

Vedlegg 2 Virksomheter og foreninger

Merknader til planprogram for detaljregulering av E134 Dagslett – E18

Gullaugtoppen velforening gir nedenfor merknader til forslag for planprogram for detaljregulering av E134 Dagslett- E18 som er på høring til 22.05.2025. Dersom annet ikke er nevnt, gjelder merknadene den østre delen av planområdet, dvs dagstrekningen over Daueruddalen og influensområdet fra vei og veibygging her.

Lovens formål og KU-forskriftens krav

Planprogrammet er sendt på høring ett år etter at Statens vegvesen (SVV) varslet oppstart av planarbeidet, og nærmere tre år etter at kommunedelplanen for samme veiprojekt ble vedtatt. At planarbeidet startet før varsling, er også dokumentert i medieoppslag der SVV selv er kilde. Detaljplanleggingen har dermed foregått lenge. Det er på denne måten allerede gjort feil i saksbehandlingen, som går på bekostning av alle parter og interesser utenfor SVVs egen organisasjon. Lovpålagt medvirkning er tilsidesatt og de ordninger som skal ivareta verdier som natur, bomiljø og helse er avskåret fra å påvirke planarbeidet (jfr pbl § 1.1 og 3.1) i den viktige, tidlige fasen.

Velforeningen forventer at disse forholdene behandles åpent og eksplisitt framover. Her spiller også kommunens saksbehandling en rolle. Høringsbrevet som meddeler vedtaket i utvalg for miljø og plan, sier at «Første steg i planprosessen nå er utarbeidelse av planprogrammet [...]» Vi mener dette tilslører at planarbeidet er ført så langt at konsekvensutredningen står i fare for å bli en skinnprosess. Planprogrammet må gjøre rede for den forsinkede etterlevelsen av KU-kravet som et utgangspunkt for hvordan det skal jobbes videre med utredning, ikke detaljplanlegging, for at følgefeilene ikke skal forsterkes.

Velforeningen viser til uttalelsene vi har gitt i forutgående planfaser, og til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet der ett av hovedpunktene i merknadene våre (13.05.2024) er:

- Reguleringsplanen vil gi byggerett til et konkret veiltak og det er da utvilsomt krav om utarbeidelse av planprogram og konsekvensutredning. Tidligere vedtak om støyhensyn og forutsetninger om undersøkelse av alternativer er tilsidesatt og forsømt av SVV. Dermed ligger det an til vesentlige mangler allerede ved oppstart.

Dette er også hovedtema for merknadene våre til planprogrammet nå. Nedenfor beskrives endringer vi mener må gjøres i planprogrammet for å oppfylle lovens formål og KU-forskriftens krav, særlig §16, 17,19, 21 og 23, som har som hensikt å forebygge og begrense negative konsekvenser for miljø og samfunn.

Støy og alternativer

Oppsummert er våre hovedpunkter følgende:

- Støykonsekvenser må utredes
- Alternativer som kan gi mindre støy og naturskade må utvikles
- Konsekvensene til alternativene må sammenliknes
- Valg av alternativ må bygge på eksplisitte vurderinger av konsekvenser og egenskaper
- Det valgte alternativet må optimaliseres med avbøtende tiltak

Først vil vi fastslå at utvalg for miljø og plan har vedtatt at støy skal konsekvensutredes, at begrensning av støybelastning skal være et mål for planarbeidet, og at støyutredningene skal legge særlig vekt på føringsløsninger ved Daueruddalen.

Dernest fastslår vi at plan- og bygningsloven, KU-forskriften, forvaltningsloven m fl stiller krav om undersøkelse og redegjørelse for alternativer, for å påvise at forpliktelsen til å minimere skadevirkninger for miljø og samfunn er oppfylt og for at saken skal være tilstrekkelig opplyst. (Se også sluttnoter)

Foreliggende planprogram nevner alternativer særlig i kap 5.2.1, der SVV skriver at valg av alternativ allerede er gjort på kommunedelplannivå, med valg av Vikeralternativet, og at konsekvensutredningen dermed gjennomføres kun med ett alternativ. Her gjør SVV en alvorlig feil, både i framstillingen av hva som ble utredet og besluttet i kommunedelplanen, og i framstillingen av at dette med nødvendighet fører til at forestående konsekvensutredning (kan) gjennomføres uten å undersøke alternativer. Dette angår så viktige forhold at vi må bruke en del plass på det.

I kap 5.2.2 skriver SVV at de vil bruke etatens håndbok V712 «Konsekvensanalyser» som har spesielt fokus på *alternativvurderinger*. I kap 5.2.3 fortelles vi at det ikke vil bli gjort kost-nytteanalyser siden det *kun foreligger ett alternativ*. Velforeningen synes dette er merkelig og at de korte beskrivelsene reiser flere spørsmål enn de gir svar, og dermed er lite egnet til å klargjøre hva som gir en god plan- og utredningsprosess.

Vi må minne om at veianlegget har to ender, dvs to dagstrekninger (adskilt av en lang tunnel) der forholdene er svært ulike. Vurderinger og beskrivelser av virkninger som ikke behandler dette som en realitet vil i mange tilfeller bli ugyldige. Vikeralternativet var ett av flere mulige påkoblingsalternativer mot E18. Men kun én linje (og ingen alternativer) ble undersøkt på Dagslettsiden i kommunedelplanen (kdp). Støyvurderingene var svært mangelfulle, som også Statsforvalter har påpekt. SVV skrev rett ut (i merknadsbehandlingen etter høring av kdp) at de ikke hadde gjort noe forsøk på å redusere støykonsekvensene fra veien med den korridoren de foreslo. Et annet sted i samme dokument skriver SVV «[...] at med den fleksibiliteten vi har innenfor båndleggingssonen, kan både linjen fra reguleringsplanen (2014) og linjen lagt til grunn for kommunedelplanen vurderes i arbeidet med reguleringsplanen.» I planbeskrivelsen for kdp skriver SVV at «Innledende arbeid og søk etter løsninger har resultert i at alle alternativer har lik utforming øst for tunnelen.» Velforeningen vil påpeke at identiske løsninger ikke samtidig kan regnes som ulike alternativer.

Statsforvalteren påpekte i 2024 noen av de sentrale forpliktelsene som må ivaretas i

reguleringsarbeidet, og råder sterkt til å utarbeide KU for å unngå saksbehandlingsfeil og ugyldighet. Statsforvalteren påpeker at det videre planarbeidet må minimere de negative effektene og unngå forurensning. Videre at veikorridoren i kdp ble gjort romslig for å etterlate fleksibilitet for plassering av tiltaket, og at konsekvenser dermed ikke ble klarlagt. Velforeningen mener at alle disse forholdene gjør det nødvendig å vurdere alternativer for plassering av veien, innenfor korridoren, for å påvise hvilket alternativ som bidrar mest til å minimere negative effekter, blant annet støy.

Velforeningen konstaterer at det ikke er undersøkt alternativer, verken ulike korridorer eller ulike linjer innenfor vedtatt korridor, i forrige eller pågående planfase, over Daueruddalen. Det er heller ikke gjort noen forsøk på å redusere langtrekkende skadevirkninger som støyforurensning. Dette til tross for at plasseringen av veien er det avgjørende premisset for hvordan støyen spres i landskapet, og for hvilke muligheter som finnes for skjerming. Og til tross for gjentatte politiske vedtak om støyhensyn her, som f.eks. kommunestyret 03.11.2020, om at det skal legges vekt på å minimere støyulempen ved å lage alternativer på Dagslettsiden/Daueruddalen.

Velforeningen ber derfor kommunen, som planmyndighet, om å stille krav til at planprogrammet må omfatte undersøkelse av alternativ veiløp over Daueruddalen slik at det kan utredes konsekvenser av denne. Dermed kan det tas informerte beslutninger.

Flere reguleringsplaner har den senere tid blitt påklagd og vedtak kjent ugyldige fordi det ikke er utredet alternative lokaliseringer i forbindelse med tiltak som innebærer store naturinngrep. Dermed har man unnlatt å skaffe kunnskap av stor betydning for beslutningen, og påført natur og samfunn større ulemper enn det som kunne vært mulig ved en annen plassering av tiltaket. Velforeningen ser at sakene har relevans for E134.

Naturmangfold

Kartlegginger i fagrapport for naturmangfold fra 2020 viser at Daueruddalen er en av få gjenværende relativt uberørte ravinmiljøer på Østlandet. Dalen er derfor i seg selv klassifisert som en rødliste naturtype. I tillegg inneholder den en rik gammel blandingsskog, med mange arter sopp og planter på bakkenivå. Noen av disse er også rødlistet. Artmangfoldet av dyr og fugler er også rikt med flere relativt sjeldne arter, og store deler av dalen er derfor klassifisert som en *Viktig naturtype* (se kartutsnitt fra fagrapport for naturmangfold). I tillegg er dalen også en av få uavbrutte trekkrunder for dyreliv mellom Drammensfjorden og Kjekstadmarka. Lokalbefolkningen observerer jevnlig trekk av elg og rådyr, og rovfugl har fast hekkeplass i dalen.

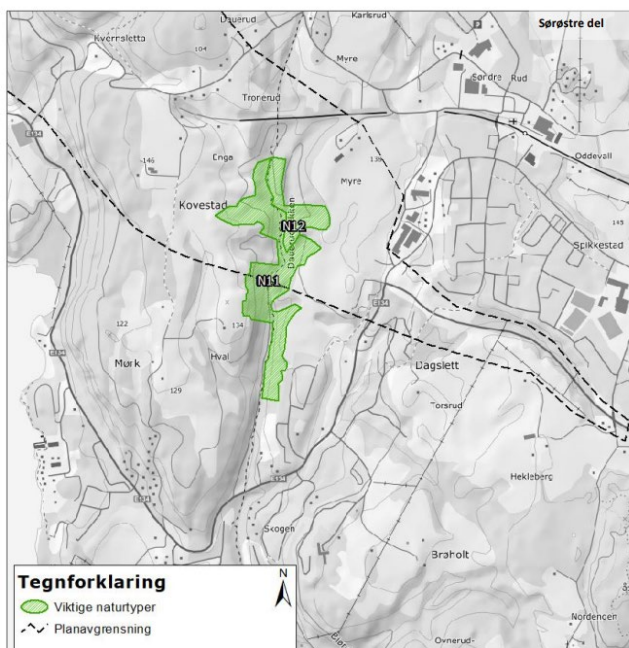
Ut fra kartutsnitt så vil en trase langt sør eller langt nord være det beste alternativet for å minimere inngrep i det sårbare naturmiljøet i dalen. Altså traseer som ligger helt på grensen av planområdet. En trase langt sør i dalen med kort bru vil gi en kortere veistrekning i dagen og derav minst påvirkning på naturmiljøet. En trase langt nord for den viktige naturtypen vil komme mye nærmere bomiljø, turvei og gjøre større naturinngrep i selve dalen. Den vil også ligge så lavt i terrenget at det kan bli fristende for SVV å legge den på fylling i stedet for bru. Dette vil da bli en vesentlig barriere for vilt og det vil da bli påkrevd og bygge bru for viltkryssing over veien med tilhørende viltgjerd. Forskning utført av Norsk institutt for naturforskning publisert vinteren 2025, viser at elg og rådyr foretrekker bru i stedet for underganger. Om samfunnet velger å rasere Daueruddalen for å komme forttere fram med bil, bør man som et minimum ivareta viltet på en

god måte, også for å unngå viltpåkjørslar og ulykker.

Velforeningen mener planprogrammet må omfatte utredning av disse temaene, inkludert hvordan alternativer og avbøtende tiltak kan utvikles.

E134 Dagslett - E18
Kommunedelplan med konsekvensutredning
Oppdragsnr.: 5198650 Dokumentnr.: R-206 Versjon: J01

Norconsult



Vannmiljø i marka - Skapertjern

Gullaugtoppen velforening vil uttrykke sterk bekymring til at planområdet og mulige tunneltraseer føres nær/under det populære utfartsområdet Skapertjern og det omkringliggende naturområdet. I lange tunneler gjennom vekslende berggrunn er det mer regelen enn unntaket at det oppstår større vannlekkasjer fra overliggende vannkilder og inn i tunellene. Eksempler på dette er Holmestrandtunnelen, Follotunnelen, Romeriksporten, Oslofjordtunnelen og ikke minst Lieråstunnelen som ligger i samme fjellformasjon som den planlagte E-134 tunnelen. Vi mener derfor at SVV må pålegges å gjøre risikovurdering og konsekvensutredning av denne problemstillingen. Lokalsamfunnet (og Lier kommune) kan ikke akseptere at vannstand og dermed vannmiljø i Skapertjern med omkringliggende dammer og bekker, endres som følge av tunnel i fjellet under. SVV sin prosjektleder uttaler i Lierposten 03.01.2025 om tunnelbyggingen at utfordringen er at det er mye vann som det må tas hensyn til. Velforeningen mener lekkasjer og skadepotensiale for vannmiljøet må utredes.

Anleggsveier og anleggsfase

Gullaugtoppen velforening er også bekymret for hvordan man skal få utført anleggsarbeidet dersom det velges et tunnelalternativ langt nord i Daueruddalen. De eksisterende smale lokalveiene i området er Gullaugkleiva – Sogneprest Holst vei, samt gamle Drammensbanen som er påkostet en betydelig oppgradering og mye benyttet som turvei. Vi antar at det kan komme forslag om å benytte den gamle jernbanen som anleggsvei, siden den ligger nærmest anleggsområdet. Dette vil da trolig bety at all turtrafikk/myke trafikanter flyttes til Gullaugkleiva - Sogneprest Holst vei. Denne veien er pr nå skiltet med gjennomkjøring forbudt, men dette

sanksjoneres ikke så biltrafikken og den ulovlige gjennomkjøringen er stor, spesielt ved trafikkbegrensende hendelser på eksisterende E134. Vi mener det sier seg selv at den bratte og smale Gullaugkleiva er uegnet for noen form for anleggstrafikk. Ved en evt overføring av flere myke trafikanter til denne strekningen, må det medføre en sterkere sanksjonering og begrensning av ulovlig gjennomkjøring til/fra Spikkestad. Dette for å ivareta den store turaktiviteten av myke trafikanter i området, og fravær av trygg g/s-vei ned kleiva.

Daueruddalen har så bratte helninger at dalsidene i seg selv er rasfarlige, selv om det ikke påvises kvikkleire i området. Flere av husene på toppen av dalsidene er bygd på leire, og det er påkrevd med grunnundersøkelser for alle disse eiendommene slik at man ikke risikerer setninger eller utrasing som konsekvens av tunelldriving og andre rystelser i anleggsfasen.

Kostnader og sammenlikning av alternativer

Velforeningen kan bare gjette på hva som motiverer SVV til å legge veien stadig nærmere turvei, bomiljø, utfartsområder og marka. Vi tror dette skyldes en prosjektstyring som prioriterer lav byggekostnad foran de fleste andre egenskaper og hensyn. Kanskje fordi det for flere år siden er satt en kostnadsramme for prosjektet. Prisstigningen har vært uvanlig stor gjennom flere år, og estimatene som har ligget til grunn har sannsynligvis store usikkerheter. Velforeningen er bekymret for at denne dynamikken lar natur og bomiljø bære omkostningene for en dårlig veiløsning, som uansett kan bli langt dyrere enn kostnadsrammen. Velforeningen kan bare gjette, for SVV har ikke utredet alternativer, men vi ser at SVV kan velge å skade store arealer for å kunne forkorte tunnelen litt. Den opprinnelige grunnen til å legge veien i tunnel var at det ville skåne omgivelsene. Velforeningen mener arealers brukbarhet og miljøkvalitet har større og mer varig verdi enn kostnaden for noen meter tunnel. Med alternativer kunne man sammenliknet kost-nytte, og virkninger for ikke-prissatte verdier.

Av mange grunner nevnt ovenfor, foreslår og anbefaler velforeningen derfor følgende alternative veilinje for utredning og sammenlikning med SVVs selvvalgte veilinje: Samme linje som i 2014-reguleringsplanen. Men med justert kryssløsning på Dagslett slik at ny vei senkes og føres under dagens Spikkestadvei. Senkingen og den nokså rette veilinja over dalen utnyttes til å støyskjerme veien med terreng, voller og skjermer.

Dette alternativet er realistisk og relevant, og ligger i hovedsak innenfor korridoren, og små tilpasninger av planområdet bør være mulig, siden området har vært regulert til veiformål.

Så kan det hende at ulike linjer er omtrent like på flere typer konsekvenser. Det er for eksempel umulig for velforeningen å si hvordan støyen vil spre seg fra SVVs selvvalgte veilinje, og i hvilken grad denne er mulig å støyskjerme. Hvis SVV hadde laget planprogrammet før planen, så hadde begrensning av støy vært en premiss for prosjektutviklingen. Nå har kostnadsrammen lagt premissene, og SVV har beviselig forsøkt å unngå å lage planprogram og KU. Velforeningen ber SVV snarest mulig fremlegge støykart og et foreløpig notat om hvilke skjermingstiltak som kan fungere, for veilinja som er utviklet fram til nå. Videre ber vi Lier kommune og Statsforvalter om å stille tilsvarende krav til SVV, og veilede om at detaljplanleggingen ikke kan føres videre før alternativer er vurdert og i alle fall ett alternativ er utredet til sammenliknbart nivå.

Problemstillinger

Det siste temaet vi har merknader til gjelder planprogrammets beskrivelse av viktige problemstillinger av betydning for planleggingen (kap 3.1.3). Velforeningen mener beskrivelsene

ikke oppfyller allmenne krav til hvordan et problem bør fremstilles, eller oppfyller hensikten med å ha dette med som del av «planen for planprosessen». En problemstilling er et spørsmål eller en situasjon som krever en løsning. Det forutsettes også en forklaring av hva som er det uønskede aspektet, faren, ulempen eller liknende. Kap 3.1.3 gir mange nøytrale saksopplysninger, f.eks. «Jernbanelinja er i dag en populær turveg», men nesten ingen problemer som knyttes til at veiltaket er årsaken, og at tiltakshaver må løse problemene i planen. Skadevirkninger er sterkt underkommunisert, f.eks. «I området Daueruddalen og Gullaugkleiva, forventer vi at ny veg gi et annet lydbilde enn i dag». Dette er ikke å legge til rette for medvirkning. Det er også dårlig forvaltningsskikk. Velforeningen ber SVV heve presisjonsnivået vesentlig, og utlede tydelig hvilke utredninger og avbøtende tiltak som har relevans for de kjente problemene som veiltaket kan medføre.

Sluttnoter

- Fra *Klage over vedtatt områderegulering for Viken park, Fredrikstad kommune*, Dæhlin Sand Advokatfirma, på vegne av Naturvernforbundet Østfold (23.01.2025):
I rettslitteraturen påpekes at vurderinger av alternative løsninger er grunnleggende i en konsekvensutredning som skal tjene sitt formål, og et av de viktigste midler til å sikre miljøforsvarlige løsninger, se Backer/Bugge, «Forsømt konsekvensutredning av alternativer», Lov og Rett 2010 s 115-127 og Eskeland Schütz 2007 s. 362 og Inge Lorange Backer, «Konsekvensutredninger etter norsk rett», inntatt i Basse (red.) 1995 s. 145-97 (170-72).
- KU-forskriftens § 19 andre ledd, velforeningen uthever:
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. Valget skal begrunnes mot de ulike alternativene, og sammenligninger av virkningene for miljø og samfunn av de ulike alternativene skal fremgå.

22.05.2025

Gullaugtoppen velforening
Styret v/Øivind Skøien