



Planprogram



E18-korridoren i Asker Slependen - Drengsrud

fv. 167 Bondi - Fusdal
fv. 165 Holmen



FORORD

Statens vegvesen Region øst har sammen med Asker kommune og i samråd med andre fagmyndigheter satt i gang arbeidet med en kommunedelplan for vegsystemet i E18-korridoren i Asker. Dette er en revidert utgave av planprogrammet som ble godkjent av Asker kommunestyret 30.8.2011. Foreliggende planprogram skiller seg fra tidligere utgave ved å inkludere strekning Slependen – Holmen. Ny parsell er Slependen – Drengsrud.

Etter plan- og bygningslovens (Pbl) § 4-1 og § 4-2 skal det for alle kommunedelplaner som angir områder for utbyggingsformål utarbeides planprogram i henhold til forskrift om konsekvensutredninger. Dette innebærer at det skal utarbeides et program for planarbeidet, og deretter et planforslag med konsekvensutredning på grunnlag av det fastsatte planprogrammet.

Programmet skal vise hvilke alternativer som vil bli vurdert og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag. Loven krever også at planprogrammet skal beskrive opplegg for medvirkning og informasjon.

Tiltakshaver, Statens vegvesen, har ansvaret for å utarbeide forslag til planprogram, mens Asker kommune er ansvarlig myndighet for fastsettelse av programmet.

Planprogrammet er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Asker kommune.

Uttalelser til programmet kan sendes i brev til:

Asker kommune, Plan- og bygningsavdelingen, Postboks 353, 1372 Asker

eller e-post til: Postmottak.Asker.kommune@asker.kommune.no

Merkes: "Planprogram E18-korridoren i Asker"

Eventuelle spørsmål vedrørende planprogrammet kan rettes til:

Asker kommune ved Toril Skovli

toril.skovli@asker.kommune.no

tlf: 66 76 80 58 eller 66 76 90 90

Statens vegvesen Region øst ved Sølve Jerm

solve.jerm@vegvesen.no

tlf. 24 05 82 69

*Statens vegvesen Region øst
Februar 2014*

Innhold

1. Innledning.....	5
1.1 Bakgrunn	5
1.2 Prioritering i Nasjonal transportplan 2014-23.....	6
1.3 Formål med planprogrammet	7
1.4 Prosjektet	8
2. Formålet med planen	10
2.1 Miljøforhold	10
2.1.1 Miljø og barriere.....	10
2.1.2 Luftforurensning.....	10
2.1.3 Støy.....	10
2.2 Knutepunktutvikling.....	10
2.2.1 Areal	11
2.2.2 Kollektiv	11
2.2.3 Bedret transportsystem	11
3. Planarbeid og – prosess	13
3.1 Organisering av planarbeidet	13
3.2 Fremdrift.....	14
3.3 Planprosess	14
3.4 Offentlig informasjon og medvirkning	15
4. Gjeldende rammer og premisser	16
4.1 Nasjonale føringer	16
4.1.1 Plansamarbeid mellom Oslo og Akershus	16
4.2 Regionale føringer.....	17
4.2.1 Politiske føringer fra Akershus fylkeskommune:.....	17
4.2.2 Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen:	17
4.2.3 Vestregionens areal- og transportstrategi:.....	17
4.3 Kommunale planer og mål	17
4.4 Lokale planer og utredninger	20
4.5 Pågående planarbeid.....	20
4.6 Større planer som berører E18-korridoren	20
5. Dagens situasjon.....	21
5.1 Plan- og influensområde.....	21
5.2 Lokal forurensing	22
5.3 Klima	22
6. Alternativer.....	23
6.1 Avgrensing	23
6.2 Alternativ 0 (referanse)	24
6.3 Parsell 1 Drengsrud-Høn	25
6.3.1 Oversikt over alternativer.....	25
6.3.2 Alternativ 1.2 tunnel Lensmannslia–Høn.....	26
6.3.3 Alternativ 1.3 tunnel Lensmannslia–Fusdal.....	27
6.3.4 Alternativ 1.4A tunnel under Borgentoppen og tunnel Lensmannslia–Fusdal ..	28
6.3.5 Alternativ 1.4C tunnel under Borgentoppen og tunnel Lensmannslia–Fusdal, med hovedsamleveg som ringveg	29
6.4 Parsell 2: Høn–Slependen	30
6.4.1 Tidligere vurderte alternativer.....	30

6.4.2 Alternativ 2.1: Ny veg i dagen, lokk ved Hofstad, Ravnsborg og Holmen kirke	30
6.4.3 Alternativ 2.2: E18 i tunnel Hofstad-Nesbru	31
6.4.4 Alternativ 2.3: E18 i tunnel Haga-Neselva	31
6.5 Parsell 3: Fv. 167 Røykenveien.....	32
6.6 Parsell 4: Fv. 165 Slemmestadveien	34
7. Tema for konsekvensutredning	35
7.1 Innledning.....	35
7.2 Lover, forskrifter og metode	36
7.3 Prissatte konsekvenser.....	36
7.3.1 Metodikken.....	36
7.3.2 Trafikant- og transportbrukernytte	36
7.3.3 Operatørnytte.....	37
7.3.4 Det offentlige.....	37
7.3.5 Samfunnet for øvrig	37
7.4 Ikke-prissatte konsekvenser	37
7.4.1 Metodikken.....	37
7.4.2 Landskapsbilde/ bybilde.....	38
7.4.3 Nærmiljø og friluftsliv	38
7.4.4 Naturmiljø	39
7.4.5 Kulturmiljø og kulturminner	39
7.4.6 Naturressurser.....	40
7.4.6 Sammenstilling.....	40
7.5 Lokal og regional utvikling	40
7.5.1 Lokalt utbyggingsmønster og byutvikling	40
7.5.2 Regionale virkninger	40
7.6 Risiko og sårbarhet.....	41

1. Innledning

Ny E18 gjennom Asker er en del av E18 Vestkorridoren, fra Framnes til og med Drengsrud vest for Asker sentrum. En samlet planlegging og gjennomføring av E18 Vestkorridoren gir optimal effekt for det totale transportarbeidet så vel som stedsutvikling i Asker og Bærum.

Prosjektet E18-korridoren i Asker er et miljøprosjekt som tilrettelegger for et bedre transportsystem, med fokus på kollektiv- og sykkeltransport langs korridoren og byutvikling rundt kollektivknutepunktene. Prosjektet skal redusere barriere-effekt, støy og lokal forurensning.

- Ny løsning for E18 skal gi bedre fremkommelighet og bedre flyt for næringstrafikken.
- Ny løsning for E18 skal sikre god fremkommelighet for sykler og busser, inn til jernbanestasjonene og parallelt med E18. Løsningen skal bidra til en bedre trafikkfordeling og samhandling mellom sykkel, buss og tog.
- Ny E18 skal sikre en aktiv byutvikling, med handel, service, bolig og arbeidsplasser i Holmen og Asker sentrum i den hensikt å overføre vesentlige deler av transportbehovet fra privatbil til buss / jernbane. Løsninger forutsetter å redusere barriereeffektene slik at flere ønsker å gå, sykle og ta i bruk et bedret kollektivtilbud.
- Ny E18 og nye lokalveier skal i størst mulig grad redusere støy, forurensning og barriereeffekter som er skapt av veitrafikk.

Krav til god beredskap ved et stengt hovedvegnett skal oppfylles.

1.1 Bakgrunn

I Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan for 2014-2023 er hele strekningen av E18 gjennom Asker og Bærum kommuner omtalt. For å sikre et godt og fremtidsrettet resultat, er det ønskelig med en sammenhengende planleggingsprosess.

Planarbeidet med E18 sentrale Asker startet opp i februar 2012, og viser foreløpig en rekke alternativer. Disse alternativene får ulike konsekvenser for Slepends-Holmen, denne parsellen innlemmes derfor nå i kommunedelplan for E18 gjennom hele Asker. Kommunedelplanen omfatter nå strekningen Slepends - Drengsrud.

Asker kommuneplan 2007-2020 synliggjør at Askers byutvikling er avhengig av en avklaring for det overordnede hovedveisystemet og angir områdeavgrensning for ny kommunedelplan E18 rundt Asker sentrum.

Kommunedelplan Holmen Slepends, vedtatt i 2013, avsetter areal til en fremtidig E18 med 8 felt på strekningen, men forutsetter at løsning avklares gjennom egen plan.

Kommunedelplan for ny E18 gjennom Bærum kommune omfatter også Slependsen. Planen ligger til offentlig ettersyn høst 2013, med forventet vedtak i 2014.

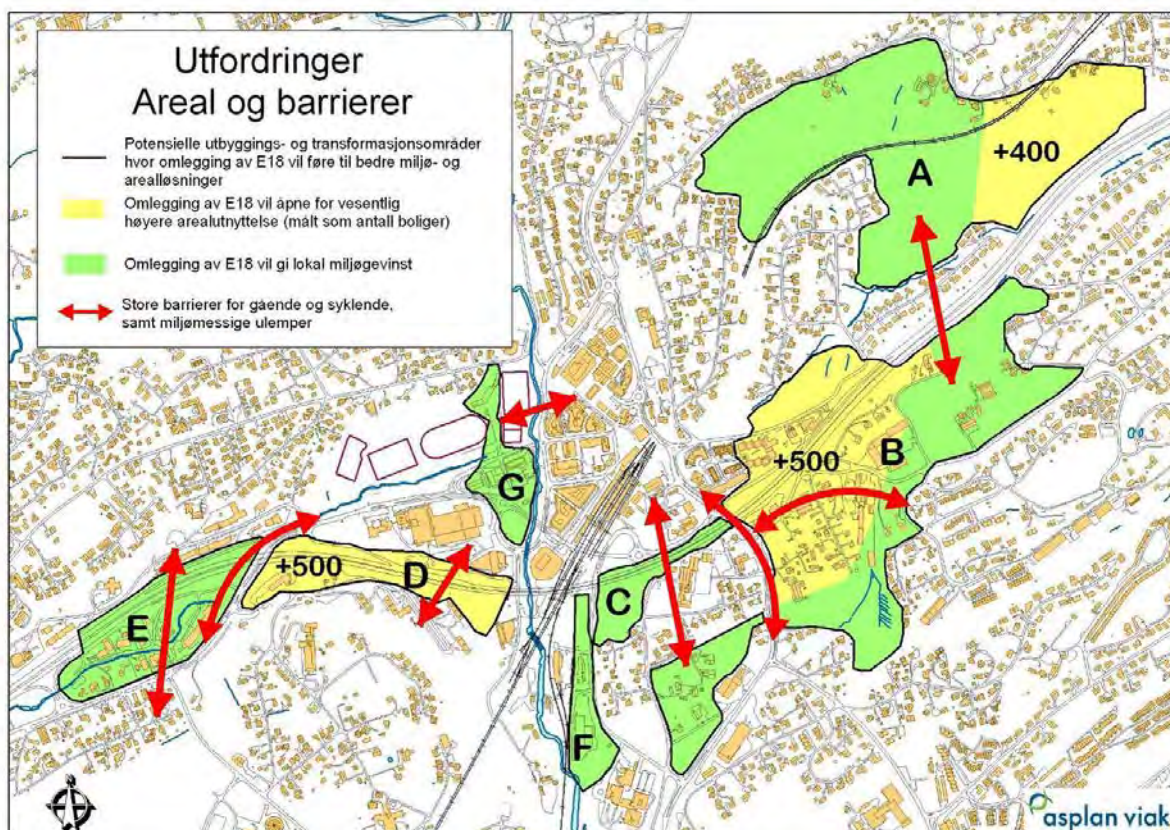
I 2006 ble det laget en idéstudie for Askers del av Vestkorridoren. Med bakgrunn i idéstudien ble det i 2008 gjennomført en konseptstudie av E18 forbi Asker sentrum. Disse to rapportene er utgangspunkt for planprogrammet og det videre arbeidet med en kommunedelplan for E18-korridoren i sentrale Asker.

E18 går gjennom Asker kommune fra Lierskogen i Lier kommune i Buskerud til Bærums grense ved Slependsen. E18, fv. 165 Slemmestadveien og fv. 167 Røykenveien ligger som fysiske barrierer og gir store miljøbelastninger for Asker sentrum, Holmen og nærliggende bebyggelse. Slemmestadveien og Røykenveien går gjennom tettbebygde områder og gir en stor trafikkbelastning, i tillegg til å være utfordrende trafiksikkerhetsmessig. Røykenveien er i dagens vegsystem koblet til lokalvegsystemet i Asker sentrum, mens Slemmestadveien ledes via Holmen ut på E18. Rushtrafikken til og fra E18 er en stor belastning på lokalvegsystemet, både trafikalt og miljømessig.

1.2 Prioritering i Nasjonal transportplan 2014-23

I Nasjonal transportplan 2014 – 23 (kapittel 9.6) settes det strengere krav til areal- og transportplanlegging og helhetlig virkemiddelbruk.

I Stortingsmelding nr. 26, NTP 2014-23 har regjeringen prioritert å starte opp utbyggingen av E18 Vestkorridoren gjennom prosjektet Lysaker – Ramstadsletta. Det er ikke avsatt midler til E18 i Asker i perioden. Oppstart av E18 i Vestkorridoren antas å være starten på en utbygging fra øst til vest. Tidsperspektivet er usikkert. Foreløpig forholder Statens vegvesen seg til anleggsstart for E18 gjennom Asker blir tidligst 2024.



Figur 1 - Potensielle utbyggings- og transformasjonsområder i Asker sentrum

1.3 Formål med planprogrammet

Formålet med planarbeidet er å få til et langsiktig grep basert på samordnet areal- og transportplanlegging, med spesielt fokus på en langsiktig utvikling av hovedvegssystemet i Askers del av Vestkorridoren inklusiv tverrforbindelsene fv. 167 Røykenveien og fv. 165 Slemmestadveien.

Gjennom planprogrammet skal det avklares:

- Hvilke alternative traseer /løsninger som skal utredes
- Hvilke problemstillinger som er vesentlige i forhold til miljø, naturressurser og samfunn som skal utredes
- Detaljeringsgrad på utredningene

Programmet skal videre sikre at man i utredningene fokuserer på forhold som det er nødvendig å få belyst for å kunne:

- Ta beslutningen om – og på hvilke vilkår – tiltaket kan gjennomføres
- Foreta utvelgelse av alternativer
- Velge grep for samordnet areal- og transportplanlegging
- Styrke kollektivtransporten
- Bedre fremkommeligheten for syklende og gående

1.4 Prosjektet

Planområdet omfatter E18 og tilliggende veisystem fra Slependsen til Drengsrud. Ved Buskerud grense passerer det pr i dag ca. 40.000 kjøretøy per dag. Fra Røykenveien og Asker sentrum kommer det ca. 20.000 kjøretøy av og på E18 hver dag. Utvidelse av E18 vil derfor bli vurdert fra Asker sentrum til Slependsen. Fv. 165 Slemmestadveien, har i dag en årsdøgntrafikk på ca. 19.000 kjøretøy sør for Holmenkrysset. Trafikken fra Slemmestadveien fordeler seg i dag på E18 og Fekjan.

I konseptstudien fra 2008 ble det utarbeidet fire alternativer for ny E18 i tillegg til eksisterende situasjon. Følgende ble vurdert:

- E18 i dagens trasé med 350 – 400 meter betongtunnel forbi Asker videregående skole
- E18 i ca. 2,3 km i tunnel
- E18 i ca. 800 meter i tunnel
- Tunnel nord for Asker sentrum

Omlegging av nordre del av fv. 167 (Røykenveien) utenfor Asker sentrum og ny løsning for trafikken fra fv. 165 (Slemmestadveien) på Holmen inngår i alle alternativene.

Asker kommunestyre har vedtatt at alternativ ”Tunnel nord” ikke skal utredes videre. Hovedårsaken er at denne løsningen gir begrenset effekt for miljøet rundt Asker sentrum i tillegg til at alternativet ikke i tilstrekkelig grad ser utviklingen av sentrum i et større og mer langsiktig perspektiv. De tre øvrige alternativene, inklusiv tverrforbindelser skal utredes i denne kommunedelplanen.

Arbeidet med kommunedelplan for E18 Asker har pågått fra 2012. I perioden har formannskapet i Asker i enighet med Statens vegvesen silt ut løsningen med betongtunnel forbi Asker videregående skole. Det er også gjort noen endringer i eksisterende løsninger, hvor de største endringene er tunnelalternativ under Borgentoppen, tunnelalternativ på strekning Høn – Holmen og ny fv. 165 Slemmestadveien utenom Holmen sentrum.

Alternativene som skal utredes på ny strekning mellom Slependsen og Holmen.

- E18 i dagens trasé med mulighet for flere betongtunneler/lokk.
- E18 i tunnel fra vest for Neselva til vest for Holmenkrysset.

Pga. av Slependsenkrysset som fastpunkt og lengden fra Slependsenkrysset til Neselva er det svært krevende å krysse Neselva i fjelltunnel. Håndbok 017 krever minst 700 meter vekslingstreking på høytrafikkerte veier. Kryssing av Neselva i tunnel vil derfor ikke bli vurdert.

E18 i tunnel forbi Asker sentrum vil fjerne brodelen av gjennomgangstrafikken fra overflaten i Asker sentrum, noe som igjen vil gi bedre lokalmiljø og muligheter for utvikling av Asker sentrum. Omlegging av Røykenveien vil skille lokaltrafikken og gjennomgangstrafikk fra sør. Resultatet blir færre kjøretøy i Asker sentrum. Slemmestadveiens tilknytning til E18 forutsetter skjerming av Holmen tettsted, noe som åpner for definert stedsutvikling i kommunedelplan Holmen - Slependsen.

Det planlegges egne kollektivfelt eller andre kollektivprioriteringer gjennom hele planområdet. Kollektivfeltene skal i størst mulig grad gå uhindret av annen trafikk. Holdeplasser for lokale og regionale busser skal etableres.

Høystandard hovedsykkelvei mellom Asker sentrum og Slependen inngår i prosjektet.

2. Formålet med planen

2.1 Miljøforhold

2.1.1 Miljø og barriere

E18 deler Asker sentrum i to, med en årlig døgntrafikk på 55 000 kjøretøy. For å bedre tilgjengeligheten til de sentrale delene av kommunen for lokalbefolkningen og samtidig binde sammen et effektivt sentrum, er det viktig å finne en god og langsiktig løsning på E18. Ved en omlegging av E18 vil man kunne oppnå bedre mobilitet og trygghetsfølelse for myke trafikanter samtidig med et godt lokalmiljø. Årlig døgntrafikk på E18 øker mot Slependen og er en barriere og miljøutfordring for hele Asker kommune.

2.1.2 Luftforurensning

Biltrafikken er den viktigste kilden til luftforurensning i mange byer og tettsteder. En vesentlig del av NO₂- og CO-utslippene stammer fra bilparken, og omtrent halvparten av svevestøvet er generert av biler. Det er utarbeidet nasjonale mål for å redusere lokale luftforurensningsproblemer slik at menneskers helse blir ivaretatt. Luftforurensningen fra E18 er et problem selv om få eiendommer har belastninger som overskrider forurensningslovens grenseverdier. Det er viktig å nevne at en tunnel ikke løser problemene med utslippene. Utslipet forblir den samme, men konsentrert til tunnelmunningene eller eventuelle luftetårn.

2.1.3 Støy

Beregninger fra 2012 viser at om lag 6 % av innbyggerne i Asker er utsatt for støybelastning over 65 dB på grunn av veitrafikk. Veiene som bidrar mest er de med høyest årsdøgntrafikk og hastighet. Forskning viser at kontinuerlig støybelastning gir helseplager. Ved å legge om E18 forbi Asker sentrum i tunnel, vil luft og støykvalitet i deler av Asker sentrum bedres i betydelig grad, og derved gi en helsegevinst. Ny E18 vil bedre støybildet på hele strekningen enten med tunnelløsninger eller bedre støytiltak.

Bedre luft og støykvalitet vil kunne frigjøre arealer for ytterligere tettstedsutvikling i og rundt Asker sentrum.

I den nasjonale tiltaksplanen for støy settes mål om 10 % reduksjon av støyplagen innen 2020 i forhold til 1999. Kommunedelplan for E18-korridoren i Asker skal dokumentere tiltakets bidrag til dette målet.

2.2 Knutepunktutvikling

Asker kommune baserer sin vekst på knutepunktutvikling med Asker sentrum som knutepunkt nr. 1. Asker stasjon er Norges sjette største jernbanestasjon målt i antall reisende pr år.

Oslo og Akershus står foran en stor befolkningsvekst de neste 20 år og Asker vil ta sin del av denne veksten i form av bolig, næring, handel og service. Prognoser for vekst i Oslo og Akershus

tilsier store utfordringer i transportsektoren. For å nå nasjonale mål om utslipp fra transport, er det viktig med begrenset vekst i biltrafikken. Fremtidig transportvekst må derfor hovedsakelig løses ved et bedre kollektivtilbud

2.2.1 Areal

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging legges til grunn for god knutepunktutvikling. Ved høy tetthet av næring og bolig nær kollektivknutepunkt, legges det opp til økt andel kollektivreiser – eller enda bedre; ”kortreiste arbeidstakere”. Asker kommune har gjennom reguleringsplaner tilrettelagt for høy boligtetthet i nærhet til kollektivtilbud. I revidert kommuneplan legger kommunen til rette for at 50 % av boligveksten og 75 % av næringsveksten skjer i og rundt Asker sentrum, Bondivann og Høn stasjoner. Ved å fjerne barrierevirkningen fra E18 og nordre del av Røykenveien vil et stort potensial for ytterligere arealutvikling utløses, se figur 1. Omlegging av Slemmestadveien vil gi tilsvarende potensial for Holmenområdet.

2.2.2 Kollektiv

Kollektivandelen i Asker kommune er pr. i dag lav. Asker stasjon har stopp for både region- og fjerntog. For å få mer persontrafikk over på tog og buss slik at E18 og hovedvegssystemet avlastes, må det samlede kollektivtilbudet forbedres. Mottakskapasiteten for buss i Oslo er begrenset, det er derfor viktig å utnytte banekapasiteten maksimalt. Med et effektivt matebuss-system vil man kunne optimalisere sambruk mellom buss og bane. Et busstopp tilrettelagt for ekspressruter vil bidra til å forsterke Asker sentrum som et solid kollektivknutepunkt. Halvparten av Askers befolkningen bor i eneboliger. Det er derfor helt nødvendig å tilrettelegge for god tilgjengelighet til stasjonene. Bussfremkommelighet i rush nevnes spesielt, da lokalrutene inngår i et matebusstystem til Asker stasjon.

Prinsipper for videre utvikling av Asker sentrum som regionalt kollektivknutepunkt:

- God kobling mellom jernbanestasjon, busstopp og innfartsparkering
- Rask og enkel fremkommelighet uten rushtidsforsinkelser for buss til Asker stasjon fra E18, Røykenkorridoren og Drammensveien innenfor planområdet
- Rask og tilrettelagt atkomst for gående og syklende fra alle store boligområder rundt Asker sentrum

2.2.3 Bedret transportsystem

For å sikre god fremkommelighet for næringstrafikken må kapasiteten på vegnettet økes. Uten gode alternative tiltak, som satsing på kollektivtrafikk og sykkel, vil eventuelt kapasitetsøkning raskt bli spist opp av vekst i personbiltrafikken.

Sykkel som transportform skal tillegges vekt, hovedsykkelvegnettet skal prioriteres i tillegg til fremkommelighet til stasjonene. Asker er den 11. mest folkerike kommunen i Norge og avstanden til arbeidsplasser i Asker, Bærum og Oslo, er ikke lengre enn at mange ønsker å bruke sykkelen som fremkomstmiddel. Sykkelanlegg må imidlertid være på plass først. Asker kommune ønsker å prioritere tilrettelegging for syklist, både i form av nye sykkelveger og sykkelparkeringsanlegg.

For at Asker sentrum og de sentrale deler av kommunen skal fungere for alle trafikantgrupper, er det nødvendig å skille overordnet trafikk fra lokaltrafikken. Det er et mål å lede trafikken raskest mulig bort fra lokalvegssystemet til E18 og omvendt. Særlig gjelder denne problematikken Røykenveien, Slemmestadveien, Fekjan, Drammensveien og Kirkeveien. Skjerming for støy og forurensing langs hovedvegssystemet må også ivaretas. Registreringer viser at trafikken på Røykenveien og Slemmestadveien har hatt størst relativ økning de siste årene. Prognoser viser at veksten vil fortsette.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging påpeker nødvendigheten av å tilrettelegge for kollektive transportformer ved arealutvikling. Kommunedelplan for E18 korridoren i sentrale Asker vil tilstrebe gode løsninger for biltrafikken, men i hovedsak skal kapasiteten økes for miljøvennlige transportformer.

Veksten i trafikken skal i stor grad tas med økt og bedret kollektivreisetilbud, men det tas også sikte på å bedre forholdene for biltrafikken med bedre avvikling.

3. Planarbeid og – prosess

Planprogrammet skal ifølge plan- og bygningslovens § 4-1: ”gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger.” Programmet skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

3.1 Organisering av planarbeidet

Planprogrammet utarbeides i regi av Statens vegvesen i samarbeid med Asker kommune. Statens vegvesen oversender forslag til planprogram til Asker kommune for politisk behandling. Arbeidet med informasjonsmøter og evaluering av innkomne høringsuttalelser vil gjøres i regi av Asker kommune i nært samarbeid med Statens vegvesen. Planprogrammet vedtas av Asker kommunestyre.

Statens vegvesen som tiltakshaver vil være ansvarlig for utarbeidelse av kommunedelplan etter at planprogrammet er vedtatt. Planarbeidet skal gjøres i nært samarbeid med kommunen, Akershus fylkeskommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, samt andre aktuelle fagmyndigheter. Kommunene Lier, Røyken og Bærum vil også involveres i planarbeidet. Det vil bli opprettet en samarbeidsgruppe med eksterne deltakere. Konkret forslag til organisering vil foreligge ved oppstart av planarbeidet. Prinsippet for organisering vises i figur under. Prinsippet gjelder for alle aktuelle planer, mens personer i organisasjonskartet vil kunne variere mellom planene.

Statens vegvesen har organisert prosjektet som følger:



Figur 2 - Prinsipp for organisering av arbeidet.

De aktuelle planer vil bli behandlet etter plan- og bygningslovens bestemmelser når de fremmes for Asker kommune.

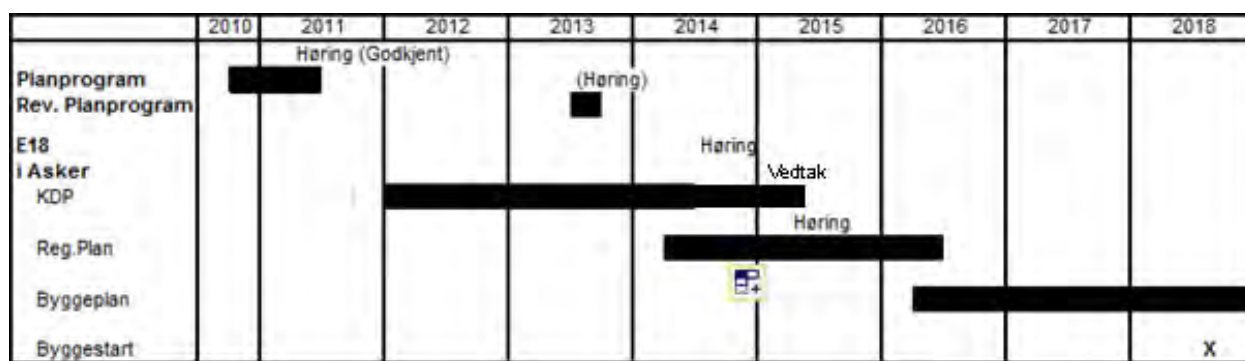
Asker kommune har etablert et eget politisk E18-utvalg som følger planprosessen fortløpende. Det kommunale E18-utvalget har kontaktmøter med Bærums E18-utvalg og Spikkestadutvalget i Røyken.

3.2 Fremdrift

I en innledende fase av planarbeidet vil det gjennomføres trafikkanalyser og en samlet vurdering av E18, samt nordre del av Røykenveien og Slemmestadveien inklusiv ulike kollektivtiltak. Utarbeidelse av kommunedelplan, med alternativvurdering, tar erfaringsmessig ca. 2 år. Vi satt i gang arbeidet tidlig i 2012 og skulle etter planen ha ferdig forslag til KDP ferdig høsten 2013. Pga. av utvidelse av planområde til å gjelde også strekning Slependsen – Holmen, vil en samlet plan være ferdig rundt sommer 2014. Fremdriftsplanen er skissert i samråd med Asker kommune.

Kommunedelplanarbeidet må etterfølges av reguleringsplaner for det enkelte tiltak. En reguleringsplanprosess hvor overordnede forhold er avklart tar vanligvis 1,5 - 2 år.

På grunnlag av erfaringsmessig tidsbehov til planutarbeidelse, lovpålagte høringsperioder og kommunal behandling, antydes tidsplan for planprosessene, se figur under. Det understrekes at tidsplanen har en stram fremdrift, noe som forutsetter stor enighet, finansiering, god progresjon og effektive prosesser. Både planprogrammet og planforslaget (kommunedelplanen) har en høringsperiode på minst 6 uker, og mye saksbehandling er knyttet til dette.



Figur 3 - Forslag til fremdriftsplan for planprosessene. Usikkerhet rundt finansiering gjør fremdrift etter godkjent kommunedelplan usikker.

3.3 Planprosess

Kommunedelplanen utarbeides etter plan- og bygningsloven (Pbl) jamfør §§ 4 og 11, samt forskrift om konsekvensutredning.

Forskriften innebærer at det som ledd i varsel og kunngjøring av oppstart av planleggingen skal utarbeides et planprogram. Dette forslaget legges ut til offentlig ettersyn, samtidig med varslings og kunngjøring av oppstart av planarbeidet. Etter høringsperioden skal planprogrammet fastsettes i kommunestyret.

Det fastsatte planprogrammet skal ligge til grunn for utarbeidelsen av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 i Asker. Forskrift om konsekvensutredning stiller prosess- og dokumentasjonskrav til planer for utbyggingsformål.

Behovet for utredninger er listet opp i kapittel 7. Disse gjelder for planarbeid knyttet til både kommunedelplan og reguleringsplan. Temaene antas å være dekkende for alle planprosessene,

men omfang, detaljering og relevans kan variere fra kommunedelplan til reguleringsplan. Alle vesentlige virkninger av planforslaget skal utredes. Mulighet for og virkninger av etappevis utbygging vil være et naturlig tema i kommunedelplan-arbeidet.

Mulighetsstudie datert 2012, Konseptstudien fra 2008 og Idèstudien fra 2006 vil benyttes som grunnlag der de er relevante.

Alternativer for E18 (se kapittel 6) vil være gjenstand for en innledende fase med transportanalyse og alternativvurdering. I denne fasen skal både tunnellengde og antall felt vurderes. Antall felt henger sammen med veistandard og trafikkmengde på Røykenveien (Fv167) og Slemmestadveien (Fv165) som ledes inn på E18. I vurderingen av alternativene i kapittel 6 må derfor trafikkfordelingen i nordre del av Spikkestadkorridoren avklares. Løsning for E18, Slemmestadveien og Røykenveien må ses i sammenheng. Kommunedelplanen forutsettes vedtatt med kun én løsning.

Kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) skal avklare valg av alternativ for E18 og tilhørende veisystem.

Planprogram og kommunedelplan med KU behandles av kommunestyret i Asker kommune.

3.4 Offentlig informasjon og medvirkning

Planprogram: (Godkjent)

Revidert Planprogram høst 2013: (dette dokumentet)

Gjennom høring av planprogrammet åpnes det for innspill til planarbeidet. Det legges ikke opp til åpent møte av det reviderte planprogrammet. Vedtak om offentlig ettersyn av planprogrammet vil bli offentliggjort i Budstikka og på kommunens nettside. Planprogrammets høringsutkast vil bli tilgjengelig på kommunens nettside og på Servicetorget. Etablerte kontaktgrupper (i regi av Asker velforbund) og aksjonsgruppe vil bli orientert om planprogrammet i separate møter. Gjennom høring av planprogrammet åpnes det for innspill til planarbeidet.

Medvirkning:

Det skal i planfasen legges opp til en prosess der berørte myndigheter og andre interesserte gis mulighet til medvirkning gjennom åpne møter. Det er etablert kontaktgrupper i regi av Asker velforbund som vil fungere som et bindeledd mellom Statens vegvesen, Asker kommune og velforeningene. Aktuell informasjon vil legges ut på kommunens nettside www.aker.kommune/E18

Nyhetsbrev er planlagt utgitt ca. 4 ganger pr år.

Åpne møter vil bli annonsert i Budstikka, og avholdt i Asker kommune.

Offentlige plandokumenter fra planarbeidet vil være tilgjengelig på Statens vegvesens sin nettside www.vegvesen.no/Vegprosjekter

Informasjon fra prosessen og arbeidet med KDP finnes på www.aker.kommune.no/E18

4. Gjeldende rammer og premisser

4.1 Nasjonale føringer

Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter Plan- og bygningsloven (T-1057):
Når linjestandard-valget for vegen avklares i planen, skal linjevalget gå klart fram av kommunestyrets planvedtak.

Alle aktuelle planalternativer skal legges ut til offentlig ettersyn. De alternativer som kommunen ønsker utredet legges ut til offentlig ettersyn. Tilsvarende skal alle alternativer Statens vegvesen ønsker utredet alltid være med blant alternativene som legges ut til offentlig ettersyn. Kommunestyret skal vedta kun én løsning.

Rikspolitisk retningslinje for samordnet areal- og transportplanlegging (T-5/93):

Det skal legges vekt på å utnytte mulighetene for økt konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene i by og tettstedsområder. Utformingen av utbyggingen bør bidra til å bevare grønnstruktur, biologisk mangfold og de estetiske kvalitetene i bebygde områder. Hensynet til effektiv transport må avveies i forhold til vern av jordbruks- og naturområder. Beslutninger om utbyggingsmønster med transportsystem må baseres på brede vurderinger av konsekvenser.

Ved utforming av boligområder og trafikksystem skal det tas hensyn til statlige normer og retningslinjer for miljøkvalitet. Ved planlegging av nye boligområder og veganlegg bør en søke lokalisering og utforming som ivaretar miljøkvalitet slik at behov for avbøtende tiltak i ettertid unngås.

I regioner eller områder der befolkningstettheten kan gi grunnlag for kollektivbetjening som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, skal det ved utformingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportformer.

Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f. eks regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet. Sykkel som transportform skal tillegges vekt, sammen med hensynet til gående og bevegelseshemmede.

4.1.1 Plansamarbeid mellom Oslo og Akershus

Regjeringen begrunner i Ot.prp. nr. 10 (2008 - 2009) at det er behov for en samlet innsats på politisk nivå mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune med sikte på felles grep rundt overordnet regional planlegging, særlig areal- og transportplanlegging. Samarbeidsprosesser ble igangsatt våren 2009. Regional plan for areal og transport skal utarbeides i en bred medvirkningsprosess.

Oslo bystyre og Akershus fylkesting vedtok i mars 2012 planstrategi og planprogram for Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Bakgrunnen for Plansamarbeidet er den befolkningsveksten som er ventet de nærmeste 20 årene, en felles plan vil synliggjøre de mulighetene og utfordringene slik vekst gir.

Kommunene som arealplanmyndigheter, samferdselsmyndighetene og transportetatene må følge opp dette arbeidet i sine planer og skal spesielt involveres i planarbeidet. Arbeidet skal være ferdig i løpet av 2014.

4.2 Regionale føringer

4.2.1 Politiske føringer fra Akershus fylkeskommune:

Strategier for utvikling av transportsystemet i Akershus i følge Fylkeskommunens handlingsplan 2008 – 2009 kan oppsummeres slik:

- Jernbanen skal være ”ryggraden” i kollektivsystemet.
- Utbygging av dobbeltspor på jernbanestrekningene mot vest og sør skal prioriteres foran hovedvegutbygging langs de samme strekningene.
- Kollektivtilbudet (bane og buss) skal styrkes for områder som ligger sentralt i forhold til dagens kollektivsystem.
- Busstilbudet internt i del-regionene og ”på tvers” av transportkorridorene mot Oslo skal styrkes.
- Utbyggingen av hovedvegene skal primært skje med bakgrunn i trafikk sikkerhet, miljøforbedring og framkommelighet for busstrafikken, samt for vare- og godstrafikken.

4.2.2 Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen:

- Vedtatt januar 2008
- Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte stor-regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

4.2.3 Vestregionens areal- og transportstrategi:

Vestregionens styringsgruppe vedtok i 2007 en samlet mål- og strategiplan for perioden 2007 – 2011. Dette er en ambisiøs plan som påpeker viktigheten av Vestregionen som samarbeidsorgan. Stikkord er klima- og energiutfordringer, økt kunnskap og innovasjonskraft.

4.3 Kommunale planer og mål

Asker kommune ligger vest i Akershus fylke med Bærum, Lier og Røyken kommune som nærmeste naboer. Det er viktig med et tett samarbeid mellom kommuner, vegregioner og fylker slik at planlegging av vegsystemer på begge sider av grensen blir helhetlig. Her nevnes spesielt sammenhengen mellom Oslofjordtunnelen, Riksveg 23 og Røykenveien.

Igangsatt kommunedelplan for E18 i Bærum omfatter Slependen i Asker. Denne følger planprosessen i Bærum og ligger ca. 1 år foran kommunedelplan-arbeidet i Asker i tid. Planen legger premisser for det videre arbeidet med E18 gjennom Asker.

Kommunedelplan Holmen-Slependen ble vedtatt av kommunestyret 29. januar 2013 og avsetter areal til en ny E18, men forutsetter at løsning for ny E18 avklares gjennom egen plan.

I forbindelse med vurdering av fremtidig arealbruk innenfor planområdet, ble det utarbeidet en mulighetsstudie (datert Aas Jakobsen 11.6.2012). Mulighetsstudie for E18 mellom Holmen og Slependen skal inngå som grunnlagsmateriale for kommunedelplan E18.

Det er viktig at alle kommunedelplanene legger en balansert vegstandard til grunn, inklusiv standard for kollektivfremkommelighet og sykkelveger.

Langsiktig areal- og transportstrategi for Asker, vedtatt februar 2006:

Den langsiktige areal- og transportstrategien inngår i kommuneplan 2007-2020 Og har som mål at fremtidig vekst skal gi gode og tydelige tettsteder i Asker.

Det fokuseres på fem faktorer for ønsket utvikling av Askersamfunnet fram mot år 2030:

- Knutepunktutvikling
- Natur, landbruk og friluftsliv
- Boliger og boligmiljøer
- Miljøvennlig transportsystem
- Næringsliv og lokalisering av arbeidsplasser

Kommuneplan for Asker 2007- 2020:

I gjeldende kommuneplan legges det opp til en vekst som skal gi gode og tydelige tettsteder i Asker. I første omgang vil Asker sentrum og Heggedal gis prioritet, pga nærhet til kollektivknutepunkt. Kommuneplanen legger opp til en middels boligvekst på mellom 250 og 350 boliger. Inntil trafikksituasjonen på overordnet vegnett (E18, Røyken- og Slemmestadveien) er bedre avklart, vil ikke Asker kommune åpne for høyere boligvekst.

Mer av transporten i Asker må over på tog/buss og gang/sykkel. Kjøproblemene i E18-korridoren forplanter seg til lokalvegene, noe som gir store miljøulempere lokalt. Hovedtyngden av nye boliger skal lokaliseres i gangavstand til Asker stasjon med gode sykkeltraseer inn mot Asker sentrum. Fremtidig løsning for E18 må gi en bedre løsning for holdeplass for ekspressbusser langs E18.

Fremtidig løsning for E18 og Røykenveien må ivareta boligmiljø og sentrumsmiljø, og lokaliseres slik at Asker sentrum kan videreutvikles som en konsentrert båndby knyttet til de tre jernbanestasjonene Høn, Asker og Bondivann. Tiltak/løsninger for å redusere støy i boligområdene må utredes for å avklare nødvendige tiltak for å ivareta støyretningslinjene.

Asker sentrum

Kommuneplanen for 2007 – 2020 definerer at Asker sentrum skal utvikles videre som et bymessig midtpunkt med gode kollektivforbindelser og et variert service- og kulturtilbud. E18 er en sammenhengende barriere på tvers av byggesonen i Asker. Uten å legge deler av vegen i tunnel eller kulvert er det vanskelig å få til en god langsiktig arealutvikling.

Problemstillingen er knyttet til bedre sammenknytning av sentrumsområder som ligger på hver sin side av E18, samt reduksjon av støy og forurensning for eksisterende boligområder. Den løsningen som velges forutsettes å gi god funksjonalitet i vegsystemet rundt Asker sentrum og en god løsning for busstrafikken. Koblingen mellom den sterkt trafikkerte Røykenveien og E18 er en utfordring som må løses. Det forutsettes at E18 og Røykenveien skal i minst mulig grad

influere trafikkbildet i sentrumsringen. Vegtraseer og kryss ikke skal fremstå som nye barrierer i forhold lokalmiljøet rundt Asker sentrum.

Holmen

Holmen er i kommuneplanen utpekt som ett av 5 tettsteder i Asker kommune. Kommunedelplan Holmen - Slependsen definerer Holmen som et lokalsenter for østre del av kommunen, der det åpnes for sentrumsbebyggelse, bolig, næring og service. Planen forutsetter ny E18 slik at fylkesveiene gjennom området kan utformes som gater med god fremkommelighet for buss, fotgjengere og syklist. Nærmiljøet har dag utfordringer med trafiksikkerhet og støy/luftforurensing som følge av høy trafikkbelastning.

Ved å utvide kommunedelplan for E18 til også å inkludere strekningen Slependsen – Holmen, åpnes nye muligheter for å løse trafikale og miljømessige problemer i området.

Ny kommuneplan 2014-2026

I revidert kommuneplan legges det opp til ytterligere byutvikling rundt Asker sentrum med boliger og næring. Fremkommelighet for buss skal sikres. Kommuneplanen definerer følgende mål for areal og transport:

- Utviklingen av Asker baseres på prinsippene om samordnet areal og transportplanlegging og vedtatte mål i energi- og klimaplanen.
- Persontransportveksten tas kollektivt og/ eller med gange/ sykkel, og på lengre sikt reduseres privatbilbruken

Tilgjengeligheten til Asker stasjon må forsterkes med vekt på bussmating og med kollektivfelt langs lokale hovedveier. Kollektivfeltene er synliggjort på kommuneplankartet.

Kommunedelplan for Asker sentrum forutsettes påbegynt når vedtatt kommunedelplan for E18 foreligger.

Sykelstrategi for Asker kommune, vedtatt januar 2009:

Strategien består av tekstdel, kart over hovedsykkelvegnettet og kart som viser manglende lenker. Sykelstrategien benyttes som grunnlagsdokument for videre tilrettelegging for sykkelbruk i Asker. Strategien gir et tydelig signal om kommunens satsing på miljøvennlig transport og prioritering av transportsyklister. Miljømessig er det mye å hente ved økt sykkeltransport i kommunen. En forutsetning for å øke antall syklist er tilrettelegging, blant annet ved god standard på sykkelvegnettet og sykkelparkering.

Energi og klimaplan 2009:

Energi- og klimaplan for Asker ble behandlet 8. desember 2009, og målene i planen ble vedtatt. Planen foreslår cirka 30 tiltak; alt fra tilrettelegging for miljøvennlig transport til en betydelig Enøk-innsats i kommunale bygg og anlegg. Revidert plan fra 2013 foreligger.

4.4 Lokale planer og utredninger

- Idéstudie, Askers del av Vestkorridoren, datert Norsam februar 2006
- E18 forbi Asker sentrum – konseptstudie datert Statens vegvesen og Asker kommune desember 2008
- Transportutredning Spikkestadkorridoren datert Norsam juni 2009
- Konseptstudie for Spikkestadkorridoren, datert Asplan Viak mai 2011
- Mulighetsstudie, datert Aas Jakobsen juni 2012
- E18-seminar: april 2012
- Byutviklingsseminar: februar 2013

Alle dokumenter foreligger elektronisk

4.5 Pågående planarbeid

Føyka/ Elvely:

Helhetsplan ferdigstilles høst 2013, med henblikk på oppstart regulering i løpet av 2013.

Landåsjordet:

Arkitektkonkurranse for Landåsjordet like nord øst for Asker sentrum er gjennomført. Området er i kommuneplanen avsatt til bolig og ligger mellom 500 og 800 meter i luftlinje fra dagens E18. Det er med dagens trasé for E18 problematisk å skjerme bebyggelsen tilfredsstillende for trafikkstøy. Atkomst til området vil bli vurdert i sammenheng med ny løsning for E18.

Områdeplan Berger

I gangavstand til Billingstad stasjon er et stort område under forberedelse til regulering. I dag er området delvis utnyttet til næringsbebyggelse som forutsettes konvertert til bolig.

4.6 Større planer som berører E18-korridoren

Kommunedelplan for Holmen – Slependsen:

Planområdet strekker seg fra og med Holmenkrysset til Slependskrysset og tar med seg arealene langs Fekjan og Billingstadsletta. Planen legger til rette for tettstedsutvikling rundt Holmenbukta, inklusiv friluftsområder og idrettsanlegg. Det legges opp til bolig- og næringsfortetting i tillegg til skjerming av viktige grøntdrag og strandsone. Planen åpner for en økning av boliger og arbeidsplasser.

Reguleringsplaner:

- Kraglund: næringsbygg som tilrettelegger for 76.000m² BTA kontor, 700 meter fra Asker stasjon.
- Drengsrudbekken: næringsbebyggelse som legger til rette for 60.000 m² kontorarbeidsplasser 1,2 km fra Asker stasjon. Første byggetrinn er oppført.
- Alfheim næringsbebyggelse åpner for ca. 150 arbeidsplasser ved Asker stasjon.
- Bondibroen nord: 210 boenheter, 2 km fra Asker sentrum. Opparbeidet.
- Søndre Bondi gård: legger til rette for 62 boenheter, 1 km fra Asker sentrum.
- Biterudkollen: 18 boenheter 2 km fra sentrum. Oppført.

5. Dagens situasjon

5.1 Plan- og influensområde

Planområdet er definert som E18-korridoren gjennom Asker kommune, fra Slepends grense i øst til Drengsrud i vest, fv. 167 Røykenveien mellom E18 og Lensmannslia, og fv. 201 Fekjan/Billingstadsletta fra Holmen til Slepends. Det vil også vurderes behov for omlegging av fv. 165 Slemmestadveien nordre del utenom Holmen sentrum. Tiltaket vil ha stor betydning for miljøforhold i store deler av Asker kommune, samt mulighet for samordnet areal- og transportplanlegging rundt kollektivknutepunktet Asker stasjon.

Køsituasjonen i Vestkorridoren vies stor oppmerksomhet i den offentlige debatten. Forsinkelser i vegtrafikken avhenger imidlertid ikke bare av vegnettets fysiske tilstand. Utbyggingsmønster og antall bosatte og arbeidsplasser i kommunene påvirker transportmiddelvalg (bil, buss, tog, sykkel eller gange). Med et kollektivtilbud og sykkelveinett i stadig forbedring vil flere kunne velge bort egen bil. Bilbruk blir også påvirket av trafikantbetaling og parkeringsmuligheter. Miljøverndepartementet vedtok i 1993 "rikspolitisk retningslinje for samordnet areal- og transportplanlegging", nettopp for å legge til rette for en sammenhengende arealplanlegging. Som nevnt i kapittel 2, bygger Asker kommunes kommuneplan på knutepunktutvikling, noe som muliggjør effektiv arealbruk med arbeidsplasser, bolig og service nær effektive kollektivknutepunkt.

To av tre personturer i og til/fra Asker foretas med bil. Bare 20 prosent velger å reise kollektivt i henhold til resultater fra modellberegninger. Det eksisterende spredte bosettingsmønsteret gjør det utfordrende å betjene Vestkorridoren kollektivt. Samtidig er en høy andel av arbeidsplassene i Asker, Bærum og Oslo vest lokalisert i jernbanekorridoren. Det eksisterende busstilbudet i Vestkorridoren består både av fylkesoverskridende ekspressbuss, regionale ruter, lokalruter og servicelinjer. Det er imidlertid kun en mindre andel av befolkningen i Vestkorridoren som har gangavstand til en jernbanestasjon. Det er derfor behov for matebuss, sykkelveger og innfartsparkeringsplasser for både sykkel og bil. I tillegg mangler busstopp på E18, noe som gjør at de regionale bussene ikke vurderes som et reelt tilbud for Askers befolkning.

Jernbanen utgjør et kapasitetsmessig sterkt og effektivt transportalternativ. I 2006 utgjorde togtransport ca. 18 prosent av antall reisende over bygrensen mellom Oslo og Akershus i vest. Med nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Asker har man tilbud om tog i retning Oslo hvert tiende minutt fra Asker stasjon.

Jernbaneløpene har rustet opp Spikkestadbanen til halvtimesfrekvens. Spikkestadbanen og Drammenbanen utgjør et unikt jernbanetilbud gjennom kommunen, med stort potensial for kapasitetsvekst.

Sykkelvegnettet i Asker og Bærum er ikke sammenhengende og er av svært varierende kvalitet. Ansvaret for sykkeltraseer er delt mellom stat og kommune. Slemmestadveien er den viktigste sykkelruten i Asker, den går langs sjøen og har god vertikalkurvatur. Sykkelandelen i Asker og Bærum er relativt lav, men stigende. I tillegg er det en tendens at sykkelstien strekkes i begge ender.

Kolsåsbanen i Bærum er foreløpig åpnet til Gjønnnes stasjon og strekningen videre til Kolsås er forventet ferdigstilt i 2014/2015. Det pågår også et utredningsarbeid for en regional baneløsning til Fornebu, noe som vil avlaste E18.

Influensområdet vil variere noe avhengig av tema. Generelt må man se på en bred korridor mellom Lier og Asker og inn i Bærum og Oslo. For temaer som for eksempel trafikale virkninger er det spesielt viktig å inkludere et større influensområde. Virkninger for utslipp av klimagasser må vurderes med utgangspunkt i endret trafikkarbeid i Oslo og Akershus. Konsekvenser for drift, overvåking og trafikkavvikling i tunneler skal vurderes i et Stor-Oslo perspektiv.

5.2 Lokal forurensing

Gjennom de senere år er det blitt et stadig økende fokus på- og bevissthet rundt miljøsituasjonen for de som bor, beveger og oppholder seg langs høytrafikkerte veger. Støy og luftforurensning er også sterke årsaker til at trafikkveksten bør begrenses; mange i Asker bor og oppholder seg i områder med støynivåer som langt overskrider nasjonale grenseverdier. Høy støybelastning, svevestøv- og NO₂-nivåer er skadelige for folks helse. E18 i tunnel vil bedre livskvaliteten for dagens beboere langs E18.

5.3 Klima

Trafikkveksten gjennom 1990-årene og fram til 2005 har medført at klimagassutslipp fra vegtrafikk i Akershus har økt sterkere enn i Oslo; utslippene økte med ca. 45 prosent i denne perioden. Transportsektoren øker sin andel av det samlede utslippet av klimagasser; utslipp fra vegtrafikk utgjør i dag ca. 59 prosent av de samlede klimagassutslipp i Oslo og Akershus. Regjeringen har definerte mål for å redusere Norges utslipp av klimagasser. Personbiltransport står for en stor prosentandel av utslippene. Veksten i biltrafikken må derfor begrenses. Trafikkmengde og fordeling på vegnettet påvirker miljøbelastningen – både lokalt i Vestkorridoren og i et større perspektiv.

6. Alternativer

6.1 Avgrensing

Planområdet strekker seg langs E18 fra og med Drengsrud i vest til Slependen i øst. I tillegg omfattes nordre del av fv. 167 Røykenveien og nordre del av fv. 165 Slemmestadveien for å tilrettelegge for tilkobling til ny E18. Fekjan/Billingstadsletta innlemmes også i planområdet.

Tiltaket omfatter:

- Ny E18 fra Drengsrud til Slependen. Tiltaket avsluttes vest for Slependekrysset
- Planskilte kryss ved Drengsrud og Fusdal (kobling med Røykenveien)
- Kollektivveg/kollektivfelt langs E18 korridoren
- Parallellveg/hovedsamleveg for strekninger hvor E18 går i tunnel.
- Ny Røykenvei fra Lensmannslia til E18
- Ny gjennomgående hovedsykkelveg fra Drengsrud til Slependen
- Omlegging/ny fv. 165 Slemmestadveien til E18.
- Lokalvegssystemet Fekjan/Billingstadsletta.

I tilknytning til kollektivvegen planlegges også ny bussterminal med økt kapasitet ved Asker stasjon. Videre inngår nødvendig omlegging av lokalveger og gang- og sykkelforbindelser som følge av nytt overordnet vegnett, samt sykkelparkering i knutepunkt og ved viktige busstopp.

Planområdet som omfattes er vist i figur 4.

6.2 Alternativ 0 (referanse)



Figur 4 – Planområdet og dagens vegsystem

Referansealternativet skal være en beskrivelse og analyse av hvordan forholdene på og langs eksisterende veg vil utvikle seg dersom prosjektet ikke blir gjennomført.

Referansealternativet inneholder tiltak og virkemidler som er vedtatt og med stor sannsynlighet vil realiseres uavhengig av investeringene i E18 korridoren. Arealbruk i henhold til vedtatt kommuneplan er lagt til grunn. Vegsystemet innenfor planområdet vil i hovedsak være som i dag, se figur 4.

6.3 Parsell 1 Drengsrud-Høn

6.3.1 Oversikt over alternativer

Basert på rapport fra innledende fase med løsningsutvikling og optimalisering og innspill fra byutviklingsseminar i Asker i februar 2013, vil følgende alternativer for E18 inngå i videre planlegging på parsell 1 Drengsrud-Høn:

- Alternativ 1.2 Tunnel fra Lensmannslia til Høn
- Alternativ 1.3 Tunnel fra Lensmannslia til Fusdal
- Alternativ 1.4 Tunnel under Hagaløkka og tunnel Lensmannslia til Fusdal

E18 dimensjoneres som firefelts veg fra Drengsrud fram til kryss med Røykenveien/lokalvei Asker sentrum, og deretter som seksfelts veg videre østover.

For alternativ 1.2 og 1.3 skal det utredes en variant med miljølokk forbi Hagaløkka. I alternativ 1.3 og 1.4 skal muligheten for miljølokk ved Hønsjorget utredes

For ny hovedsamleveg Drengsrud–Høn vil det bli utredet to ulike alternativer:

- Sentral hovedsamleveg i dagens E18-trasé
- Ringvegalternativet

Hovedsamleveg må ha fire felt av hensyn til beredskap ved stengte tunneler på E18.

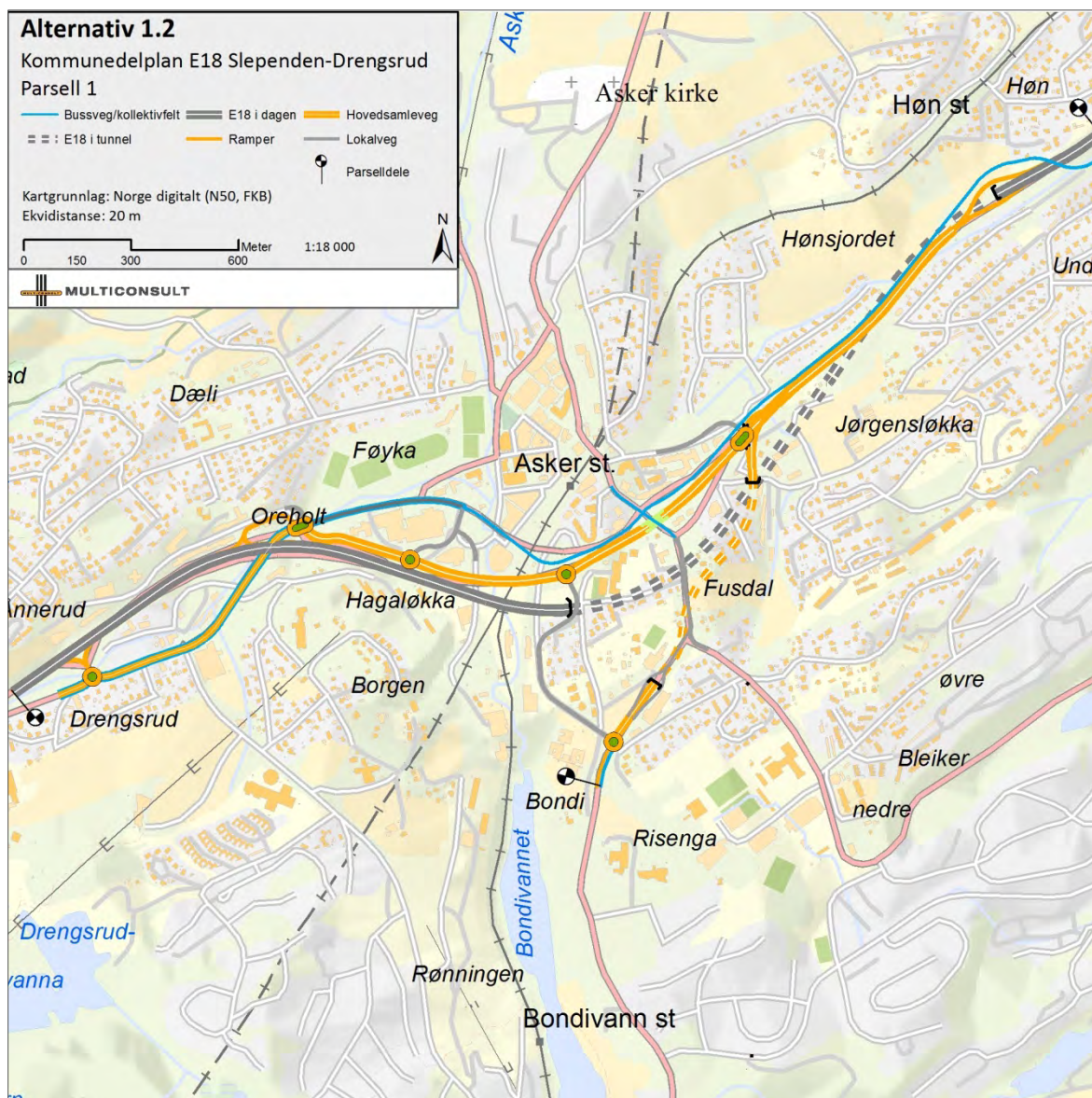
Fremtidig vegsystem skal gi god funksjonalitet for lokalvegene rundt Asker sentrum og en god løsning for busstrafikken. Fremkommelighet for buss kan bli et problem på vegstrekninger utenfor denne planens avgrensning.

Koblingen mellom den sterkt trafikkerte Røykenveien og E18 er en utfordring som må løses. Løsning for ny E18 skal ikke tilrettelegge for økt trafikkbelastning langs Røykenveien

6.3.2 Alternativ 1.2 tunnel Lensmannslia–Høn

E18 følger i alternativ 1.2 dagens trasé fra Drengsrud og fram til eksisterende bruer over jernbanen. Herfra vil traseen legges om mot sør, med nye bruer sør for eksisterende bruer, slik at E18 går inn i tunnel mellom Lensmannslia og Asker videregående skole. Tunnelen blir 1 720 m lang og munner ut øst på Hønsjordet. Hovedsykkelvegen følger hovedsamleveggen fra Drengsrud til Asker stasjon, deretter vil den ligge langs kollektivvegen videre østover.

Det skal utredes en variant med miljølokk forbi Hagaløkka.



Figur 5 – Alternativ 1.2, vist med sentral hovedsamleveg og Røykenveien i tunnel etter alt. 3.2

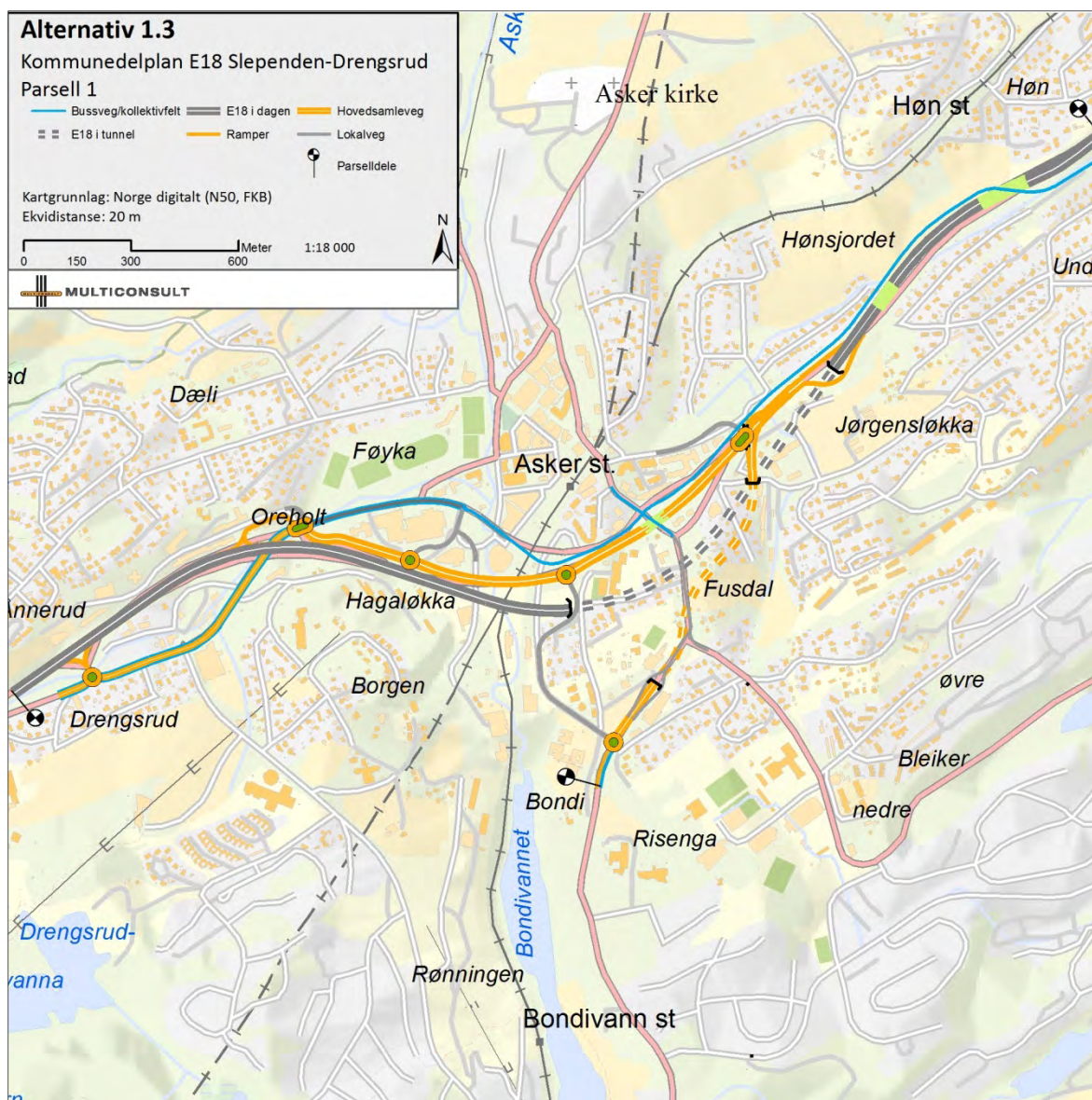
6.3.3 Alternativ 1.3 tunnel Lensmannsliå–Fusdal

Som 1.2 følger alternativ 1.3 dagens E18-trasé fra Drengsrud og fram til eksisterende bruer over jernbanen. Herfra vil traséen legges om mot sør, med nye bruer sør for eksisterende bruer, slik at E18 går inn i tunnel mellom Lensmannsliå og Asker vgs. Fjelltunnelen blir 1 060 m lang og munner ut øst for Fusdal. Ramper fra hovedsamleveggen kobles på E18 like øst for tunnelmunningen, og fortsetter som egne felt på E18, slik at E18 videre mot Høn vil ha 6 felt.

Hovedsykkelvegen følger hovedsamleveggen fra Drengsrud til Asker stasjon, deretter vil den ligge langs kollektivvegen videre østover.

Det skal utredes en variant med miljølokk forbi Hagaløkka.

Ved Hønsjordanet skal det utredes korte lokk over E18 for å dempe barriereeffekten og gi mulighet for kryssing for gang- og sykkelforbindelse. Det skal også vurderes en variant med et lengre lokk på Hønsjordanet



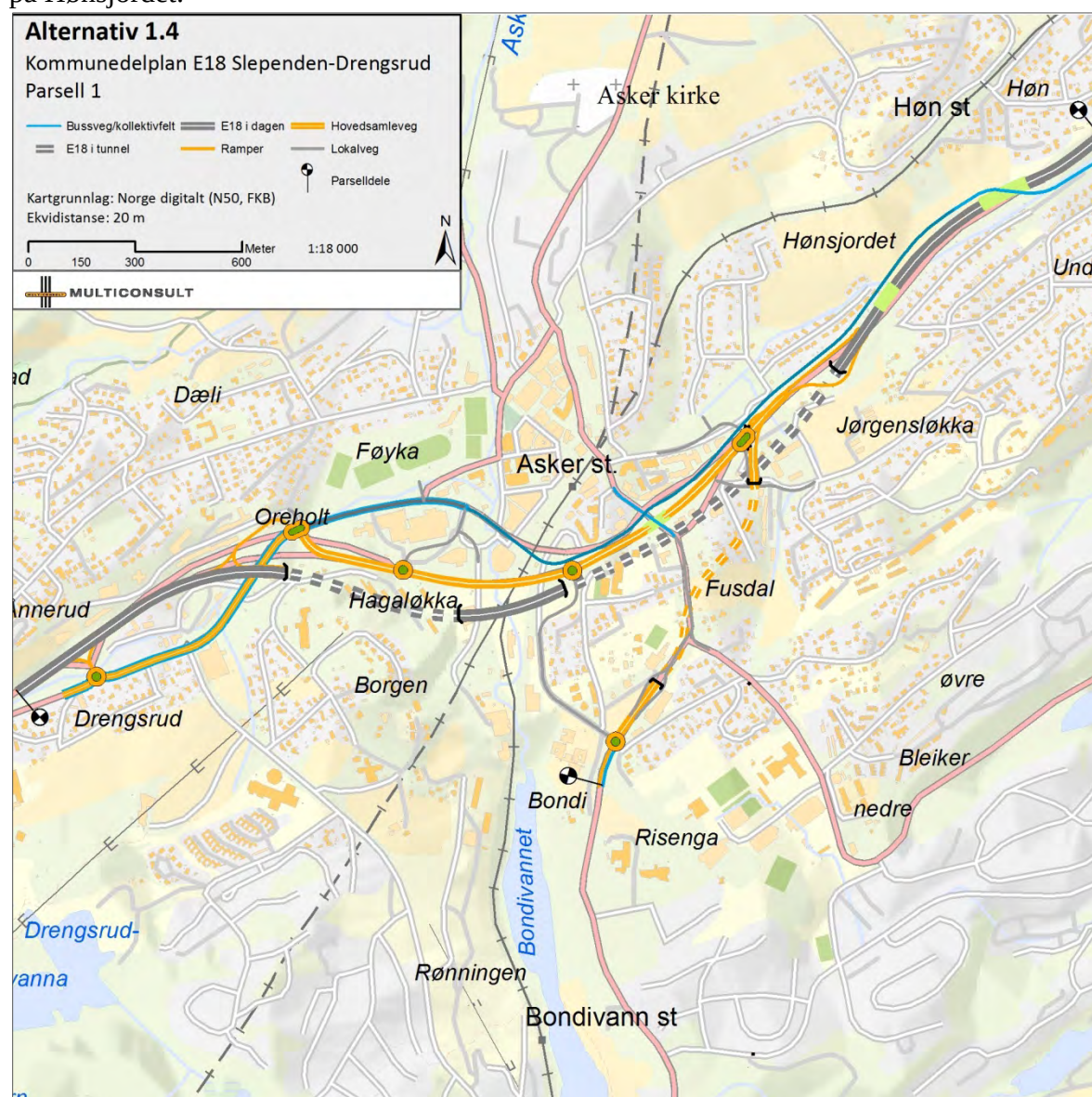
Figur 6 – Alternativ 1.3, vist med sentral hovedsamleveg og Røykenveien i tunnel etter alt. 3.2

6.3.4 Alternativ 1.4A tunnel under Borgentoppen og tunnel Lensmannslia–Fusdal

I alternativ 1.4 vil ny veg svinge av mot sør fra dagens E18 i området ved Drengsrud og krysse på bru over Drammensveien til et nytt tunnelpåhugg ved Fredbos vei. Vegen vil her gå i en 500 m lang tunnel under Hagaløkkveien fram til Hagaløkkveien. Det etableres nye bruer over jernbanen og Askerelva sør for eksisterende bruer, og E18 går deretter inn i en ny tunnel mellom Lensmannslia og Asker vgs. Denne tunnelen blir om lag 1 000 m lang og munner ut øst for Fusdal, samme sted som i alt. 1.3. Ramper fra hovedsamlevegen kobles på E18 like øst for tunnelmunningen, og fortsetter som egne felt på E18, slik at E18 videre mot Høn vil ha 6 felt.

Hovedsykkelvegen følger hovedsamlevegen fra Drengsrud til Asker stasjon, deretter vil den ligge langs kollektivvegen videre østover.

Ved Hønsjordet skal det utredes korte lokk over E18 for å dempe barriereeffekten og gi mulighet for kryssing for gang- og sykkelforbindelse. Det skal også vurderes en variant med et lengre lokk på Hønsjordet.



Figur 7 – Alternativ 1.4 vist med sentral hovedsamleveg og Røykenveien i tunnel etter alt. 3.2

6.3.5 Alternativ 1.4C tunnel under Borgentoppen og tunnel Lensmannslia–Fusdal, med hovedsamleveg som ringveg

I alternativ 1.4C er vegløsningen for E18 lik som i 1.4A, men hovedsamlevegen er utformet som en ny søndre lenke i et ringvegssystem rundt sentrum.

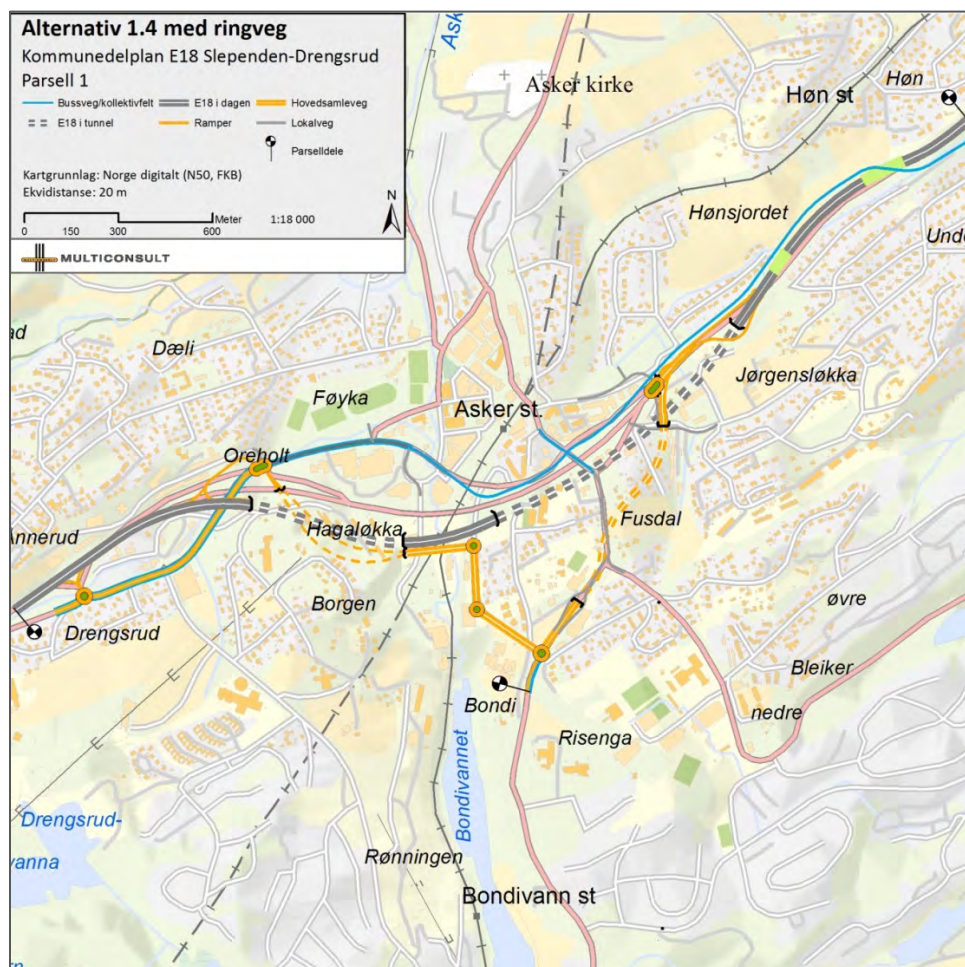
Fram til den østre rundkjøringen ved Drengsrud (i krysset med Solbråveien) er løsningen identisk med sentral hovedsamleveg. Utformingen av Drammensveien videre til krysset med Lenken er også identisk, med unntak av at sykkelfelt utgår og hovedsykkelveg legges langs sørsiden av Drammensveien og Lenken fram til Asker stasjon.

Ringvegen tar av mot sør fra den store rundkjøringen ved Drengsrud, og går inn i en tunnel under eksisterende E18-trasé. Vegen har fire felt, og vil få to tunnelløp. Tunnellengden er 480 m. Tunnelen munner ut ved Hagaløkkveien, like ved siden av tunnelmunningen for E18 alt. 1.4. Herfra går vegen som en firefelts gate på bru over jernbanen til Lensmannslia, hvor det etableres rundkjøring som gir muligheter for adkomst til sentrum/stasjonen.

Lensmannslia utvides til fire felt fram til kryss med Røykenveien. Her ledes trafikken inn på ny firefelts Røykenvei (alt. 3.2), noe som utnytter den store kapasiteten på denne veglenken.

Dagens E18 fra Drengsrud til Fusdal kan frigis i sin helhet og omdisponeres til annen arealbruk.

Hovedsykkelvegen følger i dette alternativet Drammensveien og Lenken fra Drengsrud til Asker stasjon, deretter følger traséen kollektivvegen videre østover.



Figur 8 – Alternativ 1.4C med hovedsamleveg som ringveg, vist sammen med E18 alternativ 1.4 og Røykenveien alternativ 3.2. Dagens E18 mellom Drengsrud og Fusdal vil i dette alternativet fjernes

6.4 Parsell 2: Høn–Slependen

For strekningen Holmen-Slependen har det blitt vurdert løsninger i en overordnet mulighetsstudie fra våren 2012, med en supplerende studie høsten 2012. Strekningen Høn-Holmen ble vurdert i innledende fase av kommunedelplan for E18-korridoren. Ved å se de to delstrekningene i sammenheng aktualiseres andre løsninger. Stor trafikkmengde i Holmenkrysset gjør det krevende å utforme vegsystemet i dette området. I tillegg til vegløsninger i dagen, er det derfor ønskelig å vurdere tunnelløsninger som avlaster kryssområdet. Løsning for ny E18 skal ikke tilrettelegge for økt trafikkbelastning langs Slemmestadveien.

For alle løsninger må mulige kombinasjoner i forhold til løsninger på parsell 1 synliggjøres.

6.4.1 Tidligere vurderte alternativer

På parsell 2 har det tidligere vært vurdert flere alternativer på strekningen Høn–Holmen, jf. rapport fra innledende fase. Alternativer med kollektivfelt langs dagens E18 er forlatt til fordel for en systemløsning med egen kollektivveg eller kollektivfelt langs avlastet lokalt vegnett. Dette for å oppnå mer forutsigbar framkommelighet og bedre tilgjengelighet til buss langs korridoren.

To ulike tunnelløsninger mellom Høn og Holmen har vært vurdert og blitt forkastet, grunnet en kombinasjon av stedvis manglende fjelloverdekning, høye kostnader, konflikter med eksisterende bebyggelse og kompliserte trafikale og anleggsmessige forhold ved Holmenkrysset. Tunnel Høn-Holmen vil også utelukke tunnel eller lokk på tilstøtende strekninger, som strekningen Fudal-Høn og forbi Holmenkrysset.

På strekningen Holmen-Slependen er løsninger med tunnel under Neselva forkastet grunnet krav til kryssavstand mellom ramper for beredskapsveg/hovedsamleveg og nytt Slependskryss, samt dårlige grunnforhold og potensielt store konflikter med eksisterende bebyggelse i anleggsfasen.

6.4.2 Alternativ 2.1: Ny veg i dagen, lokk ved Hofstad, Ravnsborg og Holmen kirke

Alternativ 1 på parsell 2 Høn-Slependen innebærer ny veg i dagen i eksisterende E18-trasé. E18 vil ha 6 felt på hele strekningen. Det etableres parallell kollektivtrasé på hele strekningen, ulike varianter av denne skal vurderes. Mellom Holmen og Slependen skal det vurderes trasé for ny lokalveg for å avlaste Fekjan for gjennomgangstrafikk. I den sammenheng skal framtidig utforming av Fekjan og Billingstadsletta vurderes.

Det skal vurderes lokkløsninger over E18 ved Hofstad, ved Ravnsborg/Nesbru og ved Holmen kirke.



Figur 9 – Skisse av alternativ 2.1 med seksfelts E18 i dagen (rød) og parallell kollektivtrasé (blå) og lokalveg (grønn). Her vist med alt. 4.1 Syverstaddiagonalen fra parsell 4. Utforming av kryss, miljøløkk og lokalvegssystem skal vurderes videre

6.4.3 Alternativ 2.2: E18 i tunnel Hofstad-Nesbru

Alternativ 2 på parsell 2 Høn-Slependen innebærer ny E18 i tunnel fra Hofstad skole til Nesbru. Dagens E18 bygges om til lokalveg/hovedsamleveg med fire felt fram til Nesbru. Deretter følger lokalvegen Billingstadsløtta, utforming og feltbehov skal avklares i planprosessen. Framtidig utforming og funksjon for Fekjan skal vurderes. Det etableres parallell kollektivtrasé på hele strekningen, ulike varianter av denne skal utredes. Ved Holmen kirke skal det vurderes miljøløkk over E18.



Figur 10 – Skisse av alternativ 2.2 med E18 (rød) i tunnel fra Hofstad til Nesbru, hovedsamleveg (grønn) i dagens E18-trasé og parallell kollektivtrasé (blå). Her vist med alt. 4.1 Syverstaddiagonalen fra parsell 4. Utforming av kryss, miljøløkk ved Holmen kirke og lokalvegssystem skal vurderes videre

6.4.4 Alternativ 2.3: E18 i tunnel Haga-Neselva

Alternativ 2 på parsell 2 Høn-Slependen innebærer ny E18 i tunnel fra Hofstad skole til Nesbru. Dagens E18 bygges om til lokalveg/hovedsamleveg med fire felt fram til Nesbru. Deretter følger

lokalvegen Billingstadsletta, utforming og feltbehov skal avklares i planprosessen. Framtidig utforming og funksjon for Fekjan skal vurderes. Det etableres parallell kollektivtrasé på hele strekningen, ulike varianter av denne skal utredes. Ved Holmen kirke skal det vurderes miljølokk over E18.



Figur 11 – Skisse av alternativ 2.3 med E18 (rød) i tunnel fra Haga til Neselva, hovedsamleveg (grønn) i dagens E18-trasé og parallell kollektivtrasé (blå). Her vist med alt. 4.1 Syverstaddiagonalen fra parsell 4. Utforming av kryss, miljølokk ved Holmen kirke og lokalvegssystem skal vurderes videre

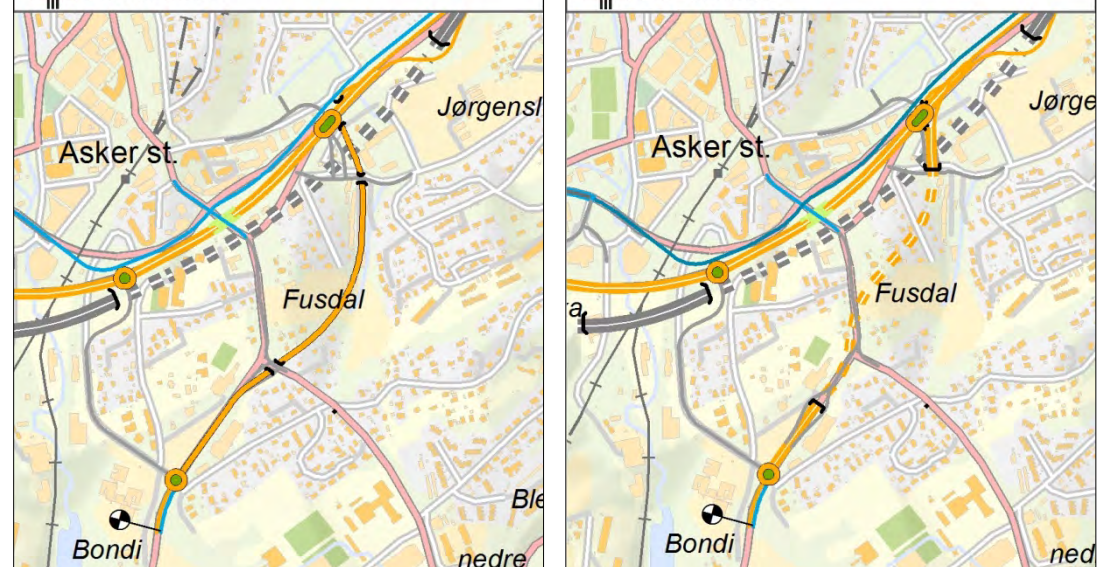
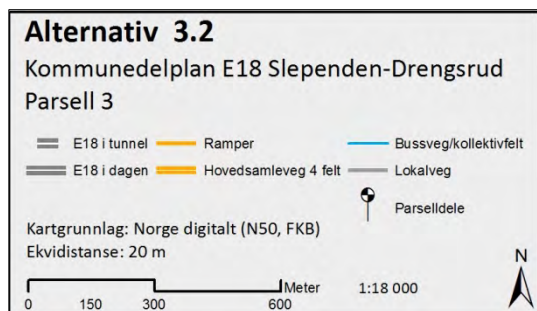
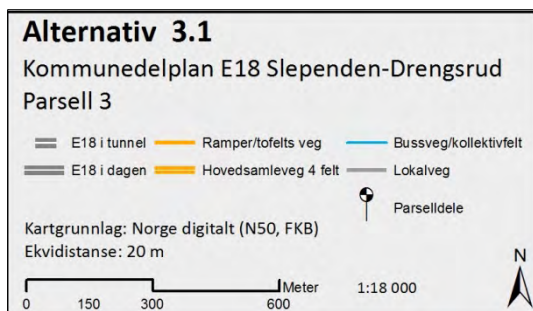
6.5 Parsell 3: Fv. 167 Røykenveien

I planarbeidet inngår fv. 167 Røykenveiens tilkobling til E18. Dette gjelder strekningen fra dagens kryss med Lensmannslia ved Bondi gård og fram til krysset med E18 på Fusdal.

Basert på rapport fra innledende fase med løsningsutvikling og optimalisering, vil følgende alternativer inngå i videre planlegging på parsell 3:

- Alternativ 3.1 ny veg i dagen Lensmannslia–Fusdal
- Alternativ 3.2 ny veg i tunnel Lensmannslia–Fusdal

Alternativ 3.1 planlegges som tofelts veg, mens alternativ 3.2 har fire felt fordelt på to tunnellop. Begge løsningene for Røykenveien kan kombineres med alle alternativer for E18. Røykenveien i dagen kan imidlertid ikke kombineres med hovedsamleveg etter ringvegalternativet.



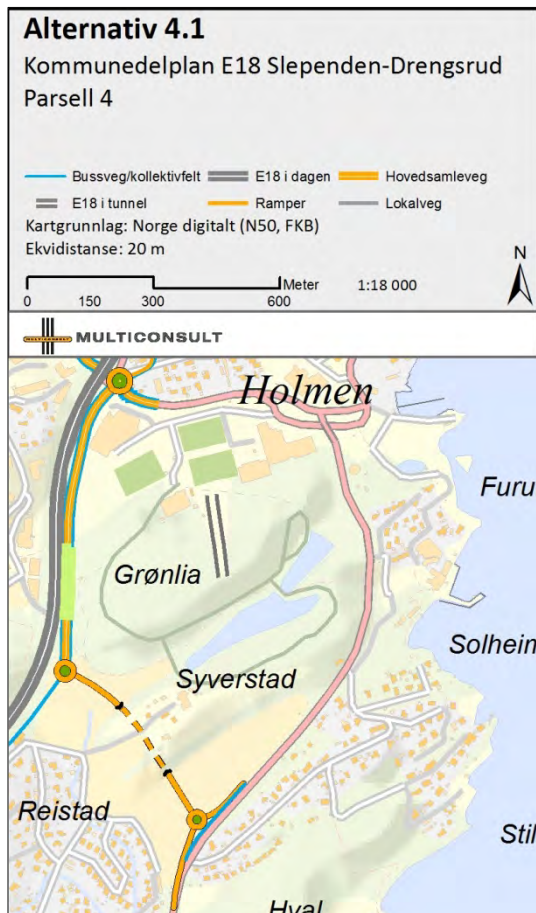
Figur 12 – Røykenvei i dagen, alternativ 3.1 og 3.2, vist med E18 alt. 1.4

Alternativer med lang tunnel på Røykenveien i tråd med løsning fra gjeldende kommuneplan er vurdert i innledende fase. Dette vil være et omfattende tiltak som ligger utenfor de rammene som i planprogrammet er trukket opp for prosjektet E18 i Asker. Selv om denne løsningen ligger inne i vedtatt kommunedelplan, tilsier de høye kostnadene at tiltaket må vurderes som et separat prosjekt uavhengig av E18-planleggingen. Videre er det gjennom innledende fase med løsningsutvikling vist at alternativ 3.2 kan videreutvikles i tråd med kommunedelplanens løsning i en senere etappe. Denne type løsning kan eventuelt vurderes i egen plan for Røykenveien.

6.6 Parsell 4: Fv. 165 Slemmestadveien

I planarbeidet inngår fv. 165 Slemmestadveiens tilkobling til E18. Dette gjelder strekningen fra dagens kryss ved Hvalstrand og fram til krysset med E18 på Holmen. Ulike alternativer skal utredes:

- Alternativ 4.1: Syverstaddiagonalen, ny tofelts veg over jordet på Syverstad, kort tunnel under Syverstad gård og kobling med lokalveg langs E18 fram til Holmenkrysset, se figur 13
- Kulvert- eller tunnelløsninger langs dagens trasé



Figur 13 – Syverstaddiagonalen, her vist med E18 i dagen.

Alternativ med diagonal fra Leangen til E18 er vurdert og forkastet på grunn av manglende fjelloverdekning og store konflikter med bebyggelse. Diagonal fra Leangbukta er forkastet på grunn av dårlige grunnforhold og lang tunnel som gir høye kostnader.

7. Tema for konsekvensutredning

7.1 Innledning

For regionale planer og kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging og for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn.

I dette planprogrammet har man tilstrebet å fokusere på problemstillinger og temaer som er mest relevante i forhold til et beslutningsgrunnlag for kommunedelplanen, i tillegg til forhold som skal utredes nærmere før behandlingen i kommunen.

For E18 korridoren gjennom Asker ønskes det å legges stor vekt på:

- Barrierer: hensynet til lokalmiljø vektlegges høyt i planarbeidet. Det skal legges særlig vekt på konsekvenser i dagtrasé og tunnelåpninger når det gjelder støy/ forurensing, helse, nærmiljø, skole og barrierer.
- Transportanalyse: Det er i dag mangel på kapasitet på E18, fv. 167, fv. 165 og flere lokalveier i Asker gjennom store deler av døgnet. Det fører til kødannelse for alle trafikantgrupper. Ved hjelp av analyse skal vi avklare fremtidens behov for alle brukere. En analyse kan også gi modellerte svar på konsekvenser av å gjøre et tiltak, fremfor å ikke gjøre det. Analysen skal også omfatte nordre del av Røykenkorridoren og Slemmestadveien, samt Fekjan/Billingstadsletta, hvor konsekvenser for tettstedsutvikling i Asker sentrum og Holmen synliggjøres.
- Prioritering av kollektivtrafikk: Høy prioritering av buss, tilgjengelighet for brukere av buss og kobling fra buss til tog i Asker sentrum er viktig grep i prosjektets fremtidige satsing på miljø. Kollektivfremkommelighet langs Slemmestadveien/Fekjan og langs Drammensveien og Røykenveien frem til Asker stasjon skal sikres i tillegg til kollektivfelt langs E18.
- Sykkel. Et langt bedre sykkelvegnett for Asker - Slepender er et annet grep i satsing på miljørettet transport. Det skal legges til rette for at flere ønsker å velge miljøvennlig transport fremfor privatbilen. Sykkelfremkommelighet langs lokalveisystemet fra alle retninger frem til Asker stasjon skal også sikres. Areal til sykkelparkering i knutepunktene og ved viktige busstopp skal avsettes.
- Støyberegninger: E18, fv. 167 og fv. 165 er blant de verste støykildene i Asker. Mange bor og oppholder seg langs disse korridorene. Asker er en relativt tett befolket kommune i norsk målestokk, og miljøriktige tiltak rettet mot bedring av opplevd støysituasjon er viktig for en stor del av befolkningen i Asker. Konsekvensutredningen skal dokumentere hvordan tiltaket bidrar til å nå det nasjonale målet om reduksjon av støyplager med 10 % innen 2020 (i forhold til 1999-nivå).

7.2 Lover, forskrifter og metode

Aktuelt lovverk er blant annet Plan- og bygningsloven, Naturmangfoldloven, Kulturminneloven, Forurensningsloven med flere.

Konsekvensutredningen skal utføres etter Plan- og bygningslovens § 4-2 og tilhørende forskrift om konsekvensutredning, samt ulike rundskriv og veiledere fra Miljøverndepartementet.

Grunnlag for utarbeidelse av konsekvensutredningen er Statens vegvesens håndbok 140, Konsekvensanalyser.

7.3 Prissatte konsekvenser

7.3.1 Metodikken

Mange konsekvenser kan kvantifiseres og verdsettes i kroner fordi prisene dannes i et marked for kjøp og salg, for eksempel kostnader til drift og vedlikehold av kjøretøyer. Verdisetting av andre konsekvenser er et resultat av studier av betalingsvillighet for å oppnå et gode.

De prissatte konsekvensene beregnes som bruttokostnader (markedspriser inkl. skatter og avgifter) for å kunne studere fordelingsvirkninger mellom aktørgrupper. Både kostnader og nytte beregnes for fire hovedgrupper av aktører.

- trafikanter og transportbrukere
- operatører
- det offentlige
- samfunnet for øvrig

Virkninger for gruppen ”samfunnet for øvrig” omfatter ulykker, støy og luftforurensing, restverdi og skattekostnader.

Netto nytte (nåverdi) av et prosjekt er summen av diskontert nytte og kostnad for hvert enkelt år i analyseperioden. Netto nytte viser hva samfunnet får igjen målt i kroner når kostnadene ved å gjennomføre prosjektet er trukket fra nytten.

7.3.2 Trafikant- og transportbrukernytte

Som trafikanter regnes bilførere, bilpassasjerer, kollektivreisende, syklende og gående.

Reisehensikten deles i fritidsreiser, tjenestereiser og reiser til og fra arbeid. I tillegg beregnes godstransport.

For de ulike trafikantgruppene beregnes endring i:

- reisetid for alle trafikantgrupper
- distanseavhengig kjøretøykostnader
- andre utgifter for trafikantene
- helsevirkninger for gående og syklende
- utrygghet for gående og syklende
- behov for veiservice-anlegg skal vurderes

7.3.3 Operatørnytte

Operatørselskaper driver offentlig transportvirksomhet eller forvalter infrastrukturen. De er inndelt i følgende grupper:

- kollektivselskaper
- parkeringsselskaper
- bompengeselskaper
- andre private aktører

7.3.4 Det offentlige

Budsjettvirkning for det offentlige er summen av inn- og utbetalinger over offentlige budsjetter. Disse vil normalt bestå av de bevilgningene over offentlige budsjetter som prosjektet krever og de skatteinntekter som prosjektet gir.

For enkle vegprosjekter vil dette være investeringskostnader og endringer i drifts- og vedlikeholdskostnader over Statens vegvesens budsjett, og endring i inntektene fra transportavgifter. For pakker av tiltak der investeringer i bane og drift av kollektivtilbud inngår, vil budsjettvirkningen også omfatte offentlige baneieiers budsjett, statens og fylkeskommunens kjøp av transporttjenester og ev. kommunale budsjett ved tilskudd herfra.

7.3.5 Samfunnet for øvrig

Trafikk påfører omgivelsene ulemper uten at trafikanter eller operatører betaler direkte for dette. Disse kostnadene inkluderes i analysen under gruppen "Samfunnet for øvrig" og omfatter:

- ulykker
- støy og luftforurensing inkludert klimagassutslipp
- restverdi
- skattekostnader

Luftforurensing og støy er prissatt. Luftforurensing omfatter utslipp av nitrogenoksider, karbondioksider og svevestøv.

Levetiden på infrastrukturen er vanligvis lengre enn analyseperioden på 25 år. For å korrigere for dette, gis prosjektet en restverdi som inngår i prosjektets netto nytte med positiv verdi.

Skattefinansiering av offentlige prosjekter medfører kostnader for samfunnet. Skatten utgjør en kile mellom prisene til tilbyder og prisen til den som etterspør. Skatten fører til en forskyvning av ressursbruken, noe som innebærer et effektivitetstap for samfunnet. Det tas hensyn til dette i den samfunnsøkonomiske analysen ved at alle inn- og utbetalinger over offentlige kasser tillegges 20 øre pr. krone.

7.4 Ikke-prissatte konsekvenser

7.4.1 Metodikken

Tre begreper står sentralt når det gjelder vurdering og analyse av ikke-prissatte konsekvenser; **verdi, omfang og konsekvens**.

- Med **verdi** menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er.
- Med **omfang** menes en vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for de ulike miljøene eller områdene, og graden av denne endringen.
- Med **konsekvens** menes en avveining mellom de fordeler og ulemper et definert tiltak vil medføre som en funksjon av verdi og omfang.

7.4.2 Landskapsbilde/ bybilde

Temaet landskapsbilde/ bybilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen (reiseopplevelse).

En vanlig definisjon av landskap er et område som er formet under påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og menneskelige faktorer. Byen er i denne betydning en type landskap. Begrepene landskapsbilde eller bybilde brukes i denne sammenheng om de visuelle omgivelsene.

Det må tydeliggjøres hvilke fordeler og ulemper tiltaket har for landskaps- og bysituasjonen i Asker i form av lokalisering, linjeføring, skala og fjernvirkning. Områder som øker sitt potensial og sine muligheter og tilsvarende senker kvaliteter og muligheter må synliggjøres.

7.4.3 Nærmiljø og friluftsliv

Analysen av nærmiljø og friluftsliv skal belyse tiltakets virkninger for beboerne i og brukerne av det berørte området. I analysen av nærmiljø vurderes hvordan tiltaket svekker eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområdene. Indirekte har dette betydning for helse.

Uteaktiviteter, som en del av hverdagslivet i nærmiljøet, er en viktig arena for fysisk aktivitet. De to temaene nærmiljø og friluftsliv er derfor overlappende, og skal behandles samlet. I noen tilfeller kan temaene nærmiljø og friluftsliv stå i motsetning til hverandre. Antall beboere i forhold til hvor mange som bruker et friluftsområde, alternative områder osv. må også vurderes. Utredningen skal peke på motsetningene og deretter foreta en faglig vurdering og begrunnelse av hvilket aspekt som skal tillegges størst vekt.

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begge disse definisjonene beskriver opphold og fysisk aktivitet i friluft knyttet til bolig- og tettstedsnære uteområder, byrom, parker og friluftsområder. Motoriserte aktiviteter inngår ikke i tema nærmiljø og friluftsliv.

Barn og unges muligheter for aktiviteter ute, samt forhold for gående og syklende skal vurderes under dette temaet.

Barrierevirkninger og arealforbruk som følge av tiltaket skal vurderes i forhold til bebyggelse og fritidsaktiviteter, eksempelvis mellom Landåsjordet og Undelstad. For friluftsliv skal den samlede effekten av veganlegget ses i sammenheng med annen infrastruktur. Forhold som påvirker kvaliteten på opphold utendørs grunnet støy, luftforurensning, mangel på tilgang til rekreasjonsområder etc. skal beskrives og avbøtende tiltak skal vurderes. Omfang og konsekvens

av tiltaket skal vurderes i forhold til arealbeslag, linjeføring, terrengendring, barrierevirkning, tilgjengelighet og miljøbelastning.

7.4.4 Naturmiljø

Temaet naturmiljø omhandler naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planter levegrunnlag, samt geologiske elementer. Begrepet naturmiljø omfatter alle terrestriske (landjorda), limnologiske (ferskvann) og marine forekomster (brakkvann og saltvann), og biologisk mangfold knyttet til disse.

Viktige lokaliteter og sammenhengen mellom disse skal beskrives, verdivurderes og kartfestes. Konsekvensene og omfanget av alternativene må belyses i forhold til arealbeslag, linjeføring, fragmentering av områder, forurensning i grunnen, endringer i grunnvannsnivå, inngrep i bekker og terrengendringer. Vegens barrierevirkning må belyses og vurderes. Eventuelle virkninger av anleggsarbeider skal belyses og avbøtende tiltak vurderes.

- Med **biologisk mangfold** menes alle levende organismer (mikroorganismer, planter, dyr) og sammenhengene mellom disse og mellom organismene og deres fysiske omgivelser (økosystem).
- Med **naturtype** menes et ensartet avgrenset område i naturen, med plante- og dyreliv og tilhørende miljøfaktorer.
- Med **geologiske elementer** menes forekomster (geotoper), herunder fossiler, av stor betydning for naturtypers karakter og forståelsen av det geologiske og biologiske mangfoldet.
- Med **landskapsøkologi** menes den del av økologien som tar for seg hvordan endret arealbruk og barrierer påvirker leveforhold for planter og dyr.

7.4.5 Kulturmiljø og kulturminner

Kulturminner og kulturmiljøer er kilder til kunnskap om fortidens samfunn og levevilkår. Kulturminner, som ikke-fornybare ressurser, må forvaltes på en slik måte at vi tar vare på spor fra tidligere generasjoner, slik at disse kan overleveres til nye generasjoner. Temaet kulturmiljø tar utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av berørte områder, og vurderer om tiltaket vil redusere eller styrke verdien av disse.

Kulturminner og kulturmiljøer er definert i Lov om kulturminner. **Kulturminner** er definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Begrepet **kulturmiljøer** er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Ved avgrensning av kulturmiljøer må det påvises hvilken helhet eller sammenheng kulturminnene inngår i. Konsekvensutredningen skal vurdere de ulike alternativenes direkte og indirekte virkninger på kulturminner og kulturmiljø.

Automatisk fredete kulturminner omfatter arkeologiske og faste kulturminner fra før 1537 og alle erklærte stående byggverk med opprinnelse fra før 1650, jf. lov om kulturminner § 4.

Kulturlandskap er landskap som er preget av menneskelig bruk og virksomhet.

7.4.6 Naturressurser

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler. Temaet omhandler landbruk, fiske, havbruk, vann, berggrunn og løsmasser som ressurser. Med ressursgrunnlaget menes de ressursene som er grunnlaget for verdiskaping og sysselsetting innen primærproduksjon og foredlingsindustri. Vurderingen av ressursgrunnlaget omfatter både mengde og kvalitet. Vurderingen omfatter imidlertid ikke den økonomiske utnyttelsen av ressursen, dvs. bedriftsøkonomiske forhold. Det er forhold knyttet til den samfunnsmessige (samfunnsøkonomiske) nytten/verdien av ressursene som her skal belyses.

Med **fornybare ressurser** menes vann, fiskeressurser i sjø og ferskvann, og andre biologiske ressurser. Med **vannressurser** menes ferskvann (overflatevann og grunnvann), kystvann, samt deres anvendelsesområder.

Med **ikke-fornybare ressurser** menes jordsmonn og geo-ressurser (berggrunn og løsmasser) samt deres anvendelsesmuligheter

7.4.6 Sammenstilling

Sammenstillingen av **Prissatte konsekvenser** (kap 7.3) og **ikke-prissatte konsekvenser** (kap. 7.4) danner den **samfunnsøkonomiske analysen**.

Den Samfunnsøkonomiske analysen, sammen med **Lokalt utbyggingsmønster og byutvikling** (kap. 7.5.1), **Regionale virkninger** (kap. 7.5.2) og **Risiko- og sårbarhetsanalysen** (kap. 7.6) danner grunnlaget for anbefaling. For mer info om konsekvensutredning, se Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyser.

7.5 Lokal og regional utvikling

7.5.1 Lokalt utbyggingsmønster og byutvikling

Teamet omhandler arealbruken i kommunen, både utbygde arealer og planlagt utbygde arealer. De ulike alternativene gjennom Asker vil medføre endringer i forhold til arealbruken i Asker kommune. Prinsippenes betydning for lokal tilgjengelighet, barrierevirkninger mellom områder som kunne/burde hatt en sammenheng, arealer med endret bruksmulighet og endret utviklingspotensial skal vurderes og avbøtende tiltak beskrives. Utredningen skal vise fremtidig arealbruk og potensial for boligbygging innenfor planområdet og byutvikling rundt Asker sentrum og Holmen.

7.5.2 Regionale virkninger

Temaet er knyttet til regionalpolitiske målsettinger om bosetting, trivsel, sysselsetting og næringslivets rammebetingelser. Influensområdet skal vurderes bredt, og kommunale og fylkeskommunale målsettinger om næringsutvikling, arbeidsmarked og bosetting skal belyses. Prinsippenes konsekvenser med hensyn til disse målsettingene skal vurderes og beskrives.

7.6 Risiko og sårbarhet

Risiko knyttet til uønskede hendelser – dvs. hendelser som i utgangspunktet ikke skal inntreffe. Beredskap er en del av temaet.

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for ferdigtilstand og drifting av ferdig prosjekt i henhold til hovedprinsippene i Veileder for kommunal- og sårbarhetsanalyser (DSB) og Veileder for risikoanalyse av vegtunneler.

Konsekvensene av de potensielle uønskede hendelsene beskrives i forhold til mennesker liv og helse, materielle verdier og miljø. Det skal gjøres vurderinger av nødvendige beredskapsforhold for de ulike prinsippene med spesiell vekt på omkjøringsmuligheter ved eventuell evakuering av tunneler, samt vekt på omfang av risiko ved bruk av tunneler.

ROS-analysen skal beskrive konsekvenser i anleggsfasen med hensyn på trafikkavvikling og miljøbelastning.



Statens vegvesen
Region øst
Prosjektavdelingen

Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen