



Høringsutgave



E134 Dagslett - E18

Planprogram for detaljreguleringsplan med
konsekvensutredning



Innholdsfortegnelse

1 INNLEDNING	4
2 HVA ER ET PLANPROGRAM	5
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	5
3.1 Planområdet.....	5
3.1.1 Beskrivelse	5
3.1.2 Forholdet til E18	6
3.1.3 Videre beskrivelse av viktige problemstillinger av betydning for planleggingen	7
3.2 Bakgrunn for planarbeidet.....	9
3.3 Mål for planarbeidet.....	9
3.4 Valg av vegstandard	9
3.4.1 Dimensjonering	9
3.4.2 Transportanalyse/trafikkutvikling	9
3.4.3 Vegstandard	10
4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET	11
4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	11
4.2 Nasjonal transportplan	11
4.3 Planstatus for området	12
4.4 Andre rammer og føringer.....	14
5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER	16
5.1 Innledning	16
5.2 Konsekvensutredning etter KU forskriften.....	18
5.2.1 Alternativer som skal utredes	18
5.2.2 Metode	18
5.2.3 Prissatte konsekvenser som skal utredes	20
5.2.4 Ikke-prissatte konsekvenser som skal utredes	20
5.3 Tema der virkninger skal utredes særskilt i planbeskrivelsen og fagrapport, og tema som kun vurderes og beskrives i planbeskrivelsen	22
5.3.1 Beskrivelse av virkninger	22
5.3.2 Tema hvor virkninger utredes særskilt i planbeskrivelsen med egen fagrapport	23
5.3.3. Andre tema som ikke krever fagrapport, men vurderes og beskrives i planbeskrivelsen	24
5.4 Risiko og sårbarhetsanalyse	26
6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	27
6.1 Planprosess.....	27
6.2 Medvirkning.....	28

1 INNLEDNING

Formålet med planarbeidet er å utarbeide detaljreguleringsplan for vegprosjektet E134 Dagslett – E18.

Vikeralternativet fra kommunedelplanen som ble vedtatt høsten 2022 er alternativet som skal utredes. Planavgrensning vises i kapittel 5.1. Kommunedelplanen med KU som er vedtatt for området er utgangspunktet for den fasen som nå startes.

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 fører til en ny vurdering av KU-plikten, og utarbeidelse av dette planprogrammet.

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.»

Forslag til planprogram sendes nå på høring og legges ut til offentlig ettersyn i henhold til forskrift om konsekvensutredning §15. Det vil utarbeides konsekvensutredning/tilleggsutredninger 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. Dette medfører at det kun foreligger et hovedalternativ som skal utredes og optimaliseres videre.

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 dette planprogrammet.

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.

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 HVA ER ET PLANPROGRAM

Et planprogram er en plan for prosessen og planleggingen.

Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med detaljregulering for E134 Dagslett – E18.

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 dette 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.

3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

3.1 Planområdet

3.1.1 Beskrivelse

Strekningen strekker seg fra Hekleberg bru ved Spikkestad, i Asker kommune, til E18 ved Viken i Lier kommune. Deler av strekningen har tidligere vært regulert i forbindelse med reguleringsplan for Rv.23 Dagslett – Linnes, vedtatt 2014, og korridoren som nå er utgangspunkt for reguleringen er båndlagt gjennom kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18, vedtatt høsten 2022.

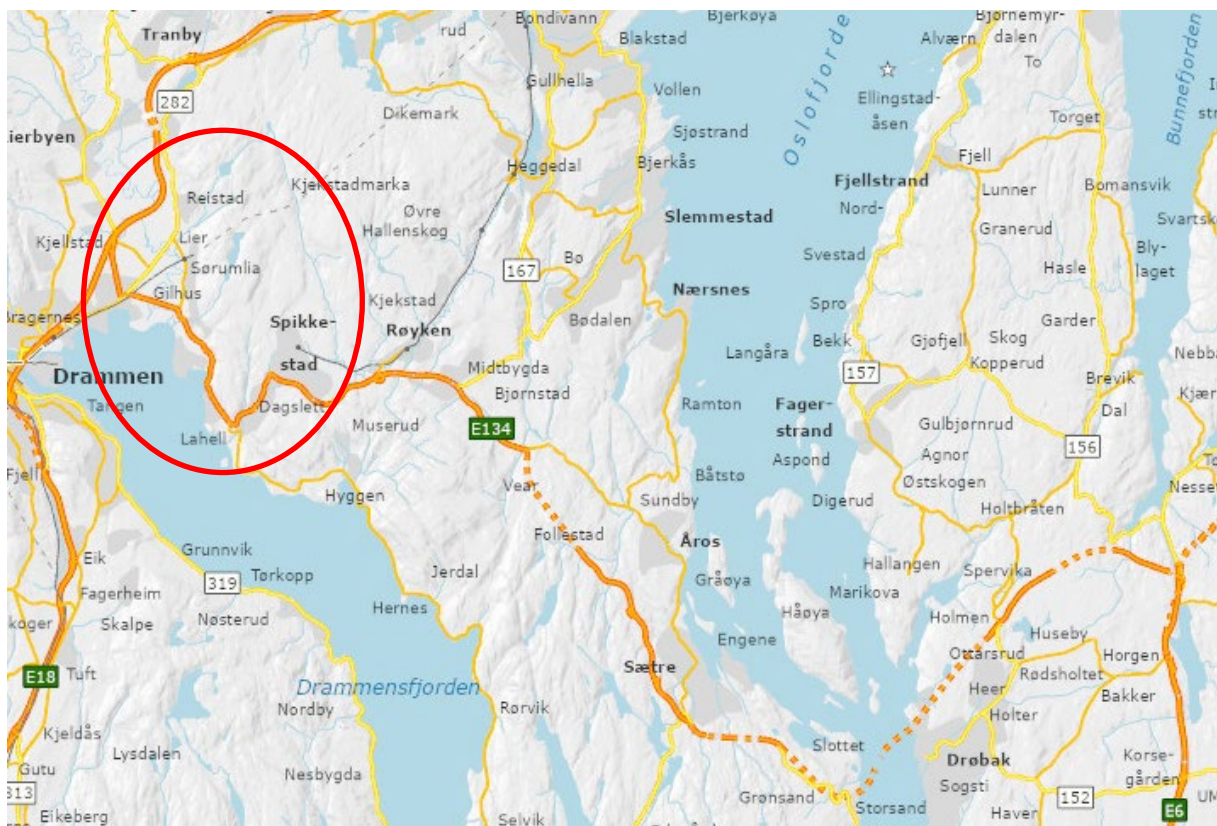
Strekningen følger dagens E134 fra Hekleberg bru. Her befinner vegen seg mellom boligbebyggelsen på Spikkestad og landbruksområder og boligområder ved Dagslett. Fra rundkjøringen på Dagslett fortsetter planområdet vestover over landbruksarealer og passerer over Daueruddalen og inn i fjellet nordvest i dalen. Daueruddalen er en ravinedal med tett skog, og bratte skråninger.

