

Vedlegg 2: Innspill fra bedrifter, lag og foreninger

E134 Dagslett - E18

Innspill til planprogrammet som er ute til høring våren 2020

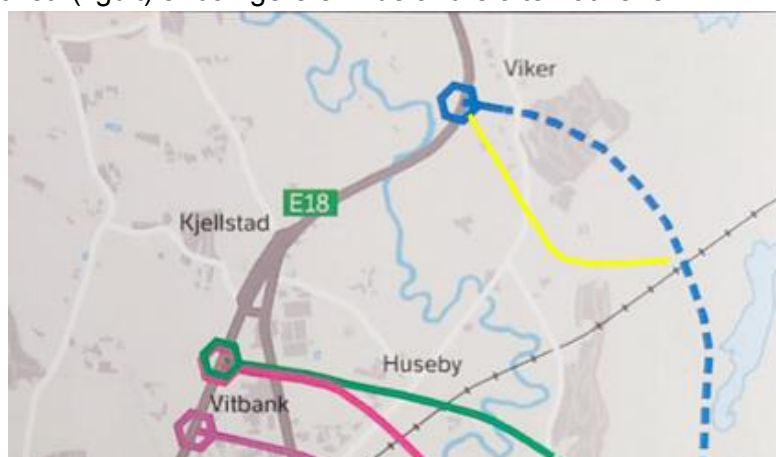
Viser til "Merknader til planprogram Rv. 23 Linnes – E18 fra Reistadlia datert 31. mars 2017. Argumentene der er fremdeles gyldige. Vi minner om at det primære målet med prosjektet er å gi en etterlengtet løsning for beboerne på Engersand og Lahell. Vi mener at det fremdeles virker merkelig og urimelig at Lierbygda belastes med konsekvensene av at Oslo skal avlastes for gjennomgangstrafikk.

Siden 2017 har rammebetingelsene for prosjektet endret seg. Manglende støtte til bompengefinansiering gjør at økonomien i prosjektet endres. Uansett hvilket alternativ man går for, mener vi, som sist, at man bør gå ned på dimensjoneringen og åpne for mer bærekraftige løsninger som er billigere og gir mindre konsekvenser.

Vikeralternativet

Beboerne på Reistad er skeptiske til Vikeralternativet av følgende grunner:

1. Vi må være helt sikre på at det kun er det "lange Vikeralternativet" som er aktuelt og at et "kort Vikeralternativ" ikke er en plan B dersom forutsetningene i prosjektet endres underveis. Dvs. et alternativ der tunnelen kommer ut i dalen mellom Sørumlia og Reistad der vegen følger jordene bort mot motorvegen. Vi mener det "korte Vikeralternativet" (i gult) er dårligere enn de andre alternativene.



2. Matjord er viktig i Lier, og det hevdes at Vikeralternativet tar minst matjord. Vi spør oss om følgerkningene av Vikeralternativet er tatt med. E18 fra Liertoppen mot Brakerøya har store kapasitetsutfordringer i rushtiden generelt og med helgetrafikken spesielt. E18 vil måtte utvides mellom Viker og Drammen, eller man må bygge parallelle veier mellom Viker og Vitbank.



3. Støy: Reistadlia plages av støy fra E18 i dag. Vi regner med at dette blir verre ved valg av Vikeralternativet. Enkle støyskjermer vil ikke fungere fordi støyen stiger. Vi forventer at man planlegger avbøtende tiltak i form av store støyskjermer som krummer over vegen for å ta støyen.

From: Kjellstad Vel <kjellstadvel@gmail.com>
Sent: 17. februar 2020 09:38
To: Firmapost
Cc: Karianne Lerstad Dannemark; Charlotte Lunga; Hallgeir Stuenes
Subject: Høringsuttalelse E134 Dagslett-E18. Fra Kjellstad Velforening

RE: E134 Dagslett-E18
Planprogrammet ut på høring, januar 2020
Høringsuttalelse fra Kjellstad Velforening

Vi referer til ovennevnte dokument, spesielt kapittel 4 og 5.

Kjellstad kommer til å bli sterkt negativt påvirket av den nye E134 - E18 korridor, uansett hvilken trasé blir valgt. *Ref. Illustrasjon av Planavgrensning for kommunedelplanen for E134-E18.*

Kjellstad er allerede preget av høy støyforhold og trafikkø. Den nye korridoren kommer ikke til å minske kødannelse, siden det er Drammen som er korken.

Kjellstad Velforening har tidligere tatt opp støyproblematikk med Statens Vegvesen og fått til svar at SV ikke er ansvarlig for økt trafikk på E18. De har ansvar kun for støyproblematikk ved nyutbygging av vei.

Dette svaret holder ikke mål når den nye korridoren blir etablert. Det er estimert at 70% av trafikken kommer til å kjøre fra korridoren og i retning Drammen. Det vil si på E18.

Når dere vurderer prissatte- og ikke-prissatte konsekvenser må dere ta med støyforhold- og etablering av støyskjerm langs E18 fra Brakerøya og opp til Fosskolltunnelen.

Med vennlig hilsen

Navn
Judith W. Høgset, styreleder
Kjellstad velforening
epost: kjellstadvel@gmail.com

From: Flåtan Styret (via Google Docs) <flaatanstyret@gmail.com>
Sent: 23. februar 2020 11:05
To: Firmapost
Subject: Innspill til planprogram for E134 Dagslett - E18
Attachments: Innspill til planprogram for E134 Dagslett - E18.pdf

flaatanstyret@gmail.com has attached the following document:



Innspill til planprogram for E134 Dagslett - E18



Vedlagt følger innspill til planprogrammet for E134 Dagslett - E18 fra Flåtan Velforening i Lier kommune.

Google Docs: Create and edit documents online.

Google LLC, 1600 Amphitheatre Parkway, Mountain View, CA 94043, USA

You have received this email because someone shared a document with you from Google Docs.





Epost: flaaanstyret@gmail.com
Internett: www.flataan.no
Org.nr.: 995 176 718

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer
firmapost@vegvesen.no

Lier, 2020-02-23

E134 Dagslett-E18 - Innspill til planprogrammet

Flåtan Velforening representerer beboere på Stoppenkollen i Lier, et boligområde i vekst, med en stor andel familier med barn i skolepliktig alder. Velforeningen har følgende innspill til planprogrammet.

- Skolene Høvik (1.-10.klasse, grunnskole), Lier vgs. og St.Hallvard vgs. er lokalisert som klynge på et lite geografisk område nær E18 i Lier, og har noe over 2000 elever i alderen 6-19år. Grunnskolen alene har ca 1000 elever. Nærheten til E18 medfører per i dag en viss miljøbelastning i form av støy, svevestøv og annen luftforurensning. Korridorene over Jensvoll, Vitbank og Huseby skisseres med påkobling til E18 nær skoleklyngen. Alle tre alternativer vil medføre økning i veitrafikk, og dermed i støybelastning og luftforurensning for 2000 elever, som tilbringer i snitt 8 timer pr dag 5 dager i uken på skole og skolefritidsordning, altså rundt 1600 timer pr år.
- Flåtan Velforening mener at det i utredningen må gjennomføres beregninger for total støybelastning og luftkvalitet for hver av korridorene som skal utredes med tanke på konsekvensene for skoleklyngen, og dermed for helse og oppvekstmiljø for 2000 barn og ungdommer i Lier.
- Flåtan Velforening mener at det i utredningen av alternativene Vitbank, Jensvoll og Huseby må gjennomføres økonomiske beregninger som innebærer at deler av veisystemet legges i kulverter, for å begrense støy og luftforurensning for skoleklyngen, og for å sikre grønne arealer, gang- og sykkelveier på toppen av veisystemet.
- Flåtan Velforening mener at den videre utredningen av alle alternativer må sikre tilgang i form av gang- og sykkelveier til Fjordbyen, Helseklyngen og Nye Vestre Viken Sykehus på Brakerøya for bebyggelse og beboere vest for E18 (Stoppenkollen, Nøste, Vestre Lier, samt deler av Drammen)

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

Med vennlig hilsen

Flåtan Velforening
v/ Styreleder Henriette Hustadnes



Lier skal være et godt sted å leve!

Folkeaksjonen Nei til mer Bompenger (FNB) Lier mener kollektivtilbud med Buss og Bane er det beste midlet for å oppnå bærekraftig utvikling i et lengre perspektiv.

Vi må imidlertid se i øynene at infrastruktur i form av gode vegger også er en nødvendighet for å kunne oppnå en fremtidsrettet, bærekraftig utvikling. Vi må derfor erkjenne at både E-18 og E-134 utbyggingene er noe som vil komme hele regionen til gode. Løsningene henger sammen og samlet sett vil dette bidra til å redusere presset av kjøretøy gjennom sentrale deler av Østlandet.

FNB Lier er ikke uenige at det må bygges ut et effektivt vegnett, men dette bør ikke skje på bekostning av jordvern og miljø i den grø

nne Lierdalen. FNB Lier ser at de to beste trasevalgene vil være korridorene som ligger i Huseby alternativet og med de besparelser dette innebærer både i pris og tid i forhold til Viker korridoren mener FNB Lier at dette alternativet skal utredes med bruk av løsmasse tunell for å redusere inngrepene til et minimum.

Ved bruk av denne enkleste korridoren, kombinert med en tunell løsning mener vi også at de miljømessige konsekvensene for Lier reduseres betydelig i forhold til de øvrige, realistiske alternativene.

FNB Lier

Fra: [Geir Hanevold](#)
Til: [Firmapost](#)
Kopi: [Tone Kristiansen](#)
Emne: E134 Dagslett-E18
Dato: fredag 6. mars 2020 15:02:45

Til Statens vegvesen

Lier 6/3 2020

Fra Tomra Production AS
Industrigata 4
3414 Lierstranda

Vi viser til oversendt høring vedr. E134 Dagslett-E18

Basert på oversendte dokumentasjon og planprogram stiller vi oss sterkt kritiske til ev. gjennomføring av **Jensvollkorridoren** da den på dramatisk vis vil rasere et godt etablert Industriområde. For Tomra Production AS som er en produksjonsbedrift i forventet vekst med 450-600 mill. i omsetning sannsynlig at virksomheten må flyttes dersom bedriftens eiendom blir en del av veiarealet eller avkjøringer. Det vil da medføre store konsekvenser både for bedriften og Lier kommunes inntektsgrunnlag. Anleggsarbeider i forbindelse ev. arbeider vil også kunne gi betydelige forstyrrelser i daglig virksomhet.

Det bemerkes at det også er andre betydelige aktører som Tess etablert i og nær traseen.

Vi gjør også oppmerksom på at hele industriområde ligger på blåleire med bevegelser som merkes når lastebiler passere i Industrigata 4.

Det er slik vi ser det tre andre bedre alternativer hvor noen av de i svært liten grad berører eksisterende virksomheter. Vi forventer at det gjøres fornuftige vurdering i forhold til dette i videre utredning og planarbeid.

Med Hilsen Geir Hanevold Adm. Dir.

Statens Vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

06.03.2020

E134 Dagslett – E18, Planoppstart og planprogram - Høringsuttalelse

Vi viser til "E134 Dagslett – E18, varsel av oppstart planlegging og offentlig ettersyn av planprogram". Vi ønsker å komme med noen kommentarer og innspill til planarbeidet.

Sammendrag

- Det foreslås å ta ut store fjellmasser fra tunnelene i alle 4 alternativene, i varierende mengder.
- Steinmasser kan mottas på Franzefoss Pukk sine produksjonsanlegg på Lierskogen og Lyngås i Lier kommune for mellomlagring, knusing for gjenbruk og salg i markedet.
- Vi har redegjort for Franzefoss Pukk sin lange erfaring og kompetanse med mottak og håndtering av overskuddsmasser fra veg- og jernbaneprosjekter.
- Lierskogen pukkverk i Lier kommune er i dag moderne miljøvennlig innebygget pukkverk med siloer, hvor vi kan motta sprengstein, asfaltflak og rivebetong utenfra, og foredle disse fraksjonene til gjenbruk for anleggs- og byggemarkedet. Det er etablert betongfabrikk, betongpelefabrikk og asfaltfabrikk ved siden av pukkverket.
- Lyngås sandtak i Lier kommune hvor vi i dag mottar sprengstein, asfaltflak og rivebetong utenfra, og foredler disse fraksjonene for gjenbruk.

Franzefoss Pukk AS

Franzefoss Pukk er en av landets ledende bergverksbedrifter. Våre hovedaktiviteter er produksjon av pukk- og grusmaterialer til vegbyggingsanlegg, bygg-, asfalt- og betongproduksjon, samt mottak og gjenvinning av tunge byggematerialer. Franzefoss Pukk omsetter årlig over 4 mill. tonn pukk, grus, sand og jord ved 17 anlegg i Norge og leverer knuste steinmaterialer til de fleste formål. Hovedkontoret ligger på Rud i Bærum.

Franzefoss Pukk er et heleid datterselskap av Franzefoss AS. Konsernet har som visjon å være "Samfunnets beste valg".

Planoppstart og planprogram

Vi ser av planprogram pkt. 5.4.6 Naturressurser og sikring av jordressurser at det skal utredes og vurderes konsekvenser for blant annet "Geologiske ressurser".

Hovedkontor:
Olav Ingstadsvei 5
PB 53, N-1309 Rud
Tlf: 67 15 20 00 – Fax: 67 15 21 01
E-post: pukk@franzefoss.no
Org.nr 982 153 018

Avd.:
Adresse:

Tlf/Fax

Det foreslås å ta ut store fjellmasser fra tunnelene i alle 4 alternativene, i varierende mengder. Kvaliteten på fjellmassene og drivemetoden for tunnelen vil ha betydning for anvendelsen av massene.

Overskuddsmasser generelt, og steinmasser spesielt, representerer en samfunnsnyttig ressurs når de håndteres på områder godkjent av miljøvernmyndighetene.

Franzefoss Pukk ønsker videre dialog med Statens vegvesen rundt anvendelse av disse fjellmassene. Steinmasser kan mottas på Franzefoss Pukk sine produksjonsanlegg på Lierskogen og Lyngås i Lier kommune for mellomlagring, knusing for gjenbruk og salg i markedet. Se vedlagte oversiktskart med Franzefoss Pukk sine lokasjoner på Østlandet.

Franzefoss Pukk har lang erfaring og kompetanse med mottak og håndtering av overskuddsmasser fra veg- og jernbaneprosjekter, samt bygg- og anleggsprosjekter. Vi har tidligere mottatt ca. 3 mill. m³ tunnelmasser fra Statens vegvesen sine prosjekter E6 Nordbytunnelen og E6 Nøstvedttunnelen, til vårt produksjonsanlegg på Vinterbro i Ås kommune. Her ble tunnelmassene mellomlagret for knusing til gjenbruk og solgt i markedet.

Vi har også god erfaring og kompetanse med mellomlagring, foredling, gjenbruk og salg av tunge byggmaterialer (asfaltflak, rivningsbetong)

Franzefoss Pukk har i 2016 tatt i bruk et nytt vaskeanlegg på Vinterbro pukkverk i Akershus, for å kunne vaske ut finstoffet fra innkjørt tunnelstein og dermed nyttiggjøre seg av massene med fraksjon 0 til 4mm også. Erfaringene med dette vaskeanlegget er meget gode og det vil derfor være aktuelt å etablere tilsvarende vaskeanlegg på flere av Franzefoss Pukk sine pukkverk.

Alle Franzefoss Pukk sine produksjonsanlegg har nødvendige tillatelser etter blant annet Plan- og bygningsloven, Mineralloven og Forurensingsloven.

Lierskogen pukkverk

Lierskogen pukkverk er et moderne miljøvennlig innebygget pukkverk med siloer, hvor vi kan motta sprengstein, asfaltflak og rivebetong utenfra, og foredle disse fraksjonene til gjenbruk for anleggs- og byggemarkedet. Vi produserer også vekstjord basert på skogsjord, kompost og finstoffer fra pukkproduksjon.

Pukkverket har driftskonsesjon gitt av Direktoratet for Mineralforvaltning.

Det er etablert betongfabrikk, betongpelefabrikk og asfaltfabrikk ved siden av pukkverket.

Pukkverket ligger plassert på Lierskogen, nær og med god atkomst fra E18,

Lyngås sandtak

På Lyngås sandtak har vi i tillegg til uttak av grus, mottak, mellomlagring og foredling av sprengstein, brukt asfalt og betong fra bygge- og anleggsprosjekter, for gjenbruk ved mobilknusing.

Sandtaket ligger plassert ca. 3 km. fra E18 på Liertoppen.

Hovedkontor:
Olav Ingstadsvei 5
PB 53, N-1309 Rud
Tlf: 67 15 20 00 – Fax:67 15 21 01
E-post: pukk@franzefoss.no
Org.nr 982 153 018

Avd.:
Adresse:
Tlf/Fax

Vi vil gjerne ta Statens vegvesen med på befaring/ omvisning av produksjonsanleggene og mellomlagerområdene til pukkverket på Lierskogen og Lyngås, samt vaskeanlegget på Vinterbro.

Vi stiller gjerne opp i et møte for å redegjøre nærmere for våre kommentarer og innspill til planarbeidet.

Ta gjerne kontakt for nærmere opplysninger.

Med vennlig hilsen
for **Franzefoss Pukk AS**


Alf Broeng
Fagsjef Plan

Tlf: 995 89 175

E-post: alf.broeng@franzefoss.no

Vedlegg: Oversiktskart

Hovedkontor:
Olav Ingstadsvei 5
PB 53, N-1309 Rud
Tlf: 67 15 20 00 – Fax:67 15 21 01
E-post: pukk@franzefoss.no
Org.nr 982 153 018

Avd.:
Adresse:

Tlf/Fax

Franzefoss sine lokasjoner på Østlandet.



Merknader til planprogram for E134 Dagslett - E 18 fra Linnestranda vel

Linnestranda vel representerer interessene til beboerne på Linnestranda, fra Gullaug skole til Gilhusveien og Smetten, og er svært berørt både direkte og indirekte av den kommende kommunedelplanen. Deler av Linnestranda, Gilhus og Smetten inngår i tillegg i planområdet.

Vi viser forøvrig til våre tidligere merknader til

- 1) Reguleringsplan rv.23 Dagslett - Linnes (2013)
- 2) Reguleringsoppstart for rv. 23 Linnes - E18 (april 2015)
- 3) Planprogram for kommunedelplan rv.23 Linnes - E18 - Lianåsen (2016)
- 4) Rv 23 Linnes - E18 (2017)
- 5) Planprogram kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur fjordbyen (2018)

Da velet er uteglemt på Statens vegvesens høringsliste ber vi om å bli ført opp og inkludert i videre medvirkning.

Hovedbudskap

Vårt hovedbudskap er at det rett og slett ikke er plass til eller ønskelig med en ny hovedvei tvers gjennom ytre Lier. Veien vil rasere denne delen av kommunen fullstendig, og fjordbyen og vårt boområde vil avskjæres helt fra resten av Lierbygda men knyttes nærmere Drammen. Eksisterende jordbruk, natur og miljø samt bomiljø for oss og fremtidige generasjoner vil bli permanent ødelagt.

Korridoren til Vik er den eneste som ivaretar ytre Lier slik vi kjenner det og som ikke avskjærer kystlinja fra resten av Lierdalen. De andre korridorene vil kunne gi dypt tragiske samfunnsmessige og miljømessige konsekvenser lokalt og er uakseptable. Vi mener det er E134 som må underordnes og tilpasses eksisterende bebyggelse, eksisterende ferdselsårer, kryss, og ikke minst kulturlandskapets landbruksprofil, noe som bare kan gjøres ved å legge E134 helt frem til Vik i tunnel eller E134 i kulvert helt frem til E18.

Fokus på fremtidsrettet korridorvalg og kryssted

Vi har konsekvent hevdet at det ville vært en grunnleggende dårlig samfunnsmessig løsning å kjøre gjennomgangstrafikken på rv. 23/E134 til E 18 langs fjordbyen mot Brakerøya og Drammen som vedtatt i 2007, og er glad for at dette nå ikke lenger er aktuelt.

Vi har også konsekvent hevdet at det er til det beste for ytre Lier at gjennomgangstrafikken på E134 ledes mot E 18 lenger nord, ved Vik. Vikerkorridoren er den av alternativene som fremstår som den beste for ytre Lier fordi trafikken føres i tunnel helt frem til E18 og ikke gjennom tettbygd strøk og over verdifull dyrka jord.

Vikerkorridoren er også mest fremtidsrettet og muliggjør en sannsynlig videreføring av E134 utenom Drammen i øst på en så skånsom måte som mulig.

Vi mener all planlegging av korridor for ny E134 og valg av kryssted med E18 må ta høyde for at Lierdiagonalen kommer, dog noe frem i tid. Vi ønsker imidlertid ikke et nytt kryssted med E18, og mener Kjellstad må forbli krysstedet med E18. Dette er også det minst sårbare stedet for en sannsynlig videreføring av E134 mot Lianåsen og Eiker i Lierdiagonalen.

Vi ber om at barrierevirkningen av ny E134 og jernbanen i ytre Lier reduseres. Ferdselsårer for gående og syklende og annen lokal trafikk må gis forrang foran gjennomgangstrafikken. Særlig viktig er det å tilrettelegge for lett og trygg kryssing av hovedveiene i plan med terrenget. Da må hovedveiene legges ned i bakken eller i tunnel helt frem, noe som også beskytter mot støy.

Vi mener at den tidlige planfasen veiprojektet nå er i tilsier at man bør fokusere på Vikerkorridoren, der utgangspunktet for kryssing av Lierdalen ikke er Linnes, som er ca 3 km fra E18, men Viker, som ligger rett ved E18.

For at de andre korridorene i det hele kan aksepteres utredet mener vi at E134 må gå i tunneler/kulverter helt frem til E18. E134 må underordne seg det flate landskapet, da dette er det eneste grepet som kan bevare kulturlandskapet, og gi forsvarlige støyforhold i ytre Lier. Men, de beste støymessige og landskapsmessige resultatene får man av å legge E134 til Viker i tunnel.

Mål for prosjektet, planprogrammets del 1.4

Hovedmålet for prosjektet stadfester E134s rolle som nasjonal og internasjonal stamvei og avlastning for Oslo. Men vi mener at de delmålene som er satt opp for prosjektet i liten grad i samsvarer med de overordnede nasjonale målene for transportpolitikken, gjengitt i 1.3, eller de samfunns- og miljøproblemer som veien skaper i Lier.

Vekt på fremkommelighet, nullvisjonen for ulykker og klima- og miljømålene er i 1.4 erstattet med prosjektdelmål om best samfunnøkonomisk nytte, redusert tidsbruk og kortere vei. Delmålene reflekterer ikke at dette er en nasjonal og internasjonal stamvei og avlastning for Oslo som planlegges tredd inn i et lokalsamfunn med viktige samfunns- og miljøhensyn på alle kanter. Vi mener alle delmålene må erstattes, presiseres eller suppleres med samfunns mål fra kommunen som tross alt skal innpasse denne veien.

Temavise merknader

Jensvollkorridoren

Vårt område er i særlig grad negativt berørt av Jensvollkorridoren.

Vi mener at Lier må sikre at fjordbyen og vårt boområde faktisk henger sammen med resten av bygda, og ikke avskjæres ved en av de tre korridorene Huseby, Vitbank eller Jensvoll, noe Jensvollkorridoren i særlig grad gjør.

Det er positivt med den planlagte kollektivtraséen gjennom fjordbyområdet, og i tråd med behovet for å avgrense de bymessige områdene tydelig, er det viktig at kollektivtraseen i øst

ved Gilhus får retning mot nord, mot overordnet veinett og hovedkryss med veinettet i Amtmannssvingen, slik som utredet i 2007, og at trafikken ledes dit, og ikke gjennom Gilhus eller Linnestranda.

Vi ønsker at hovedkryss for fjordbyens veisystem og eventuelt ny E134 hverken utvikles ved Amtmannssvingen eller Gilhus. Kryss ved Gilhus ønsker vi ikke da det har svært negative konsekvenser for boligområdet ved Gilhus, nærmiljøfunksjonene våre, kulturverdiene ved Gilhus gård og landbruket i området. De store kulturverdiene ved Gilhus gård er vist i konsekvensutredningen fra 2007. Vi mener ulempene i dag er mer enn store nok for boligområdet ved Gilhus /Smetten (og Husebygata), og veiplanene må søke å redusere disse, ikke øke dem eller gjøre området ubeboelig.

For temaet landbruket /dyrka mark mener vi at det må tas særlig hensyn til de konkrete gårdene som ligger i randsonen mot korridoren og fjordbyen, og ikke bare som tema for landbruket generelt, der adkomst- og driftsproblemer som følge av avskjærende traseer søkes løst ved makeskifte. Hindringer i adkomst og drift for de konkrete gårdene vil være så belastende at deres fremtidige drift står i fare. Det må sikres levelige vilkår for de konkrete gårdene, bare på den måten kan fortsatt landbruksdrift her sikres for eksisterende og fremtidige generasjoner.

Velet er særlig bekymret for fremtidige støyproblemer for vårt bo- og nærområde i Jensvollkorridoren. Men også Vitbankkorridoren vil berøre Linnestranda med støy, og muligheten for effektiv støyskjerming må vurderes for alle korridorer.

Vi krever at de to korridorene Jensvoll og Vitbank utredes for å gå **under** jernbanen, også i tråd med kommunestyrets føringer for kryss for E134 i Amtmannssvingen fra 2007.

Vi mener krysset som utredes ved Amtmannssvingen også er vesentlig for fjordbyens tilknytning til det eksisterende nærings- og serviceområdet ved Amtmannssvingen og Vitbank. Her må påkjøringsramper og sløyfer osv. legges langs jernbanen, og ikke i sløyfer på dyrka mark på jordene mot Gilhus gård og Husebygata.

Gilhusområdet ligger godt tilrette for miljøvennlig arbeidsplassintensiv næring allerede i dag ved sin nærhet til kollektivtransport i Amtmannssvingen og langs E134.

I Amtmannssvingen/Vitbank ligger det lokale servicebedrifter som matbutikk og post i butikk, bank, etc. som er viktige for boligområdet Gilhus/Linnestranda. Barrièrevirkningen av veien og jernbanen har hemmet området lenge, men er svært godt avhjulpet med den nye gang- og sykkelveien langs E143 til Amtmannssvingen fra Gilhus.

Denne nye trygge ferdelsåren for de myke trafikantene langs E143 til Amtmannssvingen fra Gilhus må opprettholdes gjennom anleggsperioden, en eventuell midlertidig fase, og i fremtiden, uansett hvor de nye veiene måtte gå.

Vi stiller spørsmål med hvorfor Jensvollkorridoren som den eneste planlegges med kryss med lokalveinettet på Linnes. Behovet for det er lite, og ikke annerledes enn for de andre korridorene. Vi foreslår at Linnes som kryss tas ut. Videre vil vi peke på at en gang- og sykkelvei langs E134 i Jensvollkorridoren er unødvendig da syklistene kan bruke lokalveiene, og gående vil

uansett ikke ønske å bruke en så støybefengt gangvei. Begge disse endringene i Jensvollkorridorene vil bidra til å redusere det betydelige arealbeslaget.

Barn og unge

Uteområdene ved Gullaug skole er det eneste nærmiljøanlegget i Gullaug krets, og er av vesentlig betydning for barna på Linnestranda, som har dette uteområdet som sin eneste lekeplass. Støyforholdene på dette arealet er derfor av stor betydning, og det må være et viktig mål for Vitbank - og Jensvollkorridorene at skolens uteområder på begge sider av skolen får støyforhold som er forenlig med barns opphold og lek der.

Dersom støyforholdene der ikke kan komme under støykravene, må det settes av erstatningsareal av samme størrelse og sentrale beliggenhet.

Gullaug skolekrets inngår i Høvik ungdomsskolekrets, og de fleste Gullaugungdommene går på de videregående skolene tett ved Høvik. Ungdomsskoleelever fra Gilhus/Linnestranda har i dag buss til skolen pga farlig skolevei, ikke pga avstand.

I tillegg trekker også mange Gullaugungdommer på fritiden til Høvik/Jensvoll/Stoppenområdet og idrettsanleggene der, og mange går, løper eller sykler dit. I sum betyr dette at forbindelsen for gående og syklende fra Gullaug og Gilhus via Amtmannssvingen mot Lierstranda og Høvik/Jensvoll/Stoppenområdet er særlig viktig for barn og ungdom, og selvfølgelig alle andre.

Vi ber derfor om at barrierevirkningen for de myke trafikantene av ny E134 og jernbanen i ytre Lier konsekvensutredes særlig. Også barrierevirkningen av støy langs og ved E134, og særlig på skoleveier.

Vi er overbevist om at økt prioritering og tilrettelegging kan utløse et stort potensial for myke trafikanter i tråd med kommunens planer for satsing på grønn mobilitet, det er små avstander og gunstig terreng i ytre Lier.

Dette er av særlig betydning å se nærmere på for Jensvollkorridoren.

Støy

Støy er et særlig viktig tema for konsekvensutredningen, og vi ber om at det settes fokus på antallet berørte av støy i konsekvensutredningen, også antallet skolebarn som går på skolen og barn i barnehagen. Videre må det vises hvorledes støyen reelt vil påvirke alle nærområder og friområder, turområder og skoleveier, og ikke bare der minimumsbestemmelsene i støyretningslinjene gjør seg gjeldende.

Vi ber videre om at alle støyskjermingstiltak for korridorenes nær- og influensområder inkluderes i kommunedelplanen, og dersom det er områder som ikke kan støyskjermes fullt ut, skal det tydeliggjøres i konsekvensutredningen.

Myke trafikanter mellom Gullaug og Drammen

Det er behov for en bedre løsning for å komme seg til fots og på sykkel til Drammen fra Gullaug og Gilhusområdet. Om fjordbyplanene blir realisert blir det bra, men det er langt frem, og hovedveinettet/E134 kan komme på plass lenge før veiene i fjordbyen er ferdig utviklet.

Derfor er det viktig at veiplanene på en særlig inviterende måte ivaretar de gående og syklende på nordsiden av jernbanen langs Lierstranda. Potensialet er stort i området. Vi mener at i tettbygd strøk, så nær en by, må gjennomgangstrafikken underordnes hensynet til gående og syklende og kollektivtransporten. Dette er viktig for Jensvollkorridoren.

I dag oppleves gang- og sykkelforbindelsen mot Drammen langs Terminalen på sørsiden av jernbanen som svært utrygg trafikkmessig. Vi mener at fjordbyplanene og kommunens satsing på grønn mobilitet aktualiserer vårt ønske om en trygg trase gjennom dette området, og at det er viktig at gående og syklende snarest ivaretas på en god måte, og ikke minst gjennom en langvarig utviklings- og anleggsfase i fjordbyen. I Jensvollkorridoren må disse påpekte forholdene ivaretas.

Naturmiljø - Linnerstranda naturreservat og alle truede arter må beskyttes

Vi har naturlig nok en særlig tilknytning til Linnerstranda naturreservat og mener at ikke under noen omstendighet må det vernede området eller dets nærmiljø røres av korridorer eller veianlegg. Planområdet viser imidlertid nærføring mot reservatet, noe som bekymrer.

Vi mener det er viktig at det settes av betydelige hensynssoner mot naturreservatet, for det er en kjensgjerning at det vernede området er for lite i forhold til dyr og fuglers leve- og oppholdsområder.

Vi vil også peke på behovet for omfattende støyskjerming av reservatet, herunder også Møysund.

Videre må kommunedelplanen baseres på kunnskap om betydningen av jordene ved reservatet for den sterkt truede arten Vipe. Særlig den østlige delen av jorden på sørsiden av dagens E134 er av avgjørende betydning for den sterkt truede arten. Konsekvensutredningen må baseres på den rapporten som Statens vegvesen selv har utarbeidet om Vipa i ytre Lier (2016).

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

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

Landbruket ved Linner/Gilhus er svært utsatt

Vi ber om at planenes konsekvenser for de to mest berørte gårdene i vårt nærmiljø, Gilhus (Justads) og Linner utredes særlig og konkretisert.

Vi mener belastningen av veiutbygging på deres arealer og på deres drift kan bli så stor, at det må ses på hvilke grep som kan bidra til fortsatt drift på disse særlig utsatte gårdene. Gjennomgang av konsekvenser og muligheter for avbøtende tiltak, gård for gård, må være et eget tema under utredningen av landbruk, uansett korridor.

Oversikter over arealbeslaget for de ulike korridorene må vise konsekvensene av hele veisystemet, trase, kryss og ramper, samt innklemte områder, og områder/flekker som ikke lenger blir tilgjengelige for landbruket.

Planområdet

Vi ber om at berørte deler av vårt område og alt sør for dagens E134 tas ut av planområdet. Slikt planområdet er nå gir det nærføring til uerstattelige deler av vårt bo - og nærområde og ikke minst viktige bufferområder for Linnestranda naturreservat og leveområder for truede arter.

Lokalt veinett

Ytre Lier har behov for et velfungerende lokalt veinett, også som omkjøringsmulighet ved vedlikehold eller hendelser på E134. Vi må ikke risikere at fremtidig E134-trafikk under noen omstendighet ledes inn i boligområder som vårt i sånne situasjoner, noe som dessverre av og til skjer i dag.

Behov for midlertidige løsninger

Det vil være behov for midlertidige løsninger frem til E143 er ferdigstilt frem til E18. En midlertidig løsning bør kunne bruke og ruste opp dagens E134 fra Amtmannssvingen og frem til E18, en strekning som også kan bli fjordbyens østre tilknytning til E18. Dette understreker behovet for å satse på å bygge ut eksisterende infrastruktur og vårt råd om bruk av Amtmannssvingen og ikke Gilhus som et hovedkryss.

Anleggsperioden

Vi ber om at anleggsperioden blir et eget utredningstema, og at den planlegges så skånsomt som mulig for nærmiljøet, både med hensyn til fremkommelighet, trafikkavvikling, barrierevirkning, organisering av arbeidet, og ikke minst støy, uansett korridor.

Vi ber om flere tiltak for å hindre bruken av Linnestranda som omkjøringsvei/snarvei ved avviklingsproblemer på E134. Selv med dagens gjennomkjøringsforbud, som vi selvsagt er svært glade for, velger mange likevel å kjøre gjennom Linnestranda for å spare tid og snike seg frem i køen på E134.

Belastningen på vårt boligområde i dag er til tider stor.

Behov for nyinnhentet informasjon i konsekvensutredningen

Vi forutsetter selvsagt at den nye planen konsekvensutredes fullt ut, og at alle veiplaner i ytre Lier skal baseres på nyinnhentet informasjon. Dette har dessverre ikke vært tilfellet tidligere. Konsekvensutredningen fra 2007 ble delvis basert på opptil 15 år gamle data og dette ble brukt

uendret i reguleringsplanen i 2013/14. Gammel informasjon har gitt mange feil og mangler i både KU og avbøtende tiltak.

Vi ber om at våre merknader i sin helhet vedlegges planprogrammet.

Med hilsen

Håkon Røed,
For styret i Linnestranda vel
Adresse:
Linnestranda 37
3426 Gullaug

Kopi: postmottak@lier.kommune.no



Norsk Ornitologisk Forening (NOF) avd. Buskerud

c/o Steinar Stueflotten
Damenga 19
N-3032 Drammen

Telefon: 913 34 123 (+ 47)

e-post: buskerud@birdlife.no internett: www.birdlife.no

Deres referanse:
20/11999-6

Deres kontaktperson:
Marianne Haga

Vår kontaktperson:
Marius von Glahn

Dato: 08.03.2020

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer
e-post: firmapost@vegvesen.no

Høringsuttalelse fra Norsk Ornitologisk Forening (NOF) avd. Buskerud og Naturvernforbundet i Lier

Det vises til brev fra Statens vegvesen datert 20.01.20 med overskriften:

«Planprogram for **E134 Dagslett – E18** / Offentlig ettersyn av planprogram og varsel om oppstart av planlegging».

Høringsfristen er fastsatt til 08.03.2020.

Norsk ornitologisk forening (NOF)

NOF ble stiftet i 1957 og er en frivillig naturvernorganisasjon med omtrent 11000 medlemmer i hele landet som fokuserer på fugler og fuglevern. Fylkesavdelingen i Buskerud representerer over 450 medlemmer. NOF sentralt er del av BirdLife International som har over 10 millioner medlemmer og støttespillere i 4000 avdelinger over hele verden.

En viktig del av foreningens arbeid er å være bindeledd mellom fugleinteresserte over hele landet.

Gjennom årene har bevaring av fugleartene og deres leveområder blitt mer sentralt i foreningens arbeid.

Innspill til planprogrammet

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

1. Influensområdet for tiltaket utredningen skal omfatte må presiseres. Området må ta med seg Linnestranda naturreservat og nærliggende områder hvor det er påvist hekkende rødlistede fuglearter.
2. I utredningen må det beskrives og vurderes avbøtende og/eller kompensierende tiltak der utredningen påviser negative konsekvenser for naturmangfoldet.
3. I framdriftsplanen er det beskrevet at oppstart av konsekvensutredningsarbeidet skal starte 2019 (vi antar det menes 2020).

Hvis ikke kartleggingsarbeidene allerede har begynt i 2019 ønsker vi hermed å gjøre oppmerksom på at det ikke er gunstig mht. kartlegging av hekking-/yngling på våren når fuglene bør utsettes for minst mulig forstyrrelse.

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

NOF avd. Buskerud og Naturvernforbundet i Lier ønsker prosjektansvarlig lykke til med det videre arbeidet!

Med vennlig hilsen

Marius von Glahn
Naturvernkontakt
v/ NOF avd. Buskerud

Steinar Stueflotten
Styreleder
v/ NOF avd. Buskerud

Ragnar Hoen
v/ Naturvernforbundet i Lier

Statens vegvesen.

Postboks 1010, Nordre Ål.

2605 Lillehammer.

Merknad/innspill til Planprogram for E134 Dagslett kryss E18

Albjerk Bil Lier AS har vært etablert i Ringeriksveien 5 Lier siden 1968, først som Chr.Opsahl fra 1968 og deretter som Albjerk Bil Lier AS fra 2005. Albjerk Bil Lier er en del av Albjerk Bil AS.

Albjerk Bil Lier AS har i dag ca. 70 ansatte med omsetning på ca. 500 millioner. Albjerk Bil Lier ble i 2019 kåret til årets forhandler av importøren Harald A Møller AS. Forhandleren er en viktig del av næringslivet i Lier både i form av arbeidsplasser og Næringsinntekter.

Albjerk Bil har i de siste årene investert betydelige beløp i utvikling anlegg og infrastruktur. Senest i løpet av de siste månedene er det investert betydelige beløp i å bygge opp og ut infrastruktur for lading av elektriske biler.

Dersom Jensvoll alternativet, som er ett av de tre foreslåtte alternativene i planprogrammet for E134 Dagslett kryss E18 blir vedtatt, vil dette medføre at hele anlegget til Albjerk Bil Lier AS må fjernes. For Albjerk Bil Lier AS vil dette bli en meget alvorlig situasjon og bedriften vil selvfølgelig forlange full erstatning for bygninger og infrastruktur samt erstatning for tort og svie og bortfall av inntekter. I tillegg tar Albjerk Bil AS det som en selvfølge at Staten Vegvesen i tillegg vil stille opp med en like god og sentral tomt for nyetablering av Albjerk Bil Lier AS, i Lier.

Jensvoll alternativet går over det området med tetteindustri i denne delen av Lier Kommune. Det er derfor ikke bare Albjerk Bil Lier AS som vil bli rammet, men en rekke større og mindre bedrifter med mange hundre arbeidsplasser som må rives.

Utfra både økonomi og arbeidsplasser i Lier Kommune ser Albjerk Bil AS på Jensvoll alternativet som totalt uakseptabelt.

Med Hilsen.

Albjerk Bil AS

Wenche Albjerk

Eier Albjerk Bil AS.

Statens vegvesen

firmapost@vegvesen.no

Eidos Eiendomsutvikling AS
Langes gate 1, 3044 Drammen
Pb 744, Strømsø 3003 Drammen
Org nr. 830 078 312
www.eidos.no

DRAMMEN, 8.mars 2020

Planprogram E134 Dagslett-E18. Høringsuttalelse fra Eidos

Det vises til forslag til planprogram for E134 Dagslett-E18 sendt på høring med frist 8. mars.

Lier kommune har gitt Eidos ansvaret for å utarbeide områdereguleringsplan for Fjordbyen på vegne av samtlige grunneiere i området. Arbeidet skjer i nær dialog med Lier kommune og med de øvrige grunneierne på Lierstranda. I Fjordbyen planlegges en utbygging for ca 20.000 innbyggere og ca 20.000 arbeidsplasser, medregnet sykehuset og helseparken på Brakerøya. Vi arbeider med ulike mobilitetsstrategier som skal sikre at trafikken til og fra området blir så liten som mulig, med mål om nullvekst i personbiltrafikken. Vi legger til grunn at første deler av utbyggingen i Fjordbyen kan skje uten at ny E134 er etablert. Utbyggingen planlegges å starte i 2024/25 parallelt med at sykehuset står ferdig. Hovedadkomst til området vil være i øst, fra nåværende E134 på Gilhus. Det er usikkert hvor lang tid utbyggingen vil ta, men vi antar at det realiseres i løpet av 50 år.

På denne bakgrunn tillater vi oss å komme med noen kommentarer til planprogrammet. Det er svært viktig for regionen å få avklart framtidig trase for E134. Vi anmoder derfor om at dette arbeidet får høyeste prioritet, og at en raskest mulig kan få en avklaring. Det er ønskelig at en kommer fram til løsninger som har bred oppslutning. Vi tror det er viktig for å kunne sikre statlig finansiering og rask realisering av prosjektet.

Vi ser det som viktig at alle alternative traseer både tar hensyn til planene for Fjordbyen og vurderer hva som blir konsekvensene for Fjordbyen. Det må også komme fram hvilken korridor som er best for Fjordbyen.

Eidos ønsker å etablere en god dialog med Statens vegvesen i det videre planarbeidet for E134, slik at vi kan gi innspill om våre planer for Fjordbyen og at det kan avstemmes mot vurderingene dere skal gjøre.

Vennlig hilsen

Eidos Eiendomsutvikling AS



Geir Hagehaugen
Prosjektleder Områderegulering
Fjordbyen Lier og Drammen

Høringsuttalelse til Planprogrammet

for

E134 Dagslett – E18 i Lier

06.03. 2020

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

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

Høringsuttalelsen:

I høringsutgaven til planprogrammet finner vi bl.a.:

1.1 *Miljøhensyn skal ivaretas på en god måte*

Kommentar:

- Tunnel til Vikar gir mulighet for rensing av luft i tunnellopet. Det utgjør en vesentlig del av veilengden på E134 i Lier kommune. Det finnes teknologi for Co2-rensing. Ref. prosjekt på Klemetsrud forbrenningsanlegg. Dette vil bidra positivt til reduksjon av Co2 fra biltrafikken i Lier.
- Støyforurensning er et økende problem i samfunnet generelt og ved store veianlegg spesielt. Vikeralternativet reduserer dette betydelig.

1.2 *Lierdalen/Ytre Lier har områder med landbruksjord av svært god kvalitet, egnet til grønnsaksdyrking*

Kommentar:

- Stortinget har stilt krav til økt selvforsyning av mat i Norge. Målet om å ikke bygge ned matjord, tilsier at landets beste matjord må skjermes mest mulig. Vikeralternativet belaster matjordarealene minst av alle traseene som skal utredes.

1.3 *Mål for nasjonal transportplan:*

Et transportsystem som er sikker, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Det nasjonale målet brytes ned i tre hovedmål:

- *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

Likeledes prosjektmålene:

Ny firefelts veg E134 skal gi:

- 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
 - o støybelastning*
 - o luftforurensning*
 - o barrierevirkning*
 - o visuell virkning.**
- 8. Godt ivaretatt fremkommelighet for kollektivtrafikk og gang- og sykkel gjennom planområdet.*

Kommentarer:

- Vikeralternativet svarer klart på de fleste av disse målene. Etter som årene går, ser vi at de nasjonale og internasjonale kravene til lavutslipp øker betydelig. Det vil være helt uakseptabelt å bygge vei i åpent lende i Lier, når et bedre alternativ finnes.
- Tidligere planutkast tok utgangspunkt i at det skulle bygges løsmassekulvert fra Linnes mot E18. Dette synes helt utelatt i det videre arbeidet for de andre alternativene. Dette styrker da Viker ytterligere.

At et samlet kommunestyre i Lier går inn for Viker som det mest foretrukne alternativ må tillegges avgjørende vekt. Det er også god grunn til å anta at dette støttes av et overveldende flertall av Liers innbyggere

Interessegruppen E134 – E18.

Bjørn Haugsvær e-post: bjorn.haugsvaer@gmail.com

Lier Skytterlag og Riflen/Skoger skytterlag

v/ Daniel Berg

Haskollbakken 5

3403 Lier

Lier 7. Mars 2020

Telefon: 95232300, Epost: riflen@skytterlag.no

firmapost@vegvesen.no

Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer.

Innspill planprogram for E134 Dagslett – E18 Lier.

Forslag til utnyttelse av areal under veibane, alternativ etterbruk at tverslagstunnel som skytebane.

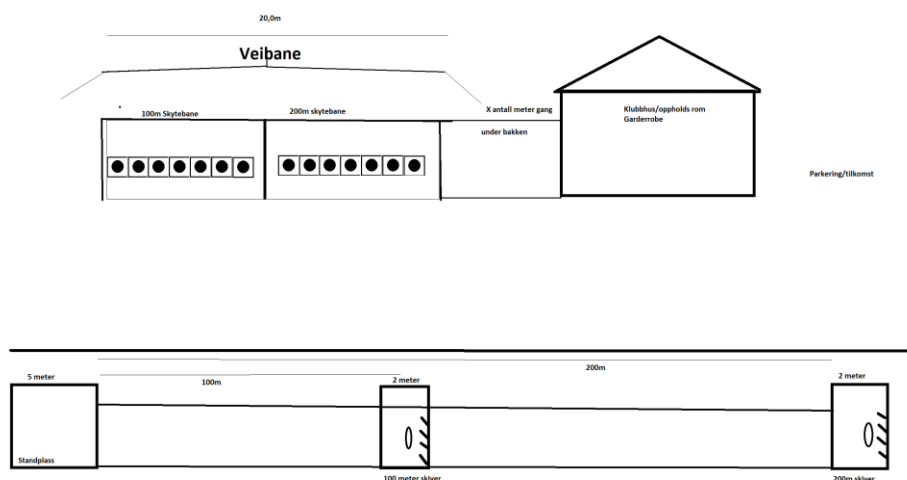
Skyting er en idrett som i tettbebygde strøk har dårlige kår da det som reguler vanskelig eller umulig å anlegge skytebaner for grovkalibret rifle i nærhet til annen bebyggelse, infrastruktur og aktivitet. Lier kommune har vedtatt at den eksisterende skytebanen i Reistadlia skal relokiseres om mulig.

Skyting i Norge er en idrett med mange deltakere, i alder fra 10 til over 80 år. Skytterlagene er organisert i Det frivillige skyttervesen(DFS) med over 130.000 medlemmer. Norges idrettsforbund har også skyting som del av sine idretter. Også andre organisasjoner bruker skytebaner, som jeger og fiskeforeninger, politiet, forsvaret, NROF(Norges reserve offisers forbund) som bruker Liers skytebane i dag og vil ha interesse av at skytebaner er tilgjengelig i noenlunde næret til annen infrastruktur og bysentrum.

Vi ser at det kan være en mulighet å kombinere veiutbygning av E134 med idrettsanlegg for skyte idrett. Vi ser i hoved sak 2 alternativer som vi ønsker at utredes i forbindelse med planarbeidet.

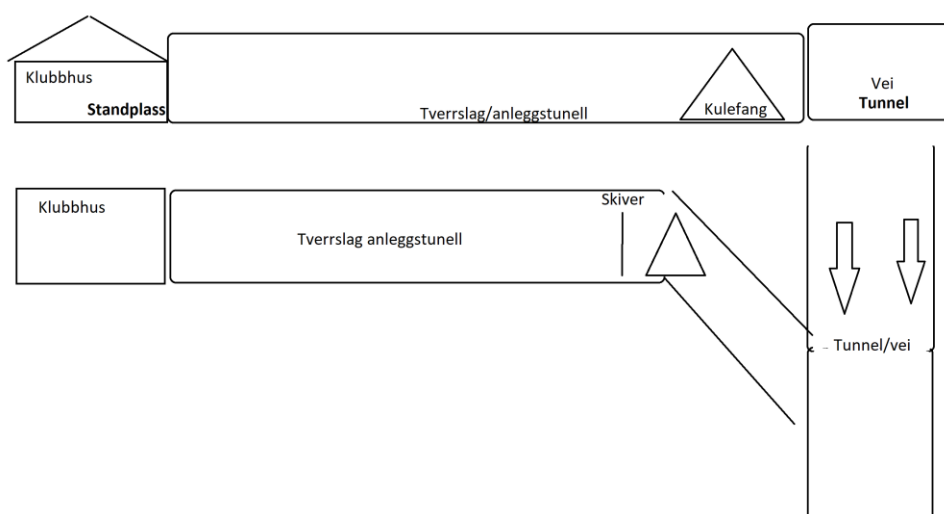
Alternativ 1 – Kulvert under vei.

Vi ønsker at det utredes om det er egnet del av planlagt trase som egner seg, og om det er teknisk mulig å anlegge 200 meters skytebane i kulvert under veibanen når nye 134 trase anlegges på en slik måte at støy fra skytebanen ikke overstiger den støy som allerede følger av veien. Hvilke ulemper/fordeler dette kan ha for selve utbyggingen, en slik løsning har positive effekter for samfunnet som får brukt areal til formål som ellers er vanskelig å finne.



Alternativ 2 - Etterbruk av tunnel fra anleggs periode.

Hvis der skal lages tverrslags tunnel under bygging av tunnel, så ber vi at tunnelene vurderes anlagt slik at etterbruk av tunnel brukt i anleggsperioden, senere kan brukes som skytebane; i 200m rett linje, i tilstrekkelig dimensjon med mulighet for bygning av klubbhus/standplass i forbindelse med tunnel åpningen.



For begge alternativer vil ikke personer trenge å bevege seg unntatt i standplassområdet under normal drift, således er det bare ett lite område som trenger "normal" takhøyde i hver ende av kulvert.

For begge alternativene bes vi at det gjøres overslag av (ekstra)kostnader for veiprojektet for å avgjøre om dette er utførbare anlegg sett fra samfunnsøkonomiske hensyn, og om slike kostnader i noen grad kan bæres av veiprojektet. Også slik at det er mulig for foreningene og finne finansiering og starte planlegging av ett slikt anlegg tilstrekkelig tidlig i prosessen.

Fordeler med alternativene inkluderer at Lier kommune får frigjort et større friareal/skog i Reistadlia som i dag er skytebane som har boliger i støysone, samt at Lier får et sentralt idrettsanlegg som normalt ikke kan ligge så nært bebyggelse, med de fordeler en slik plassering vil ha for utbredelse av sporten og andre som er brukere av skytebaner. Riflen/skoger skytterlag holder til i Drammen, og således vil et slikt anlegg kunne være interkommunalt da Drammen kommune i dag ikke har skytebane av slik dimensjon for rifle skyting. Drammen og Lier har over 100000 innbyggere og mange interessenter til et slikt idrettsanlegg om det er mulig å få det sentralt plassert.

Selve idrettsanlegget og tilhørende bygninger vil kunne finansieres som andre idrettsanlegg ved tippemidler, kommunale tilskudd og foreningenes egenkapital. Vi ønsker en vurdering om forslagene ikke bare for dette ene prosjektet – vi tror at denne typen anlegg er en av få muligheter til å anlegge denne typen idrettsanlegg i mange byer framover, en slik utredning kan i så måte være allmenntilgjengelig også for andre prosjekt i andre kommuner i framtiden.

Skytterlagene og DFS vil bistå på alle måter som trengs i en eventuell utredning.

For Lier og Riflen/Skoger skytterlag, Drammen Skyttersamlag - Det frivillige skyttervesen.



Daniel Berg (Riflen/Skoger skytterlag) & Kjetil Lauritzen (Lier skytterlag)

Til Statens vegvesen

«E134 Dagslett – E18, «20/11999»

Lier, 8. mars 2020

Innspill fra Høvik FAU til Planprogram for E134 – E18.

FAU på Høvik skole har diskutert Planprogrammet for E134 – E18 og vi har følgende kommentarer og innspill.

I høringsutgaven står det at strekningen Dagslett - kryss E18 er en viktig del av nasjonal veikorridor (hovedveiforbindelse mellom E6 i Akershus til Haugesund i Rogaland), samt en viktig regional vei for å avlaste trafikksystemet i Oslo.

Når man velger en av korridorene i nåværende planprogram, vil denne beslutningen legge sterke føringer for videre veivalg fra E18 og vestover i form av en framtidig Lierdiagonal.

Konsekvensene ved å velge enten Jensvoll-, Vitbank- eller Huseby-korridoren vil potensielt bli svært store for området rundt Høvik skole inkludert St. Hallvard v.g.s, Lier v.g.s, idrettshaller og idrettsanlegg. Disse konsekvensene vil ikke komme frem i det planprogrammet som er lagt frem nå.

Ved at planprogrammet bare tar for seg utbygging frem til E18, får man ikke det totale bildet på hvordan vei-systemene i Ytre Lier vil bli i fremtiden med de konsekvensene det har for omkringliggende bomiljø, støy-og luftkvalitet, barn og unges oppvekstmiljø, sikker skolevei, adgang til idrettsanlegg etc. og skolekretsens tilgang til den planlagte Fjordbyen.

Vi vil derfor påpeke viktigheten av å inkludere hele Høvik skolekrets' nedslagsfelt i influensområdet for utredningen i planprogrammet

På vegne av Høvik FAU

Kristin Hovland Marfi

FAU leder



VITBANK OG MOSERUD VELFORENING

C/o Gunn Koppergård, Vitbankveien 5, 3400 Lier

Til Statens veivesen / Lier Kommune
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Lier, 06.03.2020

Vi må rette blikket fremover og løse morgendagens utfordringer der veien vil komme og der krysset med E18 blir, og ikke bare ha fokus på det som kan komme først og avlaste dagens vei og Lahell-området. Enhver utsettelse er ille for Lahell-området, men løsningen som velges kan ikke bare veltes over på andre områder.

Vitbank og Moserud velforening støtter kommunestyrets vedtak om at hverken Huseby, Vitbank eller Jensvollalternativene er ønsket utredet, kun Vikeralternativet er en akseptabel løsning.

Vi er redde for at dersom alle de tre førstnevnte alternativer blir utredet så vil det bli en kamp mellom alle i ytre Lier i forhold til å få veien bort fra sitt område. Det må ikke skje, Liersamfunnet må stå samlet.

Et særlig viktig poeng er å unngå oppdeling av bolig- og nærområder til små parseller mellom alle hovedveiene, og at disse blir ubeboelige og vanskelig/farlig å bevege seg mellom for både barn og voksne.

Beboerne må kunne kreve innløsning av alle boligene på Vitbank og Moserud ved de alternativene som har kryss der, og den kostnaden må med i utredningen.

Vegvesenet sine kalkyler tar ikke høyde for annet enn selve veikostnadene og ikke de samfunnsmessige kostnader.

Det er også viktig å understreke at det også er sannsynlig at E134 ikke bare får kryss med E18, men at veien kommer til å planlegges videreført i Lierdiagonalen i en eller annen form. Sannsynlig mot østsiden av Drammen et sted. Her forsøker noen politikere å hevde at E134 kun skal fram til E18, selv om «alle» vet at veien skal videre til Vestlandet, og at det da blir behov for en Lierdiagonal.

Et stort kryss med firefelts veier i området mellom Drammen og Kjellstad vil få store konsekvenser for skoler og idrettsanlegg i tillegg til bolig- og næringsområder.

Den bakenforliggende begrunnelsen for E134 er å avlaste trafikken i Oslo, og da må Lier og vi stille krav når vi må ta denne belastningen her i Lier.

Lier Kommunes visjon er «Grønne Lier – for alle innbyggere». Velges det feil veitrase vil kommunens visjon være en hån mot ytre Liers innbyggere. Er denne visjonen kommunen har kommet fram til, bare fine ord eller betyr den noe i forhold videre strategi – og planleggingsprosesser?

Konsekvensen ved feil trasevalg blir at mange av ytre Liers grønne arealer blir asfaltert. Dette stemmer vel ikke i forhold til kommunens visjon?

Man kan ikke forsvare å legge veier åpent gjennom bolig- og næringsområder hvor det dyrkes store mengder mat. Kvaliteten på jorda i Lier er kjent for å være blant landets aller beste med gode solforhold og jordsmonn. Denne jorda er uerstattelig og hvordan blir dette priset når man skal sette alternativene opp mot hverandre?

Mener Lier Kommunes politikere og vegvesenet at det er bra for Grønne Lier at 3-400 dekar matjord asfalteres?

Hvordan kan man fra et miljøperspektiv ønske å legge nok en «firefelts motorvei» gjennom Ytre Lier? Minner om at vi har E-18 fra før. Dette må være det eneste stedet i hele Norge der det offentlige prøver å presse inn nok en firefeltsvei igjennom et allerede overbelastet område. Andre steder rundt om i landet vårt blir nye veier lagt enten i tunnel eller utenfor boligområder og dyrkbar jord/mark.

Vi i Vitbank og Moserud Velforening mener at det kun finnes et alternativ, og det er tunnel til Vikar, alt annet vil totalrasere Ytre Lier for all fremtid.

Lier, 8. mars 2020

for Vitbank og Moserud velforening



Iren Viholmen
Nestleder



Gunn Koppergård
Styreleder

Høringsuttalelse til planprogram og varsel om oppstart for kommunedelplan E134 Dagslett - E18

Planprogrammet skisserer fire alternative korridorer for ny E134 på strekningen Dagslett - E18. På oversiktskart er alternativene vist som fire linjer, ikke korridorer. Valget av korridor (linje) er det avgjørende plantemaet, som konsekvensutredningen skal legge grunnlaget for. Det må forutsettes at de fire alternativene har egenskaper som SVV mener gjør dem aktuelle (relevante og realistiske) for utredning og planbehandling. Det må også forutsettes at SVV er kjent med mange viktige problemstillinger som knytter seg til akkurat disse alternativene. På tross av dette gjør planprogrammet ikke rede for hvorfor disse alternativene er inkludert. Planprogrammet beskriver heller ikke problemstillinger som er avgjørende for å legge til rette for reell medvirkning, målrettet evaluering av alternativene og fastsettelse av et hensiktsmessig planprogram. Dette er ikke i samsvar med kravene i KU-forskriften.

Innhold:

- 1 Vurdering av planprogrammets korridoralternativer for Dagslett-siden
- 2 Vurdering av planprogrammet sett i forhold til forskriftens krav og departementets veileder
- 3 Konkrete mangler og forbedringsbehov i planprogrammet
- 4 Lier kommunes politiske vedtak og føringer med relevans for planarbeidet
- 5 Momenter til vedtak om fastsettelse av planprogram

Vurderingene vi gir i høringsuttalelsen her gjelder det foreliggende planprogrammet, men er også innspill vi mener må følges opp og tas hensyn til i selve planarbeidet.

1 Vurdering av planprogrammets korridoralternativer for Dagslett-siden

Gullaugtoppen velforening mener en planprosess for endring av den vedtatte traseen over Daueruddalen vil komplisere og forsinke prosjektet. Grunnforholdene langs særlig den nordre av de alternative linjene er svært utfordrende. En lenger dagstrekning oppover i dalen vil ha store negative konsekvensene for naturmiljøet og for beboere omkring. Topografien her gjør at støy fra dagstrekningen vil spre seg i et stort område som også omfatter deler av marka og Spikkestad. Det nordre alternativet kan kanskje gi en marginalt kortere tunnel, men vil også gi omfattende geotekniske utfordringer, stort arealbeslag og uforholdsmessige negative miljøkonsekvenser.

Prosjekt mål vs samfunns mål

Gullaugtoppen velforening ønsker en best mulig trase for ny E134 i ytre Lier. Med det menes en trase som løser trafikkavviklingen med minst mulig belastning for befolkningen og miljøet i området. En vei må begrense naturinngrepene og ikke påføre store områder nye eller økte, permanente støyplager.

Nasjonale mål på miljøområdet gjelder overordnet og er førende for alle sektorer, inkludert samferdsel. Prosjekt målene som SVV selv har formulert for E134 fastslår at *negative konsekvenser for miljøet skal begrenses. Dette gjelder spesielt støybelastning og barrierevirkninger*. Vi påpeker at alternativer som har en lenger dagstrekning i Daueruddalen vil forsterke naturinngrepene, støyutbredelsen og barrierevirkningene sammenliknet med den vedtatte traseen. SVV har svekket målsettingene for støy og miljø i forhold til målene i de forutgående planprosessene. Dette er ikke begrunnet. SVV har heller ikke lagt til grunn de samfunns mål som de er forpliktet av gjennom Liers kommuneplan. Mer om dette i avsnitt 4 nedenfor.

Ravinedal - skredfare nå og i all framtid

Daueruddalen er en stor ravine, som per definisjon er et aktivt erosjonsområde, dvs ravinen har form av en kløft fordi dalsidene ikke er stabile. Fundamentering og skredsikring av ny vei i disse bratte, leirholdige løsmassene er i beste fall svært kostbart. For delstrekningen Dagslett - Linner førte behovet for geotekniske sikringstiltak til kostnadsprekk og stopp for bygging. 360 millioner kroner er allerede

brukt til planlegging og forberedelse av ny E134 på den gjenstående delstrekningen, ifølge Prop. 87 S (2017-2018).

En alternativ trase lenger nord i Daueruddalen vil medføre at anleggsveien inn Daueruddalen må forlenges gjennom et vanskelig ravineterreng. Muligens må også andre anleggsveier bygges. Anleggsveiene her var i seg selv et problemområde som forsinket SVV i forrige planprosess. I vedtatt trase skal E134 bare krysse rett over dalen, mens i planprogrammet foreslår SVV alternativer der veien skal føres på langs i dalsiden før den når tunnelinnslaget. Velforeningen som er lokalkjent mener at risiko for leirskred i Daueruddalen må tas på største alvor. For den nordligste traseen har tunnelinnslaget store leirskråninger på alle sider. Inntil disse leirskråningene ligger det flere boligeiendommer og gårder. Leirskred utløst av inngrep og anleggsarbeid kan true bebyggelse fra toppen av dalen og nedstrøms til Lahelldammen og veier som omkranser dalen.

Mest sannsynlig må flere eiendommer innløses som følge av skredfare og ulemper i byggeperioden, og som følge av støybelastningen fra veien i etterkant. Langtidsvirkningen kan bli at grenda vil opphøre som et levende nærmiljø og produsent av kulturlandskap. Risiko, naturfare og store sikringskostnader må påregnes for alternative traseer i leirskråningene i Daueruddalen.

Rekreasjonsområde og turvei med regional verdi. Truet naturtype på rødlista.

Den nordlige traseen og tunnelinnslaget vil komme tett på den gamle jernbanelinja som lenge har vært et satsningsområde som turvei for både Røyken og Lier kommuner, med økonomisk støtte fra Miljødirektoratet, fylkeskommunen og Oslofjorden friluftsråd. Dette er med andre ord et statlig sikret friluftslivsområde. Støyforholdene vil bli uakseptable for en turvei av denne typen som i følge SVVs tidligere konsekvensutredninger har regional verdi for rekreasjon og friluftsliv. Turveien og bygdeveien like ved er viktige for tilgang til marka og til stille områder for et stort omland.

Raviner er en rødlistet naturtype. Daueruddalen er i tillegg en uvanlig stor ravine som forbinder Drammensfjorden og naturtypene der med Kjekstadmarka. En endret trase nordover i ravinen vil gi mye større naturinngrep og større forstyrrelse av det rike plante- og dyrelivet i denne naturlige korridoren. Betydningen av dalen for naturmangfoldet må ses i sammenheng med hvor få slike korridorer som fortsatt finnes mellom fjorden og marka. Daueruddalen er i seg selv levested for truede arter.

Alternative traseer nordover i Daueruddalen øker konfliktnivået med verdier som ikke kan kompenseres eller avbøtes. Den allerede vedtatte traseen har langt mindre konsekvenser for rekreasjon og naturmiljø.

Konsekvenser for planprosessen

På Dagslettsiden foreligger en ferdig prosjektert vei rett frem over Daueruddalen. Flytting av traseen vil sette i spill det som er gjort for å komme fram til en byggbar løsning på Dagslettsiden. I mange andre hovedveiprosjekter i pressområder ses det på som en fordel å legge veien i fjell, både for å kunne føre den fram og for å unngå miljølemper som vil omgi en slik vei i hele levetiden.

Velforeningen mener at økonomiske besparelser er usannsynlige for alternativer der mer av veien legges i dagen gjennom ravineterreng. Både rv 23 og andre pågående samferdselsprosjekter har stoppet opp pga vanskelige grunnforhold. Pengebruk, tidsbruk og naturinngrep som alt har skjedd i rv 23-prosjektet, vil måtte legges til nye alternativer som "negativ startkapital". Alternativer på Dagslettsiden som flytter traseen nordover i Daueruddalen, bør forkastes gjennom en tidlig silingsprosess. Mer om siling i avsnitt 3 nedenfor.

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

Sentrale krav i KU-forskriften som også er fremhevet i KMDs veileder (26.02.2020) er:

- *Hensikten med planprogram er å styrke den innledende fasen av planarbeidet. Det skal legges til rette for en bred og åpen diskusjon om hvilke premisser som skal være styrende for planarbeidet.*

Vår kommentar: SVV valgte å fremme planprogrammet i Røyken før Lier, selv om SVV måtte forvente at saken angår Lier mest, og at endringer her kunne bli nødvendig. SVVs prosjektleder sa i presentasjon for formannskapet at Lier ikke kan påvirke innholdet, fordi da må planprogrammet tilbake til ny behandling i Røyken (sitat Nils Brandt, 31.10.2019). En slik strategi er kritikkverdig, og motvirker hensikten med planprogram og medvirkningen som skal bidra til å forme det.

- *Planprogram skal inneholde beskrivelse av de problemstillinger som i den konkrete saken anses viktige for miljø og samfunn. Veilederen gjør denne plikten enda tydeligere; Planprogrammet må gi en grundig beskrivelse av slike problemstillinger.*

Vår kommentar: Planprogrammet mangler helt et slikt innhold. Dette hever terskelen urimelig mye for medvirkning og unnlater å gi retning til utredningsopplegget og dermed til de mest beslutningsrelevante forholdene i planarbeidet.

- *Utredning av alternativer vil kunne synliggjøre muligheter for å redusere de negative konsekvensene av planen.*

Vår kommentar: Et hovedformål med å utrede alternativer er å redusere negative konsekvenser. Alternativene for veistrekningen må da representere ulike måter å håndtere kjente problemer på. Planprogrammet har bare en helt overflatisk angivelse av korridoralternativene, som på ingen måte svarer til forskrift og veileder. Dette er trolig planprogrammets største svakhet.

- *Ved fastsettelse av planprogrammet er det viktig at det fremgår klart hvilke temaer og problemstillinger som er spesielt viktig å få belyst på en grundig måte i konsekvensutredningen.*

Vår kommentar: Forsømmes dette, blir planprosessen langt mer utsatt for innsigelser, klager og ugyldighet. Planprogrammet må derfor bearbeides etter offentlig ettersyn og om nødvendig må kommunestyret gjøre dette i sitt vedtak om fastsettelse.

Veilederen behandler også fremstillingsformen til konsekvensutredninger. Derfor stilles krav om et *ikke-teknisk sammendrag* med vektlegging av *de viktigste problemstillingene* og hvordan man vil *minimere negative virkninger*. Det påpekes også at det er *viktig at konsekvenser ikke blir underkommunisert*, og at *nyten av planen skal ikke omfattes av sammendraget*.

Foreliggende planprogram er gjennomgående lite konkret, og gir svært lite beslutningsrelatert informasjon. Det som står om utredningsbehov er opplisting av generelle formuleringer, som om de er hentet fra en mal eller sjekklister. Dette er underkommunisering av allerede kjente negative virkninger. Det er tross alt en lang planhistorikk her, og den foreliggende kunnskapen kunne og burde vært omsatt til konkrete problemstillinger som kunne fortalt høringsinstansene hvordan forslagsstiller faktisk vil håndtere planoppgaven. Tidligere planarbeid for veistrekningen har vist at kunnskapshull gir mislykket resultat. Gullaugtoppen velforening ber SVV gjennomgå planprogrammet og bringe det i samsvar med forskriftens krav.

3 Konkrete mangler og forbedringsbehov i planprogrammet - Hvordan skal siling, sammenlikning og vurdering av måloppnåelse for alternativene håndteres?

Planprogrammet viser ikke at korridorenes ulike alternativer for hhv Dagslettsiden og E18-siden kan kombineres på mange flere måter enn de fire "hele linjene" som SVV viser. Dette kan allerede ha påvirket og villedet offentlighet og høringsinstanser. Viker-alternativet betinger ikke at veilinja føres i dagen nordover i Daueruddalen.

Planprogrammet nevner kun i en setning (kap 4.1) at uaktuelle (deler av) korridorer kan siles ut underveis i arbeidet. Videre er kapittelet som heter *Sammenlikning, måloppnåelse og anbefaling* (kap 5.7) svært kort, og sier ikke noe mer om muligheten for og nytten av siling.

Som nevnt har planprogrammet bare en helt overflatisk angivelse av korridoralternativene. Vi får dermed ikke vite hvorfor SVV har valgt disse fire, eller hvilke egenskaper som er vektlagt eller som har vært bestemmende for definering av akkurat disse alternativene, og deres lokalisering.

For at sammenlikning og siling skal kunne finne sted, må planprogrammet gjøre rede for alternativenes kjente/tilsiktete egenskaper og hvordan siling i praksis skal håndteres. For at måloppnåelsen skal kunne legges til grunn for en anbefaling i ferdig planforslag, må riktige og legitime mål innarbeides, og dette må skje senest når planprogrammet fastsettes.

4 Lier kommunes politiske vedtak og føringer med relevans for planarbeidet

Liers kommuneplan gir føringer som er relevante og forpliktende for planarbeidet, og som derfor må innarbeides i planprogrammet: Reduksjon av transport og forurensende utslipp, hindre tap av naturmangfold, enkel tilgang til grøntområder og rekreasjon. Skjerming og forebygging av trafikkstøy er spesielt nevnt som et hensyn kommunen må jobbe med i arealplanleggingen.

Ved behandlingen av foreliggende reguleringsplan for rv 23 Dagslett-Linnes som foregikk i flere runder i 2013 og 2014, ble støyskjerming av den nye veien løftet fram som et viktig hensyn av kommunestyret. For Dagslett-siden stilte et enstemmig kommunestyre krav om støyskjerming av dagstrekningen. Dette av hensyn til influensområdet omkring Daueruddalen, som er rekreasjons- og utfartssted for et stort omland, med stille område-kvaliteter som ikke lenger finnes andre steder i ytre Lier.

Gullaugtoppen velforening mener disse hensynene bare blir viktigere etter hvert som urbanisering og fortetting skjer i byggesonene. Det dokumenteres stadig klarere at støy reduserer befolkningens friske leveår, og på den annen side at aktiviteter som kan drives i grønne nærområder med godt miljø har gode helseeffekter. Flere av Liers temaplaner underbygger de samme hensynene, som f eks folkehelseplan, friluftspan og den varslede temaplanen mot støy.

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

5 Momenter til vedtak om fastsettelse av planprogram

På bakgrunn av det vi har gjort rede for ovenfor, foreslår Gullaugtoppen velforening at Lier kommune som planmyndighet fatter vedtak som kan bidra til at planprogrammet blir formålstjenlig for prosess og planinnhold:

- Samfunns- og miljømål må innarbeides, slik disse er operasjonalisert for planarbeid og arealutvikling i kommuneplan og relevante temaplaner.
- Alle alternativer må beskrives slik at egenskapene og forskjellene mellom dem er tydlige.
- Hver korridor må "løses opp" slik at det blir tydelig at andre kombinasjoner av dagstrekninger og fjell-linjer er mulige og vil bli utredet. Som eksempel må nevnes at Viken på E18-siden kan kombineres med en linje tilsvarende vedtatt trase på Dagslett-siden.
- Alternativer som indikerer dårlig måloppnåelse siles ut underveis etter en nærmere angitt milepæl og prosess mellom forslagsstiller og planmyndighet.
- Alternativer som utredes videre (etter siling) skal bearbeides i tråd med tiltakshierarkiet (jfr Håndbok V712, KU-forskrift § 23 m fl) for å redusere de negative miljøpåvirkningene.
- Utredninger og planarbeid skal omfatte temaer innenfor naturfare, folkehelse og forebygging av trafikkstøy.

Gullaugtoppen velforening
Styret v/Øivind Skøien
Gullaugkleiva 49
3427 Gullaug

Sørumlia Velforening
v/ Leder Nicholas Lorvik
Sørumlia 13
3426 Gullaug

28.02.2020

Statens Vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Innspill Planprogram E134 Dagslett – E18

Viser til høringsutkast for Planprogram E134 Dagslett – E18.

Sørumlia Velforening har gitt innspill i denne saken ved flere anledninger tidligere, og vårt standpunkt i forhold til Husebyalternativet er uendret. Vår oppfatning er at dette alternativet ikke burde vært inkludert i planprogrammet, da det er det klart mest ødeleggende alternativet for E134 gjennom Lier. Jordvern, kulturminner og bomiljø er de tre klareste faktorene for dette standpunktet. Utover det, har vi flere merknader og innspill til planprogrammet.

I forordet er det referert til flere forhold som har endret seg siden forrige kommunedelplan for den gang Rv 23 ble vedtatt i 2007. Det absolutt klareste forholdet som har kommet til, er ikke nevnt. Fokuset på å bevare norsk matproduksjon er et særdeles viktig mål, særlig med tanke på de klimautfordringene vi står overfor. Og ved å planlegge en vei tvers over verdifull matjord, så gir man klart uttrykk for at dette målet ikke er vesentlig i den sammenhengen.

Innspill videre blir som følger:

3.3 Vegstandard: Generelt bør nye hovedveier dimensjoneres for å håndtere dagens trafikk med god margin, slik at man slipper å måtte gå gjennom hele plan- og byggeprosessen nok engang ved et senere tidspunkt ved behovskrevd utvidelse. Hvorvidt fartsgrensen skal være 80 eller 110 bør avgjøres av fagfolk, men målet bør være å gjøre ny E134 til det foretrukne alternativet for trafikken, og et av virkemidlene da kan være høyere fartsgrense.

4 Alternativer som vurderes videre: Ptk 4.1 viser til at den billigste varianten av hvert alternativ skal vurderes, med tillegg av eventuelle kulverter for å redusere de negative konsekvensene. Det er helt åpenbart at man bør ta med forskjellige varianter av kulvert, da dette vil kunne bidra til å redusere de negative konsekvensene for matjorden, i tillegg til å redusere støybildet rundt ny vei.

Et vesentlig punkt som savnes under hvert alternativ, er hvordan dette påvirker trafikknivå og -mønster på bl.a. Tuverudveien. Huseby- og Vitbankalternativet vil ha negativ innvirkning på Tuverudveien da det potensielt vil bli flyttet en del lokaltrafikk over dit. Dette bør være med i analysen av alternativene. Mange bruker Tuverudveien allerede som et alternativ til Linnes-Amtmannsvingen i høytrafikkperiodene på morgenen og ettermiddagen, noe som er merkbart for beboerne langs veien.

5.4 Ikke-prissatte konsekvenser: Det mangler et helt åpenbart punkt her. Bomiljø burde absolutt være inkludert, da en veiutbygging innenfor planområdet har en stor til vesentlig negativ påvirkning på bomiljøet. Flere etablerte boligområder blir til dels sterkt skadelidende av ny E134, gjennom visuell forurensning, støv- og støyplager.

5.4.3 Friluftsliv/by og bygdeliv inkludert barn og unges interesser: Her bør påvirkningen på barn, unge og voksnes sikkerhet i byggeperioden være et viktig moment å vurdere. Flere av alternativene har direkte konsekvenser for skole, skoleveier og barnehager, noe som bør veie tungt når de enkelte alternativene veies opp mot hverandre.

Sørumlia Velforening håper at våre innspill tas med i den videre prosessen, og at disse blir tydelig svart ut når reguleringsplanen utarbeides. Dersom noe er uklart er det bare å ta kontakt.

Med Vennlig Hilsen



Nicholas Lorvik
Leder Sørumlia Velforening