



Statens vegvesen



Kommunedelplan for E134 Dagslett – E18

Åpent møte



VELKOMMEN

Agenda

- Velkommen og ramme for møtet (Nils Brandt Statens vegvesen)
- Lier kommune innleder (Thorgeir Bjerknes)
- Asker kommune innleder (Sølve Jerm)
- Statens vegvesen presenterer prosjektet (Nils Brandt)
 - Litt om planprosess
 - Kort presentasjon av selve planen
 - Anbefaling
 - Videre fremdrift
- Pause
- Svar på spørsmål innkommet i løpet av møtet
- Åpent for tilleggsspørsmål muntlig

- Vi tar sikte på å være ferdige til kl. 20.00

Litt info om i dag



- Ikke mulighet for muntlige spørsmål underveis, mikrofonen må være av under presentasjonene.
- Alle kan skrive inn spørsmål som blir besvart etter presentasjonen.
- Fint å si hvem man er både ved skriftlige og muntlige spørsmål
- Presentasjonen fra møtet legges ut
- Video fra møte legges ut

Åpne kontordager



- Arrangeres onsdag 16. og torsdag 17. mars fra kl. 14-18.
- Mulig både med fysisk møte og møte på teams.
- Fysiske møter er på anleggskontoret på Lillesand
- For å unngå for mye folk på samme sted samtidig må tid bookes – send mail til marianne.haga@vegvesen.no
- Vi garanterer at alle som vil får møte oss – foreløpig er det mye tid ledig

Presentasjon av deltagere

Statens vegvesen



Nils Brandt
Prosjektleder



Marianne Harstad
Haga
Planleggingsleder



Gunnar Ustad
Ass. Planleggings-
leder

Lier kommune



Thorgeir Bjerknes
Virksomhetsleder
stedsutvikling og
plan

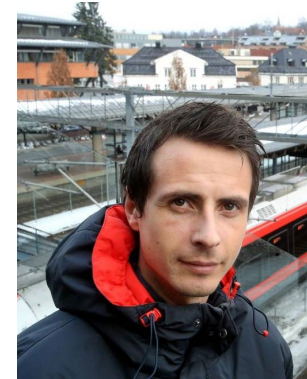


Elbjørg Henriksen
Arealplanlegger

Asker kommune



Tor Arne Midtbø
Kommuneplansjef



Sølve Brenn Jerm
Samferdselsplanlegger

Høring av planen



- Høringsuttalelser til kommunedelplanen må sendes skriftlig til Lier eller Asker kommune.
- Lier kommune:
 - E-post: postmottak@lier.kommune.no
 - Adresse: Lier kommune, Postboks 205, 3401 Lier
- Asker kommune:
 - E-post: post@asker.kommune.no
 - Adresse: Asker kommune, Katrineåsveien 20, 3440 Røyken
- Merk med «E134 Dagslett-E18»
- **Frist for høringsuttalelser er 1. april 2022**
- Etter høringsfristen vurderes innspillene.
- Merknader som kommer vil følge planen fram til vedtak
- Planen skal vedtas i Lier og Asker kommuner

Lier kommune

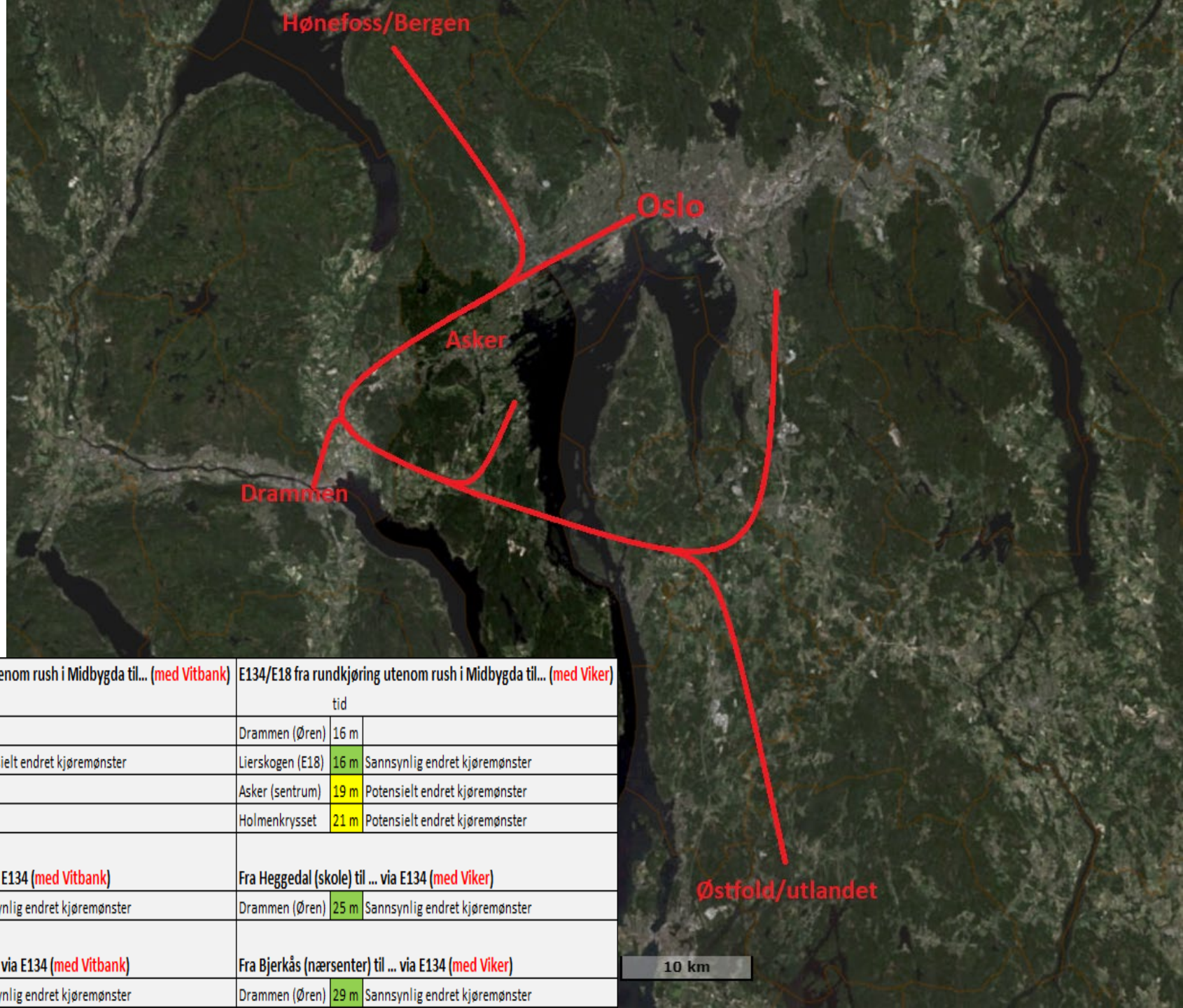


Statens vegvesen



Asker
kommune

Asker Kommune



E134/E18 fra rundkjøring i Midtbygda utenom rush til... (med dagens veinett)			E134/E18 fra rundkjøring utenom rush i Midbygda til... (med Vitbank)			E134/E18 fra rundkjøring utenom rush i Midbygda til... (med Vikar)		
tid			tid			tid		
Drammen (Øren)	20 m		Drammen (Øren)	15 m		Drammen (Øren)	16 m	
Lierskogen (E18)	23 m	raskeste rute i dag via Røykenveien/Asker 19 min	Lierskogen (E18)	19 m	Potensielt endret kjøremønster	Lierskogen (E18)	16 m	Sannsynlig endret kjøremønster
Asker (sentrum)	26 m	raskeste rute i dag via Røykenveien 16 min	Asker (sentrum)	22 m		Asker (sentrum)	19 m	Potensielt endret kjøremønster
Holmenkrysset	28 m	raskeste rute i dag via Røykenveien/Asker sentrum 18 min	Holmenkrysset	24 m		Holmenkrysset	21 m	Potensielt endret kjøremønster
Fra Heggedal (skole) til ... via E134 (med dagens veinett)			Fra Heggedal (skole) til ... via E134 (med Vitbank)			Fra Heggedal (skole) til ... via E134 (med Vikar)		
Drammen (Øren)	29 m	raskeste rute i dag er via Røykenveien/Asker sentrum 26 min	Drammen (Øren)	24 m	Sannsynlig endret kjøremønster	Drammen (Øren)	25 m	Sannsynlig endret kjøremønster
Fra Bjerkås (nærsenter) til ... via E134 (med dagens veinett)			Fra Bjerkås (nærsenter) til ... via E134 (med Vitbank)			Fra Bjerkås (nærsenter) til ... via E134 (med Vikar)		
Drammen (Øren)	33 m	raskeste rute i dag er via Røykenveien/Asker sentrum 29 min	Drammen (Øren)	28 m	Sannsynlig endret kjøremønster	Drammen (Øren)	29 m	Sannsynlig endret kjøremønster



Litt om planprosess

Planprosess - Hva er en kommunedelplan med KU



- I en kommunedelplan bestemmes alternativ for videre planlegging
- Det avsettes en korridor hvor vegen skal ligge som båndlegges, men nøyaktig plassering av vegen bestemmes ikke
- I konsekvensutredningen (KU) går det gjennom hvilke konsekvenser de ulike løsningene har innenfor ulike tema

Planprosess - planprogram



- Planprogrammet har vært styrende for den kommunedelplanen med KU som vi har lagd. Planprogrammet har
 - Fastsatt formålet med prosjektet
 - Fastsatt hvilke vegløsninger som skal utredes
 - Fastsatt hvilke konsekvenser som skal utredes
 - Redegjort for planprosess og muligheter til medvirkning

- Planprogrammet var på høring tidlig i 2020
- Kommunene fastsatte planprogrammet i november 2020
 - Asker fastsatte planprogram der alle alternativ skulle utredes
 - Lier fastsatte planprogram der bare Vikar skulle utredes
- Statens vegvesen løftet saken til Samferdselsdepartementet (SD) i desember for å få avklart hvilke løsninger som skulle være med
- Rett før påske 2021 sendte SD planprogrammet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD). SD ba KMD fastsette planprogram med alle alternativ
- KMD fastsatte planprogrammet 25. juni 2021: *«Kommunal- og moderniseringsdepartementet mener at hensynet til nasjonale og vesentlige regionale interesser tilsier at alle korridorene foreslått i Statens vegvesen sitt forslag til planprogram, må utredes. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-9 og tilhørende forskrift om konsekvensutredninger § 16, fastsetter derfor departementet planprogram for E134 Dagslett-E18, datert 14. desember 2020.»*

Hva består kommunedelplanen av?

- Kommunedelplankart med bestemmelser
 - Vedtas politisk
- Hovedrapport konsekvensutredning
- Omtrent 25 vedlegg, planprogram, temarapporter, tegninger, ROS-analyse osv

Dette ligger på nettsiden til prosjektet

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134dagslette18/kommunedelplan/>

Planprosess - Reguleringsplan



- Reguleringsplanen bygger på den vedtatte kommunedelplanen
- Reguleringsplanen fastlegger nøyaktig hvor vegen skal ligge
- Det er også i denne fasen at det blir klart hvor tett vegen kommer på hus, og hvilke hus som må innløses.
- Reguleringsplanen vedtas av kommunen



Statens vegvesen

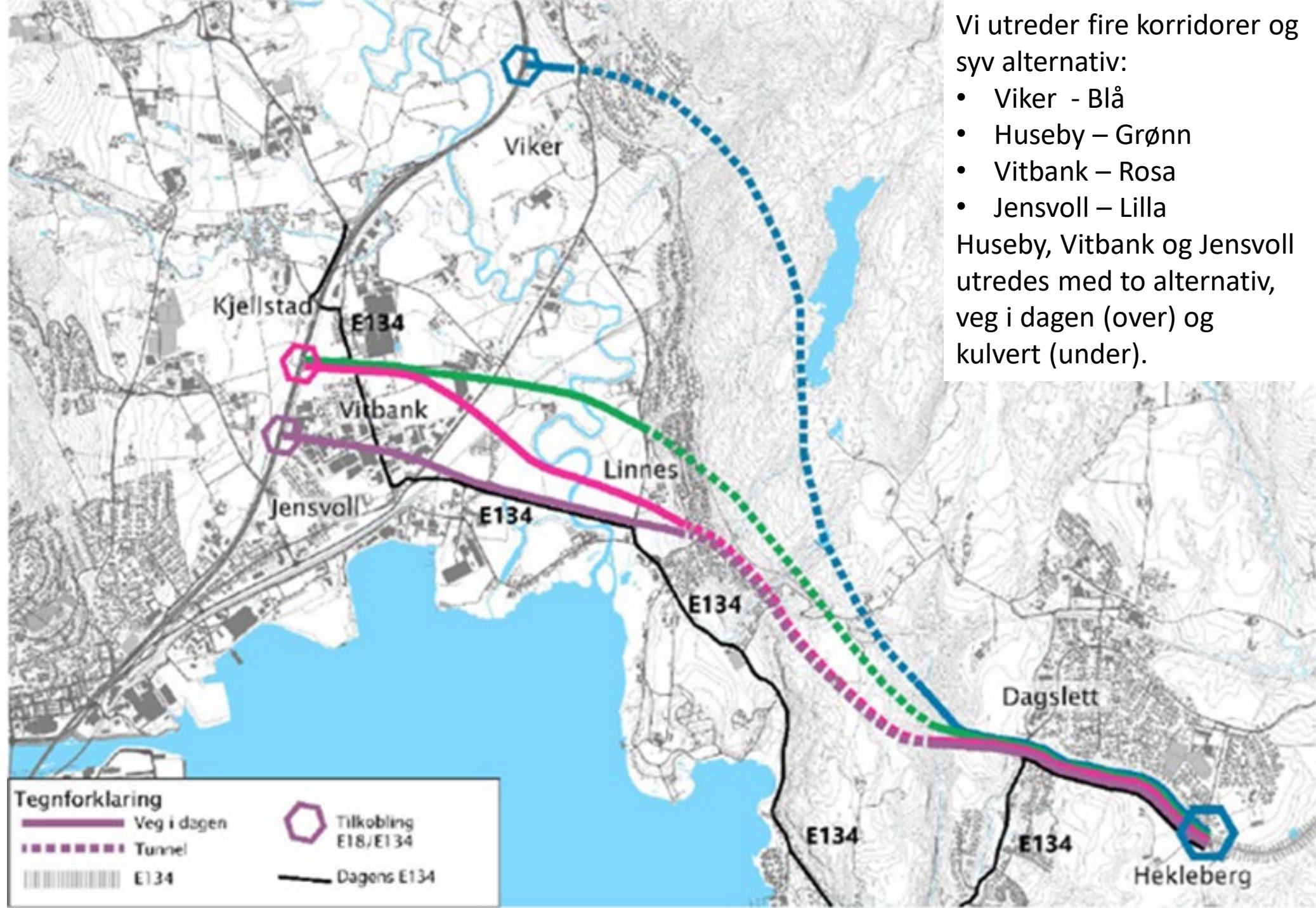


Presentasjon av planen

Vi utreder fire korridorer og syv alternativ:

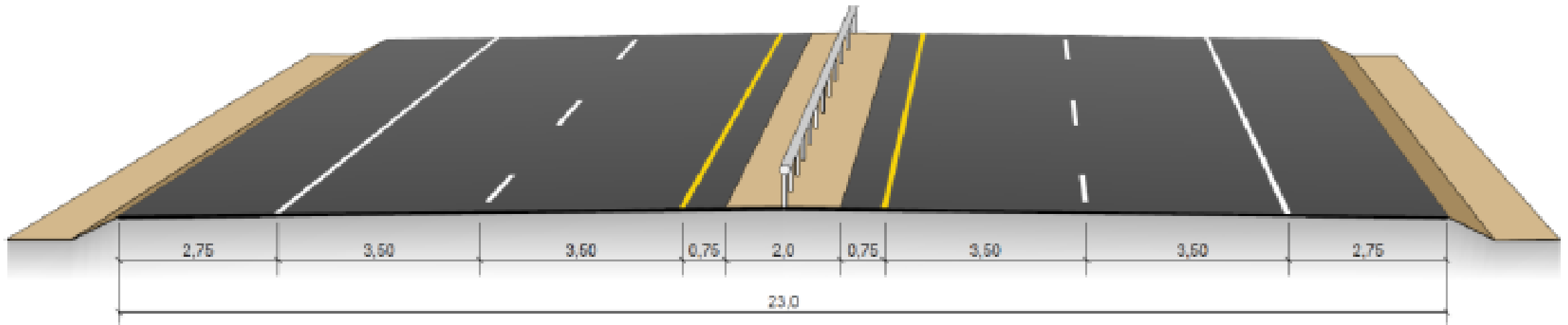
- Viker - Blå
- Huseby – Grønn
- Vitbank – Rosa
- Jensvoll – Lilla

Huseby, Vitbank og Jensvoll utredes med to alternativ, veg i dagen (over) og kulvert (under).



Vegstandard

- Strekningen Dagslett – E18 planlegges som H3-veg med fire felt og **90 km/t** fartsgrense



Figur C.4: Tverrprofil H3, vegbredde 23 m (mål i m)

Video Vitbank over

- <https://www.youtube.com/watch?v=xmANTNcNoNk>



Video - Viker

<https://youtu.be/VIBz7rBkMZ4>



Statens vegvesen



Statens vegvesen

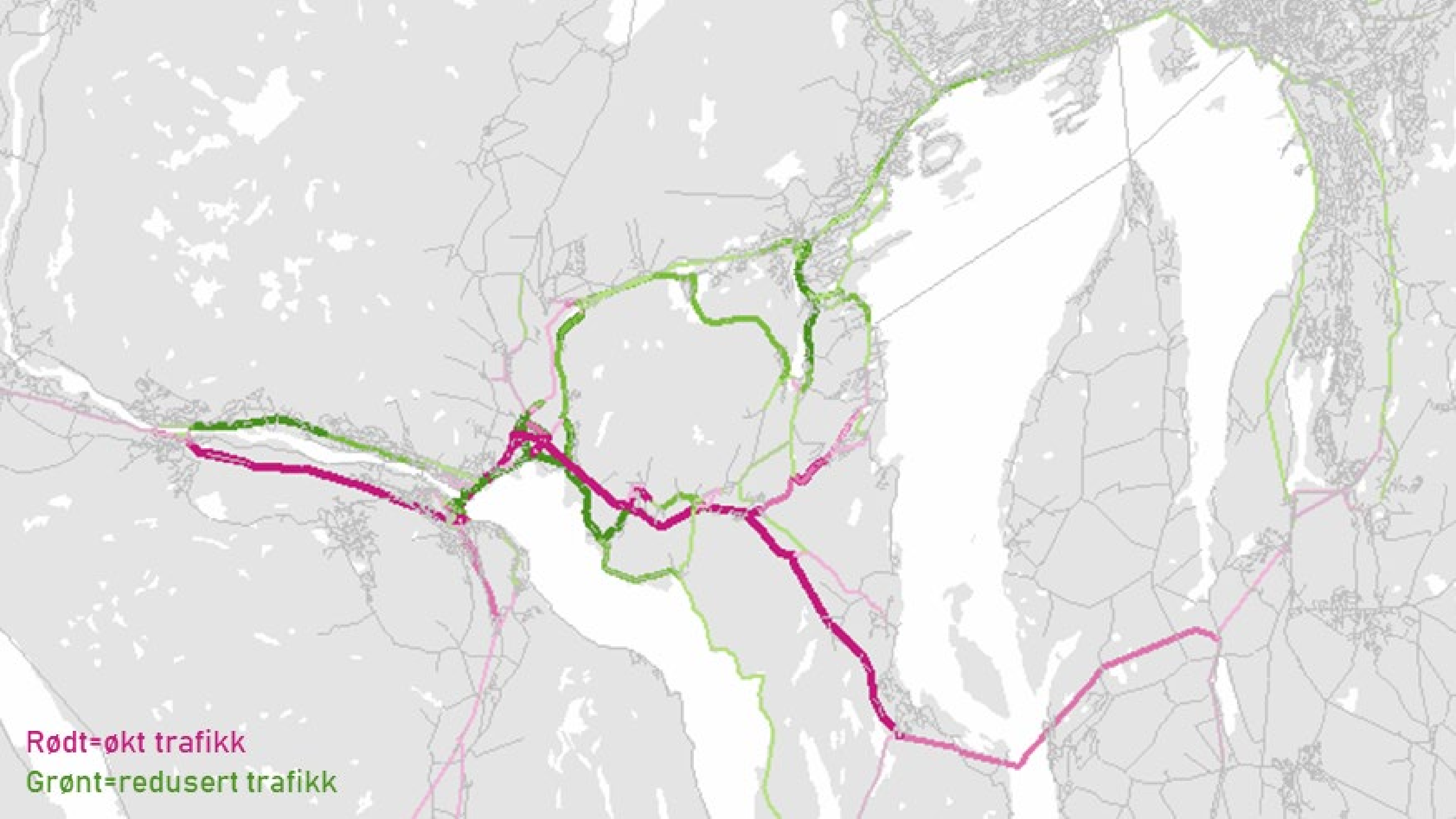


Prissatte konsekvenser

Trafikk – forutsetninger

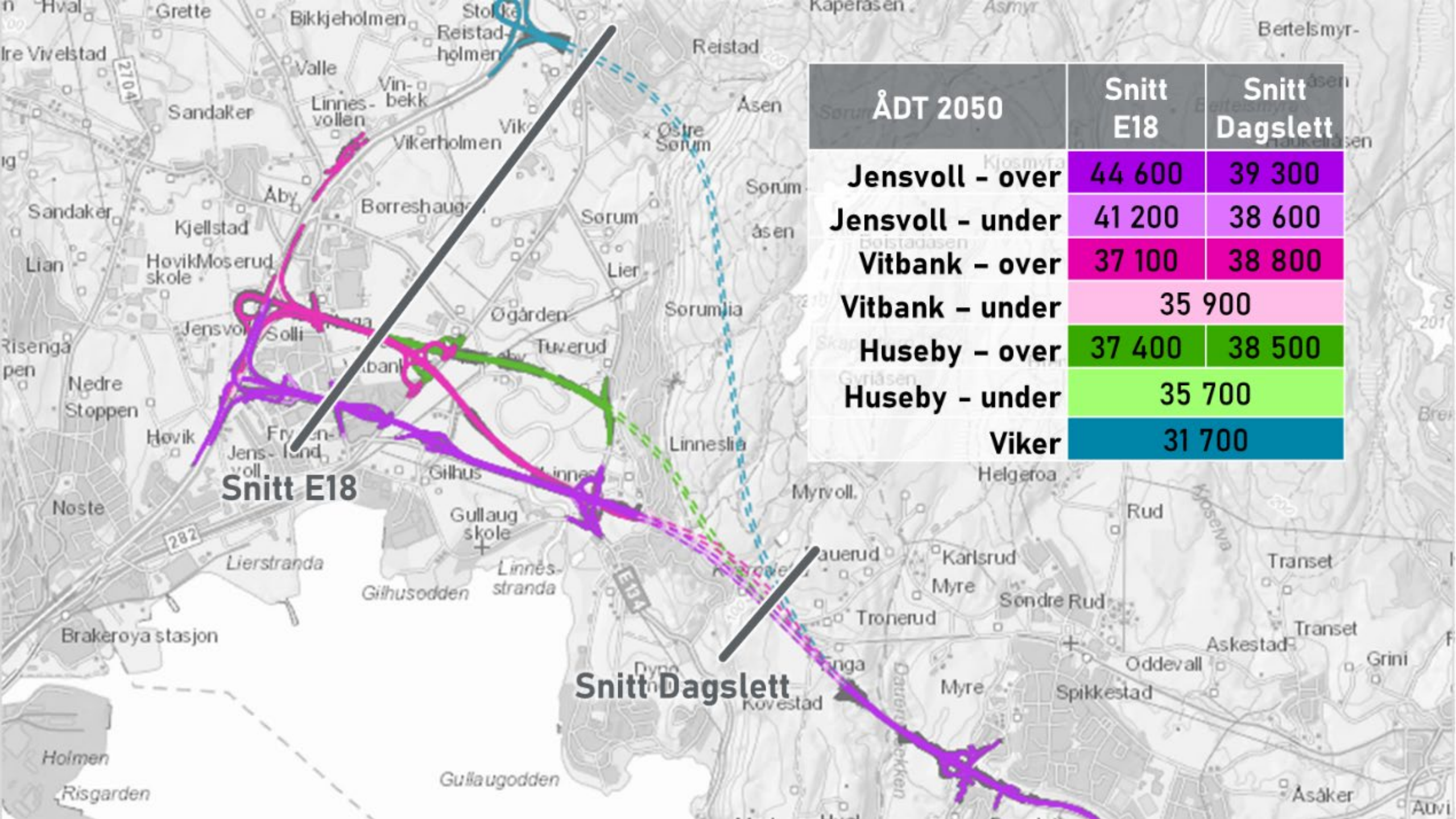


- Det er beregnet trafikk for:
 - Dagens situasjon
 - 2030
 - 2050 (Dimensjonerende)
- Beregningene er gjort med RTM-modell
- I beregningene er det lagt til grunn
 - Vedtatte vegutbygginger og nytt sykehus på Brakerøya
 - Ingen endringer i tilbudet for kollektivtrafikanter, gående og syklende
- Generelt beregner RTM betydelig trafikkøkning på grunn av økt elbilandel.
- RTM beregner for høy trafikk på E18 i dagens situasjon (kjent problemstilling)
- RTM-beregningene viser svært høy trafikk på E18 inn mot Drammen



Rødt=økt trafikk

Grønt=redusert trafikk



ÅDT 2050	Snitt E18	Snitt Dagslett
Jensvoll - over	44 600	39 300
Jensvoll - under	41 200	38 600
Vitbank - over	37 100	38 800
Vitbank - under	35 900	
Huseby - over	37 400	38 500
Huseby - under	35 700	
Viker	31 700	

Snitt E18

Snitt Dagslett

Trafikkforhold på E18

- Det er betydelige rushtidsforsinkelser i forbindelse med Kjellstadkrysset i dag, særlig ned Lierbakkene i ettermiddagsrush
- Ny E134 gir økt trafikk på E18 mellom nytt kryss med E134 og Brakerøyakrysset for alle alternativer
- **Økt trafikk=økt forsinkelse**
- Vikeralternativet kobler seg på E18 nord for Kjellstadkrysset, og vil dermed gi mer forsinkelse enn de sørlige alternativene
- For å bedre fremkommeligheten på E18 vil det være behov for tiltak, det kan for eksempel være flere felt
- Tiltak på E18 er ikke en del av kostnadsrammen foreløpig

Trafikk på dagens E134 fra Dagslett til Lennes

Snitt	Beskrivelse	Null-alternativ	Jensvoll-over	Jensvoll-under	Vitbank-over	Vitbank-under	Huseby-over	Huseby-under	Viker
Snitt Dagslett	Ny E134 i tunnel	0	39 300	38 600	38 800	35 900	38 500	35 700	31 700
19	E134 Spikkestadv eien	23 400	4 000	3 900	5 000	5 900	4 800	5 800	4 700
13	E134 Gullaug	28 600	4 700	4 800	3 700	5 000	3 900	5 200	6 600

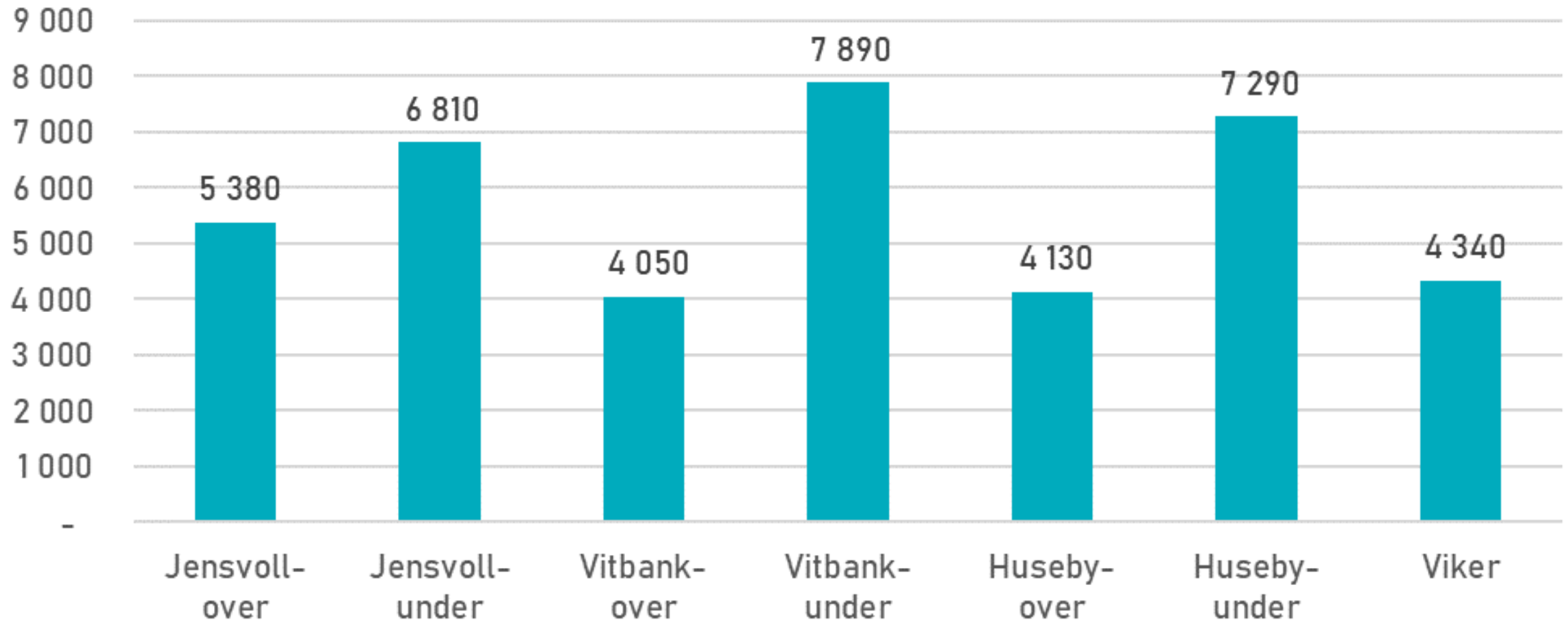
- Alle alternativ fjerner det aller meste av trafikken på dagens E134
- Beregningen er gjort med dagens fartsgrenser - lavere fartsgrenser vil gi noe lavere trafikk på dagens veg

Trafikk på fv. 165 og fv. 167

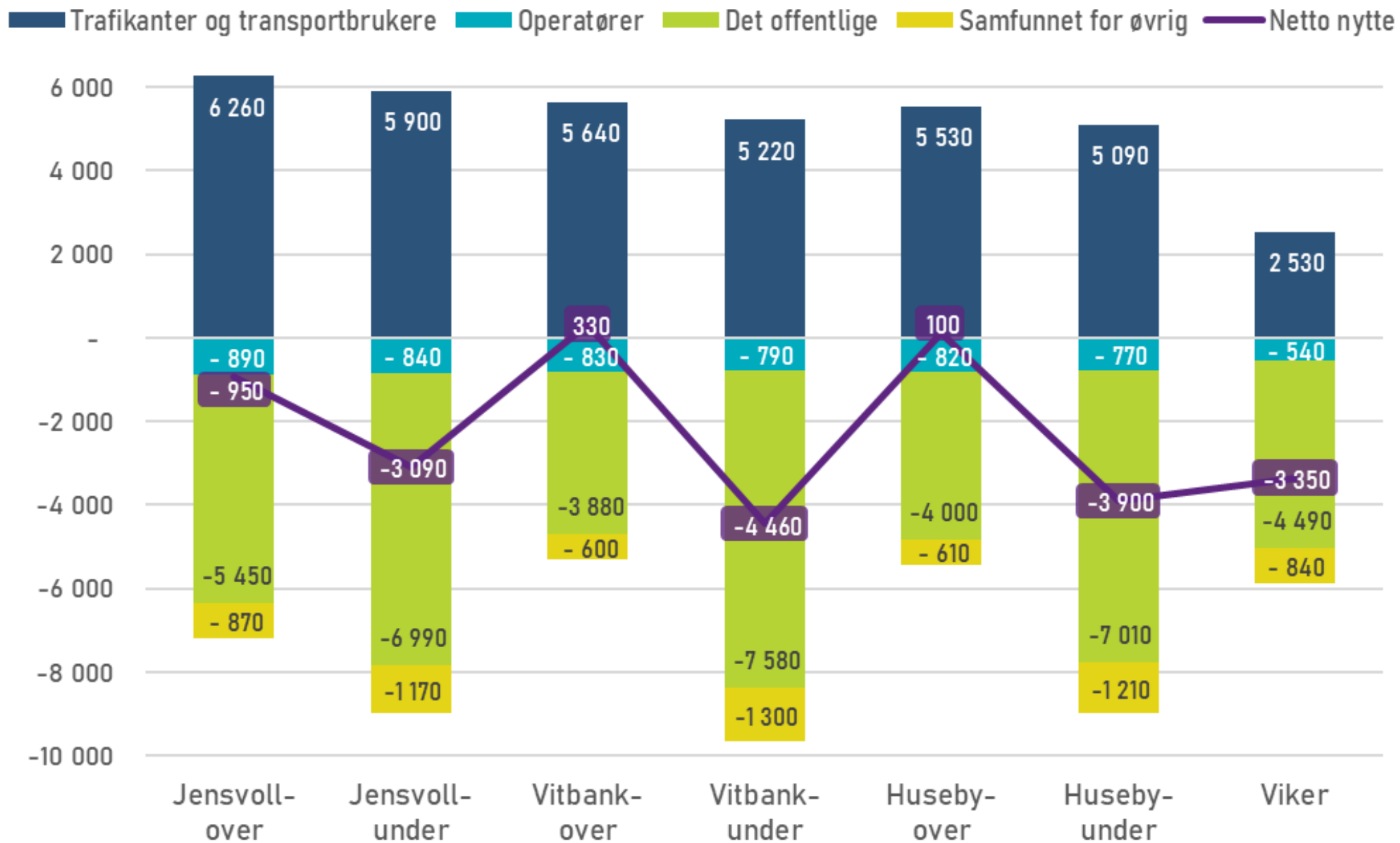
Snitt	Beskrivelse	Null- alternativ	Jensvoll- over	Jensvoll- under	Vitbank- over	Vitbank- under	Huseby- over	Huseby- under	Viker
26	Fv. 165 Bjørnstad N.	17 100	18 900	18 800	18 600	18 300	18 600	18 300	17 200
27	Fv. 167 Røykenveien	13 400	12 700	12 700	12 700	12 600	12 700	12 600	12 200
28	Fv. 165 Slemmestad veien	4 500	5 500	5 500	5 400	5 300	5 400	5 300	5 000
33	Fv. 167 v/Bondi	23 600	20 900	21 000	21 000	21 200	21 000	21 200	21 200
34	Fv. 165 Blakstad Nord	13 600	13 100	13 100	13 100	13 200	13 100	13 200	13 300

- Små forskjeller mellom alternativene
- Alle alternativ flytter noe trafikk fra fv. 167 til ny E134

Anleggskostnader



Prissatte konsekvenser



Prissatte konsekvenser

	Jensvoll- over	Jensvoll- under	Vitbank- over	Vitbank- under	Huseby- over	Huseby- under	Viker
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

Støy



- Gjort støyberegninger for alle alternativ.
- Hovedhensikten med beregningene er å finne forskjellen på alternativene, ikke å avklare støyforhold for enkeltboliger.
- Beregningene er gjort uten støyskjermingstiltak.
- Beregningene tar med eksisterende støykilder som dagens E134, E18 og jernbanen.
- Alle beregningene viser høye tall for støyutsatte boliger, det skyldes at beregningene er gjort i et stort område.
- Alle alternativ forbereder dagens situasjon.

Støyutsatte boliger

	Samlet for hele analyseområdet	Totalt		Endring fra nullalternativet		
		gul	rød	gul	rød	totalt
Nullalternativet	1257	977	280			
Jensvoll – over	1081	878	203	-99	-77	-176
Jensvoll – under	1069	886	183	-91	-97	-188
Vitbank – over	1109	879	230	-98	-50	-148
Vitbank – under	1035	845	190	-132	-90	-222
Huseby – over	1038	830	208	-147	-72	-219
Huseby – under	1039	835	204	-142	-76	-218
Viker	938	760	178	-217	-102	-319

Luftforurensing



- Gjort beregninger for alle alternativ.
- Hovedhensikten med beregningene er å finne forskjellen på alternativene.
- Hovedutfordring er svevestøv (her hjelper det ikke med el-biler)
- Resultatene viser at det er relativt liten forskjell mellom nullalternativet og alternativene med ny E134.
- Vikeralternativet kommer best ut, og er eneste som er bedre enn dagens situasjon
- Det er en ekstra utfordring med tunnelprotalen på Viker

Luftforurensing

Alternativ	Antall personer utsatt for luftforurensningszone eller over nasjonale mål/ antall skoler og/eller barnehager			Forskjell fra nullalternativet		
	Rød sone	Gul sone	Nasjonale mål	Rød sone	Gul sone	Nasjonale mål
Nullalternativet	2162/1	1174/2	1880/1	-	-	-
Jensvoll-over	2544/3	784/0	2474/2	+382/+2	-390/-2	+594/+1
Jensvoll-under	2326/2	910/1	2141/1	+164/+1	-264/-1	+261/0
Vitbank-over	2296/2	1183/1	2090/2	+134/+1	+9/-1	+210/+1
Vitbank-under	2233/2	1088/1	2024/1	+71/+1	-86/-1	+144/0
Huseby-over	2568/2	881/1	2389/2	+406/+1	-293/-1	+509/+1
Huseby-under	2597/2	931/1	2411/2	+435/+1	-243/-1	+531/+1
Viker	2073/0	1330/3	1840/0	-89/-1	+156/+1	-40/-1



Ikke prissatte konsekvenser

Landskapsbilde



Statens vegvesen

Landskapsbilde omhandler de romlige og visuelle egenskapene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av nye vegtiltak

Korridor	Alternativ	Konsekvens	Rangering
Jensvoll	Jensvoll - over	Middels negativ konsekvens	3
	Jensvoll - under	Middels negativ konsekvens	2
Vitbank	Vitbank - over	Svært stor negativ konsekvens	6
	Vitbank - under	Middels negativ konsekvens	4
Huseby	Huseby - over	Svært stor negativ konsekvens	7
	Huseby - under	Stor negativ konsekvens	5
Viker	Viker	Noe negativ konsekvens	1

Friluftsliv/by- og bygdeliv



Statens vegvesen

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

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

Naturmangfold



Naturmangfold omhandler terrestriske (landjorda), limniske (ferskvann) og marine (brakkvann og saltvann) systemer, inkludert livsbetingelser (vannmiljø, jordmiljø) knyttet til disse. Naturmangfold defineres i henhold til naturmangfoldloven som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning

Korridor	Alternativ	Konsekvens	Rangering
Jensvoll	Jensvoll – over	Middels negativ konsekvens	4
	Jensvoll – under	Middels negativ konsekvens	2
Vitbank	Vitbank – over	Stor negativ konsekvens	7
	Vitbank – under	Stor negativ konsekvens	5
Huseby	Huseby – over	Stor negativ konsekvens	6
	Huseby – under	Middels negativ konsekvens	3
Viker	Viker	Noe negativ konsekvens	1

Kulturarv



Fagtemaet kulturarv omfatter spor – materielle og immaterielle – etter menneskers virksomhet gjennom historien.

Korridor	Alternativ	Konsekvens	Rangering
Jensvoll	Jensvoll – over	Middels negativ konsekvens	5
	Jensvoll – under	Noe negativ konsekvens	2
Vitbank	Vitbank – over	Stor negativ konsekvens	6
	Vitbank – under	Noe negativ konsekvens	3
Huseby	Huseby – over	Stor negativ konsekvens	7
	Huseby – under	Noe negativ konsekvens	4
Viker	Viker	Noe negativ konsekvens	1

Naturressurser



Statens vegvesen

Naturressurser omfatter både fornybare ressurser som vannforekomster (overvann og grunnvann), fiskeressurser i sjø og ferskvann, og andre biologiske ressurser, samt ikke fornybare ressurser som jordsmonn og mineralressurser (berggrunn og mineraler). Viktigste her er beslag av dyrka mark

Korridor	Alternativ	Konsekvens	Rangering
Jensvoll	Jensvoll - over	Middels negativ konsekvens Jordtap: 150 daa	4
	Jensvoll - under	Middels negativ konsekvens Jordtap: 125 daa	2
Vitbank	Vitbank - over	Stor negativ konsekvens Jordtap: 235 daa	7
	Vitbank - under	Middels negativ konsekvens Jordtap: 151 daa	5
Huseby	Huseby - over	Stor negativ konsekvens Jordtap: 221 daa	6
	Huseby - under	Middels negativ konsekvens Jordtap: 134 daa	3
Viker	Viker	Middels negativ konsekvens Jordtap: 80 daa	1

Ikke prissatte konsekvenser



Alternativ →	Jensvoll - over	Jensvoll -under	Vitbank - over	Vitbank - under	Huseby - over	Huseby - under	Viker
Tema ↓	Konsekvens (rangering)	Konsekvens (rangering)	Konsekvens (rangering)	Konsekvens (rangering)	Konsekvens (rangering)	Konsekvens (rangering)	Konsekvens (rangering)
Landskap	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 bygdeliv	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)
Naturressurs	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
Forklaring til rangering	Har ikke stor negativ konsekvens for noen fagtemaer. (Større negativ konsekvens vektet tyngre og rangeres lavere enn Jensvoll - under.)	Rangert som nr. 2 for alle temaer med unntak av friluftsliv, by- og bygdeliv, og det vektlegges at den rangeres høyt jevnt over.	Like mange negative konsekvenser som Huseby - over, men er rangert noe bedre enn denne for landskapsbilde, kulturarv og friluftsliv, by- og bygdeliv.	Stor negativ vektet tungt, fragmenterer verdifulle vipeområder. For de tre temaer som har lik konsekvens som Huseby - under, er forskjellene små. Ikke godt grunnlag for å skille mot Huseby-under.	Like mange negative konsekvenser som Vitbank - over, men det vektlegges at Huseby - over er rangert dårligere enn denne for flere temaer.	Stor negativ vektet tungt, fragmenterer mye verdifullt landskap. For de tre temaer som har lik konsekvens som Vitbank - under, er forskjellene små. Ikke grunnlag for å skille mot Vitbank - under.	Klart færrest negative konsekvenser for alle temaer.

Sammenstilling prissatte og ikke prissatte



		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 forslag endelig	3	5	1	7	2	6	4



Andre konsekvenser

Andre utredninger



- Andre samfunnsmessige virkninger/Lokal og regional utvikling
- Risiko- og sårbarhetsvurdering (ROS-analyse)
- Trafikksikkerhet
- Gang- og sykkeltrafikk
- Kollektivtrafikk
- Ytre miljø
- Klimagassutslipp

E134 Dagslett – E18 – Kort oppsummering av utredningen

● **Prissatte konsekvenser**

- Vitbank over har lavest byggekostnad, det er denne løsningen som ligger til grunn for gjellende KVVU-estimat
- Viker noe høyere byggekostnad pga lang tunnel.
- Løsningene med betongtunnel vesentlig dyrere enn Viker
- Viker har mye dårligere trafikantnytte enn de andre fordi trafikk retning Drammen får omveg, dette gjelder ca 80 % av trafikken
- Viker er derfor blant de dårligste alternativene på prissatte konsekvenser
- Huseby over eller Vitbank over kommer best ut på prissatte konsekvenser

● **Ikke prissatte konsekvenser**

- Viker kommer best ut for alle de ikke prissatte konsekvensene
- Alternativene med lavest byggekostnad, Huseby over eller Vitbank over, kommer dårligst ut
- De viktigste konsekvensene:
 - Naturressurser – stort beslag av dyrka mark som brukes til grønnsaker
 - Kulturminner – nærføring til Huseby gård
 - Landskap – ny veg gir barriere i Lierdalen
 - Naturmangfold – Inngrep i områder som er viktige for vipe

Måloppnåelse – Nasjonale mål



HOVEDMÅL/NASJONALE MÅL	J- o	J- u	V b -o	V b- 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							

Måloppnåelse – Prosjektmål

PROSJEKTMÅL	J-o	J-u	Vb -o	Vb -u	H- o	H- u	V
1. Best mulig samfunnsøkonomisk nytte	Yellow	Red	Green	Red	Green	Red	Yellow
2. Redusert og forutsigbar kjøretid og kortere veg å kjøre.	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow
3. Redusert fare for møteulykker og redusert skadeomfang ved utforkjøringer	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
4. Gode koblinger mellom overordnet vegnett og lokalt vegnett.	Yellow	Yellow	Green	Red	Green	Red	Red
5. Sammenhengende god standard på E134.	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
6. Minst mulig tap av dyrket og dyrkbar mark til vegareal i tråd med nasjonal jordvernstrategi	Yellow	Yellow	Red	Yellow	Red	Yellow	Green
7. Begrensede negative konsekvenser for miljøet og omgivelsene. Dette gjelder spesielt støybelastning, luftforurensning, barrierevirkning og visuell virkning	a)	Green	Green	Green	Green	Green	Green
	b)	Red	Red	Red	Red	Red	Green
	c)	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Green
	d)	Yellow	Yellow	Red	Red	Red	Red
8. Godt ivaretatt framkommelighet for kollektivtrafikk og gang- og sykkel gjennom planområdet og gode koblinger til eksisterende og planlagte gang- og sykkelveger gjennom planområdet	Green	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Green



Statens vegvesen



Kommunedelplan med konsekvensutredning E134 Dagslett-E18

Statens vegvesens anbefaling

- KVU-estimat for prosjektet ble fastsatt sommeren 2020. Det var på 3,8 mrd kr
- KVU-estimatet er styrende for SVV sin anbefaling, vi må ha innsigelse til alle alternativ over KVU-estimat.
- Vi fikk nye signaler rett før sommeren:

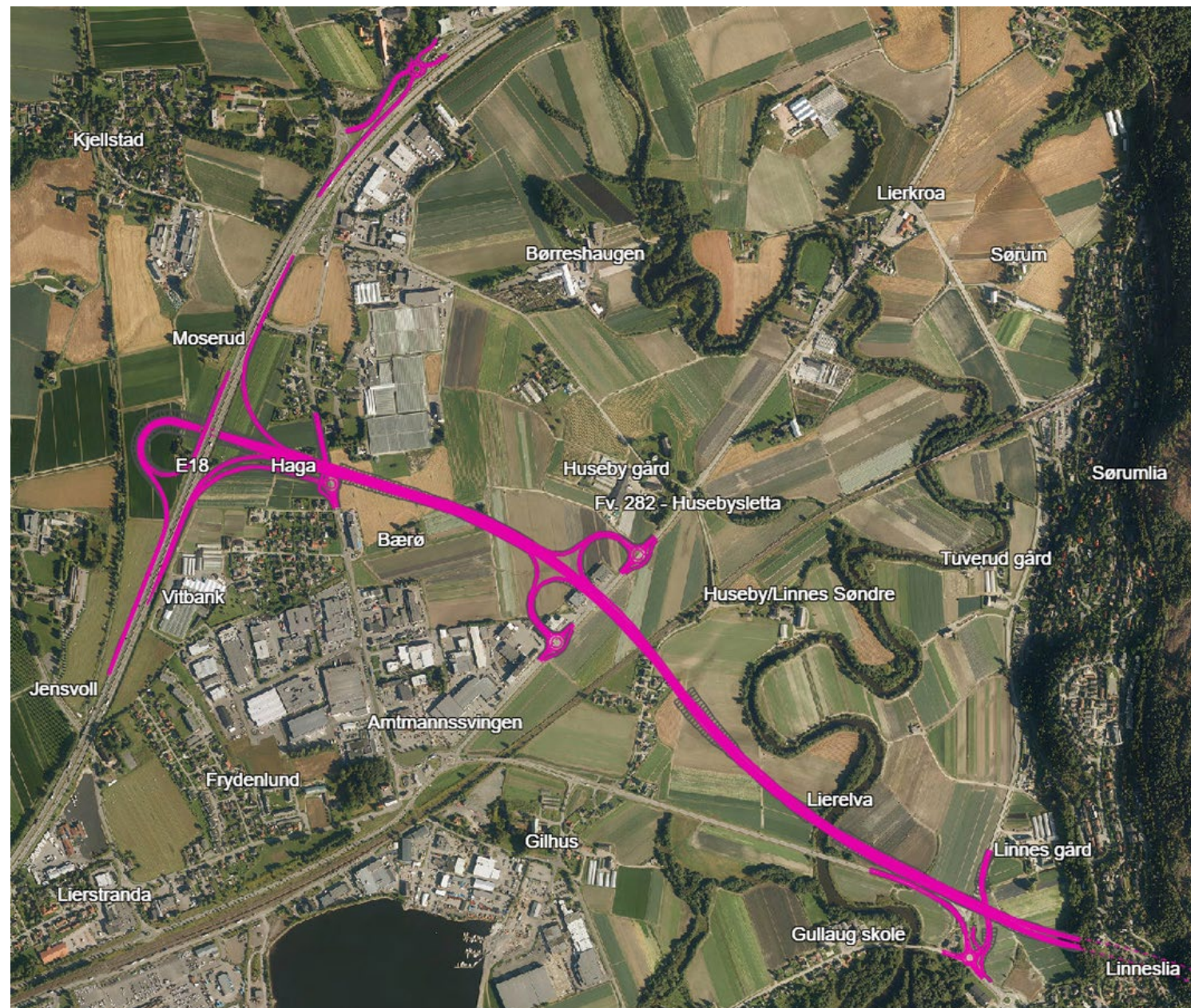
«Samferdselsdepartementets anmodning om statlig fastlagt planprogram er nå til behandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet. I samråd med Statens vegvesen tilrår Samferdselsdepartementet at det ikke blir fremmet innsigelse til eventuelle aktuelle alternativ over tidligere fastsatt KVU-estimat på 3 800 mill. kr., herunder Viker-alternativet. Vi ber samtidig at Statens vegvesen utarbeider grunnlag for å fastsette et KVU-estimat, i tråd med Viker-alternativet.»

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen foretrekker

Vitbank - over

- Rangert som nummer 1 i vurderingen av samfunnsøkonomisk analyse
- Beregnet netto nytte på 330 millioner kroner, høyest av alle alternativene.
- Rangert som nummer 6 for de ikke prissatte fagene.
- Kostnadsberegnet innenfor rammen av KVVU-estimatet.



Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen aksepterer

Viker

- Rangert som det beste alternativet for de ikke-prissatte fagene.
- Rangert som nummer 4 i vurderingen av samfunnsøkonomisk analyse
- Tredje laveste netto nytte på ÷ 3 350 millioner kroner.
- Kostnadsberegnet innenfor rammen av KVVU-estimatet.



Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen fraråder

Huseby - over

- Rangert som nummer 2 i vurderingen av samfunnsøkonomisk analyse
- Beregnet netto nytte på 100 millioner kroner.
- Rangert som det dårligste for de ikke prissatte fagene.
- Dårligere enn Vitbank - over både på prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.
- Forskjellene til Vitbank - over er ikke store hverken for prissatte eller ikke-prissatte konsekvenser, Statens vegvesen velger å ikke ha innsigelse til alternativet.



Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen vil ha innsigelse til

Jensvoll - over

- Høyest beregnet trafikantnytte, men høye investeringskostnader gjør at alternativet kommer vesentlig dårligere ut enn Vitbank - over for beregnet netto nytte.
- Utredet med kryss på Linnes og kryss med fv. 282.
 - Kryssavstanden kortere enn kravene og Vegdirektoratet har ikke godkjent at krysset med fv. 282 kan bygges.
 - Alternativet blir da trafikalt som Jensvoll –under
- Kostnadsberegnet utenfor rammen av KVVU-estimatet, og Statens vegvesen har derfor innsigelse til det.

Statens vegvesen vil ha innsigelse til

Jensvoll - under, Vitbank - under, og Huseby - under

- Alternativene er kostnadsberegnet utenfor rammen av KVVU-estimatet, og Statens vegvesen har derfor innsigelse til dem.
- Innsigelsene fremmes ikke til alternativ som ikke er på høring

Alternativ på høring



- Alle syv alternativ er utredet
- Det er lagd kommunedelplankart for to alternativ
 - Vitbank over
 - Viker
- Det er bare disse to alternativene som kan vedtas nå
- Skal andre alternativ bli aktuelle må det lages kommunedelplankart som legges ut på høring

Videre fremdrift E134 Dagslett-E18

- Vedtak kommunedelplan høst 2022
- Etter vedtatt kommunedelplan er det fortsatt mye som skal gjøres:
- Reguleringsplan 2 år
- KS2 og bompengeproposisjon 0,5-1 år
- Skaffe entreprenør 0,5 - 1 år

- Tidligst mulige byggestart i 2025/26
- Byggetid på 3-4 år avhengig av alternativ

- Rask fremdrift forutsetter politiske vedtak og at prosjektet har pengene som trengs

Åpne kontordager



- Arrangeres onsdag 16. og torsdag 17. mars fra kl. 14-18.
- Mulig både med fysisk møte og møte på teams.
- Fysiske møter er på anleggskontoret på Lillesand
- For å unngå for mye folk på samme sted samtidig må tid bookes – send mail til marianne.haga@vegvesen.no
- Vi garanterer at alle som vil får møte oss – foreløpig er det mye tid ledig

Høring av planen



Statens vegvesen

- Høringsuttalelser til kommunedelplanen må sendes skriftlig til Lier eller Asker kommune.
- Lier kommune:
 - E-post: postmottak@lier.kommune.no
 - Adresse: Lier kommune, Postboks 205, 3401 Lier
- Asker kommune:
 - E-post: post@asker.kommune.no
 - Adresse: Asker kommune, Katrineåsveien 20, 3440 Røyken
- Merk med «E134 Dagslett-E18»
- **Frist for høringsuttalelser er 1. april 2022**
- Etter høringsfristen vurderes innspillene.
- Merknader som kommer vil følge planen fram til vedtak



Statens vegvesen



Pause