Det planlegges en ca. 4,4 kilometer lang tunnel, som går under områder underlagt markaloven.

På andre siden av åsen, ved Viken, er E134 planlagt å møte E18 i nytt kryss mellom E134 og E18. På Viken er det et åpent landbrukslandskap, med Lierelva i bunnen av dalen. I åssiden øst for E18 på Reistad er det tett boligbebyggelse, samt fylkesveg 282, «Gamle Lierbakkene», og turveg i traseen til gamle Drammensbanen.

Eiendomsstrukturen i planområdet varierer mellom mindre boligeiendommer og større landbruksområder, samt noe næring.

Det er i forbindelse med kommunedelplanen utarbeidet en omfattende konsekvensutredning for tiltaket. Denne legges til grunn for ny konsekvensutredning/tilleggsutredninger.



Illustrasjonen viser planområdet i en større sammenheng, kart fra

<https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>, 07.11.24

3.1.2 Forholdet til E18

Vegprosjektet vil føre trafikken som i dag befinner seg på dagens E134 og lokalvegnett, ut på E18 nord for Kjellstadkrysset. E18 har allerede i dag stor trafikk. Prosjektet vil som del av krysset mellom E134 og E18, se på strekningen mellom nytt kryss med E18 på Viken og krysset på Kjellstad.

Strekningen mellom Kjellstad og Brakerøya planlegges foreløpig som eget forprosjekt, men sammenhengen mellom disse to prosjektene vil omtales i planbeskrivelsen. Kjellstad til Brakerøya er ikke en del av reguleringsplanen for E134 Dagslett – E18.

Deler av E18 Lierbakkene gjennom planområdet inngår i Lierbakkene vegmiljø, som inngår i Statens vegvesens nasjonale verneplan og er et forskriftsfredet vegmiljø.

3.1.3 Videre beskrivelse av viktige problemstillinger av betydning for planleggingen.

Oversikten er ikke en komplett oversikt over alle problemstillinger

Ravinedal

Øst i prosjektområdet ligger Dauerruddalen, en ravinedal som i seg selv har verdi som en viktig landskapstype, men dalen er også viktig for naturmangfold. I bunnen av dalen ligger en bekk. Nord i dalen ligger den gamle jernbanelinja til gamle Drammensbanen på en eldre fylling. Jernbanelinja er i dag er en populær turveg. Deler av traséen er et statlig sikret friluftsområde.

Dauerruddalen har bratte skråninger som ligger på rasvinkel. For å ivareta krav til stabilitet av tilstøtende skråninger til veganlegget og brokonstruksjoner kreves det tiltak med motfylling i Dauerruddalen og terrengavlastning av enkelte skråningstopper.

Grunnforhold og hydrologiske forhold

Det er krevende grunnforhold i planområdet. På Liersiden møter prosjektet på kvikkleire/bløt leire som krever tiltak i forbindelse med konstruksjoner og veg. I Dauerruddalen fører bratte skråninger til rasfare enkelte steder. Begge hensyn fører til behov for omfattende grunnundersøkelser i reguleringsplanfasen og under forberedelse til bygging. Det er allerede gjennomført grunnundersøkelser, og satt i gang ytterligere undersøkelser blant annet for beregning av områdestabilitet.

Både ved Viken, Dagslett og i Dauerruddalen er det større og mindre vannveier som skal ivaretas, med Lierelva som den største.

Hydrologiske forhold i planområdet er viktig å ha kontroll på både med tanke på grunnforhold og naturmangfold. Hele området langs Lierelva er aktsomhetsområde for flom.

Støy og friluftsliv, by og bygdeliv

For flere områder forventer vi en bedring i støyforholdene, samt generelt en bedring av forhold for nærmiljø, ved ny veg. I området Dauerruddalen og Gullaugkleiva, forventer vi at en ny veg gi et annet lydbilde enn i dag.

Tunnelen går under et område som er innenfor Markagrensa, og dermed regulert gjennom Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven). I forbindelse med oppstart av arbeidet med reguleringsplan har prosjektet i henhold til Markaloven søkt

statsforvalteren om tillatelse til oppstart av planlegging, og fått denne tillatelsen i brev fra Statsforvalteren i Oslo og Viken av 20.09.2023.

Naturmangfold

I området ved Viken er det observert Vipe. Bekkene i planområdet, med tilhørende kantvegetasjon, er viktig for naturmangfoldet, spesielt fokuserer vi på Dauerruddalen med tilhørende vassdrag, og Lierelva, men det er også flere mindre bekker i planområdet.

Landbruk

I området mellom Dagslett og Dauerruddalen, samt ved Viken, er det store, åpne landbruksområder. Beslag av landbruksarealer er en utfordring ved vegprosjekter, og ved utarbeidelse av planforslaget skal det tilstrebes å minimere beslag av landbruksjord.

Kryssområder og myke trafikanter

I forbindelse med begge fremtidige kryssområder finnes eksisterende tilbud for kjørende, gående og syklende som skal ivaretas både i en anleggssituasjon og situasjon med ny veg.

Planområde

Prosjektet har allerede varslet planoppstart med et planområde som er basert på båndleggingssonen fra kommunedelplanen, med noe justering.

Dersom det blir behov for større arealer for reguleringsplanen, må prosjektet varsle om utvidet planområde. Dette kan for eksempel oppstå under planlegging av anleggsområde, massedeponi eller ved behov for tverrslag for tunnelen.

Landskapsvirkning

Et stort veganlegg vil ha innvirkning på oppfattelsen av landskapet, både nært og fjernt, avhengig av hva slags karakter landskapet har i dag. Det kan være forskjellige problemstillinger som berører landskapsbildet i de forskjellige delene av prosjektområdet.

Kulturminner

Det er flere kulturminner i planområdet, både automatisk fredede kulturminner og andre typer, slik som Lierbakkene som er et forskriftsfredet vegmiljø.

Massehåndtering/anleggsfasen

Massehåndtering og anleggsområdet krever store arealer. Dette er krevende i et relativt tett bebygget område, med ulike verdier.

3.2 Bakgrunn for planarbeidet

Dagens E134 er i dårlig stand og oppfyller ikke gjeldende krav til vegbredde, avkjørsler, kryssløsninger og fartsgrense. I tillegg skaper lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk store miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for de som bor i området. Vegen går delvis gjennom områder med tett boligbebyggelse, og lokale behov og regional trafikk som kombineres skaper utfordringer for fremkommeligheten. E134 har mellom Hekleberg og E18 i dag to felt, med varierende fartsgrense fra 40 km/t med fartshumper til 80 km/t.

