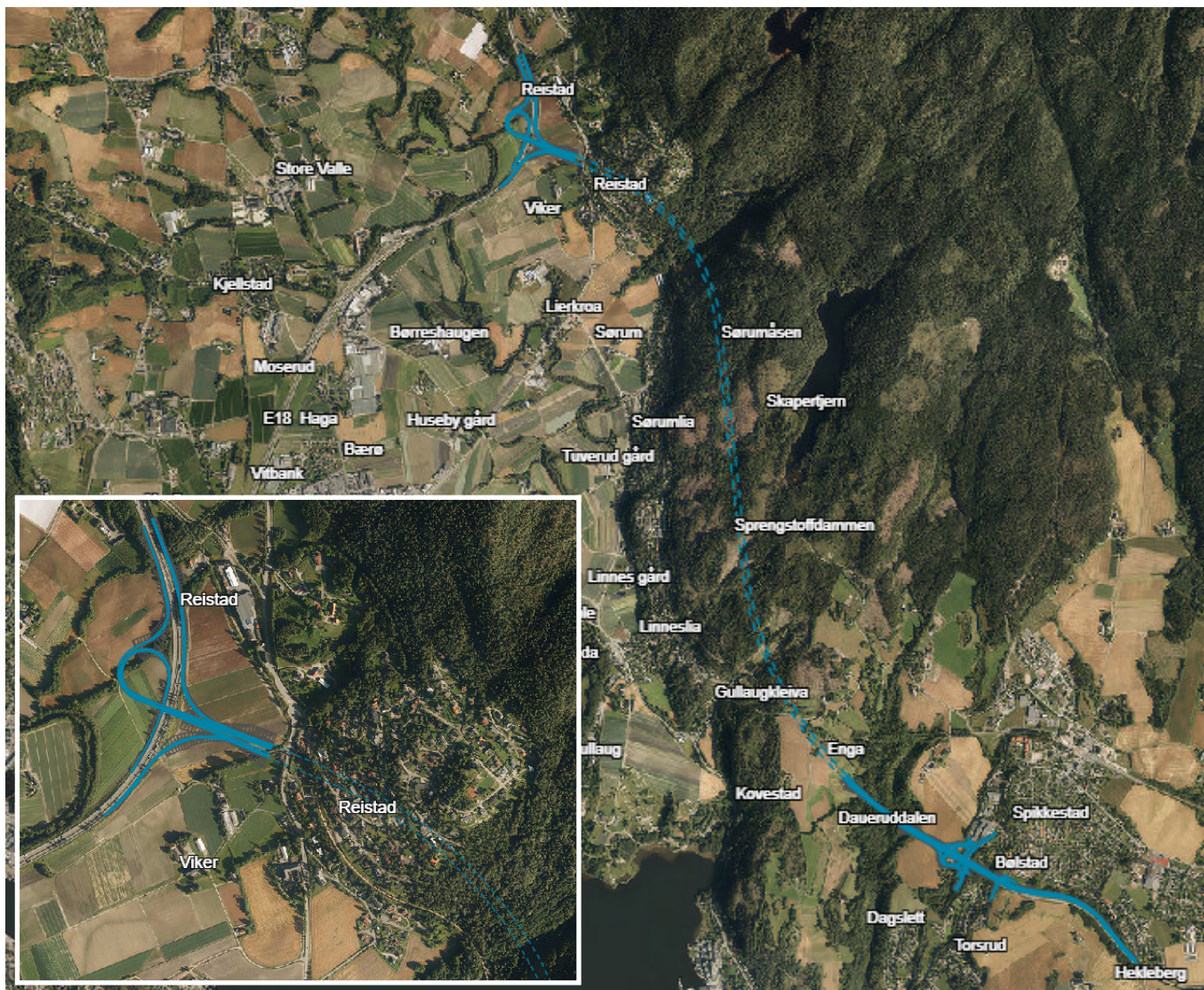
Det er imidlertid utarbeidet konsekvensutredning også for de andre alternativene, som kan leses i vedleggene til saken. Alternativene som beskrives nærmere i saksutredningen blir derfor kun Viker og Vitbank-over og er de alternativene som det er utarbeidet plankart med felles bestemmelser til.

4.4 Beskrivelse av alternativene Viker og Vitbank-over

4.4.1 Viker-alternativet

E134 tilknyttes E18 på Viker med planskilt kryss og direkteførte ramper, hvor E134 er foreslått ført 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 (Lierbakkene). E134 fortsetter i tunnel med to løp gjennom Sørumsåsen til Dagslett. Tunneltraséen vil krysse 18 m over Lieråstunnelen (jernbanen). Tunnellengden er ca. 4,3 km.

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



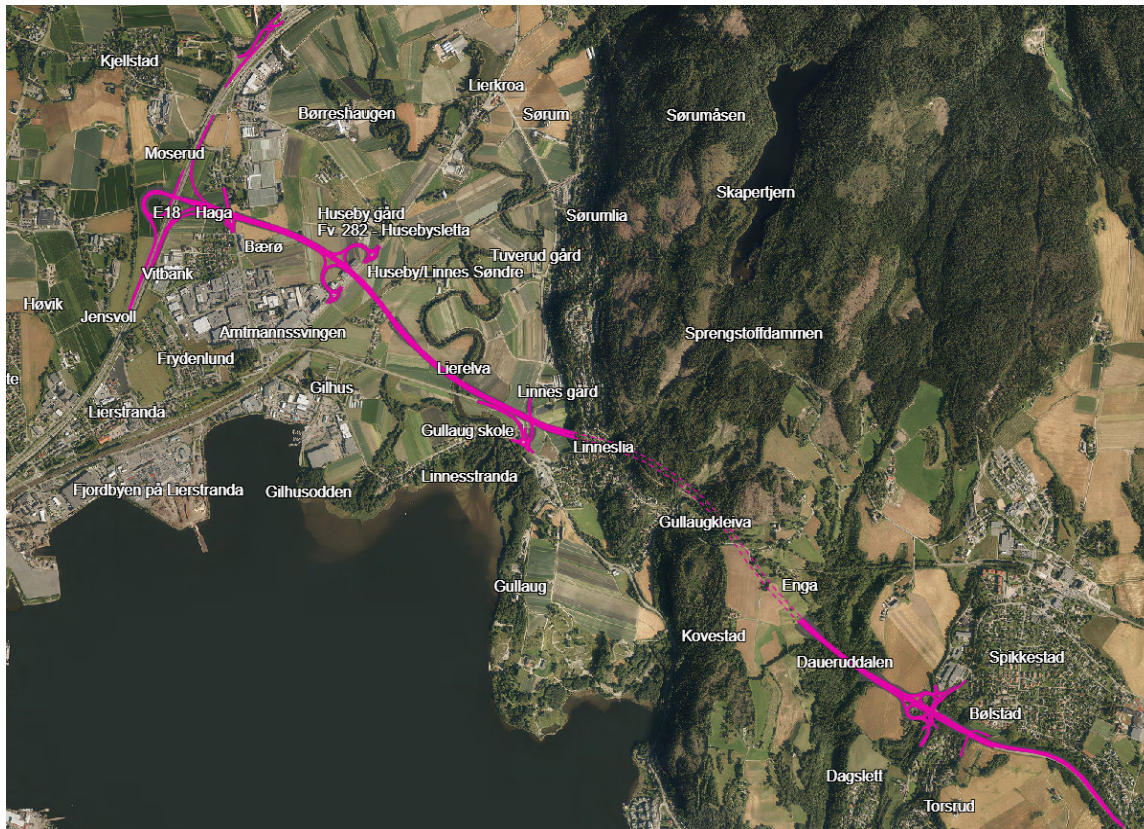
Vikeralternativet vises i blå linje. Stiplet linje viser tunnel. Innfelt er mer detaljert bilde av kryss med E18.

4.4.2 Vitbank-over-alternativet

Ny E134 etableres som veg i dagen mellom E18 og Linnes. E134 tilkobles E18 sør for Moserud via ramper i kulvert under E18. Avkjøringsrampe fra E18 mot Kjellstad stenges pga for kort avstand mellom kryssene. Påkjøringsrampe fra Kjellstad til E18 flyttes av samme grunn mot nord. E134 krysser over Ringeriksveien (eksisterende E134) i bru og ligger på fylling over dyrkamarka på Bærø, fram til nytt kløverkryss med fv. 282 (Husebysletta), sør for Huseby gård. Noen næringseiendommer må innløses: Start, Biltema, komfort og Kvik kjøkken Drammen).

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. Tunnellengde ca. 1,6 km. Eksisterende E134 må derfor flyttes noe sørover. Tuverudveien med g/s-veg krysser E134 på bru. Vegen ligger videre i skjæring fra tunnelmunningen på østsiden, fram til bru over Daueruddalen. Krysset med eksisterende E134 Spikkestadveien er et kløverkryss hvor ny E134 krysser Spikkestadveien på bru. Fra krysset til parsellslutt utvides eksisterende veg med to felt på nordsiden av vegen, og følger i stor grad dagens trasé.



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

5. KONSEKVENsutREDNING

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

5.1 Metode

Beregningene er gjennomført i henhold til Statens vegvesen sin Håndbok V712 Konsekvensanalyser, Retningslinjer for virksomhetenes transportanalyser og samfunnsøkonomiske analyser, i tillegg til fastsatt planprogram for E134 Dagslett-E18, datert 14. 12.2020 (vedlegg 8). Regionale persontransportmodeller (RTM) er benyttet for å beregne endringer i transportetterspørselen som følge av ny E134 mellom Dagslett og E18.

5.2 Grunnlag

Åpningsår, sammenligningsår, dimensjoneringsår og analyseperiode danner grunnlaget for vurdering av konsekvensene. Statens vegvesen antar byggestart for E134 Dagslett– E18 blir i 2025:

- Antatt åpningsår: 2029 (men kan bli påvirket av politiske vedtak og bevilgninger.)
- Sammenligningsåret: 2030 (det første hele år ny vei er i bruk)
- Dimensjoneringsår: 2050 (20 år etter antatt åpningsår). Det betyr at det er trafikkmengden som er beregnet i 2050 og som skal legges til grunn for dimensjoneringen av nytt veganlegg
- Analyseperiode: 2029-2069 (første 40 år etter åpningsåret)

Konsekvensutredningen er inndelt i Prissatte og Ikke-prissatte konsekvenser

5.3 Prissatte konsekvenser

De prissatte konsekvensene omfatter konsekvenser som er verdsatt i kroner og bygger på beregnede trafikale effekter av prosjektet. Prissatte konsekvenser er en del av den samfunnsøkonomiske analysen som systematiserer fordeler og ulemper for velferden i samfunnet med de analyserte vegprosjektene. De prissatte konsekvensene omfatter blant annet:

- Tidsgevinster
- Ulykker
- Utslipp til luft (støy- og luftforurensning)
- Endringer i drifts- og investeringskostnader.

5.3.1 Trafikale forhold og prissatte konsekvenser

De trafikale og prissatte konsekvensene av ulike alternativer for vegprosjektet E134 Dagslett-E18 er sammenstilt i fagrapporten Transport og prissatte konsekvenser (vedlegg 13)

REISETIDSREDUKSJON

Ny firefelts veg på strekningen vil redusere reisetiden mellom Dagslett og E18 både fordi skiltet hastighet øker, og fordi køproblemer og forsinkelser blir mindre på øvrig vegnett, med økt vegkapasitet. Reisetiden mellom Spikkestad og Drammen reduseres med 8-10 minutter i rushtiden i de fleste alternativene, med unntak av Viken der reisetidsreduksjonen er 4-5 minutter.

