

LIER KOMMUNE
Postboks 205
3401 LIER

Saksbehandler: Johannes Dahl Sundal
Saksbehandlers tlf.: 97068155
Deres ref.: 2024/16043
Vår ref.: 2025/223-2

06.02.2025

Høringsuttalelse - Kommunedelplan for samferdsel - Lierskogen, Tranbykrysset - Asker grense - Lier kommune

Statnett viser til varsel datert 03.02.2025 med melding om kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset - Asker grense. Forslag til planprogram på høring og kunngjøring oppstart planarbeid

Statnett har særskilt anleggskonsesjon etter energiloven for transmisjonsnettanlegg i Lier kommune. Dette innebærer at Statnett eier og drifter følgende anlegg området.

- Sylling transformatorstasjon
- 300 kV Sylling - Tegneby

Vedlagt er et oversiktskart over våre anlegg.

På denne bakgrunn gjør vi oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas hensyn til de anlegg som er nødvendig for Statnett å drifte. Statnett har følgende merknader.

Felles for elektriske anlegg - inntegning i plankart

Planområdet berøres av eksisterende 300 kV Sylling - Tegneby transmisjonsnettleddning. Transmisjonsnettleddningen er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE), jf energilovens § 3-1 første ledd.

Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra Plan- og bygningslovens regler, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Utgangspunktet er derfor at slike transmisjonsnettleddninger og transformatorstasjoner i en kommunedelplan ikke skal inntegnes som ett planformål, men innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter Energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (pbl §§ 11-8 d) /12-6).

Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttet opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene:

Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen og alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.

Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbelte langs denne transmisjonsnettledningen er totalt 43 meter, 21,5 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen.

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense

Anleggsarbeid nært spenningsatte anlegg må skje på en måte som ikke gir fare for Statnetts ledninger eller skade på personell, maskiner og utstyr. I tillegg til byggeforbudsbeltet er det en varslingsavstand på 30 meter det fra ytterste strømførende fase på ledningen.

Statnett som ledningseier skal derfor kontaktes minst 6 uker før planlagt oppstart av arbeid med anleggsmaskiner i en horisontal avstand nærmere enn 30 meter fra ytterste strømførende line. Det samme gjelder dersom det skal gjennomføres sprengningsarbeider eller gravearbeider mv som kan gi risiko for å påføre overføringsanlegget skade eller gi skade på tiltakshaver eller utstyr. Det vil da være nødvendig med befaring og nærmere avtale om aktuelle sikkerhetstiltak.

Vi viser ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside

<https://www.statnett.no/om-statnett/vart-hms-arbeid/arbeid-nar-hoyspentanlegg/>

samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som finnes der.

Statnett ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger som er spenningsatt.

Når det gjelder ROS-analyse ber vi om at denne gjennomføres med hensyn til transmisjonsnettets som kritisk infrastruktur både med hensyn til ferdig bygget anlegg og med hensyn til anleggsgjennomføring.

Statnett ber om å være høringspart i det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Rune Garberg

Johannes Dahl Sundal

Grunn- og rettighetssjerv

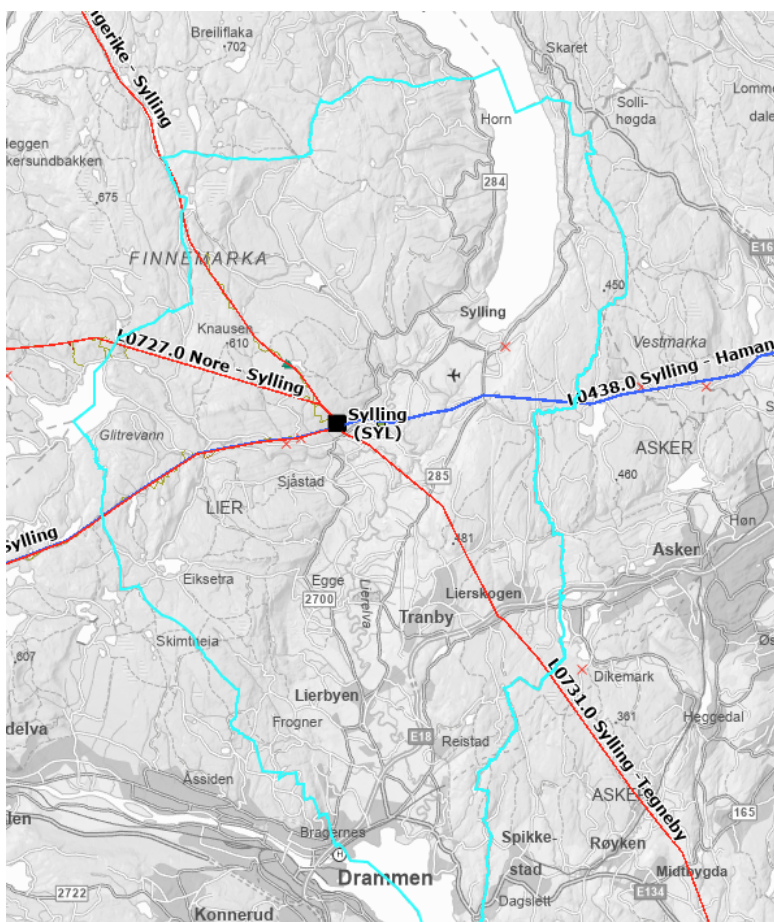
Saksbehandler

Vedlegg

- Oversikt over våre anlegg i området
- Oversikt over våre anlegg i kommunen



Oversikt over våre anlegg i området



Oversikt over våre anlegg i kommunen



LIER KOMMUNE
Postboks 205

3401 LIER

Vår referanse
25/03059-2

Deres referanse

Dato
05.03.2025

Høringssvar Asker kommune - Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen. Planprogram

Asker kommune ser med glede på at det skal utarbeides en kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen. Som nabokommune som ligger tett på Lierskogen, har vi mange felles problemstillinger og utfordringer.

Løsning for gang og sykkeltrafikk er mangelfull langs deler av Drammensveien som krysser kommune og fylkesgrensen. Vi håper dette arbeidet setter fokus på dette arbeidet, og at det fører til prioriteringer fra begge fylker til å gjennomføre denne lenken som har vært snakket om i lang tid.

Mange av innbyggere i Lierskogen og i Lier har sin arbeidsplass i Asker og inn mot Oslo. Det belaster vårt lokalveisystem, E18 og innfartsparkeringsplasser i Asker sentrum. Det samme gjelder også motsatt vei. Vi håper planarbeidet vil belyse løsninger som i størst mulig grad legger til rette for og gir innbyggere og reisende mulighet til å ta grønne reisevalg fra Lier inn til Asker og hovedstaden.

Vi ser frem til et spennende arbeid, og kommer helt sikkert tilbake med flere innspill på selve planen.

Med vennlig hilsen
Sølve Brenn Jerm
Rådgiver
52020 - Steds- og områdeutvikling

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Postadresse
Asker kommune
Katrineåsveien 20
3440 Røyken

E-post
post@asker.kommune.no
Telefon
66 70 00 00

Organisasjonsnummer
920 125 298
Nettside
asker.kommune.no



Fra: Henrik Andreas Borgnes Pfeiffer[Henrik.Andreas.Borgnes.Pfeiffer@asker.kommune.no]
Sendt: 06.03.2025 15:04:30
Til: Postmottaklier Postmottak[postmottak@lier.kommune.no]
Tittel: SAK 2024/16043 - Tilleggsinnspill fra Asker Kommune - Pågående planarbeid adkomst Jerpåsen_inkludert Heiakrysset og del av Drammensveien

Hei,

Viser til deres brev datert 3.2.2025 for «**Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset - Asker grense. Forslag til planprogram på høring og kunngjøring oppstart planarbeid**», viser også til Asker kommunes innspill sendt dere 05.3.2025.

Vi har ytterligere innspill til varselet.

Det er pågående planarbeid i Asker Kommune som berører varsløt område for kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset- Askers grense, i Lier kommune

Det gjelder sak 2020/228 Forslag til planprogram og konsekvensutredning for adkomst og massemtak på Jerpåsen.

Forslagstiller er Brevik AS og plankonsulent er Norconsult (avd Sandvika)

Det er blant annet forventet rekkefølgekrav knyttet til oppgradering av Heiakrysset og eventuelt deler av Gamle drammenvci (Lier) eller deler av Drammensveien fra Heiakrysset og innover i Asker.

Ta kontakt dersom behov eller spørsmål.

Med vennlig hilsen

Henrik Borgnes Pfeiffer
Rådgiver Plan // Master i Arkitektur
Reguleringsplan, Samfunnsutvikling

(+47) 901 77 451
hpfeiffe@asker.kommune.no
asker.kommune.no



Fra: reidar.larssen@lifi.no[reidar.larssen@lifi.no]
Sendt: 19.03.2025 20:03:30
Til: Postmottaklier Postmottak[postmottak@lier.kommune.no]
Tittel: SAK 2024/16043 Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen

SAK 2024/16043 Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen

FAU på Tranby skole har hatt en prosess for å utarbeide innspill til arbeid med samferdsel på Lierskogen.

De innspillene som er kommet frem er følgende:

Det er manglende adkomst via fortau, belysning og fotgj.overgang over Drammesveien ved Avstikkern for tilgang til busstoppen på sørsiden av Drammensveien. Dette gjør ferdsel til denne holdeplassen farlig for store og små.

Rypeveien fra bebyggelsen og ned til kirken er mørk, uten gangfelt og ofte dårlig strødd for fotgjengere.

Fotgj.overgang midt i krysset Drammensvei/Gamle Drammensvei er plassert uheldig, midt i et svært trafikkert kryss. Trafikksituasjonen her er slik at fotgjengere fort kan bli oversett i et ellers travelt og kaotisk trafikkbilde.

Det mangler sykkel og gangvei til friluftsområde Ulvenvannet/Dikemark som benyttes mye av ungdommen. Dette er uheldig og skaper farlige situasjoner. Veien mellom Heiatoppen og Nedre Stabekk barnehage er spesielt farlig for myke trafikanter, da autovernet tvinger forgjengerne inn i veibanen.

Holdeplasser/venteplass for passasjerene på Heiatoppen er ofte i veibanen. Det mangler en lomme, og om vinteren tvinger brøytekanterne ventende passasjerer inn i veibanen. I tillegg mangler det tilstrekkelig lys og gangfelt i alle retninger fra Heiatoppen

Av og påkjøring til Circle K på Lierskogen: Når bussen står i veien ved holdeplassen, tar noen bilister veien innom «gårdsplassen» på om Circle K for å kjøre forbi. Da adkomst til denne svært mye brukte holdeplassen går over inn og utkjøringen her, gir dette farlige situasjoner.

Håper innspillene tas med i detaljarbeidet når det starter, og at dette kan bidra til et tryggere lokalmiljø for ungdommen.

Med vennlig hilsen
FAU Tranby skole
v. nestleder Reidar Larssen

Til: Lier kommune
Kopi: Asker kommune
Buskerud fylkeskommune
Statens vegvesen
Engelsrud vel
Lierposten

Deres ref: SAK 2024/16043

Lierskogen Vel og Samfunnslag
Heiaveien 2
3420 Lierskogen
LierskogenVSL@gmail.com

Lierskogen 19. mars 2025

Bemerkninger til planprogram:
Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset – Asker grense

Vi takker for at Lier kommune har igangsatt arbeidet med en KDP for samferdsel på Lierskogen, og for godt samarbeid så langt. Vi vil med dette komme med noen bemerkninger til foreslått planprogram.

Innledningsvis vil vi påpeke at det er noen svakheter i premissene for planen. Kommunedelplanen for samferdsel er avgjørende for Lierskogen vis a vis utvikling av Sagvollskogen. Dette premisset kommer ikke fram. Tilsvarende har Sivilforsvarstomta og en rekke prosjekter i Asker betydning for hvordan Lierskogen blir seende ut. Slik planprogrammet foreligger i dag er det en fare for at det dimensjoneres for Sagvollskogen og at det ikke tas hensyn til alle de andre utviklingsprosjektene. Planprogrammet er for snevert. Etter vårt syn må planområdet utvides, slik at en får med seg det som vil påvirke miljøet på Lierskogen – altså all intern trafikk, all trafikk østfra og all trafikk vestfra.

Lierskogen Vel og Samfunnslag har følgende innspill:

1. Planprogrammet må utvides.

- Planen må *minimum* inkludere alle områder som er regulert eller som er under regulering på og ved Lierskogen, se illustrasjoner, figur 1-3. Illustrasjonene er fra november 2023 og må ajourføres. Det har tilkommet nye prosjekter, deriblant RFP AS sitt næringsbygg ¹på østsiden av Regnbuebroa.
- Utbygginger som er vedtatt eller på vei til å bli vedtatt må være med.
- Planen må inkludere hele Lierskogen sentrum. Per i dag er ikke området rundt Heia skole med i plankartet. Det står i konflikt med å vurdere trygg skolevei, som vel er et naturlig tema i en KDP for samferdsel.
- Prosjekter i Asker kommune påvirker også trafikken på Lierskogen og bør inn som underlagsmateriale.

¹ Næringsbygget vil bli på 5000 m2 og omtales i Lierposten 21.2. 2025 som et «røslig prosjekt». Lierskogen Vel og Samfunnslag er bekymret for prosjektets innvirkning på Heiatoppen og Regnbuebroa, som i dag er svært trafikkfarlig. Myke trafikanter krysser Regnbuebroa og krysser/beveger seg langs fylkesveien med livet som innsats. Området er også farlig for kjørende.

2. Økonomi

Fra pkt. 5 Konsekvenser – økonomiske konsekvenser siteres følgende: «Administrasjonen kan pr. i dag ikke se at tiltakene som eventuelt kommer frem på bakgrunn av planarbeidet, vil kreve økonomiske bidrag fra Lier kommune. Tiltakene som vil hjemles i kommunedelplanen, vil eventuelt kunne få økonomiske konsekvenser for fremtidige utbyggere som ønsker å få gjennomført sine planer. Det forutsettes økonomiske bidrag fra Buskerud fylkeskommune da Drammensveien er fylkeskommunal vei.»

Vi har følgende kommentarer til dette:

Ingen økonomiske bidrag fra kommunen

LVSL har gjennom en årrekke arbeidet med forskjellige problemstillinger for å bedre trafiksikkerheten på Lierskogen og hatt årlige møter med ordfører og administrasjon. Dessverre har denne samhandlingen gitt minimale resultater. Kommunen tar nå sikte på at kommende utbyggere rydder opp i det forsømte av trafiksikkerhetstiltak ved å knytte rekkefølgebestemmelser til nye utbyggingsprosjekter. Kommunen er nok på villspor, dersom det med teksten ovenfor menes at utbyggere skal løse så vel trafiksikringstiltak relatert til deres egne prosjekter som alle tiltakene LVSL tidligere har anmodet om at gjennomføres. Det er klare regler for bruk av rekkefølgebestemmelser og krav til utbyggere må være relatert til det enkelte prosjekt. Det er følgelig utenkelig at utbyggere skal ordne opp i forsømmelser overalt på Lierskogen og at kommunen skal unngå kostnader.

Bidrag fra fylkeskommunen

Kommunen forutsetter bidrag fra Buskerud fylkeskommune da Drammensveien er fylkeskommunal vei. Det er underlig at dette i det hele tatt nevnes siden det er allment kjent, og forhåpentligvis særlig godt kjent for personene som er ansvarlige for planprogrammet, at fylkeskommunen har dårlig økonomi og ønsker kun å gjøre bitte små og delvis bortkastede tiltak på Lierskogen. Representanter fra LVSL var i møte med Buskerud fylkeskommune 13.02.25 og fikk en grundig orientering om svært dårlig økonomi i fylkeskommunen. Kommunens ansvarlige for planprogrammet var tilstede i samme møte og fikk samme informasjon. Til tross for dette forutsetter kommunen økonomiske bidrag fra fylkeskommunen.

Ansvarsfraskrivelse

Vår foreløpige konklusjon er at kommunen bommer totalt på hvordan aktuelle tiltak kan finansieres, og vi har ikke tillit så langt til at denne saken er på et godt spor. Det er krevende for LVSL å bidra i en medvirkningsprosess, hvor det er åpenbart at samferdselsplanen ved eventuell realisering vil utløse en rekke trafiksikkerhetstiltak samtidig som kommunen ikke tar økonomisk ansvar – ikke engang for å rydde opp i gamle saker og mindre saker som diskuteres i disse dager.

For ordens skyld nevnes enkle tiltak som brøyting av fortau på Regnbuebrua, hvor kommunen fraskriver seg ansvar. Samme sted tok det tre måneder og mye mas fra LVSL og privatpersoner for å få satt opp midlertidig gjerde, slik at myke trafikanter ikke faller ned i motorveien. Lier kommune har heller ikke vært villig til å engasjere seg i forslag om midlertidige stier ved Regnbuebrua som et enkelt og rimelig trafiksikringstiltak.

Vi minner også om vår samlede oversikt (Notat omkring trafiksikkerhet og infrastruktur på Lierskogen, datert 15.02.2023) over ønskede trafiksikkerhetstiltak på Lierskogen, hvor lite er gjort fra kommunens side.

Finansiering

Kommunen uttrykker følgende i forslag til planprogram: «Hovedanliggende vil være å definere tiltak som kan gjøre det tryggere for myke trafikanter å ferdes på Lierskogen, å bedre

situasjonen for kollektivreisende samt å definere tiltak som gir god og trafikk sikker fremkommelighet for kjørende».

Etter hvert blir forhåpentligvis de økonomiske konsekvensene av aktuelle tiltak i kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen klarlagt. LVSL har som kjent anmodet om realisering av en rekke trafikkisikringstiltak på Lierskogen uten at kommunen har gjennomført dette med tilhørende finansiering. Nødvendig tiltak i samferdselsplanen kommer i tillegg til innspillene fra LVSL, og totalt omfang av tiltak vil utvilsomt bli stort og kostnadskreven. Da oppstår det en diskusjon om hva tiltakene koster og hvordan disse skal finansieres.

Anbefaling

Det anbefales at kommunen på et tidligst mulig tidspunkt får oversikt over tiltakenes kostnader og finner ut hvordan disse skal finansieres. Ingen er tjent med omfattende og kostbare konsulentutredninger samt brede medvirkningsprosesser, dersom hverken kommunen eller fylkeskommunen er i stand til å ta ansvar for sin del av finansieringen, når tiltak skal gjennomføres.

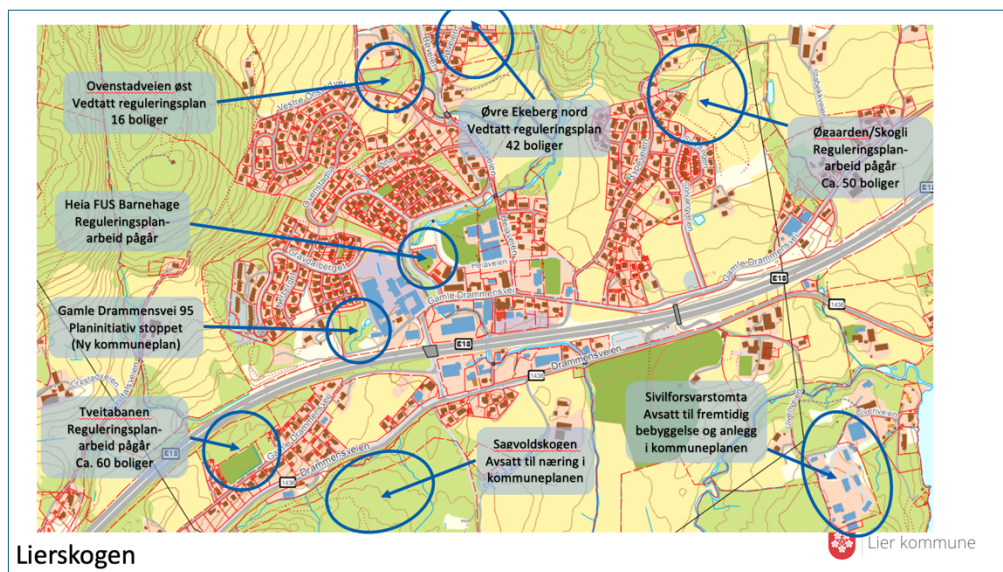
Et skrekksenario for LVSL vil være at en får oversikt over en rekke nødvendige tiltak, men at få eller ingen tiltak realiseres som følge av manglende finansiering, og at kommunen likevel gir Dpend tillatelse til å bygge i Sagvollskogen.

3. Relasjon til andre planer og føringer

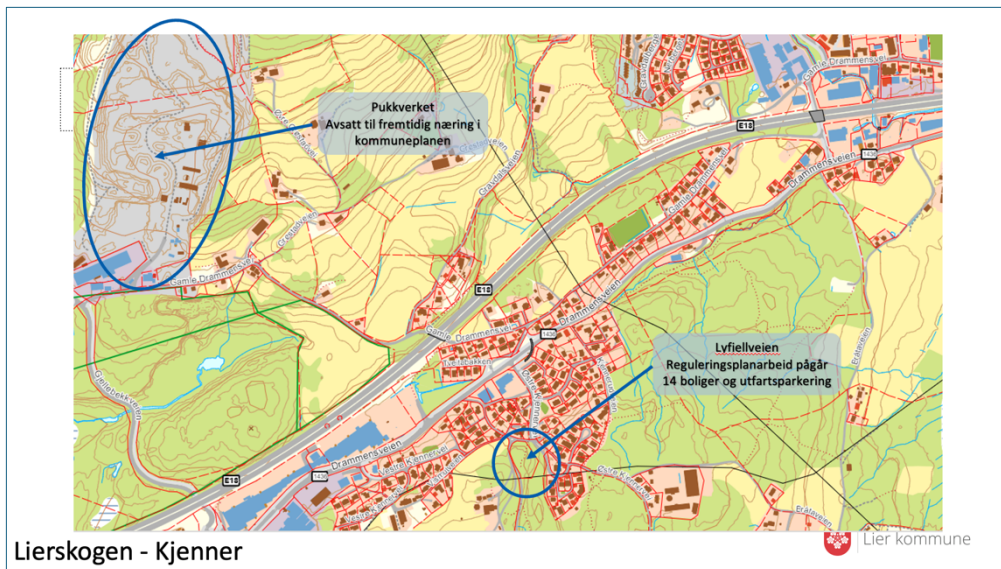
- Planprogrammet refererer til overordnede, nasjonale, regionale og lokale planer og føringer. Planer fra Asker kommune bør likeledes også inn i planprogrammet.

4. Plansamarbeid med Asker kommune

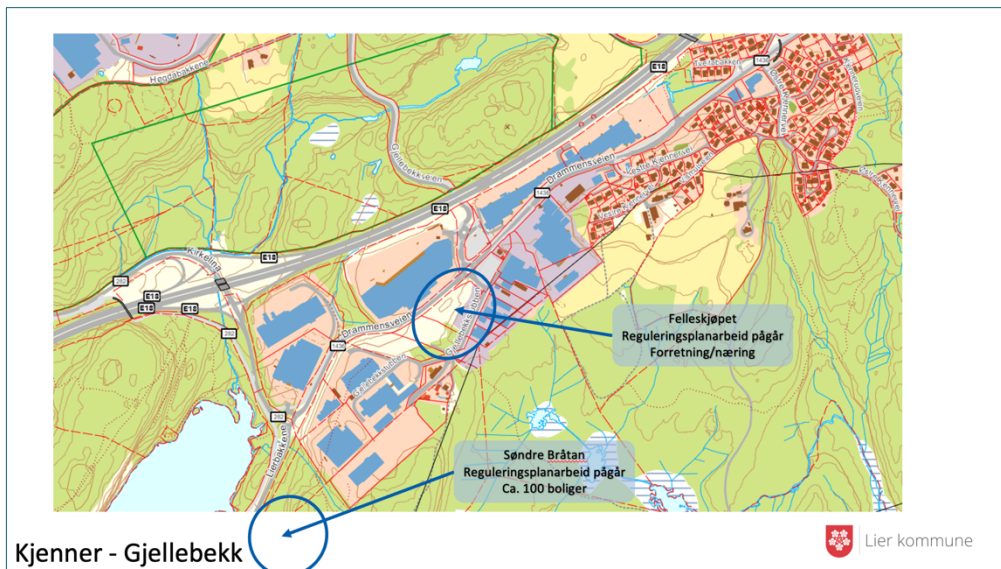
- Lierskogen er tett koblet på Asker kommune i kraft av sin beliggenhet. Utbygginger på Dikemark, fylling på Hjerpåsen og fortetting langs Gml. Drammensvei på Asker-siden er blant prosjekter som har sterk påvirkning på utviklingen av – og trafikken gjennom – Lierskogen.
- LVSL mener det er behov for et plansamarbeid med Asker kommune for å sikre helhetlig planlegging.



Figur 1. Fra innlegget *Pågående/Nylig vedtatte plansaker Lierskogen-Kjenner* holdt av Lier kommune ved Thorgeir Bjerknes på LVSLs folkemøte i november 2023.



Figur 2. Fra innlegget *Pågående/Nylig vedtatte plansaker Lierskogen-Kjenner* holdt av Lier kommune ved Thorgeir Bjerknes på LVSLs folkemøte i november 2023.



Figur 3. Fra innlegget *Pågående/Nylig vedtatte plansaker Lierskogen-Kjenner* holdt av Lier kommune ved Thorgeir Bjerknes på LVSLs folkemøte i november 2023.

Hilsen

styret i Lierskogen Vel og Samfunnslag
v/ styreleder Ingrid Lønningdal



Statsforvalteren

i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato:

21.03.2025

Vår ref:

2025/6033

Deres dato:

03.02.2025

Deres ref:

2024/16043

LIER KOMMUNE

Postboks 205

3401 LIER

Saksbehandler, innvalgstelefon

Agnes Nygaard Andenæs, 32 26 68 12

Lier - Uttalelse til høring av planprogram og oppstart av kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen - Tranbykrysset

Vi viser til deres oversendelse datert 3. februar 2025 med høring av planprogram og varsling av oppstart av detaljregulering for kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen – Tranbykrysset.

Bakgrunn

Formålet med planarbeidet er å se helhetlig på den trafikale situasjonen på Lierskogen innenfor angitt plangrense. Planområdet omfatter Tranbykrysset på E18 i vest via Lierskogen og frem til Asker i øst. Planarbeidet skal gi overordnede og langsiktige føringer for fremtidige planprosesser.

Planen skal gi overordnede og langsiktige føringer for:

- Sikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende innenfor planområdet
- Bedre tilrettelagt kryssing av E18 for gående og syklende
- Bedre tilrettelegging for reisende med kollektivtransport herunder buss, innenfor planområdet
- Holdeplass for ekspressbuss langs E18 i øst/vest-retning
- Trafikksikkerhet rundt pendlerparkeringen, påkjøringsrampen til E18 og bussholdeplass langs E18 ved Heiatoppen
- Prinsipputforming for ny påkjøring til E18 på Heiatoppen
- Prinsipputforming av nytt kryss E18 / Kirkelina (Tranbykrysset) for å gi krysset en mer trafiksikker utforming samt å bedre kryssets kapasitet
- I størst mulig grad ivareta Tranbykryssets historiske verdi
- Kapasitet på veier og øvrige kryss og rundkjøringer
- Sanering av avkjørsler
- Rekkefølgekrav for utbygging

Planarbeidet utløser krav om konsekvensutredning og planprogram, jf. forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften) § 6 bokstav a.

E-postadresse:
sfospost@statsforvalteren.no

Sikker melding:
www.statsforvalteren.no/melding

Postadresse:
Pb 325
1502 Moss

Besøksadresse:
Moss: Vogts gate 17
Drammen: Dr. Hansteinsgate 9
Oslo: Stensberggata 27

Telefon: 69 24 70 00
www.statsforvalteren.no/os
Org.nr. 974 761 319



Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser.

Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Statsforvalterens innspill

Planprogrammet

Det fremgår av planprogrammet at kommunedelplanen ikke skal legge til rette for nye utbyggingsområder, men at det

«for trafikkområdet Tranbykrysset [kan] medføre vesentlige endringer dersom planarbeidet kommer frem til at krysset bør bygges om. Planarbeidet vil også kunne fastsette rammer for fremtidig utbygging og som samtidig vil medføre endringer av gjeldende kommuneplanens arealdel.»

Det er fra oversendelsen uklart hva ny kommunedelplan eksakt vil åpne for av tiltak innenfor planområdet. Dette gjør det derfor krevende å identifisere hvilke faktorer og verdier som kan bli berørt, og derfor bør inngå som del av konsekvensutredningen. Det fremgår videre av varselet man sikter på å utrede utformingen av Tranbykrysset på tiltaksnivå, jf. KU-forskriften § 13 tredje ledd. Vi legger derfor til grunn at man ved en senere reguleringsplan for området ikke vil utarbeide en ny konsekvensutredning for krysset. Gitt at dette er tilfellet, er det avgjørende at man i denne prosessen vurderer særlig grundig hvilke temaer som bør inngå som utredningstema i planprogrammet. Etter vår vurdering, er det flere temaer som bør tas inn som utredningstema, og spesielt viktig er dette for de deler av tiltaket som skal utredes på tiltaksnivå.

Blant annet er det store naturverdier langs vegstrekningen som kan bli berørt av planarbeidet, herunder en rekke kartlagte naturtyper, samt arter av stor forvaltningsinteresse. Det gjelder blant annet artene vipe som er kritisk truet (CR) og hønsehauk som er sårbar (VU) på Norsk rødliste for arter (2021). I Ulvenvatnet er det registrert edelkreps (Sterkt truet (EN)). Vi viser til funn registrert i [Naturbase](#) og [Artskart](#). Etter vår vurdering, bør naturmangfold inngå som et tema i konsekvensutredningen. Videre vil vi særlig peke på Tranby landskapsvernområde og Gjellebekkmyrene naturreservat, som ligger nord for Tranbykrysset. Vi legger til grunn at det ikke planlegges for inngrep innenfor verneområdene. Vi understreker samtidig at verdier innenfor områdene kan påvirkes av tiltak utenfor vernegrensene. Dette bør derfor nærmere utredes.

Videre ligger Padderudvannet over grensen til Asker, som er en kalkrik innsjø med stor forekomst av blanktjønnaks og forekomst av eller potensial for flere sjeldne og truede arter. Lokaliteten er kartlagt med A-verdi, og er en utvalgt naturtype. Utvalgte naturtyper er naturtyper som er gitt en særlig status gjennom forskrift. De er enten truet i Norge, er viktig for en eller flere prioriterte arter, er truet internasjonalt, eller har en vesentlig andel av sin naturlige utbredelse i Norge. Det skal tas særskilt hensyn til forekomster av utvalgte naturtyper. Før kommunen treffer en avgjørelse i saker som berører utvalgte naturtyper, skal konsekvensene av tiltaket eller virksomheten for naturtypenes utbredelse og tilstand klarlegges, jf. naturmangfoldloven § 53. En konsekvensanalyse må vurdere forekomsten(e) og også se disse i en større sammenheng, lokalt, regionalt og nasjonalt. Dersom det foreslås å gjøre inngrep i en utvalgt naturtype må det også vurderes avbøtende tiltak. Konflikt med



utvalgte naturtyper kan gi grunnlag for innsigelse ved høring av planforslag, jf. rundskriv T-2/16 *Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*.

Vi anbefaler også at vannmiljø og massehåndtering er tema som tas inn i konsekvensutredningen.

Planområdet ligger i tillegg tett på Markagrensen, og inneholder områder kartlagt som svært viktige friluftsområder og fulldyrka jord. Videre omfatter planområdet ømfintlig bebyggelse som vil påvirkes av eventuelle endrede støy- og luftforhold. Vi forutsetter at kommunen vurderer om planarbeidet kan påvirke disse interessene, og om de i så fall bør inngå som tema i konsekvensutredningen.

Konsekvensutredningen

Vi gjør oppmerksom på at Miljødirektoratet har lansert en digital [veileder for konsekvensutredning av klima- og miljøtema](#). Veilederen forklarer hvordan forskrift om konsekvensutredninger skal brukes, og presenterer en ny metode for å utrede miljøkonsekvenser. Veilederen omfatter disse miljøtemaene: naturmangfold, landskap, kulturmiljø, friluftsliv, forurensning, klimagassutslipp, vannmiljø og økosystemtjenester. Veilederen bør benyttes som utgangspunkt for planprogrammet og konsekvensutredning av planforslaget. Vi viser også til Kommunal- og distriktsdepartementets [Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven](#).

Naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven (nml.) §§ 8-12 inneholder prinsipper for all offentlig myndighetsutøvelse. Sammen med forvaltningsmålene i nml. §§ 4 og 5, skal prinsippene ligge til grunn for saksforberedelsen og avgjørelser som treffes med hjemmel i plan- og bygningsloven, jf. nml. § 7.

Prinsippet om tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag i nml. § 8 innebærer at kommunen må undersøke hvilke naturverdier det er på stedet, og vurdere hvordan disse vil berøres av planen/tiltaket. Aktuelle kilder er blant annet [Naturbase](#) og [Artskart](#). Videre må føre-var-prinsippet og samlet belastning, alternativ lokalisering og avbøtende tiltak vurderes, jf. nml. §§ 9-12. Som allerede nevnt i vår uttalelse er det flere naturverdier i og ved planområdet.

Hensynet til vassdrag og vannmiljø

Planområdet omfatter nærområder til (og deler av) vann og vassdrag. Vi minner om at det i 100-metersbeltet langs vassdrag skal tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser, jf. plan- og bygningsloven § 1-8. Vannforekomstene i dette området har blant annet stor verdi for naturmangfold, og videre planarbeid må ivareta dette.

I henhold til vannforskriften § 4 om miljømål skal tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand. Vannforskriften er fulgt opp av regionale vannforvaltningsplaner som setter konkrete miljømål for vannforekomstene.

Planarbeidet må ta nødvendige hensyn til vannmiljøet og de miljømålene som er fastsatt. Dette innebærer blant annet at miljøtilstand etter vannforskriften skal beskrives og at effekter av planlagte tiltak og aktiviteter vurderes og sees i sammenheng med miljømålene. Påvirkning på vannmiljøet i drift- og anleggsfasen med muligheten for avbøtende tiltak må utredes, og det må avsettes tilstrekkelige renseløsninger for veivann. Dette gjelder spesielt hvis legges opp til omlegging av Tranbykrysset. Vi viser til at avrenning av veivann i driftsfase kan medføre en betydelig tilførsel av forurensning til vassdrag i form av partikler, tungmetaller, mikroplast og salt. Vi ber derfor om at



behovet for renseløsninger for overvann blir vurdert. For at miljømålene skal nås, må alle sektorer bidra. Et av innsatsområdene i *Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv* er å redusere tilførsler av miljøgifter. Her nevnes blant annet kunnskap om avrenning og renseløsninger for vann fra veier og andre samferdselsanlegg som påvirker miljøtilstanden i Oslofjorden og utredning av muligheten for å innfase nye løsninger i eksisterende anlegg.

Det skal som hovedregel ikke gis tillatelse til ny aktivitet eller nye inngrep som kan føre til at miljømålene etter vannforskriften og regional vannforvaltningsplan ikke nås. Dersom planlagt arealbruk vil kunne føre til en varig forringelse av miljøtilstanden (for minst ett kvalitetselement eller for samlet tilstandsklasse) eller gjøre det vanskeligere å oppnå miljømålene, vil dette være i strid med miljømål som følger av vannforskriften. Kommunen må da vurdere konkret om unntaket i vannforskriften § 12 kommer til anvendelse. Det fremkommer av Klima- og miljødepartementets [Nye presiseringer om bruk av vannforskriftens § 12 \(vannportalen.no\)](#) at slike vurderinger skal gjøres ved utarbeidelse og behandling av arealplaner. For planer eller tiltak som skal konsekvensutredes, skal vurdering etter vannforskriften § 12 samordnes med arbeidet med konsekvensutredning.

Vi fraråder videre tiltak om som vil innebære inngrep i vassdrag eller kantvegetasjon langs vassdrag. Eventuelle inngrep i vassdrag vil kreve en vurdering av Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) etter vannressurslovens § 8 om konsesjon. Hvis ikke NVE konsesjonsbehandler, må tiltak i vassdrag vurderes etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, hjemlet i lov om laksefisk og innlandsfisk. Inngrep i vassdrag kan også utløse behov for tillatelse etter forurensningsloven. Ved eventuell fjerning av vegetasjon i kantsoner må en dispensasjonssøknad sendes inn til Statsforvalteren, jf. vannressursloven § 11.

Masseforvaltning

Vi legger til grunn at det tas stilling til massehåndtering i planprosessen. Det er spesielt viktig å sikre forsvarlig håndtering av eventuelle forurensede masser og sprengsteinmasser, samt sikre at ikke plastfibrester i sprengstein spres i naturen. Vi viser i den sammenheng til at tidligere Viken fylkeskommune har utarbeidet en [veileder](#) for masseforvaltning i 2021.

Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Vi anbefaler å ta i bruk Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) [kartbaserte veiledning for reguleringsplaner](#) i forbindelse med arbeidet. Områder med sårbarhet og risiko må identifiseres i plankart og sikres gjennom planbestemmelser.

I tillegg til konsekvensutredningen, må det i forbindelse med planarbeidet utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. plan- og bygningsloven § 4-3. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til ytterligere utbygging. I den anledning vil vi vise til DSBs veileder [Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging](#). Vi ber om at ROS-analysen følger planforslaget ved offentlig ettersyn og at eventuelle nødvendige tiltak mot uønskede hendelser blir innarbeidet i planen.

Ellers vil vi vise til relevante veiledere utgitt av NVE, deriblant [Sikkerhet mot kvikkleireskred](#) nr. 1/2019. I planarbeidet må det tas hensyn til naturfarer, samt eksisterende og fremtidige klimaendringer. Planen må legge opp til en forsvarlig overvannshåndtering. Vi anbefaler [Miljødirektoratets veileder om klimatilpasning](#).



Følgende statlige planretningslinjer ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025).
- Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024).
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (1994).

Ellers viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2025](#) og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#).

Vi vil komme tilbake til saken når planen er på offentlig ettersyn, og vurdere om de nasjonale og regionale hensynene er fulgt opp. Vi ber om å få tilsendt fastsatt planprogram.

Med hilsen

Torgeir Fagersand
seniorrådgiver
Klima- og miljøvernavdelingen

Agnes Nygaard Andenæs
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Buskerud fylkeskommune
Statens Vegvesen
Asker kommune

Postboks 3563
Postboks 1010 Nordre Ål
Katrineåsveien 20

3007	DRAMMEN
2605	LILLEHAMMER
3440	RØYKEN

Lier kommune
Vestsideveien 2
3403 Lier

21.03.2025

SAK 2024/16043 – Uttalelse til planprogram og planarbeid for kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset – Asker grense

Brevik AS er et maskinentreprenørfirma som holder til på Gjellebekk i Lier kommune. Hvert år er vi involvert i et betydelig antall bygge- og anleggsprosjekter i Lier og omkringliggende kommuner, både innenfor by- og boligutvikling, industri, infrastruktur og samferdsel. Med vårt hovedkontor lokalisert innenfor planområdet er vi daglige brukere av veisystemet det nå skal utarbeides kommunedelplan for. Vi ser positivt på at Lier kommune har igangsatt dette planarbeidet.

Vi ser spesielt positivt på at planarbeidet omfatter mulige forbedringstiltak for kryssområdene ved Heiatoppen og Tranbykrysset. Vi er klar over innholdet i det kommunestyrevedtaket som det refereres til i planprogrammets innledning. Men vi vil likevel oppfordre til at det langsiktige målet for Lier kommune bør være å sikre etablering av et fullverdig 4-veis kryss på Heiatoppen.

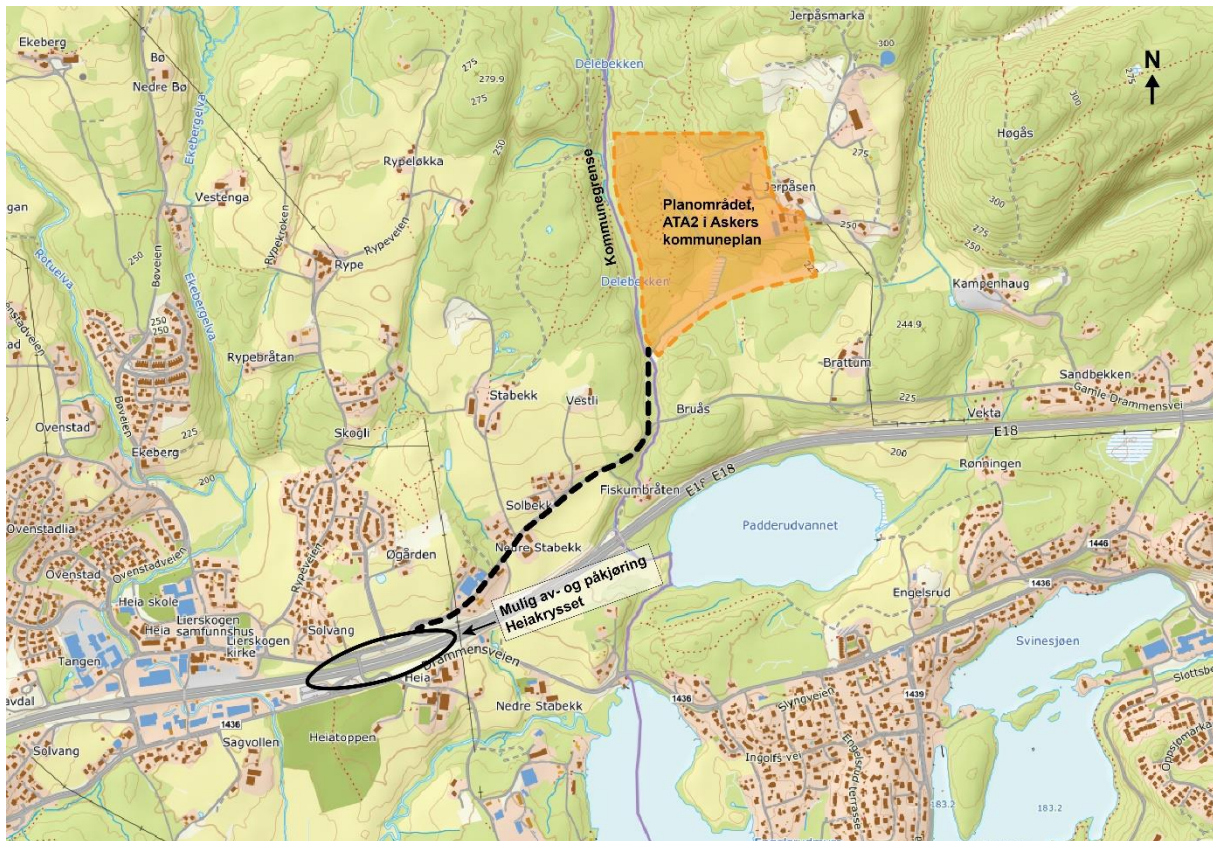
Vi synes det er bra at planprogrammet har et sterkt fokus på sikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende. Samtidig vil vi oppfordre kommunen til å påse at kommunedelplanen utformes på en slik måte at kapasitet og fremkommelighet for nyttetraffikk og tunge kjøretøy også ivaretas.

Brevik AS arbeider for tiden med et forslag til planprogram for et massemtak på Jerpåsen (gnr/bnr 94/4) i Asker kommune, ved kommunegrensen til Lier kommune. Planområdet er et av områdene Asker kommune har utpekt til massemtak i kommuneplanens arealdel 2023–2035 og er benevnt som ATA2 i kommuneplankartet.

Innenfor planområdet ønsker vi å legge til rette for mottak av overskuddsmasser fra bygge- og anleggsvirksomheter, med sortering, bearbeiding og mellomlagring av massene, før en størst mulig del av massene gjøres tilgjengelig for gjenbruk. På sikt er målet å reetablere planområdet som dyrka mark og forbedre dyrkingsforholdene sammenlignet med i dag.

Massemtaket vil være viktig i et regionalt perspektiv. Masser som per i dag fraktes til Hønefoss, Hof i Vestfold og Hobøl kan ved etablering av et massemtak på Jerpåsen sikres både en langt kortere reisevei, og en høyere gjenvinningsgrad enn i dag. Dette er gunstig, ikke bare for den samlede transportbelastningen og tilhørende klimagassutslipp i regionen, men også for å begrense naturtap i regionen. Gjennom å sikre en høy gjenvinningsprosent for massene som leveres til massemtaket, kan presset på å utvide eksisterende pukkverk, eller å ta i bruk nye uberørte naturområder til utvinning av pukk, reduseres.

En effektiv og trafikk sikker kjøreadkomst er avgjørende for å kunne etablere massemtak på Jerpåsen. Det er tidligere vurdert flere alternative kjøreadkomster, der kjøreadkomst via Liersiden og Gamle Drammensvei har vært ett av alternativene. Dette ville gitt kort kjørevei mellom E18 og massemtaket og berøre relativt få boliger, samt at det i dag er fortau/gang- og sykkelvei på store deler av strekningen. Dette ble nærmere omtalt i planinitiativ for planarbeidet, datert 12.02.2024, men avvist av Lier kommunes administrasjon i brev av 08.05.2024. Se figur 1 som viser en kartskisse av dette adkomstalternativet.



Figur 1: Planområdet på Jerpåsen, ATA2 i Asker kommuneplan er vist med oransje farge. Mulig adkomstløsning via Heiakrysset er vist med stiplet svart linje.

Vi tillater oss også å vise til Dpend Eiendom AS sitt planarbeid for et nytt næringsområde på Sagvollskogen (gnr/bnr 161/26) ved Heiatoppen. Ifølge forslag til planprogram planlegges det for arealkrevende virksomheter i form av lager, logistikk og industri. I tillegg er området Sivildforsvarstomten en del av planområdet som også skal utvikles i fremtiden. Begge disse områdene ligger svært nært Heiakrysset og vil i likhet med Asker Massemottak ha store fordeler av en kryssutbedring for Heia-krysset.

Vi håper at med de forbedringstiltak for Heia-krysset som kommunedelplanen kan hjemle, at kommunen er åpne for en ny vurdering av atkomst til Asker Massemottak via Heia-krysset og Gamle Drammensvei.

Med vennlig hilsen

Dag Atle Skår

Prosjektleder, Brevik AS

T: 473 12 517 | www.brevik.no

Gjellebekkstubben 10, 3420 Lierskogen

Vår dato
21.03.2025

Vår referanse
25/00028-2

Vår saksbehandler

Deres dato

Deres referanse
SAK 2024/16043

Lier kommune
postmottak@lier.kommune.no

Kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset -Asker grense - merknad.

Det vises til høringsbrev som gjelder forslag til planprogram og oppstart av planarbeid for kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen.

Glitrevannverket IKS er et interkommunalt vannverk eid av kommunene Drammen, Lier og Asker. Vi leverer i tillegg vann til Holmestrand og Frogn kommune. Vannkildene er Glitre, Røysjø og Holsfjorden, samt Setervann som er reservevannkilde. Glitrevannverket har ansvar for overføringsledninger fram til kommunalt nett. I henhold til drikkevannsforskriften har vi som vannverkseier ansvar for å sikre våre anlegg slik at vi leverer nok og sikkert drikkevann til kommunene.

En av våre overføringsledninger blir berørt av kommunedelplanen. Ledningen går igjennom planområdet. Det vises til gjeldende reguleringsplan for våre anlegg innenfor planområdet for nærmere opplysninger.

Glitrevannverket må kontaktes for å avklare nærmere detaljer for våre anlegg i det videre arbeidet.

Med hilsen
Glitrevannverket IKS

Mildrid Solem



LIER KOMMUNE
Vestsideveien 2
3403 LIER

Vår ref.: 2025/13279-5

Deres ref.:2024/16043

Dato: 21.03.2025

Lier kommune - Kommunedelplan for samferdsel - Lierskogen, Tranbykrysset - Asker grense - Uttalelse

Vi viser til oversendelse fra Lier kommune datert 03.02.2025.

Lier kommune har varslet oppstart av planarbeid og sendt forslag til planprogram for kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset - Asker grense på høring.

Tiltaket er vurdert ut fra fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet, forvalter av fylkesveg og som fagmyndighet for kulturminnevern. Fylkeskommunen har følgende innspill til forslag til planprogram og arbeid med kommunedelplanen:

Trafikkanalyse

Akershus fylkeskommune anbefaler at trafikkanalysen inkluderer trafikken fra områdene Engelsrud, Vardåsen og Dikemark i Asker. Trafikkanalysen bør vurdere om trafikk fra områder i Asker kommune kan ha konsekvenser for trafiksikkerheten til gående og syklende og påvirke fremkommeligheten for busser innenfor planområdet til kommunedelplanen.

Mobilitet for myke trafikanter/trafiksikkerhet

Fylkeskommunen er positiv til at trafiksikkerhet for gående og syklende er et tema i planprogrammet for kommunedelplanen. Det er viktig at planen legger godt til rette for trygg og effektiv ferdsel for myke trafikanter. Det går en hovedsykkelveirute langs fv. 1436 Drammensveien innenfor planområdet og videre i Asker kommune. Det mangler sykkelløsning langs Drammensveien i Lier kommune og det er mangelfull sykkelløsning langs Drammensveien i Asker kommune.

Kollektivtrafikk

Fylkeskommunen er positiv til at et av formålene med kommunedelplanen er å forbedre tilretteleggingen for kollektivtrafikk, inkludert buss, innenfor planområdet. Vi anbefaler at fagnotatet om kollektivtrafikk vurderer plassering og kvalitet på bussholdeplasser, trafiksikkerheten for myke trafikanter på vei til og fra holdeplassene, samt behovet for arealer til snu- og reguleringsplasser for busser.

PKKM plan

Postadresse: Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

Telefon: 22 05 50 00

E-post: post@afk.no

Internett: www.afk.no

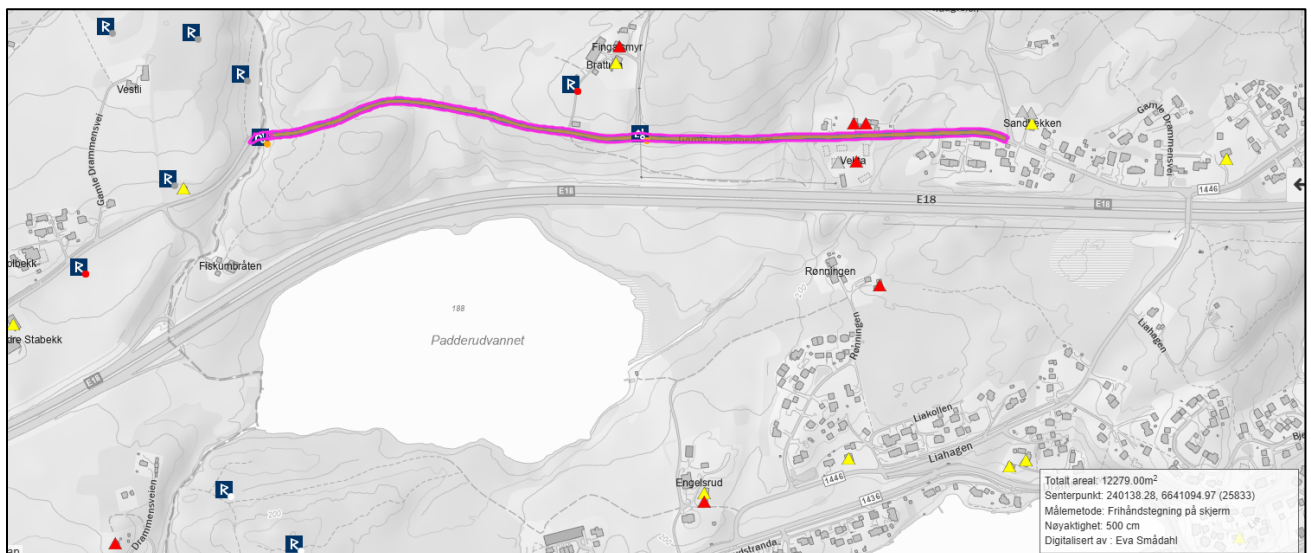
Org.nr.: 930580783

Arkeologi og nyere tids kulturminner

Kulturminner, plan- og vernestatus

Like øst for planområdet, og hovedsakelig innenfor Asker kommunes kommunegrense, er en strekning av Gamle Drammensvei som er den gamle Kongevegen fra 1600-tallet mellom Kongsberg og Kristiania. Veien blir også kalt Sølveien og har ID175374 i kulturminnedatabasen Askeladden. På grunn av en senere omlegging av veien har denne opprinnelige traseen bevart sin eldre karakter. Denne strekningen av Sølveien/Kongeveien er objekt nummer 256 i «Vegvalg», Statens Vegvesens nasjonale verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Strekningen er del av det større registrerte kulturmiljøet (nr. 24) *Del av Gamle Drammensvei og bebyggelsen langs denne* i Asker kommunes kulturminneplan og temakart for kulturminner. Innenfor samme kulturmiljø er det registrert en automatisk fredet gravhaug, sør for tunet på Brattum.

Sølveien er regulert til spesialområde bevaring i reguleringsplan for Gamle Drammensvei (del av "Sølveien") (i kraft 30.03.2004)



Figur 1 Sølveien – utvalgt strekning av Kongeveien mellom Kongsberg og Kristiania som er objekt 256 i statlig verneplan. Skjermdump fra kulturminnedatabasen Askeladden

Beskrivelse av Sølveien fra kulturminnedatabasen Askeladden

Beskrivelse

Dette er objekt nummer 256 i Statens nasjonale verneplan. Lokaliteten består av en vei med flere originale og nyere, tørrmurte konstruksjonselementer. Opprinnelig kjøreveg fra 1665,

med få endringer bortsett fra fast dekke. Utstrekningen på den utvalgte verneverdige delen av Gamle Drammensveg er på om lag 1150 meter. Vegen går gjennom et gammelt kulturlandskap med dyrket mark og skogholt. Randvegetasjonen fremstår stedvis nesten som en allé, og gir en flott ramme og preg av eldre landeveg. Dette forsterkes av mangelen på vegmerking og moderne rekkverk på strekningen. Strekningen har til sammen tre tørrmurte hellebruer/kulverter forbi våte områder. Ved fylkesgrensen har hellebrua nyere stabbesteiner og fylkesgrensestein. Både vest for brua over Skillebekk (fylkesgrensa) og øst for Kampenhaugveien er vegen vesentlig endret med breddeutvidelse og bygging av gang- og sykkelveg, samt moderne boligfelt. Dette begrunner den bestemte vernesoneavgrensingen. Tyngden av stadig nye lag med asfalt, arbeidet i forbindelse med vedlikehold, og tung transport truer vegens oppbygde tverrprofil og tørrmurte elementer.

Kulturhistorisk kontekst

Den første offentlige kjørevegen i Norge ble bygget mellom Kongsberg og Hokksund på 1620-tallet, som følge av at det var funnet sølv på Kongsberg. Kong Kristian 4. bestemte at en kjøreveg måtte bygges for å frakte sølvet fra gruvene og videre til København. Derfor blir denne "kongevegen" kalt "sølvvegen". Omkring 1665 ble den bygget videre fra Hokksund, via Drammen og til Oslo. Den var hovedveg helt frem til 1905 da den ble erstattet av en ny veg.

Akershus fylkeskommune ved fagområdene arkeologi og nyere tids kulturminner ber om at ovennevnte kulturminner og kulturmiljøer blir hensyntatt i det videre planarbeidet, slik at det ikke settes i gang tiltak tett på fylkesgrensen som kan medføre at kulturminneverdiene forringes.

Fylkeskommunen verdsetter å ha mottatt varselet og ønsker å bli holdt løpende orientert om det videre planarbeidet.

Vennlig hilsen

Charles H. Hansen
Avdelingsleder

Mads Jørgen Lindahl
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
ASKER KOMMUNE
STATENS VEGVESEN



LIER KOMMUNE
Vestsideveien 2
3403 LIER

Vår ref.: 2025/4981-3

Deres ref.:2024/16043

Dato: 20.03.2025

Lier kommune - Kommunedelplan - Lierskogen og tranbykrysset - Asker - Grense - Forslag til planprogram på høring og kunngjøring - Oppstart planarbeid

Vi viser til brev av 03.02.25 vedrørende Planprogram for kommunedelplan Lierskogen og Tranbykrysset.

Tiltaket er vurdert ut fra fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet, forvalter av fylkesvei, fagmyndighet for kulturminnevern og prosessmyndighet etter vannforskriften. Buskerud fylkeskommune har følgende merknader til varselet:

Kort om saken

Lier kommune har igangsatt arbeid med en kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset og frem til Asker-grensen. Formålet med planarbeidet er å skape en helhetlig løsning for trafikkavvikling i området, med særlig vekt på sikkerhet og fremkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende. Det skal også vurderes tiltak for å bedre kapasiteten for biltrafikk og tilrettelegging for ekspressbusser langs E18.

Bakgrunnen for arbeidet ligger i tidligere kommunestyrevedtak og innspill fra blant annet Lierskogen Vel og Samfunnslag, som har påpekt økende trafikkbelastning på Drammensveien som følge av bolig- og næringsutvikling. I tillegg har Statens vegvesen og Buskerud fylkeskommune hatt innsigelser mot tidligere planer knyttet til kryssløsninger på Heiatoppen.

Planområdet strekker seg fra Tranbykrysset i vest til Asker-grensen i øst, og inkluderer blant annet Drammensveien, Lierskogen sentrum og eksisterende veisystemer. Det skal særlig vurderes prinsipputforming for ny påkjøring til E18 ved Heiatoppen, forbedring av Tranbykrysset for økt trafiksikkerhet, samt sanering av avkjørsler for å optimalisere trafikkflyten. Tranbykryssets historiske verdi skal også ivaretas, da krysset er fredet som en del av Statens kulturhistoriske eiendommer.

PLAN plan og miljø

Postadresse: Postboks 3563, 3007 DRAMMEN
Besøksadresse: Hauges gate 89, 3019 Drammen
Telefon: 32 80 85 00

E-post: post@bfk.no
Internett: www.bfk.no
Org.nr.: 930580260

Som en del av planprosessen vil det utarbeides trafikkanalyser, mobilitetsvurderinger og konsekvensutredninger, blant annet for myke trafikanter, kollektivtilbud og kulturminner. Prosessen innebærer offentlig høring og mulighet for medvirkning fra innbyggere, inkludert ungdomsråd og FAU ved Heia skole. Det planlegges folkemøter og arbeidsmøter for å sikre bred involvering.

Merknader

Plan

Landskapshensyn

Vi viser til Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018–2035, der det legges særlig vekt på hensynet til landskapet. Landskapshensyn er en viktig del av kommunedelplanen for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset og Asker-grensen, og det er avgjørende at planen balanserer mellom nødvendige samferdselstiltak og bevaring av landskapets karakter. Planområdet omfatter både boligområder, næringsarealer, jordbrukslandskap og skogsområder, noe som gjør det viktig å ta hensyn til både visuelle, miljømessige og kulturelle verdier i utformingen av nye veianlegg.

Landskapsinngrep som følge av trafiksikkerhetstiltak og infrastrukturutbygging begrenses der det er mulig. Det er viktig å bevare skogholt, grønne buffersoner og åpne landskap for å sikre at området fortsatt fremstår som sammenhengende og harmonisk. Støyskjermingstiltak bør også vurderes i tettbygde områder, slik at man reduserer belastningen på nærliggende boligfelt uten at det går på bekostning av estetiske kvaliteter.

Det er også nødvendig å vurdere hvordan planen kan legge til rette for bedre sammenkobling mellom bebygde områder, rekreasjonsområder og viktige friluftsområder. Nye veier og kollektivtiltak bør ikke skape barrierer mellom boligområder og naturområder, men heller bidra til økt tilgjengelighet for gående og syklende.

Barn og unge

Barn og unges behov er en del av kommunedelplanen for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset og Asker-grensen. Et godt planlagt transportsystem skal ikke bare ivareta biltrafikk og kollektivtilbud, men også sikre trygge og tilgjengelige løsninger for de yngste innbyggerne, som er særlig sårbare i trafikken. Et viktig hensyn i planarbeidet er å sørge for trygge skoleveier og sikre gang- og sykkelforbindelser. Mange barn og unge ferdes daglig til skoler, fritidsaktiviteter og kollektivknutepunkter, og det er avgjørende at veisystemet utformes slik at de kan bevege seg trygt. Det bør legges vekt på gode krysningspunkter, særlig på strekninger der barn må krysse trafikkerte veier. Belysning, tydelig skilting og trafiksikkerhetstiltak som lavere fartsgrenser i boligområder og ved skoler, kan bidra til en tryggere ferdsel. I tillegg er det viktig å sikre at nye veier og kryss ikke skaper barrierer som gjør det vanskelig for barn og unge å komme seg til fritidsområder, lekeplasser og

møteplasser. Planleggingen bør legge til rette for at nærmiljøet forblir sammenhengende, slik at barn fortsatt har enkel tilgang til uteområder for lek og rekreasjon. Gode forbindelser mellom boligområder, skoler og idrettsanlegg er avgjørende for å opprettholde et aktivt og inkluderende lokalsamfunn.

Vi mener det er positivt at Lier kommune ønsker og omtale temaet barn og unge i planforslaget, men det kan være fordelaktig å gjennomføre en egen utredning om barn og unges interesser, i tillegg til det som vil inngå i planbeskrivelsen. En slik utredning vil kunne gi en mer grundig vurdering av hvordan planforslaget påvirker barn og unges sikkerhet, tilgjengelighet og muligheter for lek, sosial aktivitet og aktiv transport.

Ved å kartlegge hvordan barn og unge bruker området i dag, og hvilke utfordringer de opplever i forhold til trafikksikkerhet og tilgjengelighet, kan man sikre at tiltakene som foreslås, faktisk bidrar til et tryggere og mer inkluderende nærmiljø. Dette kan blant annet innebære vurderinger av skoleveier, krysningspunkter, tilgjengelighet til kollektivtransport og nærhet til leke- og rekreasjonsområder.

En slik utredning kan også gi et sterkere grunnlag for medvirkning, ved at innspill fra barn og unge samles inn og systematiseres. Dette vil bidra til en mer kunnskapsbasert og målrettet planlegging, som tar hensyn til barn og unges behov på en helhetlig måte

Medvirkning

Det er positivt at Lier kommune ønsker medvirkning med barn og unge. For å styrke medvirkning i planen bør man vurdere å invitere ungdomsråd, skoleklasser, FAU og fritidsorganisasjoner til å gi innspill slik at deres perspektiver blir en del av beslutningsgrunnlaget. Ved å inkludere barn og unges stemmer kan planen bli mer helhetlig og tilpasset deres behov, og bidra til at Lierskogen forblir et trygt og attraktivt sted å vokse opp.

Miljø

Vannmiljø

Regional plan for vannforvaltning i Innlandet og Viken vannregion 2022-2027, med tilhørende planretningslinjer, legger føringer for forvaltningen av vannet vårt. Vannet er delt inn i vannforekomster med konkrete miljømål fastsatt i vannforvaltningsplanen, i tråd med Vannforskriftens §§ 4-7. Det generelle målet er at alle vannforekomstene minst skal ha god økologisk og kjemisk tilstand, at dagens tilstand ikke skal forringes og, dersom tilstanden er dårligere enn god tilstand, skal det gjøres tiltak for å forbedre tilstanden.

Innenfor planområdet finner vi vannforekomstene Damtjern bekkefelt (011-120-R), Grobruelva (009-199-R), Grobruelva bekkefelt (009-200-R), Padderuvannet bekkefelt (009-189-R) og Padderubekken (009-185-R), hvor alle renner videre inn til enten Damtjern (011-5559-L,) Padderuvannet (009-5521-L) og/eller Ulvenvannet (009-2478-2-L). Alle

vannforekomstene har i dag moderat eller dårligere tilstand, og med mål om god økologisk tilstand. I tillegg kommer mindre arealer innenfor planområdet som drenerer til andre vannforekomster.

Eksisterende vannveier i området må sikres, og planleggingen bør bidra til måloppnåelse i samsvar med den regionale vannforvaltningsplanen. Planarbeidet må utrede hvilken effekt nytt planforslag vil ha på miljøtilstanden i berørte vannforekomster, og om det vil ha konsekvenser for oppnåelsen av miljømålene. Dersom planforslaget vil kunne påvirke måloppnåelsen må det gjøres en egen vurdering etter vannforskriftens § 12 om ny aktivitet eller nye inngrep.

Innlandsfisk og fysiske tiltak i vassdrag

I vassdraga innenfor og rett nedstrøms planområdet finnes både ål og storørret, jf. [Forslag til strategi for bevaring og utvikling av bestandene av storørret](#)). Det er spesielt viktig at det videre planarbeidet sikrer ivaretagelse av disse bestandene, i tillegg til fisk og ferskvannsorganismer generelt. Større deler av planområdet utgjør også en del av Oslomarkvassdragene, som er verna vassdrag.

Dersom det skal gjøres fysiske inngrep i vassdraga, og tiltaket ikke er konsesjonspliktig etter vannressursloven, må tiltaket vurderes etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Forskriften gjelder uavhengig av plan- og bygningsloven, og planprosessen. Fylkeskommunen er myndighet for vassdragstrekninger uten laks, sjørørret og/eller kreps.

Faunapassasje

Fragmentering av leveområder er en stor utfordring for det arealkrevende viltet. Da E18 med tilhørende viltgjerde ble etablert gjennom Lier, ble det regionalt viktige elgtrekket mellom Hurumhalvøya og Vestmarka stoppet. På 90-tallet kartla kommunen mulighetene for etablering av en faunapassasje over E18, og det ble funnet to alternativer; hhv vest for Ulvenvannet (ved Asker grense) og på Gjellebekk. Konklusjonen var da at Gjellebekk var mest formålstjenlig, og det ble avsatt adkomstkorridor mot krysningspunktet i kommuneplanens arealdel (ELG1).

Det må konstateres at det ikke har lyktes å etablere en faunapassasje på den aktuelle strekningen. Med tiden har det tenkte krysningspunktet over E18 blitt stadig vanskeligere tilgjengelig for hjorteviltet, og fylkeskommunen er kjent med at det har vært diskutert alternative plasseringer av en faunapassasje på Gjellebekk (jfr. bl.a. rapporten «Utredning av faunapassasje på E18 ved Liertoppen», Leif Kastdalen 2009). Fylkeskommunen viser her også til Miljødepartementets brev til Lier kommune datert 27. september 2013 hvor det fremkommer at det er faglig uenighet om hvor en viltkorridor bør realiseres og hvor det påpekes at «Samtidig [med avsetning av viltkorridor ved Bauhaus] må grøntbeltet ved Damtjern bevares, for en mulig løsning i dette området».

Når det nå skal utarbeides en kommunedelplan for samferdsel på Lierskogen er det avgjørende at kommunen ivaretar mulighetene for en faunapassasje over E18. Kommunen må endelig avklare med berørte instanser (herunder Statens Vegvesen som ansvarlig for riksveinettet, fylkeskommunen som regional myndighet for høstbare arter og dispensasjonsmyndighet etter kulturminneloven, samt statsforvalteren som myndighet for biologisk mangfold og vernemyndighet for Gjellebekkmyrene naturreservat) hvorvidt en realisering av en faunapassasje over av- og påkjøringsrampene øst i Tranbykrysset, som forutsatt i kommuneplanens arealdel, er påregnelig. En slik avklaring er essensiell for å komme videre i arbeidet med å reetablere det regionalt viktige vilttrekket på Lierskogen. Skulle det komme fram at planlagte krysningspunkt ikke lenger er et reelt alternativ, forventes det at kommunen finner alternativer og at både krysningspunkt og adkomstarealer (korridorer) ivaretas i kommunedelplanen.

Arkeologiske kulturminner

Deler av det varslede planområdet for kommunedelplanen er arkeologisk registrert av fylkeskommunen i ulike omganger. De fleste arkeologiske registreringene er gjennomført i sammenheng med realisering av detaljreguleringsplaner, men også i sammenheng med VA-tiltak og tilsvarende. Det er blant annet kjent flere kullfremstillingsanlegg innenfor og tett ved planens avgrensing. Disse er hensyntatt i tidligere detaljreguleringer. I detaljreguleringsplan for Hølaløkka nord, er det blant annet hensyntatt en kullgrop, båndlagt etter kulturminneloven i hensynssone H730.

Lenger øst kjenner vi også til flere automatisk fredete bosetningsspor i form av kokegroper (ID 90280) ved Tveiten gbnr. 162/1, og tilsvarende bosetningsspor ved Nedre Stabekk gbnr 158/1 og gbnr 158/3 (ID 87781-1). Disse ligger innenfor det som i dag er dyrket mark, uten detaljreguleringer. Vi har derfor ingen merknader til disse på dette plannivået. Hensynet til disse kulturminnene må avklares i eventuelle fremtidige detaljreguleringer for området.

Noen kulturminnelokaliteter er dessuten tidligere undersøkt i sammenheng med eldre reguleringsplaner, blant annet et bosetnings- og aktivitetsområde ID 157520 og en kullgrop ID 144301.

Vi har ingen konkrete merknader utover de ovenfornevnte momenter, men viser på generelt grunnlag til standard generelle føringer når det kommer til hensyn til automatisk fredete kulturminner:

Generelle føringer for arkeologiske kulturminne:

Fylkeskommunen har ikke grunnlagsmateriale for å kunne vurdere hvorvidt nye foreslåtte arealdisponeringer vil innebære konflikt i forhold til automatisk fredete kulturminner ettersom flere områder ikke er arkeologisk registrert, jamfør kulturminnelovens §§ 8 og 9. Fylkeskommunen vil derfor presisere at når det gjelder hensynet til automatisk fredete

kulturminner har fylkeskommunen ikke sagt seg enig i arealbruken, jfr. kulturminneloven § 8, 4.ledd, siste setning.

Hvis kommunen imidlertid ønsker en avklaring av forholdet til de automatisk fredete kulturminner i deler av kommunedelplanen før man begynner med reguleringsplanarbeidet, vil fylkeskommunen kunne bistå med dette. Kommunen må da bekoste de undersøkelser som er nødvendige, jamfør § 10 i kulturminneloven.

Nyere tidskulturminner

Motorvegen fra Lierelva og opp dalen gjennom tunnelene og til Kirkelinna/Tranbykrysset ble fredet etter Kulturminneloven § 22a) i 2009. Strekningen er 4,44 km lang.

Motorvegen er et godt eksempel fra starten av motorvegutbyggingen i Norge. Det er bl.a. den første motorveg med midtdeler som ble bygd i Buskerud, og en av de første i landet. Byggingen av motorveger var et viktig trekk fra midten til slutten av 1960- tallet der man hadde hentet idealene fra utlandet. På bakgrunn av den økende biltrafikken og ønsket om effektivisering, ble motorvegene med midtdeler sett som en god løsning. Motorvegen er derfor et typisk eksempel fra nyvinningene innen vegbyggingen i denne perioden. Motorvegen i Lier er tidstypisk mht. løsninger og teknisk standard. Linjeføringen vurderes som vellykket slik at både kjøreopplevelsen og vegens tilpasning til terrenget fungerer. Kirkelinnakrysset er et tidstypisk toplanskryss i samsvar med tidens idealer med romslige av- og påkjøringsramper og åpne grøntarealer med noen få trær.

Hensikten med fredningen er å bevare motorvegens linjeføring. Vegutstyr og detaljering søkes ikke nødvendigvis bevart, men må presiseres nærmere. Endring av horisontal eller vertikalprofil for dagens felt vil ikke være forenlig med hensikten med vernet. Kirkelinnakrysset søkes bevart med større grad av detaljering inkludert utformingen av grøntarealene.

Den fredete vegstrekningen er sårbar for inngrep og endringer, og må ivaretas i hht forskrift om fredning av veganlegg i Statens vegvesens eie.

Buskerud fylkeskommune er forvaltningsmyndighet for det fredete veinalegget. Dette innebærer blant annet at fylkeskommunen har myndighet til å vedta dispensasjoner fra fredningen etter kulturminneloven § 14 a. Fylkeskommunen har en løsningsorientert tilnærming til dispensasjoner, i tråd med Riksantikvarens veileder for dispensasjonsbehandling.

[Dispensasjons-veileder - Riksantikvaren](#)

Dersom det er aktuelt å gå videre med planer for endring av krysset ber vi om at fredningsvedtaket legges til grunn for dette arbeidet og at fylkeskommunens kulturarvseksjon kobles raskt på for å kunne ha en dialog om mulige løsninger.

Samferdsel

Det varslede planområdet strekker seg langs E18 fra Tranbykrysset til Asker-grensa. Fv. 1436, Drammensveien, inngår i planområdet. Fv. 282, Kirkelina, krysser E18 over Tranbykrysset, og inngår også i planområdet.

I trafikkanalyse gjennomført i forbindelse med reguleringsplanarbeidet på Sagvollskogen (fra 2022) er det vist kapasitetsutfordringer i Tranbykrysset. I samme trafikkanalyse ble det konkludert med at det ikke var kapasitetsutfordringer i Heiakrysset, men at det er behov for å utbedre forholdene for myke trafikanter over regnbuebrua. Fv. 1436, Drammensveien, har i dag flere delstrekninger med dårlig tilrettelegging for gående og syklende i planområdet. Generelt er det behov for lenker som sammenkobler områdene nord og sør for E18.

Vi mener derfor det er positivt at det nå settes i gang et arbeid med å finne bedre løsninger i dette området, men det er viktig at disse er realiserbare. Punktene planen skal gi overordnede og langsiktige føringer for, og som er listet opp i planprogrammet, er vi stort sett enige i.

Det er viktig at det gjennomføres en grundig trafikk- og mobilitetsanalyse som viser dagens situasjon og belyser konsekvenser av foreslåtte endringer på en helhetlig måte. De trafikale forholdene på Drammensveien må vurderes, spesielt for gående og syklende, og for kollektivtrafikken. Målpunkter i og rundt planområdet må inngå i vurderingen, og det må tas høyde for kommende utbygging i områdene rundt som vil kunne endre trafikkbelastningen.

Det er utført en kapasitetsanalyse av Tranbykrysset i januar 2025, som viser tre mulige utforminger av krysset. Disse må sjekkes opp mot fredningen av krysset og fagmyndighet for kulturminnevern i Buskerud fylkeskommune for å avklare handlingsrommet for å gjøre endringer.

Vi vil også understreke viktigheten av at løsningene man kommer frem til i planarbeidet er realistiske og gjennomførbare. Vi minner om at Buskerud fylkeskommune har svært begrensede investeringsmidler til infrastrukturtiltak som følge av kommunale planer. I den grad reguleringsplanen legger opp til arealbruk som vil kreve utvikling/utbedring av infrastruktur-/samferdselstiltak må kommunen sørge for at infrastrukturtiltakene blir sikret og gjennomført gjennom rekkefølgebestemmelser i arealplaner og utbyggingsavtale.

Vi forutsetter at kommunen holder god dialog med veimyndighetene frem mot offentlig ettersyn, og at vi orienteres underveis i arbeidet.

Saksbehandler Plan: Jarand Holtekjølen Dugstad

Saksbehandle Arkeologisk kulturminner: Håvard Hoftun

Saksbehandler Nyere tidskulturminner: Hilde Roland

Saksbehandler Samferdsel: Ida Ruud Tåsåsen

Saksbehandler Miljø: Tonje Rundbråten

Vennlig hilsen

Besøksforvaltning

Kjersti Morseth Hallerud

Seksjonsleder

Jarand Holtekjølen Dugstad

Rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS



Statens vegvesen

LIER KOMMUNE

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Wenche Bjertnes / 97073803

Vår referanse:
25/32588-3

Deres referanse:
LIHO/2024/16043-3

Vår dato:
25.03.2025

Forslag til planprogram på høring og kunngjøring oppstart planarbeid – Kommunedelplan for samferdsel – Lierskogen, Tranbykrysset – Asker grense – Lier kommune

Saken gjelder

Forslag til planprogram og varsel om oppstart av kommunedelplan for samferdsel – Lierskogen, Tranbykrysset – Asker grense.

Planleggingen berører E18, med kryss og tilførselsveger, i begge retninger fra dagen halvkryss på Heiatoppen. Planens begrensning er satt til Asker grense og fram til og med Tranbykrysset på E18. Planområdet inneholder også fylkesvegssystemet mellom og i tilknytning til disse kryssene.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Vi skal bidra til å følge opp FNs-bærekrafts mål rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene, hvor hovedmålet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Under er det fem likestilte delmål;

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.

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

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Vårt sektoransvar for vegnettet betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, framkommelighet, universell utforming, klima og miljøhensyn, samt at helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Gjennom vårt sektoransvar skal vi bidra til samarbeid mellom aktuelle myndigheter, næringsliv og innbyggerne med mål om en bærekraftig utvikling.

Føringer for planarbeidet

Vegloven er en nasjonal føring og våre normaler og retningslinjer har alle hjemmel i denne loven. Når det gjelder krav til planlegging av riksvegtiltak vises til denne linken:

[Planlegging i Statens vegvesen | Statens vegvesen](#)

Planarbeidet berører i stor grad vårt fagområde. Planarbeidet må legges opp etter og følge våre retningslinjer og føringer. Endring av krysset på E18 ved Heiatoppen innebærer konsekvenser for E18 i begge retninger, både mot Asker og mot Tranbykrysset/Drammen.

Strekningen mellom Tranbykrysset og krysset på Heiatoppen er allerede i dag belastet. I etterkant av kommuneplanprosessen tilsier endret forvaltningspolicy. Det nasjonale målet om 0-vekst i privatbilandelen gjelder. Det betyr at det lokale transportbehovet i større grad skal løses på lokalt/regionalt vegnett ved bruk av andre transportformer enn privatbil. Planarbeidet må vurdere og innarbeide trafikksikre løsninger for mobilitet for andre trafikantgrupper enn privatbilen. Nasjonalt vegnett må ivaretas slik at dette har kapasitet til å motta den trafikkøkningen som skyldes nasjonal (og til dels regional) transport. Vi varsler allerede nå at det er aktuelt å fremme innsigelse til endringer av krysset på Heiatoppen begrunnet i den nye nasjonale målsettingen om 0-vekst i privatbilandelen.

Trafikkanalyser må legges til grunn for planarbeidet. Endringer i kryss kan medføre behov for strekningsvise tiltak, som kan vise seg å være omfattende. Konsekvensutredning må gjøres i henhold til håndbok V712. Det må utarbeides tegningsgrunnlag slik at det er mulig å ta stilling til gjennomførbarhet og behov for å avsette arealer til videre detaljering. Det må tas hensyn til at Tranbykrysset er kulturminne og har vernestatus. Dette alene innebærer at det kan bli reist innsigelse til endringer i dette krysset med grunnlag i fredningen. Støy og luft er temaer som må utredes i tilknytning til vegtiltaket.

Vi gjør også oppmerksom på at tiltak på den berørte strekningen ikke er prioritert i inneværende periode av NTP. Med de nye nasjonale føringene om 0-vekst vurderes det at finansiering i neste periode av NTP er høyst usikkert. Statlig finansiering av tiltak på denne strekningen vil mest sannsynlig ha veldig lang tidshorisont. Det er derfor hensiktsmessig å stille spørsmål ved om det er aktuelt å gjennomføre et såpass omfattende planarbeide som kommunen her legger opp til.

Konklusjon

Statens vegvesen viser til ovenstående. Dersom planarbeidet ikke er i tråd med våre krav til planlegging av riksvegtiltak vil SVV, med hjemmel i PBL §5-4, som forvalter av riksveg og statlig veg- og sektormyndighet, kunne ha innsigelse til hele planforslaget begrunnet i manglende konsekvensutredning, løsningene ikke er i tråd med vegnormalene og grunnlag for å avsette tilstrekkelig areal til gjennomføring ikke er ivaretatt.

Vi varsler at det også aktuelt med innsigelse til endringer i vegobjekter som er fredet. I tillegg varsler vi at planarbeidet omfattes av 0-vekstmål. Dersom andre transportformer enn privatbil ikke inngår i planarbeidet vil dette være en mangel som vil kunne begrunne en innsigelse. Å gjennomføre tiltak som flytter lokaltrafikk ut på riksvegene er ikke lenger en aktuell forvaltning av riksvegene. Tiltak på strekningen vil med stor sannsynlighet ha en lang tidshorisont. Statens vegvesen oppfordrer kommunen til å vurdere ambisjonene for dette planarbeidet.

Statens vegvesen, Transport og Samfunn
Med hilsen

Anders Olav Thune Hagerup
seksjonsleder

Wenche Bjertnes
sjefingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

BUSKERUD FYLKESKOMMUNE, Hauges gate 89, 3019 DRAMMEN

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus, Postboks 325, 1502 MOSS

Fra: erik heibo[eheibo@yahoo.no]
Sendt: 30.04.2025 19:14:23
Til: Postmottaklier Postmottak[postmottak@lier.kommune.no]
Kopi: Postmottak SFOS[sfospost@statsforvalteren.no];
Tittel: SAK 2024/16043

Til Lier Kommune med kopi til statsforvalteren, fordi dette brevet inneholder viktig informasjon som kan ligge i grensesonen hva planen skal ivareta, men det er viktig å få belyst dette i denne planen så kanskje statsforvalteren kan ivareta de områdene.

Sak 2024/16043

Innspill og merknader til: Kommuneplan for samferdsel på Lierskogen, Tranbykrysset - Asker grense.

"La Elva Leve"

Viktig natur over tregrensen forvaltes meget bra. Derimot er "vi" mildt sagt elendige til å forvalte viktig natur i pressområder i lavlandet. Her tas det altfor lite hensyn til viktige naturverdier. Den siste grønne lungen mellom Oslo og Asker fylles sakte men sikkert igjen. Myke trafikanter og trygg skolevei må ivaretas på Lierskogen og i planen, men området har store og viktige naturverdier også på nasjonalt nivå som må ivaretas. I de innledende faser av denne planen er vassdragsnatur og viktig natur et element som er fullstendig fraværende i teksten selv om den påberoper seg å være helhetlig. Samferdsel betyr vel å vandre sammen og det foregår mange fiskemigrasjoner i planområdet som må ivaretas for at man kan si at planen er helhetlig. Det finnes dessverre mange eksempler på ingen eller lite hensyn til dette i det kartlagte planområdet. På de siste 40 år har Lierskogen gått fra en bygd med 25 melkebondegårder og innbyggertall på ca. 900 til et urbant tettsted med over 3000 innbyggere og ingen melkebønder. Urbaniseringen i sentrum har utarmet vassdraget (Gregersen et al., 2018) som var levende med flott kantnatur og høy diversitet. Årlig fantes det til sammen mellom 5 til 10 halvkilos ørreter i de dype kulpene oppstrøms Sagvollfossen, og i tillegg var det yngeltettheter som var langt over normalen for Norske bekker (personlig erfaring fra forfatter). Grunnen til de rike fisketetthetene var det heterogene miljøet i elva med god blanding av kvisthauger, død ved på bunn, humus, gamle lag av torvkanter i svinger, store ansamlinger av kjempepiggnopp i svinger og bakevjer, naturlig grus og stein i den raskt flytende djupåra, og meget små mengder av sand der elva la dette igjen. I tillegg består bergrunnen av mye kalkstein som gir de høye pH-verdiene vassdraget har og igjen opphav til rik kantvegetasjonen og høy biodiversitet. Ørreten næringsvandret i Grobruelvas sidebekker under flom og som guttunge fanget vi alltid steikeørretstørrelse der under flom. I dag er sidebekkene til Grobruelva i sentrum lagt i rør, og kantvegetasjonen delvis fjernet. Det registrerte viktige naturområde av verdi C? da under sterk fragmentering med kroksjøer og meanderende elveparti (siste-sjangse) i Biofokus sin naturkartleggingsrapport av 2005 er i dag fullstendig utryddet. Området er erstattet av fyllinger, veier, kulverter og industriområde. Det var verdi A før inngrepene startet. Her lå det dype kulper med halvkilos ørreter. Var dette lovlig, hvor var NVE? Nedstrøms E-18 til riksveien ved Heia bru har man flomsikret og samtidig fjernet de dype kulpene som var der og lagt betongbru med betongbunn.

Kjennerbekken ble lagt i rør under Kiwi P-plassen. Var dette lovlig? Ble det søkt NVE om lov? Det nye Industriområde med Oda utryddet en av Damtjerns ørettstammer som gyttet der. Liertoppen kjøpesenter fylte igjen Tjennetjenn som i dag er en parkeringsplass og Tjennetjenn ble utryddet, mens det garantert var naturverdier av A-verdi der i sin tid. Var dette lovlig? Ble det søkt NVE om lov? En nedstrømsgytende ørretstamme fra Tjennetjenn ble utryddet. Det var også abbor, mort, ørekyte, karuss, kreps, ål og kransalger i dette vannet som forsvant. Et annet eksempel er Mirandabygget som ble bygget over elvas største kulp og den ble erstattet med en lang kulvert. Bygge hus over en elv? Dette var vel heller ikke lovlig og hvor var NVE i denne saken? Søkte kommunen NVE om lov eller ble det bare gjort? I dag ser vassdraget i sentrum av Lierskogen fra Heia bru og oppstrøms til Heia Skole totalt annerledes ut enn det gjorde for 40 år siden, og resultatet er at fisketetthetene er veldig mye lavere enn de var og halvkilosørreten samt de dype kulpene er borte. Halvkilosørreter må ha dype kulper ned til 1,5-2 meter, mens det i dag er maks 1 meter i kulpene. Elvebunnen i området består i dag av mye sand og enorme mengder strøgrus (knust stein rundt 8 mm) som mest trolig kommer fra snømåking, hvor snøen havner i elva. Sentrumsområdene av elva har i dag bortimot 60-80 % dekning av denne strøgrusen, og det er fare for at dette sammen med sanda siger nedover i vassdraget til Storørreten sine viktige gyte- og oppvekstområder. Det å tilføre så store mengder unaturlig grus på denne måten til et naturmiljø er et klart brudd på forurensningsloven, men kommunen har dessverre ikke vært villig til å ta tak i den problematikken i sitt svar på den saken. Mitt håp er at Statsforvalteren leser dette og tar kontakt med SFT eller veileder kommunen slik at dette strøgrusproblemet blir ryddet opp i. For slik som det er nå kan vi ikke ha det. Kjempepiggekneppen og det vanlige flotgraset er borte fra elva i sentrum, død ved borte, torvsidene mer eller mindre kraftig redusert og borte. Det er lite og mindre fisk. De sentrumsnære elveområdene fremstår som kjedelige og monotone. En kalkulert faglig gjetning er at bunndyrssamfunnet er sterkt redusert som følge av disse inngrepene og derigjennom trolig medvirkende årsak til lavere fisketettheter i denne delen av elva. Den fantastiske elvestrengen som slynget seg gjennom de sentrumsnære områdene av Lierskogen var et verdifulle bidrag til forvakkingen av Lierskogen og ga et flott preg på vår bygd. Hvordan kommunen kunne la denne forferdelige urbaniseringen skje er et mysterium, men jeg er overbevist om at beboerne på Lierskogen samt Lierskogens Vel ønsker ivareta vassdragsnaturen på en fin og fornuftig måte slik at vi får tilbake høy biodiversitet og mer og større fisk. Denne negative utviklingen må stanses for den ødelegger Lierskogen og det er usikkert om NVE har sagt ja til de gamle syndene. Nitrogen er element som behøver litt omtale og er mulig årsak til eutrofieringen av Dikemarksvannene. Der er det målt høye verdier og bidraget fra Grobruelva er meget stort. Jeg er av den oppfatning at siden landbruket er kraftig redusert i antall dyr, og det er slutt på høstpløying mens all korn står i stubb, og bøndene faktisk er veldig flinke til å la kantvegetasjonen stå, samt at vi ikke har så store jorder på Lierskogen så tror jeg ikke landbruket er den store syndebukken til høye nitrogenverdier. Derimot vil sprengstein og fyllmasser inneholde en del nitrogen og dette må undersøkes nærmere. Det må tas prøver ved Liertoppen for å se om det kommer derifra. Det er viktig at det hindres nitrogen utlekking fra kommende utbygginger som Sagvollskogen og dette må Statsforvalteren forsikre seg om at blir gjort. Vassdraget tåler ikke mer og oslofjorden er vel stappa full. Vi har også

hatt lekkasjer fra hovedkloakknnett eller sidegrener, hvor kloakken har gått rett i elva under perioder fordi pumpestasjonene har stoppet eller hadde feil. Det var med stor sannsynlighet at kloakk i mer eller mindre omfang kom punktvis ut i elva i årene 2015-2018-2021-2024. Vannføringen i Elva i sentrum ved lav vannføring er ca. 100-200 liter i sekundet, mens det ved femårsflom er nærmere 3-8 kubikk. Det er minst ca. 1000-2000 beboere koblet til pumpestasjonene ved elva og da sier det seg selv at dette er en økologisk katastrofe når det er lav vannføring og kloakken fra 1000-2000 beboere går rett i en bekk som ved lavvann bare har ca. 100-200 liter vann i sekundet eller under 50 liter i sekundet på tørkesomre. Heldigvis renner elva seg rein etter slike episoder og heldigvis er det mest under flomperiodene hvor pumpene ikke fungerer eller lekkasjer oppstår. Det oppleves sterk begroing under en tidsperiode på 3-6 måneder i etterkant av slike hendelser og i verste fall tar det over et år før elva renner seg rein. Derfor vil det mesteparten av tiden se ut som om alt er i den skjønneste orden og dette ikke er noe problem. Her må vi være ærlige å undersøke dette videre, for slik kan man ikke ha det. Det er sterke årsklassesvingninger på rekrutteringen av storørret til storørrestammen i Dikemarkvannene og jeg er bekymret for at Nitrogenet kan være en sterk medvirkende årsak. Storørrestammen i Dikemarkvannene har trolig hatt en stamme på rundt 120-200 fisker som vanlig tetthet over halvkiloen i tidsperioden før 1980. Under 1986 til 2001 var det nedgang fra tidligere tider og stammen lå årlig mellom 40-80 storørreter som gyte på elva. Videre ble det i 2016 og 2017 telt 50-60 storørret i gytesesongen. Ved telling i 2023 ble det telt 33 storørreter, mens det i 2024 ble telt 24 storørreter som gyte på elva, hvilket er kritisk lavt. Høsten 2024 var det nesten ingen førstegangsgytere som vanligvis er 4+ og 5+ (fisk mellom 40-50 cm) og skulle stamme fra gyting høsten 2018 og høsten 2019. Disse to årsklassene var 1+ og 2+ under sesongen 2021 hvor det var et stort punktutslipp eller flere. Det var utslipp fra sentrum med påstått diesel, men trolig også kloakklekkasje i sentrum. Konsekvensen ble at vi hadde 100 prosent begroing av alger nedstrøms i elva og observert såkalte lammehaler på 30-40 cm lange. Det tok mer enn et år for elva til å renne seg ren fra denne episoden, og den utryddet to årsklasser med storørret. Vi hadde en truet og sårbar storørrestamme i Dikemarksvannene. Denne storørrestammen er i dag sterk eller kritisk truet av både urbanisering, eutrofiering og trolig et moderne rettet fiske i vannene. Denne storørretlokaliteten er en av Norges 43 registrerte og er svært viktig å ta vare på (Gladsø et al., 2020). Lokaliteten er Norges minste i areal, men siden Dikemarkvannene har så høy diversitet så har denne storørrestammen overlevd siden siste istid og frem til i dag. Dikemarksvannene med Padderudvann er trolig et av Norges mest biodiverse vannsystemer og har en mengde med sjeldne planter og dyr hvor mange også er rødlistet. I en oppstilling i en Ninarapport ble det skrevet at Padderudvann hadde kommet på pallplass over de viktigste vannene i Norge, hvis ikke E-18 hadde ødelagt. Det havnet på 13 plass av alle Norges innsjøer med E-18 og uten å tenke på storørret. De glemte å ta hensyn til storørret i den oppstillingen og sammen med Dikemarksvannene tror jeg vannene er blant de viktigste i nasjonal sammenheng. Det kan nevnes bunndyr som marflo og kreps, mange fiskearter med byttedyr for ørret som mort og abbor. Derfor er denne ørrestammen spesiell og unik i nasjonal sammenheng. At det går den gale veien er veldig trist. Min faglige vurdering er at det må bli fredning av ørreten i Dikemarksvannene inntil vi igjen har årlige tettheter på over 120 storørreter. Dette er tross alt Norges minste storørretlokalitet og det kreves særskilt

forvaltning av denne stammen. Derfor er det særdeles viktig at forvaltningen tar hensyn til de viktige naturverdiene vi her har i planområdet. Det gjelder særlig oppvekst og gyteområdene til Stortørretstammen oppstrøms og nedstrøms Ulven bru i Ulvenveien. I forvaltningsplanen av 1996 ble ikke storørretstammen i Padderud nevnt, fordi det var under 25 individer Storørret. Det har hænglet med stammen siden den gang, men svært positive nyheter med 4-5 individer fra 1,5 kg til 5 kg har gytt her de siste to årene i tillegg til et fåtall snikere. Det er derfor av stor viktighet at Statens veivesen får fortgang i å sikre fiskens frie gang under E-18 ved delebekken.

Oppsummering av viktige punkter:

- Sikre myke trafikanter og skolevei.
- Sikre et rikt dyreliv sentrumsnært slik at det er en opplevelse og en berikelse for bygda og unngå den sterke urbaniseringen som ødelegger denne bygda med negative effekter på viktige naturverdier.
- Sikre de viktige naturverdiene i vassdraget i planområdet på en slik måte at den negative utviklingen snus. Det behøves en konsekvensutredning om naturverdier som går mer i dybden enn dette brevet. Alle punktene her må med i en konsekvensutredning, i tillegg til de som er glemt eller utelatt.
- Frede ørreten i Dikemarksvannene inntil vi igjen har tettheter på over 120 individer over halvkiloen.
- Frede ørreten i Padderudvann inntil vi igjen har tettheter på over 50 individer over halvkiloen.
- Bekkeåpning og ikke bekelukking!
- Storørretens oppvekst og gyteområder er av tidligere forvaltningsplaner definert til å ha verdi A. Stasjonære ørretstammer ikke utsatt for fiskeutsettinger under marin grense er av tidligere forvaltningsplaner definert til å ha verdi A. Derfor skal hele vassdraget oppstrøms Ulvenvannet med hele Grobruelva (med Ekebergelva og Rotua) og Padderudvann (med delebekken) være viktig natur og ha naturverdi A. Store deler av vassdraget ligger i planområdet og vassdraget må derfor tas hensyn til i planen.
- Dette er et ekstremt viktig punkt. Sikre særlig oppvekst og gyteområdene til Stortørretstammen oppstrøms og nedstrøms Ulven bru i Ulvenveien. Minst ca. 400 meter oppstrøms og nedstrøms helt til Ulvenvannet. Det kan ikke gjøres inngrep som forandrer hydrologien til elva her, da vil i verste fall Storørretstammen bli utryddet. Kantvegetasjonen må også beholdes her. Inngrepsfri sone på minst 10 meter fra elv og 25 meter hvis det er stigning av terreng. Det ligger allerede en slik sone inne i området som er definert til Golfbruk, så dette punktet gjelder nedstrøms den planen. Det er også særdeles viktig at osen fra Grobruelva i Ulvenvannet som utgjør en kjempekulp ikke forandres og den må bli inngrepsfri. Derfor må det ikke bygges nye veier, gangveier eller ledingstraseer og lignende i dette området som får negativ konsekvens for Grobruelva og fisken.
- Sikre fiskens frie gang under veier, gang og sykkelstier. Det vil si at vannhastigheten ikke må være slik at den hindrer hverken 5 kg ørret eller 20 cm mort eller edelkreps. Det må heller ikke være fall fra kulvert som hindrer fiskens gang. Dette kan gjøres ved å beholde Heia bru (eneste brupilaret som hadde kjempegod klaring under flommen Hans) som den er, beholde gammel kulvert i firkantstein i krysset mellom delebekken og riksveien (Drammensveien mellom Padderud og Ulvenvannet), beholde gammel kulvert i firkantstein i krysset mellom delebekken og

gamle Drammensvei nord for E-18 og Fiskumbråtan. De gamle bruene er fantastiske for fisk og kanskje også verneverdige kulturminner? Brua under riksveien og delebekken gir fri passasje med store stimer av mort på gytevandring, storørret på flere kg og muligheter for kreps til å passere. Det er bra med kreps i Delebekken. Dette fungerer fantastisk og slik må det være. Ber innstendig om at det ikke legges den 60 cm prosjekterte kulverten som foreslått da det blir brudd på innlandsfiskeloven om fiskens frie gang. Her må det utredes slik at det tas hensyn til fisk og kreps.

- Stor viktighet at Statens veivesen får fortgang i å sikre fiskens frie gang under E-18 ved delebekken. Dette prosjektet må prioriteres da vi nå har årlig oppe et fåtall storørreter, ved å gi de fri passasje under E-18 vil man kunne få tilbake 50-60 storørreter i det lange løp. Da har vi en eventyrhistorie om hvordan man reddet Norges minste i areal storørretstamme. Det bør ikke tillates å høste av stammen før den når 50 individ. Det vil si gjøre en ørretfredning i Padderudvann. Derfor må det ikke bygges nye veier, gangveier eller ledningstraseer og lignende i dette området som får negativ konsekvens for Delebekken og fisken.
- Rydde opp strøgrus i sentrumsnære områder da det er brudd på Forurensningsloven. Forhindre at det skjer utlekking av strøgrus ved snømåking fra parkeringsplasser, veier og gangstier i fremtiden. Viktig for å redde fisken og naturen i elva.
- Hindre utslipp av nitrogen, ved å forbedre pumpestasjoner og kloaknett i planområdet og hindre utbygging med sprengstein som har nitrogen i seg. Hindre avrenning av forurensning fra Sagvollskogen til foksmyr, da foksmyr er et slags refugium hva gjelder vannkvalitet med forbehold under vårmelting. Nye veier og avrenning fra harde flater kan ikke bidra med forurensning til elva. Vassdraget og fisken tåler ikke mer.
- Komme i gang med jevnlig målinger av nitrogenverdier i vassdraget, da det ikke har vært tatt målinger på veldig lang tid. Kanskje statsforvalteren bør pålegge 3 årlige prøvetakinger ved sagvollfossen og en oppstrøms skolebrua oppstrøms Heia skole, og en kjennerbekken ved kiwibutikken. Disse tre punktene er viktig for å få svar på hvor Nitrogenet kommer ifra. For høye nitrogenverdier under lave temperaturer og høye pHverdier gir høy fiskedødelighet. Dette må hindres.
- Sikre viktig natur langs Ulvenvannet og Padderudvann. Det er registrert rødlistet naturtype kalkhelofyttsump der som må sikres. Samtidig må det registreres bedre langs Delebekken og vannene for potensialet for flere rødlistearter er meget stort. Det er viktig å vite om verdier før man gjør tekniske inngrep som veier, slik at man kan ta hensyn.

Dette innspill baserer seg på kunnskap jeg har ervervet ved årelang oppfølging og kartlegging av Storørretstammen i Dikemarksvannene og en doktograd i fiskeøkologi. I tillegg har jeg vokst opp på Lierskogen og fisket med hov og ruser som liten guttunge der. Jeg har fulgt utviklingen av bygda og særlig vassdraget under de siste 50 år. Personlig synes jeg det er synd at det er en sterk negativ utvikling hva gjelder veier-veibygging og viktige naturverdier og i særdeleshet storørretstammen. Negative effekter på naturverdier av tekniske tiltak som veibygging må stoppes om ikke bygda skal bli en betong og asfaltjungel uten ørret i elva. Vassdraget er meget artsrikt og dette må jo bevares og forvaltes på en fornuftig måte med bruk av eksisterende og særlig nyervervet og oppdatert kunnskap. Mvh- Dr. Erik Heibo

Referanser:

Gregersen H., Heibo E., Sandem K., og Bendixby L. 2018. Handlingsplan for storørret i Dikemarksvannene - forslag til tiltak, Vannområde Indre Oslofjord Vest. Norconsultrapport 97s.

Olsen K. M. 2005. Biologiske undersøkelser i Grobruelva, Lier kommune. Siste Sjangse-Notat 2005-15.

Gladsø J. A., Fjeldseth Ø., Hegge O., Jørgensen F., Knapp A., Kroglund F., Museth J., Ravneberg E., Ødegård F. E., og Dervo B. K. 2020. Forslag til strategi for bevaring og utvikling av bestandene av storørret. Miljødirektoratet Rapport 1786



Lier kommune
postmottak@lier.kommune.no

Asker, 01.05.2025

Sak: 2024/16043

Uttalelse til kommunedelplan for samferdsel fra Lierskogen til Tranby

Bakgrunn

Lier kommune har sendt utkast til kommunedelplan for samferdsel fra Lierskogen til Tranby, på høring. Formålet med planarbeidet er å se helhetlig på den trafikale situasjonen på Lierskogen innenfor angitt plangrense. Planområdet omfatter Tranbykrysset på E18 i vest via Lierskogen og frem til Asker grense i øst.

Kommunedelplanen er spesielt viktig for myke trafikanter i dette området.

Innspill til planen

Asker elveforum er en frivillig organisasjon med formål å bidra til at vassdragene i Asker kommune beholdes som grønne, levende strenger med rikt biologisk mangfold. Øvre del av Årosvassdraget, dvs. Dikemarkvannene og Grobruelv-vassdraget, er et viktig vassdrag som vi har fokus på, for å ivareta vassdragene videre ned mot Heggedal og Åros – og Oslofjorden.

Grobruelva med sidebekker og Ulvenvannet har siden etableringen av E18 og fylkesvei-systemet i tilknytning til veien, samt utbygging av Lierskogen, fra et lite bygdesamfunn til et større tettsted, vært utsatt for betydelige påvirkninger og forurensninger. Påvirkninger i form av fysiske inngrep i og langs vannforekomstene, samt forurensninger i form av partikler, nitrogen, oljeutslipp, salt fra vinterveier og miljøgifter.

Vi ønsker et større fokus på overvann, elver, bekker og innsjøer (i vannforvaltningen kalt vannforekomster) i kommunedelplanen.

Planen må beskrive hvordan den med riktige plangrep i størst mulig grad unngår *fysiske tiltak* i vannforekomstene. Der et fysisk tiltak ikke er til å unngå, må det legges opp til et så naturnært tiltak som mulig, helst i form av naturrestaurering.

Planen må også omfatte plangrep og -bestemmelser som sikrer lavest mulig *påvirkning/forurensning* til vannforekomstene. Overvann fra anleggsarbeid og fra veiene i driftsfase vil føre med seg forurensninger til Grobruelva og sidebekker, som videre føres til Ulvenvannet.

Alle små og store vassdrag må ha hensynssoner som sikrer dette. Grobruelva med sidebekker, samt Ulvenvannet bør sikres med egne hensynssoner.

Vennlig hilsen
Asker Elveforum
Unn Orstein, leder

Ingvild Tandberg

Kollektivtilbud + Ekspressbuss/pendlerparkering	Bra 71-buss til Asker Drammen. Buss 169 til Oslo har blitt dårlig. For lite avganger. For dyrt!
Heiatoppen fremkommelighet for gående/syklende	Burde vært gang- og sykkelvei.
G/S- hele planområdet	Burde vært G/S helt fra Kiwi til Asker.
Krysset ved Kiwi + Avkjørsler / sanering hele planområdet	
Tranbykrysset	
Annet	Burde vært mindre fartsdempere. Bedre asfalterte veier.

Kollektivtilbud + Ekspressbuss/pendlerparkering	71-buss til Asker + Drm (73) er bra 169 på avgangst + veldig dyrt.
Heiatoppen fremkommelighet for gående/syklende	Burde absolutt vært G/S-vei fra krysset v/ Kiwi til Asker
G/S- hele planområdet	se over
Krysset ved Kiwi + Avkjørsler / sanering hele planområdet	Ofte kø og kan være vanskelig å komme av/på veien.
Tranbykrysset	
Annet	

Kollektivtilbud + Ekspressbuss/pendlerparkering	Om 1b9 skulle legges ned så vil en møtebuss til Asker være et godt alternativ?
Heiatoppen fremkommelighet for gående/syklende	Lite trygt for gående også for de som tar bil på pendlerparkeringen og tar 71-bussen hjem.
G/S- hele planområdet	Gang/sykkel-vei til Asker for å øke frem- kommelighet og mulighet for løpe- og sykkelturner i retning Asker.
Krysset ved Kiwi + Avkjørsler / sanering hele planområdet	Vi står ofte i dette krysset og venter på trafikk i flere retninger. Rastekjøring ville hjulpet mye!
Tranbykrysset	Fungerer bra for vår del, men kunne vært Litt bedre sikt. Krabbefeltet opp fra Drammen skaper av og til forlige
Annet	situasjoner ved avkjøringen.

Kollektivtilbud + Ekspressbuss/pendlerparkering	
Heiatoppen fremkommelighet for gående/syklende	
G/S- hele planområdet	Ovenstasjonen - nedent mot Skolen - Gang og sykkelvei blir plutselig parkering. Veldig kaotisk og ferlig E-815
Krysset ved Kiwi + Avkjørsler / sanering hele planområdet	
Tranbykrysset	
Annet	

Kollektivtilbud + Ekspressbuss/pendlerparkering	169-bussen: flere avganger + helgen.
Heiatoppen fremkommelighet for gående/syklende	
G/S- hele planområdet	svømmehall, park som man kan ha piknik i, cafe, bibliotek, noe liknende "Omattatt"-i Asker.
Krysset ved Kiwi + Avkjørsler / sanering hele planområdet	
Tranbykrysset	
Annet	

Kollektivtilbud + Ekspressbuss/pendlerparkering	Ønsker <u>vedlig</u> øffne avgang m. 169-bussen
Heiatoppen fremkommelighet for gående/syklende	Skummelt at busser stoppe i veien
G/S- hele planområdet	Farlig utkjøring fra Vestbyveien
Krysset ved Kiwi + Avkjørsler / sanering hele planområdet	Farlig ved bussholdiplassen Bilene kjører innom bensinstasjonen
Tranbykrysset	
Annet	For mye biler gjennom Lierskeggen sentrum Farlig for skolebarna

Kollektivtilbud + Ekspressbuss/pendlerparkering	Bea 71 buss til Asker + Sammen 169, tilbudet !
Heiatoppen fremkommelighet for gående/syklende	Bea men Regnbue - broa veldig <u>skummel</u> ! Og krysset på Heiatoppen.
G/S- hele planområdet	Gangfelt samles på <u>Kiwi</u> til Asker.
Krysset ved Kiwi + Avkjørsler / sanering hele planområdet	Ønsker fortare held til Heiatoppen & Asker. (Barnehage & Skolebarn)
Tranbykrysset	
Annet	

Innbyggerdialog - oppsummering av merknader etter varsling

Generelt:

Alle innspill som har kommet inn via innbyggerdialogen tas med i det videre planarbeidet.

Alle innspill som omhandler trafiksikkerhet på kommunale veier, sendes til Lier vei, vann og avløp KF som er ansvarlig for kommunalt trafiksikkerhetsarbeid.

Alle innspill som omhandler brøyting/strøing/salting av kommunale veier, sendes til Lier vei, vann og avløp KF som ansvarlig for vintervedlikehold av kommunale veier.

Alle innspill som omhandler skilting på kommunale veier, sendes til Lier vei, vann og avløp KF som er ansvarlig skiltmyndighet i kommunen.

Alle innspill som omhandler forhold på fylkeskommunale veier, sendes til Buskerud fylkeskommune. Lier kommune vil ta opp disse innspillene i møte med fylkeskommunen for videre oppfølging.

Lier kommune ved flere virksomheter, er involvert i arbeidet med å få Buskerud fylkeskommune til å prioritere midler til bygging av den ferdig regulerte gang-/sykkelveien langs Drammensveien.

Alle innspill som omhandler fartsgrenser og skilting på fylkesveier, sendes til Statens vegvesen som er skiltmyndighet på fylkeskommunale veier.

Alle innspill som direkte omhandler E18 eller Statens vegvesens eiendom, sendes videre til Statens vegvesen.

Temaer fra Innbyggerdialogen

I forbindelse med høring av planprogram og varsel om oppstart planarbeid ble det opprettet en digital innbyggerdialog på Lier kommunes kunngjøringsside for kommunale planer. Denne var åpen for merknader i perioden 15.2.2025-30.4.2025. Det kom inn totalt 40 individuelle merknader i innbyggerdialogen. Av disse 40 er det i all hovedsak privatpersoner som har uttalt seg på vegne av seg selv. I tillegg har Lierskogen vel og samfunnslag, FAU ved Heia skole og Nærmiljøanleggsgruppa Ekebergåsen lagt inn merknader.

Tabellen nedenfor viser hva innspillene i stor grad har handlet om og hvor mange som har nevnt temaet i sitt innspill. Noen av innspillene har nevnt mange temaer mens andre innspill kun har nevnt noen få eller bare et tema. Dersom et innspill har nevnt samme tema flere ganger, er det kun medtatt (telt med) én gang i tabellen.

Der det står tall i parentes i kolonnen «Antall merknader» betyr det at innspillet som har kommet inn, gjelder områder utenfor planområdet, men at det allikevel er telt med. Listen i tabellen er ikke uttømmende for innkomne temaer. Lierskogen vel- og samfunnslag ba om at det skulle kunne legges inn bilder i innbyggerportalen. Bildene som ble lastet opp i portalen, er vedlagt den tilhørende merknaden.

Link til innbyggerdialogen:

<https://storymaps.arcgis.com/stories/fe08c2600b53499eb03970ce378c6e68>

Tema fra innbyggerportalen	Antall merknader
Krysset Drammensveien / Gamle Drammensvei	7
Bussholdeplass Heiatoppen	6
Gang-/sykkelvei langs Drammensveien	13
Krysset Drammensveien/Ulvenveien	5
Heiatoppen bru	7
Avstikkeren (fotgjengerfelt mv.)	17
Drammensveien/Vestbyveien	4
Bussholdeplasser langs Drammensveien (eksklusiv Heiatoppen)	3
Fartsgrense/hastighet på Drammensveien	4
Fotgjengerfelt på Drammensveien (eksklusiv Avstikkeren)	2
Støyskjerming på E18	2
Tungtrafikk gjennom Lierskogen sentrum	5
Kommunale veier – brøyting/strøing/salting	3 (4)
Kommunale veier – skilting	7
Kommunale veier – fotgjengerfelt/fartshumper/trafikksikkerhet	5 (9)
Fullverdig kryss på Heiatoppen (både på- og avkjøring i både øst og vest retning)	2

Merknader fra innbyggerdialogen

16.2.2025 Kim Andre Sjømann

Merknad:

Krysset Drammensveien / Gamle Drammensvei: Det er behov for en rundkjøring med fartssenking. Venstresving fra Lierskogen sentrum er trafikkfarlig på grunn av høye hastigheter og stor trafikkmengde på Drammensveien. Ved ulykker på E18 blir Drammensveien raskt overbelastet, noe som gjør det vanskelig å komme ut fra "sentrum". Dette er også et område med mye myke trafikanter som skal til/fra buss.

Drammensveien ved Heiatoppen: Å nå kollektivknutepunktene langs Drammensveien er risikabelt. For å komme til pendlerparkeringen ved Heiakrysset må man enten gå langs veien eller gjennom ulendt terreng og krysse veien. Det mangler fortau, overganger, og farten er for høy.

16.2.2025 Roy Andersen

Merknad:

Gamle Drammensvei 163: Det må bli et "Møtende kjørende har vikeplikt" skilt for trafikk mellom Benestad og innkjøring til Gamle Drammensvei 163 (var lovet dette på et møte med kommunen).

Gamle Drammensvei: Det må også etableres en eller to ekstra fartsdumper da farten på enkelte biler er svært høy i 40 km sone. Når det er stopp på motorveien, er det stor trafikk på Gamle Drammensvei på denne strekningen.

Avkjøring fra E18 til Gamle Drammensvei: Det bør skiltes med full STOPP opp fra motorveien da det er daglige hendelser med biler som kjører rett ut på Gamle Drammensvei. Det har også vært en del biler som ikke klarer å stoppe og kjører over gang- og sykkelvei på samme sted. Hva med et autovern der.

17.2.2025 Line Hartvik

Merknad:

Krysset Drammensveien/Ulvenveien: Manglende fortau. Har blitt kritisk mer farlig for myke trafikanter etter autovern er satt opp vest for krysset Drammensveien/Ulvenveien.

Manglende fortau langs Drammensveien. Trafikksikkerheten for myke trafikanter er forverret etter at autovern ble satt opp ØST for krysset Drammensveien/Ulvenveien.

Heiatoppen bru: For smale fortau over broen, begge sider. Vinterstid er det ekstra smalt da det ikke blir tilstrekkelig brøytet. Manglende fortau i svingene ned mot Drammensveien. Manglende overgang til fortauet over Gamle Drammensvei.

18. og 20.2., 28.4., 30.4.2025 Espen T. Hangård

Merknad:

Krysset Gravdalberget/ Ovenstadveien: Uoversiktlig møte mellom Ovenstadveien og stien fra skolen, spesielt på vinteren med høye brøytekanter. Og hvorfor blir ikke denne stien brøytet for skolebarna? Det er en etablert sti for å komme seg trygt til og fra skolen.



Oppfatter at det ikke er tydelig om det er fortau eller ikke på østsiden av Ovenstadveien rett nord for krysset Drammensveien/Ovenstadveien.



Krysset Drammensveien/Gamle Drammensvei: Det bør ryddes opp i «skiltjungelen» ved Kiwi.



Uoversiktlig punkt mellom Ovenstadveien og parkeringsplassen tilhørende Ovenstadveien 5A-5H da en stor carport sperrer sikten. Situasjonen forverres av dårlig snørydding.



Forbudet mot gjennomkjøring for tungtrafikk (på Gamle Drammensvei gjennom Lierskogen sentrum) brytes mange ganger daglig, midt i hjertesonen med skolebarn.



Sørlike innkjøring til Kiwi fra Gamle Drammensvei: Spør om det er meningen at fotgjengere, syklister og rullestolbrukere skal bruke denne innkjørselen.



Fotgjengerfeltet langs Kiwi og Gamle Drammensvei har en liten forgrening inn mot parkeringsplassen til Kiwi. Men denne adkomsten butter i en steinblokk og parkerte biler. Er det dette som skal være ankomsten til Kiwi for myke trafikanter? I så fall må det tilrettelegges inne på selve parkeringsplassen også. Den korte gangveien er i tillegg ikke ryddet for snø.



Avstikkeren på sørsiden av E18: Innkjøring forbudt-skiltet er så gammelt at det knapt er synlig. Jeg har selv møtt på bil INNE I GANGTUNNELLEN når jeg kom syklende, så det er tydeligvis et reelt behov for å skilte skikkelig her. Kanskje også vurdere fysiske stengsler.



Avstikkeren på nordsiden av E18 Det er et stort problem med smelting, renning og danning av istapper over den nordre inngangen til gangtunnelen på Avstikkeren.



Avstikkeren på nordsiden av E18: Det kjører daglig store lastebiler inn til bedriftene på den nordre delen av Avstikkeren. Dette er skolevei til og fra buss, og jeg har opplevd at lastebilene tar lite hensyn til gående.

Et enkelt tiltak ville vært å fjerne et par parkeringsplasser og containeren som står utenfor bakeriet, og dermed gjøre hele strekningen mer oversiktlig. Da ville det være god plass til å anlegge fortau, også.



Vedkommende har inntrykk av at de aller fleste myke trafikanter som krysser Gamle Drammensvei ved Avstikkeren, er på vei til eller fra skolen/Heiaveien, og dermed velger å krysse veien nærmere fartsdumpa, utenfor fotgjengerfeltet. Det kan derfor se ut som om det ville være hensiktsmessig å flytte fotgjengerfeltet dit.



Fortauet utenfor La Trattoria/Skiguard er som regel dårlig brøytet. Kombinasjonen av isete underlag og at fortauet skrår ned mot veibanen er veldig skummel.



Blindvei-skiltet foran Samfunnshuset er helt falmet og må byttes ut.



Rypeveien: Skolevei-skiltet er vridd ut av stilling.



Langs Drammensveien ved Liertoppen: Langs hele Liertoppen går det gang- og sykkelvei. Det er også fire godt plasserte busstopp (med fotgjengerfelt) på strekningen. Men hvor er det meningen at myke trafikanter skal bevege seg for å komme inn på senteret? Alle senterets

innganger er merkelig nok plassert på "baksiden" av senteret, mot E18. Vi må krysse uoversiktlige parkeringsplasser med mye trafikk for å komme inn.



Innkjøring til Liertoppen kjøpesenter midt på bygget: Her er det plass til et fortau som kunne vært tilknyttet inngang C på Liertoppen, men det er i stedet lagt ut hindringer i form av runde steiner. Hvor skal fotgjengere gå?



Innkjøring til Liertoppen kjøpesenter midt på bygget: Er dette et fortau, eller noe helt annet? Det starter og stopper opp i "ingenting", og det er dårlig vedlikeholdt. Hvor skal fotgjengere gå for å komme inn på senteret?



Innkjøring til Liertoppen kjøpesenter midt på bygget: Begge vikepliktsskiltene her kunne med fordel vært plassert på innsiden av gang- og sykkelveien. Dette vil tydeliggjøre at bilister som kommer fra parkeringsplassen, har vikeplikt også for gående og syklende i sykkelfeltet.

Innkjøring til Liertoppen i øst: Vikepliktsskiltet her kunne med fordel vært flyttet til innsiden av gang- og sykkelveien. Dette vil tydeliggjøre at bilister som kommer fra parkeringsplassen, har vikeplikt også for gående og syklende i sykkelfeltet.





Krysset Gamle Drammensvei ved Råstoff: Vikepliktskiltet står 90 grader ute av stilling.



Langs Gamle Drammensvei sør for Råstoff: Skiltet er bøyd og vanskelig å lese.



Langs Gamle Drammensvei sør for E18: Skiltene er skitne/gjengrodd og lite synlige.



Drammensveien ved Asker grense: Innersvingen her er ekstremt uoversiktlig og risikabel for syklende vestover og gående østover. Det MÅ komme gang- og sykkelvei på plass her!

Ved Gamle Drammensvei 98: Utkjørselen fra legekontor/fysioterapi er 15-20 meter bred, og det er derfor vanskelig å forutsi hvordan bilene velger å kjøre ut i Gamle Drammensvei. Det oppstår rare situasjoner, særlig når man kommer møtende fra Ovenstadveien.



Kiss and ride nord for Heia skole: Det er for liten plass på dropoff-parkeringen nord for skolen, og det skal ikke mer enn et par-tre biler til før det blir uoversiktlig rundt de to fotgjengerfeltene samt gang-/sykkelvei. Det hender også at biler står parkert midt i gang-/sykkelvei.

19.2.2025 Per Rune Bergheim

Merknad:

Fartsgrense fra Liertoppen mot Asker grense bør reduseres. Det bør også vurderes flere fartshumper langs strekningen. Rundkjøring ved Kiwi og overgangsfelt fra busslomme ved Circle K. Bussholdeplassen ved Circle K bør flyttes, da flere bruker å kjøre igjennom ved Circle K sin plass.

19.2.2025 Cinzia Verzeletti

Merknad:

Krysset Drammensveien x Gamle Drammensvei: Dette er et veldig brukt kryss (krysset ved Kiwi), spesielt i rushtiden, som skaper farlige situasjoner og mye kø (når man svinge til sentrum fra Liertoppen og når man svinge i retning Asker fra sentrum).

19.2.2025 Vineeth Varghese

Merknad:

Bussholdeplassen på Heiatoppen: Det er ingen veikryssmerking i Drammensveien på Heiatoppen og fartsgrensen er høy i dette området som gjør det svært utrygt for alle som bruker Heiatoppen bussholdeplass. Om vinteren er det utrygt for alle som venter i Heiatoppen bussholdeplass da det ikke er fortau eller snø ikke er skikkelig fjernet. Pendlere inkludert barn må stå svært nær trafikken i Drammensveien, mens de venter på buss.

Krysset Gamle Drammensvei/Ulvenveien: Ingen veikryssmerking for fotgjengere eller fortau i Gamle Drammensvei som gjør det utrygt for noen som krysser Gamle Drammensvei.

20.2.2025 Frøya Håland

Merknad:

Drammensveien ved Avstikkeren: Det MÅ bli satt opp overgangsfelt ved bussholdeplassen Avstikkeren. Her går mange skoleelever og pendlere av hver dag, hvor biler kommer kjørene i over 40. Her oppstår det farlige trafikksituasjoner opp mot flere ganger om dagen.

Nedre Stabekk barnehage trenger en gangvei fra barnehagen inn mot sentrum. Det å ha en barnehage der man må ha bil for å kunne levere barna er ikke hensiktsmessig, det er også farlig for barna å ferdes i området rundt barnehagen.

Langs Drammensveien: Et gangfelt som kunne sammenkoblet Lier og Asker hadde vært genialt. Det åpner for muligheter til gode turområder, bade-områder og generell bedre trafiksikkerhet mellom Asker og Lier. Dette hadde også åpnet for å kunne nå kollektiv i Asker til fots, uten å risikere livet ved å gå langs denne veien. Kollektivet i Asker kjører oftere og lengre ut på kvelden, derfor hadde dette vært gunstig for folk på Lierskogen.

Krysset Drammensveien/Vestbyveien: Dette er et farlig kryss for beboere opp Vestbyveien. Det er behov for mer sikt opp mot vestre og bedre løsning for fartsgrense ettersom veldig få faktisk kjører i 40. Dette er også veien til en flott natursti, så mange turgåere krysser veien her, det er behov for overgangsfelt.

20.2.2025 John Roger Johansen

Merknad:

Gamle Drammensvei under E18: Fortau under E18 mellom Heiaklinnikken og Kiwi slik at det blir fortau på begge sider akkurat der.

Langs Drammensveien: Gang og sykkelvei mellom Bråtaveien og Engelsrud i Asker.

Langs Drammensveien ved Nedre Stabekk barnehage: Et sted å stå utenfor veibanen ved busstopp på begge sider ved Nedre Stabekk.

Langs Drammensveien ved Heiatoppen: Behov for busslommer eller i det minste et sted å stå utenfor veibanen for bussholdeplasser til 71 bussen på begge sider ved Heiatoppen.

Behov for fortau/gangvei fra pendlerparkering til bussholdeplasser for 71 bussen på Heiatoppen.

Krysset Drammensveien/Gamle Drammensvei: Trenger rundkjøring ved Kiwi Lierskogen. Stadige utfordringer der.

Drammensveien ved pendlerparkeringen på Heiatoppen: Behov for avkjøring fra Drammen for å hindre gjennomfartstrafikk mellom Gjellebekk og Heiatoppen.

Langs Gamle Drammensvei nord for E18: Behov for påkjøring mot Drammen for å hindre gjennomfartstrafikk mellom Heiatoppen og Gjellebekk.

Drammensveien sør for Avstikkeren: Behov for fotgjengerovergang, ikke minst pga. bussholdeplass retning Asker.

20.2.2025, 24.2.2025 Annette Stordal

Merknad:

Heiatoppen bru: Mangel av trafiksikkerhet for mennesker som går på brua. Ingen fortau eller annen sikring. Veldig trang sving som gjør at lastebiler og personbiler ikke kan møtes og da er det heller ingen plass til folk til fots, på sykkel eller med hest.

Krysset Drammensveien /Bråtaveien: Her stopper gangveien, ingen trygg krysning fra denne delen av en gangvei til andre siden. Mye trafikk og tidvis vanskelig å både krysse veien til fots med hest og med sykkel (finder ikke igjen denne merknaden).

Bussholdeplassen på Heiatoppen sørsiden av Drammensveien: Farlig bussholdeplass, spesielt etter dem satt opp autovern, ingen steder å gjøre av seg må stå i veien på en uoversiktlig topp.

Krysset Drammensveien/Vestbyveien: Farlig kryss, men dårlig sikt i en sving, mye brukt vei til turområde. Er 40 sone, men det kjøres veldig ofte fortere og er vanskelig å få krysset veien.

Varlingsgrensen: Synes det er rart at Myra er innenfor planområdet, men ikke vi som bor i Bråtaveien som Sagvoldskogen ligger inntil.

20.2.2025 Bojan Kovacic

Merknad:

Fotgjengerfelt på Drammensveien sør for Avstikkeren: Selvfølgelig! Her er en kortere versjon med fokus på risiko: --- **Trafiksikkerhet i Lierskogen: Fotgjengerovergang ved bussholdeplassen ha en fotgjengerovergang ved bussholdeplassen "Avstikkeren" i Lierskogen er avgjørende for å unngå alvorlige ulykker. Mange barn bruker denne plassen daglig. Barn er ofte uforutsigbare i trafikken og har vanskelig for å vurdere hastighet og avstand til biler. Uten fotgjengerovergang er det bare et spørsmål om tid før en ulykke skjer!! En dedikert overgang vil gi barn og andre fotgjengere en sikker måte å krysse veien på. La oss ikke vente på en tragedie – en fotgjengerovergang er et enkelt, men livreddende tiltak.

20.2.2025 Glenn Bystrøm

Merknad:

Gjelder bussholdeplassen ved Nedre Stabekk barnehage: Bussholdeplass på begge sider av en trafikkert vei, uten busslomme. Denne blir kun benyttet av foresatte i barnehagen som krysser veien daglig.

Barn fra Nedre Stabekk barnehage krysser Drammensveien daglig for å benytte barnehagens fasiliteter. Farten på veien er for høy og det setter barna i fare.

Foreldre og barn blir oppfordret av politikere til å benytte alternativ transport. På strekning mellom Lierskogen og Asker må det derimot benyttes bil om man ønsker å leve. Denne veien er livsfarlig for myke trafikanter.

Asker kommune sier selv de jobber med å bli en grønn kommune og er nesten i mål med mye av dette. Kilder forteller at strekningen mellom Asker og Lier kun står på Lier og Buskerud fylkeskommune. Buskerud fylkeskommune ønsker heller å prioritere nytt gangfelt på Nøste istedenfor et sted med høy fart og barn.

20.2.2025 Sanna Kallunki

Merknad:

Drammensveien øst: Mangler fotgjengerovergang både i toppen av bakken og nede ved barnehagen. Det er med livet som innsats å ferdes som fotgjenger eller syklist mot Asker, spesielt etter at det kom opp autovern i svingen.

20.2., 24.2, 6.3., 26.3., 25.4., 30.4.2025 Lierskogen vel og samfunnslag

Merknad:

Ved Heia skole: Plankartet bør utvides mot nord. Vi anbefaler at hele Lierskogen sentrum inkluderes i kartet. Det er f.eks. viktig å studere bevegelsesmønstre til/fra - og trafikale problemstillinger rundt - Heia skole, Heiahallen, Lierskogen samfunnshus, La Trattoria, drop off i Ovenstadveien mfl.

På E18: Støyskjerming E18 Lierskogen har helt siden E18 ble bygget på slutten av 60-tallet hatt store støyp problemer fra veien. Dette problemet ble forsøkt løst for en del år siden, men var bare delvis vellykket. Noen hus fikk forbedret støyforhold med de oppsatte støyskjermene, mens det for andre virket motsatt. Stor økning i trafikken på E18 og økte fartsgrenser har forverret forholdene. Støykart viser at det fortsatt er mange og store områder på Lierskogen som er plaget av støy, og tiltak bør prioriteres.

Drammensveien: Sett ned hastigheten på Fylkesvei 1436 (Drammensveien): Buskerud fylkeskommune hevder at Statens vegvesen kan komme til å sette OPP fartsgrensen på Fv 1436 fra 60 til 80 km/t, dersom en yrer ønske om å senke fartsgrensen til 40 eller 50 km/t på strekningen fra Tveita til Askergrensa. Begrunnelsen deres er at SSB definerer deler av strekningen som spredtbygd strøk. Vi mener at fylkeskommunen likevel bør be om å senke fartsgrensen – det er et rimelig tiltak (også gitt fylkeskommunens stramme økonomi) som vil gjøre det tryggere for myke trafikanter å ferdes langs med fylkesveien. Det vil også muliggjøre etablering av fotgjengerfelt, som er avhengig av lavere fartsgrenser. Det virker lite troverdig at det skal kunne innføres 80 km/t sone på denne strekningen.

Det er behov for fotgjengerfelt for kryssing av FV1436 ved Kjennergrinda og Østre Kjennervei. Ved Østre Kjennervei er det busslommer og det er en lang omvei for de som skal ta bussen (typisk skoleungdom og pendlere) å benytte brua for å krysse veien. Det er viktig at de farlige situasjonene knyttet til (vill)kryssing av veien unngås, og fotgjengerfelt og nedsatt fartsgrense er naturlige tiltak. Busstoppet på Tveita er dessuten dårlig opplyst.

Kjennergrinda er også et mye benyttet krysningspunkt for syklister og gående (snarvei for alle som bor i boligfeltet og som skal til Liertoppen etc.).



Lierskogen trenger en visuell opprydning. Dette skiltet (bildet) ønsker velkommen. De to stengene som skiltet er montert på har ulike lengder. Begge stengene stikker opp over skiltet, den ene stanga litt og den andre mye mer. Resultatet er rotete og stygt. Andre skilt står på snei, er bulkete osv.



Regnbuebroa er ikke trygg for myke trafikanter. Bildet (vedlagt) viser situasjonen på sommerstid og om vinteren. Fortauet blir sjelden brøytet, selv etter store snøfall.



Krysset Drammensveien / Avstikkeren: Skiltene (bilde) er plassert til hinder for sikt.



Circle K har en rekke skilt som (bilde) er plassert til hinder for sikt. Gjelder også bed bussholdeplassen.



Langs lange strekk av E18 mangler det gjerde som sikrer myke trafikanter fra å falle/bevege seg inn på motorveien. Langs deler av E18 er det riktignok gjerde, men mange steder er dette ødelagt, ligger på bakken etc. Det trengs en grundig gjennomgang og utbedringer.

Påkjøringsrampe fra Drammensveien til E18: Her er det lagt opp til at myke trafikanter skal krysse påkjøringsrampen til E18 for å komme seg til/fra pendlerparkering og busstopp. Utrygt. Det er flere ganger observert biler som bruker fotgjengerovergangen til å kjøre mellom pendlerparkeringene og E18.

Bussholdeplass ved Heiatoppen: Buss fra Asker retning Drammen kunne med fordel ha stoppet både på Heiatoppen (broa) og på Heiatoppen (pendlerparkeringen). Heiakrysset er livsfarlig for myke trafikanter, og inntil en trygg løsning er på plass - med skikkelige bussholdeplasser, fotgjengerfelt og g/s-vei - så ville dette være et avbøtende tiltak.

Langs E18: Støyskjermen er rusten/i dårlig forfatning flere steder.

Områder rundt Heiatoppen bru: Det virker som ansvarsforholdene rundt Heiatoppen inkl. pendlerparkering og på/avkjøring av E18 er uklare. Det er ofte mye søppel i området (hvem har ansvar for å plukke søppel?) og det er et gjentakende problem med hensetting av biler og hærverk. Akkurat nå er veggene i busskuret knust og det er mye glasskår på bakken.

20.2.2025 Mats Frøiland

Merknad:

Bussholdeplassen "Avstikkeren" i østgående retning på Drammensveien har ingen rute bort fra bussholdeplassen. Denne bussholdeplassen brukes av skolebarn, og de må krysse veien for å komme til eller fra bussholdeplassen. Det ER en forhøyning (fartsreducerende) der, som helt fint kunne blitt brukt som gangfelt, og det er snakk om å male opp noen striper i veien og sette opp to skilt. Dette burde vært presset igjennom, og om ikke Buskerud Fylkeskommune har mulighet til å gjøre noe med dette, er det i bestefall en skandaløs feilprioritering. Jeg er hellig overbevist om at den fartshumpen blir malt på dugnad innen ett virkedøgn, om det er behov for det. (6)

21.2.2025 Ellen Bjørg Ovenstad

Merknad:

Kjennergrinda brukes som «snarvei» av mange som krysser Drammensveien for å komme til gang-/sykkelveien på nordsiden av Drammensveien.

21.2.2025 Ingrid Lønningdal

Merknad:

Det er trafikkforbud-skilt for lastebil og trekkbil på Gamle Drammensvei gjennom Lierskogen sentrum. Forbudet blir dessverre i liten grad overholdt og det er jevnlig trafikk av tunge kjøretøyer på strekningen (skolevei). Her bør Lier kommune vurdere tiltak. Det er behov for å trygge strekningen samt en visuell opprydding. Det er også potensiale til at strekningen kan bidra til et løft for Lierskogen sentrum. Kan Gamle Drammensvei f.eks. gjøres om til miljøgate?

23.2.2025 Christian B Wiik

Merknad:

"Bar vei- strategi" på strekningen mellom Regnbuebrua og Drammensveien fungerer ofte mot sin hensikt. Det er ikke nok trafikk her til å få denne strekningen bar, og dermed ender man opp med slaps eller "sukkersnø" som bilene mister alt grep på. Påfallende ofte er føret og grepet betydelig bedre så fort man svinger av på en vei som ikke er saltet.

26.2.2025 Rune Jakobsen

Merknad:

Heiatoppen bru og krysset Ulvenveien / Drammensveien: Uoversiktlig kryss som allerede er overbelastet med trafikk. Stor risiko for myke trafikanter. Fotgjengerovergang og gang og sykkelsti må på plass.

Krysset Ulvenveien / Drammensveien: Livsfarlig kryss med busstopp midt i veibanen. Mennesker må krysse vei uten at det er fotgjengerovergang. Ei heller gang- og sykkelsti.

Krysset Drammensveien / Gamle Drammensvei: Overbelastet og uoversiktlig kryss. Vanskelig med trafikkavvikling pga. stor belastning på Drammensveien. Ved hendelser på E18 er det fullstendig ufremkommelig for trafikanter som kommer fra Gamle Drammensvei.

Gamle Drammensvei på strekningen gjennom Lierskogen sentrum fra Rypeveien: Altfor stor trafikkbelastning på vei, asfalt og vei er totalrasert hvert år pga. overbelastning. Gjelder hele strekning gjennom Lierskogen sentrum.

2.3.2025 Ragnhild Jensen Mizda

Merknad:

Bedre støyskjerming gjennom hele Lierskogen til E18. Støydemping som faktisk fungerer. Gang og sykkelsti fra Heiatoppen til Asker kommune, Drammensveien. Kosmetisk oppgradering rundt og under veien der E18 går over. Ved Kiwi Lierskogen. Dette er hovedfartsåre inn til halve Lierskogen. Stygt, rust, mørkt. Gatekunstner??

27.3. og 8.4. 2025 FAU Heia skole v/ leder Hallvard Erstad

Merknad:

Heiaveien ved Lierskogen samfunnshus: Mangler fotgjengerfelt.

Rypeveien: Mangler fotgjengerfelt.

Heiatoppen bru: Ikke mulig å gå over Regnbue-broa på en trygg måte.

Krysset Ulvenveien / Drammensveien: Ikke trygt å krysse Fylkeskommunal vei. Fotgjengerfelt, lys og skilt. 40 km/t.

Krysset Avstikkeren / Drammensveien: Ikke mulig å krysse Fylkeskommunal vei på en trygg måte. Mangler fotgjengerfelt, skilt og lys.

Avstikkeren på strekningen nord for E18: Skolebarn går ikke trygt pga. trangt, tungtransport og generelt mange biler.

Parkeringsplassen i Heiaveien sør for Heiahallen: Generelt mye parkering som ikke skal til skoleområdet. Ønsker skilt om «ryggeparkering».

Heiaveien: Ønsker Hjertesone-markering i asfalt.

Krysset Ovenstadveien/Heiaveien: Ønsker dropsone.

Langs Drammensveien der det ikke er etablert gang-/sykkelvei: 40 km sone i hele området på Fylkeskommunal vei der det ikke er gang/sykkelvei.

Krysset Gravdalberget / Ovenstadveien: Tungtransport må ha deler av bilen over fortauet for å klare svingen ut fra industriområdet.

Gamle Drammensvei på mellom E18 og Drammensveien: Rydde opp i skilt som ikke står der det er ment å være.

Biler kjører gjennom Circle K når bussen stopper for å ta opp passasjerer på holdeplass i retning Drammen.

Avstikkeren sør for E18: Barn må gå der mange biler kjører, og det er trangt. Fortau bare et lite parti.

Langs Drammensveien: Mangler gang/sykkelvei.

Lierskogen sentrum ved Gamle Drammensvei: Mangler lys og skilt til eksisterende fotgjengerfelt.

Kryssing fra gang-/sykkelvei langs Gamle Drammensvei og over til Ulvenveien: Mangler fotgjengerfelt for kryssing av Gamle Drammensvei.

Alle fotgjengerfelt i hele området må males opp igjen. Veldig slitt.

Gamle Drammensvei nord for E18: Mye tungtransport går igjennom området Hjertesone/Trygg skolevei. Reguler dette bedre.

Skilting rundt skolen må gjennomgås. Det mangler flere skilt.

9.3., 18.3., 30.4.2025 Christoffer Bakke

Merknad:

Planlagt innkjøring til fremtidig næringsområde på Sagvollskogen: Planlagt innkjøring til nytt næringsområde. Ved å ha innkjøring her så blir store deler av trafikken til området tvunget gjennom de mest trafikkerte delene av Lierskogen. Det vil også være den 5. avkjøringen på kort avstand som benyttes av lastebiler. Avkjøringene må samles til en felles avkjøring som er mest mulig hensiktsmessig. Tenker selv at rundkjøring og innkjøring i Bråtaveien vil være mest hensiktsmessig med tanke på myke trafikanter, samt å redusere gjennomkjøringen. Dette bør ses sammen med et fullverdig kryss på Heiatoppen. Det har tidligere blitt sagt at dette vil gå utover dyrket mark, men det kan justeres med areal som er satt av til nytt næringsområde.

Kryss langs Drammensveien med Kjennergrinda, Tveitabakken og Østre Kjennervei: Avkjøring Drammensveien/ Kjennergrinda bør stenges. Så bør det etableres ny rundkjøring for Drammensveien, Tveitabakken og Østre Kjennervei. For å få en bedre flyt på Drammensveien så bør avkjørsler begrenses og samles. Ved at det bygges mer ut og trafikken øker så må det også tas hensyn til at det skal være mulig for bilister fra Østre Kjennervei og Tveitabakken å komme trygt ut på Drammensveien uten å måtte ta "sjanser". En rundkjøring vil da være det beste alternativet.

Østre Kjennervei: Østre Kjennervei er ikke bygget iht. reguleringsplan og er for smal. Svingen utenfor Østre Kjennervei 11 er smal og trafikkfarlig. Veibredden skulle vært 6m iht. reguleringsplanen, men er faktisk kun 5m. Iht. Lier kommunes veinorm så skal det i skarpe svinger være breddeutvidelse, her er det i stedet en reduksjon av veibredden.

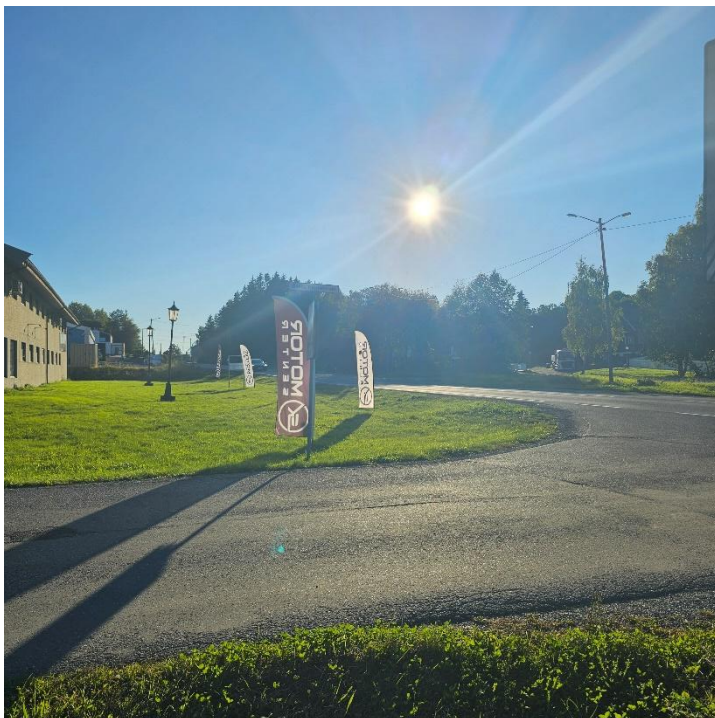
Bør innføres parkeringsforbud i Østre Kjennervei. I vinterhalvåret benytter mange seg av Østre Kjennervei som utfartsparkering for turer i Kjekstadmarka. Veien er smal og benyttes av mange store lastebiler.



Tveita gangbru over Drammensveien: Rekkverk til gangbru er råttent. Store skumle hull, masse mangler.



Krysset Drammensveien / Østre Kjennervei: Mange flagg i siktsonen. Hindrer sikt når man skal kjøre ut fra Østre Kjennervei.



Krysset Gamle Drammensvei v/Råstoff: Mangler fotgjengerskilt. Ved snø, så ser man ikke fotgjengerfeltene.

Krysset Gamle Drammensvei / Avstikkeren: Mangler fotgjengerskilt. Ved snø, så ser man ikke fotgjengerfeltene.

Etablere bussholdeplass i tilknytning til E18- Expressbusstopp.

Busstopp på Drammensveien øst for Vestre Kjennervei: Buss stopper i vei og hindrer øvrig trafikk. Nytt busstopp utenfor Drammensveien.

12.3.2025 Irene Heen

Merknad:

Kryssing av Drammensveien v/ Avstikkeren: Overgang mellom bussholdeplassene på Avstikkeren.

Mangler gangvei til Nedre Stabæk barnehage, pendlerparkering og regnbuebroa.

13.3.2025 Marthe Omli Tønnesen

Merknad:

Det er en risikosport å bevege seg fra Avstikkeren og til Heiatoppen for oss myke trafikanter. En annen risikosport er å ta sykkel fatt for å levere barnet sitt i Nedre Stabæk barnehage på sykkel. Håper spadetakene for å lette og trygge fremkommeligheten for oss myke trafikanter kan prioriteres og igangsettes asap. Lykke til med kloke prioriteringer og gode valg i tiden fremover.

13.3.2025 Linda Kjøbli

Merknad:

Det må etableres gang og sykkelvei langs Drammensveien fra Lierskogen til Askers grense. Strekningen fra Engelsrud til Liers grense er prioritert i handlingsplanen til Akershus fylkeskommune og står øverst på Askers liste og prioriterte fylkesveistrekninger. Denne vil likevel ikke bli prioritert om den ikke prioriteres fra Lier og Buskerud. Strekningen er regulert (2018?) og det er derfor viktig at man kommer i gang med bygging nå, siden reguleringsplanen har en gyldighet på 10 år. Flere går i dag langs denne strekningen, men de aller fleste tør ikke gå der (meg selv inkludert, vi tar heller bilen til badeplassen på Engelsrud). Det var en svært alvorlig ulykke der i julen. I tillegg er det viktig at man i planen tenker på å skjerme Lierskogen fra E18. Man må bevare grøntbeltet langs E18. Både med tanke på støy, som flere hus har nok av allerede, og med tanke på svevestøv som er farlig å puste inn. I Asker gjør man nå endringer ved Hofstad skole, for å skjerme elevene fra svevestøvet fra E18, som man nylig har oppdaget hvor farlig er.

13.3.2025 Sarah A. Gjermo

Merknad:

Innkjøringen til Nedre Stabekk barnehage: Pga. manglende gangvei og utrygg ferdsel ved bruk av buss (kryssing av vei) Bøe Stabekk Barnehage dessverre ikke en mulighet for oss.

Jeg pleier å ta buss til og fra Avstikkeren. Her har jeg opplevd flere ubehagelig situasjoner pga. manglende fotgjengerovergang og fortau. Jeg ser frem til at dette blir løst. Det er også barn og unge som tar bussen alene og ferdes over svært trafikkert vei. Senest i dag var det vogntog som tutet da en person forsøkte å krysse veien for å rekke bussen sin.

Da vi flyttet til Lierskogen, fikk vi ikke barnehageplass først. Barnet fortsatte på Trollstua Barnehage i Asker. Siden vi ikke hadde to biler, måtte vi sykle med vogn. Jeg syklet daglig mellom Lierskogen og Engelsrud. Det var svært ubehagelig, og jeg opplevde flere ubehagelige episoder. Det er skarpe svinger, lite sikt, smal vei, og ikke noe fortau. Jeg ser frem til at dette rettes opp i før det skjer en ulykke.

15.3.2025 Elizabeth Parrett

Krysset Drammensveien / Vestbyveien: Det er ikke en trygg måte å krysse Drammensveien her og sving gjør det vanskelig å se om noen kommer. Brukes også som turvei.

Drammensveien v/Avstikkeren: Barn som tar buss til/fra skole må krysse Drammensveien ved Circle K der det ikke er fotgjengerovergang.

17.3.2025 Aleksander Iunn:

Merknad:

Drammensveien v/Avstikkeren: Her risikerer man livet sitt for hver gang man på krysset. Skolebussen 72 som går fra Tranby ungdomsskole til Lierskogen stopper innom her, det er et risikabelt trekk for hver elev som går av her. Bilistene tar rett og slett ikke hensyn til de myke trafikantene som er nødt til å krysse over. Det er flere ganger hvor elever har blitt tutet på,

bilister som ikke stopper og triller mot trafikantene. Her må det komme en løsning, det er ikke snakk om en elev vil bli hardt skadet det er snakk om når. Til nå har vi levd på flaks, det eneste vi trenger er en litt uoppmerksom bilist så er noen kjørt over.

18.3.2025 Viktoria Bakke

Merknad:

Drammensveien v/Avstikkeren: Kan det komme opp et trafikklys og noen fotgjengeroverganger på Drammensveien og ved bensinstasjonen i tilknytning bussholdeplassene Avstikkeren? Det ser også ut til å mangle den ene bussholdeplassen på kartet (se vedlegg). Det er mye trafikk og uoversiktlig trafikkbilde på Drammensveien og inn/ut av bensinstasjonen som mange skolebarn/ungdom må krysse til/fra bussholdeplassene.



18.3.2025 Reidar Larsen

Merknad:

Bussholdeplass Heiatoppen retning Asker: Venteplass for passasjerer i veibanen.

Bussholdeplass Heiatoppen retning Drammen: Mangler gangvei mellom Heiatoppen og pendlerpark. Etter redusert tilbud på L169 må mange bruke tog og lokalbuss tilbake fra jobb om kvelden. Da er det ikke trygt å komme seg fra Heiatoppen der lokalbussen L71 stopper til der bilen står. Mangler gangvei og lys.

Drammensveien: Mye brukt gang/sykkelvei til barnehage, men også for ungdom til friluftsarealer ved Ulvenvannet Dikemark.

Pendlerparkering på Heiatoppen: Mangler trygg gangvei til pendlerparkeringen.

18.3.2025 Fredrik Gundersen

Merknad:

Gjelder krysset Svenskerud /Ringveien på Tranby: Utrygt å krysse.



21.3.2025 Nærmiljøanleggsgruppa Ekebergåsen

Merknad:

Krysset Bøveien / Nedre Ekeberglia: Dette er litt lenger opp enn planen, men det er så viktig at vi velger å legge det inn. Det kjøres grisefort i Bøveien gjennom Ekebergåsen. Vi ønsker fotgjengerovergang inn Nedre Ekeberglia, fra fortau og fotgjengerovergang der Bøveien krysser Øvre Ekeberglia. Barn sykler, går og sparkesykler over veien der daglig. Det er 125 barn på feltet (100) boenheter). Hvor lenge må vi vente på at det skjer en ulykke, vi ønsker at det blir tiltak før det samme skjer her oppe, som ved Heiabrua i vinter. Den ulykken har blitt «annonsert» kunne skje utallige ganger av ulike aktører/privatpersoner på Lierskogen. Der kommunen og fylkeskommunen har pekt på hverandre.

31.3.2025 Emmeli Lawton

Merknad:

Mangler trygt overgangsfelt ved busstoppet ved Avstikkeren.

Dårlig asfalt og hull i asfalten ved Liertoppen.

Haugerudbråten på Tranby: Veldig dårlig brøyting og dårlig måkt på vinteren. Det er vanskelig å komme seg til skolen fordi det er så mye is om vinteren at man ikke kommer seg ut av rundkjøringa.

31.3.2025 Ksenia Wnukowska

Merknad:

Ringeriksveien 237: Mangler overgangsfelt ved Hellum.

4.4.2025 Heia skole FAU v/Fredrik Tandberg

Merknad:

Som foreldreutvalg ved Heia skole, ønsker vi å spille inn til KDP. Lierskogen er et område som har vokst mye de senere årene og det ligger mange nye prosjekter klare til utbygging. Infrastrukturen på Lierskogen er ikke tilpasset dagens situasjon og i hvert fall ikke tilpasset økt vekst og dermed økt trafikk. FAU er av naturlige grunner mest opptatt av de myke trafikantene. Og vi er bekymret for hvordan den økte trafikken vil påvirke sikkerheten rundt et allerede trafikkert skoleområde. Vår største bekymring er sikkerheten til våre barn. Heia skole ligger i et aktivt nabolag, og elever bruker de omkringliggende gatene til å gå og sykle til og fra skolen. Økt trafikk, spesielt av tungtransport, kan representere en betydelig sikkerhetsrisiko og potensielt føre til farlige situasjoner. Derfor ber vi om at det i arbeidet med KDP for dette området Tranbykrysset-Asker grense først og fremst fokuseres på trafiksikkerhet og legger til rette for trygg ferdsel i områdene som kommunen selv er pådriver for å bygge ut. Lierskogen sentrum er, selv om det er forbud mot tungtrafikk, veldig trafikkert. Dette er samtidig etablert som Hjertesone med to barnehager og en barneskole. Vi anmoder om at det ses på ytterligere tiltak for å øke trafiksikkerheten i dette området. Gang og sykkelveg: Det er i dag ikke gang og sykkelvei sammenhengende på hele denne strekningen. Spesielt området fra Lierskogen sentrum mot Asker mangler dette. I samme område er det flere busstopp langs veien. En veistrekning med mye trafikk, spesielt i rush-tidene. Senest i 2024 var det en alvorlig ulykke ved Regnbuebroen, hvor en person ble påkjørt. Regnbuebroen: Dette er krysningspunktet over E18 og mange fotgjengere bruker også denne broen. Den er svært dårlig tilrettelagt for myke trafikanter og det er behov for at man ser på hvordan man skal sikre at det ikke oppstår flere ulykker eller farlige situasjoner knyttet til dette knyttningspunktet.

22.4.2025 Guttorm Larsen

Utkjøring fra Råstoff ut på Gravdalberget: Denne utfartsveien fra Tangen må stenges for tungtransport. Denne veien Gravdalsberget er skolevei, og er ikke dimensjonert for tungtransport. De store bilene må også benytte fortauet for å klare svingen. Det finnes en annen utfarts-innfartsvei til Tangen.

Avstikkeren er ifølge kommunen regulert for gang og sykkelvei. Likevel er den brukt til tungtransport. Ferdsel til 104 og 106 er svært liten og ikke et problem. De har heller ikke annen innkjørsel. Tungtransport til næring Avstikkeren 2/4 må stenges av for. De har annen utfarts-innfartsvei.

Gamle Drammensvei /Lierskogen sentrum: Alle fotgjengerfelt bør være opphøyd med tilhørende lys og skilting. Her er det den opphøyde "fartsdumpen" som brukes som fotgjengerfelt fordi den er mest "riktig" plassert.

Heiaveien v/ Lierskogen samfunnshus: Opphøyd gangfelt med skilt og lys mangler.

Krysset Rypeveien/ Gamle Drammensvei: Skolevei. Manglende opphøyet gangfelt med lys og skilt.

Krysset Bøveien/Ovenstadveien: Skolevei. Manglende opphøyet gangfelt med lys og skilt.

Krysset Ovenstadveien/Gravdalberget: Manglende opphøyd gangfelt med lys og skilt.

Planlagt kiss and ride nord for Heia skole: Dette dropp-punkt for Hjertesone er vedtatt utbygget og bør gjøres snarest.

Areal vis a vis Kiwi sør for E18: Dette området som tilhører Statens veivesen bør være dropp-punkt "vest" for en Hjertesone som bør være hele Lierskogen sentrum, til droppsone nord ved Heiabrua og droppsone øst ved motsatt side av Gamle Drammensvei for Lierskogen Kirke (som også er Statens veivesen sin eiendom).

Ved Gamle Drammensvei 116: Bør være droppsone øst for Hjertesone (statens veivesen sin eiendom).

Ubebygde område nord for E18 mellom E18 og Gamle Drammensvei: I dette området eid av Statens veivesen bør det lages ny Innfartsvei-utfartsvei for næring Avstikkeren 2/4 etc. Parkeringsplass for kirka/droppsone øst for Hjertesone bør stenges av for tungtrafikk, når denne vei blir bygget.

Langs Drammensveien: Her må en gang/sykkelvei fra Bråtaveien til Asker grense komme på plass. Gåing langs Drammensveien til Ulvenområdet og Nedre Stabæk barnehage m.m. er svært farlig, og dette må fylket snarest gjøre noe med!

Krysset Ulvenveien /Drammensveien: Nok en svært farlig overgang hvor det dessverre allerede har skjedd alvorlig ulykke. Det beste ville vært overgangsbru/undergang også her, men et opphøyd gangfelt med lys og skilt ville hjelpe svært mye.

Heiatoppen bru: Her bør Staten ta sitt ansvar og lage ei ny bru over motorveien. Ei breiere bru med plass til såvel gående som syklende, biler og hester!

Krysset Drammensveien/Vestbyveien: Opphøyd gangfelt med lys og skilting er nødvendig.

30.4.2025 Jon Amundseth

Merknad:

Krysset Gamle Drammensvei ved Råstoff: Har varslet dette punktet tidligere. Her er det manglende skilt og bra merking. Veibanen har heller intet midtskille merking som forårsaker mange varianter ved kryssing/avkjøring der.

30.4.2025 Stine Bjerke

Merknad:

Drammensveien ved Avstikkeren: Krysse vei til bussholdeplassen Avstikkeren, fra Circle K. Mange som krysser, ingen sikret overgang. Høy risiko. Må stå lenge og vente, kan måtte ta unødig sjanser.

30.4.2025 Gunnar Tveten

Merknad

Krysset Drammensveien / Gamle Drammensvei: Rundkjøring ved Kiwi med en arm inn mot Sagvollskogen. Vil gi bedre flyt i trafikken. Man vil kunne samle utkjøringer og sanere farlige utkjøringer. Vil kanskje kreve innløsning av en eiendom, men kanskje makeskifte med utbygger...

30.4.2025 Anna P.

Merknad:

Krysse vei til bussholdeplassen Avstikkeren, fra Circle K. MÅ ha en sikret overgang med trafikklys, kanskje med knapp.

Sammendrag av innkomne merknader til innbyggerdialogen

Det har frem til 30.4.2025 kommet inn merknader fra unike brukere. Nedenfor fremgår det hvordan innspillene fordeler seg ut over temaer:

Tema fra innbyggerportalen	Antall merknader
Krysset Drammensveien / Gamle Drammensvei	7
Bussholdeplass Heiatoppen	6
Gang-/sykkelvei langs Drammensveien	13
Krysset Drammensveien/Ulvenveien	5
Heiatoppen bru	7
Avstikkeren (fotgjengerfelt mv.)	17
Krysset Drammensveien/Vestbyveien	4
Bussholdeplasser langs Drammensveien (minus Heiatoppen)	3
Fartsgrense/hastighet på Drammensveien	4
Fotgjengerfelt på Drammensveien (minus Avstikkeren)	2
Støyskjerming på E18	2
Tungtrafikk gjennom Lierskogen sentrum	5
Kommunale veier – brøyting/strøing/salting	3 (4)
Kommunale veier – skilting	7
Kommunale veier – fotgjengerfelt/fartshumper/trafikksikkerhet	5 (9)

Fullverdig kryss på Heiatoppen (både på- og avkjøring i både øst og vest retning)	2
---	---