

Innhold

1.	Om prosjektet.....	4
1.1.	Reguleringsplan for E134 Dagslett – E18.....	4
2.	Varsel om oppstart	4
2.1.	Bakgrunn for varsel om oppstart.....	4
2.2.	Informasjon om varselet.....	4
2.3.	Muligheter til å sende innspill	6
2.4.	Resultat av oppstartsprosessen.....	6
3.	Innspill til varsel om oppstart	6
3.1.	Behandling av innspill.....	6
3.2.	Ofte stilte spørsmål.....	6
3.2.1.	Støy	6
3.2.2.	Vibrasjoner, rystelser og setninger i forbindelse med anleggsfasen	7
3.2.3.	Installasjoner i grunnen, eksisterende og planlagte	8
3.2.4.	Alternativer for kryss på Vikar.....	8
3.2.5.	Undersøkelser på privat grunn i planleggingen.....	9
3.2.6.	Alternativer, linjer gjennom Dauerruddalen	9
3.2.7.	Vurdering om konsekvensutredning.....	10
3.2.8.	Grunnerverv.....	10
3.3.	Innspill fra offentlige.....	11
3.3.1.	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap 23/156763 – 39	11
3.3.2.	Riksantikvaren 23/156763-47	11
3.3.3.	Bane NOR 23/156763 - 45	11
3.3.4.	Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus 23/156763 - 50	12
3.3.5.	Avinor 23/156763-53	15
3.3.6.	Vestre Viken HF 23/156763-60	15
3.3.7.	Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard 23/156763 – 65....	16
3.3.8.	Norges vassdrags- og energidirektorat 23/156763-79	16
3.3.9.	Mattilsynet 23/156763-84.....	17
3.3.10.	Kystverket 23/156763-85	18
3.3.11.	Buskerud fylkeskommune 23/156763-86	18
3.3.12.	Akershus fylkeskommune 23/156763-87	26
3.4.	Innspill fra virksomheter og foreninger	29
3.4.1.	Asker elveforum 23/156763 – 32	29

3.4.2. Reistadlia velforening ved J. Hoset 23/156763 – 12	30
3.4.3. Heggedal nærmiljøsentral ved Sverre Aae 23/156763 – 64	30
3.4.4. Søndre Bølstad vel 23/156763-67	32
3.4.5. Kjellstad velforening 23/156763 – 73, 78	33
3.4.6. Linnestranda velforening ved Håkon Røed 23/156763 - 76.....	35
3.4.7. Norges bondelag 23/156763- 88.....	36
3.4.8. Brøholt vel 23/156763- 90.....	37
3.4.9. Norges lastebileier-forbund Region 3 (Buskerud, Telemark og Vestfold) 23/156763- 91	41
3.4.10. Gullaugtoppen velforening 23/156763- 93.....	42
3.5. Innspill fra private.....	48
3.5.1. Martin Degen 23/156763 – 13	48
3.5.2. E.O. Holm 23/156763 – 14/38/48, 20/11999 - 173	48
3.5.3. B.T. Jensen 23/156763 – 15	48
3.5.4. Roger Olsson 23/156763 – 16.....	49
3.5.5. Lars Lang 23/156763 – 17	49
3.5.6. Håvard Sørli 23/156763 – 19/20	49
3.5.7. T.M Valberg 23/156763 – 21.....	49
3.5.8. F. Harbou - Gals 23/156763 – 22	50
3.5.9. A.Y.Johnsen 23/156763 – 23.....	50
3.5.10. R. Simonsen 23/156763 – 24.....	50
3.5.11. O.H. Fjelltun 23/156763 – 25	51
3.5.12. Y. Hellerud 23/156763 – 26	52
3.5.13. Roar Langen 23/156763 – 28.....	52
3.5.14. Lyder Flatkval 23/156763 – 29.....	52
3.5.15. Per Erik Svendsrud 23/156763 – 30	53
3.5.16. Jiafeng Xu 23/156763 – 31	53
3.5.17. Christian Aakermann 23/156763 – 33.....	54
3.5.18. Jan Østerhus 23/156763 – 34.....	54
3.5.19. Trude Fosslund 23/156763 – 35	55
3.5.20. Ingvild Storsveen 23/156763 – 36.....	55
3.5.21. John E. Reiersen 23/156763 – 37	55
3.5.22. Richard Veum 23/156763 – 41	55
3.5.23. P. Jensen 23/156763 – 42	56
3.5.24 Kim Hasle 23/156763 – 43.....	56
3.5.25. Martin Tandstad Frogner – 23/156763 – 46	56

3.5.26. Ivar Tanum 23/156763 – 51	56
3.5.27. John Erik Reiersen 23/156763 - 54	57
3.5.28. Fredrik Hoff Pedersen 23/156763 - 55	57
3.5.29. Tor Marstein 23/156763-56	57
3.5.30. Ane Kari Vestre 23/156763-57, 58, 59	58
3.5.31. Trine Lyhus 23/156763 – 62	59
3.5.32. Roneta Bartaskaite 23/156763-66	59
3.5.33. Ingunn Kure 23/156763-68	60
3.5.34. Tord kåre Børke 23/156763-69	60
3.5.35. Ståle Lybekk 23/156763 – 70 og 71	60
3.5.36. Pål Rød 23/156763 – 72	61
3.5.37. Jan Inge Trontveit 23/156763 -74	61
3.5.38. Knut og Elin Anderssen 23/156763 – 75, Knut Anderssen - 97	61
3.5.39. Trygve Kristian Rød 23/156763 - 77	62
3.5.40. Arna – Irene Borgsø 23/156763 - 80	62
3.5.41. Carl Fredrik Tjeransen 23/156763 - 81	63
3.5.42. Kjetil Saasen 23/156763 - 82	63
3.5.43. Tormod og Stine Wahl 23/156763 - 83	64
3.5.44. Hanne Heen 23/156763 - 89	65
3.5.45. Hanne M. Sørsdal og Knut Ivar Støfring 23/156763 - 92	65
3.5.46. Siren Pedersen 23/156763 - 94	69
3.5.47. Mette Rustand 23/156763 - 95	70
3.5.48. Astrid Flyum 23/156763 - 96	70
3.5.49. Stina Ghatso og Jørn Holaker 23/156763-98	70
3.5.50. Helena Marie Brudvik 23/156763-99	71
4. Videre arbeid med prosjektet og mulighet for medvirkning	72
4.1. Merknadsbehandlingen og innspill til varsel om oppstart	72
4.2. Eventuelle justeringer på bakgrunn av innspill til varsel om oppstart	72
4.3. Videre arbeid med detaljreguleringsplanen	72
5. Vedlegg	74

1. Om prosjektet

1.1. Reguleringsplan for E134 Dagslett – E18

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

Prosjektet skal planlegge og avklare arealbruk til ny E134 mellom Dagslett i Asker og Vikar i Lier.

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

2. Varsel om oppstart

2.1. Bakgrunn for varsel om oppstart

Vi varsler om oppstart i planprosjekt i henhold til plan og bygningslovens §12-8. Varsel om oppstart skjer etter at Statens vegvesen har sendt et formelt planinitiativ til kommunene, og gjennomført et oppstartsmøte med kommunene.

Varsel om oppstart gir grunneiere, offentlige og virksomheter mulighet til å gjøre seg kjent med planarbeidet, og på et tidlig stadium komme med innspill og viktig informasjon. Det er dermed den første, og en av flere muligheter til å medvirke formelt i planarbeidet.

Innspill kommet inn i forbindelse med varsel om oppstart, følger planen videre til oversendelse av planforslag, gjennom 1.gangsbehandling og høring. Dette gjør at politikere, saksbehandlere og andre kan sette seg inn i innspillene som har kommet, samt hva som er hensyntatt i planleggingen.

Når Statens vegvesen har utarbeidet en plan for det som basert på tverrfaglige vurderinger vurderes til å være det beste alternativet, og som er i henhold til våre prosjektmål, sender vi denne til kommunene til førstegangsbehandling. Behandlingen avklarer om planmyndighet, kommunene, godkjenner at planen kan legges ut på høring.

Etter førstegangsbehandling legges planen ut på høring slik at alle får mulighet til å se og mene noe om hele planmaterialet, inkludert fagrapporter og annet grunnlag. Etter høringen blir innspill svart ut, og eventuelle justeringer på bakgrunn av innspillene blir gjort. Deretter sendes planen til politikerne igjen for andregangsbehandling og vedtak.

2.2. Informasjon om varselet

Prosjektet varslet om oppstart av planarbeid i uke 15, 2024. Brev til grunneiere og offentlige parter, samt virksomheter gikk ut 8., 9. og 10. april, 10. april ble det sendt et SMSvarsel til innbyggere i planområdet og området rundt. Torsdag 11.april lå annonse om planoppstart ute i avisene Lierposten, Drammens tidende, Røyken og Hurums avis og Budstikka. Nettannonse ble satt inn i de samme fire nettavisene i fire dager.



Statens vegvesen



Varsel om oppstart av planarbeid

E134 DAGSLETT – E18 REGULERINGSPLAN vegvesen.no

Statens vegvesen skal i samarbeid med Lier og Asker kommune lage detaljreguleringsplan for E134 Dagslett–E18, og ber om innspill til arbeidet innen 13. mai 2024.

Mer informasjon om prosjektet og oppstart av planarbeid her www.vegvesen.no/e134dagslette18

Illustrasjon: Skjerm bilde annonse nettavis



Statens vegvesen

Varsel om oppstart av planarbeid

E134 DAGSLETT – E18 REGULERINGSPLANvegvesen.no

Statens vegvesen skal i samarbeid med Lier og Asker kommune lage en detaljreguleringsplan for E134 Dagslett – E18, og ber om innspill til arbeidet.

Planområdet strekker seg fra Hekleberg/Dagslett i Asker til E18 og Vikar i Lier kommune. Planområdet tar utgangspunkt i båndleggingssonen fra vedtatte kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, med nødvendige tilpasninger. Dagens E134 er i dårlig stand og oppfyller ikke gjeldende krav til vegbredde, avkjørsler, kryssløsninger og fartsgrense. I tillegg skaper lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk store miljø- og trafikksikkerhetsproblemer for de som bor i området. Reguleringsplanen skal definere arealbruk for ny firefelts E134 på strekningen.

Reguleringsplaner for tiltak som er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen, er unntatt krav om konsekvensutredning jfr. Forskrift om konsekvensutredning § 6 første ledd bokstav b og § 8 første ledd bokstav a. Det er gjennomført konsekvensutredning i forbindelse med kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18.

Statens vegvesen vurderer i samråd med kommunen at det ikke er krav til ny konsekvensutredning i forbindelse med reguleringsplanen for E134 Dagslett – E18/Vikar. Det kan bli aktuelt å oppheve gamle planer i området i forbindelse med planarbeidet.

Underveis i planarbeidet vil det bli utført blant annet oppmålingsarbeider, grunnundersøkelser, undersøkelser av forhold ved naturmangfold og kulturminneundersøkelser.

Vi ber om at dere sender synspunkt, innspill eller andre relevante opplysninger til oss innen 13.05.24. Vi ber spesielt om at de som har energibrønner eller drikkevannbrønner gir beskjed om dette.

Innspill kan sendes til oss på følgende måter: Vår medvirkningsportal på: www.vegvesen.no/e134dagslette18
Brev til: Statens vegvesen, postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer. E-post til: firmapost@vegvesen.no

Hvis alternativene brev eller e-post brukes, ber vi dere merke dette med (23/156763 E134 Dagslett-E18). Vi ber om at grunneiere informerer sine leietakere om dette varselet. Innspill til varsel om oppstart vil ikke bli besvart direkte, men inngår i den videre planleggingen.

Har du spørsmål, kan du kontakte: Prosjektleder, Nils Brandt på telefon 993 86 033 eller e-post nils.brandt@vegvesen.no. Planleggingsleder, Marianne Harstad Haga på telefon 930 06 479 eller e-post marianne.haga@vegvesen.no

Mer informasjon er tilgjengelig på: www.vegvesen.no/e134dagslette18

Denne kunngjøringen er i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-8. Planen blir utarbeidet og behandlet i samsvar med plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 12-10.



Illustrasjon: Skjerm bilde annonse papiraviser/eAvis

Brev, annonser og sms har henvist til våre nettsider, hvor det har vært mer informasjon om varsel om oppstart, samt informasjon om planprosessen.

2.3. Muligheter til å sende innspill

Statens vegvesen har opprettet en medvirkningsportal hvor alle i forbindelse med varselet, enkelt har kunnet sende inn innspill, kartfeste disse og sende med vedlegg. I kartportalen kunne en også se andre innlegg som har kommet inn. I tillegg har det vært mulighet for å sende innspill pr. post eller e-post til Statens vegvesen.

2.4. Resultat av oppstartsprosessen

Det er kommet 72 innspill til varsel om planoppstart. 12 fra det offentlige, 10 fra virksomheter og foreninger, og 50 innspill fra private.

3. Innspill til varsel om oppstart

3.1. Behandling av innspill

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

Noen av innspillene påvirker planleggingen, og fører til at vi justerer elementer i planen, mens andre innspill vurderer vi at vi ikke kan etterkomme. I de neste kapitlene følger sammendrag av alle innspill, samt utsvar av alle innspill fra Statens vegvesen. Som innledning til innspillene har vi et kapittel som svarer ut tema som veldig mange har nevnt eller spurt om. Som svar til hvert enkelt innspill som nevner disse tema vil vi da kun henvise til dette kapitlet. Til mange av innspillene svarer vi bare «tas til orientering». Dette betyr at vi registrerer innspillet, merker oss informasjonen, og tar det med oss videre i planleggingen. På dette stadiet i planleggingen vil det i mange tilfeller være slik at vi ikke vet om vi kan hensynta innspill eller ikke, og heller ikke kan komme med noe konkret informasjon om eksakt hvordan planen blir utformet. Jo tidligere i planleggingen innspill kommer, jo større sjanse er det for å kunne påvirke.

Utenfor den formelle prosessen oppfordrer vi til å ta kontakt, send gjerne mail med spørsmål, spør oss om en prat, enten det er spørsmål eller forslag til løsninger. Konkrete løsninger og detaljer forventes å være mer klare utover høst/vinter 2024/25. Statens vegvesen ønsker dialog med berørte grunneiere, slik at vi skaper mest mulig forutsigbarhet.

3.2. Ofte stilte spørsmål

3.2.1. Støy

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

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

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

På hjemmesiden vår ligger det en tekst som sier litt om hvordan vi håndterer støy, se det som står om «Støy fra nye veianlegg»: <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/langs-veien/stoy-langs-vei/>

I reguleringsplanfasen vil det også vurderes effekt av avbøtende tiltak i form av støyskjermer/støyvoller langs veg. Selv med skjerming langs ny veg, kan det være boliger og andre bygninger med støyfølsomt bruksformål som får høyere støynivå enn grenseverdier. Dette gjelder spesielt i områder hvor boliger ligger høyere i terrenget enn selve vegen.

For disse kan det være aktuelt med lokalt tilpasset skjerming og/eller fasadetiltak.

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

Et vegprosjekt gjør tiltak med utgangspunkt i nyoppstått støy som følge av prosjektet. Det er krevende å vurdere hva som er nyoppstått støy som følge av nytt prosjekt, når man fører en ny vei inn i et område med andre store støykilder. Dette er vurderinger som må gjøres i forbindelse med arbeid og beregninger av støy på reguleringsplanen.

I forbindelse med overgangen mellom E134 og E18, og området rundt E18 er det mange som opplever at de allerede i dag har utfordrende støyforhold. For den delen av E18 som blir direkte knyttet til E134 gjennom krysset med E18 gjelder regler for ny vei.

I forbindelse med prosjektet er det også vurdert tiltak sørover langs E18 for å opprettholde kapasitet på E18. Slike tiltak vil regnes som tiltak på eksisterende veg, og andre regler gjelder enn for helt ny veg. Dette vil vurderes i forbindelse med at eventuell gjennomføring og omfang av tiltak langs E18 avklares. Dette behandles i et eget forprosjekt.

3.2.2. Vibrasjoner, rystelser og setninger i forbindelse med anleggsfasen

Når det gjelder setninger og rystelser, vil det i perioden hvor prosjektet byggeplanlegges, registreres tilstander på bygninger som potensielt kan være utsatt for setninger og rystelser i forbindelse med bygging. Dette foregår etter at reguleringsplanen er vedtatt, men før anleggsperioden starter. I noen tilfeller monteres det også rystelselsmålere og setningsmålingspunkt på bygninger. Da vil man kunne

følge med på nivået av vibrasjoner og setninger underveis i byggingen. Dersom det oppstår skader på eiendom som følge av arbeidene, vil dette bli erstattet.

Det ble gjennomført grunnundersøkelser i forbindelse med kommunedelplanen, og videre blir det gjennomført grundige undersøkelser av grunnforhold i hele planområdet i arbeidet med reguleringsplanen, i forbindelse med detaljering av kryssløsning og ny veg. Boringene gjøres i henhold til borplaner utarbeidet av våre geoteknikere. I områder hvor det påvises kvikkleire, undersøker man et stort område slik at vi kan beregne områdestabilitet.

Dersom Statens vegvesen ser at det kreves spesielle tiltak med bakgrunn i grunnforhold, planlegges dette inn i planen, og reguleringsplanen ivaretar for eksempel behov for areal til disse tiltakene. Dette gjelder både tiltak som skal ivaretas i anleggsfasen og driftsfasen.

Når prosjektet er ferdig med planen sendes planen til kommunene, som bestemmer om den er klar til å legges ut på høring. Høringen er en formell prosess, hvor alle får mulighet til å se reguleringsplanen, med alle tilhørende dokumenter. Gjennom høringen vil også utredningene angående grunnforhold og anleggsgjennomføring legges frem, blant flere andre rapporter.

3.2.3. Installasjoner i grunnen, eksisterende og planlagte

Prosjektet takker for mye informasjon om plassering av energi – og drikkevannsbrønner. Dersom noen har brønner i planområdet som ikke er informert om, er vi fortsatt glade for all informasjon vi kan få, send mail til marianne.haga@vegvesen.no eller nina.kjemperud@vegvesen.no.

Det er foreløpig usikkert eksakt hvor tunnelen vil gå i fjellet. Hvor linjen skal gå er en av de tingene som skal sees på i reguleringsplanprosessen. Det vil bli begrensninger for tiltak som kan gjøres i fjellet over tunnelen i en viss avstand til tunnelen. Tunnelen vil reguleres med en sikkerhetssone rundt seg i fjellet, og avhengig av hvor stor avstand det er mellom tunnel og terreng over, vil det også kunne påvirke hva som kan gjøres fra/på terrengnivå. Det vil ikke være tillatt med tiltak som går inn i sikkerhetssonen rundt tunnel.

Brønner som kommer i direkte konflikt med tunnel blir ikke mulig å opprettholde. Brønner som ligger på siden av tunnelen kan bli tettet under driving, men kan i mange tilfeller bores opp igjen etter driving.

Tap av eksisterende energibrønner utløser krav om erstatning.

Her står det litt om hva Statens vegvesen gjør når noen av våre prosjekter fører til erverv av grunn:

<https://www.vegvesen.no/fag/veg-og-gate/planlegging-prosjektering-og-grunnerverv/grunnerverv/>

Når det gjelder kvalitet på brønner, er det vanlig at det tas prøver og gjennomføres registreringer i forkant av bygging, for å ha kontroll på før-tilstand. Dette vil vanligvis ikke skje før etter reguleringsplan, nært opptil bygging, men det kan være aktuelt å gjøre noe prøvetaking allerede på reguleringsplan-nivå. Prosjektet gjennomfører også undersøkelser for å avklare grunnvannsnivåer, og fare for grunnvannssenkning.

3.2.4. Alternativer for kryss på Vikar

I forbindelse med reguleringsplanen skal det gjennom optimaliseringsfasen vurderes ulike løsninger for kryss på Vikar, mellom E134 og E18. Gjennom behandling av kommunedelplanen, har Lier kommunes politikere gitt beskjed om at det igjen skal vurderes løsninger som passerer under E18.

Dette er også signalisert fra flere hold, blant annet tidligere Viken fylkeskommune ved høring av kommunedelplanen.

I arbeidet med krysset på Viker, og andre deler av veganlegget, er det mange ulike hensyn som må ivaretas i tillegg til våre egne håndbøker og anbefalinger for veggeometri, trafiksikkerhet og trafikale forhold. Blant annet jobber vi mye med disse tema: Lierbakkene er et forskriftsfredet kulturminne, noe som betyr at eventuelle endringer må vurderes nøye. Det er svært vanskelige grunnforhold i området, hvilket betyr omfattende grunnundersøkelser og tekniske tilpasninger. Krysset ligger i et jordbruksområde, hvor Statens vegvesen ønsker å begrense beslaget av dyrka mark. Samtidig kreves arealer til å bygge et trafiksikkert kryss. Krysset befinner seg i nærheten av turveg og skoleveg, noe som må håndteres både i byggefase og senere. I tillegg kan krysset berøre Lierelva og flere bekker og kantvegetasjon direkte eller indirekte, vi berører områder som er viktig for biologisk mangfold, og det er også funnet automatisk fredede kulturminner i området.

I kommunedelplanen så vi på disse ulike tema gjennom konsekvensutredningen. I arbeidet med reguleringsplanen vil vi planlegge mer i detalj for de ulike konstruksjonene og løsningene, blant annet krysset på Viker. Vi vil i tillegg undersøke omgivelsene ytterligere, blant annet med utgangspunkt i den allerede utarbeidede konsekvensanalysen.

I arbeidet med krysset vil vi samarbeide med både kommunen og andre faginstanser, for å avdekke problemstillingene og hensynta dem best mulig. Alle alternativer for kryss på Viker vurderes opp mot ulike hensyn før prosjektet velger en løsning vi mener ivaretar ulike hensyn best mulig.

Hele planen, inkludert løsning for kryss på Viker legges til slutt ut på høring hvor både faginstanser med innsigelsesmyndighet og alle andre kan si sin mening om planen, og foreslå eventuelle endringer.

3.2.5. Undersøkelser på privat grunn i planleggingen

I forbindelse med reguleringsplaner er det mange som lurer på hva som skjer, dersom planlegging, undersøkelser eller selve planen kommer i konflikt med privat eiendom, det være seg brønner, hus eller andre bygninger, eller landbruksarealer.

På vegvesen.no er det beskrevet en del om dette: <https://www.vegvesen.no/fag/veg-og-gate/planlegging-prosjektering-og-grunnerverv/grunnerverv/>

De som blir direkte berørt av undersøkelser i forbindelse med planleggingen varsles med brev med nærmere beskrivelser av hva som skal gjøres og hvem som kan kontaktes ved spørsmål eller andre tilbakemeldinger. Skulle undersøkelser føre til skade på eiendommen som medfører økonomisk tap, vil man ha krav på erstatning. De aller fleste undersøkelser kan gjennomføres uten slike skader.

3.2.6. Alternativer, linjer gjennom Dauerruddalen

Det er mange som har observert at det er gjennomført grunnundersøkelser i et stort område i Dauerruddalen. De pågående grunnundersøkelsene utføres for å finne best mulig påhuggsområde for tunnelen fra Dagslett til Viker. På dette stadiet, og i et område med utfordrende grunnforhold må det gjennomføres omfattende grunnundersøkelser som grunnlag for detaljprosjektering av veganlegget.

Når vi nå søker etter grunnlag for å detaljprosjekttere påhugg for tunnelen og fundamentere brukonstruksjon, ser vi også på området noe lenger nord enn vi har planlagt tidligere. Små variasjoner

i dybde til fjell, kan utgjøre en stor forskjell byggeteknisk og økonomisk, det samme gjør kvalitet og type løsmasser. Når vi planlegger og justerer på linjen i denne fasen må vi stadig se ulike hensyn opp mot hverandre. Dette gjør vi i en kontinuerlig tverrfaglig prosess. Når Statens vegvesen har utarbeidet en plan for det som basert på tverrfaglige vurderinger vurderes til å være det beste alternativet, og som er i henhold til våre prosjektmål, sender vi denne til kommunene, som bestemmer om de vil legge den ut på høring. Planen sendes da over med all dokumentasjon på plass, inkludert eventuelle avbøtende tiltak. Under høringen får alle tilgang til og kan mene noe om planen, og både den politiske behandlingen og innspill til høringer kan føre til justeringer av planen. Til slutt sendes planen til politikerne igjen, hvor de må bestemme seg for om de vil vedta planen.

3.2.7. Vurdering om konsekvensutredning

Reguleringsplaner for tiltak som er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen, er unntatt krav om konsekvensutredning jfr. Forskrift om konsekvensutredning § 6 første ledd bokstav b og § 8 første ledd bokstav a. Dette innebærer at det normalt ikke vil være krav om ny konsekvensutredning i forbindelse med reguleringsplanen for vegprosjekter som er konsekvensutredet på kommunedelplannivå. Det er gjennomført konsekvensutredning i forbindelse med kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18, etter Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser.

Statens vegvesen, sammen med kommunene Lier og Asker, vurderte i forbindelse med oppstart av planen at det ikke er krav til ny konsekvensutredning i forbindelse med reguleringsplanen for E134 Dagslett – E18/Viker. Det var vurdert som tilstrekkelig at det beskrives virkninger av tiltaket som en naturlig del av reguleringsplanen, og at det ble vurdert undersøkelser og utredninger på grunnlag av det som allerede er gjennomført på kommunedelplannivå.

Det er kommet innspill fra offentlig og private, om at konsekvensutredningen fra kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18, ikke er gjennomført på tiltaksnivå, eller at tidligere planprogram ikke har vært tydelig nok på dette, og at det må gjøres en ny vurdering av konsekvensutredningsplikten.

Lier kommune har nå konkludert med at det bør gjennomføres en ny konsekvensutredning for de tema hvor det vurderes at det kreves utredning.

Før det gjennomføres en konsekvensutredning må det også utarbeides et planprogram, som skal gjennom politisk behandling, før utredningen gjennomføres. Gjennomføring av planprogram og konsekvensutredning i forbindelse med reguleringsplanen, vil kunne forlenge planleggingstiden noe selv om noen prosesser kan gjennomføres parallelt. I forbindelse med utarbeidelse av planprogrammet vil det gjøres en vurdering av hvilke tema som skal vurderes gjennom en konsekvensutredning, og hvilke tema som skal beskrives som virkninger av planforslaget.

3.2.8. Grunnerverv

I forbindelse med reguleringsplaner er det mange som lurer på hva som skjer, dersom planlegging, undersøkelser eller selve planen kommer i konflikt med privat eiendom, det være seg brønner, hus eller andre bygninger, eller landbruksarealer.

På vegvesen.no er det beskrevet en del om dette: <https://www.vegvesen.no/fag/veg-og-gate/planlegging-prosjektering-og-grunnerverv/grunnerverv/>

Dersom det oppstår skader på eiendom som følge av prosjektet, vil dette bli erstattet.

3.3. Innspill fra offentlige

3.3.1. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap 23/156763 – 39

Sammendrag av innspill

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) informerer om at de ikke har kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker, og at det er statsforvalteren som skal følge opp hensynet til samfunnssikkerhet i plansaker.

DSB informerer om at de har innsigelseskompetanse i plansaker som berøre følgende områder:

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

Disse områdene inngår også som en del av Statsforvalterens oppfølging.

DSB informerer om at dersom det er behov for direkte involvering fra DSB i plansaken eller plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, skal høringen sendes DSB på nytt. DSB viser til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering. Prosjektet vurderer at det ikke er hensyn i planen som tilsier at varselet skal sendes til DSB på nytt.

3.3.2. Riksantikvaren 23/156763-47

Sammendrag av innspill

Riksantikvaren informerer om at det er fylkeskommunen som representerer kulturminneforvaltningen i saker etter plan- og bygningsloven.

Riksantikvaren vil kun uttale seg på forespørsel fra fylkeskommunen, og da direkte til dem, dersom planarbeidet kan få innvirkning på opplevelsen av kulturminner som Riksantikvaren har førstelinjansvar for.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering. Begge fylkeskommuner er også varslet om oppstart av planarbeidet.

3.3.3. Bane NOR 23/156763- 45

Sammendrag av innspill

Bane NOR forventer at Lieråstunnelen innarbeides reguleringsmessig i planen, samt at planen ikke inneholder begrensninger i Bane NORs mulighet til drift, vedlikehold og fornyelse av deres anlegg. Dette gjelder også for mulighet til sikringstiltak for tunnel/bergrom, for eksempel injeksjon. Bane NOR

forventer at bygging/drift av veitunnel ikke medfører økt innlekkasje til jernbanetunnel eller andre ulemper, for eksempel vibrasjoner som kan skade tunnel og tekniske anlegg og ber om at planen beskriver dette.

Bane NOR anbefaler at tiltaket utformes med henblikk på å unngå togfrie perioder i byggefasen.

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen og henviser til veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging, samt forventer at forslagsstiller setter seg inn i materialet før utarbeidelse av planforslag: <https://www.banenor.no/nabo-tiljernbanen/veileder-om-nasjonale-jernbaneinteresser/> samt i tekniske regelverk: <https://trv.banenor.no/wiki/Forside>.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering. Prosjektet har til hensikt å involvere Bane NOR i planleggingen underveis i prosessen.

3.3.4. Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus 23/156763- 50

Sammendrag av innspill

Statsforvalteren innleder med å forklare sin rolle som er å bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser, samt arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. De opplyser om at kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Statsforvalterens innspill:

Konsekvensutredning

Statsforvalteren viser til oppstartsvarselet hvor Statens vegvesen i samråd med kommunene vurderer at det ikke er krav om konsekvensutredning i forbindelse med reguleringsplanen for E134 Dagslett – E18/Viker, ettersom tiltak er utredet i overordnet plan.

Statsforvalteren stiller spørsmål ved denne konklusjonen. De mener 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. Det vises til veilederen for konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven:

«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» (statsforvalterens utheving).

Statsforvalteren viser til kommunedelplanens planprogram, hvor det fremgår:

«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» (statsforvalterens utheving).

De viser videre til flere steder i planprogrammet om at utredningen skal holdes på et overordnet nivå samt til kommunedelplanens planbeskrivelse punkt 5.2 *«I denne planfasen, hvor hovedformålet er å velge korridor, er detaljeringsgraden på konstruksjonene holdt på et relativt overordnet nivå.»*

Statsforvalteren mener 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. De mener dermed med bakgrunn i dette er heller ikke alle aktuelle skadereduserende tiltak klarlagt.

Statsforvalteren påpeker at grunnet den manglende detaljeringsgraden, uttrykkes det blant annet flere steder i rapporten for naturmangfold at det hefter usikkerhet ved konsekvensene av tiltaket, og det tas derfor fortløpende forbehold i konklusjonene. Statsforvalteren viser til høringsuttalelse til kommunedelplanen hvor de påpekte en rekke temaer som etter deres vurdering ikke ble tilstrekkelig utredet eller redegjort for, og som de la til grunn dermed ville bli nærmere utredet/beskrevet i neste planfase, herunder temaene:

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

Statsforvalteren vurderer at disse momentene taler 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. Statsforvalteren kommer med en sterk faglig anbefaling om at det gjøres en ny vurdering av KU-plikten og forutsetter at et eventuelt planprogram ettersendes dem til uttalelse.

Statsforvalteren 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

Statsforvalteren viser til deres høringsuttalelse til kommunedelplanen, datert 31. mars 2022. De 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. De påpeker at det i det videre planarbeidet for deres interesser vil være essensielt at man har et stort fokus på å ivareta disse hensynene. De mener konsekvenser for miljøtilstand, naturverdier og -ressurser må utredes og beskrives, og det må følges opp og sikres med juridisk bindende bestemmelser/arealformål i reguleringsplanen, samt at det må utarbeides en masseforvaltningsplan i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

De viser til høringsuttalelsen til kommunedelplanen, og deres faglige råd til planarbeidet og konkret til hva som bør sikres i videre planarbeidet mht. Viker-alternativet. Uttalelsen er vedlagt innspillet og det bes om at merknadene legges til grunn for arbeidet med reguleringsplanen.

Statsforvalteren påpeker at det siden kommunedelplan var på høring, har blitt publisert NiN-kartlegging for Spikkestad og forventer at kartleggingen legges til grunn i planarbeidet og supplerer det eksisterende kunnskapsgrunnlaget. De påpeker at for naturmangfold vil de største konsekvensene være knyttet til etablering av bru over ravinedalen i Daueruddalen. De mener det i planarbeidet må 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.

Statsforvalteren viser til nye føringer siden høringsuttalelsen til planarbeidet i 2022, og viser til oppdatert nasjonal jordvernstrategi som ble vedtatt i Stortinget i 2023. De påpeker at jordvern hensynet er 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. Jordvern hensyn må derfor tillegges stor vekt ved konkret utforming av traséen, samt ved valg av rigg- og anleggsareal.

Statsforvalteren viser til at traséen ligger videre innenfor sone for brann- og eksplosjonsfare, jf. kommuneplanens arealdel for Asker, og forutsetter at dette vurderes særskilt i det videre arbeidet.

Statsforvalteren mener 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).

Det vises ellers 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.

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

Vedlagt innspillet er Statsforvalterens Innsigelse og faglige merknader til forslag til kommunedelplan for E134 Dagslett til E18

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Konsekvensutredningsplikt: Se svar i kapittel 3.2.7. Innspill om tema som bør inngå i en utredning tas med i vurderingen i forbindelse med utarbeidelse av planprogram.

Til øvrige merknader:

I reguleringsplanen vil prosjektet ha fokus på å minimere de negative effektene på blant annet naturmangfold, vannmiljø og jordvern, jobbe med løsninger for å unngå forurensning og minimere arealinngrep. Der vi ikke unngår inngrep eller påvirkning, vil vi jobbe med skadereduserende tiltak. Det vurderes i hvert enkelt tilfelle hvordan dette skal sikres gjennomført, for eksempel gjennom bestemmelser. Det skal utarbeides en masseforvaltningsplan og en matjordplan, for å ivareta

håndtering av masser i prosjektet, og sørge for at håndtering av matjord blir gjort på en måte som ivaretar verdien som matjorda er.

Når det gjelder tidligere høringsuttalelse fra kommunedelplanen angående bestemmelser for å ivareta blant annet vassdrag, vurderer vi det fortsatt slik generelt at det ikke er ønskelig å legge inn bestemmelser som dekkes av annet lovverk. For øvrig vil bestemmelsene på reguleringsplannivå være mer detaljerte enn på kommunedelplannivå, og det vil kunne være aktuelt å legge inn bestemmelser angående for eksempel skadereduserende tiltak.

Tiltakets virkninger skal beskrives i egne fagrapporter, og i planbeskrivelsen.

NiN-kartlegging for Spikkestad legges til grunn for planarbeidet, og supplerer da det eksisterende kunnskapsgrunnlaget, som blant annet består av konsekvensutredning fra kommunedelplanen og annet tidligere planarbeid.

Jordvern vil tillegges stor vekt, både ved selve tiltaket og valg av områder for anleggsareal.

For øvrig tas innspillet til orientering.

3.3.5. Avinor 23/156763-53

Sammendrag av innspill

Avinor svarer på varsel om oppstart med at: «Arbeid i tilknytning til vegprosjektet vil ikke ha negative påvirkninger på Avinor sine navigasjons-, kommunikasjons- eller overvåkningssystemer.

Vurderinger er gjort med henvisning til ICAO EUR DOC 015.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:

[https://luftfartstilsynet.no/aktorer/luftfartshinder/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/»](https://luftfartstilsynet.no/aktorer/luftfartshinder/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/)

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering

3.3.6. Vestre Viken HF 23/156763-60

Sammendrag av innspill

Helse Sør-Øst RHF har videresendt varselet til Vestre Viken HF og ber om at de følger opp saken videre. Vestre Viken HF har ikke kommentarer til planen.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.3.7. Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard 23/156763 – 65

Sammendrag av innspill

Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) viser til sine uttalelser til oppstart og offentlig ettersyn av vedtatt kommunedelplan for E134 Dagslett – E18, datert henholdsvis 05.03.2020 og 01.04.2022. De viser til at det i kommunedelplanen ble vedtatt krav om massehåndteringsplan på reguleringsplannivå, i bestemmelser punkt 3-5.

DMF viser til at Statens vegvesen har arbeider med å få oversikt over molybdengruvene i Sørumåsen. DMF legger til grunn at det er innhentet tilstrekkelig informasjon for å kunne bygge ny vei i området av hensyn til de gamle gruveene i området.

DMF viser til sin tidligere vurdering av at påvirkningen på molybdenforekomsten er tillagt vekt og vil bli påvirket i negativ grad i konsekvensutredningen på kommunedelplannivå, når det ble foretatt valg av trase for ny veg. DMF forventer likevel at vegens berøring med molybdenforekomsten blir omtalt i planbeskrivelsen. DMF forventer også at det blir vist til virkningene som er vurdert, i sammenheng med andre miljø- og samfunnshensyn i konsekvensutredningen, på overordnet plannivå.

DMF viser til nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, på sin hjemmeside www.dirmin.no, hvor man også finner digital kartløsning, med oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Det skal i forbindelse med reguleringsplanen utarbeides en massehåndteringsplan.

Det gjennomføres dessuten ilt 2024 undersøkelser, registreringer og informasjonsinnhenting for å få oversikt over de geologiske, hydrogeologiske og geotekniske forholdene, inkludert molybdengruvene i Sørumåsen. Dette vil omtales i fagrapporter og planbeskrivelse.

3.3.8. Norges vassdrags- og energidirektorat 23/156763-79

Sammendrag av innspill

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) viser til tidligere avklaring om behandling av tiltak etter vannressursloven som er vedlagt innspillet. I reguleringsplanarbeidet vil NVE vurdere om tiltak i vassdrag kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser på en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressursloven § 8. De påpeker videre at når en reguleringsplan ivaretar vassdrag på en slik måte at det ikke oppstår konflikt med kravene i vannressursloven, kan reguleringsplan erstatte konsesjon etter vannressursloven § 8, jf. §§ 18 og 20. Avklaringen gjaldt spesielt eventuell innlekkasje i tunnel og NVE understreker at inngrep og nærføring til bekker, elver og innsjøer, samt grunnvann og annet vassdragsareal, vil være viktig å beskrive og vurdere virkningene av opp mot vannressurslovens bestemmelser. De nevner spesielt Daueruddalen i denne sammenheng.

I NVE sitt innspill vises det til deres uttalelse til kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18, og det påpekes at dette også er aktuelle punkter for reguleringsplanarbeidet:

- Utforming og kapasitet av bekke- og elvekryssinger. Kryssing av vannveier bør skje slik at det berører vassdraget minst mulig. NVE mener at bekker i prinsippet bør være

åpne og anbefaler derfor bruk av bruer fremfor kulverter ved kryssinger. Dersom en bekk må lukkes bør det vurderes om det er mulig å legge den om, da det som oftest er bedre å legge om en bekk enn å lukke den på en lengre strekning.

- Nærføringer og utfyllinger i vassdrag og bekker.
- Innlekkasje fra tunnel
- Utforming av pilarer og brufundament, dersom dette påvirker flom, erosjon, skred eller vassdragsmiljø
- Skredfare (kvikkleire), som kan forårsake fare for omkringliggende bebyggelse
- Flomfare som kan forårsake fare for omkringliggende bebyggelse
- Elvelandskapet og ravinelandskapet
- Anleggsfasen
- Massehåndtering
- Innarbeiding av fareområder i plan som hensynssoner

Det opplyses om at NVE vil kunne ha innsigelse til reguleringsplanen dersom ikke hensynet til, flomfare, skredfare, grunnvann og vassdragsmiljø blir godt nok ivaretatt.

NVE viser videre til sine nettsider for arealplanlegging og kartbasert veileder for reguleringsplan, og påpeker at den som utarbeider planen har ansvaret for at NVE sine interesser blir vurdert i planarbeidet.

NVE opplyser om oppfølging av planarbeidet: Det må komme tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Plandokumenter må sendes elektronisk til NVE.

NVE opplyser om at de prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger og at de gir bistand til de kommunene som har størst behov.

Svar fra statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

NVEs fagområder vil ivaretas gjennom utredninger og beskrivelse av valgt løsning med hensyn til NVEs fagområder, og beskrives i egne fagrapporter og/eller i planbeskrivelsen.

3.3.9. Mattilsynet 23/156763-84

Sammendrag av innspill

Mattilsynet viser til sitt innspill til kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18 og Statens vegvesens svar. Mattilsynet forventer at planen utreder videre tema vannforsyning og plantehelse, og gir innspill til dette:

Vannkilder og vannledninger innenfor planområdet

Mattilsynet viser til at vannkilder og vannledninger innenfor planområdet bør kartlegges og tas hensyn til for å hindre skader ved gjennomføring av tiltaket, og at det derfor er viktig at oppdaterte kart over vannkilder og ledningsnett og aktuelle sårbarheter ved distribusjonssystemet er beskrevet og vurdert i planarbeidet.

Plantehelse

Mattilsynet viser til at for å hindre smitte og spredning av plantesykdommer som kan spres med jordmasser som flyttes eller med maskiner med jord, frø og andre planterester, må tiltakshaver være kjent med status for ulike skadegjørere i området. Dette gjelder både skadegjørere etter regelverket for plante helse og floghavre, som Mattilsynet forvalter, og regelverket for fremmede arter, som Miljødirektoratet forvalter. De påpeker at det er hensiktsmessig at dette er omtalt i reguleringsplanen.

Mattilsynet ber om å bli orientert i det videre planarbeidet

Svar fra statens vegvesen

Innspillet tas til orientering. Prosjektet er klar over regelverk som gjelder for de to tema som nevnes i innspillet.

Oversikt over vannkilder og ledninger innenfor planområdet er del av den innledende fasen i reguleringsplanarbeidet.

Fremmede arter og skadegjørere som floghavre omtales i reguleringsplanen. På dette plannivået forholder vi oss til kjent kunnskap, eventuelt supplert med enkelte registreringer, da vi forventer at bildet kan endre seg noe mellom reguleringsplanlegging og bygging. Det vil dermed bli formulert krav og føringer for at slike registreringer skal være gjennomført før byggingen begynner i områder hvor det er aktuelt. Krav og føringer til registreringer legges inn i reguleringsbestemmelsene.

3.3.10. Kystverket 23/156763-85

Sammendrag av innspill

Kystverket kan ikke se at planarbeidet vil ha betydning for deres interesser, og har av den grunn ingen merknader til igangsettingen av planarbeidet.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.3.11. Buskerud fylkeskommune 23/156763-86

Sammendrag av innspill

Buskerud fylkeskommune (heretter BFK) informerer om at tiltaket er vurdert ut fra fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet, forvalter av fylkesvei, fagmyndighet for kulturminnevern og prosessmyndighet etter vannforskriften.

Merknader til saken:

Behov for ny konsekvensutredning

BFK viser til at varslingsbrevet informerer om at reguleringsplanen ikke utløser krav om ny konsekvensutredning, da det ble gjennomført konsekvensutredning i forbindelse med kommunedelplanen. BFK mener at planarbeidet med Kommunedelplan for Dagslett –E18 hadde som intensjon å utrede korridor på et overordna nivå, og vurderer dermed at det må utarbeides ny konsekvensutredning som ivaretar reguleringsplanens detaljeringsgrad. De vurderer at trafikk, vannmiljø og nyere tids kulturminner må inngå som tema i Konsekvensutredningen, og dette er

grunnet manglende detaljkunnskap om hvordan denne utbyggingen vil påvirke våre fagtema på tiltaksnivå.

BFK varsler om at dersom det ikke konsekvensutredes og det ved en seinere vurdering av kravene blir funnet at dette skulle vært gjort, så kan dette medføre saksbehandlingsfeil, noe som kan forsinke prosjektet ytterligere, og som er uheldig for prosjektet og flere andre byutviklingsprosjekt som har en relasjon til ny veiføring.

Planfaglige merknader:

Fylkeskommunen ivaretar hensynet til barn og unge, og vil følge opp dette ved offentlig ettersyn. De 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. BFK 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 BFK om at det stilles krav om erstatningsarealer i Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, punkt 5d.

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

Samferdsel:

BFK påpeker at eksisterende E134 langs fjorden fra Asker grense til E18 ved Kjellstadkrysset blir fylkesvei når ny E134 går til E18 ved Viken, og drift og eierskap av fylkesveien overtas av Buskerud fylkeskommune.

BFK påpeker at kommunedelplan og områdereguleringsplan for Fjordbyen, og planarbeid på Gullaug er i prosess, og at disse prosjektene vil påvirke trafikksituasjonen på ny og gammel E134.

BFK påpeker at Viken fk hadde en rekke merknader til Viken-alternativet ved høring av kommunedelplan. Flere av Vikens tidligere merknader gjentas her.

Trafikkanalyse

Buskerud fylkeskommune mener det må utarbeides en følsomhetsberegning også for det vedtatte Viken-alternativet av ny E134 som en del av det videre planarbeidet, som følge av at det i kommunedelplanen er gjennomført følsomhetsberegning av Vitbank-over-alternativet, men ikke for Viken-alternativet.

BFK mener at 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. De viser til Supplerende trafikkanalyse knyttet til kommunedelplan for samferdselsanlegg og kollektivknutepunkt, Fjordbyen, datert 24.03.2023, som de mener viser til flere forhold som også kan påvirke trafikken på ny E134. De peker på at noen av vurderingene gjort i denne trafikkanalysen og i Fagrapport transport og prissatte konsekvenser har usikkerhetsmomenter, og de mener det i det

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

Bompenger

BFK påpeker at bompengoordning og innkrevingspunkter har stor påvirkning på trafikk tall og sjåførens veivalg, og mener det må redegjøres for hvordan trafikkstrømmene på fylkesvei- og sideveinettet blir som følge av bompengoordning på ny E134 når ny E134 er ferdigstilt. Fylkeskommunen som veieier av fylkesvei må inkluderes i den påfølgende bompengeutredningen.

Avbøtende tiltak

Det vises til Vikens uttalelse til kommunedelplanen: *«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.»*

BFK påpeker at mye av ny E134 går i tunnel, og derfor ikke har av- og påkjøringsramper som gir biltrafikken på lokalveinettet mulighet til å koble seg på hovedveien, de mener at dermed vil ny E134 ikke kunne fange opp trafikk fra sideveiene mellom Dagslett og E18. Dette påvirker også mulighetene for av- og påstigning for kollektivtransporten. BFK mener derfor det er viktig å utrede tiltak i planen, som gjør at biltrafikken overføres til ny E134 slik at fylkesvei og omkringliggende lokalveinett avlastes, også for å sikre fremkommeligheten for bussen.

E18

Det vises til store rushtidsforsinkelser i tilknytning til Kjellstadkrysset på E18, pga stor tilførsel av trafikk fra lokalveinettet på dette punktet, samt at ny E134 kobler seg på E18 nord for Kjellstadkrysset, og vil gi ytterligere forsinkelser. Det vises til kommunedelplanen *«For å bedre fremkommeligheten på E18 vil det være behov for å iverksette tiltak, som for eksempel flere felt.»* BFK påpeker at dette må vurderes og beskrives nærmere i det videre planarbeidet.

Det vises til diskusjon om energistasjon for tunge kjøretøy ved nytt kryss på E18, og at det må redegjøres for om det skal avsettes areal til dette i det videre planarbeidet.

Arkeologiske kulturminner:

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

Det vises til 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. BFK opplyser om at det er 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.

Det vises til at man i forbindelse med arkeologisk registrering av en vannledningstrasé i 2003, påviste blant annet 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 opplyses om at 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.

BFK viser til at 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

BFK opplyser om at det er potensial for å gjøre funn av automatisk fredete kulturminner i planområdet, og at det derfor vil være behov for å gjennomføre en arkeologisk registrering. Det vises i den forbindelse til kulturminneloven § 9. Og at 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.

Det vises til kommunedelplanen for E134 Dagslett-E18 og at hoveddelen av planområdet er 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. Det vises til møte med Alte Jenssen den 30. april hvor det ble det avklart at fylkeskommunen inkluderer tunelltaket i sitt kommende budsjett.

BFK vil ettersende en prosjektplan med utfyllende informasjon om den arkeologiske registreringen, samt budsjett innen kort tid. De 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, opplyses det om at bestilling må gjøres i god tid for å sikre fremdriften i planarbeidet. BFK opplyser om at avklaring av forholdet til kulturminner bør gjøres tidligst mulig i planprosessen og at hvis registreringen først gjennomføres ved offentlig ettersyn, kan dette medføre behov for forlenget høringsfrist. BFK opplyser at kommunen er ansvarlig for at forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart før planen vedtas.

Nyere tids kulturminner:

Viken fylkeskommune viser til at de 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.

BFK viser til at deler av byggingen av den nye veien vil 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.*

BFK påpeker at ettersom veistrekningen er fredet må den nye veien tilpasses den fredete veien. BFK påpeker at det er blitt akseptert en endring av veien for å sikre avkjøring, men at fylkeskommunen må involveres for å diskutere mulige løsninger slik at den fredete veien blir ivarettatt. BFK ber derfor om at de kontaktes for å diskutere dette.

Miljø:

Vannmiljø

Det vises til Regional plan for vannforvaltning i Innlandet og Viken vannregion 2022-2027, med tilhørende planretningslinjer, som 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. BFK oppgir at 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. Det påpekes at den planlagte veitraseen kan potensielt berøre flere vannforekomster.

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

BFK viser til at i 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. BFK forventer at tiltakets effekt på vannmiljøet kartlegges grundig, herunder også om løsning for overvannshåndtering kan ha negativ effekt på resipientene. BFK påpeker at dersom tiltaket vil kunne påvirke måloppnåelsen satt i vannforskriften, må det gjøres en egen vurdering etter vannforskriftens § 12 om ny aktivitet eller nye inngrep.

Fysisk tiltak i vassdrag

BFK gjør oppmerksom på at tiltak i vassdrag må oversendes Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) for avklaring etter vannressursloven (konsesjonspliktutredning). Samt at 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.

Det opplyses om at 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 anbefaler BFK 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

BFK påpeker at mange viltarter er arealkrevende, og forflytter seg over lange avstander gjennom året, samt at det er essensielt at arealendringer og tiltak ikke skjærer av trekkruiter eller viktige beitearealer. Det vises til at skogstrukturer langs vassdrag er vanlige trekkruiter for vilt, og det er viktig at viltkartverk eller viltkyndige konsulteres under detaljreguleringen, slik at eventuelle konflikter avdekkes og avbøtende tiltak kan vurderes. BFK 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.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Merknader til saken:

Behov for ny konsekvensutredning

Se svar om konsekvensutredning i kapittel 3.2.7. Innspill om tema som bør inngå i en utredning tas med i vurderingen i forbindelse med utarbeidelse av planprogram.

Planfaglige merknader:

Eventuelle konsekvenser for barn og unges interesser vil bli synliggjort i planforslaget, og eventuelle erstatningsarealer beskrives dersom det er behov.

I arbeidet med spesielt kryssløsninger, ser vi på veien og kryssområdets påvirkning på landskapet, og det vurderes sammen med andre hensyn ved valg av løsninger. Det skal blant annet etter Lier kommunes ønske, vurderes en løsning hvor kryssing av E18 gjøres under E18. Det er fokus på modellbasert planlegging, noe som gir gode muligheter for visualisering av løsninger i planbeskrivelse og fagrapporter.

Samferdsel:

Trafikkanalyse

Det vil i reguleringsplanen gjennomføres enkelte analyser i forbindelse med kryssutforming. I tillegg vil det settes i gang bompengeutredning i forbindelse med prosjektet, hvor man vil gjennomføre ulike beregninger av trafikk. Prosjektet ønsker dialog med Buskerud fylkeskommune om analysene som er planlagt gjennomført i prosjektet og hva fylkeskommunen ser for seg ut over dette.

Bompenger

Prosjektet skal finansieres delvis med bompenger. I forbindelse med reguleringsplan vil det foregå en bompengeutredning som skal legge grunnlaget for hvor bommer plasseres, takst m.v.

Selve arbeidet med reguleringsplanen er utarbeidelse av en arealplan. Gjennom vedtak av reguleringsplanen vedtar man ikke noe om finansiering. Bompengesaken vil fremmes som en egen sak for kommunene og fylkeskommunen etter at reguleringsplanen er vedtatt.

Det er i kommunedelplanen gjennomført følsomhetsberegninger for Vikar med bom på ny E134. Trafikkrapporten fra kommunedelplanen viser at bom på ny E134 vil gi en reduksjon i antall reiser totalt sett med en reduksjon i antall biler og overføring til kollektiv, gange og sykkel. Disse beregningene er da gjort på svært usikkert grunnlag, da både plassering, antall bommer og takst ikke er utredet eller bestemt.

Bom på sideveier må særskilt begrunnes. Dette kommer fram blant annet i brev av 6. april 2020 fra Samferdselsdepartementet til fylkeskommunene. Etablering av bompengeneinnkreving på en strekning kan på generelt grunnlag medføre trafikklekkasje over på sidevegnettet. Bompengeneinnkreving på sidevegnettet kan bidra til å redusere ulempene, men gir samtidig mindre grad av samsvar mellom nytte og betaling for trafikantene.

Tidligere planlegging (Dagslett-Linnes) har konkludert med at det har vært nødvendig med bom også på avlastet vei, for å unngå at trafikantene velger gammel vei fremfor ny.

Fylkeskommunene vil inkluderes i bompengeutredningen på en hensiktsmessig måte.

Avbøtende tiltak

Det er viktig å huske på at selv om Vikeralternativet avlaster lokalvegsystemet mindre enn de andre alternativene som ble vurdert i konsekvensutredningen for kommunedelplan E134 Dagslett – E18, avlaster fortsatt Vikeralternativet betydelig. Teksten nedenfor er fra rapport om trafikale og prissatte konsekvenser fra kommunedelplanen:

«Ny E134 vil avlaste eksisterende E134. De sørlige alternativene gir større avlastning av eksisterende E134 sammenlignet med Vikar-alternativet. Med Vitbank- og Huseby-alternativet vil eksisterende E134 v/Gilhusodden, (jf. punkt 10 i Tabell 6-2), få en reduksjon i antall biler på om lag 22 000 i 2050 (ÅDT), mens tilsvarende reduksjon med Vikar-alternativet vil være på om lag 20 000 biler. Eksisterende E134 ved Gullaug, (jf. punkt 13 i Tabell 6-2), vil også med de sørlige alternativene få størst reduksjon med om lag 23 500-32 000 færre biler avhengig av alternativ, mens Vikar-alternativet vil gi en reduksjon på om lag 20 000 biler. Ved Dagslett, (jf. punkt 19 i Tabell 6-3), er imidlertid bildet noe mer variert. Her vil Jensvoll gi størst reduksjon i biltrafikken langs eksisterende E134, med en reduksjon i antall biler på om lag 19 500. Vitbank- og Huseby-over, samt Vikar-alternativet, vil gi en reduksjon på om lag 18 500 biler, mens Vitbank- og Huseby under vil gi den minste reduksjonen i antall biler på eksisterende E134, men om lag 17 500 færre biler.»

Det vil bli gjort vurderinger i forbindelse med reguleringsplanen angående eventuelle behov for tiltak på avlastet veg, i forbindelse med at denne blir omklassifisert.

E18

Statens vegvesen er i gang med et forprosjekt, som ser på alternativer for tre felt på E18 fra Kjellstad og videre til Brakerøya, sørgående retning. Prosjektet Dagslett – E18 håndterer strekningen mellom Vikerkrysset og Kjellstad. I forbindelse med forprosjektet er det gjennomført en trafikkanalyse, som konkluderer med at det er fornuftig å planlegge tre felt mellom Vikar og Kjellstad, og mellom Kjellstad og Brakerøya. I utgangspunktet er dette to prosjekter, men med en naturlig binding til hverandre.

Uten tiltak er det beregnet at den økte trafikken gjennom Kjellstadkrysset vil føre til større forsinkelser og mer kø.

Ny energistasjon er ikke del av prosjektet nå.

Arkeologiske kulturminner:

Krav om arkeologisk registrering

Buskerud fylkeskommune informerer om at budsjett for arkeologiske registreringer ettersendes. Statens vegvesen tar dette til orientering, og ønsker dialog med fylkeskommunen angående dette. Spesielt gjelder dette registreringer over tunneltak. Det er i brevet fra BFK henvist til at undersøkelsesplikten i kulturminneloven §9 gjelder fullt ut når tunneltaket på terrengnivå har fått et eget arealformål, og henviser til at tunneltaket er regulert til LNF-R. I kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18 er det ikke gitt noen arealformål, disse er hentet fra kommuneplanen. I kommunedelplan vedtas kun en båndleggingssone (H710 – Båndlegging til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur). Det er først i reguleringsplanen det eventuelt reguleres til et eget arealformål over tunnel, og vi regulerer ikke overflaten der vi har mer enn 20 m fjelloverdekning over tunnel. Fra Riksantikvarens veileder om hensynssoner og arealformål over tunneltak: *«Når tunneltaket på terrengnivå har fått et eget arealformål i reguleringsplanen, for eksempel LNF-R eller grønnstruktur, gjelder undersøkelsesplikten i kulturminneloven § 9 og dispensasjonsbestemmelsene i kulturminneloven § 8, 4. ledd fullt ut.*

Hvis reguleringsplanen ikke har arealformål for vertikalnivå 2 på grunnen over en tunnel, vil området over tunnelen ikke omfattes av undersøkelsesplikten.»

Det er ikke enda bestemt omfang av areal over tunnel som vil reguleres til eget arealformål. Ytterligere informasjon om tunnel, overdekning og sikkerhetssone oversendes Buskerud fylkeskommune når dette er avklart, slik at budsjett for arkeologiske undersøkelser ivaretar dette.

Nyere tids kulturminner

Slik prosjektet tolket Viken fk sin uttalelse til kommunedelplan, ble det ikke lagt inn innsigelse i forbindelse med Vikeralternativet og konflikt med E18. Det ble fremmet innsigelse til Vitbank over – alternativet. Viken fylkeskommune hadde innsigelse til Vitbank over på grunn av konflikt med kulturmiljø av høy nasjonal verdi. De hadde ikke innsigelse til Viken. Vi hadde ingen prosess der vi justerte løsninger for å hensynta kulturminner.

Fra Viken fk sin uttalelse til kommunedelplanen: *«Fylkeskommunens vurdering er at et kryss mellom to motorveier kan være akseptabelt så lenge den fredete veiens horisontal- eller vertikalprofil ikke endres. Foreslått kryssløsning med bro over E18 vil påvirke landskapet og opplevelsen av den fredete motorveien, men kun på ett punkt. Det er avgjørende for virkningen på det fredete veianlegget at løsninger for kryss og påkobling gjøres så lite inngripende som mulig, og at utforming og detaljering ivaretar hensynet til den fredete veien. Det er også avgjørende at en eventuell brokryssing utformes slik at opplevelsen av det fredete veianleggets linjeføring og plassering i landskapet ivaretas.*

Endelig utforming av kryssløsning skal bestemmes i detaljreguleringen. Fylkeskommunen ønsker å være tidlig inne i en dialog om detaljutforming. Det vil være viktig å minimere inngrepet i det fredete veilegemet og ivareta hensynet til linjeføring, vegprofil med skråningsutslag, vegbredde, grøfter og stikkrenner. Kryssløsning og påkobling fra ny E134 til E18 må også ta hensyn til Reistad I bruer med

brukonstruksjon, landkar og linjeføring. Reistad I bruer er del av det fredete veganlegget E18 Lier og fredningen skal ivareta bruens hovedpreg. Dersom hensynet til det fredete veianlegget ikke i tilstrekkelig grad blir ivaretatt i forslag til detaljplanen som legges ut til offentlig ettersyn, vil det være aktuelt å foreslå innsigelse til planen.»

Prosjektet planlegger å ha et tett samarbeid med BFK og kommunen angående Lierbakkene som kulturminne og spesielt krysset på Vikar.

Miljø

Vannmiljø/Fysiske tiltak i vassdrag

Tiltakets konsekvens for vannmiljøet er utredet i KU for E1134 Dagslett – E18, fagrapport naturmangfold, dokumentnummer R-206

Vannforekomster er både beskrevet under verdivurdering, og med det vurdert under påvirkning og konsekvens. Vannmiljø er også behandlet i et eget kapittel, kapittel 7 Vannmiljø. Her er det også gjort en vurdering opp mot vannforskriften §12 og Vannressursloven §11.

Med tanke på at kommunedelplanen og reguleringsplanen innebærer forskjellig detaljeringsnivå, vil prosjektet fortsette vurderingene med tanke på vannmiljø ihht de kravene som stilles på reguleringsplannivå, blant annet med konkrete planer for håndtering av bekker som kommer i konflikt med kryssområder, og oppfølging av disse. Vi vet at det er mindre bekkedrag og vannveier i rør, som vi nå har mulighet til å få bedre kontroll på, og vurdere tiltak for, enn på det detaljnivået som en kommunedelplan innebærer.

Prosjektet er allerede i dialog med NVE angående avklaring etter vannressursloven/vurdering av konsesjonsplikt.

Vilt

Gjennom optimaliseringsfasen vil vi se på ulike detaljutforminger av kryss og veglinje, og i dette inngår også hvordan vi sikrer viltet i forbindelse med kryss og veg i dagen.

3.3.12. Akershus fylkeskommune 23/156763-87

Sammendrag av innspill

Akershus fylkeskommune (heretter AFK) understreker at deres uttalelse forholder seg kun til planområdet i Asker kommune. Tiltaket er vurdert ut fra fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet, fagmyndighet for kulturminnevern, regional friluftsmyndighet, prosessmyndighet for vannforvaltning og forvalter av fylkesvei.

Planprosessen: Fylkeskommunen er opptatt av å komme med gode innspill tidlig i planprosessen, og ber om at oversendte saker er godt belyst.

Regionalt planforum

Fylkeskommunen opplyser om at planer med interesser som er viktig for flere regionale instanser, bør tas opp i regionalt planforum. Akershus fylkeskommune mener det er mest nærliggende å ta denne planen opp i regionalt planforum i Buskerud fylkeskommune.

Friluftsliv: Fylkeskommunen mener planområdet ser ut til å overlappe med et statlig sikret friluftslivsområde, som følger Gamle Drammensbanen på begge sider av kommunegrensen mellom Asker og Lier. De opplyser om at området i dag fungerer som en sammenhengende turvei og vil også miste sin funksjon i Asker dersom det gjøres inngrep som kutter over turveien i Lier. Fylkeskommunen forutsetter at tidligere planarbeid hvor ny vei legges i tunnel under turveien og områdene innenfor Marka i Lier kommune etterfølges. De oppgir at reguleringsplanen må ivareta at det ikke gjøres inngrep som påvirker det statlig sikrede friluftslivsområdet på begge sider av grensen. Ved planlegging av inngrep på terrenget innenfor dette området må det søkes om omdisponering til Miljødirektoratet.

Arkeologiske kulturminner: AFK viser til tidligere dialog, og deres tidligere uttalelse i saken datert 2. april 2024, i forbindelse med spørsmål om behov for arkeologiske registreringer.

Kjente automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet

AFK opplyser at det er kjent en automatisk fredet gravhaug innenfor planområdet (ID 79624-1) og at på samme måte som selve lokaliteten er også den 5 meter brede sikringssonen rundt kulturminnet automatisk fredet etter kulturminneloven. AFK ber om at kulturminnet hensyntas i planen ved at lokaliteten, inkludert sikringssone, blir båndlagt etter kulturminneloven, underlagt en hensynssone D (H730). For å sikre kulturminnet et reelt vern ber AFK om at båndleggingssonen omkranses med hensynssone C (H570). Hensikten er å bevare kulturminnet i en meningsfull landskapskontekst.

Behovet for nye arkeologiske registreringer

AFK opplyser om at Buskerud fylkeskommune har gjennomført arkeologiske registreringer i store deler av planområdet, i forbindelse med tidligere planarbeid i 2011 og 2013, uten funn av nye automatisk fredete kulturminner. De opplyser at store deler av de arealene som ikke er dekket av disse tidligere registreringene er enten planert, er sterkt preget av nyere tids utbygging, eller har lavt potensiale for funn av automatisk fredete kulturminner. Akershus fylkeskommune vil derfor ikke kreve arkeologiske registreringer av de uregistrerte områdene innenfor planavgrensningen.

AFK gjør oppmerksom på at arkeologisk registrering utgjør imidlertid ingen fullstendig undersøkelse av et område og at det derfor alltid vil være en mulighet for at det i forbindelse med grunnarbeider kan dukke opp arkeologiske funn som ikke er oppdaget i forbindelse med en slik registrering. Kulturminneloven inneholder blant annet derfor en bestemmelse om meldeplikt dersom det f.eks ved gravearbeider likevel skulle fremkomme kulturminner.

AFK mener at for å ivareta meldeplikten etter kulturminneloven § 8 vil anbefaler de at følgende tekst tas inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser:

Dersom det under anleggsarbeider treffes på automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og/eller brent stein, slagg etter jernfremstilling etc., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og fylkeskommunen varsles, jf. lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, (kulturminneloven) § 8.

Naturmangfold: AFK påpeker at vi har en pågående naturkrise globalt og nasjonalt og at tap av naturmangfold er den største miljøutfordringen verden står ovenfor sammen med klimaendringene. De informerer om at viktigste årsaken til tap av naturmangfold på land og i vann, er at leveområder blir forringet eller går tapt som følge av endret arealbruk. Endringer i arealbruk, både i form av inngrep, nedbygging og gjengroing, fører til endring og fragmentering av arters leveområder. AFK

opplyser om at det å se summen av mange små tiltak i sammenheng, er en nøkkelfaktor for å ivareta naturmangfoldet.

AFK henviser til Statens vegvesen og kommunenes vurdering av KU plikt, og stiller spørsmålstegn ved denne konklusjonen, og mener at konsekvensutredning ikke er på tilfredstillende detaljnivå i tidligere planfase. AFK vil derfor sterkt tilråde at ny konsekvensutredning blir gjennomført.

AFK påpeker at kommunedelplan var på høring, har det blitt publisert NiN-kartlegging for Spikkestad, fra september 2022. Det er i tiltaksområdet blant annet gjort funn av naturtypene Høgstaude-edellauvskog, Høgstaudegranskog av høy kvalitet og god tilstand, samt naturbeitemark. AFK forventer at nye kartlegginger legges til grunn i planarbeidet og supplerer det eksisterende kunnskapsgrunnlaget.

AFK opplyser om at leirraviner er kategorisert som en sårbar naturtype på Norsk rødliste for naturtyper, på grunn av reduksjon av naturtypens totalareal, samt at raviner er sjeldne i global målestokk, også i Norge. AFK opplyser derfor at vi har et for å ta vare på dem. Raviner bidrar positivt til naturmangfold og variasjon i landskapet. Oppfylling og andre inngrep i raviner reduserer ravinens verdi og fører til at vi mister verdifulle natur- og landskapsområder.

AFK mener det potensielt vil være store konsekvenser for naturmangfoldet knyttet til etablering av bru over ravedalen i Daueruddalen og det må i planarbeidet søkes løsninger her hvor man i størst mulig grad unngår inngrep i dalbunnen og i ravinebekken.

Jordvern: AFK viser til at jordvernhensyn må tillegges stor vekt ved konkret utforming av traséen, samt ved valg av rigg- og anleggsareal, og viser til oppdatert nasjonal jordvernstrategi som ble vedtatt i Stortinget i 2023.

Masseforvaltning: AFK påpeker at forslaget kan innebære omdisponering og flytting av større mengder masser. De viser til Regional plan for masseforvaltning i Akershus som inneholder retningslinjer som skal bidra til en mer langsiktig og helhetlig masseforvaltning i fylket, og forutsetter at retningslinjene for håndtering av masser legges til grunn i det videre planarbeidet.

Til grunn for vurdering av egnethet og konsekvenser ved mottak av overskuddsmasser, forventer fylkeskommunen bruk av kriteriene som er vedlagt regional plan for masseforvaltning i Akershus.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering. Noen av innspillene til Akershus fylkeskommune er svart ut noe mer utfyllende nedenfor.

Planprosessen:

Regionalt planforum

Prosjektet er enig i at det er nyttig å ta prosjektet opp i Regionalt planforum, og regner med at det er ønskelig også fra kommunene sin side.

Friluftsliv:

Det er prosjektets intensjon at vegen fortsatt skal gå i tunnel under Marka og det statlig sikrede friluftsområdet.

Arkeologiske kulturminner:

Prosjektet ønsker som utgangspunkt ikke å ta inn bestemmelser for forhold som allerede er dekket annet lovverk. For øvrig vil bestemmelsene på reguleringsplannivå være mer detaljerte enn på kommunedelplannivå, og det vil kunne være aktuelt å legge inn bestemmelser angående for eksempel skadereduserende tiltak.

Naturmangfold:

Vurdering om KU - spørsmålet fremkommer av kapittel 3.2.7. Innspill om tema som bør inngå i en utredning tas med i vurderingen i forbindelse med utarbeidelse av planprogram.

I forbindelse med reguleringsplanen vil tiltakets virkninger beskrives, oppdatert med nytt grunnlagsmateriale og supplerende registreringer gjennomført basert på detaljering av tiltaket.

Dauerruddalen er del av en sårbar naturtype. Med tanke på tiltakets størrelse og krevende grunnforhold må det påregnes motfyllinger, oppfylling og inngrep også i selve Dauerruddalen. Selv om prosjektet søker etter løsninger med minst mulig konflikt, vil det bli konflikter med verdiene i Dauerruddalen, både midlertidig og permanent. Slike konflikter kan avbøtes med ulike tiltak. Hvilke tiltak som bør gjennomføres, vil blant annet bli undersøkt i reguleringsplanen, i dialog med fylkeskommuner og statsforvalter.

Jordvern:

Det skal i forbindelse med reguleringsplanen utarbeides en matjordplan etter Lier kommune sin mal. Hensynet er dessuten sterkt til stede i forbindelse med detaljeringen av planen, som gjennomføres på reguleringsplannivå.

Masseforvaltning:

Det skal utarbeides en masseforvaltningsplan/massehåndteringsplan i forbindelse med reguleringsplanen.

3.4. Innspill fra virksomheter og foreninger

3.4.1. Asker elveforum 23/156763 – 32

Sammendrag av innspill

Asker elveforum henviser til deres tidligere innspill til høringen av kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18. De henviser der til konsekvensutredningen og ROS-analysen, og har spesielt fokus på østre del av planområdet.

Asker elveforum forventer:

- *«Inngrep i ravinedalen i anleggsfasen minimaliseres med så få inngrep som mulig.*
- *Løsning for behandling av tunnelvaskevann skal ikke føre til forurensning eller store inngrep.»*

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering. Tema som nevnes skal behandles i reguleringsplanfasen, men vil også detaljplanlegges i forbindelse med byggeplanleggingen. Dauerruddalen er del av en sårbar naturtype. Med tanke på tiltakets størrelse må det påregnes oppfylling og inngrep også i selve Dauerruddalen. Selv om prosjektet søker etter løsninger med minst mulig konflikt, vil det bli konflikter med verdiene i

Daueruddalen, både midlertidig og permanent. Slike konflikter kan avbøtes med ulike tiltak. Hvilke tiltak som bør gjennomføres, vil blant annet bli undersøkt i reguleringsplanen.

3.4.2. Reistadlia velforening ved J. Hoset 23/156763 – 12

Sammendrag av innspill

Reistadlia velforening er bekymret for støy og støv, og minner om deres innspill i høringsuttalelsen i 2022 (kommunedelplanen).

- *«Støydemping: Ifølge fagrapport om støy vil Reistadlia oppleve mer støy enn vi opplever i dag. Vi krever flere tiltak for å senke støynivået. Det må bygges støyvoller og hastigheten må senkes ut av tunnelen og langs E18 i det aktuelle området.*
- *Krysset må bygges slik at påkjøringen på Viker legges under E18. I dagens løsning ligger påkjøring/avkjøring i bro over E18. Om deler av krysset kommer lavere i terrenget, vil det bli mindre massivt, og vi tror dette vil kunne bidra til å minske støy for omgivelsene.»*

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering. Vi henviser til kapittel 3.2.1. og 3.2.4. for tilbakemelding angående støy og alternativer for kryss på Viker.

3.4.3. Heggedal nærmiljøsentral ved Sverre Aae 23/156763 – 64

Sammendrag av innspill

Heggedal nærmiljøsentral, heretter HN, mener at Røykenveien fra Grodalen til Asker, og Slemmestadveien fra Midtbygda til Holmen vil med større kapasitet på ny og forbedret E134 til E18, gi økt trafikk gjennom mange boområder en økende trafikk som vil "ramme" allerede belastende veisystemer lokalt i Asker kommune. De mener SVV må begrense mulighetene for å benytte korteste vei fra E134 til Asker nord og E18 i Asker.

HN mener at ny vei vil gi trygghet og bedre boforhold for alle som bor langs dagens E134. HM oppgir at de samarbeider med flere andre velforeninger, FAU og andre relevante foreninger angående trafiksikkerhetsarbeid langs Røykenveien. De registrerer at trafikken på fylkesveinettet i «sin» del av Asker stadig øker, og at trafikkbildet dermed oppleves mer komplisert for alle trafikantergruppene men særlig myke trafikanter. De mener at økende trafikk reduserer trafiksikkerheten og øker støy og støvplager.

HN henviser til medieomtale og innspill fra Akershus fylke/Viken fylke til Statens vegvesen, og de siste års politiske og administrative behandlinger av problemområdene på Røykenveien, ref. to enstemmige fylkesting med to anmodninger til Statens vegvesen om å sette ned hastigheten ned fra 50km/t til 40km/t gjennom Heggedal. De viser til at Statens vegvesen endelig har besluttet, og gjennomfører i disse dager skilting for redusert hastighet gjennom Heggedal.

Til planarbeidet med ny E134 fra Dagslett til E18, ønsker Heggedal nærmiljøsentral svar på om ny E134 vil gi redusert trafikk for Fylkesvei 167- Røykenveien og Fylkesvei 165 – Slemmestadveien. De mener at politikere i Asker kommune hevder at den nye traseen på E134 vil redusere trafikken på Røykenveien og Slemmestadveien. HN er skeptiske til dette, og henviser til den delen av trafikken som ender sine kjøreturer i retning Asker nord til E18 – videre til Bærum og eller til E16. De mener E134

via E18 Lier vil innebære ca.15 km lengre strekning, enn via Røykenveien og Slemmestadveien, og er bekymret for at via Røykenveien og Slemmestadveien velges for spesielt næringstransport og tungtrafikk. De minner også om de transportkrevende planer Asker kommune legger opp til som vil «belaste» boområdene langs Røykenveien og Slemmestadveien i årene fremover og bolig- og næringsutvikling som gir økt trafikk på lokale veisystemer, også fylkesveinettet.

HN mener at planarbeid må hensynta deres bekymringer og viser til Statens vegvesen sine egne trafikkanalyser i prosjektet som peker på samme eller økt trafikk på Røykenveien og Slemmestadveien.

HN ber om at det utarbeides konsekvensutredning, og tiltaksplan med bl.a. å «styre» trafikken på E134 i sin helhet til E18 og motsatt, eller andre tiltak som vil gi nullvekst eller nedgang i trafikken på Røykenveien og Slemmestadveien, f.eks. med bompenger.

HN henviser vi til Trafikksikkerhetsplanen til Asker kommune 2013 – 20218 som beskriver «økt trafikk gir økt risiko for hardt skadde og død», og minner om viktigheten av 0-visjonen, og Asker kommunes visjon om nullvekst i biltrafikken.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

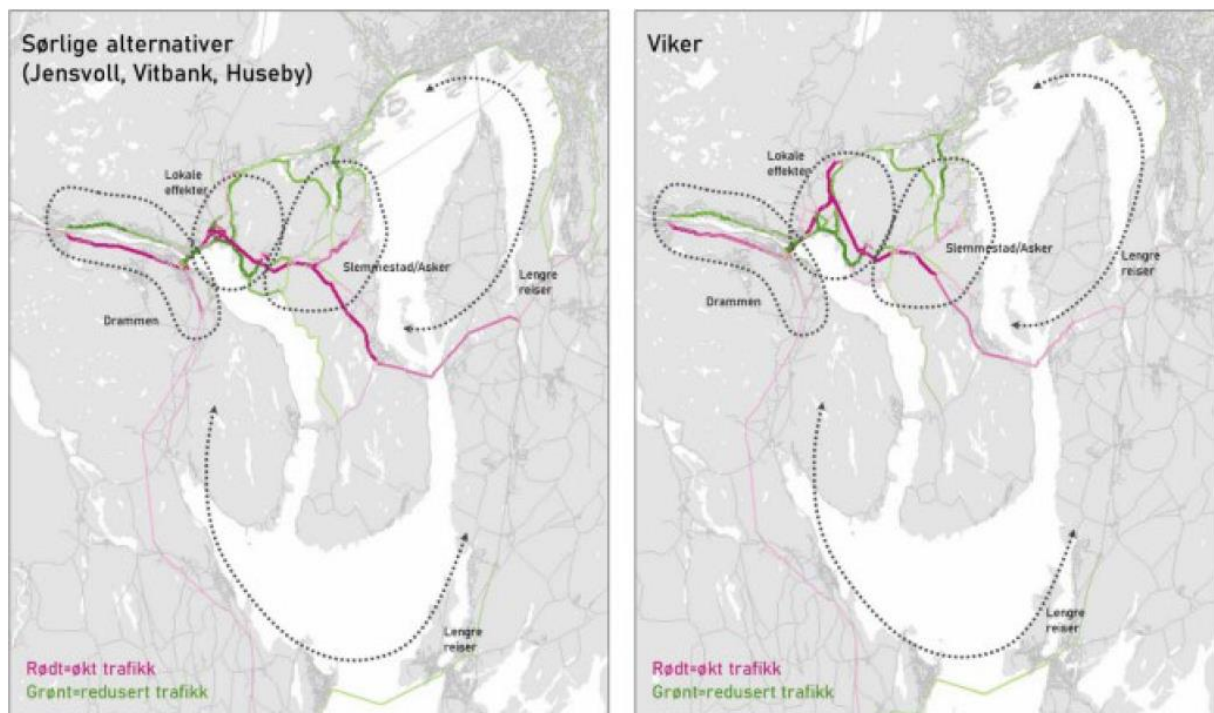
Vi er klar over at det er et stort apparat engasjert i trafikksikkerheten ifm Røykenveien og Slemmestadveien.

Når det gjelder ny E134 og virkning for Røykenveien og Slemmestadveien viser vi først til vårt svar til Heggedal lokalsamfunnsutvalg i merknadsbehandlingen etter høring av kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18 «*Slemmestadveien og Røykenvegen er fylkesveier, og det er i utgangspunktet opp til Viken fylkeskommune om det skal lages trafikkanalyser eller jobbes med ulike tiltak slik at gjennomgangstrafikken overføres til E134. Gjennom Asker kommunes førstegangsbehandling er Statens vegvesen blitt bedt om i neste planfase å arbeide videre med trafikkanalyser og trafikale konsekvenser for Slemmestadveien og Røykenveien. I vedtaket er det også inkludert å vurdere tiltak slik at gjennomgangstrafikken, og da spesielt tungtrafikken fra E134/Midtbygda, til Asker sentrum/Holmen overføres til E134. Disse analysene kan gjennomføres i samarbeid med Viken fylkeskommune i forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen. Fysiske tiltak på Slemmestadveien og Røykenveien vil være Viken sitt ansvar.*»

Videre viser vi til Statens vegvesen sitt svar til Viken fylkeskommunes merknad til samme høring, svar hentet fra merknadsbehandlingen etter høring av kommunedelplan for E134 Dagslett – E18:

«*Røykenveien og Slemmestadveien:*

Figurer under viser differanseplott med en figur med de sørlige alternativene og en figur med Viken.



Figur fra kap. 6.4 i Rapport for trafikale og prissatte konsekvenser: Trafikale effekter etter områder. Sørlike alternativer til venstre og Viker til høyre. Endring i biltrafikk.

Områdene nærmere Asker sentrum som er overbelastet avlastes med ny E134. Mens områdene med restkapasitet i sør nærmere E134 får mer trafikk. Foreløpige analyser viser at ny E134 uavhengig av valgt løsning i liten grad vil fjerne trafikk som allerede er på E134 og skal i retning Asker og i dag bruker Slemmestad/Røykenveien, men trafikk som starter på Slemmestad/Røykenveien vil i større grad kjøre mot ny E134 enn mot Asker.»

Vi har ikke grunn til å tro at bildet ser noe annerledes ut i dag. Det er et ønske fra kommunens side å avlaste Asker sentrum, Røykenveien og Slemmestadveien.

Tilgrensende planer for industri og annen utbygging i nær fremtid er med i vurderingene av løsninger for E134, blant annet med tanke på utforming av kryss, det samme gjelder lokale føringer for planlegging.

3.4.4. Søndre Bølstad vel 23/156763-67

Sammendrag av innspill

Søndre Bølstad vel representerer beboere i Søndre Bølstad vei. De henviser til at de daglig er plaget med mye støy fra dagens eksisterende E134, og det oppleves som en usikkerhetsmoment at det ikke er fysisk sikring mellom bområde og dagens E134. De viser til meget stor trafikk på veien og at det er flere husdyr som har måtte bøtet med livet. Foreldre er bekymret for at barn skal forville seg ned til veien. Søndre Bølstad vel mener at det i forbindelse med ny veibygging er viktig at det bygges både støy og sikringsvern slik at beboere i Søndre Bølstad vei ikke får redusert sin livskvalitet.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Når det gjelder spørsmål om støy viser vi til kapittel 3.2.1.

Når det gjelder fysisk sikring i forbindelse med veg, forholder vi oss i utgangspunktet til håndbok N101 Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr, i tillegg til N100 som for eksempel sier noe om viltgjerder. Krav om sikring omfatter arealer som ligger innenfor sikkerhetssonen. Forøvrig vil vi for E134 både måtte forholde oss til potensielt krav om viltgjerde og mulig også støyskjerm, som dermed vil sørge for fysisk hindring mot E134. Krav om viltgjerde reguleres blant annet av vegvesenets håndbok N100. Behov for støyskjerming avklares gjennom støyutredningen som utarbeides i forbindelse med reguleringsplan.

3.4.5. Kjellstad velforening 23/156763 – 73, 78

Sammendrag av innspill

Kjellstad vel mener E134-Dagslett – E18 påvirker Åby og Kjellstad negativt i stor grad med trafikkproblemer, støy og støv. De påpeker at planens grenser ikke inkluderer E18 og Ringeriksveien/FV 285/E134 forbi velets område. De mener det er behov for å utvide avgrensningen mot sør å inkludere Fv285-E18 Kjellstad-Åby-Moserud og Kjellstadkrysset Øst. De forklarer behovet i innspillet og vedlegg.

Velet henviser til en trafikkanalyse konkluderer med at det bør bygges et nytt felt fra Kjellstadkrysset til Brakerøyakrysset, i sørgående retning. Prosjektet tolker dette som Statens vegvesens egen trafikkanalyse i forbindelse med arbeidet med forprosjekter for E18 Kjellstad - Brakerøya.

De viser til at når E134 kobles på E18 på Vikar vil det komme mer trafikk inn på E18 og at omtrent 80% av denne trafikken skal mot Drammen, med konsekvens at trafikken gjennom Kjellstadkrysset vil øke. De påpeker at Kjellstadkrysset skaper kø allerede i dag. (Kilde Statens Vegvesen). Velet mener reguleringsplanen må inkludere en rekkefølgebestemmelse som sikrer at tiltak som reduserer støybelastninger, støv, trafikkproblemer på Fv285-E18 Kjellstad-Åby-Moserud og Kjellstadkrysset Øst, er gjennomført før E134-Dagslett – E18 kan tas i bruk.

Vedlegg:

Kjellstad vel påpeker at Kjellstad området er en flaskehals for trafikk som kommer fra retning Drammen og som skal anvende påkjøringsfeltet til E18 (ved rundkjøring nærmest Åby Fv 285) for å kjøre sydover. De mener ulempene blir større når Vikeralternativet åpnes. De mener flere biler fra Drammensområdet vil kjøre nordover på fylkesveier til E18 ved Kjellstadkrysset øst for å komme til Vikarkrysset.

De minner om konsekvensutredningens delmål 7 «Begrense negative konsekvenser for miljøet og omgivelsene; dette gjelder spesielt støybelastning og luftforurensning, med flere.» og viser til tekst fra kommunedelplanen som omhandler trafikantnyten for Vikar som er lavere enn for de andre alternativene fra kommunedelplanen. Velet mener teksten er vesentlig for deres område av to grunner: «1) Når det er estimert at færre biler vil anvende Vikar tunnel-løsningen fordi det var den minste reisetidsbesparende av alternativene, fører det med seg at øvrige trafikanter vil anvende lokale veier, og 2) Planområdet i utredningen inkluderte området fra Brakerøya og nordover forbi Vikar (dvs også Kjellstad).»

Velet påpeker at informasjonen gitt ved varsel om planoppstart ikke nevner samfunnsøkonomisk nytte og kostnad, som er: *ulykker, drifts- og vedlikeholdskostnader og samfunnsøkonomiske kostnader knyttet til reduksjon i støybelastning og økte utslipp til luft fra biltrafikken for områder utenfor forslaget til reguleringsplanens grenser.* De mener planens avgrensning ikke endrer det faktum at alle som bor langs E18 fra Liertoppen til Brakerøya lider under høye støyforhold, gjennomkjøring i lokale nabolager og veistøv/utslipp for de som bor nærmest E18. Velet skriver «*Når er det mye trafikal støybelastning fra E18 på Kjellstad? Når vinden blåser nord-, øst- og sørfra. Når er det ikke trafikal støybelastning fra E18 på Kjellstad? Helligdager og den sjeldne dagen det er vindstille.*»

Velet kommenterer også bussholdeplassen langs fv285 ved Åby og at plassen er uten beskyttelse fra støy, støv, og løse gjenstander som stein/grus som kan komme fra forbikjørende i sørgående retning langs E18, samt uten fortau eller overgangsfelt for myke trafikanter som skal komme seg videre.

Velet viser videre til Risiko og sårbarhetsanalyse fra kommunedelplanen. De påpeker at Kjellstadveien er kommunal vei som er stengt for gjennomkjøring, men dette skiltes først i Kjellstadveien, noe de mener er ugunstig fordi biler allerede har kjørt av til Kjellstadveien før de ser skiltet. De mener derfor skilting må skje langs fylkesveien. (red. forstår «fylkesveien» som Ringeriksveien).

De viser til kommunedelplanens bestemmelser og at §3-3 understøtter muligheten for rekkefølgebestemmelse, slik at gjennomkjøring forbudt – skilt langs fylkesveien kommer på plass før avkjøring til Kjellstadveien.

Det refereres til Statens vegvesen notat til Lier kommune datert 14.02.2024 og tema «Planområdet og om planarbeidet vil få virkning utenfor planområdet».

Sitat: *I reguleringsplanen må det vurderes behov for et tverrslag i forbindelse med tunnel, dette kan gi behov for å senere utvide planområdet noe. Det må også vurderes behov for tiltak på E18 mellom Kjellstad og Drammen for å bedre trafikkavviklingen. Dette vil gjennomføres i et eget planarbeid.*

Velet mener at det er behov for å utvide planområdet sørover, slik at Kjellstad-Åby-Moserud-Kjellstadkrysset Øst inkluderes i planen.

Velet mener at om ikke dette skjer, må reguleringsplanen inkludere en rekkefølgebestemmelse som fanger opp SVs utsagn «dette vil gjennomføres i et eget planarbeid», og at dette planarbeidet må skje parallelt, finansiering må komme på plass, løsninger prosjekteres og utføres – alt før Vikertunnelen tas i bruk.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Vikeralternativet, som reguleringsplanen nå baserer seg på, avlaster lokalvegnettet, men fører dermed mye trafikk fra lokalvegnettet og over på E18 nord for Kjellstad.

Statens vegvesen er i gang med et forprosjekt, som ser på alternativer for tre felt på E18 fra Kjellstad og videre til Brakerøya, sørgående retning. Prosjektet Dagslett – E18 håndterer strekningen mellom Vikerkrysset og Kjellstad. I forbindelse med forprosjektet er det gjennomført en trafikkanalyse, som konkluderer med at det er fornuftig å planlegge tre felt mellom Vikertunnelen og Kjellstad, og mellom Kjellstad og Brakerøya. I utgangspunktet er dette to prosjekter, men med en naturlig binding til hverandre.

Uten tiltak er det beregnet at den økte trafikken gjennom Kjellstadkrysset vil føre til større forsinkelser og mer kø.

Det er viktig å huske på at selv om Vikeralternativet avlaster lokalvegsystemet mindre enn de andre alternativene som ble vurdert i konsekvensutredningen for kommunedelplan E134 Dagslett – E18, avlaster fortsatt Vikeralternativet betydelig. Teksten nedenfor er fra rapport om trafikale og prissatte konsekvenser fra kommunedelplanen, kapittel 6.4.3:

«Ny E134 vil avlaste eksisterende E134. De sørlige alternativene gir større avlastning av eksisterende E134 sammenlignet med Viker-alternativet. Med Vitbank- og Huseby-alternativet vil eksisterende E134 v/Gilhusodden, (jf. punkt 10 i Tabell 6-2), få en reduksjon i antall biler på om lag 22 000 i 2050 (ÅDT), mens tilsvarende reduksjon med Viker-alternativet vil være på om lag 20 000 biler. Eksisterende E134 ved Gullaug, (jf. punkt 13 i Tabell 6-2), vil også med de sørlige alternativene få størst reduksjon med om lag 23 500-32 000 færre biler avhengig av alternativ, mens Viker-alternativet vil gi en reduksjon på om lag 20 000 biler. Ved Dagslett, (jf. punkt 19 i Tabell 6-3), er imidlertid bildet noe mer variert. Her vil Jensvoll gi størst reduksjon i biltrafikken langs eksisterende E134, med en reduksjon i antall biler på om lag 19 500. Vitbank- og Huseby-over, samt Viker-alternativet, vil gi en reduksjon på om lag 18 500 biler, mens Vitbank- og Huseby under vil gi den minste reduksjonen i antall biler på eksisterende E134, men om lag 17 500 færre biler.» ÅDT betyr årsdøgntrafikk.

Planområdet for utredningen i kommunedelplanen var større fordi det skulle utredes flere løsninger. Dersom det viser seg at tiltak på E18 eller annet fører til at planområdet må utvides, vil vi gjøre dette, og varsle de som er berørt ihht til formelle krav i plan og bygningsloven.

Utredningen fra kommunedelplanen angående både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er grunnlag for planleggingen i reguleringsplan. Når det gjelder støy har vi skrevet en generell tekst i kapittel 3.2.1. Det er ulike regler for tiltak på eksisterende veg og ny veg.

Når det gjelder skilting er det mange faktorer som påvirker. For tiltaket som reguleres i reguleringsplanen vil det utarbeides skiltplan. Kjellstadveien er kommunal og justering av skilting der må tas opp med kommunen.

Det skal utarbeides bestemmelser og det er mulig å lage rekkefølgebestemmelser til reguleringsplanen, men det er begrensninger i hva det kan lages bestemmelser for utenfor planområdet. Innspillet om dette tas til orientering.

Vi oppsummerer: Dersom det viser seg at tiltak på E18 eller annet fører til at planområdet må utvides, vil vi gjøre dette, og varsle de som er berørt ihht til formelle krav i plan og bygningsloven.

Slik vi vurderer det nå vil det være uaktuelt å åpne ny E134 Dagslett - E18 uten å gjøre tiltak på E18 som bedrer kapasiteten inn mot Drammen.

3.4.6. Linnestranda velforening ved Håkon Røed 23/156763- 76

Sammendrag av innspill

Linnestranda vel mener det som en del av reguleringsplanprosessen er behov for å utrede tiltak på dagens veier for å hindre trafikklekkasje, både i bygge- og anleggsfasen, men også når ny vei er tatt i bruk.

De påpeker at det er stor trafikk på dagens E134 i Lier, og det er en betydelig trafikklekkasje gjennom den parallelle kommunale veien Linnesstranda ved kø på E134 på strekningen Amtmannssvingen - Linnes. De oppgir at det er skiltet gjennomkjøring forbudt, men dette respekteres i liten grad, og mener det allerede i dag er behov for fysisk avvisende tiltak på den kommunale veien, i tillegg til gjeldende skiltet gjennomkjøringsforbud. Veltet frykter at situasjonen med trafikklekkasje vil forsterke seg i de kommende årene, og særlig i bygge- og anleggsfasen før ny vei tas i bruk.

Veltet antar at når ny vei blir tatt i bruk vil trafikklekkasjen på den kommunale veien Linnesstranda avta eller opphøre, men mener det er grunn til å anta at det vil kunne komme trafikklekkasje fra ny E134 til gammel E134. Veltet mener derfor at det er behov for fysisk avvisende tiltak på dagens/gammel E134 og foreslår derfor at planområdet utvides for å omfatte de nødvendige trafikkavvisende tiltakene.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Dersom det viser seg at tiltak i forbindelse med prosjektet fører til at planområdet må utvides, vil vi gjøre dette, og varsle de som er berørt ihht til formelle krav i plan og bygningsloven.

Tiltak på avlastet veg avklares som regel som en del av prosjektet, og avklares i samarbeid med ny fremtidig veieier.

3.4.7. Norges bondelag 23/156763- 88

Sammendrag av innspill

Akershus og Buskerud bondelag ser på det som svært positivt at det på kommunedelplannivå ble vedtatt å bygge ut den veitraséen som vil beslaglegge minst matjord av de ulike alternativene det sto mellom, og mener dette er viktig for et sterkt jordvern og en bærekraftig naturressursforvaltning, og er i tråd med signaler fra overordnede myndigheter.

De mener at det i den videre planleggingen er svært viktig at hensynet til et sterkt jordvern fortsetter å stå sterkt. De påpeker at det innenfor båndleggingssonen må tilrettelegges for at dyrka og dyrkbar jord i minst mulig grad berøres, og at veien legges opp på den måten at gjenværende jordbruksarealer nær veitraséen har god arrondering og kan driftes på en effektiv måte når veien står ferdig. Bondelaget henviser til den vedtatte kommunedelplanen fra 2022 og siterer følgende:

«Matjorda på arealer som beslaglegges av tiltaket bør flyttes for å etablere dyrka jord andre steder. Det kan imidlertid være krevende å finne større egnede mottaksarealer. [...] Ved flytting av matjord må det lages en matjordplan som integreres i massehåndteringsplanen for anlegget. Matjordplanen kan følge prinsippene i Veileder til utarbeidelse av matjordplan utarbeidet av Lier kommune. En hovedutfordring i arbeidet med en matjordplan er å finne egnede mottaksarealer».

Bondelaget påpeker at en matjordplan med en tydelig plan for jordflytting som ivaretar det totale matproduksjonspotensialet i området, samt identifiserer konkrete mottaksarealer, må utarbeides. De viser til at matjorda må også flyttes lokalt og utbygger er nødt til å ta kostnadene av denne jordflyttingen. De viser til den nye nasjonale jordvernstrategien fra 2023 og at det er kritisk å ivareta matjorda i slike utbyggingsprosesser på en måte som ikke reduserer landets matproduksjonsgrunnlag, og at mottaksarealer da må identifiseres tidlig. Vi viser til at dette må til for å nå det politisk vedtatte målet om økt selvforsyningsgrad i Norge.

Bondelaget viser til konsekvensutredningen i planbeskrivelsen for kommunedelplanen og registrerer at det er stort fokus på at det skal lages detaljerte og gode planer for håndteringen av matjorda. De minner om at det er viktig at dette tas med videre i planleggingen.

Bondelaget registrerer også at noe matjord vil beslaglegges midlertidig under anleggsperioden, og viser til at i kommunedelplanen s. 122 beskrives det at en utfordring er at matjordvolumer kan gå tapt i flytteprosesser, og særlig dersom det ikke finnes tilstrekkelig arealer til å mellomlagre disse massene, eller at jorda må flyttes gjentatte ganger. Bondelaget påpeker at det er avgjørende at konkrete arealer for mellomlagring også lokaliseres før utbyggingen tar sted. De mener at Statens vegvesen må ha god kontakt med grunneiere i de berørte kommunene, slik at deres lokalkunnskap kan bidra med å finne gode løsninger for håndtering av matjorda på en måte som gjør at matproduksjonsnivået ivaretas og den nye jorda plasseres på områder som gir god arronderingsmessig gevinst.

Bondelaget viser til «forslag til skadereduserende eller kompenserende tiltak» og forslag til tiltak som det må arbeides videre med i detaljplanlegging, blant annet:

«Der alternativene går igjennom åpne landbruksområder kan det i samråd med landbruket vurderes slakere fyllingsskråninger dersom dette ønskes brukt til landbruksproduksjon.»

Bondelaget er positiv til at det i kommunedelplanen er fokus på å tilrettelegge for slike skadereduserende tiltak for landbruksnæringen. De minner om at det er viktig at vegvesenet holder god dialog med de berørte grunneierne hele veien, slik at utbyggingen av den vedtatte veitraséen utformes i samråd med dem.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Det skal i forbindelse med reguleringsplanen utarbeides en massehåndteringsplan og en matjordplan etter Lier kommune sin mal. I prosessen med reguleringsplan skal vi identifisere arealer for mellomlagring og massedeponi. Midlertidig anleggsområde dekkes også av reguleringsplanen. Prosjektet planlegger møter med alle eiere av dyrkamark som blir direkte berørt av anlegget, og er tilgjengelige for møter med de som ønsker det.

3.4.8. Brøholt vel 23/156763- 90

Sammendrag av innspill

Velet viser til varsel om planoppstart og epost- korrespondanse med prosjektleder i forbindelse med varsel om oppstart. Brøholt vel viser til at de representerer 59 eiendommer i Spikkestadbakken, hvor husstandene er brukere av dagens og fremtidig E134, og beboere i området som bærer konsekvensene av trafikkbelastningen på dagens E134. Velet oppgir at ingen av medlemmene er grunneiere som direkte omfattes av reguleringsplanen, og viser dermed til at de er interessenter innen to områder:

1. Finansieringsmodell med valg av bompengainnkrevning
2. Effektene av selve prosjektet, herunder valg av fysisk vei, og grad av driftsstabilitet

De kommenterer punktene i innspillet.

Finansieringsmodell med valg av bompengainnkrevninger

Brøholt vel oppfatter loven slik at bompenger bare kan kreves inn for kjøring på den veien som skal finansieres. De oppgir dette som deres klare krav og forventning, at det uansett grad av

bompengefinansiering, ikke skal innkreves bompenger for trafikk på de gamle lokalveiene: dagens E134, Slemmestadveien og Røykenveien.

De mener at man kan se for seg at innkreving på østsiden av tunnelen strategisk plasseres mellom Hekleberg og Auvi, for å hindre avkjøring til Spikkestadbakken. De viser til et «worst case scenario» med en kombinasjon av en mindre attraktiv ny E134 og høye bompengesatser, slik at trafikantene må straffes (red. anm: «presses») over på ny E134.

Velet mener at med bom øst for Spikkestadbakken, må det lages en løsning for beboere slik at disse kan benytte E134 øst for Auvi retning Røyken som i dag, uten å måtte betale bompenger. De mener dette er rett og rimelig, i tillegg til at de mener at bompenger fra lokaltrafikken fører til at trafikken flyttes slik at den går via Spikkestad sentrum mot Røyken.

Velet mener det fortsatt er uavklart hvordan finansieringsmodellen blir, og at det er viktig at ny E134 fremstår som klart effektiv og attraktiv og at bompengesatsen oppleves som proposjonal, for å motvirke trafikklekkasjer. De mener dermed det er viktig at Staten bidrar med størst mulig finansiering.

Velet mener at Staten bør fullfinansiere hele prosjektet, slik at man unngår bompenger og trafikklekkasjer til gammelt vegnett.

Effektene av selve prosjektet, herunder valg av fysisk vei, og grad av driftsstabilitet

Velet viser til all den tid prosjektet har vært under planlegging og behandling, og at det er viktig at når det endelig realiseres må det gi en maksimal effekt og sees i en livssyklus på minst 100 år. De mener det er viktig å bygge moderne og fremtidsrettet og ikke gå for kortsiktige besparelser i engangsinvesteringer.

De mener dette vil føre til at forbindelsen fremstår effektiv og attraktiv, og at mest mulig trafikk flyttes vekk fra lokalvegssystemet. De peker på at det er særlig viktig med tanke på valget av Vikeralternativet som gir en omvei for trafikk til Drammen, og viser til at Statens vegvesen frarådet alternativet.

Velet viser også til at det blir vanskelig å møte forventningene fra Asker om å drenere vekk trafikk fra Røykenveien mot Asker.

Velet mener at på bakgrunn av disse utfordringene er viktige planforutsetninger:

- E134 forbindelsen skal ha minst samme standard som E6 og E18 som den forbinder, og 110 km/t fartsgrense.
- Hensynta stort innsalg av utenlandske trafikanter som ikke er vant med norske veier og føreforhold. Eks. kjettingplasser for vogntog, og brede veiskuldre. De viser til at snødager ofte skaper stopp på E134 i dag.
- Mulighet for å få nødetater og bergingsbiler inn i tunnelene, selv når de er fulle av andre kjøretøy, slik at nødhjelp kommer raskt frem og lange stengninger av tunnelene unngås.

Brøholt vel viser til at trafikken fremover vil øke, også tungtrafikk. De viser til valgt dimensjoneringsklasse H3 og 90 km/t og mener dette er i underkant og at det ikke sees argumenter for at det skal være dårligere standard på denne veien enn på E6 og E18, som trafikantene kommer fra. De mener at for å få maksimal effekt av veien og motvirke lenger kjørelengde mot Drammen og Asker, må veien har så høy standard og fart som mulig.

Velet viser videre til at tilgjengelighet og driftsstabilitet påvirker veiens effekt. De viser til dagens E134 Oslofjordforbindelsen som de mener er utenfor de fleste standarder, svingete, dårlige siktforhold, uten veisuldre, avbrutt av rundkjøringer, og tunnel med for bratt signing i sving. Videre vises det til E18 Vestfold, som de mener har lange perioder med driftsforstyrrelser på grunn av grunnforhold. Og videre E6 gjennom Østfold med problemer med telehiv. Velet mener konsekvensen av slike kvalitetsavvik er kostbare utbedringer, samt perioder med stengt vei noe som gir konsekvenser for trafikanter og beboere. Velet mener at det må iverksettes tiltak for at tilsvarende ikke skal skje med den nye E134.

Velet imøteser Statens vegvesens vurdering av hvorvidt disse problemene er forårsaket av mangler i håndbok eller mangelfull kvalitetssikring av prosjekt og leveranser.

Velet viser videre til at det i E134prosjektet blir to separate tunneler, og at det må sikres at tunnelene ikke har ofte stengninger, eller at vei og tunnel må stenges over tid for reparasjoner eller utbedringer. Det henvises i denne sammenheng til E18 Vestfold.

Avslutningsvis henviser velet til at planområdet stopper ved Hekleberg i øst, og at det ikke er planlagt noe videre mellom Hekleberg og ny Oslofjordforbindelse. De mener det er meningsløst at Dagslett – Viken skal stoppe i den gamle to-feltsveien på Hekleberg, og mener det vil føre til kø i østgående tunnellopp. De mener Statens vegvesen må komme opp med en bedre plan

Brøholt vel ser frem til dialog med Statens vegvesen om disse tingene.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Nedenfor er noen av punktene fra innspillet svart ut.

Finansieringsmodell med valg av bompengeneinnkrevinger

Prosjektet skal finansieres delvis med bompenge. I forbindelse med reguleringsplan vil det foregå en bompengeutredning som skal legge grunnlaget for hvor bommer plasseres, takst m.v. Bompenger vedtas i en egen sak, og er ikke en del av reguleringsplanen.

Det er i kommunedelplanen gjennomført følsomhetsberegninger for Viken med bom på ny E134. Trafikkrapporten fra kommunedelplanen viser at bom på ny E134 vil gi en reduksjon i antall reiser totalt sett med en reduksjon i antall biler og overføring til kollektiv, gange og sykkel. Disse beregningene er da gjort på svært usikkert grunnlag, da både plassering, antall bommer og takst ikke er utredet eller bestemt.

Bom på sideveier må særskilt begrunnes. Dette kommer fram blant annet i brev av 6. april 2020 fra Samferdselsdepartementet til fylkeskommunene. Etablering av bompengeneinnkreving på en strekning kan på generelt grunnlag medføre trafikklekkasje over på sidevegnettet. Bompengeneinnkreving på sidevegnettet kan bidra til å redusere ulempene, men gir samtidig mindre grad av samsvar mellom nytte og betaling for trafikantene.

Tidligere planlegging (Dagslett-Linnes) har konkludert med at det har vært nødvendig med bom også på avlastet vei, for å unngå at trafikantene velger gammel vei fremfor ny. Vi ønsker at flest mulig velger ny E134 slik at vi avlaster den gamle hovedvegen.

Effektene av selve prosjektet, herunder valg av fysisk vei, og grad av driftsstabilitet

Det er viktig å huske på at selv om Vikeralternativet avlaster lokalvegsystemet mindre enn de andre alternativene som ble vurdert i konsekvensutredningen for kommunedelplan E134 Dagslett – E18, avlaster fortsatt Vikeralternativet betydelig. Teksten nedenfor er fra rapport om trafikale og prissatte konsekvenser fra kommunedelplanen:

«Ny E134 vil avlaste eksisterende E134. De sørlige alternativene gir større avlastning av eksisterende E134 sammenlignet med Viker-alternativet. Med Vitbank- og Huseby-alternativet vil eksisterende E134 v/Gilhusodden, (jf. punkt 10 i Tabell 6-2), få en reduksjon i antall biler på om lag 22 000 i 2050 (ÅDT), mens tilsvarende reduksjon med Viker-alternativet vil være på om lag 20 000 biler. Eksisterende E134 ved Gullaug, (jf. punkt 13 i Tabell 6-2), vil også med de sørlige alternativene få størst reduksjon med om lag 23 500-32 000 færre biler avhengig av alternativ, mens Viker-alternativet vil gi en reduksjon på om lag 20 000 biler. Ved Dagslett, (jf. punkt 19 i Tabell 6-3), er imidlertid bildet noe mer variert. Her vil Jensvoll gi størst reduksjon i biltrafikken langs eksisterende E134, med en reduksjon i antall biler på om lag 19 500. Vitbank- og Huseby-over, samt Viker-alternativet, vil gi en reduksjon på om lag 18 500 biler, mens Vitbank- og Huseby under vil gi den minste reduksjonen i antall biler på eksisterende E134, men om lag 17 500 færre biler.»

Når det gjelder tema avlastning av Røykenveien, har vi svart ut en del om dette i svaret til innspillet i kapittel 3.4.3.

Sitat fra innspillet fra Brøholt vel: *«E134 forbindelsen skal ha minst samme standard som E6 og E18 som den forbinder, og 110 km/t fartsgrense.»*

E134 Dagslett – E18 er koblet til dagens E134 med 80 km/t i den ene enden, og E18 med 100 km/t i den andre. Prosjektet planlegger en fartsgrense 90 km/t for å tilpasses til tilgrensende E134.

Sitat fra innspillet fra Brøholt vel: *«Hensynta stort innsalg av utenlandske trafikanter som ikke er vant med norske veier og føreforhold. Eks. kjettingplasser for vogntog, og brede veiskuldre.»*

Det er ikke lagt opp til kjettingplasser i prosjektet pr nå. Vi planlegger etter håndbok N100, som definerer hvordan de ulike vegklassene skal dimensjoneres.

Sitat fra innspillet fra Brøholt vel: *«Mulighet for å få nødetaer og bergingsbiler inn i tunnelene, selv når de er fulle av andre kjøretøy, slik at nødhjelp kommer raskt frem og lange stengninger av tunnelene unngås.»*

I håndbøkene som vi må følge er det definert mange krav som skal gjøre det trygt å bruke tunnelene, og sørge for at nødetaer kommer frem dersom noe skjer. Det gjennomføres også prosesser i samarbeid med nødetaene slik at de bidrar med sin kompetanse.

Hvorvidt problemer med driftsstabilitet og tilgjengelighet på ulike vegprosjekter har noe med håndbøkene eller kvalitetssikring å gjøre, er ikke noe vi har svaret på her, og vil antagelig også variere. Med dagens håndbokkrav og regler om tunnelsikkerhet, er det ikke mulig å bygge et-løps tunnel, med trafikkmengdene som er på E134 Dagslett – E18. Ved eventuell stengning av tunnel må omkjøringsveg sikres enten gjennom toveis trafikk i et løp, eller via omkjøringsveg.

Veien videre fra Hekleberg: Det er per nå ingen planer for E134 videre fra Hekleberg. Dagens prosjekt E134 Dagslett – E18 er definert med start ved Hekleberg bru, videreføring er eventuelt et annet vegprosjekt. Det er per nå ingen planer om dette.

3.4.9. Norges lastebileier-forbund Region 3 (Buskerud, Telemark og Vestfold) 23/156763- 91

Sammendrag av innspill

Lastebileierforbundet viser til at det i nye NTP som ble fremlagt 22. mars 2024 legges opp til en tungbilpakke for å forsere tilrettelegging av eksisterende raste- og døgnhvileplasser, og sørge for at det etableres nye, samt at det i denne forbindelse er det poengtert at for veitransporten står de tunge kjøretøyene for de største utslippene fremover. De viser til at Regjeringen vil gjennomføre en pakke med tiltak for å bidra til å redusere utslippene fra disse kjøretøyene og at det viktigste tiltaket som presenteres i Nasjonal transportplan 2025–2036 for å redusere utslippene fra tungbilene er å øke innsatsen for å tilrettelegge for lading.

Lastebileierforbundet viser til at der E134 og E18 møtes i Drammensområdet er det viktig at det i areal- og reguleringsplansammenheng blir satt av et egnet område for en større døgnhvileplass i kombinasjon grønn energistasjon for tungtransporten. De påpeker at grønne energistasjoner for tungbiler dreier seg om lading, men også biogass. De mener også at det i tillegg bør tas høyde for at andre nullutslippsløsninger som hydrogen.

Lastebileierforbundet viser til at et nasjonalt nettverk av døgnhvileplasser er nødvendig for at transportnæringen skal kunne etterleve krav til kjøre- og hviletid som yrkessjåførene er pålagt. De mener Norge er på etterskudd med utvikling av døgnhvileplasstilbud. De viser til at det var et omforent politisk mål at det innen utgangen av 2023 skulle være 80 skikkelige døgnhvileplassanlegg i landet, men man nådde til 56. Lastebileierforbundet mener en storsatsing for å skape skikkelige forhold for lastebilsjåførene på og langs veiene er nødvendig for at vi skal kunne klare å rekruttere arbeidskraft til næringen.

Lastebileierforbundet mener Lier-/Drammensområdet er et av de viktigste stedene for et fremtidsrettet og riktig dimensjonert døgnhvileplassanlegg, pga nærheten til hovedstadsområdet, og at dette er møtested for de E134 og E18. Dette, mener lastebileierforbundet, gjør området til et sted det er påkrevet at staten i samarbeid med lokale og regionale planmyndigheter sørger for at det blir lagt til rette for et større døgnhvileplassanlegg og grønn energistasjon. De mener plassering og arealbruk for døgnhvileplass/grønn energistasjon må ses i sammenheng med Dagslettprosjektet, men helst komme før veiprojektet blir realisert. De påpeker beliggenhet, størrelse og standard som viktig, og ber om at transportnæringen blir tatt med på råd og blir tett involvert i de ulike faser i prosessen.

Videre påpeker lastebileierforbundet noen praktiske tilpasninger: Døgnhvileplassen må ha plass til et større antall av de tyngste vogntogene som opererer på norske veier i dag, og ta høyde for at mye tilsier at lengde og vekt på vogntogene vil øke ytterligere i årene fremover. Det er dessuten viktig med gode servicefasiliteter for sjåførene med bl.a. toaletter, dusjer, garderober, velferdstilbud, handlemuligheter osv.

Lastebileierforbundet viser til et døgnhvileplassanlegg i England som gir en illustrasjon på hvilke tilbud som bør være i tilknytning til et moderne service- og døgnhvileplassanlegg lastebilsjåfører:

Ashford International Truckstop (ashfordtruckstop.co.uk)

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Det er med utgangspunkt i kommunedelplanen ikke tegnet inn døgnhvileplass i planen i dag. Dette har blant annet med krav til avstand mellom kryss/av/påkjøringer og gjøre, samt konkret plassbehov.

Vi er klar over behovet for døgnhvileplasser, men dette behovet må sees på i et større perspektiv enn kun innenfor avgrensningen av dette prosjektet. Prosjektet samarbeider med ulike deler av Statens vegvesen, for å se om dette er mulig å få til.

3.4.10. Gullaugtoppen velforening 23/156763- 93

Sammendrag av innspill

Gullaugtoppen sitt innspill består av innspillet til reguleringsplanarbeidet, i tillegg til fire vedlegg. Innspillet omhandler veistrekningsens østre del fra Dagslett til tunnel, som berører Gullaugtoppen, Daueruddalen og landskapsrommet omkring.

Gullaugtoppen har selv oppsummert sitt innspill, oppsummeringen følger nedenfor:

«•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 veiltak og det er da utvilsomt krav om utarbeidelse av planprogram og konsekvensutredning. Tidligere vedtak om støyhensyn og forutsetninger om undersøkelse av alternativer er tilsidesatt og forsømt av SVV. Dermed ligger det an til vesentlige mangler allerede ved oppstart.

• 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.»

Gullaugtoppen mener at SVV i oppstartsvarselet ikke gir informasjon om hvilke veilinjer og portalplasseringer som faktisk planlegges og undersøkes, samtidig som SVV i varselet hevder at det ikke er krav om konsekvensutredning for veiltaket som skal planlegges.

Medvirkning og kontrollmulighet:

Gullaugtoppen mener at uten et planprogram som gjør rede for utredningsopplegg og forhold ved tiltaket blir medvirkning vanskelig da de ikke får vite hva som skal undersøkes, hvilke valgmuligheter som foreligger, hvordan skadereduserende tiltak kan utvikles og forpliktes. De stilles spørsmål om planleggingen er ført så langt 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 et av hovedmålene 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)

Gullaugtoppen viser til planbeskrivelsen for kommunedelplanen (21.06.2022) og oppsummering av konsekvensutredning for naturmangfold: «Konsekvensene vurderes å være like for samtlige alternativer på Dagsletsiden.» (side 17) De mener denne fremstillingsmåten er villedende fordi det

ikke forelå alternativer på Dagsletsiden og at de ulike veilinjene over Daueruddalen som planprogrammet viste og beskrev, valgte SVV å føye sammen til én veilinje straks planarbeidet begynte. Gullaugtoppen mener dermed SVV forhindret 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.

Det vises til brev fra SVV til grunneiere i januar i år om grunnundersøkelser som velet mener at viser at det (allerede) er tatt konkrete steg for planlegging av veilinje og portal enda lenger nord enn linja vist i kommunedelplanen. De mener SVV undersøker en veiplassering som er så nær bebyggelsen at det vil bli ødeleggende for dalen og grenda.

Velet mener SVV forsøker å frita seg fra krav om konsekvensutredning, og at SVV i forrige runde kun utførte en grov konsekvensutredning, og gjorde grep som førte til at lokaliseringalternativer ikke ble undersøkt, og ingen skadereduserende tiltak ble vurdert, på tross av «lovnader» i planprogrammet. Det vises til side 26 i fastsatt versjon datert 14.12.2020.

Velet mener det ikke har vært mangel på vedtak, merknader, innspill og faglige råd til SVV om miljøutfordringene og at støyforebygging og støyskjerming er vesentlig for dagstrekningen øst for ny tunnel, men at dette er blitt forsømt. Velforeningen ser at det er liten grunn til å tro at forslagsstiller 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:

Gullaugtoppen henviser til møte mellom fylkesmannen og SVV i 2013, under høring av reguleringsplanen for rv. 23, etter at SVV hadde lagt ut planforslaget med (sitat fra Gullaugtoppen) *«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»*. Gullaugtoppen mener at det var først da dette ble påvist at SVV valgte å legge inn støyskjermer langs deler av veistrekningen over Daueruddalen. De mener krav om slik skjerming langs veien, ble enstemmig vedtatt av kommunestyret i 2014.

Gullaugtoppen mener at disse hensynene, og landskapsformens sårbarhet for støyspredning, var glemt av SVV når arbeidet med ny kommunedelplan startet i ca 2019, og at 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. Gullaugtoppen mener at SVV da igjen hadde utarbeidet et plandokument uten å ta disse forholdene i betraktning.

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

Gullaugtoppen viser til at SVV deretter forelegger vedtaket for Samferdselsdepartementet som i sin tur ber Kommunal- og moderniseringsdepartementet om å fastsette planprogrammet. Det vises til

merknadsbehandlingen (s 59, 21.06.2022) og velet siterer: «*Det er dermed KMDs vedtak som er bindende.*» Og videre: «*Statens vegvesen mener dermed at vedtakene i Lier og Asker ikke gjelder som fastsettelse av planprogrammet.*»

Gullaugtoppen mener at med denne tolkningen gir SVV seg selv myndighet til å tilsidesette kravene som kommunestyret fattet vedtak om. Videre henviser velet til at KMDs vedtaksbrev sier kun at alle fire trasealternativer skal utredes, og er derfor en overprøving av kommunestyrets første vedtakspunkt. Velet viser til at 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.

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

Gullaugtoppen viser til at forslag til kommunedelplan fremlegges for førstegangsbehandling og utleggelse til OE våren 2022, og at det blir synlig at planforslaget med konsekvensutredning har store mangler. De mener at planmaterialet ikke gir etterprøvbarhet av trasevalget i øst, og miljøegenskaper er ikke lagt til grunn for trasevalg. De mener at av de fire veilinjene opprinnelig angitt i planprogrammet er den nordligste, som er dårligst for miljø og samfunn, valgt av SVV. Gullaugtoppen henviser til at de påpekte disse problemene, i notat levert til formannskap 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 ugylldighet.

Gullaugtoppen viser til at Kommunedirektøren i Lier svarer med et notat (tilknyttes saksdokumentene i utvalgsbehandlingen 27.01.2022) til velforeningens hovedspørsmål som fastslår «*Når kommunedelplanen er vedtatt, skal det utarbeides reguleringsplan med ny konsekvensutredning for valgt alternativ.*» Velet mener at verken SVV eller kommunen vil etterleve dette, jfr oppstartsvarselet. De henviser videre til kommunedirektørens notat: «*I reguleringsplanen kan valgt trase også justeres ytterligere.*» Velet mener 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. Det vises videre til Kommunedirektørens notat: «*I neste planfase med utarbeidelse av detaljregulering for valgt alternativ, skal tiltaket konsekvensutredes på nytt, med et langt mer detaljert innhold.*» Gullaugtoppen vel mener at denne klare forutsetningen er brutt, og at de med det kan fastslå at formannskapet ble feilinformert.

Gullaugtoppen mener at SVV ved sluttbehandlingen fikk «hvitasket» grepet med å fjerne alternativer på Dauerudsidan, og at plansaken dermed ikke etterlater noe som helst kunnskap om betydningen lokaliseringen av veilinja har for de store, kjente miljøbelastningene som veianlegget vil påføre omgivelsene.

Det vises til planmaterialet fremlagt til vedtak høst 2022 inkludert merknadsbehandlingen fra høringen (datert 21.06.2022) og at SVV skriver (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.*» Det vises også til SVVs kommentar til velforeningens merknader: «*Det er dermed riktig at Statens vegvesen 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).

Gullaugtoppen peker på det de mener er et paradoks, sitat fra Gullaugtoppen: «*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*». Gullaugtoppen påpeker at 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 har ført til at forskriftsmessig utredning har uteblitt.

Konklusjoner:

Gullaugtoppen velforening viser for øvrig til sine tidligere uttalelser som blant annet gjør rede for ulempene ved nordlig linje i Daueruddalen og fordelene ved sørlig linje over Daueruddalen, og påpeker at disse uttalelsene skal anses som del av deres merknader til varsel om oppstart. De påpeker at dette gjelder selv om flere formuleringer er tilpasset kommunedelplanen.)

- Høringsutalelse til planprogram og varsel om oppstart for kommunedelplan E134 Dagslet-E18. Gullaugtoppen velforening, datert 08.03.2020.

- Høringsutalelse til kommunedelplan for E134 Dagslet-E18. Gullaugtoppen velforening. Innsendt 03.04.2022.

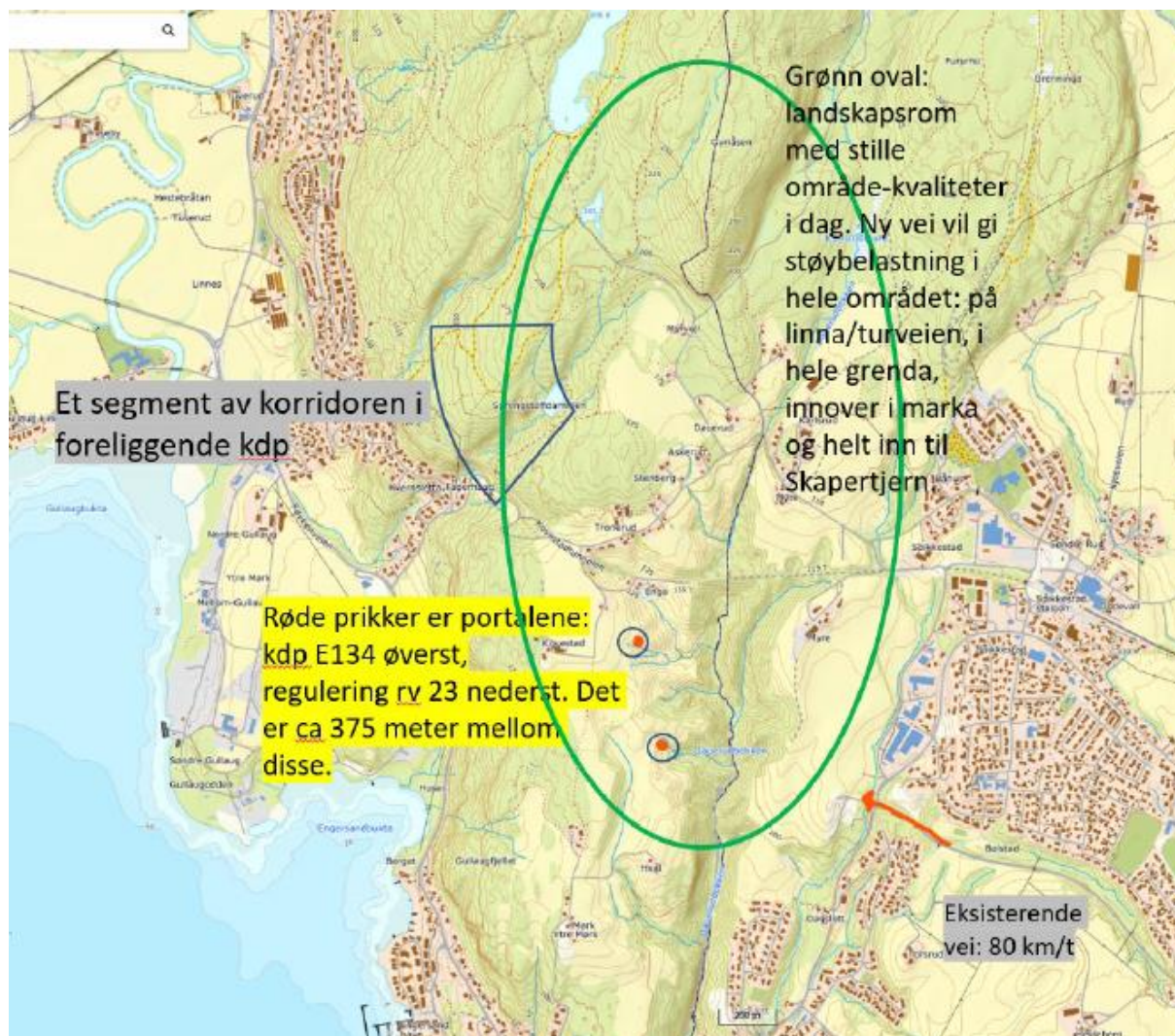
Velforeningen ber SVV, som forslagsstiller og mottaker av våre merknader, om å sette i gang et grundig og godt arbeid med planprogram, og sende dette på høring. De mener kommunen har gitt forsikringer om oppfølgende konsekvensutredning og de forventer at dette følges opp.

Gullaugtoppen ber også om at planområdet utvides i sør, slik at det blir mulig, at den regulerte linjen skal undersøkes. De mener 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. De krever en planprosess som gjør det mulig for dem, 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 mener de SVV sine unnlatelser blir «hvitvasket» og det kan få ødeleggende virkninger for hele grenda, for natur og økosystem fra fjorden til marka, for vannmiljø, for rekreasjon og folkehelse det 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. De 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 informerer om at de sender merknadene (med vedlegg) til SFOA som underlag for deres oppfølging av plansaken og eventuelle lovlighetskontroll av den.



Illustrasjon fra innspillet

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering. Deler av innspillet svares ut ytterligere nedenfor.

Vi viser til tidligere merknadsbehandling og utsvar av tidligere innspill.

For utsvar angående støy og vurdering om konsekvensutredning se kapittel 3.2.

Medvirkning og kontrollmulighet:

Prosjektet følger krav i plan og bygningsloven for varsel av planoppstart i reguleringsplan. Alternativ som skal detaljreguleres er vedtatt av planmyndighet gjennom båndleggingssonen i kommunedelplanen. I reguleringsplanen skal alternativet detaljeres innenfor denne sonen og i henhold til planavgrensningen. Alle virkninger vil beskrives, uavhengig av om de konsekvensutredes eller ikke, og avhengig av behov vil det gjennomføres supplerende registreringer for de fag hvor det er behov.

Gjennom kommunedelplanen beskrives og utredes alternativet som nå skal reguleres, og skadereducerende tiltak foreslås for ulike fag. Dette arbeidet tar vi videre i reguleringsplanen.

Medvirkning vil foregå både formelt gjennom varsel om oppstart og høring, slik det er påkrevet i henhold til plan og bygningsloven, og gjennom åpne møter, kontordager og grunneiermøter.

Når det gjelder alternativer øst for tunnelen viser vi til svar i merknadsbehandlingen til høring av kommunedelplanen, hvor omtrent samme påstander ble fremmet.

De pågående grunnundersøkelsene utføres for å finne best mulig påhuggsområde for tunnelen fra Dagslett – Vikar. På dette stadiet, og i et område med utfordrende grunnforhold må det gjennomføres omfattende grunnundersøkelser som grunnlag for detaljprosjektering av veganlegget.

Når det gjelder håndtering av støy henviser vi til kapittel 3.2.1.

Paradokser og gråsoner:

Når det gjelder planprogram for kommunedelplanen, var Statens vegvesen avhengig av at de to kommunene fastsatte det samme planprogrammet. Det ble ikke gjort. Statens vegvesen måtte dermed sende saken videre til Samferdselsdepartementet, som i sin tur sendte den videre til Kommunal og distriktsdepartementet (tidligere kommunal – og moderniseringsdepartementet) for fastsettelse.

Vi viser for øvrig til vårt svar angående KU fra kommunedelplanen, i merknadsbehandlingen fra høring av kommunedelplanen. Til varsel om planoppstart har det innkommet innspill om ny vurdering av KU – plikt for prosjektet. Det vil utarbeides et planprogram som gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosess, medvirkning, alternativ som vil bli vurdert og behovet for utredninger, se kapittel 3.2.7.

Konklusjoner:

I kommunedelplanen er det vedtatt en båndleggingssone, med utgangspunkt i en veglinje. I reguleringsplanarbeidet optimaliserer vi linje og kryss, og jobber med detaljene, samtidig som vi ser dette opp mot konsekvensene de ulike valgene vil få. Anleggsgjennomføring er en av flere tema som skal gjennomgås og vurderes, for å ha full oversikt over arealbehov og formål. Dette arbeidet, sammen med tilsvarende for flere andre tema, gir oversikt over virkninger av tiltaket, for eksempel for barn og unge.

Når vi planlegger og justerer på linjen i denne fasen må vi stadig se ulike hensyn opp mot hverandre. Dette gjør vi i en kontinuerlig tverrfaglig prosess. Når Statens vegvesen har utarbeidet en plan for det som basert på tverrfaglige vurderinger vurderes til å være det beste alternativet, og som er i henhold til våre prosjektmål, sender vi denne til kommunene, som bestemmer om de vil legge den ut på høring. Planen sendes da over med all dokumentasjon på plass, inkludert eventuelle avbøtende tiltak. Under høringen får alle tilgang til og kan mene noe om planen, og både den politiske behandlingen og innspill til høringer kan føre til justeringer av planen. Til slutt sendes planen til politikerne igjen, hvor de må bestemme seg for om de vil vedta planen.

For informasjon angående prosess vedrørende konsekvensutredning reguleringsplan, se kapittel 3.2.7.

3.5. Innspill fra private

3.5.1. Martin Degen 23/156763 – 13

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering.

3.5.2. E.O. Holm 23/156763 – 14/38/48, 20/11999- 173

Sammendrag av innspill

Grunneier mener eiendommen ligger i traseen for tunell-prosjektet.

Han informerer om 2 stk brønner med god vannføring på eiendommen. Grunneier er også bekymret for mulig skade på hus som et resultat av arbeidene.

Svar fra Statens vegvesen

Informasjon om brønner tas til orientering.

Det er foreløpig usikkert eksakt hvor tunnelen vil gå i fjellet. Hvor linjen skal gå er en av de tingene som skal sees på i reguleringsplanprosessen. Det vil bli begrensninger for tiltak som kan gjøres i fjellet over tunnelen i en viss avstand til tunnelen. Tunnelen vil reguleres med en sikkerhetssone rundt seg i fjellet, og avhengig av hvor stor avstand det er mellom tunnel og terreng over, vil det også kunne påvirke hva som kan gjøres fra/på terrengnivå.

Se kapittel 3.2.2. for informasjon om anleggsperiode, setninger og rystelser, og eventuelle skader på eiendom.

3.5.3. B.T. Jensen 23/156763 – 15

Sammendrag av innspill

Grunneier informerer om energibrønn på eiendommen. Han er også svært bekymret for at grunnvann forsvinner og andre direkte konsekvenser for investeringen i energiforsyning til eiendommen. Grunneier er også svært skuffet og mener at grunneiere ikke har blitt informert om støykonsekvenser. Han mener at eiendommene som ligger så nære utgangen av tunnelen vil kunne bli svært berørt av dette samt at eiendommen vil kunne falle vesentlig i verdi. Han håper SVV kommer tilbake med konsekvensutredning og tiltak for støv og støybegrensning før detaljprosjekteringen.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering. Vi viser til kapittel 3.2.3. for informasjon om hvordan vi håndterer energibrønner i forbindelse med prosjektet.

For spørsmål angående støy henviser vi til kapittel 3.2.1. Både støy og luftforurensning blir beregnet og omtalt i reguleringsplanen. Støy ble også behandlet i kommunedelplan med konsekvensutredning for prosjektet, som var på offentlig høring våren 2022 og ble vedtatt høsten 2022.

3.5.4. Roger Olsson 23/156763 – 16

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn som også kan finnes i «Granada». Han informerer også om bygg fundamentert delvis på berg og delvis på leire, som han mener er sensitiv for setninger og rystelser. Grunneier informerer om at øvrige konstruksjoner kan sees ved befaring.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Når det gjelder setninger og rystelser, se kapittel 3.2.2.

3.5.5. Lars Lang 23/156763 – 17

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering.

3.5.6. Håvard Sørli 23/156763 – 19/20

Sammendrag av innspill

Informerer om drikkevannsbrønn på eiendom.

Støyskjerming: Sørli mener det må etableres støyskjerming ifm med påkjøring til E18 retning Oslo. Han mener skjermingen må starte før Solstad, over brua ved Brastaveien og forbi brua/undergangen ved Haslumveien. Han henviser til at støyen gjelder naboer til E18 i Lier, ved Brastadveien, Haslumveien og Liebakkene (gamle E18), med tilhørende stikkveier og boliger, samt Reistadlia.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Mer informasjon om hvordan prosjektet forholder seg til vegtrafikkstøy, se kapittel 3.2.1.

3.5.7. T.M Valberg 23/156763 – 21

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering.

3.5.8. F. Harbou- Gals 23/156763 – 22

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønner og drikkevannsbrønn.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.5.9. A.Y.Johnsen 23/156763 – 23

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn/bergvarme på eiendommen.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.5.10. R. Simonsen 23/156763 – 24

Sammendrag av innspill

Simonsen mener at veistrekningen langs Spikkestad må bli gjort ferdig først, ettersom den er ulykkesutsatt. Det henvises til ulykke som skjedde for kort tid siden, og at denne type ulykker skjer flere ganger i året på samme sted, noen ganger med døden til følge.

Simonsen mener veien bør utvides sørover langs strekningen Bølstad, på grunn av dagens voll. Veien ønskes ikke nærmere husene, og den ønskes lavere i terrenget enn i dag for å redusere støy.

Hun påpeker viktigheten av støyskjerming langs Spikkestad i anleggsperioden og henviser til tidligere bråkete arbeid. Det henvises også til boliger langs veien uten støyskjerming i dag, og at støyskjerm må oppgraderes slik at hver enkelt slipper støyskjerm på sin eiendom.

Det henvises til støyrapport fra Asker kommune, og at støyskjermen er god med utgangspunkt i 2018-trafikk, men hun mener støyen kommer fra der skjermen slutter mot rundkjøringen.

Hun mener støyskjermen bør legges på samme sted, men forlenges eller liknende, for å dempe støyen mot eiendommene langs Bølstadveien. Hun mener dagens voll skjermer mye støy og at veien derfor ikke bør utvides opp mot Spikkestad, men heller utvides ned mot jordene.

Simonsen mener at det ikke er mulig å sette støyskjermer på eiendommene uten å blokkere utsikt og lysforhold, ettersom de fleste husene på den siden står mye høyere i landskapet enn veien.



Illustrasjon vedlagt innspill

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Når det gjelder E134 og strekningen Dagslett – Hekleberg som nevnt i innspillet, jobber vi nå med detaljene i hvordan vi skal koble ny E134 til gammel E134 på en hensiktsmessig måte. Det innebærer også å se på hvilken side av vegen vi utvider E134 på. Prosjektet har forståelse for at man ikke ønsker at veien skal komme nærmere husene.

Hva som gjøres først i prosjektet er en del av en helhetlig vurdering av anleggsgjennomføring, som vi jobber med nå i reguleringsplan, men som også vil detaljeres i forbindelse med byggeplanleggingen. Det er lite sannsynlig at deler av strekningen åpnes før alt er ferdig.

Når det gjelder støyskjerming henviser vi til kapittel 3.2.1. om støy.

3.5.11. O.H. Fjelltun 23/156763 – 25

Sammendrag av innspill

Grunneier eier gården Nordvestre Sørums (110/1) hvor det dyrkes grønnsaker og korn. Han henviser til at gården ikke er tilknyttet offentlig vannforsyning, men benytter to borehull som ligger nær foreslått tunnel. Et borehull benyttes i veksthusproduksjon og er gårdens drikkevann for tre husholdninger. Et annet borehull benyttes også i veksthusene. Grunneier mener avrenning fra foreslått tunnel vil kunne forårsake forurensning av disse vannkildene.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering. Vi henviser til kapittel 3.2.3. for mer informasjon om håndtering av eksisterende installasjoner i grunnen. Prosjektet vil omfatte løsninger for tunnelvann, med rensesystemer for både anleggsfase og driftsfase. Det skal også foreligge planer for unntakssituasjoner og ulykker hvor man risikerer forurensning.

Forurensning fra veganlegg til private og offentlige vannkilder skal unngås. Hvis det er sannsynlig at vannkilder kan bli forurenset av tiltak i anleggs eller driftsfase må det gjøres avbøtende tiltak. Det utføres også normalt undersøkelser før, under og etter tiltak.

3.5.12. Y. Hellerud 23/156763 – 26

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn på eiendommen.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.5.13. Roar Langen 23/156763 – 28

Sammendrag av innspill

Grunneier har tatt kontakt med prosjektet med spørsmål og oppfølgingsspørsmål. Grunneier lurer på om tunnelen vil gi begrensninger med tanke på boring av energibrønn, og om en brønn kan bores på skrå innover i fjellet.

I oppfølgingsspørsmålet mener grunneier at tunnelen vil forringe verdien og mulighetene til eiendommene over, og at det er uheldig. Han spør om det vil gis noe kompensasjon for dette.

Svar fra Statens vegvesen

Grunneier er allerede svart ut per epost: Det er foreløpig usikkert eksakt hvor tunnelen vil gå i fjellet. Hvor linjen skal gå er en av de tingene som skal sees på i reguleringsplanprosessen. Det vil bli begrensninger for tiltak som kan gjøres i fjellet over tunnelen i en viss avstand til tunnelen. Tunnelen vil reguleres med en sikkerhetssone rundt seg i fjellet, og avhengig av hvor stor avstand det er mellom tunnel og terreng over, vil det også kunne påvirke hva som kan gjøres fra/på terrengnivå.

Hva som er teknisk mulig med tanke på boring av energibrønn, er ikke vårt fagområde, men det vil ikke være tillatt med tiltak som går inn i sikkerhetssonen rundt tunnel.

Tap av eksisterende energibrønner utløser krav om erstatning.

For eiendommer uten energibrønner i dag vil det kun utløse erstatningskrav om eiendomsretten blir krenket og det oppstår et økonomisk tap. Fra andre prosjekt ser vi at der er sjelden det utbetales denne type erstatninger.

3.5.14. Lyder Flatkval 23/156763 – 29

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn på eiendommen.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.5.15. Per Erik Svendsrud 23/156763 – 30

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn på eiendommen.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.5.16. Jiafeng Xu 23/156763 – 31

Sammendrag av innspill

Grunneier sammen med naboer er bekymret for støy og vibrasjonsnivåer under anleggsperioden og ved ferdig veg.

I tillegg informerer han om energibrønn på eiendommen. Han ønsker informasjon om hvordan prosjektet påvirker energibrønnen. Innspillet er på engelsk, og er derfor svart ut på engelsk.

Svar fra Statens vegvesen

Grunneier har fått svar på spørsmål på epost. Regarding noise levels: In this phase of planning, the project will examine the noise levels for the different buildings and properties in the area and carry out calculations for the new situation regarding the E134. There are stricter rules regarding noise when we build a new road than there are for projects along an existing road. When we are planning the new E134, the rules for new road's will apply. In general, it is often the case that some residents/properties will have lower noise levels after a new road with noise measures is built, than they had before. How this will turn out in this project is too early to say at this point.

There is also a text on our website that says something about how we deal with noise, see what it says about «Støy fra nye veianlegg»: <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/langs-veien/stoy-langs-vei>

Regarding vibrations: later in the planning process, after the Reguleringsplan (zoning plan) is finished, registrations of the conditions of the most exposed buildings will be made, so that the building project can monitor any damage in connection with the construction. There are also rules and regulations for the distance between the tunnel and the buildings on the ground over the tunnel.

Geothermal installations: In "Kommunedelplanen" (municipal sub-plan, approved in 2022), the tunnel is placed under the area of Reistadlia. The exact line for the tunnel is not decided yet. Through the process the project will look at different adjustments for the tunnel to find the alternative that meets the requirements. Some details will not be clarified until we plan the actual construction, after the plan is approved.

Therefore we cannot give an exact answer as to what the situation will be at your property, at this time.

There will be restrictions for what type of installations that are allowed above the tunnel at a certain distance from the tunnel. The tunnel will be regulated with a safety zone around it in the mountain and depending on the distance between the tunnel and the terrain above, it will also affect what can be done from/at ground level. Installations that enter the safety zone around the tunnel will not be permitted.

We are now conducting ground investigations for geological and geotechnical engineering purposes to assess ground conditions, including bedrock, sediments, and groundwater.

Loss of existing energy wells generates claims for compensation.

3.5.17. Christian Aakermann 23/156763 – 33

Sammendrag av innspill

Grunneier henviser til varsel om oppstart og informerer om at de ikke har anlagt energibrønn, men planlegger å anlegge det i år. De vil gjerne vite hvordan de skal gå frem med bakgrunn i informasjon ved varsel om oppstart.

Svar fra Statens vegvesen

Grunneier har fått svar på spørsmål på epost. Det er foreløpig usikkert eksakt hvor tunnelen vil gå i fjellet. Hvor linjen skal gå er en av de tingene som skal sees på i reguleringsplanprosessen.

Det vil bli begrensninger for tiltak som kan gjøres i fjellet over tunnelen i en viss avstand til tunnelen. Tunnelen vil reguleres med en sikkerhetssone rundt seg i fjellet, og avhengig av hvor stor avstand det er mellom tunnel og terreng over, vil det også kunne påvirke hva som kan gjøres fra/på terrengnivå.

Hva som er teknisk mulig med tanke på boring av energibrønn, er ikke vårt fagområde, men det vil ikke være tillatt med tiltak som går inn i sikkerhetssonen rundt tunnel.

For det aller meste av planområdet for reguleringsplanen ligger det allerede en båndleggingssone vedtatt i kommunedelplanen. Denne båndleggingssonen fører til at enhver som planlegger for eksempel brønner i området må gjøre en avklaring med planmyndighet med tanke på konflikt med denne. Dere må dermed ta kontakt med kommunen for å avklare hva som gjelder for deres situasjon.

Tap av eksisterende energibrønner utløser krav om erstatning.

For eiendommer uten energibrønner i dag vil det kun utløse erstatningskrav om eiendomsretten blir krenket og det oppstår et økonomisk tap. Fra andre prosjekt ser vi at der er sjelden det utbetales denne type erstatninger.

3.5.18. Jan Østerhus 23/156763 – 34

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn på eiendommen, brukt til oppvarming av bygning, forbruksvann og fremtidig basseng (ikke påbegynt).

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.5.19. Trude Fosslund 23/156763 – 35

Sammendrag av innspill

Informerer om vannbrønn som brukes til hagevanning.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.5.20. Ingvild Storsveen 23/156763 – 36

Sammendrag av innspill

Informerer om vannbåren varme.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.5.21. John E. Reiersen 23/156763 – 37

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.5.22. Richard Veum 23/156763 – 41

Sammendrag av innspill

Grunneier informerer energibrønn som besørger oppvarming av bolig, drikkevann og basseng.

Grunneier mener det av både estetiske og praktiske hensyn bør legges løsning for kryss/påkobling mot E-18 med trasevalg under E-18.

Han mener også det er særdeles viktig at det i sammenheng med prosjektet gjøres tiltak for støyreduksjon med både senket hastighet, støyvoller etc.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Når det gjelder påkobling til E18, se kapittel 3.2.4. Alternativer for kryss på Vikar.

Når det gjelder støy, se kapittel 3.2.1.

3.5.23. P. Jensen 23/156763 – 42

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn på eiendommen

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.5.24 Kim Hasle 23/156763 – 43

Sammendrag av innspill

Grunneier henviser til brev han har fått i posten, og at listen i slutten av brevet inneholder få navn og i tillegg ikke hans nærmeste naboer. Han lurer på om det er noen grunn til at han har fått brev og ikke andre.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet er allerede svart ut på epost. Grunnen til at ikke listen er lenger, er at det var så mange grunneiere/mottagere av varselet at sendingen måtte deles i fem separate utsendelser for at saksbehandlingssystemet skulle håndtere mengden utsendelser. Dermed er ulempen at den gruppen av mottagere som du tilhører kun ser ca. 1/5 av mottagerne i vedlagte liste over mottagere. Det kan dermed også føre til at for eksempel din nabo eller andre du kjenner i området, får en liste med andre navn enn det du fikk.

3.5.25. Martin Tandstad Frogner – 23/156763 – 46

Sammendrag av innspill

Informerer om drikkevannsbrønn i løsmasser på eiendommen.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.5.26. Ivar Tanum 23/156763 – 51

Sammendrag av innspill

Grunneier spør om hva som skjer med energibrønner som ligger i vegtraseen. Han oppgir at han har energibrønn og vedlegger bilde.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering. Vi viser til kapittel 3.2.3. hvor vi sier litt om konflikt med eksisterende energibrønner.

3.5.27. John Erik Reiersen 23/156763- 54

Sammendrag av innspill

Informerer om borebrønn for vann.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering.

3.5.28. Fredrik Hoff Pedersen 23/156763- 55

Sammendrag av innspill

Informerer om energikilde via borehull til varmepumpe, og oppfordrer til å ta kontakt ved spørsmål eller behov for mer info.

Svar fra Statens vegvesen

Tas til orientering

3.5.29. Tor Marstein 23/156763-56

Sammendrag av innspill

Marstein informerer om at Søndre Bølset vei omfatter 25 husstander som grenser opp mot E134 og at det er viktig for beboerne langs E134 at det tas hensyn til bokvalitet, helse og sikkerhet i forbindelse med utvidelse av E134 langs Søndre Bølstad vei.

Marstein nevner flere punkter han mener er viktig:

1. Bokvalitet, helse og sikkerhet: Bevare bokvalitet og redusere helseplager. Han mener støy kan påvirke trivsel, søvnkvalitet og livskvalitet og at man må minimere støybelastningen for beboerne i Søndre Bølstad vei, samt at det er viktig med fysisk sikring for hindre barn/beboere tilgang til E134.
2. God planlegging: Marstein ber om å, sammen med de andre beboerne, være involvert underveis i planleggingsprosessen.

Han mener det er kritisk å vurdere støykilder, støyutbredelse og hvordan det påvirker boligområdet, og at beboere og kommunen må involveres for å sikre at støykravene følges.

3. Støysoner: Marstein krever at prosjektet identifiser støysoner rundt motorveien og henviser til støysonkart som viser omtrentlig støyutbredelse fra veier. Han opplyser om at nevnte kart gir oversikt over støysoner, men at de ikke er nøyaktige nok til detaljert planlegging.

4. Tiltak: Marstein mener det er kritisk at prosjektet identifiserer og klargjør tiltak som bidrar til å bevare bokvaliteten:

- Støyskjerming: Støyskjermer som reduserer støyen til boligområdet.
- Stille soner: For eksempel ved å plante trær eller etablere parker.
- Fysisk sikring: Hindre tilgang til E134 for beboere/barn.

5. Dialog med beboere: Marstein mener beboerne må involveres i prosessen og oppfordrer til å lytte til bekymringer og planlegge løsninger som ivaretar beboernes behov. Han minner om at god kommunikasjon og samarbeid mellom myndigheter, utbyggere og beboere er avgjørende for å finne en balanse mellom infrastrukturutvikling og bokvalitet.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Prosjektet har stor forståelse for at grunneiere langs E134 er opptatt av blant annet støy og sikkerhet med tanke på tilgang til vegen. Dette er tema som naturlig faller inn under den jobben vi gjør i arbeidet med reguleringsplanen.

Når det gjelder støy, viser vi til kapittel 3.2.1. Det vil bli utarbeidet støysonekart i forbindelse med beregningene som gjøres på reguleringsplannivå. De gir grunnlag for å se hvilke eiendommer som kommer innenfor de ulike sonene, og hva slags tiltak som kan være relevant. Detaljer i tiltak med hensyn til støy vil ikke bli bestemt før byggeplanleggingen av tiltaket etter vedtatt reguleringsplan, men det er vanlig å regulere inn langsgående støyskjermer/voller. Av og til blir det også regulert inn områdeskjermer.

Når det gjelder fysisk sikring i forbindelse med veg, forholder vi oss i utgangspunktet til håndbok N101 Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr, i tillegg til N100 som for eksempel sier noe om viltgjerder. Krav om sikring omfatter arealer som ligger innenfor sikkerhetssonen. Forøvrig vil vi for E134 både måtte forholde oss til krav om viltgjerde og mulig også støyskjerm, som dermed vil sørge for fysisk hindring mot E134. Krav om viltgjerde reguleres blant annet av vegvesenets håndbok N100. Behov for støyskjermer avklares gjennom støyutredningen som utarbeides i forbindelse med reguleringsplan.

Når det gjelder medvirkning i planleggingen har vi flere formelle prosesser; høring av planprogram, varsel om oppstart og høring av planen. Planprogrammet handler om hva planen skal inneholde, og planen viser tiltaket og virkningene av tiltaket, samt de formelle plandokumentene plankart og bestemmelser. I disse formelle prosessene kan alle sende innspill og merknader, og kommentarer som kommer inn da blir samlet og er med planen videre i prosessen og til administrasjonen og politikerne som behandler planen. Ut over disse formelle prosessene vil vi også arrangere åpne møter og kontordager i forbindelse med planleggingen, slik at det skal være ulike møteplasser hvor alle kan møte oss og komme med innspill eller spørsmål. I tillegg er vi tilgjengelige for spørsmål og samtaler om planen for enhver som tar kontakt gjennom planleggingen. Vi tar gjerne møter med velforeninger og andre for å informere om planen eller svare på spørsmål.

I et stort prosjekt som dette er det viktig for oss at alle får den informasjonen de trenger, slik at det blir minst mulig belastning på naboer og andre.

3.5.30. Ane Kari Vestre 23/156763-57, 58, 59

Sammendrag av innspill

Innspill fra A.K Vestre er delt i tre separate innspill.

Grunneier informerer om energibrønn på eiendommen, som har svært god vanngjennomstrømning og god effekt.

Vestre opplyser om at Reistadlia er et trygt og godt område å vokse opp i. Hun gir informasjon om at barn og ungdommer tar skolebuss enten til barneskole, ungdomsskole eller videregående og at hovedvekten av disse barna går til bussen som går ved rundkjøringen i bunn av Reistadlia. Vestre ber om at barn og ungdommer ivaretas i anleggsperioden samt at endelig veiløsning ivaretar en god og sikker skolevei også etter ferdigstillelse av prosjektet.

Videre stiller Vestre noen spørsmål angående trafikksituasjonen:

Hvilken påvirkning har denne kryssløsningen for lokaltrafikken i området? Vil kø på E18 forplante seg til lokalveiene og hvordan er dette tenkt håndtert? Hvordan ser trafikkanalysene ut basert på dette forslaget, supplert med ny plassering av sykehuset i Drammen og at det planlegges å bygge ekstra felt i Oslofjordforbindelsen?

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Det vises til kommunedelplanen for E134 Dagslett – E18, og rapport for trafikale og prissatte konsekvenser for svar angående trafikkforhold. Der er de trafikale konsekvensene av ny løsning beskrevet. Generelt vil ny E134 flytte trafikk fra lokalveinettet over på ny E134 og E18. Det vil gi mindre kø på lokalveinettet. For å håndtere den økte trafikken på E18 planlegges det et ekstra felt mellom Kjellstadkrysset og Brakerøyakrysset.

3.5.31. Trine Lyhus 23/156763 – 62

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

3.5.32. Roneta Bartaskaite 23/156763-66

Sammendrag av innspill

Bartaskaite mener tunnelen er svært upraktisk for innbyggerne, og at tunnelen bør ligge så langt unna bygda som mulig. Dette med tanke på støy, luftforurensning og dyrevelferd. Hun viser til at da de flyttet til stedet var det planlagt at starten av tunnelen skulle ligge på et annet sted, og nå planlegges det flere alternativer som skal ligge så langt unna beboerne som mulig. Grunneier mener byggingen av tunnelen reduserer eiendomsverdien til beboerne og at det er trist å ødelegge et sted som Gullaugtoppen, ikke bare for de som bor der men også andre som kommer for naturen og frisk luft. Grunneier mener det bør sikres at tunnelen vil gjøre minst mulig skade på innbyggerne og den lokale faunaen. Det pekes også på fare for skred, høy risiko for helseproblemer på grunn av luftforurensning og uro på grunn av støy.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

I kommunedelplanen er det vedtatt en båndleggingssone, med utgangspunkt i en veglinje. I reguleringsplanarbeidet optimaliserer vi linje og kryss, og jobber med detaljene, samtidig som vi ser dette opp mot konsekvensene de ulike valgene vil få. Turveien på den gamle jernbanelinja er en av verdiene som kan tale mot en løsning lenger nord i Dauerruddalen. Støy og dyrket mark, samt grunnforhold kan utgjøre en forskjell i vurderingen av forskjellige alternativer.

Når vi planlegger og justerer på linjen i denne fasen må vi stadig se ulike hensyn opp mot hverandre. Dette gjør vi i en kontinuerlig tverrfaglig prosess. Når Statens vegvesen har utarbeidet en plan for det som basert på tverrfaglige vurderinger vurderes til å være det beste alternativet, og som er i henhold til våre prosjektmål, sender vi denne til kommunene, som bestemmer om de vil legge den ut på høring. Planen sendes da over med all dokumentasjon på plass, inkludert eventuelle avbøtende tiltak. Under høringen får alle tilgang til og kan mene noe om planen, og både den politiske behandlingen og innspill til høringer kan føre til justeringer av planen. Til slutt sendes planen til politikerne igjen, hvor de må bestemme seg for om de vil vedta planen.

3.5.33. Ingunn Kure 23/156763-68

Sammendrag av innspill

Grunneier viser til at de er daglig plaget med mye støy fra E134 og at uten fysisk sikring oppleves det både utrygt og støyende. De er bekymret for barn og husdyr som kan forville seg ned på veien. De peker på at i forbindelse med ny veibygging så er det viktig at det bygges både støy og sikringsvern, slik at beboere i Søndre Bølstadvei kan leve trygt.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Når det gjelder fysisk sikring i forbindelse med veg, forholder vi oss i utgangspunktet til håndbok N101 Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr, i tillegg til N100 som for eksempel sier noe om viltgjerder. Krav om sikring omfatter arealer som ligger innenfor sikkerhetssonen. Forøvrig vil vi for E134 både måtte forholde oss til krav om viltgjerde og mulig også støyskjerm, som dermed vil sørge for fysisk hindring mot E134. Krav om viltgjerde reguleres blant annet av vegvesenets håndbok N100. Behov for støyskjerming avklares gjennom støyutredningen som utarbeides i forbindelse med reguleringsplan.

Når det gjelder håndtering av støy, se kapittel 3.2.1.

3.5.34. Tord kåre Børke 23/156763-69

Sammendrag av innspill

Informerer om vannbrønn på eiendommen.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering

3.5.35. Ståle Lybekk 23/156763 – 70 og 71

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn på eiendommen.

Lybekk kommer med innspill mot vurderingen om at eksisterende konsekvensutredning tilhørende en tidligere plan er gjeldende. Han mener planlagt prosjekt omfatter en firefelts motorvei som kan avvike fra tidligere planer og at konsekvenser for støy i nærområdet og biologisk påvirkning er ukjent opp mot endelig prosjekt. Han mener det bør utføres en GAP analyse for å kunne fastslå om ny konsekvensutredning er påkrevd.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Se kapittel 3.2.7. for svar angående konsekvensutredning, samt kapittel 3.2.1. om støy.

Det er gjort en vurdering av behov for ny utredning i forbindelse med utarbeidelse av planinitiativ til kommunene, og videre på bakgrunn av innspill til varsel om oppstart. Det vil utarbeides et planprogram for reguleringsplanen som beskriver hvordan ulike tema skal behandles.

3.5.36. Pål Rød 23/156763 – 72

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn/bergvarme på eiendommen.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering

3.5.37. Jan Inge Trontveit 23/156763-74

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering

3.5.38. Knut og Elin Anderssen 23/156763 – 75, Knut Anderssen- 97

Sammendrag av innspill

Innspillet kommer som to innspill, hvor det ene er sendt av Knut og Elin Anderssen, og det andre er sendt av Knut Anderssen.

Støyskjerming og tiltak:

Anderssen viser til at Torsrudveien 86 er nærmeste eiendom på Torsrudfeltet mot ny E134, og at eiendommen er i dag sterkt plaget av økende støy og støv fra eksisterende veg. De viser til at det var merkbar økning spesielt etter at trær og busker langs veien ble hugget sist høst.

Andersen mener at når ny firefelts veg bygges og også heves i terrenget rett inntil eiendommen vil dette få stor innvirkning med tanke på støy - støv og verdiforringelse. Anderssen ber derfor om at tidligere vurderinger (og event. nye) tiltak på hus og eiendom gjennomføres, og at det i tillegg må monteres støyskjerming (støygjerder) mot ny veg.

Turvei og gangbro: Anderssen viser til turvei og gangbro fra Torsrudfeltet og over ny E134 mot Spikkestad. De viser til film og tegninger og mener at siste del av turvegen og gangbroen på Torsrudsiden er flyttet vesentlig nærmere eiendommen Torsrudveien 86. De mener det vil medføre enda en ulempe for eiendommen, med tanke på fjerning av trær som vil gi noe vern mot ny E134, og støy fra gangvei. Anderssen mener Torsrudveien 86 blir sterkt berørt av byggingen av den nye veien og ber derfor om at eksisterende beliggenhet i dag for gangbro og turvei beholdes.

Svar fra Statens vegvesen

Det har vært gjennomført en samtale med grunneier på telefon.

Støyskjerming og tiltak:

Se informasjon om dette i kapittel 3.2.1. I forbindelse med prosjektet Dagslett – Linnes, var det mange som fikk eiendommene sine vurdert, og som ble forespeilet tiltak på hus og eiendom. Siden disse var basert på et annet prosjekt og potensielt andre trafikale forhold (trafikkmengde, geometri på veien) enn det som blir planlagt i dag, må det gjøres nye vurderinger i forbindelse med dette prosjektet. Dette skjer delvis på reguleringsplannivå, og delvis i planleggingen av bygging, etter reguleringsplan.

Turveg og gangbru:

Kommunedelplanen er på et overordnet nivå hvor enkelte detaljer ikke er ferdig planlagt. Mange av disse detaljene skal planlegges nå. I reguleringsplanen vil gs-brua antagelig justeres noe, men det er foreløpig usikker hvordan. Det er dermed ikke sikkert at den blir som vist i kommunedelplanen. Konkrete løsninger og detaljer forventes å være mer klare utover høst/vinter 2024/25. Statens vegvesen oppfordrer til å ta kontakt ved spørsmål, slik at vi skaper mest mulig forutsigbarhet og unngår usikkerhet.

3.5.39. Trygve Kristian Rød 23/156763- 77

Sammendrag av innspill

Informerer om energibrønn/bergvarme på eiendommen.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering

3.5.40. Arna – Irene Borgsø 23/156763- 80

Sammendrag av innspill

Grunneier ønsker grundig utredning av grunnforholdene der prosjektet munner ut og omgivelsene rundt. Hun opplyser om svært fuktig leiregrunn, ved kraftig nedbør økt bevegelse. Grunneier mener det skaper uro for om graving / grunnarbeider på utsiden av nåværende voll mot E134 vil kunne føre

til utglidning av masser fra tilliggende tomter i området ovenfor broen ved Ovnerudveien på Spikkestad. Hun ønsker opplysning etter at grunnforholdene er kartlagt og mener det ikke er klart om det er gjort tidligere.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Det ble gjennomført grunnundersøkelser i forbindelse med kommunedelplanen, og videre blir det gjennomført grundige undersøkelser av grunnforhold i arbeidet med reguleringsplanen, i forbindelse med detaljering av kryssløsning og linje. Boringene gjøres i henhold til borplaner utarbeidet av våre geoteknikere.

Dersom Statens vegvesen ser at det kreves spesielle tiltak med bakgrunn i grunnforhold, planlegges dette inn i planen, og reguleringsplanen ivaretar for eksempel behov for areal. I deler av planområdet er det krevende geotekniske forhold, det vil si at alle geotekniske tiltak vi gjør i forbindelse med prosjektet, skal til en ekstern kvalitetssikring/3.partskontroll. Det betyr at noen utenfor prosjektet kvalitetssjekker det vi planlegger med tanke på grunnforhold.

Når prosjektet er ferdig med planen sendes planen til kommunene, som bestemmer om den er klar til å legges ut på høring. Dette er en formell prosess, hvor alle får mulighet til å se reguleringsplanen, med alle tilhørende dokumenter. For eksempel om grunnforhold.

3.5.41. Carl Fredrik Tjeransen 23/156763- 81

Sammendrag av innspill

Innsender mener planområdet er for lite. Han mener utbygging av E134 vil øke trafikken på E18 mellom Vik og Drammen N betydelig slik at det blir større køer enn det allerede er idag. Han viser til digitale modeller som viser at det vil være god nok kapasitet, men peker på at mennesker ikke er rasjonelle og at med de store trafikkstrømmene som skal flette inn og ut vil det ikke være tilstrekkelige med 2 felt på denne strekningen. Han mener derfor at utvidelse av E18 til 3 felt i hver retning mellom Vik og Drammen N (Brakerøya) må inngå i prosjektet.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Se vårt svar til kap.3.4.5. Kjellstad vel sitt innspill, angående utvidelse av E18 og justering av planområdet.

3.5.42. Kjetil Saasen 23/156763- 82

Sammendrag av innspill

Grunneier ønsker å gi innspill til E134 Dagslett -E18 i forbindelse med støyskjerming av strekningen fra eiendom 80 merket i kart (Cirkel K kjelstad) til Eiendom 47 Haslumveien. Han viser til at det ønskes fra grunneiere at det legges inn i støyskjerming av denne strekningen i planene for nytt tunell løp og av/påkjøring til E18. Han mener at veistrekningen i dag er sterkt belastet og mener man med nytt tunell løp vil få økt årlig døgntrafikk og eksponere området for høyere støy nivå.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

For spørsmål angående støy henviser vi til kapittel 3.2.1. Det er ulike regler for tiltak på eksisterende veg og ny veg, og det vil gjøres en vurdering avhengig av hvor direkte berørt av det nye tiltaket et område er.

Dersom det viser seg at tiltak på E18 eller annet fører til at planområdet må utvides, vil vi gjøre dette, og varsle de som er berørt iht til formelle krav i plan og bygningsloven.

3.5.43. Tormod og Stine Wahl 23/156763- 83

Sammendrag av innspill

Grunneier viser til at de eier eiendommene 118/16 og 119/3 og de ønsker å komme med noen merknader til planprogrammet for Vikar alternativet. (Red. leser dette som planinitiativet eller varsel om planoppstart, da det ikke er laget noe planprogram for reguleringsplanen)

Grunneier er bekymret for at et eventuelt innslag til tunellen vil bli trukket lengre nord. De tenker på følgende:

- «1. Ødelegge et rekreasjonsområde. Lier og nå Asker kommune har samarbeidet for å få i stand en sammenhengende turvei langs den gamle jernbanelinjen. Denne turveien er mye brukt av innbyggeren i nær og fjernområder og et innslag lengre nord vil komme rett ved denne turveien*
- 2. Det ligger en dam med verneverdige salamandere på eiendommen. Denne dammen er under overvåkning for blant annet vannstand. Referanse her rapport fra Børre K Dervo i Norsk institutt for naturforskning – NINA. Se vedlagt rapport side 18(Enga er eiendommene 118/16,119/3)*
- 3. Fraflytting av boenheter som følge av inngrep og støy som vil gjøre det ubeboelig. Samt tap av dyrket mark»*

Grunneier påpeker at det ikke er alle verdier som kan måles i penger og det vil få enorme konsekvenser for et nærområde.

Vedlagt innspillet er rapporten «Forekomst av salamander i Lier kommune - Lokalteter i Gullaug – Lahellområdet» fra Børre K Dervo i Norsk institutt for naturforskning – NINA

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

I kommunedelplanen er det vedtatt en båndleggingssone, med utgangspunkt i en veglinje. I reguleringsplanarbeidet optimaliserer vi linje og kryss, og jobber med detaljene, samtidig som vi ser dette opp mot konsekvensene de ulike valgene vil få. Turveien på den gamle jernbanelinja er en av

verdiene som kan tale mot en løsning lenger nord i Dauerruddalen. Dam med salamandere er en annen. Støy og dyrket mark kan utgjøre en forskjell i vurderingen av forskjellige alternativer.

Når vi planlegger og justerer på linjen i denne fasen må vi stadig se ulike hensyn opp mot hverandre. Dette gjør vi i en kontinuerlig tverrfaglig prosess. Når Statens vegvesen har utarbeidet en plan for det som basert på tverrfaglige vurderinger vurderes til å være det beste alternativet, og som er i henhold til våre prosjektmål, sender vi denne til kommunene, som bestemmer om de vil legge den ut på høring. Planen sendes da over med all dokumentasjon på plass, inkludert eventuelle avbøtende tiltak. Under høringen får alle tilgang til og kan mene noe om planen, og både den politiske behandlingen og innspill til høringer kan føre til justeringer av planen. Til slutt sendes planen til politikerne igjen, hvor de må bestemme seg for om de vil vedta planen.

Se for øvrig kapittel 3.2.6.

3.5.44. Hanne Heen 23/156763- 89

Sammendrag av innspill

Grunneier oppgir at de har to drikkevannsbrønner på eiendommen.

Hun ønsker å spille inn bekymring for at en vakker og kjær utsikt over eng, skog, beitemarker og jorder skal bli erstattet av motorvei, og er særlig bekymret over støyen et slikt prosjekt vil medføre og ber om at det tas tiltak for å redusere denne mest mulig.

Hun oppgir at dette området ved Dauerudbekken og ned dalen har et rikt dyre- og fugleliv hvor vi ofte kan se rådyr, hare, rev, grevling og iblant elg, samt mye rovfugl; spurvehauk, hønsehauk, ørn, ravn, musvåk m.m.

Heen opplyser om at ved siden av å være viktig for dyrene har området stor verdi som rekreasjonsområde og er et godt nærmiljø med lite støy, og ber om at det tas mest mulig hensyn til dette ved utredning og planlegging.

Hun mener en tunnelinngang mest mulig sydover redusere ødeleggelsene for et rikt dyreliv, rekreasjonsområde og for beboerne øverst i Gullaugkleiva.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Vi viser til svar på innspill i avsnitt 3.5.45.

3.5.45. Hanne M. Sørsdal og Knut Ivar Støfring 23/156763- 92

Sammendrag av innspill

Grunneiere viser til at de eier Gullaugkleiva 40 (118/21) og Kovestadveien 6 (118/9)

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

Grunneier oppgir å være er «sterkt imot at SVV nå vurderer å ødelegge vårt nærmiljø med planer om en mer nordlig trase». De viser til utsendt informasjonsskriv (Red.anm. antar varsel om oppstart):

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

Grunneier mener Statens vegvesen er pliktige å gjøre nye konsekvensutredninger, og mener det ikke ble gjort i tilstrekkelig grad i kommuneplanen.

Grunneier 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; De mener dette ikke er beskrevet i tidligere konsekvensvurdering. De mener det heller ikke angitt/konkretisert konsekvensvurdering for nettopp Daueruddalen ifht Naturmangfold.

Grunneier peker på at Statens vegvesen skal i henhold til nasjonale og kommunale føringer forsøke å finne traseer som har minst mulig konsekvens for bebyggelse og naturmiljø. De mener en mer nordlig trase i Daueruddalen ikke kan være i henhold til disse forutsetningene, *«da den vil gi et mye større naturinngrep, samt en mye større støyeksposering for eksisterende bebyggelse og en av Liers mest benyttede turveier»*. De mener vei som ligger på tvers av dalretningen, med en fornuftig (ikke for høy) bruutforming vil gi et mindre støvavtrykk, samt være lettere å støyskjerme.

Grunneier mener at traséen som forelå i planen som ble stoppet i Byggeprosjekt-perioden (Red.anm: Rv.23 Dagslett – Linnes) var av SVV vist å gi støybelastninger langt opp i Marka, helt inn til og ut over utfartsmålet Skapertjern. De mener dette området er svært viktig og mye brukt turområde både for Lier- og Spikkestad-folk. Grunneier antar Statens vegvesen sitter på trafikktegn som viser at helgetrafikken på begge sider av kommunegrensa er like stor og til tider større enn trafikken på hverdager, noe de mener er indikasjon på bruken av området til turformål og rekreasjon. De mener at dersom også syklende og gående er registrert vil SVV sitte på god dokumentasjon i henhold til tidspunkt for målingene. Beboerne mener det er tydelig at bruken øker fra år til år. Grunneier mener sterkere trafikkstøy vil medføre forringelse av verdien som tur-/rekreasjonsområde. De mener en trasé lenger nord vil gi større støybelastninger enn tidligere forslag, og effektiv støyskjerming mer krevende.

Grunneierne mener mer nordlig trase vil gi ennå større ulemper for friluftslivet enn tidligere forslag til traseer og tunnelinnslag, og oppgir at Gamle Drammensbanen er etablert som viktig turvei og sykkeltrasé i et overordnet sykkelveisystem Lier-Asker. De viser til at turveien har svært stor bruk og viktighet for friluftslivet for både folk i Lier og i Asker.

Grunneierne viser til plankart fra den vedtatte Kommunedelplan for E134 Dagslett–E18 (2021) og mener at det for Lier ikke er lagt inn hensynssone for friluftsliv for turveien langs gamle Drammensbanen, noe de mener er en alvorlig feil. De setter spørsmålstegn ved kombinasjonen turvei og tunnelinnslag i umiddelbar nærhet, og mener det er nok et element som tilsier at tidligere utført konsekvensutredning ikke er tilstrekkelig.

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

Grunneierne 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.

Grunneierne forventer 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. De mener veien i vedtatte konsekvensvurdering ikke er nevnt som viktig skolevei eller turvei (ref. siste avsnitt s 106). I tillegg minner de om at Gamle Drammensbanen allerede fungerer som viktig sykkeltrase for sykkelpendlere i tillegg til tur-/rekreasjons-/treningsbruk (ref. siste tre kulepunkt på s 109).

De viser til at Gullaugkleiva er i dag har gjennomkjøringsforbud, men at veien daglig benyttes 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. De mener det må belyses både i risikovurderinger og konsekvensutredning hvordan ny vei vil påvirke trafikkmengden langs Gullaugkleiva.

Grunneier mener 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.

De viser til at Daueruddalen er ellers en bratt ravedal som har naturlig rasfare på grunn av helning, uavhengig av øvrige grunnforhold og at 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. De mener en konsekvensvurdering må omtale de nevnte forhold, spesielt når SVV legger inn mulig nye anleggstilkomster og 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)». De mener Enga ikke tidligere har vært et alternativ som anleggstilkomst, og det er å bemerke at eneste reelle tilgang via Enga vil måtte forgå på turveien/Gml. Drammensbanen. Dette mener de må beskrives i en konsekvensutredning, da det vil gi store konsekvenser for boliger/beboere i området og all bruk av turveien, samt at det må tilhøre en komplett risikovurdering for et slikt forslag.

For grunneiernes egne eiendommer kommer de med disse innspillene:

Grunneier oppgir at Gullaugkleiva 40 (118/21) ligger på toppen av en bratt leireskråning som vil komme relativt nærme tunnelen uansett valg av trase, og 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. De ber om at tomten vår blir grunnundersøkt og sikret om det viser seg å være behov for det.

Vedrørende Kovestadveien 6 (118/9), viser grunneier til at det fra forrige prosjekt var regulert anleggsvei langs deler av eksisterende tilførselsvei (Kovestadveien) og videre på vestsiden av Kovestadveien 6 (118/9). De mener reguleringen av anleggsvei ligger svært nærme de 4 første husene langs Kovestadveien, og er uheldig med tanke på bomiljø i anleggsperioden. Grunneierne langs Kovestadveien oppgis å være i diskusjon om omlegging av eksisterende vei, pga ny trafikkintensiv næringsvirksomhet på Kovestadveien 19 (118/1). Grunneierne ønsker dialog med SVV om regulering og plassering av en evt anleggsvei, men presiserer at den kommunale veien Gullaugkleiva i seg selv ikke er egnet til noe anleggstrafikk gitt nåværende veibredde, stigning, grunnforhold og kryssløsning mot E 134, samt omfattende bruk av turgåere og syklist.

Grunneierne mener at for begge boligene vil bygging av ny E 134 støyutsette både uteoppholdsarealene og boligene, og krever at det utføres støyanalyser for eiendommene og evt.

reguleringsbestemmelser om støyskjerming ved overskridelser av støygrensene. De 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 de anser at plasseringen av veg i Dauerruddalen uansett vil kunne medføre støy over grenseverdiene, det grunnet topografien og de lokale vindretningene i dalen.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Vi viser til kapittel 3.2.7. for svar angående konsekvensutredning.

I kommunedelplanen er det vedtatt en båndleggingssone, med utgangspunkt i en veglinje. I reguleringsplanarbeidet optimaliserer vi linje og kryss, og jobber med detaljene, samtidig som vi ser dette opp mot konsekvensene de ulike valgene vil få. Turveien på den gamle jernbanelinja er en av verdiene som kan tale mot en løsning lenger nord i Dauerruddalen. Dam med salamandere er en annen. Støy og dyrket mark kan utgjøre en forskjell i vurderingen av forskjellige alternativer.

Når vi planlegger og justerer på linjen i denne fasen må vi stadig se ulike hensyn opp mot hverandre. Dette gjør vi i en kontinuerlig tverrfaglig prosess. Når Statens vegvesen har utarbeidet en plan for det som basert på tverrfaglige vurderinger vurderes til å være det beste alternativet, og som er i henhold til våre prosjektmål, sender vi denne til kommunene, som bestemmer om de vil legge den ut på høring. Planen sendes da over med all dokumentasjon på plass, inkludert eventuelle avbøtende tiltak. Under høringen får alle tilgang til og kan mene noe om planen, og både den politiske behandlingen og innspill til høringer kan føre til justeringer av planen. Til slutt sendes planen til politikerne igjen, hvor de må bestemme seg for om de vil vedta planen.

Undersøkelsene lenger nord i Dauerruddalen enn ved tidligere registreringer, gjennomføres i forbindelse med prosessen beskrevet ovenfor. De pågående grunnundersøkelsene utføres for å finne best mulig påhuggsområde for tunnelen fra Dagslett til Viken. På dette stadiet, og i et område med utfordrende grunnforhold må det gjennomføres omfattende grunnundersøkelser som grunnlag for detaljprosjektering av veganlegget.

Det vil bli gjennomført nye støyberegninger i forbindelse med reguleringsplanen. Mer om det finner dere i kapittel 3.2.1.

Det har kommet flere innspill om at det bør gjennomføres konsekvensutredning. Vi har svart ut spørsmål om konsekvensutredning i kapittel 3.2.7.

Når det gjelder konsekvensutredning for naturmangfold fra kommunedelplanen er det for Dauerruddalen vurdert innenfor to ulike kategorier; som geosted, delområde G01 Dauerruddalen leirravine, hvor området har fått stor verdi. Samt som viktig naturtype, delt inn i to områder Dauerruddalen og Dauerruddalen Ø. Begge har fått stor verdi. Alternativene vurdert i kommunedelplanen er vurdert å ha lik konsekvens gjennom Dauerruddalen.

I fagrapport landskapsbilde fra samme konsekvensutredning er Dauerruddalen dekket med to delområder; Dauerruddalen kulturlandskap som vurderes til middels verdi og Dauerruddalen ravine som vurderes til stor verdi. Alternativet Viken er videre vurdert til påvirkning forringet og noe forringet for disse delområdene.

Det stemmer at det ikke er lagt noe hensynssone for turveien i kommunedelplanen. Så vidt vi kan se er det heller ikke lagt inn i kommuneplanen for Lier og Asker kommune. I utarbeidelsen av kommunedelplankart legger vi kun inn en båndleggingssone for samferdselsanlegg, samt hensynssoner i spesielle tilfeller som for grunnforhold, arealformålene som vises på kartet under hensynssone hentes fra kommuneplanen, og endres ikke før en eventuell reguleringsplan utarbeides med nye arealformål.

Turveien er beskrevet og vurdert i fagrapport friluftsliv/by og bygdeliv, til konsekvensutredningen for kommunedelplan E134 Dagslett – E18, der den også er vist til som statlig sikret friluftsområde. Videreføringen av gangveien (ut over det verdisatte delområdet) er beskrevet under ferdsselsforbindelser for gående og syklende. Det statlig sikrede friluftsområdet/del av gamle Drammensbanen er vurdert til stor verdi. Påvirkningen av Vikeralternativet på verdiområdet er satt til noe forringet. «*Blant de viktigste kartlagte friluftslivsområdene kan nevnes Gamle Drammenbanen (øst og vest), som er opparbeidet som turveg/gang- og sykkelveg, og statlig sikret på deler av strekningen*» (R-204 Fagrapport friluftsliv/by og bygdeliv, konsekvensutredning for kommunedelplan E134 Dagslett – E18)

Det er viktig å understreke at uavhengig av om det gjennomføres en konsekvensutredning i forbindelse med en reguleringsplan, så skal virkninger beskrives for tiltaket, og det vil gjøres supplerende registreringer og konsekvensvurderinger også uten en formell konsekvensutredning.

Geotekniske og geologiske forhold vil undersøkes grundig i forbindelse med reguleringsplanen.

I kommunedelplanen ble anleggsgjennomføringen overordnet behandlet. I forbindelse med reguleringsplanen vil prosjektet vurdere anleggsveier, arealbeslag til anleggsgjennomføring og selve gjennomføringen. Det vil måtte vurderes ulike løsninger for anleggsgjennomføringen i denne fasen.

Når det gjelder støy, vibrasjoner, rystelser og setninger, se kapittel 3.2.1. og 3.2.2. Det vil være kommunikasjon med grunneiere som er direkte og indirekte berørt i løpet av planprosessen og tiden frem til bygging for å følge opp de ulike problemstillingene.

3.5.46. Siren Pedersen 23/156763- 94

Sammendrag av innspill

Grunneier viser til at de ble lovet støyskjerming i Bjørkeliveien 35 på grunn av at det ble målt for mye støy, og mener de ble lovet innglassing av verandaen og nye lufteventiler/ vinduer.

Hun viser til at prosjektet ble utsatt alt ble lagt på is. Grunneier mener at etter at bompengene i oslofjordtunnelen ble tatt bort har trafikken økt betraktelig og støyen likeså, og lurte dermed på hva som skjer på deres eiendom og når.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Se informasjon om støy i kapittel 3.2.1. I forbindelse med prosjektet Dagslett – Linnes, var det mange som fikk eiendommene sine vurdert, og som ble forespeilet tiltak på hus og eiendom. Siden disse var basert på et annet prosjekt og potensielt andre trafikale forhold (trafikkmengde, geometri på veien) enn det som blir planlagt i dag, må det gjøres nye vurderinger i forbindelse med dette prosjektet. Dette skjer delvis på reguleringsplannivå, og delvis i planleggingen av bygging, etter reguleringsplan.

3.5.47. Mette Rustand 23/156763- 95

Sammendrag av innspill

Rustand viser til tidligere innspill fra Thor Eggum Kovestad gård Kovestadveien 19, og minner om at det er borehull på eiendommen.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering, Vi tolker tidligere innspill som innspill til annen planfase, da vi ikke kan se å ha mottatt noe fra Thor Eggum i forbindelse med varsel om planoppstart.

3.5.48. Astrid Flyum 23/156763- 96

Sammendrag av innspill

Grunneier oppgir at det vil ha stor betydning for henne og mulig andre dersom alle berørte eiendommer fikk vite dersom det ikke er mulig å borre energibrønn på sin eiendom eller om det er mulig å borre til en viss dybde etter at tunnellopet er fastlagt eller fullført.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Vi viser til kapittel 3.2.3. om installasjoner i grunnen. Eksakt hvor linjen plasseres er enda ikke helt fastlagt, og det er dermed ikke mulig for oss å gjøre den avklaringen med enkelt-grunneiere foreløpig.

3.5.49. Stina Ghatso og Jørn Holaker 23/156763-98

Sammendrag av innspill

Grunneierne oppgir å være eiere av eiendom Gullaugkleiva 42(118/7)

De har observert grunnboring, og mener det er tydelig at SVV nå vurderer flere nordlige alternativ til tunell enn det som tidligere har vært beskrevet i kommunedelplan:

De er sterkt imot at et eventuelt innslag til tunellen blir trukket lengre nord, enn det som filmen knyttet til kommunedelplanen fra 2022 viser.

De mener at i et beboer og natur hensyns perspektiv burde innslaget til tunellen vært lagt enda lenger sør enn det filmen viser, for eksempel der som forrige prosjekt hadde en ferdig planlagt trase:

De mener et slikt alternativ gir kortest mulig strekk over Daueruddalen og derfor mindre naturinngrep, samt at en broløsning som ligger på tvers av dalretningen er enklere å støyskjerme.

De mener broutforming uansett må lages for å kunne støyskjerme mot eksisterende bebyggelse i størst mulig grad.

De mener konsekvensene av en mer nordlig løsning, som svinger rett mot deres eiendom er:

1. *«Ødelegge et etablert bomiljø, med unødvendig støy da den i praksis er umulig å støyskjerme.*
2. *Ødelegge et rekreasjonsområde/ turvei langs den gamle jernbanelinjen. Denne turveien er mye brukt av innbyggere i nær og fjernområder og et innslag lengre nord vil komme rett ved denne turveien.»*

Grunneierne mener et tunellinnslag langt nord i Daueruddalen, vil få enorme ødeleggende konsekvenser for vårt nærområde og lokalbefolkningens livskvalitet, samt dyre og naturvern i området, som de mener er av stor betydning for fler enn bare beboerne i området. De oppgir at turveien er tilrettelagt for folk med funksjonshemninger/ rullestolbrukere som det ellers er lite tilrettelagt for i lokalmiljøet.

Grunneierne håper Statens vegvesen tar dette på alvor og anser dette området som viktig for innbyggerne i Asker og Lier kommune. Dette (Red.anm: Forstår dette som prosjektet og en nordlig linje som er nevnt i innspillet over) vil være et stort tap og svært ødeleggende for fremtiden.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

I forbindelse med detaljering av linje, tunnel og kryss, er det grunnboret en del lenger nord enn prosjektet tidligere har sett på, se svar på innspill i avsnitt 3.5.45, samt kapittel 3.2.6. Undersøkelsene lenger nord i Daueruddalen enn ved tidligere registreringer, gjennomføres i forbindelse med detaljering av planen. De pågående grunnundersøkelsene utføres for å finne best mulig påhuggsområde for tunnelen fra Dagslett til Viken. På dette stadiet, og i et område med utfordrende grunnforhold må det gjennomføres omfattende grunnundersøkelser som grunnlag for detaljprosjektering av veganlegget.

3.5.50. Helena Marie Brudvik 23/156763-99

Sammendrag av innspill

Brudvik oppgir å ha energibrønn og bergvarmepumpe på eiendommen

Hun opplyser om at vei/tunnel under Reistad skaper mye usikkerhet og spørsmål knyttet til energibrønner, og påpeker at innstallering av vannbåren bergvarme er et stort og kostbart arbeid.

Hun vedlegger skisse og bilder for informasjon.

Svar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

Vi viser til kapittel 3.2.3. om installasjoner i grunnen. Eksakt hvor linjen plasseres er enda ikke helt fastlagt, og det er dermed ikke mulig for oss å gjøre den avklaringen med enkelt-grunneiere foreløpig.

4. Videre arbeid med prosjektet og mulighet for medvirkning

4.1. Merknadsbehandlingen og innspill til varsel om oppstart

Innspillene til varsel om oppstart gir innspill til videre planlegging og utarbeidelse av reguleringsplan. I noen tilfeller hvor det kommer innspill fra offentlige høringsparter, legger disse sterke føringer for videre planlegging, mens andre innspill kommer med grunnlagsinformasjon som er viktig i detaljeringen.

Alle innspillene til varsel om oppstart samles i et dokument vi kaller «merknadsbehandling» (dette dokumentet). Her har vi også svart ut de ulike innspillene. Dette gir dermed mulighet til å se hvilke innspill som har kommet, om innspillene eventuelt fører til endringer, og hvordan Statens vegvesen svarer ut innspillene. Dette dokumentet blir med videre i planleggingen til behandling av planen før planen legges ut på offentlig ettersyn, og videre frem til vedtak. Dokumentet gir dermed politikerne som skal behandle planen, mulighet til å sette seg inn i befolkningens meninger og innspill, samt andre offentlige myndigheters uttalelser.

4.2. Eventuelle justeringer på bakgrunn av innspill til varsel om oppstart

Etter avklaring med fylkeskommunene, Statsforvalteren og begge kommuner vil det utarbeides et planprogram og gjennomføres konsekvensutredning for enkelte fag, av tiltaket på tiltaksnivå. Det er beskrevet mer om denne prosessen i kapittel 3.2.7.

Øvrige kommentarer og innspill tas med inn i grunnlaget til planleggingen og detaljutformingen av tiltaket. Konkret informasjon om for eksempel brønner, registreres og tas med i planleggingen. Vi oppfordrer til å fortsette å melde inn brønner dersom man ikke har meldt inn allerede.

4.3. Videre arbeid med detaljreguleringsplanen

På bakgrunn av innspill til varsel om oppstart utarbeides et planprogram for planen, som beskriver hvordan planleggingen skal gjennomføres. Når planprogrammet er klart, sendes det til kommunen for førstegangsbehandling, hvor politikerne avgjør om de mener det er klart til å sendes på høring. Deretter sendes planprogrammet på høring, hvor alle kan komme med sine innspill. Etter høringen samles alle innspill i et merknadsdokument, og planprogrammet kan eventuelt justeres på bakgrunn av innspill. Deretter sendes det til kommunen for annengangsbehandling og fastsettelse.

Videre i arbeidet med detaljreguleringsplanen, vil prosjektet detaljere veglinje, bruer og kryss, samt tunnel, til et nivå tilstrekkelig til å avgjøre behov for arealbruk og formål i reguleringsplanen, samt regne kostnader. Prosjektet vil også beskrive omgivelsene til planen, virkninger og hvordan ulike konsekvenser/virkninger skal håndteres. Det skal utarbeides en planbeskrivelse, et plankart og bestemmelser tilhørende plankartet. Det skal også utarbeides temarapporter som beskriver videre undersøkelser, vurderinger og eventuelle virkninger for ulike fag, dette inkluderer blant annet støy, matjord, og geoteknikk. Planen skal også si noe om avbøtende tiltak, noe det også blir jobbet mye med etter reguleringsplanen er vedtatt.

Når Statens vegvesen har utarbeidet en plan for det som basert på tverrfaglige vurderinger vurderes til å være det beste alternativet, og som er i henhold til våre prosjektmål, sender vi denne til kommunene, som bestemmer om de vil legge den ut på høring. Administrasjonen i kommunen forbereder saken, og politikerne gjennomfører 1.gangsbehandling av planen. Formålet med 1.gangsbehandlingen er å avgjøre om politikerne er enige i at planen kan legges ut på høring.

I forbindelse med høringen har grunneiere, offentlige og andre mulighet til å gi innspill og tilbakemeldinger til løsningene som er lagt frem. I forbindelse med høring arrangeres det også ofte åpne møter og/eller åpne kontordager.

Under høringen kan også innsigelsesmyndigheten (berørte statlige eller regionale organer, eller berørte kommuner) komme med innsigelse til planen. Innsigelse er et virkemiddel for å sikre nasjonale og regionale interesser i planleggingen. Innsigelse skal fremmes så tidlig som mulig og senest innen den frist som er fastsatt for å avgi uttalelse til planforslaget. Dersom kommunen og innsigelsesinstansen ikke klarer å bli enige seg imellom, behandles saken gjennom mekling hos Statsforvalteren. Dersom heller ikke dette fører til enighet går saken videre til Kommunal og distriktsdepartementet.

Både den politiske behandlingen, innsigelser og innspill til høringer kan føre til justeringer av planen. Etter høringen justeres planen etter de merknadene som Statens vegvesen mener er fornuftig i samarbeid med kommunen, eller slik man har blitt enige om gjennom mekling eller annen prosess for å løse innsigelser.

Til slutt sendes planen til politikerne igjen, hvor de må bestemme seg for om de vil vedta planen.

Proessen med oppstart, høring og politisk behandling av reguleringsplanen styres blant annet av Plan og bygningsloven, kapittel 12 Reguleringsplan.

Parallelt med arbeidet med reguleringsplanen vil det også foregå andre prosesser som for eksempel forberedelser til avklaring bompenger, og omklassifisering av avlastet veg (dagens E134).

5. Vedlegg

Merknadene i sin helhet

Vedlegg 1. Offentlige

Vedlegg 2. Virksomheter og foreninger

Vedlegg 3. Private