



STATENS VEGVESEN
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon

Agnes Nygaard Andenæs, 32 26 68 12

Asker og Lier - Innspill til varslet oppstart av detaljregulering for E134 Dagslett - E18

Vi viser til deres oversendelse datert 8. april 2024.

Bakgrunn

Statens vegvesen, i samarbeid med Lier og Asker kommune, varsler igangsettelse av arbeid med detaljreguleringsplan for E134 Dagslett – E18. Planområdet strekker seg fra Hekleberg/Dagslett i Asker til E18 og Viken i Lier kommune, og tar utgangspunkt i båndleggingssonen fra vedtatt kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, med nødvendige tilpasninger.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser. Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Statsforvalterens innspill

Konsekvensutredning

Det fremgår av oppstartsvarelet at Statens vegvesen i samråd med kommunene vurderer at det ikke er krav om konsekvensutredning i forbindelse med reguleringsplanen for E134 Dagslett – E18/Viken, ettersom tiltak er utredet i overordnet plan.

Vi stiller spørsmål ved denne konklusjonen. Unntaket fra krav om utarbeidelse av konsekvensutredning etter KU-forskriftens §§ 6 b og 8 a er under forutsetning av at det konkrete tiltaket er konsekvensutredet på et tiltaksnivå i tidligere plan. Vi viser til [veilederen](#) for konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven, hvor det fremgår:



«Unntaket i §§ 6 b og 8 a er avgrenset til situasjoner der man i en tidligere plan har gjennomført en konsekvensutredning og har utredet de miljømessige og samfunnsmessige virkningene av et *konkret tiltak*, og som således oppfyller kravene til tiltaksutredninger som følger av EIA-direktivet.

Etter § 13 tredje ledd i forskriften, *er en forutsetning for bruk av unntaksbestemmelsen at det fremgår av planprogrammet for den overordnede planen at det tas sikte på å konsekvensutrede et konkret prosjekt på tiltaksnivå*. Det vil gjelde for planen som helhet, eller for bestemte områder i planen. Dette blant annet for å gjøre det helt klart for interesserte og berørte fagmyndigheter at man tar sikte på å utrede mer detaljerte forhold og virkninger for miljø og samfunn» (vår utheving).

Fra kommunedelplanens planprogram, fremgår det:

«For dette nivået i planleggingen *vil vi ikke detaljutforme* verken veglinjen eller avbøtende tiltak, men vi vil gjennom konsekvensutredningen belyse konsekvenser og foreslå potensielle tiltak for vegkorridorene» (vår utheving).

Det fremgår videre flere steder i planprogrammet at utredningen skal holdes på et overordnet nivå. Av kommunedelplanens planbeskrivelse punkt 5.2 står det videre at «I denne planfasen, hvor hovedformålet er å velge korridor, er detaljeringsgraden på konstruksjonene holdt på et relativt overordnet nivå.» Det er en rekke aspekter ved den konkrete utforming av tiltaket som dermed 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. I vår høringsuttalelse til kommunedelplanen, påpekte vi også en rekke temaer som etter vår vurdering ikke ble tilstrekkelig utredet eller redegjort for, og som vi la til grunn dermed ville bli nærmere utredet/beskrevet i neste planfase, herunder temaene:

- Vannmiljø
- Naturmangfold
- Massehåndtering
- Luftkvalitet
- Støy
- Marka

Etter vår vurdering, taler disse momentene for at tiltaket ikke ble utredet på et tiltaksnivå i kommunedelplanen, og at reguleringsplanarbeidet dermed ikke er unntatt fra kravet om utarbeidelse av konsekvensutredning i KU-forskriften. Vi kommer på bakgrunn av dette med en sterk faglig anbefaling om at det gjøres en ny vurdering av KU-plikten. Vi forutsetter at et eventuelt planprogram ettersendes oss til uttalelse.

Vi 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.



Øvrige merknader

I forbindelse med høringen av kommunedelplan for strekningen, ga vi en utfyllende høringsuttalelse med våre merknader til planarbeidet, datert 31. mars 2022. Vi påpekte da viktigheten av å minimere de negative effektene på naturmangfold, vannmiljø og jordvern, ved å unngå forurensning, minimere arealinngrep, innføre skadereduserende tiltak og sikre dette med bestemmelser i planen. I det videre planarbeidet vil det for våre interesser være essensielt at man har et stort fokus på å ivareta disse hensynene. Konsekvenser for miljøtilstand, naturverdier og -ressurser må utredes og beskrives, og må følges opp og sikres med juridisk bindende bestemmelser/arealformål i reguleringsplanen. Det må videre utarbeides en masseforvaltningsplan i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

I den opprinnelige høringsuttalelsen kom vi med faglige råd til planarbeidet og konkret til hva som bør sikres i videre planarbeidet mht. Viker-alternativet. Uttalelsen er vedlagt her, og vi ber om at disse merknadene legges til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplanen.

Utover disse merknadene, vil vi påpeke at det siden kommunedelplan var på høring, har blitt publisert NiN-kartlegging for Spikkestad. Vi forventer at kartleggingen legges til grunn i planarbeidet og supplerer det eksisterende kunnskapsgrunnlaget. For naturmangfold vil de største konsekvensene som kjent være knyttet til etablering av bru over ravinedalen i Daueruddalen. Det må i planarbeidet søkes løsninger her hvor man i størst mulig grad unngår inngrep i dalbunnen og i ravinebekken. Dette må tillegges avgjørende vekt ved valg av bruløsning og rigg- og anleggsarbeider.

Av nye føringer siden vi ga vår høringsuttalelse til planarbeidet i 2022, viser vi til oppdatert nasjonal jordvernstrategi som ble vedtatt i Stortinget i 2023. Jordvernhensynet er nå forankret i FNs bærekraftsmål og jordvernmålet er ytterligere innskjerpet. Målet er nå at tapet av dyrka jord på landsbasis skal være under 2 000 dekar per år, og at bærekraftig matproduksjonen skal øke. Jordvernhensyn må derfor tillegges stor vekt ved konkret utforming av traséen, samt ved valg av rigg- og anleggsareal.

Veitraséen ligger videre innenfor sone for brann- og eksplosjonsfare, jf. kommuneplanens arealdel for Asker. Vi forutsetter at dette vurderes særskilt i det videre arbeidet.

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

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

Ellers viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2024](#) og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#).

Vi ber om å bli holdt orientert i det videre planarbeidet.

Med hilsen

Torgeir Fagersand
seniorrådgiver
Klima- og miljøvernavdelingen

Agnes Nygaard Andenæs
rådgiver



Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

- 1 Asker / Lier - Innsigelse og faglige merknader til forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett til E18

Kopi til:

Asker kommune	Katrineåsveien 20	3440	RØYKEN
Lier kommune	Postboks 205	3401	LIER
Buskerud fylkeskommune	Postboks 3563	3007	DRAMMEN
Akershus fylkeskommune	Postboks 1200 Sentrum	0107	OSLO
Norges vassdrags- og energidirektorat	PB 5091 Majorstuen	0301	OSLO



Asker kommune
Lier kommune

Saksbehandler, innvalgstelefon

Agnes Nygaard Andenæs, 32 26 68 12

Asker / Lier - Innsigelse og faglige merknader til forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett til E18

Vi viser til høring av kommunedelplan for E134 Dagslett til E18 i Lier og Asker kommune.

Statsforvalteren i Oslo og Viken fremmer innsigelse til *Vitbank-over*-alternativet i Lier kommune. Vi mener forslaget kommer i konflikt med naturmangfold av nasjonal verdi og nasjonale og regionale føringer for jordvern. I tillegg legger vi vekt på at *Viker*-alternativet ivaretar naturmangfold og jordvern på en bedre måte.

Vi viser ellers til våre merknader og faglige råd i vurderingen nedenfor.

Bakgrunn

Statens vegvesen har, i samarbeid med Lier og Asker kommuner, utarbeidet kommunedelplan med konsekvensutredning for E134 på strekningen Dagslett i Asker kommune og E18 i Lier kommune. Prosjektet skal omfatte ny firefelts vei som tar trafikken utenom boligområdene. Fire korridorer og syv alternativer er konsekvensutredet, og av disse har Statens vegvesen oversendt to anbefalte alternativer til behandling hos Asker og Lier kommune. De to anbefalte alternativene er *Vitbank-over* og *Viker*.

Lier kommune behandler den delen av planforslaget som er i Lier kommune, og Asker kommune behandler den delen av planforslaget som er i Asker kommune. Planbeskrivelsen er felles for de to kommunene, mens plankart og bestemmelser er separate for kommunene. I Asker er plankartet for *Viker* identisk som for *Vitbank-over*.

Vi sender felles brev til Asker og Lier kommune som svar til høringene.

Vi ga innspill til høringen av planprogrammet, ved brev 2. mars 2020, samt tillatelse til oppstart av planarbeid i Marka, ved brev 14. juni 2021.

Statsforvalterens rolle

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

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

Vurdering

Vannmiljø

Vi viser til Regjeringens brev av 19. mars 2019 med nasjonale føringer til vannregionmyndighetene der det blant annet gis føringer for samferdselssektoren. Her står det at transportetatene og underliggende virksomheter skal minimere de negative effektene på naturmangfold og vannmiljø, blant annet ved å unngå forurensning, minimere arealbruk og ha stort fokus på disse temaene i planleggingen og i daglig drift.

Alternativene vil berøre elver og bekker både direkte ved fysiske inngrep og indirekte gjennom avrenning i anleggs- og driftsfasen. Innenfor den enkelte korridor vil også nærmere plassering av veitrasé og konkretisering av løsningene ha betydning for vannmiljø og naturmangfold knyttet til vassdrag. Vi anbefaler derfor at kommunen vurderer å innarbeide flere planbestemmelser med føringer for videre reguleringsplanarbeid for å ivareta miljøkvalitet i og langs vassdrag. Skadereduserende tiltak i konsekvensutredningen kan danne et utgangspunkt for slike føringer.

Vannforskriften

Ifølge vannforskriften skal tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og minst god kjemisk tilstand. Vannforskriften er fulgt opp av regional vannforvaltningsplan som fastsetter konkrete miljømål for de ulike vannforekomstene. Vi viser til at konkret plassering av trasé innenfor korridorene, utforming av krysningspunkt med vannforekomster, håndtering av overvann og avrenning, ivaretagelse av kantvegetasjon vil ha stor betydning for vannmiljø og oppnåelse av miljømål.

Konsekvenser for vannmiljø omfattes av fagrapport for naturmangfold. Her er det redegjort for vannforekomstene *Lierelva fra Drammenfjorden til E18 (011-93-R)*, *Lierelva fra E18 til Bergfløtbekken (011-29-R)*, *Dauerudbekken (011-37-R)* og *Sandakerelva (011-118-R)*. Vi gjør oppmerksom på at data for vannforekomstene er oppdatert i Vann-Nett etter at rapporten ble skrevet. For alternativ *Viker* står det andre steder i konsekvensutredningen at nye ramper med anleggsbelte strekker seg helt ut til et bekkedrag der det kan være aktuelt med erosjonssikring. Vi antar at dette dreier seg om en del av *Lierelva fra Drammensfjorden til E 18 bekkefelt (011-179-R)* og ber i så fall om at også denne omtales.

Det kommer frem av rapporten om naturmangfold at gode løsninger for håndtering av veivann i driftsfasen vil være avgjørende for å unngå konflikter med oppnåelsen av miljømål for de berørte vannforekomstene. For noen vannforekomster må neste planfase legge til rette for tiltak for rensning av veivann slik at påvirkning av veiavrenning kan bli *mindre* enn i dag. Det er blant annet viktig å avsette tilstrekkelige arealer til renseløsninger for veivann.

Vannforekomstene er allerede belastet av ulike typer påvirkninger. Det skal som hovedregel ikke gis tillatelse til ny aktivitet eller nye inngrep som kan føre til en varig forringelse av miljøtilstanden (for minst ett kvalitetselement eller for samlet tilstandsklasse) eller gjøre det vanskeligere å oppnå miljømålene. Ny arealbruk eller tiltak skal i utgangspunktet ikke gjøre at unntaksbestemmelsen § 12 i vannforskriften kommer til anvendelse. Vi viser til Klima- og miljødepartementets [Nye presiseringer om bruk av vannforskriftens § 12 \(vannportalen.no\)](https://www.miljodirektoratet.no/tema/vann/vannforskriften/nye-presiseringer-om-bruk-av-vannforskriftens-12).

For videre reguleringsplanarbeid innebærer dette blant annet at miljøtilstand etter vannforskriften må beskrives og at effekter av planlagte tiltak og aktiviteter vurderes og sees i sammenheng med miljømålene. Både påvirkning på vannmiljø gjennom avrenning i driftsfasen og eventuelle fysiske inngrep må utredes, og reguleringsplanarbeidet må vektlegge løsninger for å ivareta vannmiljø.

Vi anbefaler kommunen å vurdere å ta inn føringer i kommunedelplanen om at vannmiljø skal utredes nærmere i videre reguleringsplanarbeid og legges til grunn for valg av løsninger.

Naturmangfold knyttet til vann, vassdragsinngrep og kantvegetasjon

Rapporten om naturmangfold redegjør for store naturverdier knyttet til vassdragene i planområdet. Lierelva med meanderende elveløp og kantvegetasjon utgjør viktige leveområde for en rekke rødlistede arter. Elva har en rik fiskefauna og er blant annet en viktig gyteelv for sjørret og laks. Det er registrert elvemusling i vassdraget. Sandakerelva har også stor verdi som gytebekk for sjørret. Lierelva og Sandakerelva utgjør viktige landskapsøkologiske funksjonsområder. Videre er det store naturverdier knyttet til Daueruddalen med ravinebekk.

Vi presiserer at ivaretagelse av verdifullt naturmangfold må vektlegges, både ved valg av korridor og i videre reguleringsplanarbeid. Konkret plassering av veianlegg samt lokalisering og utforming av krysningspunkt for elver og bekker, vil ha stor betydning for naturverdiene i og langs vassdrag. Det er blant annet svært viktig å unngå å forstyrre fiskevandringen. Vi ber kommunen vurdere å innarbeide føringer om at videre reguleringsplanarbeid skal ta hensyn til verdifullt naturmangfold i og langs vassdrag ved plassering av vei i terreng, valg av bruløsning mm. Det skal tilstrebes løsninger som ivaretar verdifulle naturtyper og funksjonsområder, og tiltak må utformes slik at økologisk funksjon opprettholdes, også for naturlig fiskevandring og gyting.

Permanente inngrep i vassdrag må detaljplanlegges og oversendes NVE for godkjenning etter vannressurslovens bestemmelser. Dersom NVE ikke konsesjonsbehandler, skal Statsforvalteren og/eller fylkeskommunen vurdere tiltakene etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, fastsatt med hjemmel i lov om laksefisk og innlandsfisk.

Kantvegetasjon langs vassdrag er nevnt flere steder i konsekvensutredningen, blant annet vil ny bru over Lierelva, arealbeslag i Sandakerelva og nærføring til sidebekker medføre inngrep i kantvegetasjonen. Kantvegetasjonen bidrar til å begrense avrenning av næringssalter, redusere fare for elveerosjon og ivareta naturmangfold i og langs vassdragene. I Regjeringens *Helhetlig tiltaksplan for Oslofjorden* presiseres blant annet viktigheten av gode vegetasjonssoner langs vassdrag. Vannressursloven § 11 fastsetter at det langs vassdrag med årssikker vannføring skal opprettholdes kantvegetasjon. Ved fjerning av vegetasjon i kantsoner skal Statsforvalteren vurdere om det kan gis en dispensasjon fra denne bestemmelsen. Plan- og bygningsloven gir kommunen mulighet til å fastsette bestemmelser for å sikre eller opprettholde kantvegetasjon langs vassdragene utover minimumskravene i vannressursloven. Vi anbefaler at kommunen vurderer å innarbeide føringer om at det skal legges vekt på løsninger som i størst mulig grad ivaretar kantvegetasjon og at det skal tilrettelegges for reetablering av kantvegetasjon der denne blir berørt.

Nærmere om valg av korridor av hensyn til vannmiljø

Alternativene er like for Daueruddalen. Ravinebekken ligger utsatt til for inngrep og forurensning, og videre planlegging må vektlegge løsninger her ikke skader bekkeløpet eller gir uheldig avrenning.

For alternativet *Vitbank-over* vil ny bru over Lierelva medføre inngrep i kantvegetasjonen langs elva, og naturtypen viktig bekke drag vil bli noe forringet. Ved E18 vil påkjøringsramper medføre direkte inngrep og arealbeslag i deler av Sandakerelva med kantvegetasjon, også den viktige naturtypen flommarkskog. Sandakerelva er også en god sjørretbekk og en viktig del av Liervassdraget. Utfyllinger i elveløpet vil være svært uheldig for fiskevandringen. Alternativet har stor negativ konsekvens for naturmangfold og er rangert som dårligst for dette temaet.

For alternativet *Viker* er de største virkningene for naturmangfold primært knyttet til etablering av bru over ravinedalen i Daueruddalen. For et bekke drag nær nye ramper ved E18 kan det være aktuelt med noe erosjonssikring. Dette er forhold som må utredes nærmere på reguleringsplannivå. Ut fra hensynet til vannmiljø og naturmangfold knyttet til vann foretrekker vi *Viker*-alternativet, da det vil være det alternativet som gir minst negative konsekvenser på dette området.

Vi forutsetter at videre reguleringsplanlegging legger vekt på å utrede og ivareta vannmiljø og verdifullt naturmangfold knyttet til vann. Vi vil **sterkt anbefale** at kommunedelplanen i større grad gir føringer for dette.

Naturmangfold knyttet til land

Vitbank-over-alternativet

Vi har vurdert konsekvensvurderingens fagrapport for naturmangfold. Rapporten tar opp i seg de viktigste kjente naturverdiene, men vi savner en nærmere vurdering av *Vitbank-over*-alternativets indirekte virkninger på Linnestranda naturreservat. Traséen passerer relativt nær Linnesstranda naturreservat. Et veianlegg her må ikke gi negativ innvirkning på verneverdiene: Strandsumper, flommarksskoger, brakkvannsdammer og undervannsenger. Viktig raste- og hekkebiotop for våtmarksfugl. Rødlistede plante- og fuglearter. Risiko for akuttutslipp fra trafikkulykke med farlig gods tilsier at det er behov for beredskapstiltak på strekningen og særlig ved kryssområdet som ligger svært nær Linnesstranda naturreservatet og der veien krysser Lierelva.

Det er registrert en rekke observasjoner av Vipe (*Vanellus vanellus*). Arten hekker opprinnelig i tilknytning til næringsrike strandenger, men er i dag den vadefuglarten i Norge som er sterkest knyttet til jordbrukslandskapet. En rekke kilder viser at det i perioden 2001-2019 har vært en markant nedgang i vipebestanden og arten vurderes som kritisk truet (CR) på norsk rødliste for arter 2021. I tidligere rødliste fra 2015 var arten vurdert som sterkt truet (EN). Rødlistestatusen for vipe er nå mer kritisk enn det som er lagt til grunn i konsekvensutredningen. Metodikken sier at økologiske funksjonsområder for trua arter i kategori CR skal settes til «Svært stor verdi». Konsekvensen ved *Vitbank-over*-alternativet må derfor nå vurderes som mer negativ enn lagt til grunn for konsekvensutredningen.

Traséen vil påvirke forekomsten av vipe gjennom arealbeslag og eventuell drenering av hekkelokaliteter samt oppdeling av åkerarealer der fuglene hekker/fostrer opp unger og gjør næringssøk. Det kjent at arealer i tilknytning til større veier, selv flere hundre meter unna, forringes som hekkebiotop for vipe og andre arter som typisk hekker i jordbruks- og kulturlandskap. Vipe er særlig sårbar for oppdeling og store avstander mellom egnede skjul- og næringsområder. Etter klekking forlater ungene reiret, og kan da ikke fly før om lag fire uker. I denne perioden er det viktig at unger og foreldrefugler har mulighet til å forflytte seg mellom arealer av ulik arealstruktur. Ifølge konsekvensutredning vil de økologiske funksjonsområdene ØF01, 12, 13 bli forringet og de økologiske funksjonsområdene ØF02, 04 bli sterkt forringet. Dette er virkninger som ikke kan aksepteres for en kritisk truet art og som i liten grad kan avbøtes med andre tiltak. Det er også lite sannsynlig at vipene kan ta andre nærliggende jordbruksarealer i bruk, da disse ikke inneholder samme grad av variasjon. Siden områdene er svært godt egnet

som nærings- og oppvekstområde for vipe, er det naturlig å anta at områdene også er viktige for andre fuglearter som søker næring og/eller hekker i jordbrukslandskap. Det forekommer flere funn av slike arter i området, og flere er oppført på norsk rødliste for arter 2021. Områdenes verdi for andre arter enn vipe er i liten grad vektlagt i konsekvensutredningen.

Nedre del av Lierelva har til tross for tette bestander av fremmede plantearter, regional betydning for biologisk mangfold som restareal og grønn korridor inne i et ellers intensivt drevet jordbrukslandskap. Her vokser blant annet en bestand av hvitpil (*Salix alba*). Voksestedet tilsier at det kan være varianten elvevitpil, som vurderes som kritisk truet (CR) på norsk rødliste for arter 2021. Traséen kan påvirke forekomsten gjennom direkte arealbeslag eller tiltak som påvirker kantsonen av elva. Vi viser til føre-var-prinsippet da vi ikke har tilstrekkelig kunnskap om forekomsten eller hvordan tiltaket virker på denne, eller om eventuelle negative virkninger kan avbøtes.

Det er også registrert en forekomst av veipyttkreps (*Moina macrocopa*) Fram til nylig var eneste kjente funn i Norge nær Damplass i Oslo. I 2007 ble imidlertid *M. macrocopa* funnet i tre dammer i Lier. En av dammene ble fylt igjen. Arten vurderes som sårbar (VU) på norsk rødliste for arter 2021. Traséen kan påvirke forekomsten dersom dammer fylles igjen eller tilføres forurensing. Det antas at arten kan tas vare på gjennom forebyggende eller avbøtende tiltak

Viker-alternativet

Registrert forekomst av den utvalgte naturtypen hul eik sør for Reistad ser ut til å ligge utenfor påvirkningen fra trasé-forslaget, men ligger inntil tilførselsvei og må sikres i anleggsperioden.

Risiko for akuttutslipp fra trafikkulykke med farlig gods tilsier at det er behov for beredskapstiltak på strekningen og særlig ved kryssområdet ved E-18 / Lierelva.

Det er registrert en forekomst av Legevendelrot (*Valeriana officinalis*) i området ved Reistad. Arten vurderes som sårbar (VU) på norsk rødliste for arter 2021. Arten kan være vanskelig å skille sikkert fra vanlig vendelrot og feilregistreringer er et kjent problem. Det kan ikke uten videre konkluderes med om arten forekommer i området. En eventuell konflikt med arten vil trolig kunne løses gjennom avbøtende tiltak.

Begge traséene krysser Dauerudbekken hvor det er registrert forekomster av Alm (*Ulmus glabra*) som vurderes som sterkt truet (EN) på norsk rødliste for arter 2021. Arten trues imidlertid først og fremst av smittsom plantesykdom og arealbeslag har mindre betydning, selv om det kan innebære en uønsket ytterligere belastning på forekomster av en allerede sårbar art.

Nærmere om valg av korridor av hensyn til naturmangfold

Ut fra hensyn til naturmangfold foretrekker vi *Viker-alternativet*. Dette er traséen med klart minst konflikt av hensyn til naturmangfold, både på land og i vann. **Vi fremmer innsigelse til Vitbank-over-alternativet i Lier kommune siden det kommer i konflikt med naturmangfold av nasjonal verdi.**

Landbruk

Korridoralternativene fører i varierende grad til permanent nedbygging av dyrka jord, i spennet fra ca. 80 til 235 dekar. Omfanget av midlertidige omdisponeringer er ikke beregnet og kommer derfor i tillegg. Vi legger til grunn at det her dreier seg om omdisponering av svært verdifull jord med stort avlingspotensiale, i et område med svært gunstig klima for jordbruksproduksjon og hvor arealene er usedvanlig godt egnet til et mangfold av produksjoner, herunder produksjon av matkorn, grønnsaker, frukt og bær.

Med bakgrunn i nasjonal jordvernstrategi hvor målet nå er å begrense den samlede årlig omdisponeringen av dyrka jord til under 3 000 dekar, mener vi jordvernensyn må tillegges stor vekt ved valg av korridor. Dette understøttes også av regional plan for areal og transport i Buskerud hvor målet er at årlig omdisponering av dyrka jord ikke skal overstige 160 dekar per år, og av Viken fylkeskommunes vedtatte nullvisjon for omdisponering av dyrka jord.

Med bakgrunn i planbeskrivelsen og Statens vegvesens anbefaling, forstår vi at det kun er alternativene *Vitbank-over* og *Viker* som er realiserbare. I Asker er plankartet for *Viker* identisk som for *Vitbank-over*, men i Lier representerer alternativene ytterpunkter. Dette ved at *Vitbank-over* er alternativet som gir størst nedbygging av dyrka jord, anslått til ca. 235 dekar, mens *Viker*-alternativet, med sine 80 dekar, gir minst omdisponering. Utover dette mener vi *Vitbank*-alternativet er ugunstig ved at det vil føre til utstrakt oppsplitting av jordbruksareal sammenlignet med *Viker*-alternativet.

Med bakgrunn i dette vurderer vi *Viker*-alternativet i Lier kommune som det eneste akseptable med hensyn til jordvern. **Vi fremmer innsigelse til *Vitbank-over*-alternativet i Lier kommune siden det kommer i konflikt med nasjonale og regionale føringer for jordvern.**

I forslag til planbestemmelser stilles det krav til utarbeiding av matjordplan i forbindelse med regulering. Kravet har ulik utforming i de to kommunene. I bestemmelsene for Lier kommune er det forutsatt at matjordplanen skal utarbeides i tråd med Lier kommunes veileder, og blant annet inneholde opplysninger om mengder matjord og hvordan den skal tas av og disponeres. I Asker har kravet en mer generell utforming.

Selv om det legges opp til håndtering av tunnelmasser utenfor planområdet, vil det være et betydelig behov for rigg- og anleggsareal som i større eller mindre grad berører dyrka jord. Vi forutsetter derfor at kravet til matjordplan også skal gjelde slike arealer.

Norconsults fagrapport for naturressurser (side 6) peker på at det er lite dyrkbar jord i planområdet og at det derfor kan bli en utfordring å finne egnede arealer å flytte jorda til. Vi ser at dette kan være en utfordring, men forutsetter likevel at det blir lagt stor vekt på å opparbeide nye bruksarealer for å minimere netto omdisponeringen av dyrka jord som følge av prosjektet.

Massehåndtering

Vi kan ikke se at kommunedelplanen ivaretar massehåndteringen på en god måte. Vi anbefaler at planarbeidet tydeliggjør at avfallshierarkiet skal legges til grunn slik at det sikres at mest mulig av rene, naturlige masser gjenbrukes eller gjenvinnes. Det er viktig at overskuddsmassene (næringsavfall) håndteres i henhold til forurensningsloven § 32. Vi ser det som viktig at tiltakshaver i en tidlig fase har oversikt over de massene som vil genereres, og en plan for hvordan de skal håndteres. Vi vil derfor **sterkt anbefale** at det både i Asker og Liers kommunes planbestemmelser til kommunedelplanen angis krav om at det skal utarbeides en masseforvaltningsplan i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplan.

Det bør plukkes ut områder i tidlig fase til mulig mottak/oppfylling, bearbeiding og mellomlagring av masser. Områder som er aktuelle for lagring av overskuddsmasser bør ha krav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan. Disponering av overskuddsmasser innenfor regulert veiområde til støyvoller, modifisering av sideterreng e.l. kan være hensiktsmessig ut fra mange hensyn, ikke minst klimagassutslipp. Vi vil likevel anbefale at slik anvendelse bør ha utgangspunkt i funksjonelle behov, og for øvrig ikke medføre økt belastning på landbruksarealer, vannmiljø

eller annen verdifull natur. Vi viser til at massedeponier representerer en rekke utfordringer for naturmangfold og vannmiljø, nærmiljø, støy, landskap samt klimagassutslipp.

Anleggsarbeid

Større infrastrukturprosjekter vil som regel kreve tillatelse etter forurensningsloven for utslipp i anleggsfasen. En tillatelse etter forurensningsloven vil blant annet stille krav til rensing og overvåking av anleggsvann. Dersom utfylling/deponering av masser medfører fare for forurensning kreves det en tillatelse etter forurensningsloven også til dette. For eksempel kan avrenning fra sprengsteindeponier medføre betydelig forurensning i form av blant annet nitrogenavrenning og partikler. Dette er viktig å vurdere ved plassering av eventuelle deponier. Miljøhensyn må være i fokus ved valg av resipienter for anleggsvann. Generelt er vi kritiske til å gi tillatelse til utslipp av anleggsvann til små og sårbare resipienter.

Støy og luftkvalitet

Fagrapporten for støy konkluderer med at begge alternativer gir færre utsatte støyfølsomme bygg i analyseområdet enn nullalternativet, men at *Viker*-alternativet kommer best ut av de to. Videre konkluderer fagrapporten for luftkvalitet med at *Viker*-alternativet vil ha et lavere antall personer som bor i rød luftforurensningssone enn nullalternativet. Resultatene viser også at Sprellopp Linnesbakken barnehage og Gullaug skole vil hhv. forbli/føres over i gul luftforurensningssone for *Viker*, men ligge i rød sone for *Vitbank-over*. Ut fra hensynet til miljø og omgivelsene, anser vi dette derfor som enda et moment som taler for at *Viker*-alternativet bør velges.

Krav til støy og støv, både under og etter anleggsfasen, må håndteres og følges opp i videre reguleringsplanarbeid. Vi forventer at man i den forbindelse gjør en grundig vurdering av behovet for avbøtende støytiltak, herunder både for støyfølsom bebyggelse, samt for naturområder der stillhet er viktig. Vi peker i den sammenheng blant annet på at området registrert som statlig sikret friluftslivsområde (Gamle Drammenbanen) iht. støykartleggingen delvis vil havne i gul støysone.

Muligheten for å forbedre luftkvaliteten for luftfølsom bebyggelse ved tunnelmunningene bør også vurderes nærmere i neste planfase, slik fagrapporten for luftkvalitet punkt 7.3 legger opp til.

Marka

Marka berøres ved at både *Viker*- og *Vitbank-over*-alternativet har tunnel innenfor Markagrensen. I planbeskrivelsens punkt 2.3.3 opplyses om at det er lite sannsynlig at det vil være behov for riggområder innenfor Markagrensen, ettersom riggområder må knyttes til portalområder, kryss og andre større egnede områder nær anleggsområdet. Anleggsgrenser og plassering av riggområder vil sees nærmere på i reguleringsplanen for valgte alternativ.

Vi legger dette til grunn, og fremhever at vi anser det som særlig viktig at man ved utarbeidelse av reguleringsplan for valgt trasé unngår å beslaglegge områder innenfor Markagrensen til anleggs- og riggområder.

I neste planfase anser vi det videre som vesentlig at tiltak i Marka planlegges og gjennomføres med minst mulig terrengmessige inngrep og landskapsmessig eksponering.

Vi viser for øvrig til at kommunenes endelige planvedtak må stadfestes av Klima- og miljødepartementet før planen får rettsvirkning etter plan- og bygningsloven, jf. markaloven § 6 annet ledd.

Barn- og unges interesser, friluftsliv

Utredningene viser til at man uansett alternativ i liten grad vil ha negativ påvirkning på friluftslivs- leke- og rekreasjonsområder. *Viker*-alternativet vil imidlertid gi positive virkninger i delområdene langs avlastet veg, blant dem sjønære områder med store friluftslivs- og rekreasjonsverdier. Vi anser derfor dette som enda et moment som taler for at *Viker*-alternativet bør velges.

Som bemerket i ROS-analysen, anser vi det som særlig viktig at man i videre planarbeid har fokus på å sikre skolevegene til Spikkestad barne- og ungdomsskole, Gullaug skole samt forbindelse til idrettsanlegg. Ved behov for midlertidige forbindelser under anleggsfasen, må disse ivareta sikkerheten og framkommeligheten for myke trafikanter.

Samfunnssikkerhet

Vi forutsetter at relevant risiko, fare og sårbarhet er dekket av risiko- og sårbarhetsanalysen og at det sikres tilstrekkelige juridiske virkemidler som arealformål, hensynssone og bestemmelser for å ivareta samfunnssikkerhet i reguleringsplanarbeidet. I denne saken vil vi komme med grundigere vurderinger av samfunnssikkerhet på neste plannivå.

Ellers viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2022](#), og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). For kommunens samfunnsplanlegging viser vi også til [Statsforvalterens forventningsbrev for 2022](#). Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#).

Vi imøteser nærmere dialog om det videre arbeidet med kommunedelplanen.

Med hilsen

Gunhild Dalaker Tuseth
avdelingsdirektør
Klima- og miljøvernavdelingen

Nina Glomsrud Saxrud
avdelingsdirektør
Landbruksavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Medsaksbehandlere:

Ståhle Bakstad (landbruk), 22 00 36 98

Lise Økland (vannmiljø), 32 26 68 04

Ellen Kristine Keilen (industri, avfall og forurensning), 32 26 69 13

Karsten Butenschøn (naturforvaltning), 69 24 71 08

Kopi til:

Statens Vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Viken fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG

Mottakerliste:

Lier kommune	Postboks 205	3401	LIER
Asker kommune	Katrineåsveien 20	3440	RØYKEN



Statens vegvesen
Postboks 1010, Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vår ref.: 2024/11133-7

Deres ref.: 23-156763-7

Dato: 13.05.2024

Lier kommune - Uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering - E134 Dagslett - E18

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

Saken gjelder

Statens vegvesen, i samarbeid med Asker og Lier kommune, har sendt ut varsel om oppstart av detaljregulering for E134 Dagslett – E18.

Planområdet baserer seg på Viken alternativet fra Kommunedelplan for E134 Dagslett – E18.

Merknader til saken

Behov for ny konsekvensutredning

Det er i varslingsbrevet konkludert med at reguleringsplanen ikke utløser krav om ny konsekvensutredning, da det ble gjennomført konsekvensutredning i forbindelse med kommunedelplanen. Med bakgrunn i at planarbeidet med Kommunedelplan for Dagslett – E18 hadde som intensjon å utrede korridor på et overordna nivå, så er vår vurdering at det må utarbeides ny konsekvensutredning som ivaretar reguleringsplanens detaljeringsgrad.

Etter vår vurdering så må trafikk, vannmiljø og nyere tids kulturminner inngå som tema i konsekvensutredningen. Dette er grunnet manglende detaljkunnskap om hvordan denne utbyggingen vil påvirke våre fagtema på tiltaksnivå.

Dersom det ikke konsekvensutredes og det ved en seinere vurdering av kravene blir funnet at dette skulle vært gjort, så kan dette medføre saksbehandlingsfeil. Dette vil i verste fall forsinke prosjektet ytterligere, noe som vil være svært uheldig for prosjektet og flere andre byutviklingsprosjekt som har en relasjon til ny veiføring.

Planfaglige merknader

PLAN plan og miljø

Postadresse: Postboks 3563, 3007 DRAMMEN

Besøksadresse: Hauges gate 89, 3019 Drammen

Telefon: 32 80 85 00

E-post: post@bfk.no

Internett: www.bfk.no

Org.nr.: 930580260

Fylkeskommunen er satt til å ivareta hensynet til barn og unge, og vil følge opp dette ved offentlig ettersyn. Vi viser til *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, rundskriv T2-/08 Om barn og planlegging* og plan- og bygningslovens formålsparagraf som vektlegger at barn og unge skal sikres trygge og gode oppvekstmiljøer. Barn og unge har en begrenset aksjonsradius og er særlig avhengig av egne arealer i nærmiljøet som kan fremme aktivitet, lek og utfoldelse og gi varierte muligheter for sosialt samvær. Vi legger til grunn at eventuelle negative konsekvenser av veifremføringen for Barn og unge blir synliggjort i det videre planarbeidet. Dersom arealer av betydning for barns lekemuligheter blir berørt av planforslaget, minner vi om at det stilles krav om erstatningsarealer i *Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging*, punkt 5d.

Videre må det, dersom det er vesentlige endringer fra kommunedelplanen omtales hvilke landskapsvirkninger utbyggingen vil få. Som vi minnet om til varsel om oppstart av kommunedelplanen så er Lierdalen en åpen dal med storskala landskap. Vi anbefaler at det sees på løsninger og tiltak for å redusere veiens påvirkning av landskapet i så stor grad som mulig. Vi anbefaler at løsningene visualiseres i planbeskrivelsen.

Samferdsel

Det varslede planområdet viderefører Viker-alternativet i kommunedelplan for E134 Dagslett – E18. Eksisterende E134 langs fjorden fra Asker grensa til E18 ved Kjellstadkrysset blir da fylkesvei, og drift og eierskap overtas av Buskerud fylkeskommune.

Siden kommunedelplanen var på høring har man kommet videre med andre prosjekter i kommunen som kommunedelplan og områdereguleringsplan for Fjordbyen, og planarbeid på Gullaug er også i prosess. Disse prosjektene vil påvirke trafikksituasjonen på ny og gammel E134.

Da kommunedelplanen var på høring hadde samferdselsavdelingen i Viken en rekke merknader til Viker-alternativet. Flere av Vikens tidligere merknader gjentas her.

Trafikkanalyse

I Vikens uttalelse til kommunedelplanen ble det påpekt at det i *Fagrapport transport og prissatte konsekvenser* er gjennomført følsomhetsberegning av Vitbank-over-alternativet, men ikke for Viker-alternativet. En følsomhetsberegning skal gi et bilde av effekten av tiltakene, gitt at ny E134 mellom Dagslett og E18 er ferdig utbygd. Buskerud fylkeskommune mener det må utarbeides en følsomhetsberegning også for det vedtatte Viker-alternativet av ny E134 som en del av det videre planarbeidet.

Ny utvikling andre steder i Lier og i tilgrensende kommuner gjør at forutsetningene for trafikkanalysene kan ha endret seg fra da man arbeidet med kommunedelplanen. Vi har blant annet sett gjennom *Supplerende trafikkanalyse knyttet til kommunedelplan for samferdselsanlegg og kollektivknutepunkt, Fjordbyen*, datert 24.03.2023, som viser til flere forhold som også kan påvirke trafikken på ny E134. Noen av vurderingene gjort i denne trafikkanalysen og i *Fagrapport transport og prissatte konsekvenser* har

usikkerhetsmomenter, og det må i det videre planarbeidet utarbeides en ny trafikkanalyse for ny E134 som ser på utviklingen også i områdene rundt planområdet.

Bompenger

Bompengeordning og innkrevingspunkter har stor påvirkning på trafikk tall og sjåførens veivalg. Det må redegjøres for hvordan trafikkstrømmene på fylkesvei- og sideveinettet blir som følge av bompengeordning på ny E134 når ny E134 er ferdigstilt. Fylkeskommunen som veieier av fylkesvei må inkluderes i den påfølgende bompengeutredningen.

Avbøtende tiltak

I Vikens uttalelse til kommunedelplanen sto det: *Dersom man velger et alternativ som avlaster dagens E134 for lite trafikk kan det bli behov for avbøtende tiltak. I forbindelse med reguleringsplanen bør det lages en rapport som tar for seg eksisterende vei og eventuelle avbøtende tiltak.*

Siden store deler av traséen til ny E134 går i tunnel, og derfor ikke har av- og påkjøringsramper som gir biltrafikken på lokalveinettet mulighet til å koble seg på hovedveien, vil ny E134 ikke kunne fange opp trafikk fra sideveiene mellom Dagslett og E18. Dette påvirker også mulighetene for av- og påstigning for kollektivtransporten. Vi mener derfor det er viktig at man utreder tiltak i arbeidet med planen, som gjør at biltrafikken overføres til ny E134 slik at fylkesvei og omkringliggende lokalveinett avlastes, også for å sikre fremkommeligheten for bussen.

E18

I dagens situasjon er det store rushtidsforsinkelser i tilknytning til Kjellstadkrysset på E18, som skyldes stor tilførsel av trafikk fra lokalveinettet på dette punktet. Ny E134 kobler seg på E18 nord for Kjellstadkrysset, og vil gi ytterlige forsinkelser. I planforslaget til kommunedelplanen sto det at «*For å bedre fremkommeligheten på E18 vil det være behov for å iverksette tiltak, som for eksempel flere felt.*» Dette må vurderes og beskrives nærmere i det videre planarbeidet.

Det har også vært diskutert å opprette energistasjon for tunge kjøretøy ved nytt kryss på E18. Det må redegjøres for om det skal avsettes areal til dette i det videre planarbeidet.

Arkeologiske kulturminner

Vi viser til tidligere dialog med Kristine Lehn ved Statens vegvesen om arkeologiske registreringer av planområdet og vår e-post datert 15.03.2024. Vi viser også til teamsmøte om samme tema med arkeolog Atle Jenssen den 30.04.2024.

Det er kjent et funnsted med uavklart vernestatus innenfor planområdet, ID179786, ID-nr. fra Riksantikvarens kulturminnedatabase. I dyrket mark er det her funnet et bronsebeslag med antatt datering til middelalder, C61326. Det er også kjent et høyt antall arkeologiske funn fra

flere av gårdene innenfor, og nær planområdet. Det er kjent flere steinalderøkser fra neolitikum fra gårdene Kovestad (gnr. 118) og Brastad (gnr. 99-101), funn av et spinnehjul fra eldre jernalder fra Reistad (gnr. 104-105) og flere gravfunn fra vikingtid fra Reistad, Brastad og Kovestad. Det er sjelden kjent nøyaktig hvor funnene er gjort innenfor matrikkelgårdenes grenser.

I forbindelse med arkeologisk registrering av en vannledningstrasé i 2003, ble det blant annet påvist to automatisk fredete kulturminnelokaliteter under dyrket mark like ved planområdet i nord, ID 90278 og 90277. Lokalitetene ble utgravd av Kulturhistorisk museum i 2005 og det ble påvist et høyt antall bosetningsspor fra jernalder. Det ble også påvist flintfunn fra steinalder på den ene lokaliteten, beliggende ca. 40 m.o.h. Lokalitetene lå i hellende terreng og deler av ID90278 hadde opp mot 140 cm med overliggende matjord. Det har vært utført arkeologiske registreringer i dyrket mark sør i planområdet i 2011 og 2013 på prosjektet RV23 Dagslett-Linnes. Undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9 er oppfylt innenfor disse områdene.

Hoveddelen av planområdet er i dag utmark. Området ligger fra 55-240 m.o.h. Deler av dette område har potensial for funn av boplasser fra eldre steinalder. Det er også kjent flere husmannsplasser fra nyere tid i området. Enkelte deler kan ha potensial for dyrknings- og bosetningsspor fra jernalder/middelalder.

Krav om arkeologisk registrering

De topografiske forhold og kjente funn i nærområdet tilsier at det er potensial for å gjøre funn av automatisk fredete kulturminner i planområdet. Det vil derfor være behov for å gjennomføre en arkeologisk registrering. Kravet er hjemlet i kulturminneloven § 9. Utgifter til slik granskning må dekkes av tiltakshaver jf. kulturminnelovens § 10. I dyrket mark vil registreringsmetoden være maskinell søkesjakt med gravemaskin. I utmark vil områdene overflaterregistreres og det vil bli gravd prøvestikk med spade for å påvise spor etter steinalderbosetning på aktuelle flater.

I kommunedelplanen for E134 Dagslett-E18 er hoveddelen av planområdet tunelltak, regulert som LNFR med hensynssone H710 – Båndlegging til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Ifølge Riksantikvarens veileder om hensynssoner og arealformal over tunelltak, gjelder undersøkelsesplikten i kulturminneloven §9 fullt ut når tunelltaket på terrengnivå har fått et eget arealformål, se vedlegg. Under møtet med Alte Jenssen den 30. april ble det avklart at fylkeskommunen inkluderer tunelltaket i sitt kommende budsjett.

Vi vil ettersende en prosjektplan med utfyllende informasjon om den arkeologiske registreringen, samt budsjett innen kort tid fra dere har mottatt dette brevet. Vi vil da be om at tiltakshaver aksepterer budsjettet og bestiller registreringer hos fylkeskommunen gjennom post@bfk.no merket vårt saksnummer 2024/11133. Aksepten skal også inneholde fakturaadresse.

Registreringer kan bare foretas når bakken er snø- og telefri. Da det er stor pågang, spesielt på høsten, må bestilling gjøres i god tid for å sikre fremdriften i planarbeidet.

Avklaring av forholdet til kulturminner bør gjøres tidligst mulig i planprosessen. Hvis registreringen først gjennomføres ved offentlig ettersyn, kan dette medføre behov for forlenget høringsfrist. Kommunen er ansvarlig for at forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart før planen vedtas.

Nyere tids kulturminner

Nyere tids kulturminner ga i 2022, den gang Viken fylkeskommune, en uttalelse om planarbeidet. Viken fylkeskommune fremmet i 2022 innsigelse til de planlagte arbeidene ettersom flere veitraseer var i konflikt med fredete kulturminner og helhetlige kulturmiljøer i Lier kommune. Innsigelsene ble senere trukket ettersom det ble foreslått endringer som hensyntok kulturmiljø og kulturminner.

I det oversendte varselet vil deler av byggingen av den nye veien påvirke et fredet nyere tids kulturminne, E18 Lier – 74 SVV NVP og E18 Lier – 74a SVV NVP, med kulturminne-ID: 129028 og 129028-1 i kulturmiljødatabasen Askeladden. Denne veistrekningen er forskriftsfredet og er objekt nr. 74 i Statens vegvesens landsverneplan.

I Askeladden står det følgende vurdering av veien:

Motorvegen er et godt eksempel fra starten av motorvegutbyggingen i Norge. Byggingen av motorveger var ett viktig trekk fra midten til slutten av 1960- tallet der man hadde hentet idealene fra utlandet. På bakgrunn av den økende biltrafikken og ønsket om effektivisering, ble motorvegene med midtdeler sett som en god løsning. Motorvegen er derfor et typisk eksempel fra nyvinningene innen vegbyggingen i denne perioden. Motorvegen i Lier er tidstypisk mht. løsninger og teknisk standard. Linjeføringen vurderes som vellykket slik at både kjøreopplevelsen og vegens tilpasning til terrenget fungerer. Kirkelinnakrysset er et tidstypisk toplanskryss som fortsatt fungerer i dag. Hensikten er å bevare motorvegens linjeføring.

Vi vil påpeke at ettersom veistrekningen er fredet må den nye veien tilpasses den fredete veien. Det er blitt akseptert en endring av veien for å sikre avkjøring, men fylkeskommunen må involveres for å diskutere mulige løsninger slik at den fredete veien blir ivaretatt. Vi ber derfor om at vi kontaktes for å diskutere dette.

Miljø

Vannmiljø

Regional plan for vannforvaltning i Innlandet og Viken vannregion 2022-2027, med tilhørende planretningslinjer, legger føringer for forvaltningen av vannet vårt. Vannet er delt inn i vannforekomster med konkrete miljømål fastsatt i vannforvaltningsplanen, i tråd med Vannforskriftens §§ 4-7. Tiltak skal generelt verken forringe tilstanden i vannforekomster

eller, om tilstanden er dårligere enn god, vanskeliggjøre at god tilstand kan nåes på et senere tidspunkt. Den planlagte veitraseen kan potensielt berøre flere vannforekomster.

I varselet vises det til tidligere gjennomført konsekvensutredning når det ikke legges opp til ny KU i forbindelse med detaljreguleringen. I planbeskrivelsen med konsekvensutredning fra 2022 er vannforskriften riktignok nevnt under aktuelt regelverk, men selv om det i dokumentet slås fast at tiltakets konsekvens for vannmiljøet skal utredes, kan det ikke sees at dette er gjort.

Under detaljreguleringen velges løsninger for eksempelvis påkobling til E18, overvannshåndtering og nøyaktig plassering. Forurenset vann fra veianlegget, både ved etableringen og i driftsfasen, har potensiale til å påvirke vannmiljøet i tiliggende vannforekomster. Det forventes at tiltakets effekt på vannmiljøet kartlegges grundig, herunder også om løsning for overvannshåndtering kan ha negativ effekt på resipientene. Dersom tiltaket vil kunne påvirke måloppnåelsen satt i vannforskriften, må det gjøres en egen vurdering etter vannforskriftens § 12 om ny aktivitet eller nye inngrep.

Fysiske tiltak i vassdrag

Vi gjør oppmerksom på at tiltak i vassdrag må oversendes Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) for avklaring etter vannressursloven (konsesjonspliktavurdering). Tiltak som ikke er konsesjonspliktig, skal vurderes etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Dette vil eksempelvis gjelde der veianlegg er planlagt å krysse bekker og elver.

Forskrift om fysiske tiltak har til hensikt å ta vare på vassdragsmiljøene og artene som lever i og ved disse, og at eventuelle tiltak skal foregå på en forsvarlig måte innenfor akseptable rammer. Forskriften gjelder uavhengig av plan- og bygningsloven. Der hvor veianlegget passerer vassdrag anbefales det at det gjennom detaljreguleringen settes spesifikke og etterprøvbare funksjonskrav for løsningen for å sikre at forskriftens intensjon etterleves.

Statsforvalteren har ansvar for tiltak på strekninger som fører anadrom laksefisk eller kreps, mens fylkeskommunen har ansvar for øvrige vassdragsstrekninger.

Vilt

Mange viltarter er arealkrevende, og forflytter seg over lange avstander gjennom året. Det er essensielt at arealendringer og tiltak ikke skjærer av trekkruiter eller viktige beitearealer. Ettersom skogstrukturer langs vassdrag er vanlige trekkruiter for vilt, er det viktig at viltkartverk eller viltkyndige konsulteres under detaljreguleringen, slik at eventuelle konflikter avdekkes og avbøtende tiltak kan vurderes. Vi tenker særlig på passering av Dauerudbekken og påkobling til E18. Elgen er den arten med størst krav til en korridor, og gjennom å sikre trekkveier for denne arten vil man samtidig ivareta interessene for en lang rekke andre viltarter.

Saksbehandler plan: Geir Sørmoen
Saksbehandler miljø: Håkon Bergø
Saksbehandler arkeologi: Anne Herstad
Saksbehandler nyere tids kulturminner: Silje Helland Økland
Saksbehandler samferdsel: Ida Ruud Tåsåsen

Vennlig hilsen

Geir Sørmoen
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
LIER KOMMUNE
STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN

Fra: Ståle Lybekk

Dato: 2024-05-09

Innspill/melding: Det er boret energibrønn for oppvarming av bolig på eiendommen. Dybde ca. 180 meter.

objectid: 44

globalid:

CreationDate:

Type_Tilbakemelding: Privatperson

Navn: Ståle Lybekk

Adresse: Narums vei 39, 3430 Spikkestad

Epost:

Mobilnummer:

Tilbakemelding: Det er boret energibrønn for oppvarming av bolig på eiendommen. Dybde ca. 180 meter.

Kommune: Asker

Eiendom: Asker Kommune, gnr. 281, bnr. 58

Fra: Ståle Lybekk

Dato: 2024-05-09

Innspill/melding: Innspill mot vurderingen om at eksisterende konsekvensutredning tilhørende en tidligere plan er gjeldende. Planlagt prosjekt omfatter en firefelts motorvei som kan avvike fra tidligere planer. Konsekvenser for støy i nærområdet og biologisk påvirkning er ukjent opp mot endelig prosjekt. Det bør utføres en GAP analyse for å kunne fastslå om ny konsekvensutredning er påkrevd.

objectid: 45

globalid:

CreationDate:

Type_Tilbakemelding: Privatperson

Navn: Ståle Lybekk

Adresse: Narums vei 39, 3430 Spikkestad

Epost:

Mobilnummer:

Tilbakemelding:

Innspill mot vurderingen om at eksisterende konsekvensutredning tilhørende en tidligere plan er gjeldende. Planlagt prosjekt omfatter en firefelts motorvei som kan avvike fra tidligere planer. Konsekvenser for støy i nærområdet og biologisk påvirkning er ukjent opp mot endelig prosjekt. Det bør utføres en GAP analyse for å kunne fastslå om ny konsekvensutredning er påkrevd.

Kommune: Asker

Eiendom: Asker kommune gnr. 281, bnr. 58 med flere

Fra:
Til: [Firmapost](#)
Emne: Innspill til regulering av E134 i Daueruddalen
Dato: mandag 13. mai 2024 18:32:02

Hei

Vi er eiere av Gullaugkleiva 40 (118/21) og Kovestadveien 6 (118/9)

Vi har observert at SVV sin borerigg har utført grunnboring i store deler av vårt nærområde, og frykter derfor nå at SVV vurderer et mer nordlig alternativ til tunell enn det som tidligere har vært beskrevet i kommunedelplan:

Vi er sterkt imot at SVV nå vurderer å ødelegge vårt nærmiljø med planer om en mer nordlig trase. Dere skriver i utsendt informasjonsskriv:

Statens vegvesen vurderer i samråd med kommunen at det ikke er krav til ny konsekvensutredning i forbindelse med reguleringsplanen for E134 Dagslett – E18/Viker

Vi mener at dere er pliktige å gjøre nye konsekvensutredninger, spesielt siden det etter vårt syn ikke ble gjort i tilstrekkelig grad i kommuneplanen.

Vi bemerker at det for Landskapsbilde i en konsekvensutredning bør klargjøres at Daueruddalen er en ravinedal som blir sterkt berørt av en ny veitrasé, og med tilhørende vurderinger; Noe som ikke er beskrevet i tidligere konsekvensvurdering. Det er heller ikke angitt/konkretisert konsekvensvurdering for nettopp Daueruddalen ifht Naturmangfold.

Statens vegvesen skal også i henhold til nasjonale og kommunale føringer forsøke å finne traseer som har minst mulig konsekvens for bebyggelse og naturmiljø. En mer nordlig trase i Daueruddalen kan ikke være i henhold til disse forutsetningene, da den vil gi et mye større naturinngrep, samt en mye større støyeksponering for eksisterende bebyggelse og en av Liers mest benyttede turveier. En vei som ligger på tvers av dalretningen, med en fornuftig (ikke for høy) bruutforming vil gi et mindre støyavtrykk, samt være lettere å støyskjærme.

Vi vil også minne om at traséen som forelå i den planen som ble stoppet i Byggeprosjekt-perioden var av SVV vist å gi støybelastninger langt opp i Marka, helt inn til og ut over det svært viktige utfartsmålet Skapertjern. Dette området er svært viktig og mye brukt turområde både for Lier- og Spikkestad-folk. (Vi antar SVV sitter på trafikktegninger som viser at helgetrafikken på begge sider av kommunegrensa er like stor og til tider større enn trafikken på hverdager, noe som er tydelig indikasjon på bruken av området til turformål og rekreasjon. Dersom også syklende og gående er registrert vil vi tro at SVV sitter på god dokumentasjon i henhold til tidspunkt for målingene. For oss som bor her er det tydelig at bruken øker fra år til år.) Sterkere trafikkstøy vil medføre forringelse av verdien som tur-/rekreasjonsområde. En trasé ennå lenger nord kan vi ikke forstå annet enn at vil gi større støybelastninger enn tidligere forslag, og effektiv støyskjerming mer krevende.

Videre vil en mer nordlig trase gi ennå større ulemper for friluftslivet enn tidligere forslag til traseer og tunnelinnslag. Gamle Drammensbanen er etablert som viktig turvei og sykkeltrasé i et overordnet sykkelveisystem Lier-Asker. Turveien har svært stor bruk og derav viktighet for friluftslivet for både folk i Lier og i Asker.

Vi viser til plankart fra den vedtatte Kommunedelplan for E134 Dagslett–E18 (2021) og vil kommentere at for Lier ikke er lagt inn hensynssone for friluftliv for turveien langs gamle Drammensbanen, noe vi mener er en alvorlig feil ifht. denne. Vi stiller stort spørsmålstegn ved kombinasjonen turvei og tunnelinnslag i umiddelbar nærhet. Dermed mener vi det er nok et element som tilsier at tidligere utført konsekvensutredning ikke er tilstrekkelig.

Daueruddalen er også viktig for vilt. Det er fast hekkende musevåk i dalen, det er årlig kongeørn i området, mye rådyr og grevlinger kan observeres, samt at det er salamander i dammen ved Enga (rett ved nevnte turvei). Både rådyr, rev og grevling trekker opp dalen forbi boligene langs Gullaugkleiva og inn i Marka på nordsiden.

Vi mener en konsekvensutredning må ta for seg de reelle lokale forhold, og omhandle både friluftsliv og rekreasjon, og natur og viltliv som det finnes lokal kunnskap om.

Det må kunne forventes at SVV sørger for å skaffe reell og oppdatert oversikt over både rekreasjon/friluftstrafikk (alle typer), bruk av etablert turvei samt trafikkbildet langs Gullaugkleiva i nye planprosesser. Veien er i siste vedtatte konsekvensvurdering ikke nevnt som verken viktig skolevei eller turvei (ref. siste avsnitt s 106). I tillegg kan det se ut som SVV ikke er klar over at Gamle Drammensbanen allerede fungerer som viktig sykkeltrase for sykkelpendlere -det i tillegg til tur-/rekreasjons-/treningsbruk (ref. siste tre kulepunkt på s 109).

Gullaugkleiva er i dag belagt med gjennomkjøringsforbud, men veien benyttes daglig som snarvei og gjennomskjøringsvei for biler fra E134 fra/til Spikkestad til/fra Gullaug og spesielt når det er mye kø på E134, f.eks ved uhell, semitrailere uten kjetting og på utfartsdager. Det må belyses både i risikovurderinger og konsekvensutredning hvordan ny vei vil påvirke trafikkmengden langs Gullaugkleiva.

Støy- og støvskjerming, samt hensyn, skjerming og risikovurderinger for beboere i Gullaugkleiva-området, natur, vilt og friluftsliv både i anleggsfasen og etter ferdigbygd vei må beskrives i konsekvensvurderingen for veitraséen.

Daueruddalen er ellers en bratt ravinedal som har naturlig rasfare på grunn av helning, uavhengig av øvrige grunnforhold.

Risikovurderinger må beskrive rasfare og evt. konsekvenser av ras for boliger som ligger på toppen av bratte og rasutsatte ravinesider av leirjord, trafiksikkerhet ved etablering av anleggsvei langs Gullaugkleiva, anleggsområdet opp til eller over turveien langs gml. Drammensbanen. Vi mener en konsekvensvurdering må omtale de nevnte forhold, spesielt når SVV legger inn mulig nye anleggstilkomster; Vi viser til vedtatte Planbeskrivelse med konsekvensutredning - Kommunedelplan for E134 Dagslett-E18, side 72, andre avsnitt: «Brua kan bygges på ulike måter,

enten via anleggsveg i Daueruddalen fra sør for etablering av landkar og søyler, *eller via anleggsveg fra vest (Kovestad eller Enga)*». Enga har tidligere ikke vært et alternativ som anleggstilkomst, og det er å bemerke at eneste reelle tilgang via Enga vil måtte forgå på turveien/Gml. Drammensbanen. Dette er mener vi må beskrives i en konsekvensutredning, da det vil gi store konsekvenser for boliger/beboere i området og all bruk av turveien. I tillegg må det tilhøre en komplett risikovurdering for et slikt forslag.

For våre to eiendommer konkret er våre innspill:

Gullaugkleiva 40 (118/21) ligger på toppen av en bratt leireskråning som vil komme relativt nærme tunellen uansett valg av trase. Vi er derfor bekymret for utglidning av grunnen til huset vårt som følge av rystelser i grunnen i anleggsperioden og i den første perioden etter ferdigstilling av anlegget. Vi ber derfor om at tomten vår blir grunnundersøkt og sikret om det viser seg å være behov for det.

Vedrørende Kovestadveien 6 (118/9), så er det fra forrige prosjekt regulert anleggsvei langs deler av eksisterende tilførselsvei (Kovestadveien) og videre på vestsiden av Kovestadveien 6 (118/9). Reguleringen av anleggsvei ligger svært nærme de 4 første husene langs Kovestadveien, så det er uheldig med tanke på bomiljø i anleggsperioden. Grunneiere langs Kovestadveien er uansett i diskusjon om omlegging av eksisterende vei, pga ny trafikkintensiv næringsvirksomhet på Kovestadveien 19 (118/1). Det vil si av ønsker dialog med SVV om regulering og plassering av en evt anleggsvei. Men vi presierer at den kommunale veien Gullaugkleiva i seg selv er ikke egnet til noe anleggstrafikk gitt nåværende veinbredde, stigning, grunnforhold og kryssløsning mot E 134, samt omfattende bruk av turgåere og syklist.

For begge boligene vil bygging av ny E 134 støyutsette både uteoppholdsarealene og boligene, og vi krever at det utføres støyanalyser for eiendommene og evt. reguleringsbestemmelser om støyskjerming ved overskridelser av støygrensene. Vi ber også om reguleringsbestemmelser som gir krav til støymålinger etter åpning av veien dersom SVV presenterer beregninger som angir at uteplasser og boliger ikke skal bli berørt av støy over grenseverdiene, og at dersom slike støymålinger viser reelle støybelastninger over grenseverdiene utløser det krav om støyskjerming av både uteoppholdsplasser og fasadetiltak, da vi anser at plasseringen av et slikt veilegemen i Daueruddalen uansett vil kunne medføre støy over grenseverdiene, det grunnet topografien og de lokale vindretningene i dalen.

Mvh

Hanne M Sørsdal og Knut Ivar Støfring

Fra: "Skøien, Øivind"
Sendt: mandag 13. mai 2024 23:58:43
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Kopi:
Emne: Merknader til planoppstart - 23/156763 E134 Dagslett-E18
Vedlegg: Merknader til oppstart reguleringsarbeid E134. Fra Gullaugtoppen velforening.pdf, Høringsuttalelse til kommunedelplan for E134 Dagslett-E18 (03.04.2022).pdf, Høringsuttalelse til planprogram og varsel om oppstart for kommunedelplan E134 Dagslett-E18 (08.03.2020).pdf, Notat til formannskapetets behandling 27.01.2022 av E134 Dagslett-E18 (24.01.2022).pdf, Formannskapetets sak 5-2022 - Førstegangsbehandling av kommunedelplan for E134 Dagslett-E18 (27.01.2022).pdf
Categories: Unni B

Hoveddokument og fire vedlegg.

Med hilsen
Øivind Skøien
Gullaugtoppen velforening

Merknader til oppstart av reguleringsplanarbeid E134 Dagslett-E18. Veistrekningens østre del fra Dagslett til tunnel, som berører Gullaugtoppen, Daueruddalen og landskapsrommet omkring

Gullaugtoppen velforening har merknader til planarbeidet. Disse er kort oppsummert:

- Ny vei oppover Daueruddalen vil gi alvorlige støykonsekvenser og bli ødeleggende for grenda og naturmiljøet. Velforeningen ber om at forslagsstiller, myndigheter og folkevalgte gjør hva de kan for å begrense skader og ulemper for området.
- Reguleringsplanen vil gi byggerett til et konkret veitiltak 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.
- Velforeningen protesterer mot plassering av veilinje og tunnelportal nord for den linja som ble regulert i 2014. Slike linjer er ikke blitt konsekvensutredet på tiltaksnivå. Ulemper ved nordlige linjer og fordeler med regulert sørlig linje påpekes i våre merknader. Skadevirkninger for miljø og samfunn blir betydelig verre for nordlige linjer, med langt større støyutbredelse, større naturtap, ulemper for barn og unge, og i sum store skadevirkninger for bomiljø og lokalsamfunn.
- Velforeningens tidligere merknader vedlegges og er del av våre samlede merknader nå til oppstartsvarselet. De gjelder det samme veiprojektet og i hovedsak de samme problemene med arealplanleggingen.
- Merknadene sendes Statsforvalteren som underlag for deres oppfølging av plansaken.

I oppstartsvarselet gir SVV ingen informasjon om hvilke veilinjer og portalplasseringer som faktisk planlegges og undersøkes. Samtidig hevder SVV i varselet at det ikke er krav om konsekvensutredning for veitiltaket som nå skal planlegges.

Medvirkning og kontrollmulighet

Uten et planprogram som gjør rede for utredningsopplegg og forhold ved tiltaket som forslagsstiller og planmyndighet vet har vesentlige virkninger for miljø og samfunn, blir medvirkning vanskelig. Vi får ikke vite hva som skal undersøkes, hvilke valgmuligheter som foreligger, hvordan skadereduserende tiltak kan utvikles og forpliktes. Er planleggingen ført så lang at det ikke lenger er rom for å etterleve forskrift om konsekvensutredning § 19 og § 23?

Velforeningen mener SVV bryter reglene om konsekvensutredning, og (dermed) hindrer ett av hovedformålene med plan- og bygningslovens bestemmelser, som sier: «Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives.» (§ 1-1)

I planbeskrivelsen for kommunedelplanen (21.06.2022) skriver eksempelvis SVV dette som oppsummering av konsekvensutredning for naturmangfold: «Konsekvensene vurderes å være like for samtlige alternativer på Dagslettsiden.» (side 17) Det villedende med denne fremstillingsmåten er at det ikke forelå *alternativer* på Dagslettsiden. De ulike veilinjene over Daueruddalen som planprogrammet viste og beskrev, valgte SVV å føye sammen til én veilinje straks planarbeidet begynte. Dermed forhindret SVV muligheten til å påvise at ulike veilinjer har ulike egenskaper og miljøkonsekvenser, og dermed ble det heller ikke løftet fram for høring og beslutning hvilken veiplassering (øst for tunnelen) som kunne gi minst skadevirkninger.

Brev fra SVV til grunneiere i januar i år om grunnundersøkelser viser at det (allerede) er tatt konkrete steg for planlegging av veilinje og portal enda lenger nord enn linja vist i kommunedelplanen. Nå undersøker SVV altså en veiplassering som er så nær bebyggelsen at det vil bli ødeleggende for dalen og grenda. (Allikevel mener SVV de er fritatt for krav om å utrede konsekvenser.)

Situasjonen er dermed, i korte trekk at SVV forsøker å frita seg fra krav om konsekvensutredning. I forrige planrunde, da det kun ble utført en grov konsekvensutredning, gjorde SVV grep som førte til at lokaliseringalternativer ikke ble undersøkt, og ingen skadereduserende tiltak ble vurdert. Dette på tross av «lovnader» i planprogrammet, se særlig side 26 i fastsatt versjon datert 14.12.2020.

Det har ikke vært noen mangel på vedtak, merknader, innspill og faglige råd til SVV om miljøutfordringene og at støyforebygging og støyskjerming er svært vesentlig for dagstrekningen øst for ny tunnel. Allikevel er dette blitt forsømt. Velforeningen ser at det er liten grunn til å tro at forslagsstiller akkurat denne gangen vil la seg påvirke av innspill i forhåndsuttalelser til den varslede planoppstarten.

Velforeningen mener det er helt nødvendig at planmyndighet eller statsforvalter pålegger SVV å etterleve forskrift om konsekvensutredning.

Paradokser og gråsoner

I 2013, underveis i høringen av reguleringsplanen for Rv23, kalte Fylkesmannen inn forslagsstiller til møte etter at SVV hadde lagt ut planforslaget med så dårlig kvalitetssikring at den nye veien over Daueruddalen var fremstilt som «lydløs», og uten støykonsekvenser for det store landskapsrommet som veien vil skjære gjennom. Sannheten var imidlertid at veien ga støyulemper i et stort område, helt inn i marka. Først da dette ble påvist valgte SVV å legge inn et minimum av støyskjermer langs deler av veistrekningen over Daueruddalen. Krav om slik skjerming langs veien, for å redusere trafikkstøyen for dalen, grenda og marka, ble enstemmig vedtatt av kommunestyret i 2014.

Disse hensynene, og landskapsformens sårbarhet for støyspredning, var glemt av SVV når arbeidet med ny kommunedelplan startet i ca 2019. Ved høring av planprogrammet for kommunedelplanen hadde SVV glemt å gjøre rede for allerede kjente problemstillinger for miljø og samfunn, slik forskrift og veileder for konsekvensutredning angir. Nok en gang hadde forslagsstiller utarbeidet et viktig plandokument uten å ta disse forholdene i betraktning.

Kommunestyret vedtar 03.11.2020 flere punkter til planprogrammet, punkter som er i tråd med kommuneplan, nasjonale føringer og tidligere vedtak i veisaken (rv23). Dette er allikevel en skjerping og tydeliggjøring av hva SVV må følge opp i det videre plan- og utredningsarbeid. Herunder å undersøke alternativer for dagsonen på Dagslett/Daueruddalsiden blant annet for å minimere jordtap, gjøre støyskjerming mulig, og ta hensyn til nærmiljøer, boligområder og gårdsbruk. (Sammendrag av vedtakspunkt 2 og 3).

Deretter tar SVV et nytt grep som tilsidesetter kommunestyrevedtaket. SVV forelegger vedtaket for Samferdselsdepartementet som i sin tur ber Kommunal- og moderniseringsdepartementet om å fastsette planprogrammet. Dette fremkommer av merknadsbehandlingen (s 59, 21.06.2022) der SVV skriver: «Det er dermed KMDs vedtak som er bindende.» Men så legges det til: «Statens vegvesen mener dermed at vedtakene i Lier og Asker ikke gjelder som fastsettelse av planprogrammet.» Med denne utvidede tolkningen gir SVV seg selv myndighet til å tilsidesette de legitime kravene som kommunestyret fattet vedtak om. KMDs vedtaksbrev sier imidlertid kun at alle fire trasealternativer skal utredes, og er derfor en overprøving av kommunestyrets første vedtakspunkt. KMDs brev for øvrig viser til kommunens synspunkter, kommunens viktige rolle som planmyndighet, og behovet for

dialog om arbeidet med valg av korridor. Det var følgelig ingen holdepunkter for å tilsidesette andre deler av kommunestyrets vedtak.

Så, status i plan- og prosjekthistorikken pr 2022 er at SVV underslår kunnskap og lokalpolitiske føringer om behov for støyskjerming, og underslår kommunestyrets eksplisitte vedtak som nettopp forsøkte å klargjøre planprogrammet slik at blant annet alternativutvikling og støyskjerming skulle få nødvendig oppmerksomhet i det videre arbeidet med kommunedelplanen.

Forslag til kommunedelplan fremlegges for førstegangsbehandling og utleggelse til OE våren 2022. Her blir det synlig at planforslaget med konsekvensutredning har store mangler. Planmaterialet gir ingen etterprøvbarhet av trasevalget i øst, og miljøegenskaper er ikke lagt til grunn for trasevalg. Av de fire veilinjene opprinnelig angitt i planprogrammet er den nordligste, som er dårligst for miljø og samfunn, valgt av SVV. Til førstegangsbehandlingen påpeker Gullaugtoppen velforening disse problemene, jfr sammendraget i et notat vi leverte til formannskapet og administrasjon 24.01.2022:

Sammendrag

Planprogrammet angir alternativer som skal utredes. På Dagslettsiden er tre av de fire angitte alternativene utelatt fra utredningen. Dermed er heller ikke forskjeller i konsekvenser og måloppnåelse gjort rede for, og en evaluering med sikte på å velge alternativ som skaper minst ulemper er umulig. Kommunen som planmyndighet har ikke gitt noen vurdering av om forslagsstillers materiale er i samsvar med planprogrammet. Saksframlegget gjør heller ikke rede for om planforslag og konsekvensutredning er i samsvar med kommuneplan eller utredningskrav for øvrig. Disse forholdene er vesentlige for spørsmålet om planforslaget kan eller bør legges ut til høring. Mangler og saksbehandlingsfeil kan lede til klage, innsigelse og ugyldighet.

Kommunedirektøren i Lier kommer straks etter med et notat (tilknyttet saksdokumentene i utvalgsbehandlingen 27.01.2022) som forsøker å gi svar på velforeningens hovedspørsmål. Kommunedirektørens notat fastslår at «Når kommunedelplanen er vedtatt, skal det utarbeides reguleringsplan med ny konsekvensutredning for valgt alternativ.» Vi vet nå at verken SVV eller kommunen vil etterleve dette, jfr oppstartsvarselet. Videre skrev kommunedirektøren: «I reguleringsplanen kan valgt trase også justeres ytterligere.» Her er det verdt å merke seg at når justering nevnes her er det forsøk på å berolige velforeningen (og formannskapet som også var mottaker) som har påpekt at det ikke er vist noen drøfting i tråd med tiltakshierarkiet, dvs å velge alternativ som gir minst skade. Kommunedirektøren fortsetter: «I neste planfase med utarbeidelse av detaljregulering for valgt alternativ, skal tiltaket konsekvensutredes på nytt, med et langt mer detaljert innhold.» Som nevnt vet vi nå at denne klare forutsetningen er brutt, og med det kan vi også fastslå at formannskapet ble feilinformert.

Ved sluttbehandlingen fikk SVV «hvitvasket» grepet med å fjerne alternativer på Dauerudsidan. Plansaken etterlater dermed ikke noe som helst kunnskap om betydningen lokaliseringen av veilinja har for de store, kjente miljøbelastningene som veianlegget vil påføre omgivelsene.

I planmaterialet fremlagt til vedtak høst 2022 ligger også merknadsbehandlingen fra høringen (datert 21.06.2022). Her skriver SVV (side 56): «Det vil si at med den fleksibiliteten vi har innenfor båndleggingssonen, kan både linjen fra reguleringsplanen og linjen lagt til grunn for kommunedelplanen vurderes i arbeidet med reguleringsplanen.» SVVs kommenterer her også velforeningens merknader: «Det er dermed riktig at Statens veivesen ikke har gjort noen forsøk på å begrense støyforurensningen verken øst eller vest for tunnelen, men det er heller ikke intensjonen på dette plannivået.» (side 58).

Paradokset er dermed dette: Vest for tunnelen trekkes departementet inn for å fastholde at fire ulike trasealternativer skal utredes, mens øst for tunnelen gjør SVV flere grep for å unngå at ulike

alternativer utredes. Og nå, ved oppstart reguleringsplan, mener SVV at alle miljøtema er ferdig og fullgodt konsekvensutredet i forrige planfase. Velforeningen mener dette er feil, og at det i planarbeidet hittil er gjort en rekke disposisjoner, som kan være manipulering eller uheldige omstendigheter, men som uansett har ført til at forskriftsmessig utredning har uteblitt.

Konklusjoner

Gullaugtoppen velforening viser for øvrig til våre tidligere uttalelser som blant annet gjør rede for ulempene ved nordlig linje i Daueruddalen og fordelene ved sørlig linje over Daueruddalen. Disse uttalelsene skal anses som del av våre merknader til varsel om oppstart. (Dette gjelder selv om flere formuleringer av åpenbare grunner er tilpasset den forutgående kommunedelplanen.)

- Høringsuttalelse til planprogram og varsel om oppstart for kommunedelplan E134 Dagslett-E18.

Gullaugtoppen velforening, datert 08.03.2020.

- Høringsuttalelse til kommunedelplan for E134 Dagslett-E18. Gullaugtoppen velforening. Innsendt 03.04.2022.

Velforeningen ber SVV, som forslagsstiller og mottaker av våre merknader, om å sette i gang et grundig og godt arbeid med planprogram, og sende dette på høring. Kommunen har gitt forsikringer om oppfølgende konsekvensutredning og vi forventer at dette følges opp.

Vi ber også om at planområdet utvides i sør, slik at det blir mulig, og dermed sant det som SVV har sagt ved flere anledninger, at den regulerte linjen skal undersøkes. Dette alternativet er realistisk og relevant og planområdet må derfor utvides for å dekke den regulerte linjas arealbehov.

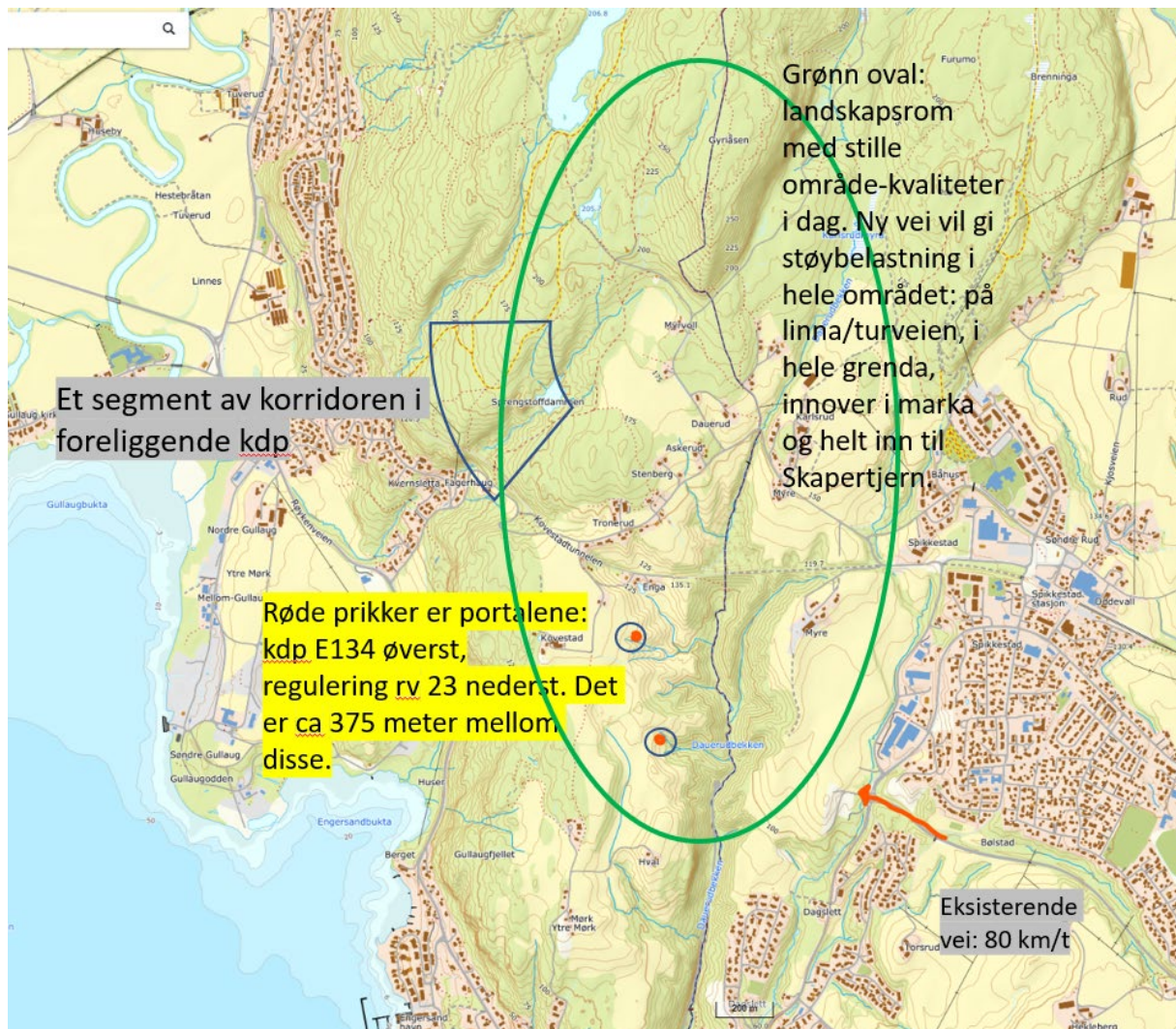
Velforeningen protesterer mot at planarbeidet videreføres uten planprogram og konsekvensutredning. Vi krever en planprosess som gjør det mulig for oss, myndigheter og berørte å kontrollere og påvirke at plan og prosjekt utformes i samsvar med regelverk, og på en måte som blir til å leve med. Uten dette vil SVV unnlater nok en gang bli «hvitvasket» og det kan få ødeleggende virkninger for hele grenda, for natur og økosystem fra fjorden til marka, for vannmiljø, for rekreasjon og folkehelse i dette store landskapsrommet som i dag tilbyr helsefremmende omgivelser for brukere fra et stort og stadig mer urbanisert omland.

Velforeningen protesterer mot at det pågår planlegging som ikke synliggjør hvordan anleggsveier og adkomst til anleggsområdene skal løses, når det er kjent fra tidligere planprosess at det er uakseptabelt med anleggsvei via Gullaugkleiva. Vi krever at det tas hensyn til barn og unge, til lokalsamfunn med boliger og drift av gårdsbruk, og mener utelatelse av anleggsvei som premiss i seg selv er en så alvorlig mangel at planleggingen må stoppes inntil et forpliktende planprogram foreligger.

Velforeningen sender merknadene (med vedlegg) til SFOA som underlag for deres oppfølging av plansaken og eventuelle lovlighetskontroll av den.

Gullaugtoppen velforening

Styret v/Øivind Skøien



Vedlagt:

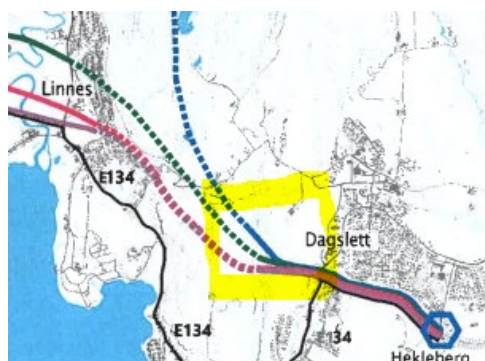
To høringsuttalelser fra Gullaugtoppen velforening
 Notat fra Gullaugtoppen velforening til formannskapet m fl
 Notat fra kommunedirektøren i Lier

Høringsuttalelse til kommunedelplan for E134 Dagslett–E18

Gullaugtoppen velforening gir nedenfor merknader til planforslaget datert 01.12.2021. Dersom annet ikke er nevnt gjelder merknadene den østre delen av planområdet, dvs dagstrekningen over Daueruddalen og influensområdet fra vei og veibygging her.

Innledning

Velets sterkeste innvending til planforslaget er at flere alternative traseer over Daueruddalen som ble fastsatt i planprogrammet, er blitt utelatt og ikke utredet. Dette har potensielt store skadevirkninger for miljø og samfunn i influensområdet, men kan også få uheldige følger for planprosessen, kostnader og for kommunens egne samfunnsmål og arealstrategier.



Pr nå er det i den gule rammen kun nordre linje (blå strek) som er med i høringsutgaven av kommunedelplanen, mens søndre linje og midtre linje (rødlig og grønn strek) er alternativer som er utelatt fra konsekvensutredningen. (Kart fra planprogrammet)

Vi gjør rede for ulemper ved den foreslåtte traseen langt nordover i Daueruddalen, og fordeler ved en trase som krysser dalen lenger sør, lik regulert trase for rv 23, som ifølge planprogrammet skulle inngått i planarbeidet. Sammenlikning av disse alternativene mangler i plandokumentene og hindrer dermed nødvendig opplysning av saken og bruk av kunnskap fra forutgående prosess.

I siste del av uttalelsen går vi nærmere inn på følgefeil av at den grunnleggende konsekvensutredningen av alternativer mangler, samt gir merknader til fagrapporter og enkelte andre forhold ved planforslag og planprosess.

1 Alternative traseer over Daueruddalen

I planforslaget er kun en nordlig trase beskrevet. Saken gir dermed ingen informasjon om fordeler og ulemper med dette alternativet sammenliknet med andre mulige trasevalg. Velet mener den regulerte traseen lenger sør er et langt bedre alternativ og begrunner dette ved å gi en sammenlikning her. Formålet er å underbygge at alternativene må utredes, slik at det beste alternativet kan velges og inngå i kombinasjon med Liers foretrukne alternativ for strekningen for øvrig, dvs. Viken.

En ny veistrekning gir miljøgevinst der den legges i tunnel, og store miljøulemper der den legges i dagen. Derfor bør trafikken vekk fra dagens E134 over Lahell, og derfor er Vikeralternativet best for Lierdalen. På østsiden gjelder det samme forholdet! Likevel har SVV valgt et alternativ der mer av veien legges i dagen, høyere i terrenget og nærmere bebyggelse og støysensitive arealer.

Prosjektmålene som SVV selv har formulert for E134 sier at ny vei skal gi begrensede negative konsekvenser for miljøet og omgivelsene og at dette gjelder spesielt støylastning, barrierevirkning, visuell virkning. Vi påpeker at et alternativ som har en lenger dagstrekning i Daueruddalen vil forsterke naturinngrepene, støytbredelsen, barrierevirkningen og bli svært

synlig, sammenliknet med en trase lenger sør, der dalen er smalere og sideterrenget bidrar til naturlig skjerming. Dette indikerer dårlig måloppnåelse, også etter SVVs egne prosjektmål.

En lang dagstrekning oppover i Daueruddalen vil ha store negative konsekvenser for naturmiljøet og for beboere omkring. Topografien her gjør at støy fra dagstrekningen vil spre seg i et stort område som også omfatter deler av marka og Spikkestad.

Trase langt nord i Daueruddalen vil medføre at eksisterende anleggsvei inn Daueruddalen må forlenges gjennom et vanskelig ravineterreng. Alternativt må nye anleggsveier bygges i vanskelig terreng, samt at alternative anleggsveier vil ha stor negativ påvirkning på bomiljø, skoleveier, turveier og eksisterende trafikk på E 134.

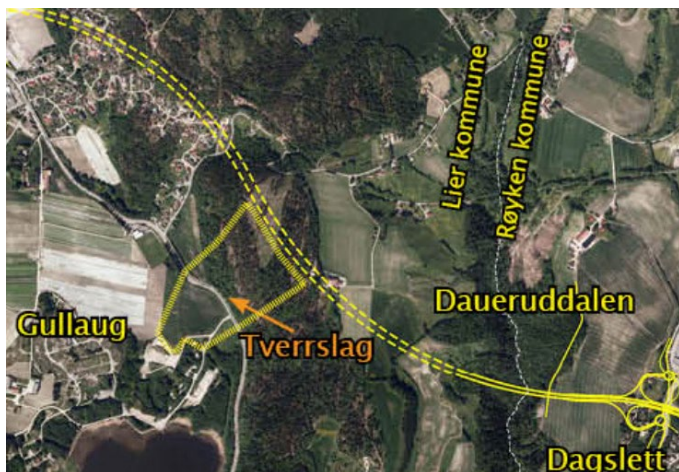
Velforeningen som er lokalkjent mener at risiko for leirskred i Daueruddalen må tas på største alvor. For den nordlige traseen har tunnelinnslaget store leirskråninger på alle sider. Anleggsveier vil omkranse bygge- og graveområdene. Inntil disse leirskråningene ligger det flere boligeiendommer og gårder.

Langtidsvirkningen av forurensning og naturødeleggelse kan bli at grenda svekkes som levende nærmiljø og som produsent av kulturlandskap.

Den nordlige traseen og tunnelportalen vil komme tett på den gamle jernbanelinja som lenge har vært og er et satsningsområde som turvei for Røyken/Asker og Lier kommuner, med økonomisk støtte fra Miljødirektoratet, fylkeskommunen og Oslofjorden friluftsråd. Dette er et statlig sikret friluftslivsområde. Støyforholdene vil bli uakseptable for en turvei av denne typen som ifølge nåværende og tidligere konsekvensutredninger har regional verdi for rekreasjon og friluftsliv. Bygdeveien like ved (Gullaugkleiva) er også en viktig turvei som også gir tilgang til marka og til stille områder for et stort, støybelastet omland.

Raviner er en rødlistet naturtype. Daueruddalen er i tillegg en uvanlig stor ravine som gir en unik forbindelse fra Kjekstadmarka til Drammensfjorden og naturtypene der. En veitrase nordover i ravinen vil gi mye større naturinngrep og større forstyrrelse av det rike plante- og dyrelivet i denne naturlige korridoren, enn om veien krysser rett over dalen lenger sør. Betydningen av dalen for naturmangfoldet må ses i sammenheng med hvor få slike korridorer som finnes mellom fjorden og marka. Daueruddalen er i seg selv levested for truede arter.

Den nordlige traseen kan gi en marginalt kortere samlet tunnelstrekning, men vil også gi omfattende geotekniske utfordringer, stort arealbeslag og uforholdsmessige negative miljøkonsekvenser. Det framstår som en nærsynt øvelse i kostnadsreduksjon å knipe noen tunnelmetere her, og samtidig undergrave andre målsettinger og øke risikoen. Dette er kanskje grunnen til at SVV har unndratt alternativutredning og trasevalget fra plansaken?



Regulert linje krysser dalen lenger sør, på et smalt parti, der sideterrang gir skjermingsmuligheter. (Illustrasjon hentet fra etterfølgende plansak om tverrslag)

Traseen nordover i Dauerruddalen ødelegger og øker konfliktnivået med verdier som ikke kan kompenseres eller avbøtes. Den regulerte traseen lenger sør har langt mindre konsekvenser.

2 Oppsummering, sammenlikning mellom nordlig og sørlig trase

Søndre trase (regulert 2014) - og med som ett av flere alternativ i fastsatt planprogram (14.12.2020)	
Fordeler med et søndre alternativ i forhold til nordre alternativ	Ulempe med et søndre alternativ i forhold til nordre alternativ
Grunnen er ferdig undersøkt og veien ferdig planlagt i tidligere prosess	Lenger tunnel skal medføre økt kostnad iflg SVV
Anleggsvei er allerede ført fram til kryssningspunkt over Dauerruddalen	
Tverrslag for massetransportmot Gullaughalvøya er ferdig regulert	
Retningen på daglinja gjør at støyskjerm vil ha god effekt for dalen og landskapsrommet	
Veien er plassert best mulig i forhold til nærliggende bebyggelse i sør, øst og nord i forhold til støy og forurensning	
Veien ligger bedre plassert i forhold til mye benyttede friluftsområder, spesielt gamle drammensbanen	
Kortere og lavere brukonstruksjon over Dauerruddalen for søndre alternativ. Nordre alternativ gir en brulengde på ca 300 m og et søndre alternativ en brulengde på ca 175 m	
Mindre naturinngrep siden Dauerruddalen er på sitt smaleste her, i motsetning til nordre alternativ der veien ligger på skrå over den breieste delen av dalen	
Kortest mulig veiløp i dagen i et område med dårlige grunnforhold og rasfare, samt at en lenger tunell gir en bedre miljøkonsekvens i veiens driftsfase	
Gullaugtoppen velforening stiller spørsmål ved om en lenger daglinje og kortere tunnel vil gi lavere kostnad. Innsatsfaktorer til brukonstruksjon øker stadig i pris, og dårlige grunnforhold er på Lierdalsiden angitt som svært fordyrende for noen av trasealternativene der	

Gjennomgangen ovenfor viser at en kort kryssing av dalen lenger sør er bedre på en rekke områder for miljø og samfunn. Velet mener utelatelse av alternativer i sør er en mangel ved planforslaget og at dette må rettes, slik at det blir mulig å ta miljøhensyn i betraktning ved vekting og beslutning.

3 Mangler i fagrapporter og utilstrekkelig beslutningsgrunnlag

Velet har merknader til de forholdene og fagrapportene vi mener har stor betydning for den endelige vurderingen av om konsekvensutredningen oppfyller det fastsatte planprogrammet, og beslutning om arealdisponering, dvs lokalisering av veiltaket.

Anleggsveier, fagrapport tunnel og anleggsgjennomføring

Prosesen med reguleringsplan rv 23 og etterfølgende byggeplanlegging førte til kunnskap som ikke må overses i vurderingen av kommunedelplanen. Areal og veier til anleggsgjennomføring er et tema som er utilstrekkelig belyst i planforslaget, på tross av at det finnes dokumentasjon på betydningen dette har for plassering og utforming av veiltaket i Dauerruddalen.

Reguleringsfasen klargjorde hvilke konkrete anleggsveier tiltakshaver forutsatte å benytte. For bygging av portalområdet i Dauerruddalen ville SVV kjøre anleggstrafikk i Gullaugkleiva. Dette er en

svært trafikkfarlig skolevei der det ikke finnes alternativer for verken myke trafikanter eller for nødvendig adkomst til boligene. Anleggsveien møtte massiv motstand, underskriftskampanjer og ble gjenstand for flere klager. Hensynet til barn og unges interesser ble tilsidesatt i SVVs forsøk på å velge en enkel løsning for sitt eget formål. I byggeplanfasen kom andre fagpersoner fra SVV inn i saken og fant en annen og skånsom løsning, ved å forlenge en eksisterende vei sørfra i Daueruddalen.

I foreliggende planforslag sier fagrapport Tunnel og anleggsgjennomføring kun at adkomst til påhugget må etableres via eksisterende veisystem ved Enga, og at det her er et veisystem med dårlig veistandard. Innledningsvis nevner rapporten også at normalt bør det i neste planfase legges inn et anleggsbelte på 15-18 meter, og at det ved større konstruksjoner og tunnelpåhugg vil være økt behov for areal. I det bratte terrenget i Daueruddalen ble det for rv 23 avsatt areal for riggområde og anleggsvei på ca 150-400 meters bredde. Presisjonsnivået i foreliggende fagrapport er derfor helt uegnet til å belyse saken. Forslagsstiller bør vite at det er uakseptabelt å legge anleggstrafikk til Gullaugkleiva, og dermed kan ikke plansaken åpne for en slik mulighet uten å forholde seg til konsekvensene. Dette vil være manipulerende unnlatelse av opplysningsplikt. Hvis det nordlige trasealternativet forutsetter, eller ikke kan utelukke, anleggstrafikk i Gullaugkleiva, må andre trasealternativer for kryssing av Daueruddalen tas inn i planforslaget.

Fagrapport friluftsliv/by- og bygdeliv

Rapporten behandler Daueruddalen som et eget delområde (P), men i motsetning til andre berørte delområder er det kun veilegemet for gamle Drammensbanen som er vurdert. Dette betyr at landskapsrommet her, med sine naturtyper, kulturlandskap, boliger og gårder, bygdevei og adkomst til utfartsparkering, og marka, er utelatt. Den umiddelbare følgefeilen av å ha utelatt alt dette vises i beskrivelsen av veiltakets påvirkning (s 72). «Delområde P har imidlertid begrenset utstrekning og omfatter kun en liten del av Gamle Drammensbanen, slik at den totale turopplevelsen nok i liten grad vil bli påvirket.» (Påvirkningen her er støyeksponeringen fra 4 felts motorvei, beliggende med fri sikt 200 meter unna, omsluttet av støyreflekterende skråninger). Påvirkningen er satt til å ligge mellom *Ubetydelig endring* og *Noe forringet*. Velet mener dette vitner om manglende lokalkunnskap og dårlig vurderingsevne. Vi mener det må tas i betraktning at ytre Lier er sterkt støypåvirket og at mange søker seg til nærliggende, egnede områder som er skjermet for trafikkstøyen. Verdien av landskapsrommet i og omkring Daueruddalen er dermed langt høyere, og veiltakets skadevirkning er også langt større. I samme retning trekker det faktum at her er det et attraktivt kultur- og kulturlandskap som gir særegne opplevelser, ulikt det man kan ferdes gjennom andre steder i ytre Lier. Rapporten får ikke grep om noen konsekvenser som er viktige for velets område, dvs. beboere og alle andre som i stor og økende grad bruker området til friluftsmål, rekreasjon og helsefremmende aktiviteter. Velet mener at fagrapportens utredning av Daueruddalen har grove mangler.

Støyforurensning og fagrapport støy

I Liers kommuneplan skal samfunnsmålene vise retning, og følges opp gjennom blant annet Innsatsområde 6: *Liersamfunnet skal skjermes mot forurensning. Forurensning er et folkehelseproblem. I Lier er trafikkstøy den største utfordringen. [...] Arbeidet med støyreducerende tiltak må intensiveres, og kommunen må jobbe forebyggende ved å ta hensyn til støy i arealplanleggingen.* Velforeningen påpeker at kommunen nå står ovenfor valg som vil gjøre stor og varig forskjell for støysituasjonen øst for tunnelen.

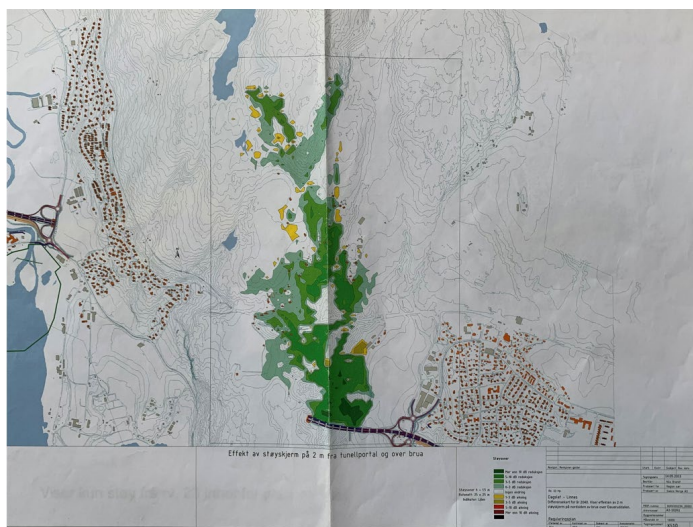
Ved behandlingen av reguleringsplanen for rv 23 Dagslett-Linnes i 2013 - 2014, ble støyskjerming av den nye veien løftet fram som et viktig hensyn av kommunestyret. Øst for tunnelen stilte et enstemmig kommunestyre krav om støyskjerming av dagstrekningen. Dette av hensyn til

influensoområdet omkring Daueruddalen, som er rekreasjons- og utfartssted for et stort omland, med stille område-kvaliteter som ikke (lenger) finnes andre steder i ytre Lier.

Vi kan ikke se at behandlingen støytemaet fikk i reguleringsprosessen er blitt hensyntatt i kommunedelplanforslaget. Fagrapport støy inneholder ingen vurderinger av Daueruddalen-områdets karakter og om det kan være noe annet enn boliger som gir grunnlag for å beregne og beskrive støykonsekvenser. Utreder er forelagt SVVs valgte trase over Daueruddalen, og dermed utløses ingen vurdering, beregning eller beskrivelse av hvordan alternativ veilokalisering kunne påvirket støyforurensningen. Siden kunnskap om kommunens vektlegging av støybegrensning og verdsetting av lite støyutsatte områder ikke er tatt i betraktning, er heller ikke relevante støynivåer for marka, friluftsområder, turveier og nærturterreng vurdert. For folkehelse og arealforvaltning er dette en altfor snever utredningsmetode.

Fra reguleringsplanen vet vi at vei over Daueruddalen gir kraftig økning i støynivåene i landskapsrommet, avtakende med økende avstand fra støykilden. Med SVVs valgte trase oppover Daueruddalen vil hele landskapsrommet opp til marka bli mye mer støybelastet enn med den regulerte, korte linja på tvers over dalen 400 meter lenger sør. Sistnevnte lar seg støyskjerm ved at siktlinja fra støykilden kan brytes. SVVs valgte trase i nord krummer seg oppover dalen og kan ikke skjermes, fordi siktlinja ikke lar seg bryte. Planforslag og fagrapport gir da heller ingen forslag til skadereduserende (støyskjermende) tiltak. Velets klare oppfatning er at forslagsstiller ikke har gjort noen forsøk på å begrense støyforurensning øst for tunnelen.

I vedtatt reguleringsplan er det fastsatt bygging av støyskjerm i god lengde på brua over Daueruddalen. Velforeningen mener dette burde gitt premisser for kommunedelplanen.



Støykart utarbeidet på Fylkesmannens oppfordring i arbeidet med reguleringsplanen i 2013. Beregning med støyskjerm viser at støyforurensningen reduseres betydelig. Bygging av støyskjerm ble fastsatt i reguleringsplanen. Grønne farger viser områder med reduksjon i støy i steg fra 0-3, 3-5, 5-10 og mer enn 10 dB.

Fagrapport naturmangfold og fagrapport landskap

Daueruddalen er en av få relativt intakte ravinedaler i østlandsområdet, som er sårbar (VU) etter Norsk rødliste for naturtyper. Det påpekes gjentatte ganger i [fagrapport naturmangfold](#) hvor stor verdi denne naturtypen har, også i nasjonal sammenheng. Spesielt fremheves hvordan dette vil komplisere anleggsarbeidet, men også at veien etter planlagt nordre linje vil medføre stor varig innvirkning på naturmangfoldet. Velforeningen er enig i vurderingene, men som for de andre fagrapportene har også denne store svakheter, siden man bare utreder en nordre linje. Som del av kommuneplanarbeidet skulle man også utredet de andre linjene over Daueruddalen som er angitt i planprogrammet. Vi vil uttrykke det så sterkt at her har SVV forsøkt å ta snarveier, og ikke gjort jobben sin ihht gjeldende samfunnsoppdrag.

Fra fagrapport landskap: «Daueruddalen er et helhetlig, naturpreget ravinedalssystem. En verdifull rest av et gammelt naturlandskap. Bunnen av ravinen er visuelt helt avskjermet fra omkringliggende delområder. Den grønne og frodige vegetasjonen i ravinen sammen med vann i bekken er spesielt nærværende nede i dalbunnen, og vil bli ødelagt ved en lang daglinje på skrå over dalens breieste punkt.» Velet er enig i vurderingene og vil understreke at dalen som en enhet av natur og landskap vil bli fullstendig ødelagt av SVVs fortrukne veitrase.

Oppsummert

Alle fagrapportene ovenfor er mangelfulle ved at alternative traseer ikke er utredet og evaluert med sikte på å minimere miljøulempene. Støykonsekvenser er ikke utredet på en relevant måte. Utredningen av friluftsliv og nærmiljø er sterkt misvisende og mangelfull. Anleggsgjennomføring er ikke utredet på et beslutningsrelevant nivå, og utelater vesentlig informasjon. Rapporter om naturmangfold og landskap beskriver store skadevirkninger og naturtap. Velforeningen mener beslutningsgrunnlaget som er fremlagt er utilstrekkelig og at planprogrammet ikke er oppfylt.

4 Motorveistandarder og terrengtilpasning

Omklassifiseringen av Riksvei 23 til Europavei 134 ble bestemt i desember 2017 i forbindelse med Transport- og kommunikasjonskomiteens behandling av Nasjonal transportplan. Statens vegvesen sendte en søknad til Samferdselsdepartementet i 2015 og ba om endringen. I august 2016 ansøkte regjeringen til UENC om forlengelse av E134 med strekningen Drammen–Drøbak–Vassum som tidligere besto av liten del av E18 og hele rv 23. Dette ble gyldig 5 desember 2017, og omskiltningen startet 12. november 2018.

Omklassifiseringen beskrevet over som SVV står bak, uten lokal demokratisk prosess, benyttes nå i planarbeidet som argumentasjon for at man må bygge vei fra Dagslett – E18 etter en av de høyeste og mest arealkrevende og ulempekapende motorveiklassene H3 (dvs tilrettelagt for 110 km/t). Tidligere planer for utbedring av rv 23 har vært etter motorveiklasse H7 (80 km/t). En slik lavere veiklasse skaper større fleksibilitet for kurvatur og mindre arealbeslag til veibredde og kryss. Det finnes ingen konkret plan for en videreføring av en fullskala E134 verken i østlig eller vestlig retning. Det er rett og slett ikke plass til en slik vei i Lier og Drammen. Det er samfunnsmessig u hensiktsmessig å planlegge for en slik høy veistandard på denne korte strekningen gjennom sårbar natur, krevende terreng og viktige bo- og landbruksområder. En lavere veiklasse vil etter velets syn redusere byggekostnader og legge bedre til rette for god tilpasning av veianlegget.

5 Alternativutredning ifølge planprogram, kommunestyrevedtak og merknadsbehandling

Alternativene som ifølge planprogrammets ordlyd og kart skal utredes har nær 400 meter innbyrdes avstand ved tunnelmunningene. Dette mener velet ikke er en ubetydelig avstand, som f eks kan bortforklares med at kartet fra planprogrammet er et grovt oversiktskart. Planprogrammet viser reelle alternativer med ulike traseer over Daueruddalen.

I merknadsbehandlingen til høringen av planprogrammet sier SVV at «I videre planlegging må det gjøres en vurdering av om den nordligere linja skal velges eller om den tidligere regulerte løsningen skal beholdes.» og «SVV ønsker å utrede alle de syv alternativene som ligger i planprogrammet fullt ut, og har ingen planer om å sile ut underveis i prosessen.»

I fastsatt planprogram står f eks følgende: «For noen av de foreslåtte korridorene tar vi utgangspunkt i samme trase som i dagens reguleringsplan på Dagslettsiden, for andre kan det være fordelaktig å velge en noe annerledes trase fra planlagt kryss på Dagslett til tunnelportalen på Dagslett og videre til Linnessiden av åsen.»

Kommunestyret vedtok 3.11.2020 ved behandling av planprogrammet et eget punkt som bl a annet sier at det skal legges betydelig vekt på å minimere støyulemper ved å lage alternativer på Dagslettsiden/Daueruddalen.

Velet mener disse formuleringene viser utvetydig at flere alternativer skulle utredes. Det må forventes at også andre berøre og interesserte, og de som har fastsatt planprogrammet (departementet), har lagt tilsvarende forståelse til grunn.

Følgefeilene av at alternativer på Dagslettsiden ikke er blitt utredet er etter velets syn store. Fagrapportene inneholder ingen drøfting av hvilke alternativ som gir minst miljøulemper. Høringsinstanser, berørte og interesserte får ikke relevant informasjon. Beslutningstakere fratas muligheten til å avveie hensyn og etterprøve premissene for SVVs trasevalg.

Vi mener en forslagsstiller ikke kan utelate alternativer som er fastsatt i planprogrammet. Selv om kommunen i førstegangsbehandlingen har oversett rekkevidden og skadepotesialet av å akseptere unnlåtelsen, så kan feilen vedtas rettet i andregangsbehandlingen og dermed bidra til at kommunedelplanen kan videreutvikles til en forsvarlig og gjennomførbar reguleringsplan.

6 Andre føringer for planarbeidet – kommunestyrets vedtak til planprogrammet

Kommunestyrets vedtak 03.11.2020 inneholder flere punkter som velet mener ikke er blitt fulgt opp i SVVs planforslag.

Vi har allerede nevnt vedtakspunkt 2: «Det skal legges betydelig vekt på å lage varierte utforminger og alternativer av dagsonen [...], samt [...] mulighet for støyskjerming av berørte boligområder. Tilsvarende varierte utforminger og alternativer av dagsonen skal også lages på Dagslett-/Daueruddalsiden.» Alternativene skal altså utvikles med sikte på å muliggjøre støyskjerming. Velforeningen kan ikke finne noe som tyder på at dette vedtakspunktet er fulgt opp i SVVs planforslag.

Vedtakspunkt 3: «Konsekvensutredningen skal særlig vise virkninger på [...] nærmiljøer, [...] boligområder, skoleområder [...] og skolevei, og gårdsbruk.» Dette vedtakspunktet forstår velet som vektlegging av kunnskap om konsekvenser i vid forstand for det som kan kalles viktige bestanddeler av «hverdags-Lier». For nærområdet til velet har vi påpekt at fagrapport friluftsliv/by- og bygdeliv ikke gir noen vurderinger unntatt for den smale stripa som opptas av gamle Drammensbanen. Støytredningen er i hovedsak kun en analyse av antall boliger som havner i gul og rød støysone. Hvilken virkning støyyforringelse for øvrig kan medføre for folk og grend, boliger og skoleveier, er ikke drøftet eller vist. Velet mener vedtakspunktet også gir støtte til at anleggstrafikk som kan true og fortrenge elever fra en skolevei, som Gullaugkleiva, er vesentlig å få konkret kunnskap om. Vi mener dette må «fram i lyset» før det tas beslutning om arealdisponering og trasevalg.

Vedtakspunkt 10 b): «Under kap 1.4 Prosjektmål skal delmål 1 [...] være: Best mulig samfunnsøkonomisk nytte skal balanseres med vekt på minst mulig skade på lokalsamfunnet, støy- og støvproblemer [...]» Velet kan ikke se av planforslaget at det er vist noen nyttebetraktninger eller målrettet innsats av noe slag for å redusere støybelastningen fra dagstrekningen over Daueruddalen.

Velet ser med bekymring på at forslagsstiller forholder seg temmelig fritt til flere forpliktelser og føringer. Dette er verdt å merke seg for kommunen, ved valg av styringsmåte i utøvelse av planmyndighet. Velet viser for øvrig til kommuneplanens samfunnsdel og disse føringene:

Innsatsområde 6. Liersamfunnet skal skjermes mot forurensning.

Forurensning er et folkehelseproblem. I Lier er trafikkstøy den største utfordringen. Fordi trafikken øker og flere bosetter seg i områder med høy støyeksponering, øker også antallet Liunger som er plaget av støy. Støy er et særlig stort problem for de som bor nær de store samferdselsårene, men også øvrig veinettet og næringsvirksomhet forårsaker støy. Arbeidet med støyreducerende tiltak må intensiveres, og kommunen må jobbe forebyggende ved å ta hensyn til støy i arealplanleggingen.

Arealdisponering

1. Det legges vekt på vern av dyrket og dyrkbar mark og annet viktig kulturlandskap, samt de grønne dalsidene.
2. Strandsonen – både mot Drammensfjorden og Holsfjorden – skal gjøres tilgjengelig og attraktiv for allmennheten. Områder vernet etter lov om naturvern må gis nødvendig skjerming.
3. Arealplanleggingen skal legge til rette for redusert transport, energibruk og forurensende utslipp til luft og vann.
4. Arealplanleggingen skal legges til rette med sikte på å oppfylle FNs naturpanels anbefalte tiltak i kommunene for å hindre tap av naturmangfold (jmfør rapport 6. mai 2019).

Vi merker oss at kommunedirektøren i saksframlegg til førstegangsbehandlingen skriver at Liers visjon og langsiktige arealstrategi gir føringer som det skal legges særlig stor vekt på ved sluttbehandling av plansaken. Gullaugtoppen velforening håper Grønne Lier vil bestå også i østre del av planområdet.

Gullaugtoppen velforening

Styret v/Øivind Skøien

Høringsuttalelse til planprogram og varsel om oppstart for kommunedelplan E134 Dagslett - E18

Planprogrammet skisserer fire alternative korridorer for ny E134 på strekningen Dagslett - E18. På oversiktskart er alternativene vist som fire linjer, ikke korridorer. Valget av korridor (linje) er det avgjørende plantemaet, som konsekvensutredningen skal legge grunnlaget for. Det må forutsettes at de fire alternativene har egenskaper som SVV mener gjør dem aktuelle (relevante og realistiske) for utredning og planbehandling. Det må også forutsettes at SVV er kjent med mange viktige problemstillinger som knytter seg til akkurat disse alternativene. På tross av dette gjør planprogrammet ikke rede for hvorfor disse alternativene er inkludert. Planprogrammet beskriver heller ikke problemstillinger som er avgjørende for å legge til rette for reell medvirkning, målrettet evaluering av alternativene og fastsettelse av et hensiktsmessig planprogram. Dette er ikke i samsvar med kravene i KU-forskriften.

Innhold:

- 1 Vurdering av planprogrammets korridoralternativer for Dagslett-siden
- 2 Vurdering av planprogrammet sett i forhold til forskriftens krav og departementets veileder
- 3 Konkrete mangler og forbedringsbehov i planprogrammet
- 4 Lier kommunes politiske vedtak og føringer med relevans for planarbeidet
- 5 Momenter til vedtak om fastsettelse av planprogram

Vurderingene vi gir i høringsuttalelsen her gjelder det foreliggende planprogrammet, men er også innspill vi mener må følges opp og tas hensyn til i selve planarbeidet.

1 Vurdering av planprogrammets korridoralternativer for Dagslett-siden

Gullaugtoppen velforening mener en planprosess for endring av den vedtatte traseen over Daueruddalen vil komplisere og forsinke prosjektet. Grunnforholdene langs særlig den nordre av de alternative linjene er svært utfordrende. En lenger dagstrekning oppover i dalen vil ha store negative konsekvensene for naturmiljøet og for beboere omkring. Topografien her gjør at støy fra dagstrekningen vil spre seg i et stort område som også omfatter deler av marka og Spikkestad. Det nordre alternativet kan kanskje gi en marginalt kortere tunnel, men vil også gi omfattende geotekniske utfordringer, stort arealbeslag og uforholdsmessige negative miljøkonsekvenser.

Prosjektmål vs samfunnsmål

Gullaugtoppen velforening ønsker en best mulig trase for ny E134 i ytre Lier. Med det menes en trase som løser trafikkavviklingen med minst mulig belastning for befolkningen og miljøet i området. En ny vei må begrense naturinngrepene og ikke påføre store områder nye eller økte, permanente støyplager.

Nasjonale mål på miljøområdet gjelder overordnet og er førende for alle sektorer, inkludert samferdsel. Prosjektmålene som SVV selv har formulert for E134 fastslår at *negative konsekvenser for miljøet skal begrenses. Dette gjelder spesielt støybelastning og barrierevirkninger*. Vi påpeker at alternativer som har en lenger dagstrekning i Daueruddalen vil forsterke naturinngrepene, støyutbredelsen og barrierevirkningene sammenliknet med den vedtatte traseen. SVV har svekket målsettingene for støy og miljø i forhold til målene i de forutgående planprosessene. Dette er ikke begrunnet. SVV har heller ikke lagt til grunn de samfunnsmål som de er forpliktet av gjennom Liers kommuneplan. Mer om dette i avsnitt 4 nedenfor.

Ravinedal - skredfare nå og i all framtid

Daueruddalen er en stor ravine, som per definisjon er et aktivt erosjonsområde, dvs ravinen har form av en kløft fordi dalsidene ikke er stabile. Fundamentering og skredsikring av ny vei i disse bratte, leirholdige løsmassene er i beste fall svært kostbart. For delstrekningen Dagslett - Linnerød førte behovet for geotekniske sikringstiltak til kostnadssprekk og stopp for bygging. 360 millioner kroner er allerede

brukt til planlegging og forberedelse av ny E134 på den gjenstående delstrekningen, ifølge Prop. 87 S (2017-2018).

En alternativ trase lenger nord i Daueruddalen vil medføre at anleggsveien inn Daueruddalen må forlenges gjennom et vanskelig ravineterreng. Muligens må også andre anleggsveier bygges. Anleggsveiene her var i seg selv et problemområde som forsinket SVV i forrige planprosess. I vedtatt trase skal E134 bare krysse rett over dalen, mens i planprogrammet foreslår SVV alternativer der veien skal føres på langs i dalsiden før den når tunnelinnslaget. Velforeningen som er lokalkjent mener at risiko for leirskred i Daueruddalen må tas på største alvor. For den nordligste traseen har tunnelinnslaget store leirskråninger på alle sider. Inntil disse leirskråningene ligger det flere boligeiendommer og gårder. Leirskred utløst av inngrep og anleggsarbeid kan true bebyggelse fra toppen av dalen og nedstrøms til Lahelldammen og veier som omkranser dalen.

Mest sannsynlig må flere eiendommer innløses som følge av skredfare og ulemper i byggeperioden, og som følge av støybelastningen fra veien i etterkant. Langtidsvirkningen kan bli at grenda vil opphøre som et levende nærmiljø og produsent av kulturlandskap. Risiko, naturfare og store sikringskostnader må påregnes for alternative traseer i leirskråningene i Daueruddalen.

Rekreasjonsområde og turvei med regional verdi. Truet naturtype på rødlista.

Den nordlige traseen og tunnelinnslaget vil komme tett på den gamle jernbanelinja som lenge har vært et satsningsområde som turvei for både Røyken og Lier kommuner, med økonomisk støtte fra Miljødirektoratet, fylkeskommunen og Oslofjorden friluftsråd. Dette er med andre ord et statlig sikret friluftslivsområde. Støyforholdene vil bli uakseptable for en turvei av denne typen som i følge SVVs tidligere konsekvensutredninger har regional verdi for rekreasjon og friluftsliv. Turveien og bygdeveien like ved er viktige for tilgang til marka og til stille områder for et stort omland.

Raviner er en rødlistet naturtype. Daueruddalen er i tillegg en uvanlig stor ravine som forbinder Drammensfjorden og naturtypene der med Kjekstadmarka. En endret trase nordover i ravinen vil gi mye større naturinngrep og større forstyrrelse av det rike plante- og dyrelivet i denne naturlige korridoren. Betydningen av dalen for naturmangfoldet må ses i sammenheng med hvor få slike korridorer som fortsatt finnes mellom fjorden og marka. Daueruddalen er i seg selv levested for truede arter.

Alternative traseer nordover i Daueruddalen øker konfliktnivået med verdier som ikke kan kompenseres eller avbøtes. Den allerede vedtatte traseen har langt mindre konsekvenser for rekreasjon og naturmiljø.

Konsekvenser for planprosessen

På Dagslettsiden foreligger en ferdig prosjektert vei rett frem over Daueruddalen. Flytting av traseen vil sette i spill det som er gjort for å komme fram til en byggbar løsning på Dagslettsiden. I mange andre hovedveiprosjekter i pressområder ses det på som en fordel å legge veien i fjell, både for å kunne føre den fram og for å unngå miljøulemper som vil omgi en slik vei i hele levetiden.

Velforeningen mener at økonomiske besparelser er usannsynlige for alternativer der mer av veien legges i dagen gjennom ravineterreng. Både rv 23 og andre pågående samferdselsprosjekter har stoppet opp pga vanskelige grunnforhold. Pengebruk, tidsbruk og naturinngrep som alt har skjedd i rv 23-prosjektet, vil måtte legges til nye alternativer som "negativ startkapital". Alternativer på Dagslettsiden som flytter traseen nordover i Daueruddalen, bør forkastes gjennom en tidlig silingsprosess. Mer om siling i avsnitt 3 nedenfor.

2 Vurdering av planprogrammet sett i forhold til forskriftens krav og departementets veileder

Sentrale krav i KU-forskriften som også er fremhevet i KMDs veileder (26.02.2020) er:

- *Hensikten med planprogram er å styrke den innledende fasen av planarbeidet. Det skal legges til rette for en bred og åpen diskusjon om hvilke premisser som skal være styrende for planarbeidet.*

Vår kommentar: SVV valgte å fremme planprogrammet i Røyken før Lier, selv om SVV måtte forvente at saken angår Lier mest, og at endringer her kunne bli nødvendig. SVVs prosjektleder sa i presentasjon for formannskapet at Lier ikke kan påvirke innholdet, fordi da må planprogrammet tilbake til ny behandling i Røyken (sitat Nils Brandt, 31.10.2019). En slik strategi er kritikkverdig, og motvirker hensikten med planprogram og medvirkningen som skal bidra til å forme det.

- *Planprogram skal inneholde beskrivelse av de problemstillinger som i den konkrete saken anses viktige for miljø og samfunn. Veilederen gjør denne plikten enda tydeligere; Planprogrammet må gi en grundig beskrivelse av slike problemstillinger.*

Vår kommentar: Planprogrammet mangler helt et slikt innhold. Dette hever terskelen urimelig mye for medvirkning og unnlater å gi retning til utredningsopplegget og dermed til de mest beslutningsrelevante forholdene i planarbeidet.

- *Utredning av alternativer vil kunne synliggjøre muligheter for å redusere de negative konsekvensene av planen.*

Vår kommentar: Et hovedformål med å utrede alternativer er å redusere negative konsekvenser. Alternativene for veistrekningen må da representere ulike måter å håndtere kjente problemer på. Planprogrammet har bare en helt overflatisk angivelse av korridoralternativene, som på ingen måte svarer til forskrift og veileder. Dette er trolig planprogrammets største svakhet.

- *Ved fastsettelse av planprogrammet er det viktig at det fremgår klart hvilke temaer og problemstillinger som er spesielt viktig å få belyst på en grundig måte i konsekvensutredningen.*

Vår kommentar: Forsømmes dette, blir planprosessen langt mer utsatt for innsigelser, klager og ugyldighet. Planprogrammet må derfor bearbeides etter offentlig ettersyn og om nødvendig må kommunestyret gjøre dette i sitt vedtak om fastsettelse.

Veilederen behandler også fremstillingsformen til konsekvensutredninger. Derfor stilles krav om et *ikke-teknisk sammendrag* med vektlegging av *de viktigste problemstillingene* og hvordan man vil *minimere negative virkninger*. Det påpekes også at det er *viktig at konsekvenser ikke blir underkommunisert*, og at *nyten av planen skal ikke omfattes av sammendraget*.

Foreliggende planprogram er gjennomgående lite konkret, og gir svært lite beslutningsrelatert informasjon. Det som står om utredningsbehov er opplisting av generelle formuleringer, som om de er hentet fra en mal eller sjekkliste. Dette er underkommunisering av allerede kjente negative virkninger. Det er tross alt en lang planhistorikk her, og den foreliggende kunnskapen kunne og burde vært omsatt til konkrete problemstillinger som kunne fortalt høringsinstansene hvordan forslagsstiller faktisk vil håndtere planoppgaven. Tidligere planarbeid for veistrekningen har vist at kunnskapshull gir mislykket resultat. Gullaugtoppen velforening ber SVV gjennomgå planprogrammet og bringe det i samsvar med forskriftens krav.

3 Konkrete mangler og forbedringsbehov i planprogrammet - Hvordan skal siling, sammenlikning og vurdering av måloppnåelse for alternativene håndteres?

Planprogrammet viser ikke at korridorenes ulike alternativer for hhv Dagslettsiden og E18-siden kan kombineres på mange flere måter enn de fire "hele linjene" som SVV viser. Dette kan allerede ha påvirket og villedet offentlighet og høringsinstanser. Viker-alternativet betinger ikke at veilinja føres i dagen nordover i Daueruddalen.

Planprogrammet nevner kun i en setning (kap 4.1) at uaktuelle (deler av) korridorer kan siles ut underveis i arbeidet. Videre er kapittelet som heter *Sammenlikning, måloppnåelse og anbefaling* (kap 5.7) svært kort, og sier ikke noe mer om muligheten for og nytten av siling.

Som nevnt har planprogrammet bare en helt overflatisk angivelse av korridoralternativene. Vi får dermed ikke vite hvorfor SVV har valgt disse fire, eller hvilke egenskaper som er vektlagt eller som har vært bestemmende for definering av akkurat disse alternativene, og deres lokalisering.

For at sammenlikning og siling skal kunne finne sted, må planprogrammet gjøre rede for alternativenes kjente/tilsiktete egenskaper og hvordan siling i praksis skal håndteres. For at måloppnåelsen skal kunne legges til grunn for en anbefaling i ferdig planforslag, må riktige og legitime mål innarbeides, og dette må skje senest når planprogrammet fastsettes.

4 Lier kommunes politiske vedtak og føringer med relevans for planarbeidet

Liers kommuneplan gir føringer som er relevante og forpliktende for planarbeidet, og som derfor må innarbeides i planprogrammet: Reduksjon av transport og forurensende utslipp, hindre tap av naturmangfold, enkel tilgang til grøntområder og rekreasjon. Skjerming og forebygging av trafikkstøy er spesielt nevnt som et hensyn kommunen må jobbe med i arealplanleggingen.

Ved behandlingen av foreliggende reguleringsplan for rv 23 Dagslett-Linnes som foregikk i flere runder i 2013 og 2014, ble støyskjerming av den nye veien løftet fram som et viktig hensyn av kommunestyret. For Dagslett-siden stilte et enstemmig kommunestyre krav om støyskjerming av dagstrekningen. Dette av hensyn til influensområdet omkring Daueruddalen, som er rekreasjons- og utfartssted for et stort omland, med stille område-kvaliteter som ikke lenger finnes andre steder i ytre Lier.

Gullaugtoppen velforening mener disse hensynene bare blir viktigere etter hvert som urbanisering og fortetting skjer i byggesonene. Det dokumenteres stadig klarere at støy reduserer befolkningens friske leveår, og på den annen side at aktiviteter som kan drives i grønne nærområder med godt miljø har gode helseeffekter. Flere av Liers temaplaner underbygger de samme hensynene, som f.eks folkehelseplan, friluftplan og den varslede temaplanen mot støy.

Gullaugtoppen velforening ber SVV ta lokalpolitiske vedtak, planverk og kunnskap fra planhistorikken for strekningen i betraktning, og vise dette, slik at partene slipper å bruke unødig energi på disse forholdene.

5 Momenter til vedtak om fastsettelse av planprogram

På bakgrunn av det vi har gjort rede for ovenfor, foreslår Gullaugtoppen velforening at Lier kommune som planmyndighet fatter vedtak som kan bidra til at planprogrammet blir formålstjenlig for prosess og planinnhold:

- Samfunns- og miljømål må innarbeides, slik disse er operasjonalisert for planarbeid og arealutvikling i kommuneplan og relevante temaplaner.
- Alle alternativer må beskrives slik at egenskapene og forskjellene mellom dem er tydlige.
- Hver korridor må "løses opp" slik at det blir tydelig at andre kombinasjoner av dagstrekninger og fjell-linjer er mulige og vil bli utredet. Som eksempel må nevnes at Viken på E18-siden kan kombineres med en linje tilsvarende vedtatt trase på Dagslett-siden.
- Alternativer som indikerer dårlig måloppnåelse siles ut underveis etter en nærmere angitt milepæl og prosess mellom forslagsstiller og planmyndighet.
- Alternativer som utredes videre (etter siling) skal bearbeides i tråd med tiltakshierarkiet (jfr Håndbok V712, KU-forskrift § 23 m fl) for å redusere de negative miljøpåvirkningene.
- Utredninger og planarbeid skal omfatte temaer innenfor naturfare, folkehelse og forebygging av trafikkstøy.

Gullaugtoppen velforening
Styret v/Øivind Skøien
Gullaugkleiva 49
3427 Gullaug

Notat til formannskapetets behandling 27.01.2022 av E 134 Dagslett – E18. Kommunedelplan med konsekvensutredning

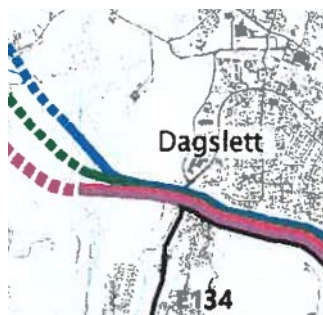
Fra Gullaugtoppen velforening 24.01.2022. Notatet gir bemerkninger om det vi mener er vesentlige mangler ved planforslaget og saksbehandlingen av dette.

Sammendrag

Planprogrammet angir alternativer som skal utredes. På Dagslettsiden er tre av de fire angitte alternativene utelatt fra utredningen. Dermed er heller ikke forskjeller i konsekvenser og måloppnåelse gjort rede for, og en evaluering med sikte på å velge alternativ som skaper minst ulemper er umulig. Kommunen som planmyndighet har ikke gitt noen vurdering av om forslagsstillers materiale er i samsvar med planprogrammet. Saksframlegget gjør heller ikke rede for om planforslag og konsekvensutredning er i samsvar med kommuneplan eller utredningskrav for øvrig. Disse forholdene er vesentlige for spørsmålet om planforslaget kan eller bør legges ut til høring. Mangler og saksbehandlingsfeil kan lede til klage, innsigelse og ugyldighet.

Planprogrammet

KMD fastsatte 25.06.2021 planprogrammet av 14.12.2020. I planprogrammets kapittel 4 *Alternative korridorer vi utreder videre*, sies blant annet: *Kartet på neste side viser linjer med ulike farger. Linjene viser ikke eksakt plassering av en veglinje, men representerer konsepter eller korridorer som skal utredes.* (vår understreking)



Utdrag av kartet i planprogrammet.

Planforslaget med konsekvensutredning

Alternativene på E18-siden er blitt utredet. Alternativene på Dagslett-siden er ikke blitt utredet. Både planforslagets planbeskrivelse og kommunedirektørens saksframlegg gjengir kartet fra planprogrammet, men det gjøres ikke rede for at tre av fire alternativer er blitt utelatt.

I kap. 1.4 *Konsekvensutredning* er hovedfokus å få fram forskjeller mellom alternativer. For Dagslett-siden er det følgelig ikke noen informasjon om forskjeller i konsekvenser, da alternativene er utelatt.

I kap. 1.7 *Måloppnåelse* er det heller ingen beslutningsrelevant informasjon da det ene alternativet på Dagslett-siden ser ut til å tas for gitt.

I kap. 2.7 *Alternativutvikling i kommunedelplanfasen* gis to setninger om hva som har foregått: *På Dagslettsiden, fra tunnelportalen ved Daueruddalen til Hekleberg bru ved Spikkestad, har det også blitt vurdert ulike traséer i optimaliseringsarbeidet. Innledende arbeid og søk etter løsninger har resultert i at alle alternativer har lik utforming øst for tunnelen.* Hvilke følger dette har for etterlevelse av planprogrammet og formelle krav til konsekvensutredning og medvirkning er ikke nevnt.

I kap. 4 *Korridorer og alternativer som er utredet* er Dagslett-siden bare så vidt omtalt:

Løsningen har ny veg i dagen fra tunnelportalen på Dagslett til Hekleberg bru.

E134 ligger i skjæring fra tunnelportalen fram til bru over Daueruddalen.

Dette må kunne karakteriseres som svært lite informasjon og langt fra nok til å belyse spørsmål om arealbruksendring.

Formålet med konsekvensutredning og formelle krav

Fra forskrift om konsekvensutredninger:

§ 17 For planer og tiltak etter § 6, skal konsekvensutredningen utarbeides i tråd med det fastsatte plan- eller utredningsprogrammet, jf. § 16.

§ 19 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.

§ 23 Konsekvensutredningen skal beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen.

Etter vårt syn er ikke disse bestemmelsene oppfylt i foreliggende planforslag med konsekvensutredning. Bestemmelsene har dessuten direkte sammenheng med formålsbestemmelsen i pbl: *Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives.*

Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven (KMD 29.06.2021) gir nyttige konkretiseringer av hvordan regelverket skal forstås og etterleves. Noen momenter gjengis nederst i notatet.

Velforeningens område og medvirkning

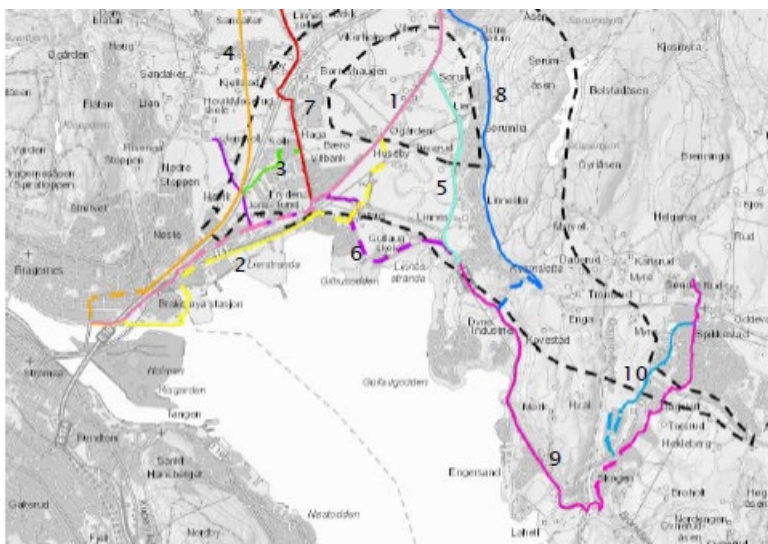
Gullaugtoppen velforening ønsker en best mulig trase for ny E134 i ytre Lier. Med det menes en trase som løser trafikkavviklingen med minst mulig belastning for befolkningen og miljøet i området. En ny vei må begrense naturinngrepene og ikke påføre store områder nye eller økte, permanente støypenger.

For velforeningens område (Kovestad til Asker grense), inkludert turveien langs gamle Drammensbanen over Daueruddalen, og natur- og rekreasjonsområdene herfra og innover marka, vil det ha store skadevirkninger om E134 plasseres lenger nord og mer i dagen enn i gjeldende regulering fra 2014. Støy og arealbeslag vil ødelegge rekreasjonsverdien av dette skjermede området for brukere fra et stort omland og det vil fortrenge produsenter av kulturlandskap, med blant annet gjengroing og forfall som konsekvenser.

Vi viser for øvrig til vår høringsuttalelse 08.03.2020 til planprogrammet. Hvis manglene vi bemerker i notatet her fortsatt foreligger ved offentlig ettersyn, vil vi måtte gjenta bemerkningene. Men vi håper heller at planforslaget og konsekvensutredningen kan revideres ved å innarbeide alternativer som gjør at man også på Dagslett-siden kan drøfte og vektlegge miljøhensyn.

Spørsmål til førstegangsbehandlingen

- Har kommunedirektøren vurdert om planmaterialet er i samsvar med planprogrammet?
- Hva kan følgene bli dersom det ikke er samsvar?
- Er utredningsplikten oppfylt, når det ikke er vist noen drøfting i tråd med tiltakshierarkiet for tiltakets utforming på Dagslett-siden?
- På Dagslett-siden foreligger mye kunnskap etter tidligere planprosesser, der ikke minst støykonskvenser var et sentralt tema. Kan man si at konsekvensutredningen holder tilfredsstillende kvalitet når **for eksempel** vurderingene bygger på en situasjonsforståelse der turveien på gamle Drammensbanen fra Gullaugkleiva til Spikkestad er utelatt selv om dagtraseen til E134 er lagt like inntil denne turveien?



Figur 3-5 Kart som viser gang- og sykkelruter innenfor og i tilknytning til planområdet.

Kart fra planbeskrivelsen (side 44). Her fremstilles det som om gamle Drammensbanen, rute nr 8, stopper ved toppen av Gullaugkleiva.

Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven. Utdrag

3.4 Fastsetting av planprogram

Dersom det anses som nødvendig å få utredet relevante og realistiske alternativer i konsekvensutredningen, må dette framgå tydelig av det fastsatte planprogrammet. Med alternativer menes ikke bare alternative lokaliseringer, men også alternativ utforming, teknologi, omfang og målestokk. Utredning av alternativer vil kunne synliggjøre muligheter for å redusere de negative konsekvensene av planen.

5.1 Høring av planforslag med konsekvensutredning

For private planforslag skal kommunen vurdere om konsekvensutredningen tilfredsstillende kravene i forskriften og det fastsatte planprogrammet, før den sendes på høring sammen med planforslaget.

6.13.2 Klage og innsigelse

Det kan også være grunnlag for å fremme innsigelse til planforslaget ved høring dersom konsekvensutredningen åpenbart ikke er i samsvar med fastsatt planprogram, har for store mangler eller der konsekvensutredningen har for dårlig kvalitet til å være et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag.

6.13.3 Saksbehandlingsfeil og ugyldighet

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. Kommunen kan i forbindelse med en klage, innsigelse eller på eget initiativ, oppheve planvedtaket og sette i gang arbeid med en ny planprosess som skal sikre at kravene til konsekvensutredning blir oppfylt. Fylkesmannen vil også gjennom sin klagebehandling, eventuelt på eget initiativ gjennom en lovlighetskontroll, kunne oppheve planvedtaket og sende saken tilbake til kommunen. Kommunen må da vurdere om planprosessen skal starte opp igjen eller om planen skrinlegges.

6.9 Tiltakshierarkiet og kompensasjonstiltak

I forbindelse med planlegging av utbyggingstiltak står prinsippet om i størst mulig grad å unngå negative virkninger for miljø og samfunn sentralt. Framgangsmåten beskrives gjennom tiltakshierarkiet eller avbøtingshierarkiet, der det viktigste er å *unngå* negative virkninger,



Dato: 27.01.2022

Notat

Formannskapetets sak 5/2022 - Førstegangsbehandling av Kommunedelplan for E134 Dagslett-E18

Gullaugtoppen velforening har oversendt et notat til formannskapetets behandling av saken, datert 24.01.2022. I følge notatet mener velforeningen at det er vesentlige mangler ved planforslaget og saksbehandlingen av dette, der følgende spørsmål stilles til førstegangsbehandlingen:

1. Har kommunedirektøren vurdert om planmaterialet er i samsvar med planprogrammet?

Kommunedirektørens kommentar:

Planprogrammet inneholder:

- Formålet med planarbeidet
- Planprosess og medvirkningsmuligheter
- Planområde med dimensjoneringsgrunnlag
- Alternative korridorer som utredes videre
- Konsekvensutredningen med
 - o Prissatte konsekvenser
 - o Ikke prissatte konsekvenser
 - o Andre konsekvenser (trafikkbelastning/trafikksikkerhet, gang- og sykkeltrafikk, kollektivtransport, Risiko- og sårbarhetsanalyse, anleggsgjennomføring)
 - o Andre samfunnsmessige virkninger/Lokal og regional utvikling
 - o Forurenset grunn
 - o Sammenstilling, måloppnåelse og anbefaling
 - o Oppfølgende undersøkelser og behov for utredninger

Alle temaene som planprogrammet har stilt krav om, er utredet etter kjent metodikk (Statens vegvesens Håndbok V712 Konsekvensanalyser (2018)), slik som avklart i planprogrammet. Statens vegvesen har i planbeskrivelsen utredet temaene punktvis for alle alternativene i planbeskrivelsen (kap 6.), opp mot planprogrammets krav og med forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak (se planbeskrivelsen s. 99). Dette er også gjort i egne fagrapporter til hvert tema.

I saksutredningen har kommunedirektøren redegjort for alle temaene i planprogrammet, med vurderinger og har konkludert med følgende i saksutredningens konklusjon: *Kommunedirektøren mener at tiltakets konsekvenser for miljø og samfunn er tilstrekkelig redegjort for og i henhold til fastsatt planprogram, for dette plannivået, for alle 7 alternativene.*

2. Hva kan følgene bli dersom det ikke er samsvar mellom planprogram og planmateriale?

Kommunedirektørens kommentar:

Dersom det ikke er samsvar kan det være grunnlag for innsigelse fra overordnede myndigheter. Det rettes som regel opp ved å utarbeide tilleggsutredninger eller supplerende vurderinger for det som eventuelt skulle mangle, før sluttbehandling av saken.

3. Velforeningen viser til et oversiktskart fra planprogrammet og sier at tre av de fire angitte alternativene på Dagslettsiden er utelatt og stiller spørsmålet: Er utredningsplikten oppfylt, når det ikke er vist noen drøfting i tråd med tiltakshierarkiet for tiltakets utforming på Dagslett-siden?

Kommunedirektørens kommentar:

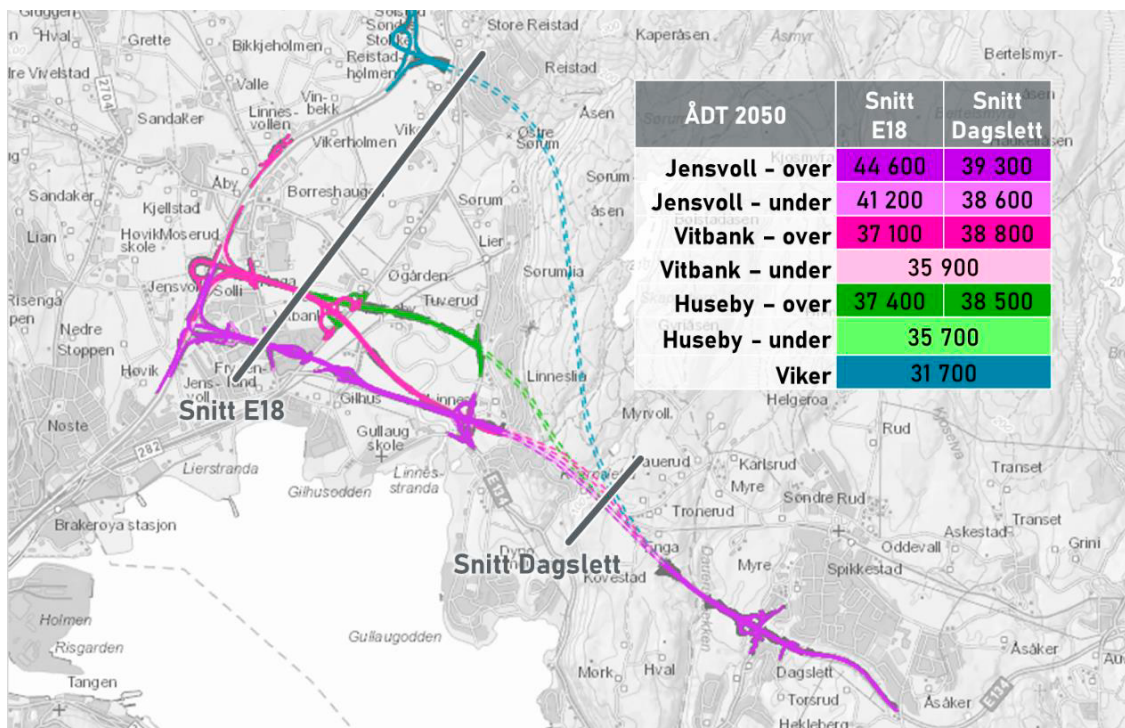
Oversiktskartet fra planprogrammet, som blant annet viser hvor alternativenes traséer på Dagslett-siden møtes, er et grovt oversiktskart som ikke er bindende. Kommunedirektøren vil minne om detaljeringsgraden på det plannivået en kommunedelplan er på, sammenlignet med en reguleringsplan. I vedlegg til saken følger plankart for alternativene Vitbank-over og Vikar, som viser detaljeringsgraden for plankart på kommunedelplan-nivå. Når kommunedelplanen er vedtatt, skal det utarbeides reguleringsplan med ny konsekvensutredning for valgt alternativ. I reguleringsplanen kan valgt trasé også justeres ytterligere.

I planbeskrivelsen (s.36) sier Statens vegvesen følgende:

På Dagslettsiden, fra tunnelportalen ved Daueruddalen til Hekleberg bru ved Spikkestad, har det også blitt vurdert ulike traséer i optimaliseringsarbeidet. Innledende arbeid og søk etter løsninger har resultert i at alle alternativer har lik utforming øst for tunnelen. Dette inkluderer også «under-alternativene».

Det vises til saksutredningen s. 6 og til fagrapport Transport og prissatte konsekvenser.

I planmaterialet som er sendt inn til førstegangsbehandling er trasèene blitt noe mer detaljert utformet, siden behandling av planprogrammet. På Dagslettsiden er den lik for alle alternativer som tidligere beskrevet, og er illustrert i figuren nedenfor (Figur 6-4 i planbeskrivelsen, s. 89).



For Dagslett-siden er det denne traséen som følger konsekvensutredningen og som er utredet for alle alternativene. Alternativet er nærmere beskrevet og vist på ortofoto i figur 4-2, s. 50 i planbeskrivelsen. Kommunedirektøren mener at utredningsplikten også for Dagslett-siden er oppfylt.

4. På Dagslett-siden foreligger mye kunnskap etter tidligere planprosesser, der ikke minst støykonsekvenser var et sentralt tema. Kan man si at konsekvensutredningen holder tilfredsstillende kvalitet når for eksempel vurderingene bygger på en situasjonsforståelse der turveien på gamle Drammensbanen fra Gullaugkleiva til Spikkestad er utelatt selv om dagtraseen til E134 er lagt like inntil denne turveien?

Kommunedirektørens kommentar:

Dette spørsmålet sikter antakeligvis til figur 3-5 på s. 44 i planbeskrivelsen, som viser kart over gang- og sykkelruter innenfor og i tilknytning til planområdet. På figuren er ikke Gamle Drammensbanen tegnet opp videre fra Gullaugkleiva i retning Spikkestad. Det betyr derimot ikke at Gamle Drammensbanen er utelatt fra konsekvensutredningen. Den er utredet i fagrapport Friluftsliv, by- og bygdsliv, s. 61-62 Delområde P Daueruddalen og kap. 6 Påvirkning og konsekvensutredning, s. 72. I planbeskrivelsen er den omtalt i kap. 3.3.3 Gang- og sykkelnett, s. 45 (Rute 8) og kap. 6 Konsekvensutredning s. 104-108.

5. Velforeningen viser til at saksframlegget ikke gjør rede for om planforslag og konsekvensutredning er i samsvar med kommuneplan eller utredningskrav for øvrig. Disse forholdene er vesentlige for spørsmålet om planforslaget kan eller bør legges ut til høring.

Kommunedirektørens kommentar:

Grunnen til at det utarbeides kommunedelplan for dette tiltaket er at Ny E134 ikke er i tråd med kommuneplanen og skal erstatte kommuneplanen for dette området. For øvrig har kommunedirektøren følgende kommentar til Statens vegvesen sin anbefaling på side 39 i saksutredningen:

Hovedmål og prosjektmål som er definert for ny E134 og som resultatene av konsekvensutredningen måles opp mot, er Statens vegvesen sine og ikke kommunens. I følge kommuneplanens samfunnsdel (2019-2028), skal visjonen Grønne Lier for alle innbyggere, legges til grunn for Liers langsiktige arealstrategi. Det innebærer blant annet at det ved arealdisponering skal legges vekt på vern av dyrket og dyrkbar mark og annet kulturlandskap, samt de grønne dalsidene. Arealplanleggingen skal legge til rette for redusert transport, energibruk og forurensende utslipp til luft og vann, i tillegg til å oppfylle FNs naturpanels anbefalte tiltak i kommunene for å hindre tap av naturmangfold.

Kommunedirektøren kommer derfor til å legge særlig stor vekt på disse føringene ved anbefaling av alternativ i forbindelse med sluttbehandlingen av saken.

6. Velforeningen viser også til forskrift om konsekvensutredninger og mener at følgende bestemmelser ikke er oppfylt i foreliggende planforslag med konsekvensutredning:

§ 17 For planer og tiltak etter § 6, skal konsekvensutredningen utarbeides i tråd med det fastsatte plan- eller utredningsprogrammet, jf. § 16.

Kommunedirektørens kommentar:

Kommunedirektøren mener at planforslaget med konsekvensutredning er utarbeidet i tråd med fastsatt planprogram.

I følge KU-forskriftens § 17 står det også at *konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen eller tiltaket, og være relevant for de beslutninger som skal tas.*

§ 19 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.

Kommunedirektørens kommentar:

I KMD sin veileder til Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven sies det også om § 19 i forskrift om konsekvensutredning, at flere av de kravene som stilles i §19 til beskrivelse av planen eller tiltaket, vil være mindre relevante i en overordnet plan, men må redegjøres for i en detaljregulering.

§ 23 Konsekvensutredningen skal beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen.

Kommunedirektørens kommentar:

Detaljeringsgraden og hva som skal utredes må stå i forhold til plannivået det utarbeides plan for. Statens vegvesen har i forbindelse med konsekvensutredningen, redegjort for avbøtende tiltak som det må ses nærmere på i neste planfase. Kommunedirektøren mener det er tilstrekkelig for dette plannivået og at utredningsplikten er oppfylt. I neste planfase med utarbeidelse av detaljregulering for valgt alternativ, skal tiltaket konsekvensutredes på nytt, med et langt mer detaljert innhold.

Eldbjørg A. Henriksen
Rådgiver
Stedsutvikling og plan

Vedlegg

- 1 Notat til formannskapetets behandling av E134 27.01.2022

Charlotte Oland Liseth

POL - Politisk sekretariat

Notat til formannskapetets behandling 27.01.2022 av E 134 Dagslett – E18. Kommunedelplan med konsekvensutredning

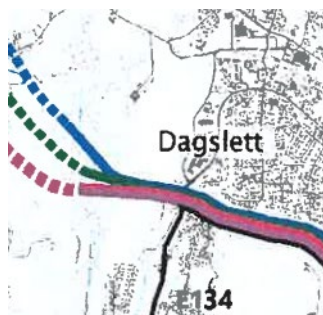
Fra Gullaugtoppen velforening 24.01.2022. Notatet gir bemerkninger om det vi mener er vesentlige mangler ved planforslaget og saksbehandlingen av dette.

Sammendrag

Planprogrammet angir alternativer som skal utredes. På Dagslettsiden er tre av de fire angitte alternativene utelatt fra utredningen. Dermed er heller ikke forskjeller i konsekvenser og måloppnåelse gjort rede for, og en evaluering med sikte på å velge alternativ som skaper minst ulemper er umulig. Kommunen som planmyndighet har ikke gitt noen vurdering av om forslagsstillers materiale er i samsvar med planprogrammet. Saksframlegget gjør heller ikke rede for om planforslag og konsekvensutredning er i samsvar med kommuneplan eller utredningskrav for øvrig. Disse forholdene er vesentlige for spørsmålet om planforslaget kan eller bør legges ut til høring. Mangler og saksbehandlingsfeil kan lede til klage, innsigelse og ugyldighet.

Planprogrammet

KMD fastsatte 25.06.2021 planprogrammet av 14.12.2020. I planprogrammets kapittel 4 *Alternative korridorer vi utreder videre*, sies blant annet: *Kartet på neste side viser linjer med ulike farger. Linjene viser ikke eksakt plassering av en veglinje, men representerer konsepter eller korridorer som skal utredes.* (vår understreking)



Utdrag av kartet i planprogrammet.

Planforslaget med konsekvensutredning

Alternativene på E18-siden er blitt utredet. Alternativene på Dagslett-siden er ikke blitt utredet. Både planforslagets planbeskrivelse og kommunedirektørens saksframlegg gjengir kartet fra planprogrammet, men det gjøres ikke rede for at tre av fire alternativer er blitt utelatt.

I kap. 1.4 *Konsekvensutredning* er hovedfokus å få fram forskjeller mellom alternativer. For Dagslett-siden er det følgelig ikke noen informasjon om forskjeller i konsekvenser, da alternativene er utelatt.

I kap. 1.7 *Måloppnåelse* er det heller ingen beslutningsrelevant informasjon da det ene alternativet på Dagslett-siden ser ut til å tas for gitt.

I kap. 2.7 *Alternativutvikling i kommunedelplanfasen* gis to setninger om hva som har foregått: *På Dagslettsiden, fra tunnelportalen ved Daueruddalen til Hekleberg bru ved Spikkestad, har det også blitt vurdert ulike traséer i optimaliseringsarbeidet. Innledende arbeid og søk etter løsninger har resultert i at alle alternativer har lik utforming øst for tunnelen.* Hvilke følger dette har for etterlevelse av planprogrammet og formelle krav til konsekvensutredning og medvirkning er ikke nevnt.

I kap. 4 *Korridorer og alternativer som er utredet* er Dagslett-siden bare så vidt omtalt:

Løsningen har ny veg i dagen fra tunnelportalen på Dagslett til Hekleberg bru.

E134 ligger i skjæring fra tunnelportalen fram til bru over Daueruddalen.

Dette må kunne karakteriseres som svært lite informasjon og langt fra nok til å belyse spørsmål om arealbruksendring.

Formålet med konsekvensutredning og formelle krav

Fra forskrift om konsekvensutredninger:

§ 17 For planer og tiltak etter § 6, skal konsekvensutredningen utarbeides i tråd med det fastsatte plan- eller utredningsprogrammet, jf. § 16.

§ 19 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.

§ 23 Konsekvensutredningen skal beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen.

Etter vårt syn er ikke disse bestemmelsene oppfylt i foreliggende planforslag med konsekvensutredning. Bestemmelsene har dessuten direkte sammenheng med formålsbestemmelsen i pbl: *Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives.*

Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven (KMD 29.06.2021) gir nyttige konkretiseringer av hvordan regelverket skal forstås og etterleves. Noen momenter gjengis nederst i notatet.

Velforeningens område og medvirkning

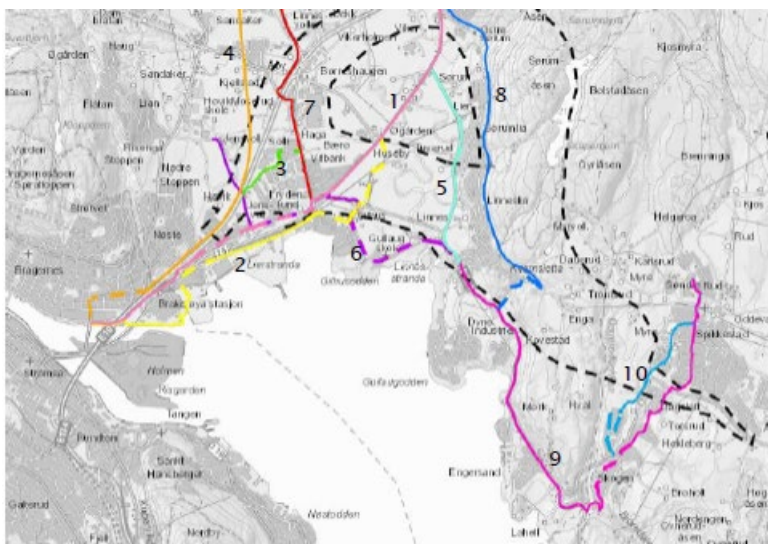
Gullaugtoppen velforening ønsker en best mulig trase for ny E134 i ytre Lier. Med det menes en trase som løser trafikkavviklingen med minst mulig belastning for befolkningen og miljøet i området. En ny vei må begrense naturinngrepene og ikke påføre store områder nye eller økte, permanente støypenger.

For velforeningens område (Kovestad til Asker grense), inkludert turveien langs gamle Drammensbanen over Daueruddalen, og natur- og rekreasjonsområdene herfra og innover marka, vil det ha store skadevirkninger om E134 plasseres lenger nord og mer i dagen enn i gjeldende regulering fra 2014. Støy og arealbeslag vil ødelegge rekreasjonsverdien av dette skjermede området for brukere fra et stort omland og det vil fortrenge produsenter av kulturlandskap, med blant annet gjengroing og forfall som konsekvenser.

Vi viser for øvrig til vår høringsuttalelse 08.03.2020 til planprogrammet. Hvis manglene vi bemerker i notatet her fortsatt foreligger ved offentlig ettersyn, vil vi måtte gjenta bemerkningene. Men vi håper heller at planforslaget og konsekvensutredningen kan revideres ved å innarbeide alternativer som gjør at man også på Dagslett-siden kan drøfte og vektlegge miljøhensyn.

Spørsmål til førstegangsbehandlingen

- Har kommunedirektøren vurdert om planmaterialet er i samsvar med planprogrammet?
- Hva kan følgene bli dersom det ikke er samsvar?
- Er utredningsplikten oppfylt, når det ikke er vist noen drøfting i tråd med tiltakshierarkiet for tiltakets utforming på Dagslett-siden?
- På Dagslett-siden foreligger mye kunnskap etter tidligere planprosesser, der ikke minst støykonssekvenser var et sentralt tema. Kan man si at konsekvensutredningen holder tilfredsstillende kvalitet når **for eksempel** vurderingene bygger på en situasjonsforståelse der turveien på gamle Drammensbanen fra Gullaugkleiva til Spikkestad er utelatt selv om dagtraseen til E134 er lagt like inntil denne turveien?



Figur 3-5 Kart som viser gang- og sykkelruter innenfor og i tilknytning til planområdet.

Kart fra planbeskrivelsen (side 44). Her fremstilles det som om gamle Drammensbanen, rute nr 8, stopper ved toppen av Gullaugkleiva.

Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven. Utdrag

3.4 Fastsetting av planprogram

Dersom det anses som nødvendig å få utredet relevante og realistiske alternativer i konsekvensutredningen, må dette framgå tydelig av det fastsatte planprogrammet. Med alternativer menes ikke bare alternative lokaliseringer, men også alternativ utforming, teknologi, omfang og målestokk. Utredning av alternativer vil kunne synliggjøre muligheter for å redusere de negative konsekvensene av planen.

5.1 Høring av planforslag med konsekvensutredning

For private planforslag skal kommunen vurdere om konsekvensutredningen tilfredsstillende kravene i forskriften og det fastsatte planprogrammet, før den sendes på høring sammen med planforslaget.

6.13.2 Klage og innsigelse

Det kan også være grunnlag for å fremme innsigelse til planforslaget ved høring dersom konsekvensutredningen åpenbart ikke er i samsvar med fastsatt planprogram, har for store mangler eller der konsekvensutredningen har for dårlig kvalitet til å være et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag.

6.13.3 Saksbehandlingsfeil og ugyldighet

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. Kommunen kan i forbindelse med en klage, innsigelse eller på eget initiativ, oppheve planvedtaket og sette i gang arbeid med en ny planprosess som skal sikre at kravene til konsekvensutredning blir oppfylt. Fylkesmannen vil også gjennom sin klagebehandling, eventuelt på eget initiativ gjennom en lovlighetskontroll, kunne oppheve planvedtaket og sende saken tilbake til kommunen. Kommunen må da vurdere om planprosessen skal starte opp igjen eller om planen skrinlegges.

6.9 Tiltakshierarkiet og kompensasjonstiltak

I forbindelse med planlegging av utbyggingstiltak står prinsippet om i størst mulig grad å unngå negative virkninger for miljø og samfunn sentralt. Framgangsmåten beskrives gjennom tiltakshierarkiet eller avbøtingshierarkiet, der det viktigste er å *unngå* negative virkninger,