Det er relativt høy trafikkmengde på strekningen, rundt 18 000 ÅDT (årsdøgntrafikk 2023, på grunnlag av skjønn) på store deler av strekningen.

3.3 Mål for planarbeidet

Effektmål for prosjektet er hentet fra prosjektets styrende dokumenter

- Forutsigbar kjøretid og ingen forsinkelse på E134
- Reduserte transportkostnader
- Ingen møteulykker og ulykkesfrekvensen skal reduseres
- Skadekostnad skal reduseres

3.4 Valg av vegstandard

3.4.1 Dimensjonering

Valg av dimensjoneringsklasse tar utgangspunkt i vegens funksjon og trafikkmengde. Ut fra disse kriteriene vil følgende legges til grunn:

Standardklasse: H3 med 90 km/t

Tilknytninger: Kryss skal bygges som planskilte kryss. Krysstype vurderes i planen.

Valg av vegstandard danner grunnlaget for beregninger og analyser som gjøres i planen.

3.4.2 Transportanalyse/trafikkutvikling

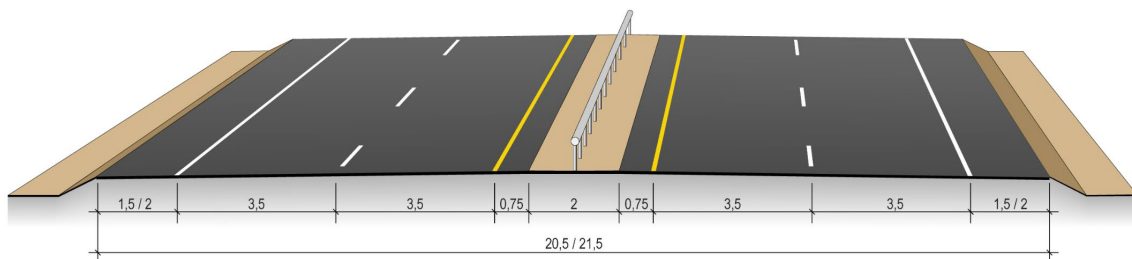
Trafikkmengden på dagens veg er rundt 18 000 kjt/døgn (årsdøgntrafikk 2023, på grunnlag av skjønn).

Tungbilandelen er på rundt 11 % på store deler av strekningen. I forbindelse med planarbeidet i kommunedelplanen er det gjennomført en transportanalyse for å kartlegge

trafikkfordelingen på framtidig vegnett (R-202 Trafikale og prissatte konsekvenser). Det vises til denne.

3.4.3 Vegstandard

E134 dimensjoneres som en nasjonal hovedveg med standard som motorveg (H3), dvs. 4-felt med fartsgrense 90 km/t og midtrekkverk. Vegen skal være avkjørselsfri. Tuneller skal bygges med to løp. Tilbud til gående og syklende vil fortsatt være langs dagens E134.



Figuren viser mulig profil for planlagt veg, tverrprofil for H3 fartsgrense 90 km/t, og er hentet fra Statens vegvesens håndbok N100.

4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Planleggingen forholder seg til regjeringens «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023 – 27».

(<https://www.regjeringen.no/contentassets/d71a3e61e774485fb4a98cab9255e53f/no/pdfs/nasjonale-forventninger-2023-2027-bokmaal.pdf>, lest 20.09.2024). Prosjektet skal sørge for samordning og samarbeid ved å ha jevnlig kontakt med eksterne samarbeidspartnere både i våre lovpålagte medvirkningsprosesser, men også utenfor disse. Dette gjelder også private interesser i planområdet. Prosjektet holder seg oppdatert på regionale og kommunale planer av betydning for planarbeidet, men også mindre reguleringsplaner. Planleggingen skal være kunnskapsbasert, gjort på oppdatert grunnlag og av relevante fagpersoner. Det er etablert en ekstern samarbeidsgruppe med deltagere fra kommuner, fylkeskommuner, statsforvalter, NVE, og Bane Nor.

Prosjektet bidrar til tryggere lokalsamfunn, ved å flytte trafikk inn i tunnel og vekk fra boligområder som i dag er belastet med krevende forhold med tanke på både støy, trafiksikkerhet, og fremkommelighet, og bidrar til effektiv infrastruktur som del av grunnlaget for verdiskapning, blant annet ved å skille lokaltrafikk og regionaltrafikk.

For å svare på forventninger om samfunnssikkerhet og beredskap skal det blant annet utarbeides risiko og sårbarhetsanalyse i reguleringsplanen. Det gjennomføres egen risikoanalyse for tunnel.

4.2 Nasjonal transportplan

Prosjektet ligger inne i Meld. St. 14 (2023–2024) – Nasjonal transportplan 2025–2036, og prioritert i siste periode. Dette tilsier tidligst mulig byggestart i 2031.

Vegvesenets fem toppmål er lik målene i Nasjonal transportplan: Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet, Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken, Effektiv bruk av ny teknologi, Mer for pengene.



Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet



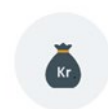
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål



Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken



Effektiv bruk av ny teknologi



Mer for pengene

Toppmålene Illustrasjon: Statens vegvesen

4.3 Planstatus for området

Planområdet er båndlagt gjennom vedtak av kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, Vikerlinja. Varslet planområde tar utgangspunkt i båndleggingssonen fra kommunedelplanen, men er utvidet noe blant annet for å tilpasse planområdet til tidligere reguleringsplan på Dagslett, og behov for anleggsområde.

Det finnes flere tilgrensende reguleringsplaner i området. Spesielt nevnes reguleringsplan for rv. 23 (nå E134) Dagslett – Linnes. Dette er gjeldende regulering for ny E134 med annen trasé enn den som nå skal reguleres. Det skal vurderes å oppheve gamle planer i området i forbindelse med planarbeidet.

Listene nedenfor er et øyeblikksbilde, planstatus kan endre seg i løpet av planleggingen.

Planstatus tilgrensende planer Lier:

Planforslaget vil berøre følgende gjeldende reguleringsplaner:

- Reguleringsplan for Kjellstad, vegserviceanlegg, 27.08.1985, PlanID 504-902-23
- Reguleringsplan for Kjellstadundergangen/Etterbruk bomstasjonsområdet, 23.04.2002, PlanID 504-902-14
- Reguleringsplan for Buskerud bilsenter, 25.04.2000, PlanID 504-901-30
- Reguleringsplan for Solstad, 12.12.2005, PlanID 504-902-39
- Reguleringsplan for Reistad-Utsikten, rv 289, 20.06.1989, PlanID 504-902-04
- Reguleringsplan for RV 23 Linnes– Dagslett, 18.03.2003, PlanID 504-909-05-01
- Detaljregulering for Rv. 23 Dagslett – Linnes, 17.06.2014, PlanID 504-909-05

Planforslaget vil legge sikringssone på vertikalnivå 2 (over tunnelen), som kan berøre følgende vedtatte reguleringsplaner:

- Reguleringsplan for Reistad-Utsikten, rv 289, 20.06.1989, PlanID 504-902-04
- Reguleringsplan for Reistadlia, 14.12.1993, PlanID 504-902-17
- Reguleringsplan for Gullauglia, 15.04.1986, PlanID 504-909-04

Følgende planer skal vurderes med tanke på oppheving

- Reguleringsplan for Kjellstad, vegserviceanlegg, 27.08.1985, PlanID 504-902-23

- Reguleringsplan for Kjellstadundergangen/Etterbruk bomstasjonsområdet, 23.04.2002, PlanID 504-902-14
- Reguleringsplan for RV 23 Linnes– Dagslett, 18.03.2003, PlanID 504-909-05-01
- Detaljregulering for Rv. 23 Dagslett – Linnes, 17.06.2014, PlanID 504-909-05
- Detaljregulering for Rv. 23 Dagslett – Linnes, Tverrslag, 24.05.2016, PlanID 504-909-30

I randsonen til planen foregår det også planlegging for Fjordbyen i Lier og Drammen (Kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt og områderegulering for fjordbyen), kommunedelplan for Gullaug, i tillegg til Områderegulering for Lier hovedrenseanlegg.

Planstatus tilgrensende planer Asker:

Tilgrensende reguleringsplaner/planer som delvis erstattes (hentet fra Asker kommunes kartløsning 20.09.24,

<https://kart.asker.kommune.no/geoinnsyn/?project=Askerkart&application=geoinnsyn&zoom=12&lat=6624110.93&lon=572282.58>):

- Torsrudfeltet, 1985-05-23, planID 062762750013
- Torsrudfeltet endring A, 1985-05-23, 062762750013A
- Reguleringsplan for rv 23 Bjørnstad-Dagslett – Midtdelerprosjekt, 2014-11-27, planID 062720120260
- Sletta gård, 2004-10-21, planID 062762750003C
- Øvre Åsaker endring A, 1992-08-25, planID 062762750003A
- Øvre Åsaker, 1975-04-18, planID 062762750003
- Spikkestad Idrettsanlegg, 1989-11-08, planID 062762750021
- Bølstad, 1996-06-20, planID 062762750029
- Detaljregulering for Bølstadlia– del av 85/1, 226, 398, 401, 404, 413 og 444, 2006-05-05, planID 062762750030
- Industriareal, Satema, Kriteig, 1975-08-05, planID 062762750005
- Kryss Brøholt/Dagslett/Torsrud, 1990-06-21, planID 062762750023
- Linnes-Dagslett-Landbrukskryssning, 2005-10-18, planID 062762750024A
- Dagslett Området, 1989-01-19, planID 062762750020
- RV 23 Linnes – Dagslett, 2013-06-20, planID 062720120269

4.4 Andre rammer og føringer

Nasjonale planer og føringer

Tiltaket berøres av flere overordnede føringer, retningslinjer og bestemmelser som hensyntas i planleggingen. Listen er et øyeblikksbilde og er ikke utfyllende.

- Den Europeiske landskapskonvensjonen, godkjent i Norge 23.10.2001 (ikrafttredelse 01.03.2004)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027
- Barn og unges interesser i planleggingen, FOR-1995-09-20-4146
 - o Veileder – Barn og unge i plan og byggesak – KMD 05.11.2021,
 - o Rundskriv T-2/2008 Barn og planlegging
- Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, FOR-2014-09-26-1222
- Klima – og energiplanlegging og klimatilpasning, FOR-2018-09-28-1469
- FOR-2007-05-15-517 Tunnelsikkerhetsforskriften
- Nasjonal jordvernstrategi – Prop. 121 S(2022–2023)
- Markaloven

Regionale og lokale planer og føringer

- Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus: Forventningsbrev 2025 – Statlige forventninger til kommunene og føringer for kommunal arealplanlegging
- Uttalelse fra Buskerud fylkesting 22. 02.2024 til NTP 2025–2036
- Regional planstrategi for Buskerud 2024 – 2027
- Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013–2023
- Regional vannforvaltningsplan med vedlegg Innlandet og Viken 2022 – 2027
- Regional plan for Areal og Transport for Buskerud (2018–2035)
- Kollektivtransportplan for Buskerud fylke, utvikling mot 2030 (2012)
- Handlingsplan for samferdsel i Viken 2022–25/Samferdselsstrategi for Viken 2022–2033
- Regional planstrategi for Akershus 2024 – 2028
- Planbestemmelser med retningslinjer for kommuneplan for Lier 2019 – 2028:
- Planbestemmelser med retningslinjer for kommuneplan for Asker 2023 – 2035

Bærekraft i Statens vegvesen og i prosjektet

Bærekraftstrategien setter en tydelig retning for bærekraft i etaten og i prosjektene.



Figur: Statens vegvesen

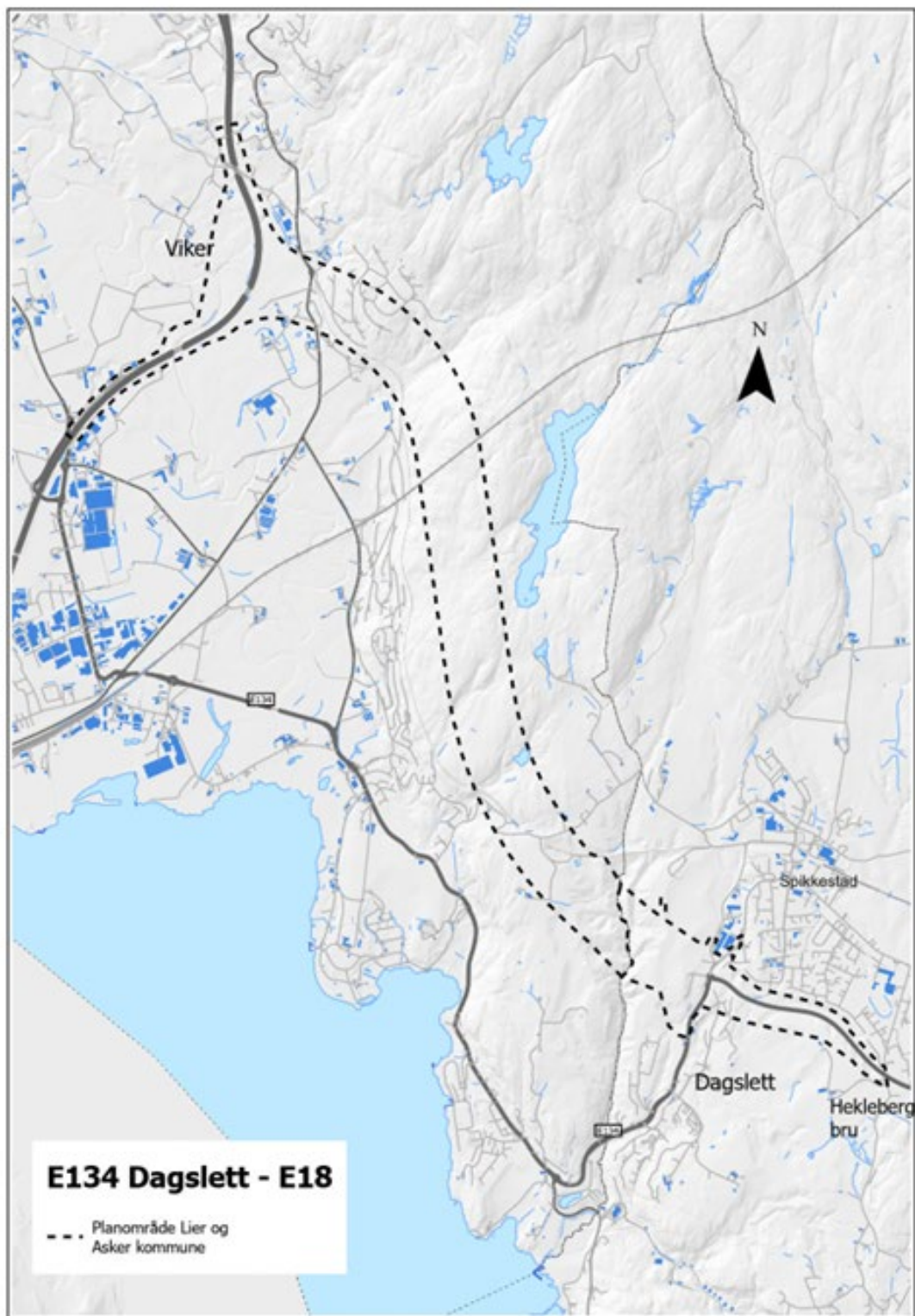
5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

5.1 Innledning

Statens vegvesen vil dele planmaterialet som utarbeides opp i det som skal gjøres som konsekvensutredninger, og de tema som skal vurderes som virkningsbetraktninger i planbeskrivelsen.

Det skilles i dette planprogrammet mellom tema som skal utredes etter KU- forskriften på tiltaksnivå og tema det skal redegjøres særskilt for i planbeskrivelsen.

Det er allerede utarbeidet en omfattende konsekvensutredning i forbindelse med Kommunedelplan for E134 Dagslett – E18. Denne konsekvensutredningen legges til grunn for konsekvensutredningen/tilleggsutredningen på tiltaksnivå, sammen med andre faglige kilder, for å avklare hvilke tema som krever utredning.



Illustrasjonen ovenfor viser varslet planavgrensning for prosjektet, og den er ikke endret i forhold til varslet planavgrensning. Planavgrensningen tar utgangspunkt i båndleggingssonen fra vedtatt kommunedelplan, med nødvendige tilpasninger. Tilpasningene er gjort blant annet for å inkludere gjeldende reguleringsplan i Dagslettområdet i varslet planområde.

5.2 Konsekvensutredning etter KU forskriften

5.2.1 Alternativer som skal utredes

For E134 Dagslett – E18 er valg av alternativ allerede gjort på kommunedelplannivå, med vedtak av Vikeralternativet som eneste alternativ. Konsekvensutredningen vil dermed gjennomføres kun med ett alternativ som sammenliknes med 0-alternativet.

0 – Alternativet

Alternativet som representerer videreføring av dagens status kalles «0-alternativet» eller referansealternativet. Her skal man altså vurdere konsekvensene av at planlagt tiltak ikke blir gjennomført. Nullalternativet:

- tar utgangspunkt i dagens situasjon
- inkluderer ordinært vedlikehold
- korrigerende vedlikehold (reparasjoner av feil, utskifting av ødelagte deler)
- forebyggende vedlikehold (periodisk vedlikehold)
- inkluderer utskiftinger/fornyelse (nødvendige reinvesteringer, oppgraderinger) for å kunne fungere i den tidsperioden som forutsettes i analysen
- tar hensyn til andre vedtatte tiltak som er i gang eller har fått bevilgning
- er sammenligningsgrunnlag for både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser

Vikeralternativet

Vikeralternativet er løsningen som er vedtatt på kommunedelplannivå av politikere i Lier og Asker kommune. Alternativet innebærer kryss på Dagslett, tunnel fra Daueruddalen til Viker i Lier, med kryss med E18 på Viker, i tillegg til veg i dagen mellom Hekleberg og Daueruddalen, og mellom tunnelportal på Viker/Reistad og E18. Vikeralternativet er konsekvensutredet i forbindelse med kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18. Det er likevel behov for å gjennomføre tilleggsutredninger for enkelte fag av ulike årsaker. Kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 Dagslett – E18 legges til grunn for ny konsekvensutredning på tiltaksnivå. Se kapittel 5.1. for illustrasjon som viser planavgrensningen for Viker-alternativet.

5.2.2 Metode

Konsekvensutredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift for konsekvensutredning og Statens vegvesen håndbok V712 “*Konsekvensanalyser*”. Håndbok V712 om konsekvensanalyser har spesielt fokus på den delen av planarbeidet som omhandler utredning og alternativvurderinger. Metoden er utviklet for planer på kommunedelplannivå,

men kan også tilpasses andre type planer, som detaljreguleringen som nå skal gjøres. Da det i dette prosjektet gjennomføres konsekvensutredning kun for enkelte fag/tema, vil metoden måtte tilpasses noe.

De prissatte konsekvensene

De prissatte konsekvensene beskrives i håndbok V712 som vurdert samlet i en nytte–kostnadsanalyse. Nytte–kostnadsanalyse er en beregning av den nytte og de kostnader, målt i kroner, som et tiltak gir opphav til.

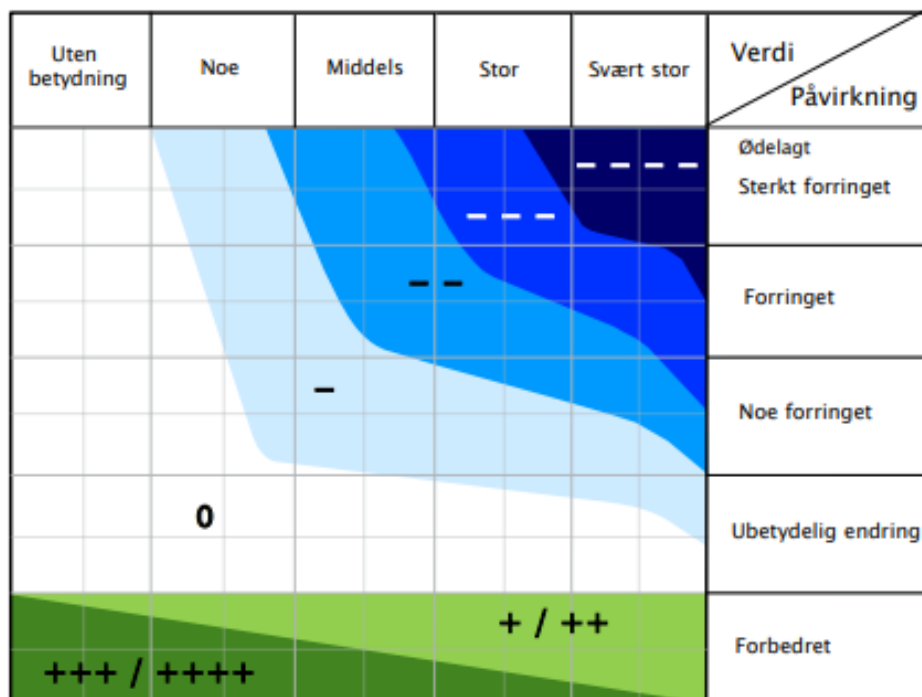
Ikke- prissatte tema

Ikke- prissatte tema utredes etter følgende struktur:

Områdets verdi: Vurderes på en femdelt skala; uten betydning – Noe –middels–stor – svært stor

Tiltakets påvirkning: Vurderes på en femdelt skala fra «Sterkt forringet» til «Forbedret».

Tiltakets konsekvens: For hvert utredningstema sammenholdes områdets verdi og tiltakets omfang, jf. «Konsekvensvifta» i håndbok V712.



Figuren viser konsekvensvifta (kilde: Statens Vegvesen. Håndbok V712)

5.2.3 Prissatte konsekvenser som skal utredes

Prissatte konsekvenser

I henhold til Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser gjennomføres normalt nytte– kostanalyser. Dette utføres for å vurdere ulike alternative løsninger mot hverandre. Siden det i dette prosjektet kun foreligger ett alternativ anser tiltakshaver at det ikke er nødvendig å gjennomføre nytte– kost analyse.

Kostnadsoverslag

Det skal utarbeides kostnadsoverslag for løsningen som legges frem i reguleringsplanen. Utarbeidelse og kvalitetssikring av kostnadsoverslag skal skje i henhold til «*håndbok R764: Anslagsmetoden, utarbeidelse av kostnadsoverslag*». Ved utarbeidelse av kostnadsoverslag vil det bli satt ned en kostnadsgruppe internt i Vegvesenet som skal bestå av flere personer med faglig kompetanse på de felt de ulike alternativene vil omfatte. Det er utviklet et eget dataprogram, ANSLAG, som verktøy for beregningene.

5.2.4 Ikke–prissatte konsekvenser som skal utredes

Naturmangfold og vannmiljø

Fra Statens vegvesens håndbok V712, kapittel 6.6.1: «

Temaet omhandler naturmangfold knyttet til terrestriske (landjorda), limniske (ferskvann) og marine (brakkvann og saltvann) systemer, inkludert livsbetingelser knyttet til disse.

Naturmangfold defineres i henhold til naturmangfoldloven som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning. Virkninger for landskapsmessig mangfold i en konsekvensanalyse behandles under tema landskapsbilde, for øvrig dekker tema naturmangfold lovens begreper.»

Konsekvensutredningen av naturmangfold og vannmiljø fra kommunedelplanen må suppleres. På reguleringsplannivå vet vi mer om konkrete løsninger for vassdrag og dermed omfang av konsekvenser. NiN–kartlegging for blant annet Spikkestad er publisert etter offentlig ettersyn av kommunedelplanen og skal derfor brukes som grunnlag for utredning av naturtyper. Vegen kommer i direkte konflikt og nærføring med vassdrag flere steder, blant annet i Daueruddalen og i forbindelse med Lierelva, samt flere mindre bekker.

Konsekvensutredningen fra kommunedelplanen har få anbefalinger for reguleringsplanfasen. Det skal gjøres en registrering av kjent kunnskap og vurdering av behov for detaljert kartlegging.

Disse tema skal utredes:

- Vannmiljø:

- Vannmiljø og naturmangfold i berørte vannforekomster innenfor planområdet etter M-1941.
 - Miljøtilstand må beskrives basert på eksisterende data og supplerende prøvetaking. Effekter av tiltak og aktiviteter vurderes jf. vannforskriftens §12.
 - Fysiske tiltak i direkte eller indirekte berøring med vassdrag og tiltak som berører kantvegetasjon (jf. vannressurslovens §11).
 - Sårbarhetsvurdering av berørte vannforekomster etter SVV rapport 597.
- Vurdere påvirkning og avbøtende tiltak for flaggermus i molybdengruvene.

Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.

Kulturarv

Fra Statens vegvesens håndbok V712, kapittel 6.7.1: «

Kulturarv defineres her som materielle og immaterielle spor etter menneskelig virksomhet. I denne analysen er det de materielle sporene etter menneskers virksomhet som er i fokus, Temaet omfatter følgende deltemaer:

- Kulturminner
- Kulturmiljøer
- Kulturhistoriske landskap inklusive bylandskapet

Kulturminner og kulturmiljø er definert i Lov om kulturminner. Kulturminner er her definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Kulturmiljø er definert som et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Kulturhistoriske landskap skal i denne sammenhengen forstås som større sammenhengende områder med kulturmiljøer, der den kulturhistoriske dimensjonen er framtrædende.»

For deltema Kulturarv på Nyere tids kulturminner vil vi utrede kryss med E18 og konsekvens for Lierbakkene som kulturminne. Deler av E18 Lierbakkene gjennom planområdet inngår i Lierbakkene vegmiljø, som inngår i Statens vegvesens nasjonale verneplan og er et forskriftsfredet vegmiljø.

Det vil i samarbeid med fylkeskommunene utføres kulturminneundersøkelser der det er relevant.

Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.

Landskapsbilde

Fra Statens vegvesens håndbok V712 kapittel 6.4 og 6.4.1: «*Fagtema landskapsbilde omhandler landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det*

*uberørte naturlandskap.» «**Landskapstype** defineres som et større geografisk område med enhetlig visuelt preg, skapt av enhetlig dominans av store landformer og kjennetegnet ved karakteristisk fordeling av landformer, naturstrukturer og andre landskapselementer. **Landskapsbilde** er her et uttrykk for landskapets romlige- og visuelle egenskaper med naturlige og menneskeskapte komponenter og elementer, som særpreger et geografisk område. Det romlige og visuelle omhandler hvordan landskapet oppleves som fysisk form. **Landskapskomponenter** er hovedstrukturer som store landformer, store vannformer, store vegetasjonsmessige sammenhenger og større bystrukturer. **Landskapselementer** er naturlige eller menneskeskapte objekter eller enheter. **Landskapsøkologi** inneholder både en landskaps- og en økologisk dimensjon. I denne håndboken omhandles landskapsdimensjonen i fagtema landskapsbilde, og den økologiske dimensjonen i fagtema naturmangfold. Romlige og visuelle strukturer i landskapet kan utgjøre viktige (større) sammenhenger, som linjer, korridorer og mosaikk. De kan være (særlig) sårbare for fragmentering, eller for dannelse av nye barrierer ved tiltak.»*

Det utarbeides konsekvensutredning for tema landskapsbilde for kryssområdet på Vikar, i tillegg til området med bru over Daueruddalen og tunnelportal. Fjernvirkning og landskapstilpasning skal utredes.

Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.

5.3 Tema der virkninger skal utredes særskilt i planbeskrivelsen og fagrapport, og tema som kun vurderes og beskrives i planbeskrivelsen

5.3.1 Beskrivelse av virkninger

I tillegg til utredningstema som skal utredes etter KU- forskriften beskrevet i kapittel 5.2.3 (prissatte konsekvenser) og 5.2.4 (ikke-prissatte konsekvenser) er det behov for en særskilt utredning og beskrivelse av flere fagtemaer. Disse temaene skal ikke utredes etter KU- forskriften, men i stedet utredes særskilt med kapittel i planbeskrivelsen og med egen fagrapport. Vurderingene skal også inkludere avbøtende tiltak.

Dette gjelder følgende tema:

- Støy og lokal luftforurensning
- Trafikk
- Anleggsgjennomføring og massehåndtering

I tillegg til dette er det mange tema som ikke krever egen fagrapport, men som vurderes og beskrives i planbeskrivelsen, dette gjelder følgende tema.

- Friluftsliv, by og bygdeliv
- Barn og unges interesser
- Naturressurser, inkludert matjordplan, og arealregnskap
- Klimagassutslipp
- Gang og sykkel, Kollektiv
- Folkehelse, Eldre og funksjonshemmedes interesser, Universell utforming
- Omklassifisering av veg
- Grunnforhold, områdestabilitet, flom og skred
- Tekniske fag

5.3.2 Tema hvor virkninger utredes særskilt i planbeskrivelsen med egen fagrapport

Støy og lokal luftforurensning

Støy vil omtales i planen som virkninger av planforslaget, og utredes og omtales ihht T-1442/2021. Lokal luftforurensning omtales i planen som virkninger av planforslaget, og utredes og omtales ihht. T1520.

Det skal utarbeides detaljerte støyberegninger basert på 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 støyreduserende tiltak.

Som en del av planarbeidet skal det utarbeides en analyse av lokal luftkvalitet i tråd med Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520. Vi forholder oss også til forurensningsforskriften med hensyn til luftforurensning.

En overordnet beskrivelse av tiltak for støy og luftforurensning i anleggsfasen skal utarbeides.

Trafikk

Trafikk er utredet gjennom kommunedelplanen med konsekvensutredning for E134 Dagslett – E18, og presentert i rapport for trafikale og prissatte konsekvenser. Det er også gjennomført en trafikkanalyse av situasjonen i forbindelse med kryss med E18 og langs dagens E18. Parallelt med reguleringsplanen vil det også startes et arbeid med

bompengeutredning. Dette er et eget arbeid med eget vedtak, og innholdet i det arbeidet omtales naturlig nok ikke i dette planprogrammet.

Følgende vil gjøres som en del av reguleringsarbeidet:

- kapasitetsberegninger av kryss
 - beregninger av trafikk på lokalvegssystemet nært E134 vil oppdateres der det er relevant.
- Grunnlag for trafikkberegningene oppdateres med nye vedtatte utbygginger og annen ny informasjon, som har kommet siden beregningene gjort på kommunedelplannivå.

Anleggsgjennomføring og massehåndtering

- Anleggsperioden: Virkninger og konsekvenser av anleggsperioden skal også vurderes i forbindelse med planprosessen, samt områder for anleggsperioden eller massehåndtering som skal tilbakeføres til annet formål enn vegareal etter anleggsperioden. Dette kan gjelde for eksempel anleggsbelte, anleggsveier, og mellomlagring.
 - Massehåndtering
- Det skal utarbeides en massehåndteringsplan. Massehåndteringsplanen skal redegjøre for strategier for massedisponering. Massehåndteringsplanen skal synliggjøre mengder og hvilke typer masser som genereres i prosjektet. Av bærekraftshensyn er det viktig for prosjektet å transportere masser kortest mulig.

5.3.3. Andre tema som ikke krever fagrapport, men vurderes og beskrives i planbeskrivelsen

Det kan bli nødvendig å legge til flere tema i dette kapittelet ettersom prosjektet utvikler seg.

Friluftsliv, by og bygdeliv

Fra Statens vegvesens håndbok V712: *«Fagtema friluftsliv / by- og bygdeliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers. Begrepene by- og bygdeliv understreker at friluftsliv i byer og tettsteder er inkludert i analysen»*

Tema vurderes å være tilstrekkelig utredet i konsekvensutredning fra kommunedelplanen. Virkninger av tiltaket for tema friluftsliv, by og bygdeliv omtales i planbeskrivelsen. Det innebærer også å svare ut om virkninger for statlig sikret friluftsområde og hensyn til Marka. I konsekvensutredningen gjennomført i forbindelse med kommunedelplanen, er det ikke beskrevet oppfølgende undersøkelser og videre arbeid for dette konkrete prosjektet, men forslag til eventuelle oppfølgende undersøkelser under og etter prosessen.

Marka og hensyn til statlig sikret friluftsområde krever ekstra oppmerksomhet og omtales spesielt.

Dersom det viser seg at tiltaket medfører direkte konflikt med Marka, eller statlig sikret friluftsområde må dette vurderes. Dersom det planlegges inngrep på terrenget innenfor det statlig sikrede friluftsområdet må det søkes om omdisponering til Miljødirektoratet.

Barn og unges interesser

Ifølge «Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen» (<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/rikspolitiske-retningslinjer-for-a-styrk/id519347/>, lest 13.02.2025) kapittel 4 «Krav til den kommunale planleggingsprosessen» skal kommunen:

- «a. Vurdere konsekvenser for barn og unge i plan- og byggesaksbehandlingen etter plan- og bygningsloven.*
- b. Foreta en samlet vurdering av barn og unges oppvekstmiljø for å innarbeide mål og tiltak i kommuneplanarbeidet.*
- c. Utarbeide retningslinjer, bestemmelser eller vedtekter om omfang og kvalitet av arealer og anlegg av betydning for barn og unge, som skal sikres i planer der barn og unge er berørt.*
- d. Organisere planprosessen slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part kommer fram og at ulike grupper barn og unge selv gis anledning til å delta.»*

I tidligere Kommunal og moderniseringsdepartementets, nå Kommunal og distriktsdepartementet, veileder om barn og unges interesser i planlegging (<https://www.regjeringen.no/contentassets/374c8885638c43e08e1ec93466b6b56f/no/pdfs/h-2498-b-barn-og-unge-i-byggesak.pdf>, lest 13.02.25) beskrives hva som bør inngå i planprogram for reguleringsplaner med vesentlig virkning for miljø og samfunn. Det skal vurderes om og hvordan barns oppvekstmiljø påvirkes av planforslaget, samt gjennomføres en vurdering av hvordan disse forholdene berører barn og unge. En slik vurdering er også et krav i barnekonvensjonens artikkel 3.

Opplegg for medvirkning beskrives i kapittel 6. Herunder inngår medvirkning fra barn og unge.

Naturressurser inkludert matjordplan og arealregnskap

Fra Statens vegvesens håndbok V712: «*Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdifulle områder for tema naturressurser og belyse konsekvensene av de ulike utbyggingsalternativene. Det tydeliggjøres hvilke alternativ som er best og dårligst for fagtemaet.*»

Naturressurser anses tilstrekkelig utredet ifm kommunedelplan, virkninger for tema omtales i planbeskrivelsen. Ut fra høringsuttalelse og konsekvensutredningen fra kommunedelplanfasen, vurderer vi at det er massehåndtering, arealer til mellomagring av matjord, og egnede mottaksarealer er hovedutfordringene. Det skal utarbeides matjordplan ifm reguleringsplanen. Det skal også utarbeides en massehåndteringsplan.

I konsekvensutredningen fra kommunedelplan nevnes molybdengruvene som noe man bør fortsette å avklare, med tanke på påvirkning av tiltaket. Prosjektet jobber med å undersøke gruenes omfang og verdi som geologisk ressurs, samt tiltakets virkninger.

- **Matjordplan**

Det skal utarbeides en matjordplan etter Lier kommunes mal. Matjordplanen skal blant annet beskrive hvordan matjord skal sikres og eventuelt flyttes til dyrkbare arealer. Eventuell midlertidig bruk av jordbruksareal til riggplass skal også omtales i matjordplan. Håndtering av uønskede fremmede arter eller planteskadegjørere beskrives i prosjektets Ytre miljø – plan.

- **Arealregnskap**

Det skal utarbeides arealregnskap for prosjektet.

Klimagassutslipp

Temaet beskrives som virkning av planforslaget.

Gang og sykkel, Kollektiv

Gang og sykkel, samt kollektiv gjennom planområdet skal løses i planleggingen, og løsning skal omtales i planbeskrivelsen. Nye løsninger for gående og syklende skal planlegges så langt som mulig som i dag.

Folkehelse, Eldre og funksjonshemmedes interesser, Universell utforming

Vurderes og omtales i planbeskrivelsen.

Omklassifisering av veg

Omklassifisering av veg vil omtales i planbeskrivelsen for reguleringsplanen. Dette er en egen prosess og vil dermed ikke vedtas som del av reguleringsplanen, og beskrives derfor ikke ytterligere her.

Grunnforhold, områdestabilitet, flom og skred

Disse tema må prosjektet vurdere både som grunnlag for den tekniske planleggingen, men også som en viktig del av ROS-analysen som skal utarbeides.

Tekniske fag

De tekniske fagene behandles med egne fagrapporter eller modeller, og er del av grunnlaget for planen som legges frem. Eksempler på fag er konstruksjon, elektro og VA. Mange av fagene vil kreve samhandling med kommunene for å få oversikt over konflikter mellom annen viktig infrastruktur og vegprosjektet.

5.4 Risiko og sårbarhetsanalyse

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) skal utarbeides for alle reguleringsplaner og skal gjennomføres som en del av reguleringsplanarbeidet og foreligge i egen rapport.

Sentrale tema for ROS for prosjektet er blant annet grunnforhold (geologi og geoteknikk), flom/skred og eventuelt andre naturfenomener, samt flere andre tema.

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

6.1 Planprosess

Planforslaget fremmes som en detaljregulering med tilhørende konsekvensutredning/tilleggsutredninger og beskrivelse av virkninger på tiltaksnivå for tiltaket. Forslag til planprogram skal redegjøre for hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslaget. Forslag sendes ut av kommunen på høring til berørte myndigheter, interesseorganisasjoner og private, og legges ut til offentlig ettersyn. I mange tilfeller varsler man om oppstart av planlegging samtidig som planprogrammet legges ut på høring. I dette tilfellet er det allerede varslet planoppstart, det er dermed kun planprogrammet som legges ut til offentlig ettersyn i denne omgang. Frist for uttalelse til planprogram skal være minst 6 uker.

Etter høring gjøres nødvendige endringer i planprogrammet på bakgrunn av innkomne merknader, før det sendes tilbake til kommunene for fastsettelse.

Lier og Asker kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet.

Statens vegvesen utarbeider konsekvensutredning/tilleggsutredninger og planforslag i tråd med fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen/tilleggsutredninger skal være utarbeidet på tiltaksnivå og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Planforslaget med planbeskrivelse, bestemmelser og plankart, samt konsekvensutredning og beskrivelse av virkninger, skal beskrive hvordan tiltaket påvirker miljøet og samfunnet.

Når Statens vegvesen har utarbeidet forslag til detaljregulering, sendes denne til kommunene for førstegangsbehandling. Deretter skal detaljregulering med konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn med frist for uttalelse til planen minimum i 6 uker. I høringsperioden kan alle som ønsker det komme med merknader og innspill til planforslaget. Alle innkomne merknader blir oppsummert og kommentert.

Merknader kan føre til at forslaget til detaljregulering og/eller konsekvensutredningen blir revidert.

Etter høringsrunden og eventuelle endringer av planen, sendes planforslaget over til Lier og Asker kommune for vedtak.

Planforslaget vedtas endelig av kommunestyret i de to kommunene.

Foreløpig fremdrift tilsier vedtak av planen vinter 2026/2027.

6.2 Medvirkning

Varsel om oppstart, planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger sikrer at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

Det ble i forbindelse med varsel om planoppstart opprettet en medvirkningsportal på nett, som gjør det enkelt å gi innspill til prosjektet. Prosjektet planlegger å bruke tilsvarende portal i forbindelse med høringsprosessene for planen.

Vi legger opp til ulike former for medvirkning for reguleringsplanen, blant annet åpne møter og kontordager. Disse vil annonseres når det er aktuelt.

Statens vegvesen og planmyndighetene har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse. Vi er derfor tilgjengelige for alle som ønsker møter eller befaringer i forbindelse med planleggingen.

Kommunen kan i forbindelse med planleggingen melde planen inn som sak til regionalt planforum, som gir anledning til å diskutere forskjellige planfaglige tema i et forum av ulike statlige, fylkeskommunale og kommunale instanser.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på vår nettside på <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter>. Informasjon om prosjektet ligger også på kommunen sine nettsider.

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av detaljreguleringen og vil sammen med kommunen stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag