



Statens vegvesen

LIER KOMMUNE
Postboks 205

3401 LIER

Marius Trosterud Holmen

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Arne Tovslid / 32214332

Vår referanse:
20/196527-20

Deres referanse:
Marius Trosterud
Holmen

Vår dato:
22.02.2023

Lier hovedrenseanlegg – oppdaterte dokumenter etter innsigelse – Lier kommune

Vi viser til epost fra dere datert 09.12.2022 med oppdaterte dokumenter, samt oversendte tilleggsdokumenter 26.01.2023.

Reguleringsplanen berører riksveg E134.

Statens vegvesen fremmet innsigelse mot planen den 23.08.2021 med 9 hovedpunkter som ville kreve endringer i planforslaget.

Kommunen viser til møte 12.01.2022 og Notat innsigelser SVV (Rambøll, 07.12.2022), samt diverse fagrapporter.

Vi har i tidligere møte antydnet at det med vedtatt endret trase for E134 vil være lite trolig at Statens vegvesen nå skal benytte den anlagte undergangen under eksisterende E134 til sin massetransport fra ny tunnel, og det bør derfor på nytt vurderes å benytte undergangen som inngang til nytt renseanlegg – særlig ettersom kommunen trenger en snarlig løsning for atkomst til anlegget. Slik bevilgningssituasjonen for ny E134 er nå, vil disse to anleggene ikke komme samtidig. Dersom Statens vegvesen likevel seinere vil komme til å benytte tverrslaget for ny E134 til massetransport, regner vi med at det er mulig å finne løsninger for kombinert bruk. Mulighetene for Statens vegvesen fra reguleringsplanen «Rv. 23 Dagslett-Linnes – Tverrslag» må imidlertid opprettholdes inntil videre, og gjelde foran denne nye reguleringsplanen inntil ny E134 er ferdig bygget (må ha egen bestemmelse som sikrer dette).

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Dr. Hansteins gate 13
3044 Drammen

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Det tilsendte oppdaterte planmaterialet svarer delvis på innsigelsene, men det er flere punkter som vi fortsatt ikke kan anse som tilfredsstillende løst.

1. Rekkefølgebestemmelse om ny E134

Kommunen vil ikke ha rekkefølgebestemmelse om at nytt renseanlegg må avvente ny E134. Ny E134 er fremmet som kommunedelplan, men ikke fått bevilgning til videre detaljplanlegging pr. dags dato. Det er derfor usikkert når ny E134 kan ventes gjennomført. Vi har fremmet dette kravet både av hensyn til eksisterende tilknytning til E134 og på grunn av at eksisterende E134 ikke kan tillates stengt.

Atkomst

Renseanlegget er antatt å gi en ÅDT=100 kjt/døgn. Det er nå gjennomført beregninger for år 2028 og år 2040 som viser at et T-kryss gir vanskelig avvikling av trafikk til/fra det nye renseanlegget. Med rundkjøring tyder beregningene på at det blir brukbar avvikling fram til år 2028, mens det for år 2040 ikke blir noen tilfredsstillende avvikling. Situasjonen på E134 er i tillegg avhengig av byggetiden for nytt renseanlegg og hvor mye av transporten til/fra nytt renseanlegg som kan transporteres sjøveis. Bæreevne og andre betingelser for bruk av den lokale vegen fram til dypvannskaia er ikke avklart. Hvis utsprengte fjellmasser kjøres ut på E134, vil massetransporten gi ytterligere forsinkelser for riksvegen. Trafikkavviklingen ved massetransport ut på E134 er ikke beregnet.

Vår vurdering:

Trafikkberegningen viser at rundkjøring kan tåle trafikk fra renseanlegget fram til år 2028. I år 2040 blir avviklingen ikke tilfredsstillende. Massetransport er dessuten ikke beregnet. Det er heller ikke sammenheng mellom forutsetninger i «fagrapport nr.10 – Trafikk» og omfanget av utbygging med bestemmelser og utnyttelsesgrad på områdene BAV3 (BYA=50 %) og BAV6 (BYA=75 %). Med foreslåtte utnyttelsesgrader og uten begrensninger i antall ansatte eller virksomheten for øvrig, kan utbyggingen av planområdet medføre langt mer trafikk enn beregnet. Innsigelsen må opprettholdes.

Det foreslås at myke trafikanter krysser den sørlige armen i rundkjøringen for tilgang til eksisterende g/s-veg.

Vår vurdering:

Kryssing for gående og syklende i plan med arm i rundkjøringen anser vi uheldig. Det er med nytt trasevalg for E134 nå lite trolig at det blir noe tverrslag med massetransport fra denne via eksisterende kulvert under E134, og vi vil derfor kreve at det etableres gang-/sykkelforbindelse fra denne kulverten med tilknytning til g/s-vegen langs E134. Dersom kulverten senere likevel skal benyttes for ny E134 må det vurderes midlertidige tiltak for gående og syklende mens dette anleggsarbeidet pågår.

Det angis at rundkjøring er best for videre utbygging av Gullaughalvøya.

Vår vurdering:

Vi tar ikke stilling til eventuell videre utbygging av Gullaughalvøya i denne planen.

Stengning av E134

Det er utarbeidet 3 alternativer for å redusere ulempene ved å stenge E134 ved etablering av atkomst til fjellanlegget (Rambøll, 06.10.2022). Omlegging av E134 på lett fylling gir kortest stengning av E134 (beregnet 1 time stopp i trafikken), men er noe dyrere enn de andre alternativene (som har 53 timer med stopp i trafikken). Stopp i trafikken gjelder også gående og syklende på strekningen. I tillegg blir det stopp ved sprengninger for påhugg. Det er utfordrende grunnforhold med bløt leire og artesisk grunntrykk som det må tas spesielt hensyn til.

Vår vurdering:

Perioder med stengning av riksvegen synes svært optimistisk anslått, og forutsetter at arbeidene går uhindret etter planene – noe som etter våre erfaringer svært sjelden skjer.

Alternativ 1 (Veg på siden)

Vår vurdering:

Omleggingen har for dårlig kvalitet og vil gi et fartsnivå lavere enn 50 km/t. Det blir også for lite arbeidsrom til forsvarlig anleggsarbeid på innsiden av E134. Det blir dårlig bredde for gående og syklende og konflikt med anleggsarbeider. Omleggingen må dimensjoneres for minst 50 km/t og ha høyere kvalitet både horisontalt og vertikalt. Midtrekkverk må vurderes. Trolig bør denne løsningen heller vurderes som en permanent omlegging av eksisterende E134 i påvente av nedklassifisering til fylkesveg. Slik løsningen ser ut i dag må innsigelsen opprettholdes.

Alternativ 2A (Midlertidig bru 40,5 m)

Vår vurdering:

Den midlertidige brua blir løftet og med linjepålegg slik at fartsnivået blir vesentlig lavere enn 50 km/t. Trang løsning for gående og syklende som også er vanskelig å vedlikeholdes tilfredsstillende. Vanskelig grave- og sprengningsarbeid. Må dimensjoneres med bedre fartsnivå for å redusere faren for kø på E134. Innsigelsen må opprettholdes.

Alternativ 2B (Midlertidig bru 21,0 m)

Vår vurdering:

Samme utfordringer som 2A, men i tillegg problematisk med behov for spunting på tvers av E134, og i tillegg enda trangere for g/s samt grave- og sprengningsarbeid. Innsigelsen må opprettholdes.

2. Eksisterende vegareal og minimum 6,0/3,0 m kreves regulert til vegformål

Notatet angir at plankartet skal være rettet slik SVV krever.

Vår vurdering:

Plankartet bare delvis rettet slik vi krever. Det er lagt inn 3,0 m langs g/s-vegen. Eksisterende vegareal er ikke lagt inn som vegformål langs L5, L7, BVA3 og L3. Vi kan heller ikke se at eksisterende veggrunn og minimum 6,0 m til vegareal er gjort for resten av strekningen langs grøftetraseen med nærføring til riksvegen i retning Gullaug.

Vertikalnivå 1 er ifølge oversendelsen ikke endret.

Vår vurdering:

Plankartet Vertikalnivå 1 er ikke endret og renseanlegget kan da i prinsippet komme for nær riksvegen. Også for fjellanlegget krever vi at avstand til gang-/sykkelvegen legges inn. Se også kommentarer til byggegrensen nedenfor. Innsigelsen må opprettholdes.

3. Næringsområder

Næringsområdene er lagt inn for å sikre regulering av midlertidig anleggsbelte og regulere trase for avløpsledningen. Arealene vil utgå straks tiltaket er gjennomført og bestemmelsene viser til kommuneplanen.

Vår vurdering:

Næringsarealene er tilsvarende vist i tidligere vedtatt reguleringsplan for ny E134 Dagslett-Linnes, som inntil videre må opprettholdes her. Bestemmelsen 3-5 blir uklar og må etter vårt syn erstattes med «BN1-4 skal sikre gjennomføring av midlertidig anleggsbelte og ny ledningstrase. Arealene tilbakeføres til opprinnelig bruk senest ett år etter at tiltaket er ferdig. Når nytt renseanlegg er ferdig gjelder reguleringsplan E134 Dagslett-Linnes, godkjent 17.06.2014, for BN3-4. Før arealene BN3-4 kan benyttes til næringsareal kreves ny reguleringsplan». Med ovennevnte endringer kan innsigelsen påregnes å bli trukket.

4. Hindring av massetransport

Notatet angir at planen ikke hindrer massetransport fra anlegget til ny E134.

Vår vurdering:

Med endringer foreslått under punkt 3 over kan innsigelsen påregnes å bli trukket

5. Transport via dypvannskaia

Massetransport kan skje enten via dypvannskaia eller kjøre massene ut på bil.

Vår vurdering:

Det er ikke avklart om massetransporten fra nytt renseanlegg skal skje via dypvannskaia eller til E134. Massetransport til E134 er heller ikke beregnet, jfr. punkt 1 over.

Innsigelsen må opprettholdes.

6. G/S-veg langs atkomstvegen

Notatet angi at det fortsatt foreslås ensidig fortau langs atkomstvegen og med tilrettelagt kryssing over E134 (i plan med riksvegen).

Vår vurdering:

Kravet er ikke imøtekommet. Etter vårt syn er en kryssing i plan med E134 uheldig, og vil ytterligere kunne gi dårligere trafikkavvikling av riksvegtrafikken og med økt fare for trafikkulykker. Den etablerte undergangen under riksvegen bør utnyttes nå når det er liten sannsynlighet for at denne blir nødvendig til utkjøring av masser fra ny E134. Det bør opparbeides en gang-/sykkelforbindelse fram til og gjennom undergangen og reguleres forbindelse på østsiden fram til eksisterende gang-/sykkelveg langs dagens riksveg. Dersom kulverten senere likevel skal benyttes for utkjøring av masser fra ny E134 må det vurderes midlertidige tiltak for gående og syklende mens dette anleggsarbeidet pågår.

Dersom det reguleres inn en løsning som beskrevet over kan innsigelsen påregnes å bli trukket.

7. Bestemmelser for BAV1, BAV4 og BAV5

Det tas inn rekkefølgebestemmelse om at de detaljerte planene for BAV1, BAV4 og BAV5 sendes SVV for godkjenning.

Vår vurdering:

Kravet er imøtekommet og innsigelsen kan påregnes å bli trukket.

8. Langsgående avløpsledning

Det tas inn bestemmelse om at byggeplan for ny avløpsledning nærmere enn 15 m målt fra senterlinjen til E134 skal godkjennes av vegeier før anleggsarbeidet igangsettes.

Vår vurdering:

Kravet er imøtekommet og innsigelsen kan påregnes å bli trukket.

9. Geoteknikk og geologi

Det tas inn en bestemmelse med krav om overvåkningsprogram for geoteknikk og geologi.

Vår vurdering:

Vi har tidligere konstatert at geoteknikk og geologi skal utredes. Det foreligger nå temarapport for disse temaene.

På grunn av de dårlige grunnforholdene regner vi med at det uansett vil være behov for forsiktig sprengning for hele fjellanlegget – dette både på grunn av områdene med ustabil leire, rasfarlige fjellskråninger og fare for snøskred. Det kan medføre alvorlige hendelser/stengning av E134 dersom anleggsarbeidene utløser steinskred – noe som må

unngås. Det er områder der geolog i rapport 13 anbefaler at rasfare både kartlegges og vurderes nærmere.

Tverrprofil angir at det er usikker avstand til fjell, og at det bør utføres nøyere boringer blant annet for fyllingsfoten til foreslått vegomlegging.

Det må foretas nøyere boringer og gjennomføres nødvendige tiltak for å sikre vegen. Foreslått bestemmelse bør flyttes fra § 2-10 c til «§ 2-11 Overvåkningsprogram». For tiltak som berører E134 har vår geotekniker anbefalt at pålitelighetsklasse CC/RC 3 (utvidet kontroll) skal benyttes.

Innsigelsen kan påregnes å bli trukket dersom ovennevnte pålitelighetsklasse legges til grunn i bestemmelsen og rapport 13 tas med i § 2-2-2 b.

Byggegrense

Vi har tidligere konstatert manglende byggegrenser for E134 – og påpekt at da gjelder 50 m, men at vi kan akseptere 30 m. Det er nå vist byggegrense på 30 m langs vestsiden av riksvegen, mens dette fortsatt mangler langs østsiden. Vi forutsetter at byggegrensen også gjelder for fjellanlegget, Vertikalnivå 1, og for å unngå seinere dispensasjonsbehandling bør byggegrensen også der settes til minst 30 m. Fortrinnsvis slik at området mellom riksvegen og byggegrensen settes av til buffersone der det fjellet skal være intakt, da det ikke kan påregnes tillatt tiltak nærmere vegen enn dette. Alternativt at renseanlegget i Vertikalnivå 1 avgrenses til 30 m avstand fra riksvegen, da med unntak av atkomstvegen.

Det bør også vises tilsvarende byggegrense på L6 og L8 dersom ikke byggegrensen på 50 m skal gjelde.

Byggegrensene for E134 gjelder også for mange andre tiltak enn kun bygninger. Alle tiltak (f.eks. lokale vegarealer, parkering, luftetårn, m.v.) innenfor byggegrensene må behandles som dispensasjoner seinere, der uttalelser fra Statens vegvesen må innhentes før det gis noen tillatelse.

Vår vurdering:

Vi anbefaler å legge inn byggegrenser på 30 m, og eventuelt også avgrense området BAV1 i Vertikalnivå 1.

BAV6

I bestemmelsene §§ 2-2-3 b savnes rekkefølgekrav til BAV 6.

Konklusjon:

Vi viser til ovennevnte forhold som vi håper kan gi nødvendige føringer for videre arbeid med planen for nytt renseanlegg. Innsigelsene mot egengodkjenning av planen må inntil videre opprettholdes og vi må forutsette en endret plan til ny uttalelse for vurdering av om innsigelsene i sin helhet kan trekkes.

Statens vegvesen Transport og samfunn
Med hilsen

Anders Olav Thune Hagerup
Seksjonsleder

Arne Tovslid

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE), Postboks 5091 Majorstua, 0301 OSLO
STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS
VIKEN FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG