

Vedlegg 1 Offentlige



Asker kommune Samfunnsutvikling
Knud Askers vei 24
1383 ASKER

Vår ref.: 2024/31846-10

Deres ref.:2024/576-14

Dato: 24.06.2025

Asker kommune - Reguleringsplan - E134 Dagslett - E18 - Detaljregulering – Utvidet planområde - Uttalelse til varsel om oppstart og offentlig ettersyn av planprogram

Vi viser til brev datert 12. mai 2025 med anmodning om uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsplan for E134 Dagslett – E18 med offentlig ettersyn av planprogrammet – varsel om utvidelse av planområdet.

Bakgrunn

Saken gjelder varsel om utvidelse av planavgrensning for tidligere varslet arbeid med detaljreguleringsplan for E134 Dagslett – E18.

Planområdet strekker seg fra Hekleberg/Dagslett i Asker til E18 og Vikar i Lier kommune, og tar utgangspunkt i båndleggingssonen fra vedtatt kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, med nødvendige tilpasninger.

Fylkeskommunens rolle

Fylkeskommunen skal bidra til og sørge for at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Vi uttaler oss til planarbeidet som regional planmyndighet, forvalter av fylkesvei, forvalter av innlandsfisk, fagmyndighet for kulturminnevern, forvalter av miljøvern hensyn og utøvende myndighet etter vannforskriften.

Vi viser til vår uttalelse til varsel om oppstart i brev datert 13. mai 2024.

Vi har følgende merknader til varsel om utvidet planområde – og gjelder kun innspill til den delen av strekningen som går gjennom Asker kommune:

Samferdsel

Omklassifisering av vei

Omklassifisering av dagens E134 er forventet som et resultat av nybygging av ny E134. Vi ber om at omklassifisering av dagens E 134 går parallelt med reguleringsplanen for ny E 134.

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

Akershus fylkeskommune ser frem til et samarbeid med Statens vegvesen hvor Buskerud fylkeskommune også blir med i referansegruppa gjennom detaljregulering.

Løsning for gående og syklende

Akershus fylkeskommune mener gang og sykkel er lite omtalt i planprogrammet. Som en del av reguleringsplanen for ny E134 forutsetter vi at det ivaretas planskilt kryssing for myke trafikanter i rundkjøring i Spikkestad.

Vi ber forslagstiller å vurdere gang og sykkelvei langs eksisterende E134, fra dagens rundkjøring i Spikkestad helt ned til rundkjøring i Lahell i Lier kommune. Planavgrensning bør vurderes på bakgrunn av dette.

Arkeologiske kulturminner

Vi viser til vår uttalelse i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeid, i brev datert 13.05.2024, og har ingen ytterligere merknader til planarbeidet.

Vennlig hilsen

Charles Hansen

Avdelingsleder plan

Ingvil Aarholt Hegna

Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Samferdsel: Ewa Bartnikiewicz

Automatisk fredete kulturminner: Anja Sveinsdatter Melvær

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS

LIER KOMMUNE

DRAMMEN KOMMUNE

STATENS VEGVESEN

LIER KOMMUNE
Postboks 205
3401 LIER

Dato: 11.04.2025
Saksref: 202410776-9
Deres ref.: 2023/6719-27
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +4747977073
E-post: Stig.Hagelid.Fjeldstad@banenor.no

Lier kommune - Detaljregulering for E134 Dagslett - E18 - Høring av forslag til planprogram -

Vi viser til brev, datert 27.3.2025.

Det er fremgår ikke av planprogrammet at planområdet krysser Drammenbanens tunnel i Lieråsen. Bane NOR opprettholder vårt innspill ved varsel om oppstart, datert 17.4.2024. Vårt innspill er vedlagt. Planprogrammet bør vurdere hvordan eksisterende tunnel skal behandles i planen, og om det er nødvendig med særskilt fagrapport for sikring av tunnelen, eller om temaet kan behandles på andre måter i planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
Assisterende sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Stig Hagelid Fjeldstad
planlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Vedlegg:

Lier og Asker kommune - Varsel om oppstart reguleringsplan - E134 Dagslett-E18 - Bane NORs innspill

STATENS VEGVESEN
Postboks 1010
Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Dato: 17.04.2024
Saksref: 202000676-21
Deres ref.: 23/156763-7
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +4747977073
E-post: Stig.Hagelid.Fjeldstad@banenor.no

Lier og Asker kommune - Varsel om oppstart reguleringsplan - E134 Dagslett-E18 - Bane NORs innspill

Vi viser til brev datert 08.04.2024.

Bane NOR forventer at Lieråstunnelen innarbeides reguleringsmessig i planen. Vi forventer også at planen ikke inneholder begrensninger i vår mulighet til drift, vedlikehold og fornyelse av våre anlegg. Dette gjelder også for vår mulighet til sikringstiltak for tunnel/bergrom, for eksempel injeksjon. Vi forventer at bygging/drift av veitunnel ikke medfører økt innlekkasje til jernbanetunnel eller andre ulemper, for eksempel vibrasjoner som kan skade tunnel og tekniske anlegg. Vi ber om at planen beskriver dette.

Vi anbefaler også at tiltaket utformes med henblikk på å unngå togfrie perioder i byggefasen.

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: <https://www.banenor.no/nabo-til-jernbanen/veileder-om-nasjonale-jernbaneinteresser/> samt i vårt tekniske regelverk: <https://trv.banenor.no/wiki/Forside>. Vi forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides planforslag.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
Assisterende sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Stig Hagelid Fjeldstad
planlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur



LIER KOMMUNE
Vestsideveien 2
3403 LIER

Vår ref.: 2024/11133-14

Deres ref.:2023/6719

Dato: 22.05.2025

Lier kommune - Reguleringsplan - E134 Dagslett - E18 - Detaljregulering - Høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram - Uttalelse

Vi viser til brev av 27.mars 2025 angående høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram.

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

Formålet med planarbeidet er å utarbeide detaljreguleringsplan for vegprosjektet E134 Dagslett – E18. Forslag til planprogram sendes nå på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Strekningen følger dagens E134 fra Hekleberg bru ved Spikkestad. Her befinner vegen seg mellom boligbebyggelsen på Spikkestad og landbruksområder og boligområder ved Dagslett. Fra rundkjøringen på Dagslett fortsetter planområdet vestover over landbruksarealer og passerer over Daueruddalen og inn i fjellet nordvest i dalen. Daueruddalen er en ravinedal med tett skog, og bratte skråninger. Det planlegges en ca. 4,4 kilometer lang tunnel, som går under områder underlagt markaloven. På andre siden av åsen, ved Viken, er E134 planlagt å møte E18 i nytt kryss mellom E134 og E18.

Merknader

Plan:

Fylkeskommunen ser at barn og unges interesser er omtalt i planprogrammet. Vi mener det er behov for å konkretisere hvordan barn og unge skal involveres i planprosessen gjennom medvirkning. Det kan for eksempel være involvering av ungdomsråd eller skoler. Videre anbefaler vi å vurdere tilgjengelighet til nærmiljø og friluftsområder under og etter anleggsperioden.

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

Miljø:

Vannmiljø og fysiske tiltak i vassdrag

Det er positivt at det i planprogrammet kommer tydelig fram at regional vannforvaltningsplan for Innlandet og Viken 2022-2027 gir rammer og føringer for planarbeidet, og vannmiljø og naturmangfold i berørte vannforekomster innenfor planområdet skal utredes etter M-1941. Vi ønsker likevel å påpeke at dersom planforslaget kan påvirke vannforekomster utenfor planområdet, så skal også dette vurderes.

Videre minner vi om at eventuelle tiltak i vassdrag må vurderes etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, dersom tiltaket ikke er konsesjonspliktig etter vannressursloven. Forskriften gjelder uavhengig av plan- og bygningsloven.

Vilt

Det er stor aktivitet av hjortevilt i planområdet. Dette gjenspeiles i det høye antallet viltpåkjørsler på dagens E134, og da i særdeleshet rundt Muserudåsen (vest for Auvi-krysset) hvor et stort antall dyr kjøres på under vandring nord-sør. Tilsvarende vandrer hjorteviltet øst-vest over dagens E134 i Spikkestadbakkene. Det er naturlig å anta at dyrene på denne vandringen følger Daueruddalen i nord/sør-retning. Alle nye hindringer som etableres, herunder viltgjerdar vest for Auvi-krysset og etablering av fyllinger ved passering av Daueruddalen, vil kunne få konsekvenser for hjorteviltet i området hvis det ikke tas hensyn under planlegging og gjennomføring.

Ved etableringen av E18 ble det skapt en barriere som i stor grad isolerer hjorteviltet på Hurumhalvøya fra andre hjorteviltbestander. Ytterligere fragmentering av hjorteviltets leveområder på Hurumhalvøya vil på sikt kunne få store negative konsekvenser. Det er i dag få passeringspunkter over E134, og det er svært viktig at viltets bevegelser i dette området ivaretas gjennom arbeidet med ny E134.

I dokumentet «Merknadsbehandling etter varsel om oppstart» skriver Statens Vegvesen følgende: «Gjennom optimaliseringsfasen vil vi se på ulike detaljutforminger av kryss og veglinje, og i dette inngår også hvordan vi sikrer viltet i forbindelse med kryss og veg i dagen». Vi kan imidlertid ikke se at eksempelvis vilt eller elg er nevnt spesifikt i planprogrammet.

Hovedutfordringen er å opprettholde viltets trekkmuligheter mellom de større skogsområdene. Man er da avhengig av å se hele planområdet under ett. Vi er redd for at det store bildet vil forsvinne når det i planen skisseres at vilt kun vil bli vurdert i forbindelse med detaljplanleggingen av enkeltelementer.

Med bakgrunn i ovennevnte mener vi planens innvirkning på hjorteviltet må konsekvensutredes spesielt, og at dette eksplisitt bør framgå av planprogrammet.

Arealregnskap

Det er positivt at arealregnskap trekkes fram som tema som skal vurderes og beskrives i planbeskrivelsen, og at det skal utarbeides arealregnskap for prosjektet.

Arkeologi:

Vi viser til tidligere dialog med Statens vegvesen gjeldende våre krav om arkeologisk registrering av reguleringsplan for E134 Dagslett – E18. Vi viser blant annet til vårt brev av 28.06.2024, og vegvesenets svar til dette i e-post av 05.07.2024. Ettersom omfanget av reguleringsplanen er vesentlig endret siden varsel om oppstart, har vi i dialog med vegvesenet måtte avvente nye kart før oppsetting av nytt budsjett for arkeologisk registrering, jamfør kulturminnelovens §§ 9 og 10.

Vi viser senest til møte med Statens vegvesen den 15. mai 2025. Vi vil, som da avtalt, sette opp endelig budsjett når ny plangrense foreligger, og vil ta sikte på oppstart av arkeologisk registreringsarbeid så raskt vi kan når de nødvendige avklaringer er gjort i samråd med Statens vegvesen.

Dersom det ikke er tatt tilstrekkelig hensyn til automatisk fredete kulturminner i reguleringsprosessen, kan det være aktuelt å reise innsigelse ved et senere offentlig ettersyn. Det er derfor viktig med tett dialog om hensynet til kulturminner etter at området er ferdig arkeologisk registrert.

Ettersom kunnskap om automatisk fredete kulturminner er en vesentlig del av beslutningsgrunnlaget i en reguleringsplan, og at undersøkingsplikten i kulturminnelovens § 9 må oppfylles før vedtak, ber vi om at gjennomføringen av arkeologiske registreringer særskilt presiseres i planprogrammet.

Nyere tids kulturminner:

Vi viser til vår tidligere uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering for E134 Dagslett – E18, datert 07.05.2024, der vi anmodet om at nyere tids kulturminner måtte inngå som tema i ny konsekvensutredningen i forbindelse med detaljreguleringen. Vi ser at dette nå blir ivaretatt i forslag til planprogram som er på høring.

Motorvegen fra Lierelva og opp dalen gjennom tunnelene og til Kirkelinna/Tranbykrysset er fredet veistrekning og veimiljø etter Kulturminneloven § 22a). Bygging av den nye veien vil påvirke deler av fredningen der E134 skal kobles på E18. Den fredete vegstrekningen er sårbar for inngrep og endringer, og må ivaretas i jamfør forskrift om fredning av veganlegg i Statens vegvesens eie. Vi vil påpeke at ettersom veistrekningen er fredet må den nye veien tilpasses den fredete veien, og at veimiljøets historiske verdi hensyntas ved videre planlegging. Videre vil vi understreke at det er viktig å vektlegge hensynet til god landskapsutforming.

Buskerud fylkeskommune er forvaltningsmyndighet for det fredete veianlegget. Dette innebærer blant annet at fylkeskommunen har myndighet til å vedta dispensasjoner fra fredningen etter kulturminneloven § 14 a. Fylkeskommunen har en lønsningsorientert

tilnærming til dispensasjoner, i tråd med Riksantikvarens veileder for dispensasjonsbehandling, [Riksantikvaren - dispensasjonsveileder](#).

Vi ber om at det utarbeides gode illustrasjoner som illustrerer tiltakenes påvirkning av nær- og fjernvirkning, og opplevelse av landskapsrommet.

Samferdsel:

Vi vurderer at planprogrammet i hovedsak ivaretar våre innspill til varsel om oppstart.

Under 5.3.2 og avsnittet Trafikk er det beskrevet at det skal gjøres en egen fagrapport som blant annet skal inneholde oppdaterte beregninger av trafikk på lokalveisystemet nært E134 der det er relevant. Vi ber om at det fremkommer i dette arbeidet hvilke funksjoner veisystemet vil få i ulike avvikssituasjoner, som ved drift og vedlikeholdsarbeid. Vi ønsker i utgangspunktet at fylkesveinettet i minst mulig grad benyttes som avlastning for E134.

Videre ønsker vi å holdes orientert om den pågående prosessen med å velge kryssløsning på Viken i Lier kommune, og ber om at saken også oversendes til Buskerud fylkeskommune.

Saksbehandler plan: Katrine Gamborg Thomassen

Saksbehandler miljø: Tonje Rundbråten

Saksbehandler arkeologi: Håvard Hoftun

Saksbehandler nyere tids kulturminner: Janne Celia Seim

Saksbehandler samferdsel: Ida Ruud Tåsåsen

Vennlig hilsen

Kjersti Morseth Hallerud

Seksjonsleder

Katrine Gamborg Thomassen

Rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS



Drammensregionens brannvesen IKS
Langes gt. 11 – 3044 Drammen

-Trygghet og sikkerhet for deg



LIER KOMMUNE
Postboks 205
3401 LIER

Dato: 28.04.2025
Saksnr.: 25/04971-2
Deres ref.:

Detaljregulering for E134 Dagslett - E18 - Høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram

Viser til mottatt høring av detaljregulering for E134 Dagslett – E18.

Drammensregionens brannvesen IKS har ingen merknader til oversendt dokumentasjon.

Med hilsen

Marius Kopsland Berntsen
Saksbehandler

Dokumentet er sendt elektronisk uten underskrift

Vår saksbehandler
Monica Drage Thorbjørnsen

Dokumentdato
03.04.2025
Deres dato

Vår referanse
2025/45-
Deres referanse
2023/6719

LIER KOMMUNE

Postboks 205
3401 LIER

Automatisk tilbakemelding - Detaljregulering for E134 Dagslett - E18 - Høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tuneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.

Vi viser til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkiv

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

LIER KOMMUNE
Vestsideveien 2
3403 LIER

Deres ref: 2023/6719
Vår ref: 2025/77918
Dato: 28.05.2025

Høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram - Detaljregulering for E134 Dagslett - E18

Mattilsynet viser til høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram - Detaljregulering for E134 Dagslett - E18 datert 27.03.2025.

Mattilsynets rolle

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene planter, helse og velferd hos fisk og dyr, mat og drikkevann. Som høringsinstans har vi i oppgave å bidra til å ivareta nasjonale og regionale interesser innenfor våre forvaltningsområder.

Saksopplysning:

Planprogrammet gjelder detaljregulering med konsekvensutredning, for vegprosjektet E134 – Dagslett-E18.

Mattilsynets uttalelse:

Vi viser til vår veileder [Reguleringsplanar og Mattilsynet sitt fagområde – kva må du tenke på?](#).

Vi forventer at temaene i denne følges opp og belyses.

Vi uttalte oss til varsel i saken i brev datert 08.05.2024, vår ref 2024/78440. I brevet hadde vi fokus på vannkilder og vannledninger innenfor planområdet, samt plantehelse.

Vi har gått gjennom temaene som forslag til planprogram foreslår. Vi savner vannkilder og vannledninger som tema som skal utredes, og forutsetter at disse tas med.

Vi har ellers ingen kommentar til temaene som skal utredes.

Med hilsen

Mattilsynet, tilsynet

Helge Heimstad
spesialinspektør

Jorunn Aasgaard Grini
avdelingsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk / This document has been electronically approved

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS

ASKER KOMMUNE
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Vår dato: 22.05.2025

Vår ref.: 202508151/Lier, 202406692/Asker

Deres ref.:

Saksbehandler: Sigrid Johanne

Langsjøvold/ 22959701/sjl@nve.no

Høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram - Detaljregulering - E134 Dagslett - E18, Asker og Lier kommuner

Vi viser til oversendelse fra Lier kommune av 27.3.2025 og fra Asker kommune 13.5.2025.

Statens vegvesen har satt i gang planarbeid for bygging ny E134 på strekningen Hekleberg bru ved Spikkestad i Asker til E18 i Lier. Traséen følger dagens E134 fra Hekleberg bru til rundkjøringen på Dagslett. Veistrekningen fortsetter inn i Lier over Daueruddalen og inn i tunnel nordvest i dalen. Tunnelen planlegges med en lengde på ca. 4,4 km og kommer ut ved Vikar, der ny E134 møter E18 i nytt kryss.

NVEs konkrete innspill

Tiltak som påvirker vassdrag - samlet belastning

Innenfor temaet natumangfold og vannmiljø er det beskrevet at virkninger av tiltak i og nærføring med vassdrag, skal utredes. Både Lierelva og bekken i Daueruddalen blir berørt samt flere mindre bekker.

Det foreligger en generell aktsomhetsplikt for tiltak i vassdrag (vannressursloven § 5), som innebærer at enhver skal opptre aktsomt slik at skade eller ulempe i vassdraget for allmenne eller private interesser unngås. Begrepet «allmenne interesser» omfatter et bredt spekter av interesser av samfunnsmessig betydning, herunder biologisk mangfold, fiske, flom- og erosjonsfare, kulturverdier, landskap og friluftsliv i tilknytning til vassdrag og grunnvann. NVE ber om at konsekvensutredningen bør omfatte et dokument med en samla vurdering av interesser knyttet til vassdrag og effekter og virkninger av tiltak som følge av vegutbyggingen.

Flom- og erosjonsfare må utredes med utgangspunkt i nødvendige krav til dimensjonering og utforming av tiltak i og nært vassdrag. Disse må svare ut sikkerhetskravene i byggteknisk forskrift (TEK17) der bebyggelse og annen infrastruktur kan bli negativt berørt av tiltaket, jf. TEK17 § 7-1.

I den sammenheng minner vi om at NVE, som en del av reguleringsplanarbeidet, vil vurdere om tiltak i vassdrag kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser på



en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressursloven § 8. Dersom en reguleringsplan omfatter de hensyn som vannressursloven skal ivareta, kan reguleringsplan erstatte konsesjon etter vannressursloven § 8, jf. §§ 18 og 20. Dette forutsetter at reguleringsplanen gir en god beskrivelse av tiltakene og at konsekvensene og virkningene for allmenne interesser er vurdert. I tillegg må eventuelle avbøtende tiltak innarbeides i plankartet og bestemmelsene. I mange tilfeller vil det være en fordel å samordne behandlingen gjennom vannressursloven § 20.

Det er viktig å optimalisere trasèvalg med tanke på dette, både for å finne ut hvor det er viktige miljøinteresser og hvor det er konflikter, og dermed avdekke potensiale for store positive virkninger ved ev. flytting/justering, og gjennom dette redusere den samla belastningen.

Grunnforhold og fare for skred

Vi legger merke til at grunnforhold, områdestabilitet, flom og skred ikke skal konsekvensutredes, men disse temaene skal vurderes og beskrives i planbeskrivelsen. Vurderingene må avklare om planlagte tiltak vil påvirke skredfare/områdestabilitet for omkringliggende areal med infrastruktur eller bebyggelse negativt, jf. TEK17 kapittel 7.

NVE har sett at det i andre vegprosjekt blir stadig vanligere å legge inn relativt store areal for oppfylling og dyrking. I en del tilfeller kommer dette i konflikt både med mindre sidevassdrag i tillegg til at det kan ta bort aktivt flomareal. Videre kan slike endringer i terrenget gi endret og økt avrenning, noe som igjen kan gi fare for økt flomfare i vassdrag, samt økt skredfare nedstrøms. Dette er forhold som bør inngår i utredningene omkring grunnforhold, flom og skred.

Overvann

Sikker og trygg overvannshåndtering må sees i sammenheng med både skred- og flomfare, og bør inngå i vurderingene knyttet til disse temaene. Dette omfatter bl.a. håndtering av overvann som fører til påslipp til resipient der sikkerhet eller vassdragsmiljø kan påvirkes negativt. Det må også vurderes om håndtering av overvann kan bidra til å øke skredfare for tredje part.

Dere kan ta kontakt med NVE ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Sigrid Johanne Langsjøvold
Seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

**Mottakere:**

Lier kommune
ASKER KOMMUNE

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS

Lier kommune
Postboks 205
3401 LIER

Vår dato: 22.05.2025

Vår ref.: 202508151/Lier, 202406692/Asker

Deres ref.:

Saksbehandler: Sigrid Johanne

Langsjøvold/ 22959701/sjl@nve.no

Høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram - Detaljregulering - E134 Dagslett - E18, Asker og Lier kommuner

Vi viser til oversendelse fra Lier kommune av 27.3.2025 og fra Asker kommune 13.5.2025.

Statens vegvesen har satt i gang planarbeid for bygging ny E134 på strekningen Hekleberg bru ved Spikkestad i Asker til E18 i Lier. Traséen følger dagens E134 fra Hekleberg bru til rundkjøringen på Dagslett. Veistrekningen fortsetter inn i Lier over Daueruddalen og inn i tunnel nordvest i dalen. Tunnelen planlegges med en lengde på ca. 4,4 km og kommer ut ved Vikar, der ny E134 møter E18 i nytt kryss.

NVEs konkrete innspill

Tiltak som påvirker vassdrag - samlet belastning

Innenfor temaet natumangfold og vannmiljø er det beskrevet at virkninger av tiltak i og nærføring med vassdrag, skal utredes. Både Lierelva og bekken i Daueruddalen blir berørt samt flere mindre bekker.

Det foreligger en generell aktsomhetsplikt for tiltak i vassdrag (vannressursloven § 5), som innebærer at enhver skal opptre aktsomt slik at skade eller ulempe i vassdraget for allmenne eller private interesser unngås. Begrepet «allmenne interesser» omfatter et bredt spekter av interesser av samfunnsmessig betydning, herunder biologisk mangfold, fiske, flom- og erosjonsfare, kulturverdier, landskap og friluftsliv i tilknytning til vassdrag og grunnvann. NVE ber om at konsekvensutredningen bør omfatte et dokument med en samla vurdering av interesser knyttet til vassdrag og effekter og virkninger av tiltak som følge av vegutbyggingen.

Flom- og erosjonsfare må utredes med utgangspunkt i nødvendige krav til dimensjonering og utforming av tiltak i og nært vassdrag. Disse må svare ut sikkerhetskravene i byggteknisk forskrift (TEK17) der bebyggelse og annen infrastruktur kan bli negativt berørt av tiltaket, jf. TEK17 § 7-1.

I den sammenheng minner vi om at NVE, som en del av reguleringsplanarbeidet, vil vurdere om tiltak i vassdrag kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser på



en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressursloven § 8. Dersom en reguleringsplan omfatter de hensyn som vannressursloven skal ivareta, kan reguleringsplan erstatte konsesjon etter vannressursloven § 8, jf. §§ 18 og 20. Dette forutsetter at reguleringsplanen gir en god beskrivelse av tiltakene og at konsekvensene og virkningene for allmenne interesser er vurdert. I tillegg må eventuelle avbøtende tiltak innarbeides i plankartet og bestemmelsene. I mange tilfeller vil det være en fordel å samordne behandlingen gjennom vannressursloven § 20.

Det er viktig å optimalisere trasèvalg med tanke på dette, både for å finne ut hvor det er viktige miljøinteresser og hvor det er konflikter, og dermed avdekke potensiale for store positive virkninger ved ev. flytting/justering, og gjennom dette redusere den samla belastningen.

Grunnforhold og fare for skred

Vi legger merke til at grunnforhold, områdestabilitet, flom og skred ikke skal konsekvensutredes, men disse temaene skal vurderes og beskrives i planbeskrivelsen. Vurderingene må avklare om planlagte tiltak vil påvirke skredfare/områdestabilitet for omkringliggende areal med infrastruktur eller bebyggelse negativt, jf. TEK17 kapittel 7.

NVE har sett at det i andre vegprosjekt blir stadig vanligere å legge inn relativt store areal for oppfylling og dyrking. I en del tilfeller kommer dette i konflikt både med mindre sidevassdrag i tillegg til at det kan ta bort aktivt flomareal. Videre kan slike endringer i terrenget gi endret og økt avrenning, noe som igjen kan gi fare for økt flomfare i vassdrag, samt økt skredfare nedstrøms. Dette er forhold som bør inngår i utredningene omkring grunnforhold, flom og skred.

Overvann

Sikker og trygg overvannshåndtering må sees i sammenheng med både skred- og flomfare, og bør inngå i vurderingene knyttet til disse temaene. Dette omfatter bl.a. håndtering av overvann som fører til påslipp til resipient der sikkerhet eller vassdragsmiljø kan påvirkes negativt. Det må også vurderes om håndtering av overvann kan bidra til å øke skredfare for tredje part.

Dere kan ta kontakt med NVE ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Sigrid Johanne Langsjøvold
Seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

**Mottakere:**

Lier kommune
ASKER KOMMUNE

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS



Statsforvalteren

i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato:

22.05.2025

Vår ref:

2023/29455

Deres dato:

15.05.2025

Deres ref:

2024/576

ASKER KOMMUNE SAMFUNNSUTVIKLING
Katrineåsveien 20
3440 RØYKEN

Saksbehandler, innvalgstelefon

Agnes Nygaard Andenæs, 32 26 68 12

Asker - Uttalelse til høring av planprogram for detaljregulering for E134 Dagslett - E18

Vi viser til brev datert 15. mai 2025.

Bakgrunn

Statens vegvesen har, i samarbeid med Lier og Asker kommune, utarbeidet et planprogram for E134 Dagslett – E18. Planområdet strekker seg fra Hekleberg/Dagslett i Asker til E18 og Vikar i Lier kommune, og tar utgangspunkt i båndleggingssonen fra vedtatt kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, med nødvendige tilpasninger. Det planlegges en ca. 4,4 kilometer lang tunnel, som går under områder underlagt markalovens virkeområde.

Det er tidligere varslet oppstart av planarbeidet. Som følge av en fornyet vurdering av plikten til å utarbeide konsekvensutredning ettersendes nå planprogrammet på høring, jf. forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften) § 6 bokstav b.

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.

Vurdering

Vi vil innledningsvis vise til våre tidligere uttalelser til planarbeidet, i forbindelse med høring av kommunedelplanen (vårt brev datert 31. mars 2023) og oppstart av planarbeidet (vårt brev datert 22. april 2024). Vi ber om at dette, samt våre innspill i samarbeidsgruppen for prosjektet, legges til grunn for det videre planarbeidet og uttaler oss her kun til innholdet av planprogrammet. Vi har følgende supplerende merknader knyttet til nasjonale og viktige regionale interesser:

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



Alternativvurderinger

En vesentlig del av en konsekvensutredning er vurdering av alternativer. Av KU-forskriften § 19 siste ledd fremgår det: «Konsekvensutredningen skal også redegjøre for de alternativene til utforming, teknologi, lokalisering, omfang og målestokk som forslagsstilleren har vurdert, og en utredning av relevante og realistiske alternativer». Relevante alternativ betyr i denne sammenhengen alternative og gjennomførbare måter for å oppnå målet med tiltaket. Alternativer kan være ulik lokalisering, ulik størrelse og/eller utforming.

I tidligere dialogmøte i år ledet av Statens vegvesen, har det blant annet blitt uttrykt at enkelte kryssløsninger allerede er valgt bort og det ble uttrykt ønske om å låse veigeometrien før konsekvensutredningen er ferdigstilt. I samarbeidsmøter har det imidlertid vært vist flere alternative krysserløsninger på Viken (bl.a. trompetkryss, *flyover*, rundkjøring), hvorav flere av disse har blitt fremstilt som realistiske alternativer. Som uttrykt tidligere, forutsetter vi at konsekvensutredningen redegjør for de ulike alternativene som forslagsstiller har vurdert og *fullt ut* utreder relevante og realistiske alternativer for traséen, inkludert kryssløsninger. Dersom det er alternativer som er silt ut i tidligere faser, må disse redegjøres for og det må begrunnes hvorfor de ikke er relevante og realistiske.

Vi understreker at vi vil vurdere å fremme innsigelse til et planforslag dersom konsekvensutredningen ikke oppfyller utredningskravene i KU-forskriften. Vi minner samtidig om at mangler ved konsekvensutredninger kan, i tillegg til å være saksbehandlingsfeil som gir grunnlag for klage og innsigelse, være så alvorlige at saksbehandlingsfeilen kan føre til at planvedtaket må anses ugyldig.

Naturmangfold

Av planprogrammet fremgår det at naturmangfold og vannmiljø skal inngå som utredningstema i konsekvensutredningen, og supplere utredningen fra kommunedelplanen. Utover vannmiljø og flaggermus, er det ut ifra punkt 5.2.4 i planprogrammet uklart hva mer som skal inngå i denne utredningen. Vi forutsetter imidlertid at dette ikke er en uttømmende liste, i lys at kommunedelplanens konsekvensutredning ble holdt på et mer overordnet nivå. Vi viser til vår uttalelse forbindelse med oppstart av planarbeidet, hvor vi blant annet skrev følgende knyttet til dette:

«Det er en rekke aspekter ved den konkrete utforming av tiltaket som [...] ikke ble definert og utredet i forrige planfase. Herunder nøyaktig plassering av veien (korridorene ble i kommunedelplanen gjort romsligere enn det framtidige vegtiltaket, for å gi fleksibilitet i reguleringsplanen), rigg- og anleggsområder, konkrete inngrep i terreng og vassdrag. Med bakgrunn i dette er heller ikke alle aktuelle skadereduserende tiltak klarlagt. Grunnet den manglende detaljeringsgraden, uttrykkes det blant annet flere steder i rapporten for naturmangfold at det hefter usikkerhet ved konsekvensene av tiltaket, og det tas derfor fortløpende forbehold i konklusjonene.»

Vi anbefaler derfor sterkt at dette punktet i planprogrammet utdypes. Vi forutsetter at konsekvensutredningen skal ta for seg konsekvensene for rødlistede arter og naturtyper, inkludert fugleliv, og supplere KUen fra kommunedelplanen nå som man konkretiserer tiltaket.

Vi viser til våre tidligere uttalelser til planarbeidet for nærmere beskrivelser av kjente naturverdier og ny NiN-kartlegging for Spikkestad som må hensyntas. Vi forstår det videre som at man skal gjennomføre supplerende artskartlegginger. Vi har blant annet pekt på for eksempel peke på amfibier, fugl og flaggermus som relevante å vurdere særlig i en slik kartlegging.



Utredningstema bør også utvides til å omfatte konsekvenser for vannforekomster utenfor planområdet som kan bli påvirket som følge av planarbeidet. Særlig viktig er det at konsekvensene for Lierelva og Sandakerelva, som i stor grad faller utenfor planavgrensningen, omfattes av konsekvensutredningen. Konsekvenser for Dauerudbekken forutsetter vi også at utredes nærmere.

Massehåndtering

Det skal utarbeides en massehåndteringsplan, som skal redegjøre for strategier for massedisponering, samt synliggjøre mengder og hvilke typer masser som genereres i prosjektet. I tidligere møter ledet av Statens vegvesen, har det blitt redegjort for at det ikke planlegges for egne steindeponier i forslaget. Det er imidlertid viktig at man utarbeider en tydelig plan i planforslaget for hvordan disse steinmassene skal håndteres.

For løsmassene som vil produseres av tiltaket, har Statens vegvesen informert om at de leter etter mulige deponiområder i nærområdet. Oppfylling av Daueruddalen er nevnt som ett alternativ. Som påpekt i tidligere møter, anser vi det som særlig konfliktfullt å fylle igjen ravinedaler, særlig med hensyn til konsekvenser for naturmangfoldet og områdestabilitet. Daueruddalen er kartlagt med rikt naturmangfold og vassdrag, og vi vil være kritiske til en massehåndteringsplan hvor løsmasser skal deponeres her. Vi forutsetter at konsekvensutredninger vil vurdere ulike alternativer, og varsler samtidig at vi vil vurdere å fremme innsigelse til en plan som legger opp til deponering av masser i ravinedalen.

Vi minner også om at massedeponering på dyrket jord er generelt i strid med nasjonal jordvernstrategi og mål om at matproduksjonen skal øke. Dyrka jord skal derfor som hovedregel ikke brukes som areal for massedeponier eller utfyllinger.

Man må videre være bevisst på hva slags type masser skal deponeres, og hvilke tidsrammer man opererer med i prosjektet. I tidligere møter, er blant annet Drammens havn nevnt som et mulig alternativ for mottak av masser. Det er ikke gitt at typen masser som produseres kan tas imot av Drammens havn, eller at det er mer igjen på deres tillatelse innen vegprosjektet har kommet så langt i prosessen. Vi forutsetter at massehåndteringsplanen tar stilling til og høyde for denne type problemstillinger.

Landbruk

Det fremgår av planprogrammet at det skal utarbeides en matjordplan og et arealregnskap. Konsekvenser for naturressurser skal imidlertid ikke inngå i konsekvensutredninger eller i egen fagrapport, men utelukkende beskrives i planbeskrivelsen. Dette stiller vi oss kritiske til. Etter vår vurdering, må konsekvenser for landbruket utredes nå som tiltaket konkretiseres i detaljreguleringsplanleggingen – ikke kun beskrives.

Vi stiller videre spørsmål ved planprogrammet kun nevner matjordplan og arealregnskap. Planforslaget må redegjøre for dyrka og dyrkbar jord som vil omdisponeres som følge av tiltaket. Det er samtidig at en utredning ikke utelukkende vurderer konsekvenser i forbindelse med jordressursene som blir direkte bygd ned, men også utreder konsekvenser for landbruket utover dette. For eksempel vil etablering av ny infrastruktur tett på eksisterende jordbruksarealer kunne skape utfordringer for framtidig drift, inkludert fare for arealkonflikter og redusert produksjonspotensial. Videre vil enkelte av de skisserte kryssløsningene på Viken medføre en fragmentering av nærliggende jordbruksarealer. Fragmentering av dyrka mark fører til tap av sammenhengende jordbruksarealer, noe som svekker driften og effektiviteten i landbruket. Dette



kan også vanskeliggjøre framtidig jordbruksdrift og føre til økt press på gjenværende arealer. Vi forutsetter derfor at også denne type konsekvenser for landbruket utredes i den videre planprosessen.

Støy og luftkvalitet

Vi minner om vårt innspill i forbindelse med vår uttalelse til kommunedelplanen knyttet til støy og luftkvalitet. Herunder forventer vi at det i støyutredningen gjøres en grundig vurdering av konsekvensene og behovet for avbøtende støytiltak. Dette både for støyfølsom bebyggelse, samt for naturområder der stillhet er viktig. Vi peker i den sammenheng blant annet på at området registrert som statlig sikret friluftslivsområde (Gamle Drammenbanen) iht. støykartleggingen for kommunedelplanen delvis vil havne i gul støysone. Muligheten for å forbedre luftkvaliteten for luftfølsom bebyggelse ved tunnelmunningene bør også vurderes nærmere i denne planfasen.

Metodikk for konsekvensutredninger

I KU-forskriften § 14 står det at planprogrammet skal inneholde en beskrivelse av metoder som er tenkt benyttet for å skaffe nødvendig kunnskap. Det redegjøres for at Statens vegvesens håndbok V712 skal benyttes som metodikk i utarbeidelsen av konsekvensutredninger. Per i dag er en revidert veileder [ute på høring](#). Vi legger til grunn at man vil benytte seg av revidert veileder dersom denne oppdateres innen arbeidet med konsekvensutredninger går i gang.

Avslutningsvis minner vi om at utredningskravene som fastsettes i planprogrammet fungerer som en bestilling til den som skal gjøre arbeidet. Kravene bør derfor være konkrete og tilpasset den enkelte plan. Hvis man ikke har vært presis nok i planprogrammet, risikerer man å ikke få den kunnskapen man trenger. Et planprogram bør også utformes slik at det kan tas stilling til om planarbeidet er gjennomført i samsvar med planprogrammet. Vi ber det derfor ses på om skal gis noen tydeligere presiseringer for hva som skal konsekvensutredes til de ulike temaene. Vi viser i den forbindelse til våre innspill i dette brevet.

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 ber om å få tilsendt vedtatt planprogram.

Med hilsen

Torgeir Fagersand
seniorrådgiver
Klima- og miljøvernavdelingen

Agnes Nygaard Andenæs
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statens Vegvesen
Buskerud fylkeskommune
Lier kommune

Postboks 1010 Nordre Ål
Postboks 3563
Postboks 205

2605	LILLEHAMMER
3007	DRAMMEN
3401	LIER



Statsforvalteren

i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato:

22.05.2025

Vår ref:

2023/29455

Deres dato:

27.03.2025

Deres ref:

2023/6719

LIER KOMMUNE

Postboks 205

3401 LIER

Saksbehandler, innvalgstelefon

Agnes Nygaard Andenæs, 32 26 68 12

Lier - Uttalelse til høring av planprogram for detaljregulering for E134 Dagslett - E18

Vi viser til brev datert 27. mars 2025.

Bakgrunn

Statens vegvesen har, i samarbeid med Lier og Asker kommune, utarbeidet et planprogram for E134 Dagslett – E18. Planområdet strekker seg fra Hekleberg/Dagslett i Asker til E18 og Vikar i Lier kommune, og tar utgangspunkt i båndleggingssonen fra vedtatt kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, med nødvendige tilpasninger. Det planlegges en ca. 4,4 kilometer lang tunnel, som går under områder underlagt markalovens virkeområde.

Det er tidligere varslet oppstart av planarbeidet. Som følge av en fornyet vurdering av plikten til å utarbeide konsekvensutredning ettersendes nå planprogrammet på høring, jf. forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften) § 6 bokstav b.

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.

Vurdering

Vi vil innledningsvis vise til våre tidligere uttalelser til planarbeidet, i forbindelse med høring av kommunedelplanen (vårt brev datert 31. mars 2023) og oppstart av planarbeidet (vårt brev datert 22. april 2024). Vi ber om at dette, samt våre innspill i samarbeidsgruppen for prosjektet, legges til grunn for det videre planarbeidet og uttaler oss her kun til innholdet av planprogrammet. Vi har følgende supplerende merknader knyttet til nasjonale og viktige regionale interesser:

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



Alternativvurderinger

En vesentlig del av en konsekvensutredning er vurdering av alternativer. Av KU-forskriften § 19 siste ledd fremgår det: «Konsekvensutredningen skal også redegjøre for de alternativene til utforming, teknologi, lokalisering, omfang og målestokk som forslagsstilleren har vurdert, og en utredning av relevante og realistiske alternativer». Relevante alternativ betyr i denne sammenhengen alternative og gjennomførbare måter for å oppnå målet med tiltaket. Alternativer kan være ulik lokalisering, ulik størrelse og/eller utforming.

I tidligere dialogmøte i år ledet av Statens vegvesen, har det blant annet blitt uttrykt at enkelte kryssløsninger allerede er valgt bort og det ble uttrykt ønske om å låse veigeometrien før konsekvensutredningen er ferdigstilt. I samarbeidsmøter har det imidlertid vært vist flere alternative krysserløsninger på Viken (bl.a. trompetkryss, *flyover*, rundkjøring), hvorav flere av disse har blitt fremstilt som realistiske alternativer. Som uttrykt tidligere, forutsetter vi at konsekvensutredningen redegjør for de ulike alternativene som forslagsstiller har vurdert og *fullt ut* utreder relevante og realistiske alternativer for traséen, inkludert kryssløsninger. Dersom det er alternativer som er silt ut i tidligere faser, må disse redegjøres for og det må begrunnes hvorfor de ikke er relevante og realistiske.

Vi understreker at vi vil vurdere å fremme innsigelse til et planforslag dersom konsekvensutredningen ikke oppfyller utredningskravene i KU-forskriften. Vi minner samtidig om at mangler ved konsekvensutredninger kan, i tillegg til å være saksbehandlingsfeil som gir grunnlag for klage og innsigelse, være så alvorlige at saksbehandlingsfeilen kan føre til at planvedtaket må anses ugyldig.

Naturmangfold

Av planprogrammet fremgår det at naturmangfold og vannmiljø skal inngå som utredningstema i konsekvensutredningen, og supplere utredningen fra kommunedelplanen. Utover vannmiljø og flaggermus, er det ut ifra punkt 5.2.4 i planprogrammet uklart hva mer som skal inngå i denne utredningen. Vi forutsetter imidlertid at dette ikke er en uttømmende liste, i lys at kommunedelplanens konsekvensutredning ble holdt på et mer overordnet nivå. Vi viser til vår uttalelse forbindelse med oppstart av planarbeidet, hvor vi blant annet skrev følgende knyttet til dette:

«Det er en rekke aspekter ved den konkrete utforming av tiltaket som [...] ikke ble definert og utredet i forrige planfase. Herunder nøyaktig plassering av veien (korridorene ble i kommunedelplanen gjort romsligere enn det framtidige vegtiltaket, for å gi fleksibilitet i reguleringsplanen), rigg- og anleggsområder, konkrete inngrep i terreng og vassdrag. Med bakgrunn i dette er heller ikke alle aktuelle skadereduserende tiltak klarlagt. Grunnet den manglende detaljeringsgraden, uttrykkes det blant annet flere steder i rapporten for naturmangfold at det hefter usikkerhet ved konsekvensene av tiltaket, og det tas derfor fortløpende forbehold i konklusjonene.»

Vi anbefaler derfor sterkt at dette punktet i planprogrammet utdypes. Vi forutsetter at konsekvensutredningen skal ta for seg konsekvensene for rødlistede arter og naturtyper, inkludert fugleliv, og supplere KUen fra kommunedelplanen nå som man konkretiserer tiltaket.

Vi viser til våre tidligere uttalelser til planarbeidet for nærmere beskrivelser av kjente naturverdier og ny NiN-kartlegging for Spikkestad som må hensyntas. Vi forstår det videre som at man skal gjennomføre supplerende artskartlegginger. Vi har blant annet pekt på for eksempel peke på amfibier, fugl og flaggermus som relevante å vurdere særlig i en slik kartlegging.



Utredningstema bør også utvides til å omfatte konsekvenser for vannforekomster utenfor planområdet som kan bli påvirket som følge av planarbeidet. Særlig viktig er det at konsekvensene for Lierelva og Sandakerelva, som i stor grad faller utenfor planavgrensningen, omfattes av konsekvensutredningen. Konsekvenser for Dauerudbekken forutsetter vi også at utredes nærmere.

Massehåndtering

Det skal utarbeides en massehåndteringsplan, som skal redegjøre for strategier for massedisponering, samt synliggjøre mengder og hvilke typer masser som genereres i prosjektet. I tidligere møter ledet av Statens vegvesen, har det blitt redegjort for at det ikke planlegges for egne steindeponier i forslaget. Det er imidlertid viktig at man utarbeider en tydelig plan i planforslaget for hvordan disse steinmassene skal håndteres.

For løsmassene som vil produseres av tiltaket, har Statens vegvesen informert om at de leter etter mulige deponiområder i nærområdet. Oppfylling av Daueruddalen er nevnt som ett alternativ. Som påpekt i tidligere møter, anser vi det som særlig konfliktfullt å fylle igjen ravinedaler, særlig med hensyn til konsekvenser for naturmangfoldet og områdestabilitet. Daueruddalen er kartlagt med rikt naturmangfold og vassdrag, og vi vil være kritiske til en massehåndteringsplan hvor løsmasser skal deponeres her. Vi forutsetter at konsekvensutredninger vil vurdere ulike alternativer, og varsler samtidig at vi vil vurdere å fremme innsigelse til en plan som legger opp til deponering av masser i ravinedalen.

Vi minner også om at massedeponering på dyrket jord er generelt i strid med nasjonal jordvernstrategi og mål om at matproduksjonen skal øke. Dyrka jord skal derfor som hovedregel ikke brukes som areal for massedeponier eller utfyllinger.

Man må videre være bevisst på hva slags type masser skal deponeres, og hvilke tidsrammer man opererer med i prosjektet. I tidligere møter, er blant annet Drammens havn nevnt som et mulig alternativ for mottak av masser. Det er ikke gitt at typen masser som produseres kan tas imot av Drammens havn, eller at det er mer igjen på deres tillatelse innen vegprosjektet har kommet så langt i prosessen. Vi forutsetter at massehåndteringsplanen tar stilling til og høyde for denne type problemstillinger.

Landbruk

Det fremgår av planprogrammet at det skal utarbeides en matjordplan og et arealregnskap. Konsekvenser for naturressurser skal imidlertid ikke inngå i konsekvensutredninger eller i egen fagrapport, men utelukkende beskrives i planbeskrivelsen. Dette stiller vi oss kritiske til. Etter vår vurdering, må konsekvenser for landbruket utredes nå som tiltaket konkretiseres i detaljreguleringsplanleggingen – ikke kun beskrives.

Vi stiller videre spørsmål ved planprogrammet kun nevner matjordplan og arealregnskap. Planforslaget må redegjøre for dyrka og dyrkbar jord som vil omdisponeres som følge av tiltaket. Det er samtidig at en utredning ikke utelukkende vurderer konsekvenser i forbindelse med jordressursene som blir direkte bygd ned, men også utreder konsekvenser for landbruket utover dette. For eksempel vil etablering av ny infrastruktur tett på eksisterende jordbruksarealer kunne skape utfordringer for framtidig drift, inkludert fare for arealkonflikter og redusert produksjonspotensial. Videre vil enkelte av de skisserte kryssløsningene på Viken medføre en fragmentering av nærliggende jordbruksarealer. Fragmentering av dyrka mark fører til tap av sammenhengende jordbruksarealer, noe som svekker driften og effektiviteten i landbruket. Dette kan også vanskeliggjøre framtidig jordbruksdrift og føre til økt press på gjenværende arealer. Vi



forutsetter derfor at også denne type konsekvenser for landbruket utredes i den videre planprosessen.

Støy og luftkvalitet

Vi minner om vårt innspill i forbindelse med vår uttalelse til kommunedelplanen knyttet til støy og luftkvalitet. Herunder forventer vi at det i støyutredningen gjøres en grundig vurdering av konsekvensene og behovet for avbøtende støytiltak. Dette både for støyfølsom bebyggelse, samt for naturområder der stillhet er viktig. Vi peker i den sammenheng blant annet på at området registrert som statlig sikret friluftslivsområde (Gamle Drammenbanen) iht. støykartleggingen for kommunedelplanen delvis vil havne i gul støysone. Muligheten for å forbedre luftkvaliteten for luftfølsom bebyggelse ved tunnelmunningene bør også vurderes nærmere i denne planfasen.

Metodikk for konsekvensutredninger

I KU-forskriften § 14 står det at planprogrammet skal inneholde en beskrivelse av metoder som er tenkt benyttet for å skaffe nødvendig kunnskap. Det redegjøres for at Statens vegvesens håndbok V712 skal benyttes som metodikk i utarbeidelsen av konsekvensutredninger. Per i dag er en revidert veileder [ute på høring](#). Vi legger til grunn at man vil benytte seg av revidert veileder dersom denne oppdateres innen arbeidet med konsekvensutredninger går i gang.

Avslutningsvis minner vi om at utredningskravene som fastsettes i planprogrammet fungerer som en bestilling til den som skal gjøre arbeidet. Kravene bør derfor være konkrete og tilpasset den enkelte plan. Hvis man ikke har vært presis nok i planprogrammet, risikerer man å ikke få den kunnskapen man trenger. Et planprogram bør også utformes slik at det kan tas stilling til om planarbeidet er gjennomført i samsvar med planprogrammet. Vi ber det derfor ses på om skal gis noen tydeligere presiseringer for hva som skal konsekvensutredes til de ulike temaene. Vi viser i den forbindelse til våre innspill i dette brevet.

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 ber om å få tilsendt vedtatt planprogram.

Med hilsen

Torgeir Fagersand
seniorrådgiver
Klima- og miljøvernavdelingen

Agnes Nygaard Andenæs
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statens Vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Buskerud fylkeskommune	Postboks 3563	3007	DRAMMEN
Asker kommune	Katrineåsveien 20	3440	RØYKEN