Kommunedirektørens vurdering:

4-5 minutters lengre reisetid, ved valg av Vikeralternativet, vil ikke få så stor betydning og konsekvens for trafikantene i det store bildet. Vektet opp mot den store miljøbelastningen (de ikke-prissatte konsekvensene) de øvrige alternativene for ny E134 vil påføre Liers befolkning og omgivelser, mener Kommunedirektøren at reisetidsreduksjonen har langt mindre betydning.

BILREISER

Alle alternativer gir reduserte reisetider og bedre framkommelighet. Antall reiser øker i regionen med 2 500-3 000 bilreiser per dag i 2050, for alle alternativene unntatt Viken, som har noe mindre trafikkøkning. Økning i antall reiser skyldes både nyskapt trafikk og overføring av trafikk fra kollektiv, gange og sykkel. En årsak til økning av bilreiser er at el-biler blir et rimeligere alternativ. I tillegg håndterer ikke RTM-modellen kø-problematikk og beregner derfor en for høy andel trafikk.

Kommunedirektørens vurdering:

Økning i antall bilreiser er en uønsket konsekvens, som er i strid med samfunns- og klimamålene som er satt både nasjonalt og lokalt. For å redusere trafikk tallene, vil det i neste planfase utarbeides en ny konsekvensutredning for trafikk for valgt alternativ, der ulike avbøtende tiltak på veiene blir vurdert for å styre trafikken og redusere kø-problematikken. Uavhengig av plansaken vil det også fortsatt være en økt satsing på bedre tilrettelegging for økt bruk av kollektivmidler (nye kollektivtraséer/priser/frekvens), gang- og sykkel, for å få ned biltrafikken.

REGIONALE REISER

Reiserutene for regionale reiser endres. Blant annet vil gjennomgående reiser via Oslo reduseres og flere vil bruke Oslofjordtunnelen mellom østsiden av Oslofjorden og Drammensområdet. Ny E134 vil også avlaste en rekke veger lokalt på strekningen mellom Dagslett og Linnes. Viken vil i mindre grad avlaste gjennomgangstrafikken gjennom Oslo sammenliknet med de øvrige alternativene. Viken har markert mindre trafikk siden alternativet gir mindre reisetidsreduksjoner. Dette skyldes i stor grad at om lag 80 prosent av bilistene som kommer via E134, skal sørover mot Drammen.

Kommunedirektørens vurdering:

Gjennomgående reiser via Oslo vil reduseres, også med Vikenalternativet. Med Viken åpnes det også opp for en ny, raskere og kortere reiseavstand for områdene mellom Oslo, Asker og Drammen, fra Follo og E6 i øst.

FREMKOMMELIGHET

Ny E134 gir økt trafikk og økt forsinkelse på E18 nord for Brakerøyakrysset for samtlige alternativer. I realiteten vil forsinkelsene være større enn beregnet, da stillestående kø med tilbakeblokkeringer, ikke er hensyntatt i beregningene. Kjellstadkrysset på E18 er «flaskehalsen». I og med at Viken-alternativet kobler seg på E18 nord for Kjellstadkrysset, vil Viken-alternativet gi betydelig mer forsinkelser enn de sørlige alternativene. Dette skaper fare for tilbakeblokkering av trafikk inn på ny E134 og utfordringer knyttet til trafikksikkerhet i tunnelen. Viken-alternativet vil derfor gi betydelig mindre nytte sammenliknet med de øvrige alternativene. For å bedre fremkommeligheten på E18 vil det være behov for å iverksette tiltak, som for eksempel flere felt langs E18. For øvrig blir det god kapasitet i alle kryss mellom ny E134 og lokalvegnettet, både i morgen-og ettermiddagsrush.

Kommunedirektørens vurdering:

RTM-modellen viser for høye trafikk tall og kø-problematikk er ikke håndtert i beregningene. Når dagens trafikk fra E134 som skal på E18 ved Kjellstad og sørover, flyttes til nytt kryss på Viken, er det vanskelig å se for seg at Kjellstadkrysset ikke blir avlastet noe og at biltrafikken vil bli jevnere fordelt på E18. Det er mange usikkerheter i disse beregningene, men det man vet er at E18 er svært belastet i rushtiden på strekningen. Derfor gjennomfører Statens vegvesen nå trafikkanalyser, der det ses på hvilke tiltak som er nødvendige/aktuelle for E18, som følge av ny E134. Dette er et eget prosjekt som ikke er en del av denne kommunedelplanen, men som også vil følges nærmere opp ifm. neste planfase.

INVESTERINGSKOSTNAD OG TRAFIKANTNYTTE

Investeringskostnadene, som er den viktigste kostnadskomponenten i den samfunnsøkonomiske analysen, varierer mye mellom alternativene (se Figur.2 i dette dokumentet). Nyttén for trafikanter og transportbrukere er beregnet til mellom fem og seks milliarder kroner for alle alternativene unntatt Vikér, som har én trafikanthytte på om lag halvparten. Den lavere trafikanthytten for Vikér skyldes at korridoren har mindre reisetidsbesparelse og lavere trafikk sammenlignet med de øvrige korridorene.

For netto nytte per budsjettkrone kommer Vitbank-over best ut, jf. Tabell 1, under. Det er de høye investeringskostnadene som gjør at under-alternativene får lavest netto nytte. Vikér kommer dårligst ut.

	Jensvoll-over	Jensvoll-under	Vitbank-over	Vitbank-under	Huseby-over	Huseby-under	Vikér
Netto nytte (NN), mill. kr.	-950	-3 090	330	-4 460	100	-3 900	-3 350
Netto nytte per budsjettkrone (NNB)	-0,17	-0,44	0,08	-0,59	0,03	-0,56	-0,75
Rangering etter NNB	3	4	1	6	2	5	7

Tabell 1 Netto nytte (nåverdi i millioner 2021-kroner, sammenligningsår 2030) og netto nytte per budsjettkrone.

NETTO RINGVIRKNINGER

Netto ringvirkninger er økning av produktivitet i næringsliv og offentlig sektor som følge av at tiltaket fører til økt integrasjon og arbeidsmarkedsutvidelser i regionen. Dette kan stimulere til stordrift, læring, innovasjon og økt deltakelse i arbeidslivet, noe som i sin tur gir opphav til økt produksjon og inntekt i Norge. Det metodiske grunnlaget for disse beregningene anses usikkert og derfor skal ikke disse samfunnsøkonomiske gevinstene inkluderes i analysen av prissatte konsekvenser. Det er derfor gjennomført én egen analyse for netto ringvirkninger.

Nåverdien (sammenligningsår 2030) av netto ringvirkninger er beregnet å ligge på 880 millioner (2021-kroner) for Vitbank-over og 500 millioner kroner for Vikér, som har lavest verdi av alle alternativene. Grunnen til dette er at Vikér gir minst reisetidsforbedringer for de viktigste reiserelasjonene. Vitbank-over knytter bo- og arbeidsmarkedene tettere sammen enn hva Vikér gjør.

Kommunedirektørens vurdering - investeringskostnad, trafikanthytte og netto ringvirkninger:

Når det gjelder investeringskostnad, trafikanthytte og netto ringvirkninger, mener Kommunedirektøren at trafikanthytten/reisetidsforbedringer er underordnet de ikke-prissatte konsekvensene/miljøtemaene i saken og vektlegger i mindre grad at Vikér kommer dårligere ut for disse temaene.

5.3.2 Støy

Støyforurensning er ytterligere beskrevet i fagrapport støy (vedlegg 14) og støykart (vedlegg 15). Støy er modellert for år 2050. Nullalternativet er sammenlikningsgrunnlaget for analysen av det planlagte tiltaket, og representerer tilstanden i planområdet i 2050, uten ny veg. Sammenlignet med nullalternativet, vil det totalt sett for alle alternativene bli færre utsatte støyfølsomme bygg i analyseområdet. Variasjonen mellom alternativene er ikke

særlig stor. Viken kommer best ut med hensyn på antall støyutsatte eiendommer og har færrest eiendommer i rød støysone. Vitbank-over gir minst reduksjon i totalt antall støyutsatte bygninger og med flest eiendommer i rød støysone og kommer dårligst ut ift. støy.

5.3.3 Luft

Luftforurensing er ytterligere beskrevet i fagrapport luftkvalitet (vedlegg 18). Lokal luftkvalitet er modellert for år 2050. Nullalternativet er sammenlikningsgrunnlaget for analysen av det planlagte tiltaket, og representerer tilstanden i influensområdet i 2050, uten ny veg. Luftforurensning fra vegtrafikk er modellert for svevestøv (PM_{10}) og nitrogendioksid (NO_2).

SVEVESTØV

Det er først og fremst svevestøv (PM_{10}) som kan bli problematisk i store deler av influensområdet. De høye konsentrasjonene av svevestøv i vestre del av influensområdet skyldes i stor grad svært høy trafikkmengde på E18. Denne endrer seg ikke signifikant for de forskjellige alternativene. Området fra Viken til Fjordbyen langs E18, ligger i rød luftforurensningssone og over nasjonale mål for samtlige alternativer. Fremherskende vindretning er fra nordvest, og dermed blir også store områder øst for E18 i rød og gul luftforurensningssone.

NITROGENDIOKSID

Konsentrasjonene av NO_2 er innenfor nasjonale mål og er bedre enn gul luftforurensningssone i hele influensområdet, bortsett fra ved tunnelmunningene og kulvertmunningene. Der er det få utsatte boliger.

RESULTATER

Resultatene viser at det er relativt liten forskjell mellom nullalternativet og alternativene med ny E134. Det er kun Vikernalternativet som har lavere antall personer som bor i rød luftforurensningssone, enn nullalternativet. I tillegg har Viken færrest personer som bor i områder med verdier over nasjonale mål. Alle de andre alternativene har enten en økning i antall som bor i rød sone, eller har verdier over nasjonale mål, eller en økning i begge.

Kommunedirektørens vurdering:

Når det gjelder støy- og luftforurensning kommer Viken best ut ift. antall støyutsatte eiendommer og for temaet luftforurensning. Dette mener kommunedirektøren må vektlegges høyt. Temaene vil konsekvensutredes og vurderes på nytt og mer detaljert, med avbøtende tiltak i neste planfase, for valgt alternativ.

5.3.4 Øvrige prissatte konsekvenser

Det er beskjedne forskjeller mellom alternativene når det gjelder de øvrige hovedkomponentene for samfunnsøkonomisk nytte og kostnad som er ulykker og endringer i drifts- og vedlikeholdskostnader.

5.4 Ikke prissatte konsekvenser

De ikke-prissatte konsekvensene vurderes på grunnlag av områdenes verdi og tiltakets påvirkning. Verdiene settes på grunnlag av veiledning gitt i Statens vegvesen sin Håndbok V712. Den samlede vurderingen av ikke-prissatte konsekvenser gjøres etter en 8-delt skala der konsekvensene av tiltaket er vurdert i forhold til referansesituasjonen/nullalternativet. Alternativene blir

rangert. Nærmere beskrivelse av metode er gitt i planbeskrivelsens kap. 6, s. 84 (vedlegg 4)

De Ikke-prissatte konsekvensene omfatter fagtemaene:

- Landskapsbilde
- Friluftsliv
- By- og bygdeliv
- Kulturarv
- Naturmangfold og naturressurser.

5.4.1 Landskapsbilde

Utredning fagtema landskapsbilde er ytterligere beskrevet i fagrapport landskapsbilde (vedlegg 18)

I hovedsak er det dalbunnen i Lierdalen og åslandskapet i Asker som berøres. Det er også vurdert synlighet fra fjordlandskapet. Samtlige alternativer vurderes til å ha lite påvirkning fra fjordlandskapet. Dette skyldes lange avstander, og at vegetasjon og bygningsstrukturer hindrer lange siktlinjer.

VIKER

Fra vegen Linnesstranda ved området Gullaug kirke, kan Viker-alternativet med bruløsning være synlig, dersom vegetasjon knyttet til randsoner av jordet mot dagens E134 blir borte. Dette vurderes imidlertid til å ha begrenset påvirkning på landskapsbildet. Vikeralternativet skåner kulturlandskapet i Lierdalen i stor grad. Kun lokalt på Viker blir det inngrep ved nye ramper og høy, buet bru over E18, samt forskjæring til portalområdet. Bruen over ravinen i Daueruddalen blir noe høyere og portalområde på denne siden blir noe forskjøvet ift. nullalternativet. Linjen er også noe dårligere. Noe negativ konsekvens og alternativet er rangert som nr. 1 av 7.

VITBANK-OVER

Alternativet har dominerende fyllinger og bruer, og lager en ny barriere i Lierdalen. Midt i dalen er det et stort nytt kryssområde med fv. 282 (Husebysletta). Vitbank-over øker ytterligere fragmentering i et landskap som allerede er fragmentert av samferdselstiltak og næringsområder og er dominerende og synlig fra flere boligområder. Vitbank-over vurderes å kunne medføre svært stor miljøskade i Lierdalen. Svært stor negativ konsekvens og rangert som nr. 6 av 7.

ANLEGGSPERIODEN:

Veganlegget er et omfattende tiltak som i hele anleggsperioden vil berøre visuelle kvaliteter i landskapet. Spesielt vil anleggene knyttet til kryssområder, konstruksjoner, fyllinger og portalområder ha stor betydning. I disse områdene vil anlegget medføre omfattende endring av landskapet. Sårene i anleggsperioden vil være mer framtrepende enn i driftsfasen, og vil sammen med visuell støy forårsaket av anleggstrafikken, påvirke landskapsbildet negativt. Anleggsveg til tunnelportaler og landkar for bruer må også være del av anleggsbeltet. I planforslaget er det derfor avsatt en bredde på 15–20 meter utenfor vegtiltaket, og større arealer rundt kryss og portaler.

Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak se s. 103-104 i planbeskrivelsen (vedlegg 4).

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren mener at ny E134 må legges slik at den blir minst mulig synlig i landskapet. Krysskobling over E18 med bru som Statens vegvesen foreslår og tiltakene ved tunnelportalene på Vikar og Daueruddalen, vil bli synlige. Sammenlignet med de store ødeleggelsene som Vitbank-alternativet vil forårsake i Lierdalen, er imidlertid Vikar et langt bedre alternativ. I neste planfase skal endelig kryssløsning med E18 og detaljeringen av denne avklares. Konsekvensene og avbøtende tiltak ift. landskapsbilde og synlighet for valgt alternativ, skal også utredes videre i neste planfase.

5.4.2 Friluftsliv, by- og bygdeliv

Utredning fagtema friluftsliv/by- og bygdeliv er ytterligere beskrevet i fagrapport friluftsliv/by- og bygdeliv (vedlegg 18).

Temaet friluftsliv/by- og bygdeliv omfatter alle områder som har betydning for allmenhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og naturen ellers, slik det er definert i Håndbok V712.

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

VIKAR

Skiller seg fra de øvrige alternativene ved at det samlet sett er vurdert å medføre en liten forbedring i forhold til nullalternativet, og rangeres derfor høyest. Alternativet gir meget begrensede negative virkninger i de delområdene det berører. Alternativet gir positive virkninger i delområdene langs avlastet veg, blant dem sjønære områder med store friluftslivs- og rekreasjonsverdier. Dette har særlig betydning for barn og unge. Alternativ Vikar berører også færre delområder enn de øvrige alternativene, og rangeres som nr. 1 av 7.

VITBANK-OVER

Medfører omfattende inngrep rundt Huseby, på Husebysletta og Sørumlia/Linneslia, med påfølgende negative virkninger for nærliggende boliger. Ned mot Linnes går traséen rett nord for dagens E134, og trafikkøkningen den nye firefeltsvegen medfører, gir noe økt støy og luftforurensning på Gullaug/Linnesstranda. De positive virkningene knyttet til avlastet vegstrekning vurderes som begrensede. Rangeres som nr. 5 av 7.

ANLEGGSPERIODEN

Anleggstrafikk og anleggsarbeider (f.eks. graving, pigging, spunting og sprengning) vil forårsake støy, støv og rystelser i områdene rundt kryss, tunnelportaler og vegstrekninger i dagen. Arbeidet vil derfor berøre mange delområder som er gitt verdi for temaet i alle alternativer. Anleggsbeltet langs vegtraséen, samt områder avsatt til rigg og deponi vil medføre midlertidig

arealbeslag innenfor disse områdene, og gi ulemper i form av redusert framkommelighet og visuelle virkninger. Rigg- og anleggsområder skal defineres nærmere i neste planfase, men det er naturlig at slike områder legges langs og i nærheten av de respektive traséene i hver korridor.

Tungtransport på veger som utgjør viktige gang- og sykkelforbindelser kan skape utrygghet og øke risikoen for trafikkulykker. Noen av disse forbindelsene vil bli fysisk berørt av vegutbyggingen, som fordrer omlegginger på kortere strekninger. Dette kan gi ulemper for gående og syklende. Prosjektet vil etterstrebe etablering av midlertidige forbindelser som ivaretar sikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter. Dette er vesentlig, da flere av disse gang- og sykkelrutene gir atkomst til skoler og idrettsanlegg, og har en viktig funksjon for barn og unge.

Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak se s. 108 i planbeskrivelsen (vedlegg 4).

Kommunedirektørens vurdering:

Friluftsliv, by- og bygdeliv: For dette temaet er nok anleggsperioden en av de største utfordringene, med redusert framkommelighet, støy, støv og rystelser. Viker-alternativet der store deler av veien ligger i tunnel, har svært få konflikter med temaet og kommer best ut av alle alternativene også for anleggsperioden. I tillegg er Viker det eneste alternativet med en forbedring ift. nullalternativet. Viker-alternativet vil få minst konsekvenser for friluftsliv, by- og bygdeliv, i tillegg til barn- og unge. Dette er et viktig tema som kommunedirektøren vekter høyt. Friluftsliv, by- og bygdeliv, inkludert barn- og unge skal også konsekvensutredes på nytt, med avbøtende tiltak på et mer detaljert nivå, for valgt alternativ i neste planfase.

5.4.3 Naturmangfold

Utredning fagtema naturmangfold er ytterligere beskrevet fagrapport naturmangfold (vedlegg 18).

Alle korridorene vil komme i berøring med viktige områder for naturmangfold, men både påvirkning og konsekvensgrad varierer mellom alternativene. På østsiden av tunnelen vil alle alternativene krysse ravinedalen i Daueruddalen og berøre både leirravinene og tilknyttede naturtyper i området. Konsekvensene vurderes å være like for samtlige alternativer på Dagslettsiden.

VIKER

Vikerkorridoren vil i stor grad føres i tunnel, hvilket begrenser virkningene på naturmangfold. Korridoren vil berøre enkelte delområder for naturmangfold, men i mindre grad sammenlignet med de andre alternativene. De største virkningene for naturmangfold vil være knyttet til etablering av bru over ravinedalen i Daueruddalen. Nytt kryss ved Viker med E18 vil etableres like øst for nordre del av Lierelva, og tiltaket medfører inngrep i vegetasjonen og reduksjon av kantsonen til en av sidebekkene til Lierelva. Avrenning fra motorveg vil kunne ha uheldig påvirkning av vannkvaliteten på sidebekker i nærheten. Samlet vurderes alternativ Viker å gi noe negativ konsekvens for naturmangfold, og rangeres som best, nr.1 av 7.

VITBANK-OVER

Nytt kryss med E18 ved Moserud og påkjøringsrampe ved Kjellstad vil medføre direkte inngrep og arealbeslag i deler av Sandakerelva, med kantvegetasjon. Vitbank-over vil krysse Lierelva og kulturlandskapet ute på Liersletta, gjennom viktige hekke- og næringsområder for den høyt rødlistede arten vipe. Alternativet planlegges med tilkobling til fv. 282 Husebysletta. De største negative konsekvensene forventes ved etablering av kryssene ved Moserud og Huseby, samt fylling langs vegtraséen ved Linnes, hvor vipa vil bli påvirket i stor grad. Ny bru over Lierelva vil kunne medføre inngrep og reduksjon av kantvegetasjonen langs nedre del av Lierelva ved Linnes, og berøre flere delområder tilknyttet elva. Samlet vurderes alternativ Vitbank-over å gi stor negativ konsekvens for naturmangfold, og rangeres som dårligst, nr. 7 av 7.

ANLEGGSPERIODEN

Arealinngrep og skade på vegetasjon:

Konsekvenser i anleggsfasen vil være særlig knyttet til midlertidige arealbeslag (rigg- og anleggsområder, anleggsbelter) og hogst/terrenginngrep i verdifull vegetasjon og naturtyper. Etablering av brufundamenter og anleggsveger i anleggsfasen vil kunne medføre omfattende skader i terreng og på vegetasjonen i det verdifulle ravinedal-landskapet i Daueruddalen. Ved kryssing av Lierelva vil anleggsarbeidene trolig kreve mer inngrep i kantsonene enn beslaget av selve brua.

Påvirkning av vannforekomster:

Ravinebekken i Daueruddalen vil ligge utsatt til for inngrep og forurensning. Det må i neste planfase søkes løsninger som verken skader eksisterende bekkeløp eller medfører forurensning av bekken. Kryssingen av Lierelva og sidebekker vil medføre anleggsarbeid helt ut mot vassdraget. I anleggsfasen vil det derfor foregå omfattende grave- og fyllingsarbeid tett på dette viktige naturområdet. Dette fører til fare for masseflukt i regnværstperioder, utslipp av forurenset anleggsvann og i verste fall akutte utslipp av kjemikalier fra anleggsmaskiner til elva og elvas sidebekker.

Støy og menneskelige forstyrrelser:

Anleggsarbeidet vil medføre en kraftig økning av forstyrrelser i form av støy og menneskelig ferdsel i anleggsområdet. Store deler av området er allerede i dag belastet med trafikk og mye menneskelig aktivitet, men i mer naturpregete områder som Daueruddalen og ved kryssingen av Lierelva vil anleggsarbeidet kunne fortrenge dyr og fugler som benytter området i dag.

Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak se s. 113-114 i planbeskrivelsen (vedlegg 4).

Kommunedirektørens vurdering:

Naturmangfold: Viker-alternativet der store deler av veien ligger i tunnel, har svært få konflikter med temaet, sammenlignet med Vitbank-alternativet. Begge alternativene vil få negative virkninger på naturmangfoldet i Daueruddalen, men de største konsekvensene vil være ute på Liersletta, der Vitbank-alternativet pløyer gjennom kulturlandskapet, viktige hekke- og næringsområder for vipa og over Lierelva. Lier er blant annet definert som kjerneområde for vipa og har et nasjonalt ansvar for denne arten. Viker vil ikke komme i konflikt med naturmangfoldet ute på Liersletta og dette mener kommunedirektøren må vektes svært høyt, ved sammenligningen av alternativene. Naturmangfold skal

konsekvensutredes på nytt, med avbøtende tiltak, på et mer detaljert nivå for valgt alternativ i neste planfase.

NATURMANGFOLDLOVENS §§ 8-12

Hele vurderingen i henhold til naturmangfoldlovens §§ 8-12 kan ses i Fagrapport Naturmangfold, kap. 8 (vedlegg 18)

I henhold til planprogrammet er de ulike konseptene vurdert opp mot de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i naturmangfoldlovens §§ 8-12.

§ 8 om kunnskapsgrunnlaget

I utredningen er eksisterende kunnskap om naturmiljøet supplert med kartlegging av naturtyper, rødlistearter og hekke- og næringsområder for vipa, innhentet ved feltarbeid og befaringer. Kunnskapen om naturmangfoldet i utredningsområdet og kunnskapen om tiltakets potensielle effekter på registrerte naturverdier og påvirkning på vannmiljø, vurderes som tilstrekkelig for å kunne vurdere tiltakets konsekvenser for dette plannivået, jf. kravet i naturmangfoldlovens § 8.

§ 9 om føre-var-prinsippet

Der det er usikkerhet ved noen av påvirkningsfaktorene og deres konsekvenser av tiltaket, er naturmangfoldlovens føre-var-prinsipp § 9, lagt til grunn. De største usikkerhetsfaktorene i dette prosjektet er knyttet til forstyrrelseeffekten og påvirkningen på vipa. Føre-var-prinsippet er derfor tillagt betydelig vekt i utredningen, både ved fastsettelse av konsekvensgrad for de ulike delområdene i alternativene og i den samlede vurderingen av tiltaket.

§ 10 om økosystemtilnærming og samlet belastning

Av § 10 skal påvirkningen av økosystemet vurderes utfra den samlede belastningen som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Ingen av alternativene vil berøre verneområder direkte.

- Samlet belastning for vipa:

Er registrert på rødlista og klassifisert som sterkt trua (EN). Lier kan ses på som et kjerneområde for vipa. For vipa vil både omfang og virkninger på hekke- og næringsområder variere mellom konseptene, hvorav enkelte av alternativene vil kunne medføre en større samlet belastning. Dette gjelder særlig Vitbank-over, som krysser større sammenhengende vipeområder.

- Samlet belastning for ravinedal i Daueruddalen:

Inngrep i og tap av ravinedalen i Daueruddalen vil være en del av bit-for-bit fragmenteringen av denne sårbare landskapsformen. Tiltaket vurderes imidlertid å være av begrenset omfang, og økosystemene som kan berøres av tiltaket vil ikke bli utsatt for en utilbørlig stor samlet belastning.

§ 11 og 12

Det forutsettes at tiltakshaver overholder prinsippene i §§ 11 og 12 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og at det tas utgangspunkt i egnede driftsmetoder og teknikker som ivaretar naturmangfoldet.

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren mener at tiltakets konsekvenser ift. naturmangfoldet er tilfredsstillende og tilstrekkelig vurdert opp mot de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12, for dette plannivået. Det skal imidlertid gjennomføres en ny vurdering av tiltakets konsekvenser ift. naturmangfoldet for valgt alternativ, i neste planfase.

5.4.4 Kulturarv

Utredning fagtema kulturarv er ytterligere beskrevet i fagrapport kulturarv (vedlegg 18).

Automatisk fredete kulturminner omfatter arkeologiske og faste kulturminner fra før 1537, i tillegg til alle erklærte stående byggverk, med opprinnelse fra før 1650. Kulturlandskap er landskap som er preget av menneskelig bruk og virksomhet.

De ulike alternativene unngår i stor grad direkte konflikt med fagtemaet, men det er mange tilfeller av nærføring til kulturmiljø. Flere av kulturmiljøene er sårbare for dette, både ut fra minnenes monumentale karakter og plassering i et åpent landskap, med viktige siktlinjer og forbindelser. Forskjellene mellom alternativene og korridorene ift. kulturmiljø, finner man på Liersiden. På Dagslettsiden er konsekvensene for de ulike alternativene like. På Liersiden er det mange kulturmiljø og flere av dem har stor verdi.

VIKER

Berører færrest kulturmiljø og utover inngrep i forskriftsfredet vegmiljø i Lierbakkene, er konsekvensen lav. Delområdet/vegmiljøet Lierbakkene består av flere generasjoner veger, og den delen som her blir berørt er den yngste vegen – motorvegen – som vurderes å ha toleranse for inngrep. Med begrenset konflikt ift. andre delområder, er samlet konsekvens for dette alternativet vurdert til noe negativ. Alternativet er likevel rangert best og nummer 1 for fagtemaet.

VITBANK-OVER

Påvirker flest delområder på Liersiden (Husebysletta). Alternativets negative virkninger for Huseby og de kulturhistoriske sammenhengene i planområdet, er utslagsgivende for samlet konsekvens for dette alternativet, og rangeres som nummer 6.

ANLEGGSPERIODEN

For kulturmiljøene kan tiltak i anleggsfasen gi negative konsekvenser ut over det permanente tiltaket. Det kan være rent visuelt, i tillegg til støybelastning og støy, knyttet til anleggstrafikk, midlertidige riggområder, anleggsveger og masselagringsområder. Slike forhold kan påføre permanent skade på kulturminner og arkeologiske lokaliteter.

Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak se s. 118 i planbeskrivelsen (vedlegg 4).

Kommunedirektørens vurdering:

Viker-alternativet kommer best ut av det med minst konsekvenser ift. kulturarv. Det sies i vurderingen at det kan være toleranse for inngrep i vegmiljøet i Lierbakkene, mens det på Huseby med svært høy kulturhistorisk verdi, er gitt signaler om det motsatte fra overordnet fagmyndighet (fylkeskommunen). Huseby er et av de viktigste kulturminnene i kommunen som kommunedirektøren mener er svært viktig å skåne ift. utbygging og som må vektlegges høyere enn vegmiljøet i Lierbakkene. Kulturarv skal konsekvensutredes på nytt, med avbøtende tiltak, på et mer detaljert nivå for valgt alternativ, i neste planfase.

5.4.5 Naturressurser

Utredning fagtema naturressurser er ytterligere beskrevet fagrapport naturressurs (vedlegg 18).

Følgende undertemaer er utredet: jordbruk (dyrka- og dyrkbar jord), vannressurser (overflate- og grunnvann) og georessurser (mineraler og løsmasser). Registreringskategoriene reindrift, fiskeri og utmark er ikke relevante for dette planarbeidet, og er ikke nærmere omtalt. Etter Håndbok V712 behandles skogbruk under prissatte konsekvenser og virkningen av tapt areal og produksjon beregnes gjennom kostnad for grunnnerverv. Dyrkbart areal i skogsområder skal imidlertid vurderes under jordbruk i ikke-prissatte konsekvenser.

Dyrka jord:

Er hovedtemaet i vurderingen. Alle dyrka arealer i varslet planområde er satt til stor KU-verdi, men verdiangivelsen varierer litt avhengig av jordressursen. Hovedpåvirkningen blir dermed direkte arealbeslag av dyrka jord, pluss avsnørte arealer som antagelig vil gå ut av drift som følge av liten størrelse på arealet, dårlig arrondering eller vanskelig tilkomst.

Dyrkbar jord:

Berøres i svært liten grad for alle alternativer. Områdene er små, har liten sammenheng med andre dyrkbare arealer og vurderes lite reelt dyrkbare.

Vannressurser:

Påvirkes i liten grad for alle alternativer.

Georessurser:

I Sørumsåsen er det en molybdenforekomst som kan bli berørt av Vikeralternativet.

VIKER

Arealbeslaget av dyrka mark for Vikerkorridoren, er ca. 80 daa. I Sørumsåsen er det en molybdenforekomst. Kunnskapen om forekomsten er begrenset, men det antas at tunnelen kan berøre deler av forekomsten. Konsekvensgraden for molybdenforekomsten inngår i den samlede konsekvensen for Vikerkorridoren. Rangert etter konsekvens og arealtap er Vikerkorridoren det beste alternativet for fagtema naturressurser, vurdert opp mot nullalternativet.

VITBANK-OVER

Arealbeslaget av dyrka mark for alternativet Vitbank-over, er ca. 235 daa.

Rangert etter konsekvens og arealtap er Vitbank-over det dårligste alternativet, vurdert opp mot nullalternativet.

ANLEGGSPERIODEN

Den største utfordringen i anleggsbeltet på dyrka jord vil være faren for jordpakking av jordlagene under matjorda, som blant annet kan hindre vanntransport og rotutvikling. Det kan ta svært mange år før pakket jord nærmer seg funksjonen til opprinnelig jord igjen. Det legges til grunn at det skal utarbeides gode, detaljerte planer for håndtering av matjorda. Anleggsbeltet og eventuelle mellomlagre for matjord utenfor dette, vil beslaglegge jordbruksarealer den tiden anlegget pågår og føre til redusert jordbruksproduksjon i en periode.

Forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak se s. 121-122 i planbeskrivelsen (vedlegg 4).

Kommunedirektørens vurdering:

En av de største utfordringene med bygging av ny E134 gjennom Lier, er den store andelen dyrka mark som beslaglegges og går tapt for framtidige generasjoner. Matjorda i Ytre Lier er av høyeste kvalitet og ved valg av alternativ, mener kommunedirektøren at det med minst nedbygging av dyrka mark må vektes høyt. Viken er det alternativet som beslaglegger minst dyrka mark av samtlige alternativer, mens Vitbank-over beslaglegger mest. Naturressurser skal konsekvensutredes på nytt, med avbøtende tiltak, på et mer detaljert nivå for valgt alternativ, i neste planfase.

5.4.6 Sammenstilling – ikke prissatte temaer

Sammenstilling av ikke-prissatte temaer er vist i tabell 2 under. Hvert fagtema er vist med konsekvensvurdering og rangering for hver alternativ, med samlet vurdering for og rangering av hvert alternativ.

Alternativ →	Jensvoll - over	Jensvoll - under	Vitbank - over	Vitbank - under	Huseby - over	Huseby - under	Viken
Tema ↓	Konsekvens (rangering)	Konsekvens (rangering)	Konsekvens (rangering)	Konsekvens (rangering)	Konsekvens (rangering)	Konsekvens (rangering)	Konsekvens (rangering)
Landskapsbilde	Middels negativ (3)	Middels negativ (2)	Svært stor negativ (6)	Middels negativ (4)	Svært stor negativ (7)	Stor negativ (5)	Noe negativ (1)
Friluftsliv, by- og bygdsliv	Noe negativ (6)	Noe negativ (4)	Noe negativ (5)	Ubetydelig (2)	Noe negativ (7)	Ubetydelig (2)	Positiv (1)
Kulturarv	Middels negativ (5)	Noe negativ (2)	Stor negativ (6)	Noe negativ (3)	Stor negativ (7)	Noe negativ (4)	Noe negativ (1)
Naturmangfold	Middels negativ (4)	Middels negativ (2)	Stor negativ (7)	Stor negativ (5)	Stor negativ (6)	Middels negativ (3)	Noe negativ (1)

Naturressurser	Middels negativ (4)	Middels negativ (2)	Stor negativ (7)	Middels negativ (5)	Stor negativ (6)	Middels negativ (3)	Middels negativ (1)
Samlet vurdering	Middels negativ	Middels negativ	Stor negativ	Middels negativ	Stor negativ	Middels negativ	Noe negativ
Rangering	3	2	6	4	7	4	1

Tabell 1 Sammenstillingstabell ikke-prissatte konsekvenser

KVALITATIV VURDERING OG OPPSUMMERING AV SAMMENSTILLINGEN

Viker: Rangert som **nr. 1**. Alternativet har færrest negative konsekvenser for alle temaer, det er rangert som det beste alternativet for alle temaer, for friluftsliv, by- og bygdeliv er det også vurdert som bedre enn nullalternativet (gitt positiv samlet konsekvens). Samlet konsekvens og rangering er derfor tydelig for denne.

Vitbank-over: Rangert som **nr. 6**. Alternativet har svært stor negativ konsekvens for landskapsbilde, grunnet dets dominerende fyllinger og bruer, samt at det medfører en visuell ny barriere i Lierdalen. Alternativet har stor negativ konsekvens for kulturarv og medfører konflikt med flest delområder av verdi på Husebysletta; det har stor negativ konsekvens for naturmangfold hvor de største negative konsekvensene er ventet ved etablering av kryss ved Moserud og Huseby, samt fylling langs vegtrasé ved Linnes, hvor vipa vil bli påvirket i stor grad. Samlet konsekvens er basert på dette.

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren støtter vurdering og rangering av alternativene i forhold til de ikke-prissatte konsekvensene (miljømålene), der Viker kommer best ut.

5.5 Samfunnsøkonomisk analyse

Det er stort sprik mellom resultatene for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Alternativet med mest negative ikke-prissatte konsekvenser, Vitbank-over har positiv netto nytte for prissatte konsekvenser. Viker, som er rangert som best for ikke-prissatte konsekvenser, med noe negativ samlet konsekvens, har en av de laveste netto nytte-resultatene. Underalternativene scorer lavt for både prissatte og ikke-prissatte temaer, det vil si at de totalt sett har store samfunnsmessige ulemper og derfor skal rangeres lavt samlet sett.

For Vitbank-over og Viker er det hovedsakelig trafikantnytt (samfunnskostnadene ved økt reiseveg for flere, kombinert med noe mindre overført trafikk til ny veg) som står mot konsekvenser for alle miljøtemaene (ikke-prissatte). Sammenstillingen av de ikke-prissatte konsekvensene mot den beregnede kronenytten for prissatte konsekvenser, gjøres på grunnlag av faglig skjønn og rimelighetsvurderinger.

Ingen alternativer er vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsomme samlet sett. Dette begrunnes med at alle alternativene har negative ikke-prissatte konsekvenser, samtidig som netto nytte for de to alternativene med positiv netto nytte, er såpass lav at det ikke vurderes å oppveie de store negative ikke-prissatte konsekvensene for disse alternativene (se tabell 3 nedenfor). Statens vegvesen vurderer det som riktig å trekke ikke-prissatte konsekvenser tungt inn

i sammenstillingen, da dette er ressurser som gir nytte både for nålevende og framtidige generasjoner.

VIKER

Viker har svært lav netto nytte, men er klart best for ikke-prissatte konsekvenser. Alternativet har ett tema, friluftsliv, by- og bygdeliv, med positiv konsekvens og en overvekt av lave negative konsekvenser for de øvrige teamene. Hovedgrunnen til at Viker har lav netto nytte, er at trafikantnykten bare er i størrelsesorden halvparten av hva den er for de øvrige alternativene. Den høye rangeringen av Viker for ikke-prissatte konsekvenser tillegges stor vekt i sammenligningen med de øvrige alternativene. Samtidig er forskjellen i netto nytte til de høyest rangerte alternativene svært stor. Forskjellen i netto nytte opp til Vitbank-over, vurderes som så stor at de mer negative ikke-prissatte konsekvensene ikke kan sidestilles for disse to alternativene. Det vurderes dermed at Viker rangeres lavere enn de utredede over-alternativene, til tross for vesentlig bedre resultater i konsekvensutredninger for ikke-prissatte temaer (se tabell 3 nedenfor)

VITBANK-OVER

Vitbank-over er ett av de to alternativene som klart rangeres dårligst for samtlige av de ikke-prissatte temaene. Her er konsekvens vurdert til svært stor negativ for ett fagtema (landskapsbilde), stor negativ for tre av fagtemaene (kulturarv, naturmangfold, naturressurs) og noe negativ for ett fagtema (friluftsliv, by- og bygdeliv).

Det er i de respektive fagrapporter beskrevet usikkerhet knyttet til vurderingene. Det kan være både usikkerhet rundt kunnskapsgrunnlaget, rundt detaljer i tiltaket som utredes og andre forhold. Det vurderes imidlertid at usikkerheten i stor grad vil påvirke alternativene noenlunde likt og at den er tatt høyde for i de ulike vurderingene som ligger til grunn for samfunnsøkonomisk analyse. I neste planfase med ny konsekvensutredning, skal man også gå lengre inn i detaljeringen av det alternativet som velges. Usikkerhetsfaktorer vil dermed ikke føre til endring i rangeringen.

		Jensvoll - over	Jensvoll - under	Vitbank - over	Vitbank - under	Huseby - over	Huseby - under	Viker
Ikke-prissatte	Samlet vurdering	Middels negativ	Middels negativ	Stor negativ	Middels negativ	Stor negativ	Middels negativ	Noe negativ
	Rangering	3	2	6	4	7	4	1
Netto nytte	Netto nytte (NN), mill kr.	-950	-3 090	330	-4 460	100	-3 900	-3 350
	NN pr budsjettkr (NNB)	-0.17	-0.44	0.08	-0.59	0.03	-0.56	-0.75
	Rangering etter NNB	3	4	1	6	2	5	7
	Rangering endelig	3	5	1	7	2	6	4

Tabell 2 Samlet rangering samfunnsøkonomisk analyse.

Kommunedirektørens vurdering:

Hovedgrunnen til at Viker har lav netto nytte, er at trafikantnykten bare er halvparten av hva den er for de øvrige alternativene. Dette kommer av at det tar

4-5 minutter lengre tid å kjøre i retning Drammen med Vikar, enn for de andre alternativene. Når hver biltur ganges opp med antall år fram mot år 2050, i tillegg til at RTM-modellen beregner med for høye trafikk tall, blir usikkerheten i beregningene svært stor og i disfavør for Vikar.

Statens vegvesen ønsker seg en vei der man kommer raskest mulig fram, med billigst mulig løsning. Dette går på bekostning av helse og trivsel for en stor del av kommunens innbyggere, samt tap av uerstattelige verdier ift. dyrka mark, natur- og kulturverdier i Lier. Kommunedirektøren er uenig i vektleggingen og Statens vegvesen sine mål for prosjektet. Kommunedirektøren mener at miljøtemaene (de ikke-prissatte temaene) er langt viktigere for Lier kommune enn trafikanntnytt og veiens kostnader. Når mange av trafikantene som skal bruke den nye veien i tillegg bare er på gjennomkjøring, oppleves det som enda mer urimelig at Vitbank-over-alternativet med raskeste og rimeligste løsning, fremheves som beste alternativ.

6. ANDRE UTREDNINGER

6.1 Følsomhetsanalyser

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

- Full utbygging av Fjordbyen og Gullaug
- Hvorvidt det investeres i dobbelt løp i Oslofjordtunnelen
- Endring i kryssløsninger - Halvt kryss på Linnes med alternativ Jensvoll-over. Jensvollkorridoren går ut, så det redegjøres ikke for følsomhetsanalysen for dette punktet i saksutredningen.
- Redusert framkommelighet langs Slemmestadveien og Røykenveien i Asker
- Bom/bompenger på ny E134.

I tillegg til:

- nytteeffektene ved å forlenge levetiden fra 40 til 75 år

Statens vegvesen har valgt Vitbank-over som representativt alternativ for gjennomføring av følsomhetsanalysene. Statens vegvesen mener de andre alternativene vil gi noen variasjoner i effektene, men hovedtrekkene vil være representative med alternativ Vitbank-over (se vedlegg 13, kap. 8).

6.1.1 Følsomhetsanalyse for Fjordbyen

I følsomhetsanalysen er følgende lagt til grunn: Fjordbyen planlegges utbygd med totalt 20 000 innbyggere, 8 000 nye arbeidsplasser og nye grunnskoler med til sammen 2 800 elever. Fjordbyområdet er stengt for gjennomgangstrafikk for bil slik at all biltrafikk til/fra Fjordbyen, vil skje via tilfart i nord. Disse forutsetningene er de samme som ble lagt til grunn for Fjordbyalternativet i rapporten "Konsekvensutredning for samferdselstema – Fagrapport Trafikale effekter", i forbindelse med kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt, Fjordbyen. Det er i tillegg forutsatt høy arealtetthet og strenge parkeringsrestriksjoner.

Resultater fra følsomhetsanalysen:

Utbygging av Fjordbyen medfører et totalt reiseomfang på om lag 38 000 flere reiser, der 41 prosent av disse gjennomføres med bil, 33 prosent med kollektiv og resten med gange og sykkel.

Endring i antall biler i gjennomsnitt pr. døgn:

- Ny E134 mellom Dagslett og Husebysletta: ca. 1 200 økning
- Ny E134 mellom Husebysletta og E18: ca. 2 500 økning
- Fv. 282 – Strandveien: økning i overkant av 7 000
- Fv. 282 – Husebysletta: ca. 5000 økning
- Trafikken øker på E18, eksisterende E134, fv. 283/Bragerne tunnelen og rv. 291 Holmenbrua.
- Trafikken reduseres marginalt på Slemmestadveien og Røykenveien i retning Asker. Dette skyldes sannsynligvis endringer i destinasjonsvalg og flere innbyggere i Fjordbyen.

Kommunedirektørens vurdering:

Det er mye usikkerhet i beregningene som viser svært høye trafikktall for Fjordbyutbyggingen. Transportmodellene som er benyttet tar blant annet ikke hensyn til endringer i preferanser og holdninger i framtiden, som gjør at handlinger og valg av løsninger endres over tid. De tar heller ikke hensyn til avbøtende tiltak og grep som innføres for å redusere trafikkbildet. Forutsetningene for beregningene er ikke i tråd med nasjonale målsetninger, retningslinjer og avtaler.

I kommunens arbeid med Fjordbyen legges det imidlertid vekt på å planlegge mot et klimanøytralt samfunn, med omstilling av reisemønsteret ved å prioritere grønne mobilitetsløsninger. Flere skal over på kollektivt, gange og sykkel. Fjordbyen tar høyde for dette og planlegges blant annet med ny kollektivtrasé, nye gang- og sykkelveier og andre avbøtende tiltak /grep for å redusere trafikkmengden. Trafikktallene som kommer frem av følsomhetsanalysen for Fjordbyen vil derfor ikke være reelle. Det samme gjelder for følsomhetsanalysen for Gullaug-utbyggingen.

6.1.2 Følsomhetsanalyse for Gullaug-utbyggingen

Gullaug planlegges utbygd med 4000 leiligheter og ca. 300 000 kvm næring/skoler/idrett. Det er forutsatt 5 000 flere bosatte, der veksten er hentet fra samme områder som for Fjordbyen. Det er lagt til grunn en forlengelse av busstilbudet i Fjordbyen til Gullaug, samme parkeringsrestriksjoner og tetthet som i Fjordbyen.

Resultater fra følsomhetsanalysen:

Totalt antall reiser øker med ytterligere 10 000 reiser som følge av utbyggingen av Gullaug (gitt at Fjordbyen er bygd ut), der 58 prosent gjennomføres med bil, 29 prosent med kollektiv og resten med gange og sykkel. På vegnettet vil økningen i biltrafikk være spesielt stor mellom Gullaug og Drammen.

Endring i antall biler i gjennomsnitt pr. døgn:

- Ny E134 mellom Dagslett og Husebysletta: ca. 200 reduksjon
- Ny E134 mellom Husebysletta og E18: ca. 400 økning
- Fv. 282 – Strandveien: ca. 1 900 økning
- Fv. 282 – Husebysletta: ca. 600 biler

- Trafikken øker også på E18, eksisterende E134, fv. 283/Bragerntunnelen og rv. 291 Holmenbrua, men bidraget fra Gullaug er betydelig mindre enn fra Fjordbyen.

Kommunedirektørens vurdering:

Samme som for Fjordbyen.

6.1.3 Dobbeltløp i Oslofjordtunnelen

Dobbeltløp i Oslofjordtunnelen gir økt biltrafikk langs ny E134 som følge av omfanget av at antall tunnelstengninger reduseres. Gjennomgangstrafikken gjennom Oslo vil reduseres med 400-500 reiser, mens reiser mellom områder i sør (øst for Oslofjorden) og Spikkestad/Asker, Lier, Drammen og Hurum øker.

6.1.4 Beregninger med bom på ny E134

Det er gjort en beregning med grovt anslåtte bomtakster, satt av Statens vegvesen for Vitbank- og Vikør-korridorene. Det er ikke lagt til grunn bom på sideveger (se vedlegg 13, tabell 8-3, s. 73).

Bom på ny E134 vil gi en reduksjon i antall reiser totalt sett, reduksjon i antall biler og overføring til kollektiv, gange og sykkel. De sørlige alternativene gir den største reduksjonen i antall reiser totalt sett og den største overføring til kollektiv, gange og sykkel. Biltrafikken langs ny E134 vil reduseres med en overføring av trafikk til eksisterende E134. I tillegg vil trafikken langs Røykenveien, Heggedalsveien og Slemmestadveien øke. Trafikken langs E18 mellom Drammen og Lier toppen vil reduseres og overføres til fv. 282 Lierbakkene/Strandveien.

VIKØR med bom: Antall kjøretøy i gjennomsnitt per døgn

- Mellom Dagslett og E18: reduksjon med ca. 13 200
- Overføring/lekkasje til eksisterende E134 ved Røykenveien: ca. 8200
- Overføring/lekkasje til eksisterende E134 ved Gullaug: ca. 8800

VITBANK-OVER med bom: Antall kjøretøy i gjennomsnitt per døgn

- Mellom Dagslett og E18: reduksjon med ca. 22 800
- Overføring/lekkasje til eksisterende E134 ved Røykenveien: ca. 2400
- Overføring/lekkasje til eksisterende E134 ved Gullaug: ca. 3000

Den prosentvise trafikkreduksjonen med bom er større for Vikør enn for Vitbank-over. Dette skyldes i stor grad at det for Vikør-alternativet ikke er mulighet til å kjøre av/på ny E134 ved Husebysletta.

Trafikken langs eksisterende E134 vil øke. Vikør gir størst overføring til eksisterende E134, med ca. 8 200 biler i gjennomsnitt per døgn. Strandveien (Fv. 282) vil få overført like mye trafikk (ca. 5 700 biler i gjennomsnitt per døgn), for både Vitbank-over og Vikør. Størrelsen på overført trafikk, vil avhenge av hvilket takstnivå man legger seg på.

Kommunedirektørens vurdering:

Bompengefinansiering i forhold til ny E134, er ikke en del av denne kommunedelplanen. Effekten av ny E134 med eller uten bom, viser likevel at det blir svært viktig å vurdere avbøtende tiltak på eksisterende lokale veier, for å få flest mulig over på ny E134 og at ny vei skal tjene sin hensikt. I neste planfase,

når det skal utarbeides detaljregulering med konsekvensutredning for valgt alternativ, vil avbøtende tiltak på eksisterende lokale veier vurderes på nytt. Kommunedirektøren mener dette er spesielt viktig og ønsker å presisere at dette skal håndteres videre i neste planfase. Kommunedirektøren anbefaler derfor at følgende punkt tas inn som nytt punkt i planbestemmelsenes § 3-3: *Nødvendige avbøtende tiltak for å hindre lekkasje ut på lokalt veinett, skal vurderes og fastsettes i reguleringsplanen.*

6.1.5 Levetid 75 år

I følge fastsatt planprogram skal det i hovedanalysen for prissatte konsekvenser, legges til grunn en levetid for prosjektet på 40 år. I Nasjonal transportplan 2022-2033, legges det imidlertid til grunn en levetid på 75 år, for alle prosjekter. Det er derfor gjennomført en følsomhetsanalyse som ser på hvordan en eventuell levetid på 75 år påvirker resultatene for prissatte konsekvenser i dette prosjektet (se vedlegg 13, s. 77).

Å øke levetiden fra 40 til 75 år fører til at netto nytte går opp i alle alternativene. Økningen er omtrent like stor for alle alternativene utenom Viker, der økningen er langt mindre. Grunnen til dette er at økt levetid gir økt netto nytte som er proporsjonal med trafikantnyttens i årene 41-75. Trafikantnyttens er vesentlig lavere for alle årene i Viker-alternativet, sammenlignet med de øvrige alternativene. Dette endrer likevel ikke rangeringen ift. hvilke alternativ som kommer best ut.

6.1.6 Tilleggsanalyse netto ringvirkninger

Det er i tillegg til analysen av prissatte konsekvenser, gjennomført beregninger av netto ringvirkninger for de syv alternativene. Netto ringvirkninger vurderes på selvstendig grunnlag og omfatter produktivitetseffekter som følge av at bedrifter og mennesker kommer «nærmere» hverandre som konsekvens av kortere reisetider. Netto ringvirkninger omfatter også skatteeffekter som følge av økt arbeidstilbud fordi arbeidstakerne trenger mindre tid til å reise til og fra arbeid.

Over-alternativene har gjennomgående større netto ringvirkninger i og med at de har ett kryss mer enn under-alternativene. Over-alternativene knytter bo- og arbeidsmarkedene tettere sammen. Viker-alternativet har lavest netto ringvirkninger. Dette alternativet gir minst reisetidsforbedringer for de viktigste reiserelasjonene. Det er en tendens til at de alternativene som har høy trafikantnytte også har høye netto ringvirkninger. Resultatene for samlede netto ringvirkninger kan ses i vedlegg 13, figur 9-1, s. 78.

6.2 Andre samfunnsmessige virkninger/Lokal og regional utvikling

Det er utarbeidet fagrapport for temaet Andre samfunnsmessige virkninger - lokal og regional utvikling (se vedlegg 18)

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.

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 Vitbank-over, som har kryss med fv. 282 Husebysletta.
- 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.

VITBANK-OVER

- Alternativet vil gå over store områder med landbruksareal som blir redusert og oppstykket. Alternativet vil være *negativt* for ønsket og planlagt arealbruk.
- For næringslivet vil 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.
- Vitbank-over vil redusere trafikken på det lokale vegnettet. Samtidig vil ny E134 oppleves som en barriere for de som bor i nærheten av traséen. På den annen side vil ny E134 gjøre et større område attraktivt som boligområde. For bostedsattraktivitet vurderes alternativet å være *uendret*.
- For service og senterstruktur vurderes alternativet som *noe positivt* da det avlaster trafikken på det lokale vegnettet. Dette vil være til fordel for eksisterende sentra og for Fjordbyen.

OPPSUMMERING AV VURDERTE VIRKNINGER

De vurderte virkningene er forenklet og vist i tabell 7.1, s. 135 i planbeskrivelsen (Vedlegg 4). Det er ikke sammenlignbare størrelser på kriteriene og derfor er det valgt å ikke gjøre en rangering av alternativene, basert på disse vurderingene.

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren registrerer likevel at Viker som i stor grad føres fram i tunnel, kommer best ut i forhold til ønsket og planlagt arealbruk i området, i tillegg til bostedsattraktivitet, da belastningen for kommunens innbyggere blir minst med dette alternativet.

6.3 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) (Vedlegg 16). Analysen er tilpasset plannivået for kommunedelplan.

Det er gjennomført en innledende risikoidentifisering og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom risikoidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Skredfare
- Steinsprang/snøskred
- Ustabil grunn/kvikkleire
- Flom (vassdrag/bekk)
- Ustabil skjæring
- Jordskjelv
- Omkjøringsmuligheter
- Fremkommelighet nødetater, hjemmesykepleie mv.
- Skole og barnehage (sårbart objekt)
- Jernbane
- Vannforsyningsanlegg
- Eksisterende kraftforsyning
- Brannfarlig industri
- Oppstuvning i tunnel ved hendelser
- Brannvann i tunnel ved hendelser
- Kødannelse anleggsperiode
- Akutt forurensning
- Grunnvann
- Spredning av fremmede arter

For disse hendelsene er det gjennomført en overordnet sårbarhetsvurdering/analyse. På dette plannivået vurderes dette som tilstrekkelig for å identifisere hvilke problemstillinger i forhold til samfunnssikkerhet som det må arbeides videre med for valgt alternativ, i neste planfase.

Sårbarhetsanalysen viser at alle de identifiserte faretemaene må følges opp i neste planfase. Likefullt er det ikke identifisert forhold som på nåværende grunnlag kan utelukke et alternativ ut fra et samfunnsikkerhetsfaglig perspektiv. Det bemerkes at alle alternativene vurderes som svært sårbare for ustabil grunn/kvikkleire. Skolevegen til Gullaug skole vil bli berørt i anleggsfasen ved valg av Vitbank-korridoren.

En alvorlig trafikkulykke i tunnel er en annen aktuell og alvorlig hendelse for alle alternativer. Temaet utredes videre i neste planfase, for valgt alternativ.

6.3.1 3R-vurdering

Det er i tillegg gjennomført en 3R-vurdering av prosjektet. Metoden følger i prinsippet samme metodikk som vurdering av ikke-prissatte konsekvenser i håndbok V712, der konsekvens er en funksjon av verdi og påvirkning. Det vurderes i hvilket omfang prosjektet påvirker henholdsvis robusthet, redundans

og restitusjon (tabell 4 under), og hvor stor verdi dette har for ulike typer samfunnskritiske funksjoner og tjenester.

Kategori	Beskrivelse
Robusthet	Den planlagte infrastrukturens tåleevne, for eksempel hva den er dimensjonert for å tåle, sammenlignet med eksisterende infrastruktur. Det sentrale spørsmålet er: Hvor fysisk robust blir nytt transportsystem sammenlignet med eksisterende transportsystem?
Redundans	Hvilke omkjøringsmuligheter som eksisterer. Gir ny veg/veginfrastruktur flere og/eller bedre alternative fremføringsveger enn eksisterende transportsystem?
Restitusjon	Hvor raskt det er mulig å gjenopprette infrastrukturen til opprinnelig eller redusert ytelse/kapasitet, ved et lengre/varig brudd i forbindelsen. Det sentrale spørsmålet er: Hvor raskt kan nytt transportsystem gjenopprettes, helt eller delvis, sammenlignet med eksisterende transportsystem?

Tabell 4- Beskrivelse av kategorier for omfangsvurderinger

Det presiseres at alle alternativene kommer ut med en stor positiv score for de tre samfunnssikkerhets-temaene, sammenlignet med null-alternativet (dagens vegløsning). Dette medfører at uansett valg av alternativ vil ny veg ha positiv effekt på samfunnssikkerheten, knyttet til vegstrekningen.

Vitbank-over (og Huseby-over) vurderes som litt bedre enn de andre alternativene, når det kommer til redundans. Dette kommer av tilkoblingen til eksisterende vegnett og at alternativene bygges i egne traséer på strekningen mellom Linnes og E18. Vitbank-over får også stor positiv verdi når det kommer til restitusjon. Vitbank-over kommer samlet best ut av 3R-vurderingen og rangeres som nr. 1 av 7. Vikar rangeres som nr. 3 av 7 (se tabell 7-3, s. 136 i planbeskrivelsen, vedlegg 4).

6.4 Trafikksikkerhet

Fagrapport transport og prissatte konsekvenser (vedlegg 13) viser at EFFEKT-beregningene konkluderer med at alle alternativene gir en vesentlig bedre trafikksikkerhet enn dagens veg. Alternativene får et nyttebidrag fra færre ulykker i størrelsesorden 300-350 millioner kroner, som følge av at ulykkesrisikoen er lavere for firefelts veg enn for tofelts veg. Det skal jobbes videre med trafikksikkerhet for valgt alternativ, i neste planfase.

6.5 Gang- og sykkeltrafikk

I følge planprogrammet, skal temaet utredes og vurderes nærmere i forhold til de ulike alternativene. Utredningen er gjort i Fagrapport Friluftsliv, by- og bygdeliv (se vedlegg 12) og i planbeskrivelsens kap. 7.4 (vedlegg 4).

Som grunnlag for arbeidet med ny E134 med tilhørende kryssløsninger, er det lagt til grunn at alle eksisterende ruter for gående og syklende skal opprettholdes, så langt det lar seg gjøre. I dette planarbeidet planlegges ingen nye ruter for gående og syklende. Det er derfor vurdert hvorvidt prosjektet medfører:

- endringer mht. eksisterende ruter for gående og syklende
- endringer mht. utvikling av framtidige ruter for gående og syklende

Betydelig reduksjon av trafikkb belastning og tungtransport langs avlastet E134 fra Dagslett til Linnes, medfører økt trafiksikkerhet og attraktivitet for gående og syklende, på de delstrekningene hvor det er etablert separate anlegg. Der det ikke er separate anlegg, er det usikkert hvorvidt trafikkreduksjonen alene er nok til å påvirke hvor attraktiv strekningen vil bli. Eksisterende E134 har lange strekninger med vegrekkverk, smale vegskuldre og høyt fartsnivå, og noen vil oppleve det som utrygt å sykle langs veien.

Den reduserte trafikkb belastningen som ny E134 gir, vil imidlertid øke attraktiviteten, spesielt for transportsyklister som vil sykle i vegbanen. Dersom fartsgrensen settes ned, vil det bidra til å øke attraktiviteten og trafiksikkerheten ytterligere. Bredde på kjøreareal for bil kan reduseres hvis fartsgrensen settes ned, og noe av vegarealet kan omdisponeres til gående og syklende.

DAGSLETT-SIDEN

På Dagslett-siden er løsningen identisk i alle alternativene, og dagens forbindelse for gående og syklende opprettholdes.

VIKER

Alternativet medfører ingen direkte konsekvenser med tanke på eksisterende ruter for gående og syklende i Lier.

VITBANK-OVER

Gang- og sykkelvegene langs:

- Eksisterende E134 Amtmannsvingen/Vitbank –Kjellstad (rute 7)
- Fv. 282 Husebysletta (rute 1)
- Husebygata (rute 2),

krysser under ny E134. På grunn av at ny E134 er lagt på bru vil det ikke medføre økte stigningsforhold for gang- og sykkeltrafikken langs disse rutene. Rute 7 krysser imidlertid avkjøringsrampe fra E18 i plan, noe som kan medføre at opplevd trygghet reduseres for de myke trafikantene.

G/s-veg langs Tuverudveien (rute 5) krysser ny E134 på bru, og får noe endret vertikalkurvatur. I sum vurderes Vitbank-over å få ubetydelig virkning for eksisterende gang- og sykkelruter. Alternativet gir god mulighet for å etablere ny høystandard sykkelveg langs eksisterende E134 mellom Amtmannsvingen og Linnes

OPPSUMMERING

Samlet sett kommer Viker og Vitbank-over best ut av samtlige alternativer for gående og syklende, sammenlignet med dagens situasjon. Alternativene får ubetydelig virkning på eksisterende gang- og sykkelveger i Lier, fordi gang- og sykkelvegene i stor grad kan opprettholdes som i dag.

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren registrerer likevel at Vitbank-over fører til at flere gang- og sykkelveier blir berørt av det nye veganlegget, sammenlignet med Viker-alternativet.

6.6 Kollektivtransport

I følge planprogrammet skal temaet utredes og vurderes nærmere i forhold til de foreslåtte alternativene. Se vurdering i planbeskrivelsen, kap. 7.5, s. 144 (vedlegg 4)

6.6.1 Buss

Alle korridorene berører kollektivtransporten med buss. Prosjektet i sin helhet berører kollektivtrafikken mest indirekte på grunn av avlastning på eksisterende vegnett.

6.6.2 Konsekvenser for eksisterende rutetilbud

Når det gjelder infrastruktur i busstraséer, vil alle alternativene føre til en ekstra rundkjøring på Spikkestadveien, ved Dagslett. Her vil også holdeplassen Torsrudveien berøres og må reetableres.

Vikeralternativet fører ikke til særskilte endringer i traséene for kollektivtrafikken utover rundkjøringene ved Dagslett.

Vitbank-over fører til en ny rundkjøring langs dagens E134, ved Vitbank. Vitbank-over fører i tillegg til etablering av to ekstra rundkjøringer på fv. 282 Husebysletta, hvor bussen i dag kan kjøre uhindret. Isolert sett vil dette medføre en liten økning i reisetid.

Generelt er det en klar sammenheng mellom biltrafikkmengde og bussframkommelighet

6.6.3 Muligheter for framtidig rutetilbud

Utbyggingen av ny E134 vil gi mulighet for en raskere rute og redusert reisetid for buss mellom Dagslett og E18. Dette kan gi en markedsmessig mulighet for etablering av en ekspressbuss mellom Røyken/Hurum og Drammen. Dette vil i så fall korte ned reisetiden en god del, sammenliknet med dagens trasé og kan føre til at flere velger kollektivtransport på reiser mellom Drammen-Dagslett og videre østover. En slik ekspressbusslinje kan med fordel også betjene det planlagte bolig- og næringsutviklingsområdet i Fjordbyen langs Lierstranda.

6.6.4 Oppsummering - kollektivtrafikk

VIKER

Kommer dårligst ut med tanke på kollektivtrafikk, da alternativet ikke muliggjør etablering av de nevnte ekspressbussene. Alternativet gir i tillegg dårligere

avlastning på lokalvegnettet enn de øvrige alternativene, og dermed mindre reduksjon i forsinkelse for busser som benytter lokalvegnettet.

VITBANK-OVER

Gir god avlastning på lokalvegnettet, noe som bedrer framkommeligheten for dagens busstilbud. Alternativet har flere kryss og tilkoblingspunkter til lokalvegnettet mellom Dagslett og E18. Vitbank-over «frigjør» i tillegg dagens E134 mellom Linnés og Amtmannssvingen. Dette vil gi kortere reisetid blant annet på strekningen Amtmannssvingen – Linnéskryss, hvor det i dag er vanlig med forsinkelser for kollektivtrafikken. Det er også mulighet for etablering av ekspressbuss. Dagens E134 mellom Amtmannssvingen og Linnés berøres ikke og man unngår dermed ruteomlegging.

6.6.5 Jernbane

For kryssing av jernbanen i anleggsfase henvises til fagrapport Tunnel og anleggsgjennomføring (se vedlegg 18).

Alle alternativer er tilrettelagt for to nye spor på Drammenbanen. Detaljer rundt kryssing må sees nærmere på i neste planfase, for valgt alternativ. Ingen av alternativene vurderes å kunne påvirke togstasjonene Lier og Brakerøya, ut over det som er omtalt rundt tilgjengelighet med buss og for gående/syklende i kapitlene over.

6.7 Klimagassutslipp

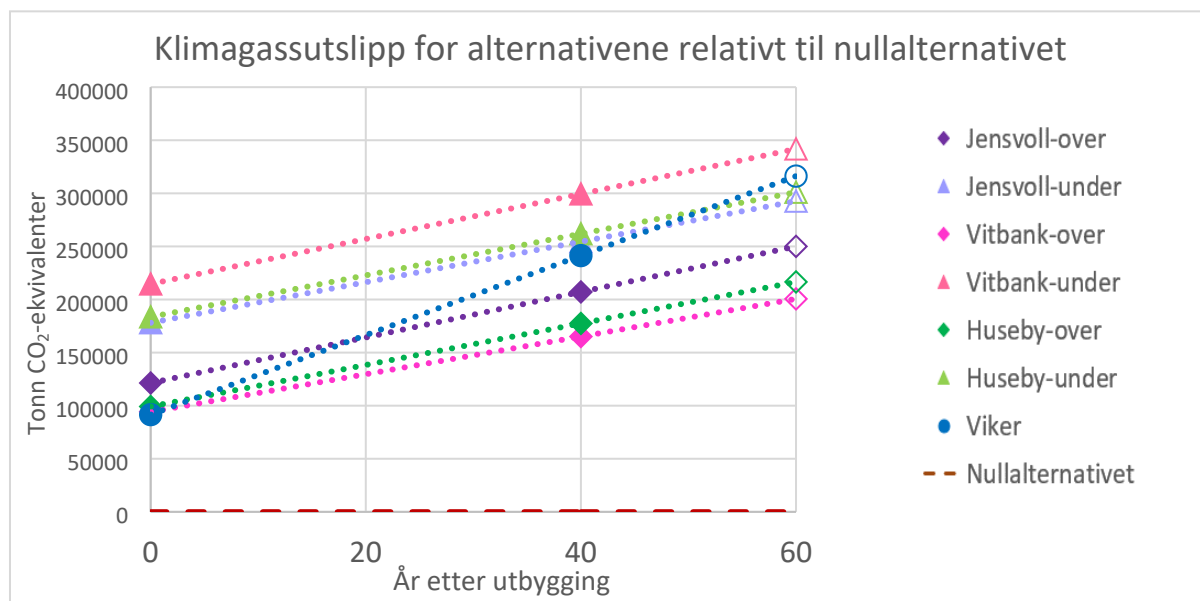
Det er utarbeidet fagrapport for klimagassbudsjett i tidligfase (se vedlegg 18). Hensikten med rapporten er å se på de relative forskjellene mellom klimagassutslippene for alternativene, samt opp mot nullalternativet. Hovedbidragsyterne til klimagassutslippet skal også identifiseres.

Beregningene av klimagassutslipp fra utbyggings- og driftsfase, inkluderer utslipp fra materialer, utbygging, arealbruksendring, drift og vedlikehold, samt direkteutslipp fra trafikk. Resultatene viser at klimagassutslippene fra livsløpsfasene utbygging, drift og vedlikehold er relativt like for alle alternativene. De største forskjellene ligger i klimagassutslippene fra materialene. Vitbank-over og Vikar har samlet sett de laveste klimagassutslippene, når det sees på materialproduksjon, utbygging, drift og vedlikehold over 60 år, i tillegg til riving og reetablering av næringsbygg og arealbeslag (se figur 5-1, s. 25 i fagrapport for Klimagassbudsjett tidligfase, vedlegg 18).

Samtlige utbyggingsalternativer har høyere klimagassutslipp fra drift og vedlikehold, i tillegg til transport i driftsfase, sammenlignet med nullalternativet. Vikar-alternativet gir en lengre kjøredistanse enn de andre alternativene, for de som kommer fra eller skal i retning Drammen. På grunn av dette er Vikar-alternativet blant alternativene med høyest klimagassutslipp etter en 60-års periode, når klimagassutslipp fra transport i driftsfase regnes med.

En sammenstilling av klimagassutslippene over en 60-års periode er vist i figur 3 under. Startpunktet i figuren viser klimagassutslippene fra materialer, utbygging og arealbeslag. Punktet ved 40 år etter utbygging, viser klimagassutslippene fra utbyggingen av tiltakene, pluss klimagassutslippene fra drift og vedlikehold, og transport i drift, som ble beregnet i EFTEKT. Stigningen representerer

klimagassutslipp fra drift og vedlikehold, samt transport i driftsfase, relativt til nullalternativet. Det er imidlertid svært usikkert hvordan denne utviklingskurven vil se ut i virkeligheten.



Figur 3 Klimagassutslipp fra materialer, utbygging, drift og vedlikehold, og transport i drift, for ny E134, relativt til nullalternativet.

Ved å sammenstille resultatene fra utbygging og drift, inkludert transport, kommer Vitbank-over best ut av utbyggingsalternativene, etter en 60-års periode. Sammenlignet med nullalternativet har derimot alle utbyggingsalternativene et økt klimagassfotavtrykk gjennom livsløpet. I et klimagassperspektiv er derfor nullalternativet det beste.

6.8 Ytre miljø

Ytre miljø (YM) skal ivaretas i hele vegens livsløp. Statens vegvesen utarbeider en plan for ytre miljø (YM-plan) for alle prosjekter i detaljfase, samt i kontrakter. YM-planen er et prosjektstyringsdokument som skal omhandle hvordan ytre miljø skal ivaretas i bygge- og driftsfase, i etterkant av vedtatt reguleringsplan

7 MÅLOPPNÅELSE OG STATENS VEGVESEN SIN ANBEFALING

I tabellen nedenfor er Statens vegvesen sine hoved- og prosjektmål for ny E134 gjengitt, i tillegg til en samlet oppsummering av prosjektets måloppnåelse, fra Statens vegvesen sin side. Delmålene i tabellen er ikke satt opp i prioritert rekkefølge. Målene er vurdert på skala som vist under

	Måloppnåelse
	Delvis måloppnåelse
	Ikke måloppnåelse

HOVEDMÅL/NASJONALE MÅL	J-o	J-u	Vb-o	Vb-u	H-o	H-u	V
Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet							
Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen							
Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser							
PROSJEKTMÅL	J-o	J-u	Vb-o	Vb-u	H-o	H-u	V
1. Best mulig samfunnsøkonomisk nytte							
2. Redusert og forutsigbar kjøretid og kortere veg å kjøre.							
3. Redusert fare for møteulykker og redusert skadeomfang ved utforkjøringer							
4. Gode koblinger mellom overordnet vegnett og lokalt vegnett.							
5. Sammenhengende god standard på E134.							
6. Minst mulig tap av dyrket og dyrkbar mark til vegareal i tråd med nasjonal jordvernstrategi							
7. Begrensede negative konsekvenser for miljøet og omgivelsene. Dette gjelder spesielt støybelastning, luftforurensning, barrierevirkning og visuell virkning	a)						
	b)						
	c)						
	d)						
8. Godt ivaretatt framkommelighet for kollektivtrafikk og gang- og sykkel gjennom planområdet og gode koblinger til eksisterende og planlagte gang- og sykkelveger gjennom planområdet							

Tabell 5. Samlet oppsummering av prosjektets måloppnåelse.

7.1 Hovedmål/Nasjonale mål

Nasjonalt hovedmål nr. 1: Alle alternativene når dette målet. Ny E134 gir redusert reisetid for samtlige reiserelasjoner som er analysert. Viken gir generelt

mindre reisetidsbesparelser enn de øvrige korridorene, med unntak av reiserelasjonen Spikkestad-Lierskogen.

Nasjonalt hovedmål nr. 2: oppfylles for alle alternativene. Trafikksikkerheten vil alltid være best når flest mulig kjøretøy benytter vegstrekninger med høy trafikksikkerhet. Det er imidlertid noe forskjell mellom alternativene avhengig av hvor stor trafikkmengde den nye veggen får.

Nasjonalt hovedmål nr. 3: gjelder et bredt spekter av miljøelementer og er vanskeligere å tilfredsstille for alle alternativene. Resultatene viser at samtlige alternativer har høyere klimagassutslipp fra drift og vedlikehold, i tillegg til transport i driftsfase, sammenlignet med nullalternativet. Viken har vesentlig høyere utslipp i driftsfase, som følge av større transportarbeid, og vil etter 60 år ende på høyere samlet utslipp enn de øvrige.

7.2 Prosjektmål

Hovedmålet er: E134 skal være en nasjonal veg med god trafikksikkerhet. Veggen skal binde sammen E6 og E18 i Viken og avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk. Framkommelighet skal ivaretas på en god måte. Dette er videre konkretisert i åtte målbare delmål:

Delmål 1: Best mulig samfunnsøkonomisk nytte:

Det er stort sprik mellom resultatene for prissatte og ikke-prissatte temaer. Ingen alternativer er vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsomme. Vitbank-over er ett av to alternativer som rangeres best i samfunnsøkonomisk analyse og som er gitt måloppnåelse.

Delmål 2: Redusert og forutsigbar kjøretid og kortere veg å kjøre:

De fleste alternativene vil oppfylle dette målet, mens Viken oppfyller det delvis. Ny E134 vil redusere reisetiden mellom Dagslett og E18 for alle alternativer både fordi skiltet hastighet øker, køproblemer og forsinkelser blir mindre på øvrig vegnett med økt vegkapasitet. Reisetiden mellom Spikkestad og Drammen reduseres med mellom åtte og ti minutter i rushtiden i de fleste alternativene, med unntak av Viken som er lengre, der reisetidsreduksjonen er fire til fem minutter.

Delmål 3: Redusert fare for møteulykker og redusert skadeomfang ved utforkjøringer:

Alle alternativer bidrar til måloppnåelse.

Delmål 4: Gode koblinger mellom overordnet vegnett og lokalt vegnett:

Alternativene bidrar i ulik grad til måloppnåelse. Vitbank-over tilrettelegger for gode koblinger mellom overordnet og lokalt vegnett. Viken vil i mindre grad ha muligheter for kryssløsninger som kobler lokalt vegnett til ny veg og bidrar ikke til måloppnåelse.

Delmål 5: Sammenhengende god standard på E134:

Alle alternativer bidrar til måloppnåelse.

Delmål 6: Minst mulig tap av dyrket og dyrkbar mark til vegareal i tråd med nasjonal jordvernstrategi:

Alle alternativer medfører beslag av dyrka mark. Alternativene er svært ulike med hensyn til omfanget av tap, med Viker som best med et beregnet beslag på 80 daa og Vitbank-over som dårligst, med beregnet beslag på 235 daa.

Delmål 7: Begrensede negative konsekvenser for miljøet og omgivelsene. Dette gjelder spesielt støybelastning, luftforurensning, barrierevirkning og visuell virkning:

Alternativene vil ha ulik måloppnåelse for de ulike miljøelementene. For de fire nevnte miljøelementene, er det kun Viker som samlet vurderes å bidra til måloppnåelse. Med hensyn til støyforurensning (a) vil alle alternativer bidra til en bedre situasjon og dermed bidrar til måloppnåelse. For luftforurensning (b) er det kun Viker som oppnår en bedre situasjon enn nullalternativet. Når det gjelder barrierevirkning (c) vil alternativer som ligger under terreng over lengre strekninger bidra til måloppnåelse, det vil si Viker. For visuell virkning (d) er det virkningen av tiltaket i landskapsrommet/byrommet som er tillagt vekt, der linjeføring, dimensjonering, tilpasning, synlighet og lokalisering tilsier at Viker bidrar delvis til måloppnåelse, mens Vitbank-over ikke gjør det.

Delmål 8: Godt ivaretatt framkommelighet for kollektivtrafikk og gang- og sykkel gjennom planområdet og gode koblinger til eksisterende og planlagte gang- og sykkelveger gjennom planområdet:

Alternativene har noe ulik måloppnåelse for hhv. kollektivtrafikk og gang/sykkel. Alle korridorene vil bidra til måloppnåelse, men noen alternativer kommer bedre ut enn andre. Alternativene Vitbank-over og Viker vil få full måloppnåelse for eksisterende gang- og sykkelruter. Redusert trafikkbelastning langs eksisterende E134 vurderes som positiv for alle alternativer. For kollektivtrafikk vurderes at alternativene påvirker framtidig rutetilbud ulikt. Vitbank-over gir god avlastning på lokalvegnettet, noe som bedrer framkommeligheten for dagens busstilbud. Viker bidrar minst til måloppnåelse da alternativet ikke muliggjør etablering av ekspressbussruter.

7.3 Statens vegvesen sin anbefaling

Alternativene viser variabel måloppnåelse vurdert mot både nasjonale mål og prosjektmålene for ny E134. Alle alternativer viser måloppnåelse for flere mål, både hovedmål og prosjektmål, men alle alternativer viser samtidig manglene måloppnåelse for et eller flere mål, inkludert et av hovedmålene.

Ingen av alternativene bidrar til måloppnåelse for det nasjonale målet om å redusere klimagassutslipp og redusere miljøkonsekvenser. Alle bidrar til full måloppnåelse for målene om bedre framkommelighet og reduksjon i trafikkulykker. Viker har færrest mål med ikke-måloppnåelse. Vitbank-over og Viker har full måloppnåelse for flest mål (9 av 14). Viker er det eneste alternativet som viser helt eller delvis måloppnåelse for mål som omhandler miljø. Samtidig bidrar Viker ikke til måloppnåelse for mål som gjelder koblinger mellom lokalt og overordnet vegnett og delvis ikke til samfunnsøkonomisk nytte.

Statens vegvesen foretrekker Vitbank-over:

Er rangert som nummer 1 i vurderingen av samfunnsøkonomisk analyse og har en beregnet netto nytte på 330 millioner kroner, dette er høyest av alle alternativ. Alternativet er rangert som nummer 6 for de ikke prissatte fagene. Vitbank-over er kostnadsberegnet innenfor rammen av KVVU-estimatet.

Statens vegvesen aksepterer Vikar:

Er rangert som det beste alternativet for de ikke-prissatte fagene. Det er rangert som nummer 4 i vurderingen av samfunnsøkonomisk analyse og har tredje laveste netto nytte på - 3 350 millioner kroner. Vikar er kostnadsberegnet innenfor rammen av KVVU-estimatet.

Statens vegvesen fraråder Huseby – over:

Huseby - over er rangert som nummer 2 i vurderingen av samfunnsøkonomisk analyse og har en beregnet netto nytte på 100 millioner kroner. Alternativet er rangert som det dårligste for de ikke-prissatte fagene. Alternativet vurderes dermed som dårligere enn Vitbank-over, både på prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Siden alternativet er innenfor rammen av styringsmålet og forskjellene til Vitbank-over ikke er store hverken for prissatte eller ikke-prissatte konsekvenser, velger Statens vegvesen å ikke ha innsigelse til alternativet.

Statens vegvesen har innsigelse til:

Jensvoll-over og Jensvoll-under, Vitbank-under, og Huseby-under.

Alternativene er kostnadsberegnet utenfor rammen av KVVU-estimatet

Kommunedirektørens kommentar:

Hovedmål og prosjektmål som er definert for ny E134 og som resultatene av konsekvensutredningen måles opp mot, er Statens vegvesen sine og ikke kommunens. I følge kommuneplanens samfunnsdel (2019-2028), skal visjonen Grønne Lier for alle innbyggere, legges til grunn for Liers langsiktige arealstrategi. Det innebærer blant annet at det ved arealdisponering skal legges vekt på vern av dyrket og dyrkbar mark og annet kulturlandskap, samt de grønne dalsidene. Arealplanleggingen skal legge til rette for redusert transport, energibruk og forurensende utslipp til luft og vann, i tillegg til å oppfylle FNs naturpanels anbefalte tiltak i kommunene for å hindre tap av naturmangfold. Kommunedirektøren kommer derfor til å legge særlig stor vekt på disse føringene ved anbefaling av alternativ i forbindelse med sluttbehandlingen av saken.

8. KONKLUSJON

Kommunedirektøren mener at tiltakets konsekvenser for miljø og samfunn er tilstrekkelig redegjort for og i henhold til fastsatt planprogram, for dette plannivået, for alle 7 alternativene.

I følge Statens vegvesen, vil de ha innsigelse til alternativene Jensvoll-over, Jensvoll-under, Vitbank-under, og Huseby-under. I tillegg fraråder de Huseby-over. Dette er også alternativer som Lier kommune heller ikke ønsker. Kommunedirektøren anbefaler derfor at planforslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn, med kun to alternativ; Vikar og Vitbank-over, slik som kommunedirektørens forslag til vedtak viser.

Det er viktig og i henhold til plan- og bygningsloven at begge parter foretrukne alternativer, legges ut og at det gis mulighet for å komme med merknader til begge alternativene fra overordnede statlige og regionale myndigheter, interesseorganisasjoner, lag og foreninger m.fl., før plansaken sluttbehandles.

Etter administrasjonens behandling av innspill og merknader til planforslaget, skal valg av alternativ vedtas av Lier og Asker kommuner, i forbindelse med sluttbehandlingen av saken.

Når valgt alternativ endelig er vedtatt i kommunedelplanen, går man over i neste planfase, der det skal utarbeides detaljreguleringsplan med ny og mer detaljert konsekvensutredning, for valgt alternativ.