



Merknadsbehandling



E134 Dagslett - E18

Merknadsbehandling etter høring av planprogram for
detaljreguleringsplan med konsekvensutredning



1. Om prosjektet.....	4
2. Planprogram for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for E134 Dagslett – E18.....	4
3. Merknader til planprogram for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for E134 Dagslett – E18.....	5
3.1. Behandling av innspill	5
3.2. Innspill fra offentlige.....	6
3.2.1. Bane Nor.....	6
3.2.2. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).....	6
3.2.3. Buskerud fylkeskommune	7
3.2.4. Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus	10
3.2.5. Norges vassdrags- og energidirektorat.....	17
3.2.6. Mattilsynet	20
3.2.7. Drammensregionens brannvesen	21
3.2.8. Akershus fylkeskommune	21
3.3. Innspill fra virksomheter og foreninger.....	22
3.3.1. Gullaugtoppen velforening	22
3.4. Innspill fra private	33
3.4.1. Ole Thoresen.....	33
3.4.2. Tor Marstein.....	34
4. Endringer i planprogrammet som følge av høringen	36
5. Videre arbeid med prosjektet og mulighet for medvirkning	38
6. Vedlegg.....	39

1. Om prosjektet

Det skal utarbeides reguleringsplan for prosjektet E134 Dagslett – E18, som følger opp vedtaket av kommunedelplanen ved alternativet Vikar, fra høsten 2022.

Prosjektet skal planlegge og avklare arealbruk til ny E134 mellom Dagslett i Asker og Vikar i Lier. I tillegg skal virkninger av planen for ulike fagområder beskrives.

Mer informasjon om prosjektet finnes på våre nettsider som oppdateres underveis i planleggingen <https://www.vegvesen.no/e134dagslette18>

Dersom det er spørsmål til planprogrammet eller planleggingen, kan Statens vegvesen kontaktes:

Prosjektleder Nils Brandt, telefon +4799386033, epost nils.brandt@vegvesen.no

Planleggingsleder Marianne Harstad Haga, telefon +4793006479, epost marianne.haga@vegvesen.no

2. Planprogram for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for E134 Dagslett – E18

Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningsloven §12-8 varslet oppstart og startet arbeidet med å utarbeide en detaljregulering for strekningen E134 Dagslett – E18 i Lier og Asker kommune. Det har kommet innspill til varsel om oppstart som førte til en ny vurdering av KU-plikten, og utarbeidelse av et planprogram.

Tiltaket er vurdert opp mot Forskrift om konsekvensutredning. Planlagt tiltak vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn og utløser krav om konsekvensutredning med planprogram. Planforslaget er utredningspliktig etter forskrift om konsekvensutredninger § 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding, bokstav b.: «reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I.» Det er dermed laget et planprogram, og det skal utarbeides konsekvensutredning for enkelte fag.

Et planprogram er en plan for prosessen og planleggingen.

Planprogrammet skal, ifølge plan og bygningsloven § 4-1, gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. I planprogrammet foreslås det hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag. Planprogrammet beskriver hvilke tema som vurderes å ha behov for ytterligere konsekvensutredning/tilleggsutredninger. Videre beskriver

planprogrammet de tema hvor virkningene skal utredes særskilt gjennom fagrapport og i planbeskrivelsen. I tillegg oppgis andre tema som kun beskrives i planbeskrivelsen.

Forslag til planprogram har nå vært på høring og offentlig ettersyn i begge kommuner i henhold til forskrift om konsekvensutredning §15. I dette dokumentet behandles merknadene som er sendt til kommunene i forbindelse med høringen av planprogram.

3. Merknader til planprogram for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for E134 Dagslett – E18

3.1. Behandling av innspill

Alle innspill er lest, vurdert i prosjektgruppa, og svart ut gjennom dette dokumentet som vi kaller merknadsbehandling. I merknadsbehandlingen lager vi sammendrag av de ulike innspillene, men original-innspillene blir vedlagt. Sammendraget forteller, i tillegg til å korte ned innspillet, litt om hvordan vi tolker innspillet.

Noen av innspillene påvirker planleggingen, og fører til at vi justerer elementer i planprogrammet, mens andre innspill vurderer vi at vi ikke kan etterkomme. I de neste kapitlene følger sammendrag av alle innspill, samt utsvar av alle innspill fra Statens vegvesen.

Til mange av innspillene svarer vi bare «tas til orientering». Dette betyr at vi registrerer innspillet, merker oss informasjonen, og tar det med oss videre i planleggingen, men uten at det endrer teksten i planprogrammet. Generelt er det slik at jo tidligere i planleggingen innspill kommer, jo større sjanse er det for å kunne påvirke.

Utenfor den formelle prosessen oppfordrer vi til å ta kontakt, send gjerne mail med spørsmål, spør oss om en prat, enten det er spørsmål eller forslag til løsninger. Konkrete løsninger og detaljer forventes å være mer klare utover høst/vinter 25/26. Statens vegvesen ønsker dialog med berørte grunneiere, slik at vi skaper mest mulig forutsigbarhet.

3.2. Innspill fra offentlige

3.2.1. Bane Nor

Sammendrag av innspill

Bane Nor mener det ikke fremgår av planprogrammet at planområdet krysser Drammenbanens tunnel i Lieråsen.

De viser til og opprettholder sitt innspill ved varsel om oppstart, datert 17.4.2024 som er vedlagt innspillet. Bane Nor mener 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.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering. Håndtering av tunnel og forholdet til jernbanetunnelen er en del av arbeidet med reguleringsplanen.

Det legges inn en omtale i planprogrammet av håndtering av forholdet til eksisterende tunnel, samt beskrivelse av at planområdet krysser Drammensbanen.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen ytterligere kommentar

3.2.2. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

Sammendrag av innspill

DSB viser til plansaken og at de ikke har kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og derfor sendes automatisk ut et generelt svar på slike saker.

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

DSB viser til at 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.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering. Statens vegvesen mener det ikke er behov for direkte involvering av DSB, og vurderer det slik at fra vår side trenger planprogrammet ikke sendes DSB på nytt. Prosjektet kommuniserer allerede jevnlig med Statsforvalter, og de er også part i alle høringer.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen ytterligere kommentar

3.2.3. Buskerud fylkeskommune

Sammendrag av innspill

Plan:

Buskerud fylkeskommune (BFK) mener det er behov for å konkretisere hvordan barn og unge skal involveres i planprosessen gjennom medvirkning. Videre anbefaler BFK å vurdere tilgjengelighet til nærmiljø og friluftsområder under og etter anleggsperioden.

Miljø:

Vannmiljø og fysiske tiltak i vassdrag

BFK mener det er positivt at planprogrammet omtaler Vannforvaltningsplan for Innlandet og Viken 2022 – 2027, og at vannforekomster innenfor planområdet skal utredes etter M-1941, men påpeker at dersom planforslaget kan påvirke vannforekomster utenfor planområdet, så skal også dette vurderes.

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

Vilt

BFK påpeker stor aktivitet av hjortevilt i planområdet, som gjenspeiles i høyt antall viltpåkjørsler på dagens E134/rundt Muserudåsen. De viser til vandring nord – sør ved E134/Muserudåsen og øst – vest over Spikkestadbakkene. BFK mener det er naturlig å anta at dyrene følger Dauerruddalen i nord – sør retning. BFK viser til at alle nye hindringer som etableres (viltgjerd, og fyllinger) vil kunne få konsekvenser for hjortevilt hvis det ikke tas hensyn under planlegging og gjennomføring.

BFK viser til at E134 er en barriere som isolerer hjorteviltet på hurumhalvøya fra andre hjorteviltbestander. De peker på at ytterligere fragmentering av leveområder vil kunne få store negative konsekvenser. Det er svært viktig at viltets bevegelser i området ivaretas gjennom arbeidet med ny E134.

BFK peker på svar om vilt i merknadsbehandlingen etter varsel om oppstart, og at de ikke kan se at vilt eller elg er nevnt i planprogrammet.

BFK mener hovedutfordringen er å opprettholde viltets trekkmuligheter mellom de større Skogsområdene og at man må se hele planområdet under ett. De er redd det store bildet forsvinner når vilt bare sees på i forbindelse med detaljplanleggingen av enkeltelementer.

BFK mener planens innvirkning på hjorteviltet må konsekvensutredes spesielt, og at dette eksplisitt bør framgå av planprogrammet.

Arealregnskap

BFK påpeker at det er positivt at arealregnskap trekkes fram som tema som skal være med i planbeskrivelsen.

Arkeologi:

BFK viser til pågående dialog med Statens vegvesen angående arkeologisk registrering. BFK vil sette opp nytt budsjett når plangrensen foreligger som avtalt.

BFK opplyser om at 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, og at det dermed er viktig med tett dialog.

BFK henviser til kulturminnelovens §9 og ber om at gjennomføring av arkeologiske registreringer særskilt presiseres i planprogrammet.

Nyere tids kulturminner:

BFK påpeker at bygging av ny veg 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. Videre påpekes det at ettersom veistrekningen er fredet må den nye veien tilpasses den fredete veien, og at veimiljøets historiske verdi hensyntas ved videre planlegging. Videre understreker BFK at det er viktig å vektlegge hensynet til god landskapsutforming.

BFK opplyser om at 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 løsningsorientert tilnærming til dispensasjoner, i tråd med Riksantikvarens veileder for dispensasjonsbehandling. BFK ber om at det utarbeides gode illustrasjoner som illustrerer tiltakenes påvirkning av nær- og fjernvirkning, og opplevelse av landskapsrommet.

Samferdsel:

BFK vurderer at planprogrammet i hovedsak ivaretar deres innspill til varsel om oppstart.

BFK viser til avsnittet trafikk og beskrivelse av fagrapport og oppdaterte beregninger av trafikk på lokalveisystemet nært E134 der det er relevant. De ber om at det fremkommer i dette arbeidet hvilke funksjoner veisystemet vil få i ulike avvikssituasjoner, som ved drift og vedlikeholdsarbeid. BFK ønsker i utgangspunktet at fylkesveinettet i minst mulig grad benyttes som avlastning for E134.

BFK ønsker 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.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering, noen presiseringer nedenfor.

Plan:

Det konkretiseres noe i planprogrammet angående medvirkning for barn og unge. Vurderinger om barn og unges interesser inkluderes i planbeskrivelsen.

Kommunedirektørens kommentar

Barn- og unges interesser ble konsekvensutredet i forbindelse med kommunedelplanen under temaet Friluftsliv/by- og bygdeliv, med konsekvenser i anleggsperioden og forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak. I forbindelse med detaljreguleringen skal barn- og unges interesser redegjøres ytterligere for i planbeskrivelsen. Planprogrammets kapittel om barn- og unges interesser, under kap. 5.3.3, (s. 29) er supplert med området som i størst mulig grad berører barn og unge, spesielt i anleggsperioden. Anleggsgjennomføringen er også et av temaene som det skal utarbeides egen fagrapport på og som skal omtales særskilt i planbeskrivelsen.

Det er flere temaer som går over i hverandre og som har stor betydning for barn og unge: støy- og luftforurensning, anleggsgjennomføring og massehåndtering, områdestabilitet, friluftsliv, by og bygdeliv, gang og sykkel, kollektiv og folkehelse. Noen av temaene skal konsekvensutredes og noen skal det utarbeides nye fagrapporter for på. Den delen av temaene som får betydning for barn- og unge, skal sammenfattes og redegjøres for under kapittelet for barn- og unges interesser i planbeskrivelsen.

Når det gjelder medvirkning skal dette gjennomføres i samarbeid med kommunen, som kommer til å være i kontakt med skole, FAU og kommunens barnekoordinator.

Miljø:

Vannmiljø og fysiske tiltak i vassdrag

Statens vegvesens kommentar

Vi tar til orientering innspill om vannforekomster utenfor planområdet. Det behandles blant annet i risiko og sårbarhetsanalysen.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen ytterligere kommentar

Vilt

Planens innvirkning på hjortevilt vil vurderes i forbindelse med planen, og tiltak for å unngå konflikt mellom hjortevilt og trafikk, planlegges. Det legges inn noen presiseringer i planprogrammet om naturmangfold generelt. Naturmangfold skal nå fullt ut konsekvensutredes etter M-1941 og vilt er del av artsbegrepet under konsekvensutredning av naturmangfold i denne veilederen. Vilt vil dermed også konsekvensutredes.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen ytterligere kommentar

Arkeologi:

Statens vegvesens kommentar

Buskerud fylkeskommune er i gang med arkeologiske undersøkelser.

Det legges inn en presisering om gjennomføring av arkeologiske registreringer i planprogrammet.

Nyere tids kulturminner:

Vi tar BFK sine innspill til orientering. Statens vegvesen har til hensikt å lage gode illustrasjoner med ulike utgangspunkt i forbindelse med plandokumentene.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen ytterligere kommentar

Samferdsel:

Statens vegvesens kommentar

Vi tar BFK sine innspill til orientering.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen ytterligere kommentar

3.2.4. Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Sammendrag av innspill

Vi går ut fra at det er likelydende innspill som er sendt til Asker og Lier kommune.

Statsforvalteren viser innledningsvis til tidligere uttalelser til planarbeidet, og ber om at dette samt innspill til samarbeidsgruppen for prosjektet, legges til grunn for videre planarbeid. De påpeker at de i dette innspillet uttaler seg kun til innhold i planprogrammet.

Statsforvalteren har følgende supplerende merknader knyttet til nasjonale og viktige regionale interesser:

Alternativvurderinger

Statsforvalteren viser til KU-forskriften § 19 siste ledd: «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». Statsforvalteren mener at det i tidligere møter med Statens vegvesen er uttrykt at enkelte kryssløsninger allerede er valgt bort og at det var ønske om å låse veggeometrien før konsekvensutredningen er ferdigstilt. De viser også til at det har vært vist ulike løsninger for kryss på Vikar, hvorav flere har blitt fremstilt som realistiske. Statsforvalteren forutsetter at konsekvensutredningen redegjør for de ulike alternativene som forslagsstiller har vurdert og fullt ut utreder relevante og realistiske alternativer for traséen, inkludert kryssløsninger. De påpeker at 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.

Statsforvalteren understreker at de vil vurdere å fremme innsigelse til et planforslag dersom konsekvensutredningen ikke oppfyller utredningskravene i KU-forskriften. De minner 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

Statsforvalteren mener det er uklart ut over vannmiljø og flaggermus, hva som skal inngå i utredningen. Statsforvalteren forutsetter at punkt 5.2.4 ikke er en uttømmende liste, i lys av at de mener kommunedelplanens konsekvensutredning ble holdt på et mer overordnet nivå. De viser til sin uttalelse ifm oppstart av planarbeidet, blant annet: *«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.»* Statsforvalteren anbefaler sterkt at dette punktet i planprogrammet utdypes og 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.

Statsforvalteren viser til tidligere uttalelser til planarbeidet for nærmere beskrivelser av kjente naturverdier og ny NiN-kartlegging for Spikkestad som må hensyntas. Statsforvalteren forstår det som at man skal gjennomføre supplerende artskartlegginger, og peker på amfibier, fugl og flaggermus som relevante å vurdere særlig i en slik kartlegging. De mener utredningstema også bør utvides til å omfatte konsekvenser for vannforekomster utenfor planområdet som kan bli påvirket som følge av planarbeidet. De påpeker at det er særlig viktig at konsekvensene for Lierelva og Sandakerelva, som i stor grad faller utenfor planavgrensningen, omfattes av konsekvensutredningen. Det forutsettes også at Dauerudbekken utredes nærmere.

Massehåndtering

Statsforvalteren viser til at det skal utarbeides en massehåndteringsplan, som skal redegjøre for strategier for massedisponering, synliggjøre mengder og hvilke typer masser som genereres i prosjektet. De viser til møter ledet av Statens vegvesen, og redegjørelse om at det ikke planlegges for egne steindeponier i forslaget. Statsforvalteren mener det er viktig at man utarbeider en tydelig plan i planforslaget for hvordan steinmassene skal håndteres.

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

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

Statsforvalteren minner om at man må være bevisst på hva slags type masser skal deponeres, og hvilke tidsrammer man opererer med i prosjektet. Det vises til at Drammens havn nevnt som et mulig alternativ for mottak av masser og at det ikke er 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. Statsforvalteren forutsetter at massehåndteringsplanen tar stilling til og høyde for denne type problemstillinger.

Landbruk

Statsforvalteren viser til planprogrammet og at det skal utarbeides en matjordplan og et arealregnskap.

De påpeker at konsekvenser for naturressurser skal ikke inngå i konsekvensutredninger eller i egen fagrapport, men utelukkende beskrives i planbeskrivelsen. Statsforvalteren er kritisk til dette, og mener konsekvenser for landbruket må utredes nå som tiltaket konkretiseres i detaljreguleringsplanleggingen – ikke kun beskrives.

Statsforvalteren stiller videre spørsmål ved at planprogrammet kun nevner matjordplan og arealregnskap. De mener planforslaget må redegjøre for dyrka og dyrkbar jord som vil omdisponeres som følge av tiltaket, og at man ikke utelukkende vurderer konsekvenser i forbindelse med jordressursene som blir direkte bygd ned, men også utreder konsekvenser for landbruket utover dette. De viser til at etablering av ny infrastruktur tett på eksisterende jordbruksarealer vil kunne skape utfordringer for framtidig drift, inkludert fare for arealkonflikter og redusert produksjonspotensial. De mener enkelte av de skisserte kryssløsningene på Vikar medføre en fragmentering av nærliggende jordbruksarealer, og at fragmentering av dyrka mark fører til tap av sammenhengende jordbruksarealer, noe som svekker driften og effektiviteten i landbruket. De mener dette kan vanskeliggjøre framtidig jordbruksdrift og føre til økt press på gjenværende arealer. Statsforvalteren forutsetter at også denne type konsekvenser for landbruket utredes i den videre planprosessen.

Støy og luftkvalitet

Statsforvalteren minner om deres innspill i forbindelse med kommunedelplanen knyttet til støy og luftkvalitet. De forventer 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. De 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 støysoner. Statsforvalteren mener muligheten for å forbedre luftkvaliteten for luftfølsom bebyggelse ved tunnelmunningene også bør vurderes nærmere i denne planfasen.

Metodikk for konsekvensutredninger

Statsforvalteren viser til KU-forskriften § 14 og at planprogrammet skal inneholde en beskrivelse av metoder som er tenkt benyttet for å skaffe nødvendig kunnskap. Det vises til at Statens vegvesens håndbok V712 skal benyttes som metodikk i utarbeidelsen av konsekvensutredninger. Statsforvalter påpeker at per i dag er en revidert veileder ute på høring og at det legges til grunn at man vil benytte seg av revidert veileder dersom denne oppdateres innen arbeidet med konsekvensutredninger går i gang.

Statsforvalter minner om at utredningskravene som fastsettes i planprogrammet fungerer som en bestilling til den som skal gjøre arbeidet og at kravene derfor bør

være konkrete og tilpasset den enkelte plan. De viser til at dersom man ikke er presis i planprogrammet, risikerer man å ikke få den kunnskapen man trenger. Statsforvalter påpeker at planprogram bør utformes slik at det kan tas stilling til om planarbeidet er gjennomført i samsvar med planprogrammet. De ber derfor om at det ses på om det skal gis tydeligere presiseringer for hva som skal konsekvensutredes til de ulike temaene, og viser til innspill i denne merknaden.

Statsforvalteren viser ellers til: «Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2025» og til

«overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde» og anbefaler nettsidene www.planlegging.no og Miljøstatus.

Statsforvalteren ber om å få tilsendt vedtatt planprogram.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen ytterligere kommentar

Deler av innspillet kommenteres konkret nedenfor:

Alternativvurderinger:

Statens vegvesens kommentar

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».

Det ble i kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18 gjennomført en konsekvensutredning. I inngangen til reguleringsplanen har prosjektet gjennomført en optimaliseringsfase hvor vi har sett videre på løsningene fra kommunedelplanfasen. Reguleringsplan har et høyere krav til detaljering og kunnskap enn kommunedelplan, i kommunedelplan vedtas en korridor, ikke vegløsning og prinsipp for kryss. I reguleringsplan vedtas detaljert arealbruk. I reguleringsplan planlegger man dermed løsningene mer i detalj. Det kan føre til at utforming av løsninger som var skissert for kommunedelplan endres, og det kan føre til flytting av linje eller kryss. Det kan også føre til at løsninger som tidligere virket riktig, må justeres når man vet mer. Området vi jobber i er krevende både med tanke på geoteknikk, naturverdier, landbruk og hensyn til boliger og andre omgivelser. Små endringer kan ha stor betydning for kostnad for prosjektet, og for omgivelsene. Det er derfor kort veg mellom relevant og realistisk, og ikke relevant og realistisk. Først og fremst må løsningene vi lager være trafikksikre.

Prosjektet dokumenterer sine prosesser gjennom en fast matrise, hvor alle større valg skal gjennomgås. Som eksempel: I forbindelse med arbeidet med Vikerkrysset, er det våren 2025 laget et forprosjekt hvor matrisen er brukt, som grunnlag for at politikerne i Lier kan gjøre et prinsippvedtak av kryssløsning på Viker. Forprosjektet har vært på en begrenset høring sommer 2025. Resultat av disse matrisegjennomgangene viser oss hvilket alternativ som er relevant og realistisk. Alternativene som kommer dårligst ut av matrisen, har som regel kommet såpass dårlig ut innenfor et tema at det ikke lenger er relevant og realistisk.

Kryssene som kommer dårlig ut på trafiksikkerhet og kostnader, vil automatisk bli «ikke relevante og realistiske».

Det presiseres litt om tema i planprogrammet.

Kommunedirektørens kommentar

I kommunedelplanen ble korridoren for ny E134 valgt. I reguleringsplanen skal løsningene for vegen planlegges mer detaljert og det kan bli nødvendig å endre/justere på både veglinje og kryssløsninger for Viker og Daueruddalen, innenfor planområdet. Det er derfor nødvendig at alle realistiske og relevante alternativer blir konsekvensutredet både for anleggsfasen og når anlegget er ferdig bygd. Alternativer som er vurdert i tidligere fase og silt ut, skal redegjøres for og begrunnes hvorfor de ikke er realistiske og relevante. (s. 17 og 26 i planprogrammet).

Forprosjektet med forslag til kryssløsninger for Viker ble sendt på en forhåndshøring og har stoppet opp etter dette. Det skal jobbes videre med valg av kryssløsning ved utarbeidelse av planmaterialet til reguleringsplanen. Hvilke alternativer som er realistiske og relevante vil avklares nærmere ved utarbeidelse av planmateriale til reguleringsplanen.

Naturmangfold

Statens vegvesens kommentar

Punktet om naturmangfold i planprogrammet utdypes. Prosjektet vil konsekvensutrede Naturmangfold i sin helhet etter metodikken i veileder M - 1941. Det gjennomføres kartlegging i planområdet feltsesongen 2025.

Innspill om vannforekomster utenfor planområdet tas til orientering. Dette behandles blant annet gjennom ROS.

Kommunedirektørens kommentar

Berørte vannforekomster utenfor planområdet vil bli utredet. Dette er tatt inn i planprogrammets kap. 5.2.4 Naturmangfold og vannmiljø (s.24).

Massehåndtering

Statens vegvesens kommentar

Håndtering av steinmasser vil omtales i massehåndteringsplanen.

Når det gjelder deponiområder vurderer Statens vegvesen flere ulike områder med tanke på deponi. Det vil også for oss være ønskelig å finne områder med minst mulig konflikt, og vi tar med oss innspillene til orientering.

Det er gjort innledende arbeid med å undersøke potensielle mottak av ulike typer masser, slik at vi har oppdatert informasjon om de ulike mottaksplassenes forventede varighet i forhold til forventet byggeperiode. Statens vegvesen har ikke mulighet til å forplikte seg til en avtale om levering av masser i reguleringsplanfase, men vi kartlegger de mulighetene som finnes og har kontakt med ulike interessenter. Massehåndteringsplanen vil også ta for seg aktuelle mottak av masser. Det legges inn noe presisering i planprogrammet.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen ytterligere kommentar

Landbruk

Statens vegvesens kommentar

Naturressurser skal ifølge utkast til planprogrammet vurderes og beskrives i planbeskrivelsen. I tillegg skal det utarbeides arealregnskap og matjordplan, samt massehåndteringsplan. Ut fra høringsuttalelse og konsekvensutredningen fra kommunedelplanfasen, vurderer vi at det er massehåndtering, arealer til mellomlagring av matjord, og egnede mottaksarealer som er hovedutfordringene. Disse problemstillingene ivaretas godt i de ulike rapportene/dokumentene nevnt ovenfor. Dette gjelder også fragmentering av dyrka mark og følgene av dette. Jordbruk flyttes til kapittel 5.2.4 i planprogrammet, og konsekvensutredes etter V712. Matjordplanen er ikke en del av konsekvensutredningen, men er en egen rapport.

Kommunedirektørens kommentar

Landbruk/jordbruk og mineralressurser knyttet til molybdengruvene i Sørumsåsen er tatt inn i planprogrammet, som nytt konsekvensutredningstema i kap. 5.2.4, s. 24, med overskrift: Jordbruk og arealregnskap. I og med at temaet også omhandler mineralressurser, mener kommunedirektøren at Naturressurser vil være en mer riktig formulering av overskriften, og i tråd med Statens vegvesens Håndbok V712. Planprogrammet angir en nærmere opplisting av hvilke temaer innenfor naturressurser som skal utredes nærmere. Kommunedirektøren anbefaler derfor at overskriften over temaet endres til Naturressurser.

Jordbruk skal ifølge planprogrammet utredes fullt ut. Det skal redegjøres for konsekvensene både for anleggsfasen og ferdig bygd anlegg.

I forslag til planprogram fremgår det at begrepet jordbruk omhandler innmarksbeite, fulldyrka- og overflatedyrka jord. Dyrkbar jord skal vurderes og planforslaget skal redegjøre for dyrka og dyrkbar jord som omdisponeres som følge av tiltaket. Omdisponeringen måles gjennom KOSTRA, som er kommunens rapporteringssystem, etter at detaljreguleringen er vedtatt.

Støy og luftkvalitet

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering. Støy og luftforurensning flyttes i planprogrammet til kapittel 5.2.3, som følge av 1.gangsvedtak i Lier kommune.

Kommunedirektørens kommentar

I tråd med Utvalg for miljø og plan sitt vedtak ved førstegangsbehandlingen av planprogrammet skal støy og lokal luftforurensning utredes i henhold til KU-forskriften, med særlig vekt på situasjonen ved kryssløsninger på Vikar og føringsløsninger ved Daueruddalen.

Det er tatt inn i forslag til planprogram at utredningen skal omhandle boliger, skoler, barnehager, helseinstitusjoner, fritidsboliger, statlig sikrede friluftsområder og andre viktige uteområder, med avbøtende tiltak.

Metodikk for konsekvensutredninger

Statens vegvesens kommentar

Prosjektet vil bruke oppdatert veileder V712 dersom arbeidet med å revidere veilederen er ferdig før utredningen starter.

Prosjektet vil gjennomgå utkast til planprogram for å se om det kreves ytterligere presiseringer for enkelte tema. Planprogrammet justeres noe med hensyn til kapittel om metode.

Kommunedirektørens kommentar

Miljødirektoratets veileder *M-1941 Konsekvensutredning av klima og miljø – KU-veileder* er tatt inn i planprogrammets kapittel 5.2.2 om metode for utføring av konsekvensutredningen, i tillegg til håndbok V712. Veileder M-1941 skal benyttes ved utredning av naturmangfold.

3.2.5. Norges vassdrags- og energidirektorat

Sammendrag av innspill

NVE gir innspill til konsekvensutredning for tiltak som påvirker vassdrag, med særlig fokus på naturmangfold, vannmiljø, flom- og erosjonsfare, grunnforhold og overvannshåndtering.

Tiltak som påvirker vassdrag – samlet belastning:

Lierelva, bekken i Daueruddalen og flere mindre bekker blir berørt.

Det er generell aktsomhetsplikt for tiltak i vassdrag etter vannressursloven § 5 for å unngå skade på allmenne og private interesser (som 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 samlet vurdering av interesser knyttet til vassdrag og effekter og virkninger av tiltak som følge av vegutbyggingen.

Flom- og erosjonsfare:

NVE minner om at 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 byggt teknisk forskrift (TEK17) der bebyggelse og annen infrastruktur kan bli negativt berørt av tiltaket, jf. TEK17 § 7-1.

NVE minner om at reguleringstiltak kan utløse 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.

Grunnforhold og skredfare:

Selv om det ikke skal konsekvensutredes, må grunnforhold, områdestabilitet, flom og skred vurderes i planbeskrivelsen. Store oppfyllingsarealer kan påvirke sidevassdrag og flomarealer, gi endret og økt avrenning, og øke risiko for flom og skred. NVE mener dette bør inngå i utredningene.

Overvannshåndtering:

NVE mener at sikker og trygg overvannshåndtering må sees i sammenheng med flom- og skredfare, og bør inngå i vurderingene knyttet til disse tema, blant annet 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 skredfaren for tredje part.

NVE understreker viktigheten av å optimalisere trasévalg for å redusere samlet miljøbelastning og oppfordrer til kontakt ved spørsmål.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering

Deler av innspillet kommenteres konkret nedenfor:

Vassdrag og samlet belastning

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen har forståelse for behovet for et samlet dokument med vurdering av interesser knyttet til vassdrag, og effekter/virkninger av tiltak som følge av vegutbyggingen. Utfordringen er at både andre offentlige og private kan ha tilsvarende ønske om dokumenter som samler deres interesser. Dette vil føre til at mange tema er beskrevet flere steder og kan øke det totale planmaterialet betydelig. Prosjektet har ikke kapasitet til å møte alle disse ønskene, og vi tror ikke at flere rapporter og notater som i praksis er samlinger av ting som er omtalt andre steder vil gjøre planmaterialet enklere å ha oversikt over. Prosjektet vil jobbe for å gjøre plandokumenter og rapporter så oversiktlige som mulig.

Kommentar angående konsesjonsplikt, og optimalisering av trasévalg tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar

Vannmiljø og naturmangfold skal utredes etter Miljødirektoratets veileder M-1941 for konsekvensutredning av klima og miljø. Vassdragets miljøtilstand, fysiske tiltak i direkte- og indirekte berøring med vassdraget og kantvegetasjon, skal blant annet utredes, med vurdering av avbøtende tiltak, både i anleggsperioden og etter at anlegget er ferdig bygd (planprogrammet kap. 5.2.4, s.24).

Grunnforhold og fare og skred

Statens vegvesens kommentar

Vi utreder normalt ikke grunnforhold, områdestabilitet, flom og skred gjennom en konsekvensutredningsmetodikk på samme måte som ikke - prissatte og prissatte konsekvenser, annet enn som del av prosjektets kostnad. Imidlertid er dette tema som skal utledes grundig. Grunnforhold, områdestabilitet, flom og skred utgjør en stor del av vurderingene av trasé og utarbeidelse av detalj – løsninger, og blir redegjort for gjennom egne fagrapporter. Dette spesielt fordi det er et krevende område med tanke på grunnforhold. Det blir for alle valg vi vurderer også gjort vurderinger rundt konsekvenser for disse tema. Innspill om tema tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar

Ved behov for oppfylling og dyrking av arealer i forbindelse med prosjektet, vil slike areal være en del av tiltaket som skal utredes i forhold til grunnforhold, områdestabilitet, flom og skred. Temaene grunnforhold, områdestabilitet, flom og skred vil være grunnlag for den tekniske planleggingen, i tillegg til å være en viktig del av ROS-analysen.

Overvann

Statens vegvesens kommentar

Innspill om overvannshåndtering i sammenheng med skred- og flomfare, tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar

Ved utarbeidelse av planmateriale til førstegangsbehandling av reguleringsplanforslaget, skal det være utarbeidet en rammeplan for vann, avløp og overvann (VAO-rammeplan), som skal godkjennes av kommunen. Overvann i sammenheng med skred- og flomfare håndteres også i den sammenheng.

3.2.6. Mattilsynet

Sammendrag av innspill

Mattilsynet viser til sin veileder «*Reguleringsplanar og Mattilsynet sitt fagområde – kva må du tenke på?*». De forventer at temaene i denne følges opp og belyses.

De viser til sin uttalelse til varsel i saken i brev datert 08.05.2024, vår ref 2024/78440, og at de der hadde fokus på vannkilder og vannledninger innenfor planområdet, samt plantehelse. Mattilsynet viser til planprogrammet og at de savner vannkilder og vannledninger som tema som skal utredes, og forutsetter at disse tas med. Ut over dette har Mattilsynet ingen kommentar til temaene som skal utredes.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering.

Vannkilder og vannledninger er tema som er en del av reguleringsplanen, under faget VA. Tema berøres også under andre fag. Prosjektet vurderer at det ikke er nødvendig med egen beskrivelse i planprogrammet.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen ytterligere kommentar

3.2.7. Drammensregionens brannvesen

Sammendrag av innspill

Ingen merknader til oversendt dokumentasjon.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering

3.2.8. Akershus fylkeskommune

Sammendrag av innspill

AFK viser til sin uttalelse til varsel om oppstart i mai 2024.

AFK har følgende merknader som kun gjelder den delen av planen som går gjennom Asker kommune:

Samferdsel:

Omklassifisering av vei

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

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

AFK mener gang og sykkel er lite omtalt i planprogrammet. AFK forutsetter at det som del av reguleringsplanen for ny E134 ivaretas planskilt kryssing for myke trafikanter i rundkjøring i Spikkestad.

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

Arkeologiske kulturminner

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

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering.

Omklassifisering er et eget arbeid uavhengig av reguleringsplanen, med eget vedtak, men omklassifiseringsprosessen vil foregå parallelt med og etter vedtak av reguleringsplanen.

3.3. Innspill fra virksomheter og foreninger

3.3.1. Gullaugtoppen velforening

Sammendrag av innspill

Gullaugtoppen understreker at dersom ikke annet er nevnt, gjelder merknadene østre del av planområdet/Daueruddalen.

Lovens formål og KU-forskriftens krav

Gullaugtoppen påpeker at planprogrammet er sendt på høring ett år etter varsel om planoppstart, og tre år etter vedtak av kommunedelplanen.

De mener å dokumentere i medieoppslag at planleggingen startet før varsling, og at detaljplanleggingen har foregått lenge, og at det dermed er gjort feil i saksbehandlingen som går på bekostning av alle parter og interesser utenfor Statens vegvesen.

De mener lovpålagt medvirkning er tilsidesatt, og at de ordninger som skal ivareta verdier som natur, bomiljø og helse er avskåret fra å påvirke planarbeidet (jfr pbl § 1.1 og 3.) i tidlig fase.

Velforeningen forventer at disse forholdene behandles åpent og eksplisitt framover. De peker på høringsbrev som meddeler vedtaket i utvalg for miljø og plan, som sier at «*Første steg i planprosessen nå er utarbeidelse av planprogrammet [...]*» og mener dette tilslører at planarbeidet er ført så langt at konsekvensutredningen står i fare for å bli en skinnprosess. De mener 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 de har gitt i forutgående planfaser/ varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet Blant annet (13.05.2024): «*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*».

De peker på at dette er hovedtema i deres merknad til planprogrammet nå, og beskriver videre endringer de mener må gjøres for å oppfylle lovens formål og KU-forskriftens krav, særlig §16, 17,19, 21 og 23.

Støy og alternativer

Velet oppsummerer selv sine hovedpunkter slik:

«• *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»*

Velet peker på 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. Og videre 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.

Gullaugtoppen vel mener at SVV i planprogrammet gjør en alvorlig feil ved å skrive at valg av alternativ er gjort på kommunedelplannivå, og at konsekvensutredningen dermed gjennomføres med kun ett alternativ.

Velet peker på kap 5.2.2 planprogrammet, og beskrivelsen av V712

Konsekvensanalyser samt fokus på alternativer, og kap 5.2.3. om at ikke vil bli gjort kost-nytteanalyser. De mener beskrivelsene av dette er lite egnet til å klargjøre plan og utredningsprosessen.

Velet minner om planens to dagstrekninger (adskilt av en lang tunnel) der forholdene er svært ulike og mener vurderinger og beskrivelser av virkninger som ikke behandler dette som en realitet vil i mange tilfeller bli ugyldige.

Gullaugtoppen viser til at Vikeralternativet var ett av flere mulige påkoblingsalternativer mot E18 men at kun én linje (og ingen alternativer) ble undersøkt på Dagslettsiden i kommunedelplanen (kdp). De mener støyvurderingene var svært mangelfulle, og henviser til Statsforvalter. De peker på at SVV har svart at de ikke (i kdp) hadde gjort noe forsøk på å redusere støykonsekvensene fra veien med den korridoren de foreslo. Et annet sted i samme dokument (merknadsbehandling etter høring kdp) viser velet til «[...] *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.*» Det vises til planbeskrivelse fra kdp «*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.

Gullaugtoppen viser til at statsforvalteren har påpekt noen av de sentrale forpliktelsene som må ivaretas i reguleringsarbeidet, og råder sterkt til å utarbeide KU for å unngå saksbehandlingsfeil og ugyldighet, og videre at det videre planarbeidet må minimere de negative effektene og unngå forurensning. De viser til at Statsforvalteren har påpekt 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 mener at det ikke er undersøkt alternativer, verken ulike korridorer eller ulike linjer innenfor vedtatt korridor, i forrige eller pågående planfase, over Daueruddalen og at det heller ikke gjort noen forsøk på å redusere langtrekkende skadevirkninger som støyforurensning 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 kommunen om å stille krav til at planprogrammet må omfatte undersøkelse av alternativ veilinje over Daueruddalen slik at det kan utredes konsekvenser av denne.

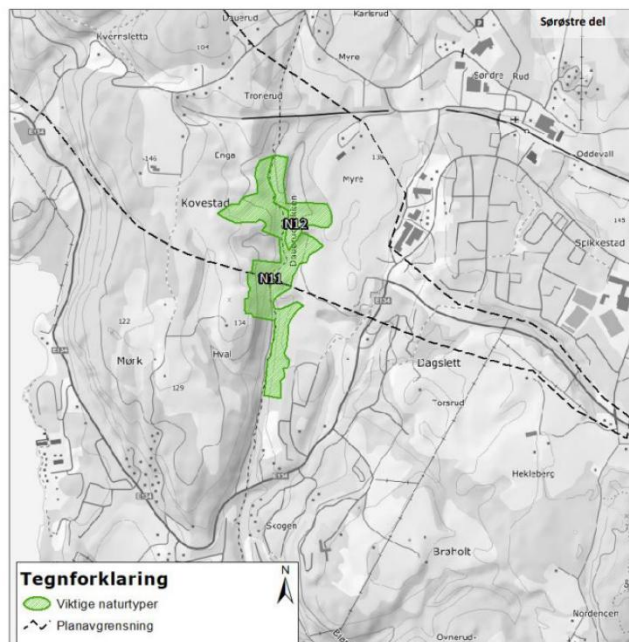
Det vises til at flere reguleringsplaner har den senere tid blitt påklagd og vedtak kjent ugyldige fordi det ikke er utredet alternative lokaliseringer i forbindelse med tiltak som innebærer store naturinngrep. Velforeningen mener at sakene har relevans for E134

Naturmangfold

Gullaugtoppen vel viser til kartlegginger i fagrapport naturmangfold fra 2020 og at Daueruddalen er en av få gjenværende relativt uberørte ravinemiljøer på Østlandet. Dalen er derfor i seg selv klassifisert som en rødliste naturtype. De viser til at dalen inneholder rik gammel blandingsskog, med mange arter sopp og planter på bakkenivå hvor noen også er rødlistet. Det vises til at artmangfoldet av dyr og fugler er rikt med flere relativt sjeldne arter, og at store deler av dalen er klassifisert som en Viktig naturtype (det vises til kartutsnitt som også er lagt inn nedenfor). Velet mener at dalen også er en av få uavbrutte trekkruiter for dyreliv mellom Drammensfjorden og Kjekstadmarka og at det observeres jevnlig trekk av elg og rådyr, og rovfugl har fast hekkeplass i dalen.

Velet mener en trase langt sør eller langt nord være det beste alternativet for å minimere inngrep i det sårbare naturmiljøet i dalen. De mener en trase langt sør i dalen med kort bru vil gi en kortere veistrekning i dagen og derav minst påvirkning på naturmiljøet og at en trase langt nord for den viktige naturtypen vil komme mye nærmere bomiljø, turvei og gjøre større naturinngrep i selve dalen. Velet mener at en slik linje også vil ligge så lavt i terrenget at det kan bli fristende for SVV å legge den på fylling i stedet for bru noe som vil bli en barriere for vilt og det vil da bli påkrevd og bygge bru for viltkryssing over veien med tilhørende viltgjerder. Det vises til Norsk institutt for naturforskning og forskning publisert vinteren 2025 som viser at elg og rådyr foretrekker bru i stedet for underganger. Velet mener at om samfunnet velger å rasere Daueruddalen for å komme fortere fram med bil, bør man som et minimum ivareta viltet på en god måte, også for å unngå vilt påkjørsler og ulykker.

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



Figur 1 Kart hentet fra kommunedelplanen til innspillet

Vannmiljø i marka – Skapertjern

Gullaugtoppen velforening uttrykker bekymring til at planområdet og mulige tunneltraseer føres nær/under det populære utfartsområdet Skapertjern og det omkringliggende naturområdet. De påpeker fare for større vannlekkasjer fra overliggende vannkilder og inn i tunneller, og viser til eksempler som Holmestrandtunellen, Follotunellen, Romeriksporten, Oslofjordtunellen og ikke minst Lieråstunellen. De mener derfor SVV må pålegges å gjøre risikovurdering og konsekvensutredning av denne problemstillingen, og at lokalsamfunnet (og Lier kommune) ikke kan akseptere at vannstand og dermed vannmiljø i Skapertjern med omkringliggende dammer og bekker, endres som følge av tunell i fjellet under. Det vises til uttalelse fra SVV sin prosjektleder 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 bekymret for gjennomføring av anleggsarbeidet ved et tunellalternativ langt nord i Daueruddalen. De peker på eksisterende smale lokalveier i området som er Gullaugkleiva – Sogneprest Holst vei, samt gamle Drammensbanen som er påkostet en oppgradering og mye benyttet som turvei. De antar at det kan

komme forslag om å benytte den gamle jernbanen som anleggsvei, på grunn av nærhet til området og at all turtrafikk/myke trafikanter flyttes til Gullaugkleiva - Sogneprest Holst vei. De peker på at denne veien er pr nå er skiltet med gjennomkjøring forbudt, men mener den ulovlige gjennomkjøringen er stor, spesielt ved trafikkbegrensende hendelser på eksisterende E134. Den mener den den bratte og smale Gullaugkleiva er uegnet for noen form for anleggstrafikk og at 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 for å ivareta den store turaktiviteten av myke trafikanter i området, og fravær av trygg g/s-vei ned kleiva.

Velet påpeker at Daueruddalen har så bratte helninger at dalsidene i seg selv er rasfarlige, selv om det ikke påvises kvikkleire i området. De mener flere av husene på toppen av dalsidene er bygd på leire, og at det er påkrevd med grunnundersøkelser for disse eiendommene for å ikke risikere setninger eller utrasing som konsekvens av tunelldriving og andre rystelser i anleggsfasen.

Kostnader og sammenlikning av alternativer

Velforeningen stiller spørsmål ved hva som motiverer SVV til å legge veien stadig nærmere turvei, bomiljø, utfartsområder og marka, og tror dette skyldes en prioritering av lav byggekostnad foran andre egenskaper og hensyn. De peker på at det er flere år siden det ble satt en kostnadsramme for prosjektet og at 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 mener at SVV kan velge å skade store arealer for å kunne forkorte tunnelen litt. De mener den opprinnelige grunnen til å legge veien i tunnel var at det ville skåne omgivelsene, og at arealers brukbarhet og miljøkvalitet har større og mer varig verdi enn kostnaden for noen meter tunnel. De påpeker at med alternativer kunne man sammenliknet kost-nytte, og virkninger for ikke-prissatte verdier.

Velforeningen foreslår og anbefaler, på bakgrunn av grunner nevnt overfor, følgende alternative veilinje for utredning og sammenlikning med SVVs selvvalgte veilinje: Samme linje som i 2014-reguleringsplanen, med justert kryssløsning på Dagslett slik at ny vei senkes og føres under dagens Spikkestadvei. De mener senkingen og den rett veilinje over dalen utnyttet til å støyskjerme veien med terreng, voller og skjærmer. De mener dette alternativet er realistisk og relevant, og ligger i hovedsak innenfor korridoren, og de mener små tilpasninger av planområdet bør være mulig, siden området har vært regulert til veiformål.

Velet mener det er mulig at ulike linjer er omtrent like på flere typer konsekvenser og at det er umulig for velforeningen å si hvordan støyen vil spre seg fra SVVs selvvalgte veilinje, og i hvilken grad denne er mulig å støyskjerme. De mener at hvis SVV hadde laget planprogrammet før planen, så hadde begrensning av støy vært en

premiss for prosjektutviklingen. Og videre at nå har kostnadsrammen lagt premissene, og SVV har 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 de 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

Velforeningen har videre merknader til 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». De peker på at en problemstilling er et spørsmål eller en situasjon som krever en løsning, og at det forutsettes også en forklaring av hva som er det uønskede aspektet, faren, ulempen eller liknende. De mener Kap 3.1.3 gir mange nøytrale saksopplysninger, men nesten ingen problemer som knyttes til at veiltaket er årsaken, og at tiltakshaver må løse problemene i planen. De mener skadevirkninger er sterkt underkommunisert, og at dette ikke er å legge til rette for medvirkning. De mener dette er 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

Det vises til

- 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, velforeningens uthevninger: *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.*

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering

Deler av innspillet kommenteres konkret nedenfor:

Lovens formål og KU- forskriftens krav:

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen og Lier og Asker kommune avklarte i forbindelse med planinitiativ og oppstartsmøte at reguleringsplanen skulle utarbeides uten konsekvensutredning, med henvisning forskrift om konsekvensutredning § 6 første ledd bokstav b og § 8 første ledd bokstav a. som handler om at reguleringsplaner for tiltak som er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen, er unntatt krav om konsekvensutredning. Dette er den vanlige måten å gjøre det på, når det er gjennomført konsekvensutredning i tidligere planfase. I forbindelse med oppstart av plan, fikk Statens vegvesen og kommunen innspill om at det burde gjennomføres en ny gjennomgang med hensyn til KU-forskriften. Gjennomgangen førte til at det ble konkludert med at prosjektet må gjennomføre konsekvensutredning for noen fag, og at det dermed også måtte utarbeides et planprogram for arbeidet.

Det er naturlig at planarbeidet startes opp når prosjektet har varslet om oppstart, i påvente av tilbakemeldinger på varsel om planoppstart. Det vil også være naturlig at prosjektet vil ha noen aktiviteter i gang allerede før planoppstart varsles, blant annet for å gjøre noen innledende undersøkelser med hensyn til planområdet som skal defineres i forbindelse med oppstarten, og dimensjonering av prosjektet med hensyn til fag. Oppstart og innledende faser av et plan og samferdselsprosjekt er omfattende, og dersom alle arbeidsoppgaver skal utsettes til etter høringsperioden for varsel om oppstart, øker planleggingstiden betraktelig. Det betyr ikke at prosjektet er låst på bakgrunn av disse innledende fasene.

Kommunedirektørens kommentar

Planprogrammet for kommunedelplanen inneholdt opplysninger om at konsekvensutredningene skulle være på et overordnet nivå. Flere av disse konsekvensutredningene har imidlertid en detaljeringsgrad som allerede tilsvarer tiltaksnivå, ved behandling av kommunedelplanen.

I forbindelse med oppstart av planarbeid, kom det innspill om behov for ny vurdering av KU-plikten på tiltaksnivå. Nye overordnede føringer og nye registreringer, i tillegg til behov for tilleggsutredninger for noen temaer, førte til krav om konsekvensutredning for noen temaer, med nytt planprogram på tiltaksnivå.

Det stilles ikke krav i plan- og bygningsloven (pbl) om at forslagsstiller må avvente fastsettelse av planprogrammet, før igangsetting av forberedende arbeid til utarbeidelse av detaljreguleringen. Det er ikke uvanlig at det igangsettes grunnundersøkelser, kulturminneregistreringer, registrering av naturmangfold og

vannmiljø o.l innenfor planområdet, som man uansett vet må gjennomføres. Det er heller ingen forbud i pbl mot å jobbe med planmateriale, på dette tidspunkt.

Støy

Statens vegvesens kommentar

Når vi planlegger ny vei legger vi T-1442/2021, «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» utarbeidet av Klima- og miljødepartementet til grunn.

Statens vegvesen planlegger og bygger en rekke prosjekt i mer eller mindre tettbygde strøk rundt i landet, og forholder oss i alle disse prosjektene til kravene fra T-1442/2021. For å sikre enhetlige vurderinger i ulike prosjekter, følges støykravet på 55 dB konsekvent i alle prosjekter.

Når det gjelder støy er det strengere krav når vi bygger ny vei enn det er langs en eksisterende vei. For ny E134 vil reglene for ny vei være gjeldene, og da støyretningslinjen med en anbefalt grenseverdi på 55 dB på uteoppholdsareal og på fasadepunkter. Generelt er det ofte sånn at en del vil få lavere støynivåer etter at ny veg med støytiltak er bygd enn de hadde før. Hvordan dette blir for prosjektet E134 Dagslett – E18, og eventuelt variasjon langs linja, vet vi ikke før det er gjort de nødvendige støyberegningene som vil gjennomføres i forbindelse med reguleringsplanen.

Det skal utarbeides detaljerte støyberegninger basert på planlagte støytiltak, oppdaterte trafikkmengder og hastigheter. Beregningene skal gjøres i tråd med retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021. Det betyr blant annet at det skal utarbeides støysonekart med rød og gul sone til bruk for vurdering av utendørs støy, og det skal beregnes støynivå ved fasade for støyfølsomme bygg (boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager). Ut fra beregninger vurderes behovet for avbøtende tiltak, og det gjøres egne beregninger som viser resultatet av støyreducerende tiltak.

På hjemmesiden vår ligger det en tekst som sier litt om hvordan vi håndterer støy, se det som står om «Støy fra nye veianlegg»:

<https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/langs-veien/stoy-langs-vei/>

I reguleringsplanfasen vil boligene med behov for lokale støytiltak bli identifisert, og selve tiltakene bestemmes etter at reguleringsplanen er vedtatt. Det vil bli utarbeidet støysonekart i forbindelse med beregningene som gjøres på reguleringsplannivå. De gir grunnlag for å se hvilke eiendommer som kommer innenfor de ulike sonene, og hva slags tiltak som kan være relevant. Detaljer i tiltak med hensyn til støy vil ikke bli bestemt før byggeplanleggingen av tiltaket etter vedtatt reguleringsplan, men det er vanlig å regulere inn langsgående støyskjermer/voller. Av og til blir det også regulert inn områdeskjermer.

Oppsummeringen av høringssvar fra Statsforvalteren og kommunene, både til kommunedelplanen og til varslingen om oppstart, fremhever flere viktige momenter angående støy og luft som vil bli behandlet i reguleringsplanen.

Basert på vår erfaring anser vi at disse momentene er en vanlig og viktig del av reguleringsplanarbeidet, men vurderte i utgangspunktet at de ikke faller inn under tema som skal utredes etter KU- forskriften. Det er avgjørende at disse punktene blir dekket i beskrivelsen av støy og luft i reguleringsplanfasen i tillegg til utføring av nye støyberegninger for den endelige veggeometrien.

På bakgrunn av 1.gangsbehandling av planprogrammet, blir støy flyttet til kapittel 5.2.3. i planprogrammet og skal dermed konsekvensutredes.

Kommunedirektørens kommentar

Utvalg for miljø og plan har i forbindelse med førstegangsbehandling av forslag til planprogram, vedtatt at temaet støy og lokal luftforurensning skal konsekvensutredes, med særlig vekt på situasjonen ved kryssløsninger på Viker og føringsløsninger ved Daueruddalen. Temaet er tatt inn som nytt punkt i forslag til planprogram, kap. 5.2.3 s. 22.

Alternativer:

Statens vegvesens kommentar

Tas til orientering.

Kommunedirektørens kommentar

Det vises til statens vegvesens og kommunedirektørens kommentar til statsforvalterens punkt om alternativvurdering s. 14 og 15

Naturmangfold:

Statens vegvesens kommentar

Naturmangfold skal utredes som en konsekvensutredning etter M – 1941. Det vil gjennomføres noen justeringer av omtale av naturmangfold i planprogrammet som følge av innspill.

Planens innvirkning på hjortevilt vil vurderes i forbindelse med planen, og tiltak for å unngå konflikt mellom hjortevilt og trafikk planlegges. Det legges inn noen presiseringer i planprogrammet om naturmangfold generelt. Naturmangfold skal nå fullt ut konsekvensutredes etter M-1941 og vilt er del av artsbegrepet under konsekvensutredning av naturmangfold i denne veilederen. Vilt vil dermed også konsekvensutredes.

Kommunedirektørens kommentar

Rødlistede arter og naturtyper inngår også i konsekvensutredningen for tema Naturmangfold

Vannmiljø i Marka – Skapertjern:

Statens vegvesens kommentar

Som grunnlag for reguleringsplanen gjøres det mange undersøkelser og registreringer av geologiske/hydrogeologiske forhold med tanke på de spørsmålene som Gullaugtoppen tar opp. Dette omtales i egne fagrapporter som følger reguleringsplanen og kunnskapen om dette påvirker blant annet hvordan tunneltraseen legges og grad av tetting av tunnel. De samme fagansvarlige som undersøker forholdene i marka og utarbeider fagrapportene, er med i gruppene som utarbeider veggeometri og tunnel, og gjennomfører risiko og sårbarhetsanalyse. Det er spesielt risiko og sårbarhetsanalysen som berører slike problemstillinger. Det er i Statens vegvesens interesse, på samme måte som de som bor i området, at vegprosjektet/tunnelen ikke påvirker vannstand og vannmiljø i Skapertjern eller andre omkringliggende dammer og bekker.

Kommunedirektørens kommentar

Grunnvannsproblematikk og skadepotensiale for vannmiljøet utredes i KU-temaet Vannmiljø og i ROS-analysen.

Anleggsveier og anleggsfase:

Statens vegvesens kommentar

Det er ikke ønskelig for Statens vegvesen å blande myke trafikanter og anleggstrafikk, og dette er gjenstand for nøye vurderinger internt i prosjektet, i detaljering av løsninger og som grunnlag for de valgene som tas. Deler av den gamle jernbanen kan bli aktuell å vurdere til bruk som anleggsveg. Det samme er forlengelse av anleggsveg som allerede er etablert i Daueruddalen.

Dersom den gamle jernbanen skal brukes må det søkes om midlertidig eller varig omdisponering, som er en egen prosess. Se informasjon for eksempel her: <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/friluftsliv/myndigheter/forvaltning-statlig-sikrede-friluftslivsomrader/omdisponering-i-statlig-sikrede-friluftslivsomrader/>

Uansett hvor anleggstrafikken skal ledes ut av anleggsområdet vil det være behov for detaljert planlegging for å skille myke trafikanter og anleggstrafikk slik at disse er fysisk adskilt, og tiltak for at trafikksystemet følges, også av vanlige trafikanter. Trafikksikkerhet er en stor del av vurderingen av hvor vi vurderer at anleggsveger bør gå, og hvor anleggstrafikken må ledes. Statens vegvesen er klar over at dette har

vært tema i tidligere planarbeid, og har per i dag ikke noe plan om å bruke Gullaugkleiva til anleggstrafikk. Det er sannsynlig at gående og syklende må ledes via Gullaugkleiva for å sørge for at anleggstrafikk og gående/syklende holdes separat.

Kommunedirektørens kommentar

Se også kommunedirektørens kommentar til Buskerud fylkeskommune om barn- og unge og anleggstrafikk (s. 9).

Daueruddalen:

Statens vegvesens kommentar

Det gjøres grundige grunnundersøkelser og analyser i hele planområdet for å ivareta sikkerheten i forbindelse med fare for skred, setninger og kvikkleire. Det er også krav om å utarbeide risiko og sårbarhetsanalyse hvor dette er del av tema. Denne skal følge med reguleringsplanen.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen ytterligere kommentar

Kostnader og sammenlikning av alternativer:

Statens vegvesens kommentar

Grunnlaget for at linjen nå ligger lenger nord enn den tidligere vedtatte linjen for Dagslett – Linnes, er som nevnt i Gullaugtoppens innspill, blant annet kostnader. Det kan ikke forsvares å velge en linjeføring som fører til uforholdsmessig mye høyere kostnader, enten på grunn av lenger tunneltrase eller problematiske grunnforhold. Høyere kostnad fører til lavere nytte for samfunnet. Kommunedelplanen er en overordnet plan, og når man går videre i detaljeringen av planen kan det komme frem hensyn som krever endringer. Både kryssing av Daueruddalen fra reguleringsplan for Dagslett – Linnes og fra kommunedelplanen hadde ulike ulemper som gjorde at prosjektet så på måter som vi kunne løse disse ulempene. Der tunnelpåhugget nå er planlagt har vi tro på at vi både sørger for at tunneltraseen er så kort som mulig og at vi ivaretar omgivelsene på en så god måte som mulig, samtidig som det er mulig å bygge. For å komme frem til denne plasseringen er det gjennomført en tverrfaglig matrisegjennomgang som er knyttet opp til prosjektets målsetninger.

Gullaugtoppen vel foreslår å utrede/sammenlikne en justert 2014-linje med linjen som foreligger nå. De ønsker at 2014-linjen tilpasses med å legge ny E134 under Spikkestadveien på Dagslett. Å legge E134 under Spikkestadveien uten tunnel er ikke teknisk mulig uten svært store avvik fra våre normaler og et svært stort masseoverskudd. Siden veglinja ligger så dypt vil skråninger, terrengforming, voller

og skjerming få et langt større omfang. Dette vil også bety at beslaget av dyrket mark vil øke betydelig. Alternativet vil være en lang tunnel. Denne ville trolig måtte begynne øst for Hekleberg bru og ligge så dypt at det ikke er mulig med et kryss på Dagslett. En slik løsning er ikke i tråd med vedtatt kommunedelplan og vil ha en langt høyere kostnad enn løsningen vi jobber med nå.

Når det gjelder sammenlikning og valg av løsninger i innledningen til et planprosjekt, gjør vi oppmerksom på at vi er en prosjektgruppe sammensatt av fagansvarlige for en rekke fag, også det vi kaller ytre miljø-fag, samt støy og luftforurensning. Deres jobb er, for uten å registrere, undersøke, utrede og beskrive sitt fag som del av planen, å ivareta sitt fag underveis i planleggingen. Vi gjør dermed ikke valg i prosjektet uten at det følger med faglige vurderinger basert på kompetanse og erfaring fra rådgiverne i de ulike fag. Se for øvrig kapittel 3.2.4 og Statens vegvesens kommentar til «Alternativsvurderinger» for mer informasjon om vurdering av alternativer.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen ytterligere kommentar

Problemstillinger:

Statens vegvesens kommentar

Avsnittet tas til orientering. Det er viktig å huske at planprogrammet skal være en beskrivelse av planleggingen. Planprogrammet skal ikke være hele utredningen. Dersom planprogrammet hadde vært laget ved varsel om oppstart, som velet påpeker i et tidligere avsnitt, hadde informasjonen vært enda mer begrenset.

Kommunedirektørens kommentar

Utredning skal gjennomføres og avbøtende tiltak skal avklares etter at planprogrammet er fastsatt, i neste fase for utarbeidelse av planmaterialet, til førstegangsbehandlingen.

Sluttnoter:

Tas til orientering

3.4. Innspill fra private

3.4.1. Ole Thoresen

Sammendrag av innspill

Ole Thoresen har vært innom saksbehandler i Lier kommune, og viser til tidligere oversendte innspill i forbindelse med vegprosjekter på rv. 23/E134 i Lier, i 2016 og 2024.

Thoresen viser til forslag til en prinsippskisse for kryss som han mener er arealbesparende gjennom en todelt løsning og utvidelse av E18 over en strekning, samt tunnel til Drammen vest eller Solbergelva. Han mener kryssløsningen som er skissert vil innebære minimale forstyrrelser. Thoresen legger også frem en ide om å legge (rv.23) E134 i bru over E18 i ca 1 km lengde.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering. Vi forstår dette mest som et innspill til vegløsning og kryss, og mindre til selve planprogrammet.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen ytterligere kommentar

3.4.2. Tor Marstein

Sammendrag av innspill

Marstein ønsker å gi innspill til planprogrammet med særlig fokus på området ved Spikkestad. Han opplyser om at det her ligger 23 eneboliger tett inntil dagens E134 og at det er et etablert boligområde med barnefamilier og husdyr, og at det er kritisk viktig at planarbeidet ivaretar hensyn til bokvalitet, trygghet og miljø.

Marstein ønsker å fremheve følgende punkter:

«1. Støysikring og miljø

- Det må gjennomføres grundige støymålinger og utarbeides detaljerte støysonekart for området.*
- Det bør planlegges effektive støyskjermingstiltak (f.eks. støyskjermer, voller eller tunnelalternativer) for å sikre et akseptabelt støynivå i og rundt boligene.*
- Luftkvalitet må vurderes nøye, spesielt med tanke på barn og eldre.*

2. Bokvalitet og nærmiljø

- Planen må sikre at området fortsatt er attraktivt og trygt å bo i.*
- Det bør vurderes tiltak for å redusere visuell og fysisk barrierevirkning fra ny vei.*
- Det må tas hensyn til eksisterende grøntområder og turstier som er viktige for*

nærmiljøet.

3. Sikkerhet for barn og dyr

- *Det må etableres trygge krysningspunkter og fysiske barrierer for å hindre at barn og dyr kommer i kontakt med trafikkert vei.*
- *Det bør vurderes gang- og sykkelveier som er fysisk adskilt fra biltrafikken.»*

Marstein ber om at disse forholdene gis høy prioritet i planarbeidet og at det legges til rette for god medvirkning fra beboerne i området.

Statens vegvesens kommentar

Innspillet tas til orientering

Støysikring og miljø: Se svar angående støy til Gullaugtoppen vel, kapittel 3.3.1. Luftforurensning vil bli utredet i henhold til retningslinje T-1520 «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging». Denne danner grunnlaget for vurdering av behovet for eventuelle tiltak, inkludert luftetårn. Etter 1.gangsbehandling av planprogrammet i Lier kommune, og vedtak derfra, skal støy og luftforurensning nå konsekvensutredes.

Bokvalitet og nærmiljø og sikkerhet for barn og dyr:

Innspillene tas til orientering. Medvirkning med ulike grupper vil gjennomføres som del av planen avhengig av hva som er relevant. Virkninger for blant annet barn og unges interesser skal svares ut i planen.

Kommunedirektørens kommentar

Ingen ytterligere kommentar

4. Endringer i planprogrammet som følge av høringen

Nedenfor følger en oversikt over endringene som er gjort i planprogrammet som følge av høring av planprogram og innspill som har kommet i den forbindelse.

Endring nr.	Beskrivelse	Kapittel (planprogram etter høring)	På bakgrunn av
1.	Det er lagt inn tabell for oversikt over endringer og justering av innledning med tilpasning til hvor vi er i prosessen.	1.	Endringer
2.	Beskrivelse av håndtering av naturmangfold i planen endres: det beskrives full KU for hele tema naturmangfold. Noen presiseringer og endrede formuleringer.	5.2.4.	Statsforvalter, BFK. Flere har kommet med innspill om tema
3.	Beskrivelse av håndtering av støy og luft i planen endres: Det beskrives KU for støy og luftforurensning. Noen presiseringer og endrede formuleringer.	5.2.3	Fra vedtak førstegangsbehandling av planprogrammet. Flere har kommet med innspill om tema
4.	Beskrivelse av håndtering av jordbruk i planen endres: det beskrives full KU for hele tema jordbruk. Noen presiseringer og endrede formuleringer. Matjordplan er en egen rapport etter egen mal og flyttes til annet kapittel.	5.2.4., matjordplan i 5.3.3	Statsforvalter
5.	Medvirkning: Det suppleres noe på beskrivelse av medvirkningsprosess, for barn og unge	5.3.3.	BFK
6.	Presiseringer om metodikk for KU, og supplerer angående M - 1941	5.2.2.	Statsforvalter, og på grunn av KU naturmangfold
7.	Noen presiseringer og endrede formuleringer om massehåndtering/Massehåndteringsplan	5.3.2.	Statsforvalter
8.	Det legges inn en presisering om gjennomføring av arkeologiske registreringer i planprogrammet.	5.2.4.	BFK
9.	Alternativsvurderinger/relevante og realistiske alternativer, presisering.	5.1, 5.2.1	Statsforvalter

			Flere har kommet med innspill om tema
10.	Det er lagt inn en omtale i planprogrammet av hvordan eksisterende tunnel håndteres, samt beskrivelse av at planområdet krysser Drammensbanen.	3.1.1. og 5.3.3	Bane Nor
11.	Planstatus for området. Områderegulering for Lier hovedrenseanlegg er vedtatt, lagt inn info om dette.	4.3	Fra vedtak førstegangsbehandling planprogram
12.	Valg av kryssløsning på Viken og hvordan kommunen skal involveres i dette arbeidet er tatt inn under viktige problemstillinger	3.1.3.	Fra vedtak førstegangsbehandling planprogram
13.	Mål for planarbeidet, suppleres med punkter fra vedtak førstegangsbehandling	3.3.	Fra vedtak førstegangsbehandling planprogram
14.	For utredningstemaet Landskapsbilde legges til at de aktuelle alternativene til kryssløsninger på Viken fra forprosjektet, utredes i forhold til fjernvirkninger og landskapstilpasning. Noen presiseringer og endrede formuleringer.	5.2.4.	Fra vedtak førstegangsbehandling planprogram
15.	Temaet Grunnforhold, områdestabilitet, flom- og skred flyttes fra kap. 5.3.3 til kap. 5.3.2 i planprogrammet. Noen presiseringer.	5.3.2.	Fra vedtak førstegangsbehandling planprogram Flere har kommet med innspill om tema
16.	Kart med planavgrensning er supplert med utvidet planavgrensning, og tekst er revidert etter varsel om utvidet planavgrensning	5.1, og noe justering tekst 3.1.3 og 4.3	Gjennomgang av planprogram etter høring, og som følge av varsel om utvidet planavgrensning
17.	Generell retting av skrivefeil, formuleringer, presiseringer og tekst/endringer/presiseringer ifm andre rettelser.	Flere steder	Gjennomgang av planprogram etter høring

5. Videre arbeid med prosjektet og mulighet for medvirkning

Planprogrammet er etter høring og merknadsbehandling, justert, og deretter sendes det til kommunene for politisk behandling og fastsettelse.

Det vil utarbeides konsekvensutredning/tilleggsutredninger etter planprogrammet for nødvendige tema i forbindelse med reguleringsplanen. Det er tidligere utført konsekvensutredning i forbindelse med kommunedelplanen i prosjektet. Vedtatt kommunedelplan fra 2022 legges til grunn for utarbeidelse av reguleringsplanen. For E134 Dagslett – E18 er valg av alternativ allerede gjort på kommunedelplannivå, med vedtak av Vikeralternativet som eneste alternativ. Konsekvensutredningen vil gjennomføres kun med alternativ som Statens vegvesen vurderer som relevante og realistiske, som sammenliknes med 0-alternativet.

Det er fastsatt et planprogram i forbindelse med kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18. Konsekvensutredning fra kommunedelplanen vedtatt høsten 2022, legges til grunn for konsekvensutredningen/tilleggsutredninger tilknyttet planprogrammet for reguleringsplan.

Statens vegvesen vil i forbindelse med reguleringsplanen gjennomføre kartlegginger innenfor flere fagfelt: geoteknikk, geologi, samt supplerende kartlegginger innenfor flere fag. Flere av kartleggingene er allerede i gang. Fylkeskommunen vil gjennomføre kulturminneundersøkelser i planområdet.

Det vil gjennomføres forskjellige typer medvirkning i forbindelse med planarbeidet. Prosjektet vil særlig ha dialog med velforeninger og andre grupper som er direkte berørt av deler av planen/planarbeidet. I tillegg gjennomføres åpne møter eller kontordager i forbindelse med formell høring av planen.

Når planen er ferdig sendes denne til førstegangsbehandling hos kommunen, før den legges ut på høring. Etter høring gjennomføres merknadsbehandling og eventuelle endringer, før planen sendes til kommunen på nytt, for politisk behandling og vedtak.

6. Vedlegg

1. Innspillene fra offentlige instanser i sin helhet
2. Innspillene fra virksomheter og foreninger i sin helhet
3. Innspillene fra private i sin helhet



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag