

Innholdsfortegnelse

Fastsatt utredningsprogram	1
1. Formål og utredningsarbeid	
1.1 Generelt	1
1.2 Utredningsprogrammets formål	1
1.3 Utredningsarbeidet	2
2. Alternativer	4
3. Trafikk	6
4. Standard/utforming	7
5. Tekniske forhold	7
6. Forhold til andre planer/utredninger	7
7. Organisering av utredningsarbeidet	8
8. Konsekvenser	9
8.1 Prissatte konsekvenser	9
8.2 Ikke prissatte konsekvenser	10
8.2.1 <i>Konsekvenser for miljø</i>	10
8.2.2 <i>Konsekvenser for naturressurser</i>	11
8.2.3 <i>Samfunnsmessige konsekvenser</i>	12
9. Oppfølgende undersøkelser	14
10. Tiltak på avlastet vegnett	14
11. Sammenstilling og sammenligning	15
12. Tiltakshavers anbefaling	15

Fastsatt utredningsprogram

1. Formål og utredningsarbeid

1.1 Generelt

Gjeldende stamvegnett ble fastlagt ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 44 (1995-96), senere utvidet og gjort gjeldende fra 1. januar 2004 ved behandlingen av St.prp. nr. 1 (2002-2003). Stamveggrute 11 som strekningen Damåsen – Saggrenda inngår i, fikk tilbake sin Europavegstatus og nummer 134 i 1995 etter vedtak av ECE (Economic Commission for Europe).

E134 som går over Haukeli er korteste veggrute mellom Oslo og Haugesund.

E134 Damåsen-Saggrenda har ikke tilfredsstillende vegstandard. Verken kurvatur eller vegbredde tilfredsstiller kravene. Vegen går gjennom bynære tettbebygde områder og gjennom bykjernen i Kongsberg. Sammen med lokaltrafikken skaper gjennomgangstrafikken miljø- og trafikksikkerhetsproblemer. Strekningen gjennom Kongsberg er en av ulykkesstrekningene på denne stamveggruta i Buskerud.

Hensikten med prosjektet er i hovedsak:

- Utbygging av et overordnet vegnett for gjennomgangstrafikken og for trafikk til og fra Kongsberg
- Å bedre framkommeligheten for gjennomgangstrafikken.
- Å redusere gjennomgangstrafikken gjennom bykjernen i Kongsberg.
- Å etablere et bedre differensiert vegnett
- Å bedre trafikksikkerhets- og miljøproblemene langs dagens veg ved å overføre lokaltrafikk til deler av det nye hovedvegnettet.

Vegstrekningen (tiltaket) ligger i Øvre Eiker og Kongsberg kommuner.

Foreløpige kostnadsoverslag viser at investeringskostnadene for dette tiltaket vil overskride 400 mill. kr. Etter forskrift T-1281 "Konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven kap VII-a" skal veger med

investeringskostnader på mer enn 400 mill. kr over en periode på 8 år eller kortere konsekvensutredes (jmf. vedlegg 1-tiltak etter forskriften § 2, pkt.I.2.1 c).

Konsekvensutredningen skal oppfylle de kravene som er stilt i dette utredningsprogrammet.

1.2 Utredningsprogrammets formål

Hovedhensikten med dette utredningsprogrammet er å avklare:

- hvilke alternative traseer/løsninger som skal utredes for vegprosjektet E134 Damåsen - Saggrenda i Øvre Eiker kommune og Kongsberg kommune
- hvilke problemstillinger som er vesentlige i forhold til miljø, naturressurser og samfunn og som skal utredes i denne forbindelse, og
- hvor detaljerte disse utredningene skal være

Utredningsprogrammet skal videre sikre at det i konsekvensutredningen fokuseres på forhold som det er nødvendig å få belyst for å kunne:

- ta beslutning om tiltaket skal gjennomføres, og eventuelt på hvilke vilkår
- foreta valg mellom alternativer

1.3 Utredningsarbeidet

I konsekvensutredningen (KU) skal det gis en begrunnelse for tiltaket, herunder formål og målsettinger som søkes ivaretatt, samt inneholde en beskrivelse av dagens situasjon.

Metodikken i Statens vegvesens Håndbok 140 "Konsekvensanalyser" skal brukes i størst mulig grad for konsekvenser som dekkes av håndboken. For andre konsekvenser skal anerkjent metodikk benyttes.

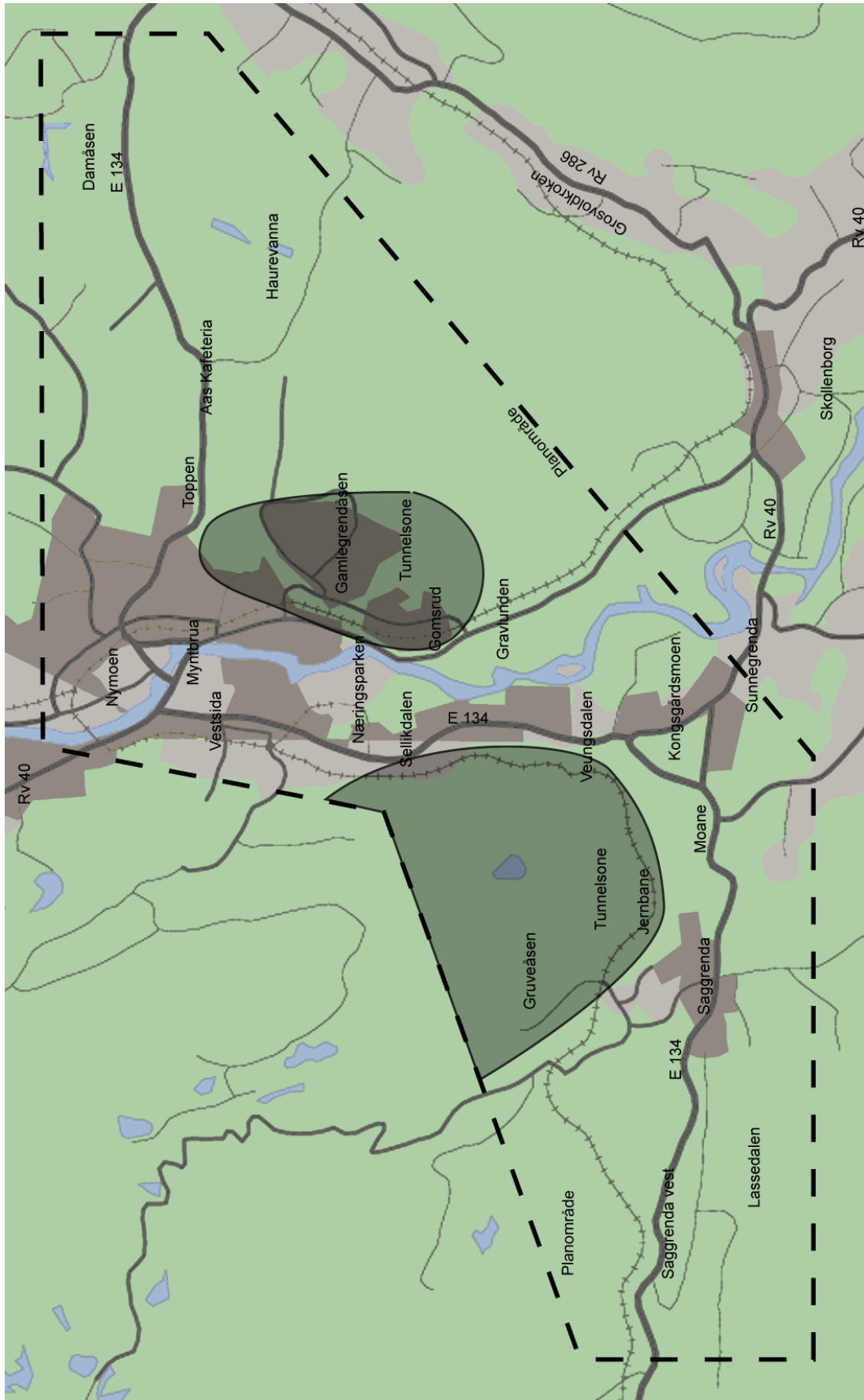
Kommunedelplan for tiltaket vil bli utarbeidet parallelt med konsekvensutredningen, men konsekvensutredningen kan likevel bli presentert separat. Det vil bli holdt offentlig(e) møte(r) om konsekvensutredningen, fortrinnsvis tidlig i høringsperioden. Vegdirektoratet er ansvarlig myndighet etter bestemmelsene om konsekvensutredninger, og skal derfor inviteres til møtet/møtene.

På bakgrunn av høringsuttalelsene og den foreliggende konsekvensutredningen, avgjør Vegdirektoratet om utredningsplikten er oppfylt. Det kan ikke fattes planvedtak før konsekvensutredningen er godkjent i et sluttdokument. Kommunedelplanvedtak skal fattes av Øvre Eiker kommunestyre og Kongsberg kommunestyre.

Konsekvensutredningen skal gjennomføres med det detaljeringsnivå som er nødvendig for å kunne foreta valg av alternativ på kommunedelplannivå. Det er kun forhold som er beslutningsrelevant i forhold til valg av alternativ som skal utredes.

Omfanget av de forskjellige delutredningene innenfor planområdet skal tilpasses det aktuelle tiltaket. For eksempel med ulik detaljering av analysen for strekning i dagen og strekning i tunnel.

Planområdet omfatter alternativene for ny E134, mens influensområdet kan være større for enkelte av de temaene som skal utredes. Det blir definert i fagutredningene for de enkelte temaer.



Kart over Kongsberg, viser planområde og tunnelsoner.

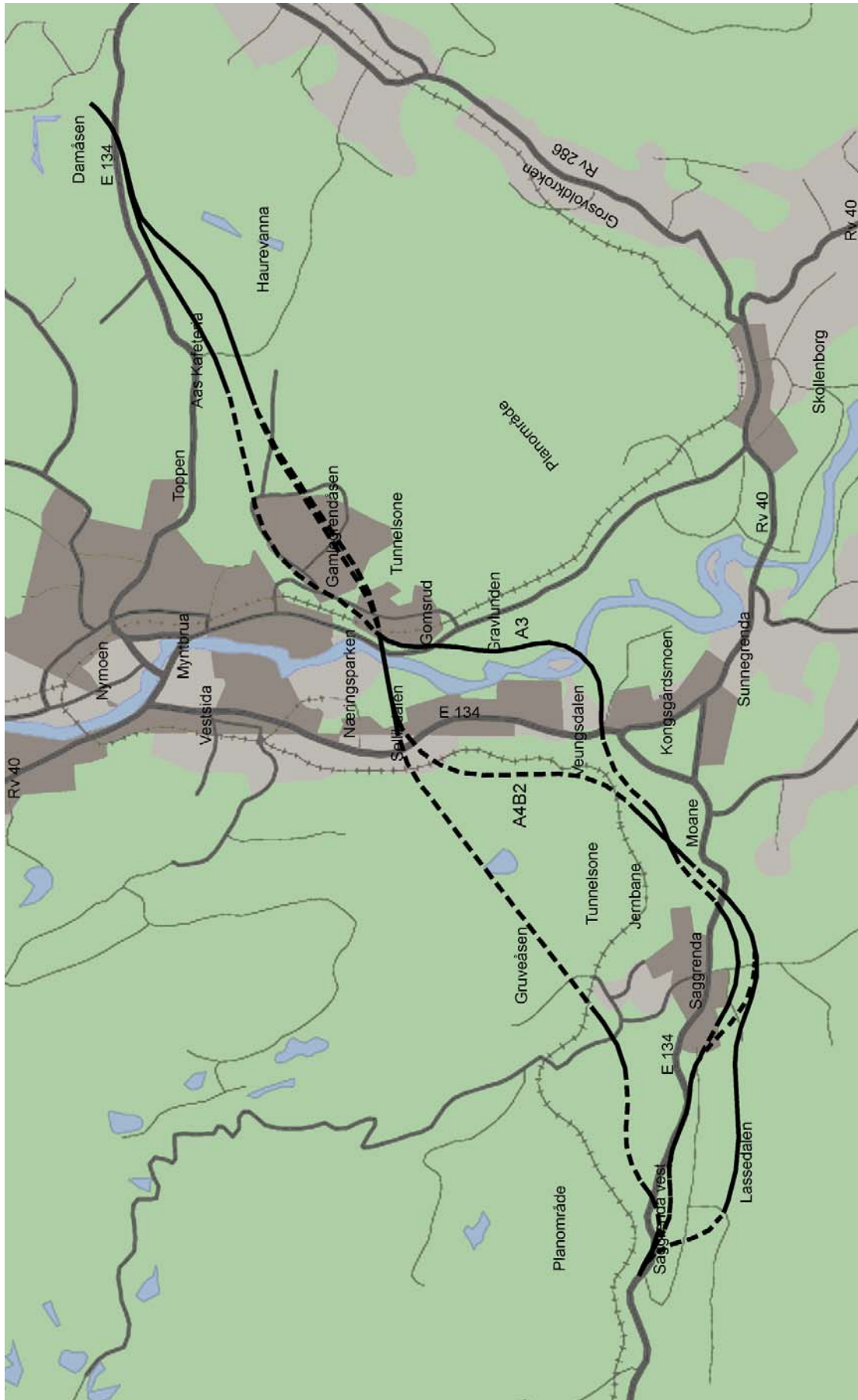
2. Alternativer

Følgende hovedalternativer skal utredes (se kart neste side):

- **Alternativ A3:** Damåsen-Gamlegrendåsen-Veungsdalen-Saggrenda
- **Alternativ A4:** Damåsen-Gamlegrendåsen-Sellikdalen-Saggrenda
- **Alternativ A4/B2:** Damåsen-Gamlegrendåsen-Sellikdalen-Kongsgårdmoen-Saggrenda

Alternativsøkene som har vært foretatt til nå, har vært fordelt på fire korridorer. Av disse fire korridorene er det alternativer i Sentrumskorridoren (A) og Gamlegrendåsen nord (B) som foreslås videreført i det videre planarbeidet. Alternativene i disse korridorene skal utredes med tanke på eventuelle varianter, vegstandard, krysstetthet og mulige kombinasjoner mellom dem.

Referansealternativet, som også betegnes A0 eller 0-alternativet, defineres som dagens E134 uten tiltak. Referansealternativet skal brukes som sammenligningsgrunnlag, jf. håndbok 140. Referansealternativet er et selvstendig alternativ.



Kartet viser de tre alternativene som skal konsekvensutredes.

3. Trafikk

Det skal foretas trafikkberegninger for traseene/vegnettet som skal konsekvensutredes. (TRIPS er eksempelvis et dataprogram som er egnet til slike beregninger). Endringer i framtidig trafikkbelastning på lenkene i hovedvegnettet (og for noen av lenkene i lokalvegnettet) i Kongsberg, og som beregnes for hvert av alternativene under pkt. 2, gir grunnlag for å fastslå influensområdet for trafikale endringer.

Analysen skal vise dagens trafikk tall og endring fram til antatt åpningsår på hovedvegnettet i Kongsberg, og framtidige beregnede trafikk tall 20 og 25 år etter at ny E134 antas å være ferdig bygd. Beregnet trafikk 20 år etter ventet ferdigstillelse skal brukes i dimensjoneringsøyemed, mens trafikken etter 25 år skal brukes i de samfunnsøkonomiske beregningene.

Tiltakets virkninger på kollektivtrafikken skal beregnes. Dessuten skal det beregnes hvilken trafikal effekt som kan oppnås ved knutepunkttiltak og andre tiltak som kan stimulere lokal og regional kollektivtrafikk.

Tiltak for fotgjengere og syklister vurderes for hvert alternativ.

Utforming og plassering av nye kryss i hovedvegnettet vurderes for alle alternativene for ny E134.

Rv. 40 inngår i hovedvegnettet i Kongsberg, og er i dag sammenfallende med E134 på vestsiden av Lågen fra Kongsgårdmoen til Vestsiden. Det skal gjennomføres en mulighetsstudie for framtidig rv. 40 gjennom byen. Mulighetsstudien skal danne grunnlag for å vurdere hensiktsmessige tilknytningspunkter mellom rv. 40 og den nye stamvegen, med henblikk på best mulig måloppnåelse for prosjektet.

4. Standard/utforming

Generelt legges vegvesenets gjeldende vegnormaler for stamveger til grunn for utforming og vegstandard. Hensynet til lokale forhold, trafikksikkerhet og vegtekniske krav

for øvrig skal være førende elementer i vurdering av standard og utforming.

Ev. fravik fra kravene i vegnormalene skal behandles etter gjeldende prosedyrer.

5. Tekniske forhold

Konsekvensutredningen skal inneholde en kort teknisk beskrivelse av alternativene. Denne skal også inneholde relevante undersøkelser av geotekniske-, geologiske- og vassdragstekniske forhold og annet som kan ha stor betydning for prosjektets kostnad.

Etappevis utbygging

Muligheter og virkninger av etappevis utbygging skal beskrives.

6. Forhold til andre planer/utredninger

I konsekvensutredningen skal forholdet til andre planer som fylkesplaner, kommuneplaner, verneplaner og annet, kort oppsummeres. Det skal redegjøres for hvorvidt tiltaket er i samsvar eller i strid med gjeldende planer, mål og retningslinjer.

Herunder ligger også nasjonale og regionale mål og retningslinjer. For mange temaer vil disse være en viktig referanse for å vurdere konsekvenser. Konsekvensutredningen skal også inneholde en redegjørelse for hvilke tillatelser fra offentlige myndigheter som eventuelt er nødvendige for å gjennomføre tiltaket, samt en redegjørelse for spesielle lover som kan ha betydning for tiltaket.

7. Organisering av utredningsarbeidet

Statens vegvesen Region sør er tiltakshaver og ansvarlig for utarbeiding av konsekvensutredningen. Vegdirektoratet er ansvarlig myndighet og Kongsberg og Øvre Eiker kommuner er planmyndighet.

Dersom prosjektet ev. skal komme med i første fireårsperiode i handlingsprogrammet (2010-2013) for NTP 2010 – 2019, er det nødvendig med traseavklaring ved kommunedelplanvedtak senest i 2006. Følgende framdriftsplan er satt opp for videre planarbeid:

- Fastsetting av utredningsprogram ved årsskiftet 2003/2004
- konsekvensutredning:
Godkjent i et sluttdokument i første halvår 2005
- kommunedelplan:
Kommunedelplanvedtak i andre halvår 2005

Planarbeid og utredninger vil bli gjennomført etter plan- og bygningslovens bestemmelser om samråd, offentlighet og informasjon. Dette innebærer at det som en integrert del av plan- og utredningsarbeidet vil bli drevet informasjonsvirksomhet overfor myndigheter og etater i kommunene og fylket, samt berørte parter og organisasjoner med interesser i prosjektet.

Ved gjennomføring av de forskjellige delutrednings-, utrednings- og planfasene holdes løpende kontakt med Kongsberg og Øvre Eiker kommuner, og med andre offentlige myndigheter, berørte parter og organisasjoner.

8. Konsekvenser

Statens vegvesens Håndbok 140 "Konsekvensanalyser" og veileder T-1177 "Konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven" fra Miljøverndepartementet skal legges til grunn for arbeidet.

For temaene under ikke prissatte konsekvenser i kap. 8.2.1 og 8.2.2 skal det utføres registreringsarbeid i planområdet. Disse registreringene skal dokumenteres i verdi- og sårbarhetsanalyser. Verdi- og sårbarhetsanalysen baserer seg på en avgrensing og kartfesting av delområder med lik verdi eller lik sårbarhet. Sårbarhet er et uttrykk for hvor robust et område er mot de endringene et veganlegg kan medføre. Verdi- og sårbarhetsanalysene skal vise kartfestede verdier og grader av sårbarhet. I konsekvensutredningen skal både positivt og negativt omfang angis.

For både prissatte og ikke prissatte konsekvenser skal egenskaper, effekter og konsekvenser for de forskjellige temaene illustreres med skisser, bilder, fotomontasjer med videre der dette er hensiktsmessig.

Avbøtende tiltak skal vurderes og kostnadsberegnes. Dersom tiltak inkluderes i planforslaget, skal også kostnadene ved disse tas med i anleggskostnadene.

8.1 Prissatte konsekvenser

Trafikantenes tidskostnader

Prissatte konsekvenser tilknyttet tidsbruk skal beregnes med edb-programmet EFFEKT 5. Programmet tar hensyn til geometri, fartsgrense, volum/kapasitetsforhold, forsinkelse i kryss etc.

Kjøretøyers driftskostnader

Dette er kostnader knyttet til kjøring på veg, som kun påvirkes av at kjøretøyet er i drift. Kjøretøyers driftskostnader skal beregnes med edb-programmet EFFEKT 5.

Ulykkeskostnader

En reduksjon i antall ulykker og skadegrad som følge av tiltaket gir økonomisk gevinst. Den realøkonomiske reduksjonen i kostnadene beregnes med edb-programmet EFFEKT 5.

Miljøkostnader

De samfunnsøkonomiske kostnadene som støv og luftforurensning medfører, beregnes ved hjelp av edb-programmene VSTØY, VLUFT, MIKO og EFFEKT 5, og inngår i den totale nytte-/kostnadsanalysen av de forskjellige alternativene.

Anleggskostnader

Anleggskostnadene ved et vegprosjekt omfatter i tillegg til selve byggekostnadene også utgifter til grunnerverv, ulemperstatninger, konstruksjoner, støytiltak, eventuelle vegomlegginger, beplantning etc.

For alle aktuelle alternativer kreves at kostnadsoverslagene ligger innenfor $\pm 25\%$ av de endelige kostnadene (kommunedelplannivå). Kostnadene skal beregnes med edb-programmet ANSLAG.

Drifts- og vedlikeholdskostnader

Det skal utarbeides en oversikt over drifts- og vedlikeholdskostnader. Kostnadsoverslagene skal beregnes med edb-programmet EFFEKT 5.

Nytte/kostnadsanalyse

Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av de ulike alternativene beregnes i form av alternativenes nettonytte og nytte/kostnadsbrøk. Beregningene skal gjøres med edb-programmet EFFEKT 5 i henhold til Håndbok 140 Konsekvensanalyser.

8.2 Ikke prissatte konsekvenser

8.2.1 Konsekvenser for miljø

Nærmiljø

Nærmiljø er et begrep som brukes om helheten i menneskers daglige livsmiljø. Temaet avgrenses til fysiske forhold som har betydning for nærmiljøet. Noen problemstillinger er:

- arealforbruk til ulike formål
- arealdeling/barriere som følge av vegens trasé og utforming
- støy og vibrasjoner
- luftforurensning.

Støy og luftforurensning som påvirker kvaliteten på opphold utendørs behandles som ikke prissatte konsekvenser. Innendørs støy behandles under prissatte konsekvenser, jevnfør punkt 8.1 Miljøkostnader.

Deltemaet omhandler vegen som en barriere for sammenheng mellom viktige nærmiljøfunksjoner, og vegen og vegtrafikken som et inngrep i forhold til viktige nærmiljøfunksjoner.

Viktige nærmiljøfunksjoner og forbindelseslinjer som kan bli påvirket av en veg gjennom planområdet skal kartlegges. Kartleggingen skal i nødvendig omfang omfatte nærmiljøfunksjoner også utenfor planområdet.

Vurderingene skal også støtte seg til målene som er nedfelt i de rikspolitiske retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (*rundskriv T-2/92 fra Miljøverndepartementet*).

Den totale støy- og luftforurensningsbelastningen og fraværet av slik belastning i nærmiljøet skal vurderes på arealer som er viktige eller verdifulle for nærmiljøet. VSTØY/VLUFT-beregningene for 0-alternativet kan legges til grunn.

Konsekvenser for beboere i forhold til endring i støy fra vegtrafikken skal analyseres for de aktuelle traseene. Analysene skal ta utgangspunkt i registrert støysituasjon langs eksisterende vegnett og støyberegning ut fra nåværende arealbruk, samt foreliggende trafikkdata. Beregningene sammenholdes med Miljøverndepartementets retningslinjer for vegtrafikkstøy (T8/79) og Miljøverndepartementets forskrifter

om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy (T-1189).

Konsekvenser for beboere i forhold til endring av luftforurensende komponenter som NO₂ og PM₁₀ vil bli analysert for de aktuelle traseene. Utslippskonsentrasjoner ved tunnelmunninger skal utredes spesielt og beregningene sammenholdes med SFTs anbefalte grenseverdier for luftforurensning (92:16 fra SFT), Miljøverndepartementets forskrifter om grenseverdier for lokal luftforurensning, støy (T-1189) og nasjonale mål for 2010.

Friluftsliv

Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritid med sikte på miljøforandring og naturopplevelse.

Områder som er viktige for friluftsliv skal behandles. Spesielt viktig er:

- områdenes egnethet, med utgangspunkt i størrelse, tilgjengelighet og kvalitet, for ulike typer friluftsliv
- områdenes bruk
- beliggenhet i forhold til brukere (boligområder)
- potensial for friluftsliv
- områdets betydning i regional sammenheng
- områdets lokalisering i forhold til grøntstruktur.

Friluftslivsområder må ikke bare vurderes ut fra bruksfrekvens. Fjernere friluftsområder kan også vurderes selv om det ikke er like mange som bruker disse som for eksempel nærrekreasjonsområdene. De forskjellige friluftsområdene kan også ha en innbyrdes betydning for hverandre.

Naturmiljø

Temaet omfatter våre fysiske omgivelser med vekt på naturgitte forhold. Det er viktig å vurdere den samlede effekten av vegglegget sett i sammenheng med annen regional infrastruktur og barrieredannere i regionen.

Områder som er viktige for naturmiljøet skal kartfestes og verdivurderes. Spesielt viktig er:

- internasjonalt vernede områder (Ramsarområder, våtmark)
- områder vernet etter naturvernloven (nasjonalpark, naturreservat, landskapsvernområde)

- områder vernet etter eget vedtak, f. eks. vernete vassdrag med tilhørende RPR (Rikspolitiske retningslinjer)
- områder regulert som spesialområde naturvern (PBL § 25 nr. 6)
- områder omtalt i forbindelse med nasjonale og fylkesvise verneplaner (barskog, edelløvsog, våtmark, myr, kulturlandskap, sjøfugl)
- regional grøntstruktur og trekkruiter for vilt
- områder og lokaliteter som er viktige for sjeldne og truede arter, eller som er viktige for det biologiske mangfoldet

Kulturminner og kulturmiljø

Utredningen skal behandle automatisk fredete kulturminner (kulturminner eldre enn 1537), nyere tids kulturminner og kulturmiljøer. Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i det fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Begrepet kulturmiljø omfatter kulturminner som inngår i en større helhet eller sammenheng. I denne utredningen avgrenses kulturmiljø til å omfatte mindre delområder med kulturminner som inngår i en felles kulturhistorie.

Alle kjente kulturminner og kulturmiljøer skal registreres og vurderes uavhengig av juridisk status. Det skal også redegjøres for kulturminnes-/miljøenes status i forhold til lovverket. Både kulturminnene og kulturmiljøene skal verddivurderes.

Ved registrering av nyere tids kulturminner kan det tas utgangspunkt i Bevaringsplan for Kongsberg (1984) og suppleres med registrering i felt. For automatisk fredete kulturminner skal det gjennomføres en faglig kvalifisert vurdering av potensialet for funn. Utgangspunktet for denne vurderingen skal være opplysninger om kjente funn samt kunnskap om områdets historie mht. bosetting og bruk.

Kulturmiljøene skal vurderes på samme måte som de øvrige kulturminnene. Det skal legges vekt på hvor stor kulturhistorisk betydning kulturminnene/ kulturmiljøene har.

Arkeologiske registreringer forutsettes gjennomført i forbindelse med reguleringsplanarbeid.

Landskapsbilde

Landskapsbilde brukes i denne sammenhengen som betegnelse på visuelle og estetiske opplevelsesverdier i landskapet. Begrepet omfatter både det åpne natur- og kulturlandskapet og det mer bebygde landskapet eller byen. Landskapet skal behandles som fysisk form.

Utredningen skal gjøres både i forhold til planområdet som del av et større overordnet landskap og planområdet mer detaljert.

Følgende tema skal behandles:

- landform, eventuelle geologiske trekk
- elver og vann
- skala
- vegetasjonsmønster/vegetasjon/grøntområder/grønnstruktur
- bebyggelsesmønster/bebyggelse/byform.

NIJOSs inndeling i landskapsregioner kan legges til grunn for vurderingene. Landskapets karakteristiske trekk og balansen i landskapets helhet, variasjon og særpreg vil være viktige temaer.

Landskapsanalysen skal visualiseres ved hjelp av kart, bilder/perspektivtegninger og eventuelle relevante analyser.

8.2.2 Konsekvenser for naturressurser

Landbruk

Utredningen skal behandle landbruk, som omfatter jordbruk og skogbruk, samt annen økonomisk utnyttning av utmarksressurser.

Følgende temaer skal behandles:

- dyrket og dyrkbar mark
- skog med angivelse av bonitet
- gårdsanlegg og eiendomsstruktur
- bruk av utmarksressurser, herunder bruk til husdyrbeite og jakt (type og omfang beskrives).

Det skal tas utgangspunkt i foreliggende dokumentasjon i markslags- og eiendomskart (hhv. DMK og DEK) og suppleres med informasjon om bruk av utmarksressurser til beite.

Vurderingene gjøres med utgangspunkt i de jordpolitiske arealvurderingene (JAV), men skal også ta hensyn til forhold som arealenes verdi i lokal og regional sammenheng, etterspørsel etter landbruksarealer og arronderingsmessige forhold.

Geo- og vannressurser

Med georessurser menes fjellgrunn/spesielle berggrunnsgeologiske formasjoner, løsmasser, grunnvann og overflatevann som brukes eller kan brukes til vannforsyning til mennesker og industri, energiproduksjon m.v.

Som grunnlag for vurdering av tekniske løsninger, suppleres foreliggende materiale med orienterende grunnundersøkelser og geologisk kartlegging.

Følgende temaer skal behandles:

- type georessurs (berggrunn, løsmasser, grunnvann etc.)
- ressursens størrelse (volum, verdi etc.)
- ressursens anvendbarhet, kvalitet, sær egenhet og tilgjengelighet
- tilgang på alternative/tilsvarende ressurser i kommune eller region

Det vil også bli utarbeidet en beskrivelse av grunnforurensing som kan oppstå som følge av tiltaket.

Tiltakenes innvirkning på grunnvannstanden skal utredes.

Utslipp fra vegtrafikken som kan forurense grunnvannet vil bli vurdert ut fra topografi og grunnforhold, med utgangspunkt i sannsynligheten for slik belastning.

8.2.3 Samfunnsmessige konsekvenser

Lokalt utbyggingsmønster

Temaet omhandler vegtiltakets betydning for lokal tilgjengelighet, barrierevirkning og arealbruk. Følgende forhold skal vurderes:

- arealer som fysisk brukes til selve vegprosjektet, og som derfor ikke kan brukes til annet formål
- arealer som pga. prosjektet får endret bruksmulighet og utviklingspotensial (endringene kan være både positive og negative)
- ev. forskyvning av handels- og servicefunksjoner
- press på arealer der utbygging anses å være uheldig
- endret transportmønster for andre transportmidler enn vegtrafikk.

Det skal tas utgangspunkt i gjeldende kommuneplan, Samordnet areal- og transportplan

for Kongsberg og kommunedelplan for sentrumsområdene.

Virkninger for næringslivet

Temaet er vist stor oppmerksomhet lokalt og tiltakshaver skal derfor undersøke betydningen av ny E134 for næringslivet i Kongsberg, Notoddendistriktet og Numedal. Det skal gjennomføres en intervjuundersøkelse med et utvalg sentrale bedrifter i ulike næringer. Resultatene skal analyseres med tanke på det aktuelle tiltaket.

Transportkvalitet

Komfort

Temaet omhandler trafikantenes opplevelse av vegtiltaket og de nye mulighetene transportsystemet gir for trafikantene.

Følgende forhold vurderes:

- komfort og kjørerytme
- virkningene av nye tunneler for trafikantene med hensyn på forutsigbarhet og utrygghetsfølelse.

Utrygghet

Utrygghetsfølelsen som kan oppstå ved tunnelkjøring skal vurderes.

Kollektivtransport

Eventuelle konsekvenser for kollektivtrafikken, som trafikkerer E134 eller påvirkes konkursemessig av trafikken på E134, skal vurderes. Dette skal gjøres gjennom:

- en beskrivelse av dagens kollektivtrafikk med ruter, frekvenser, kollektivandeler
- beskrivelse av viktige reiserelasjoner
- vurdering av konkurranseforholdet mellom bil og kollektivtrafikk
- vurdering av ny E134s betydning for buss-trafikken.

Sykeltrafikkens framkommelighet

Sykeltrafikkens framkommelighet skal vurderes.

Konflikter med annen infrastruktur

Eventuelle konflikter med annen infrastruktur skal omtales, evt. utredes hvis dette er nødvendig for å kunne ta stilling til gjennomføring av tiltaket. Eksempler på dette

kan være alternativer som innebærer konflikt med jernbane, kraftledninger og kraftanlegg.

Deponi og bruk av overskuddsmasser

For de fleste aktuelle alternativer er det sannsynlig med til dels store masseoverskudd (blant annet avhengig av tunnallengder). Fjellmasser vil kunne benyttes i fyllinger. Avhengig av kvalitet vil de også være aktuelle som vegoverbygningsmasser. Løsmasser i området kan også få samme anvendelse som fjellmassene.

Det skal for alle alternativer gjøres enkle vurderinger for å klarlegge behov for massedeponering, massetak og mellomager. Det skal gjennomføres et søk etter massedeponiområder som kan være aktuelle å benytte i forbindelse med utbygging. Forslag til midlertidige og varige deponiområder som er direkte relatert til tiltaket skal beskrives i konsekvensutredningen. Det forutsettes at det senere utarbeides reguleringsplan(er) for deponeringsområdene.

9. Oppfølgende undersøkelser

Tiltakshaver skal i forbindelse med konsekvensutredningen:

- Vurdere behovet for nærmere undersøkelser for gjennomføring av tiltaket:
- Redegjøre hvordan oppfølging og kvalitetssikring av miljø- og naturressurstemaene vil inngå som en del av kvalitetssystemet og kvalitetsplanen for prosjektet, og som omfatter planlegging, bygging og drift.

10. Tiltak på avlastet vegnett

Med ”avlastet vegnett” menes i denne forbindelse veglenker som kan få mindre trafikk, som for eksempel dagens E134. Begrepet omfatter imidlertid også veglenker som får større trafikk som følge av tiltaket, slik at man må vurdere avbøtende tiltak på disse.

Konsekvenser for avlastet og pålastet vegnett skal beskrives.

En vurdering av framtidig trafikkbilde og forventet ulykkessituasjon for det avlastede vegnettet skal danne grunnlag for å utarbeide tiltaksmål for de aktuelle strekningene. Vurderinger av trafikkdempende tiltak, som for eksempel miljøgater med redusert fart, skal inngå i konsekvensutredningen. Der slike tiltak er nødvendig for å oppfylle prosjektets mål, forutsettes det at disse tiltakene inngår i prosjektet.

11. Sammenstilling og sammenligning

Konsekvensene som utredes for de ulike alternativene oppsummeres og sammenstilles.

Oppsummeringen skal legge vekt på å sammenligne konsekvensene både for enkelttema og samlet for alternativene. Sammenstilling av prissatte og ikke prissatte konsekvenser skal utføres etter prinsipper gitt i Statens vegvesens Håndbok 140.

Der det er hensiktsmessig skal det framstilles kart der flere tema sammenstilles. Skisser, bilder og fotomontasjer kan også være hensiktsmessige elementer i utredningen for anskueliggjøring av konsekvenser.

Det skal redegjøres for i hvilken grad alternativene sikrer måloppnåelse i forhold til målsettinger i:

- prosjektet
- nasjonale målsettinger.

12. Tiltakshavers anbefaling

Tiltakshaver skal med grunnlag i de utredninger som er gjennomført, komme med en anbefaling av alternativ og standard. Anbefalingen skal begrunnes.