



BUSKERUD
FYLKESKOMMUNE

DETALJREGULERING UTEN KONSEKVENsutREDNING

Planbeskrivelse

Fv.287 Nedre Eggedal - Kopseng

Forfallsinnhenting

Sigdal kommune



DATO: 25.08.2026

NASJONAL AREALPLAN-ID: 2025005

SAMFERDSEL, SEKSJON STRATEGI OG PLANLEGGING VEDTAKSDATO: DD.MM.ÅÅÅÅ

Innhold

1 Sammendrag	4
2 Innledning	5
3 Planområdet og eiendommer som omfattes	6
3.1 Planområdet	6
3.2 Eiendommer som omfattes av planarbeidet	7
4 Planstatus og overordnede føringer	9
4.1 Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2026-2029	9
4.2 Målsetting med planarbeidet	9
4.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	9
4.4 Planprosess og medvirkning	10
4.5 Planstatus og overordnede føringer	11
4.5.1 Regionale planer	11
4.5.2 Kommuneplanens arealdel	11
4.5.3 Tilgrensende reguleringsplaner	12
5 Hovedutfordringer i planområdet	15
6 Planforslaget; plankart og bestemmelser	17
7 Beskrivelse av planområdet og planløsning, og virkning av planforslaget	19
7.1 Trafikkforhold og veistandard	19
7.2 Universell utforming	24
7.3 Landskapsbilde	25
7.4 Friluftsliv/by- og bygdeliv	27
7.5 Naturmangfold	28
7.6 Kulturarv	32
7.7 Naturressurser	33
7.8 Geologi og grunnforhold	35
7.9 Bebyggelse og næring	36

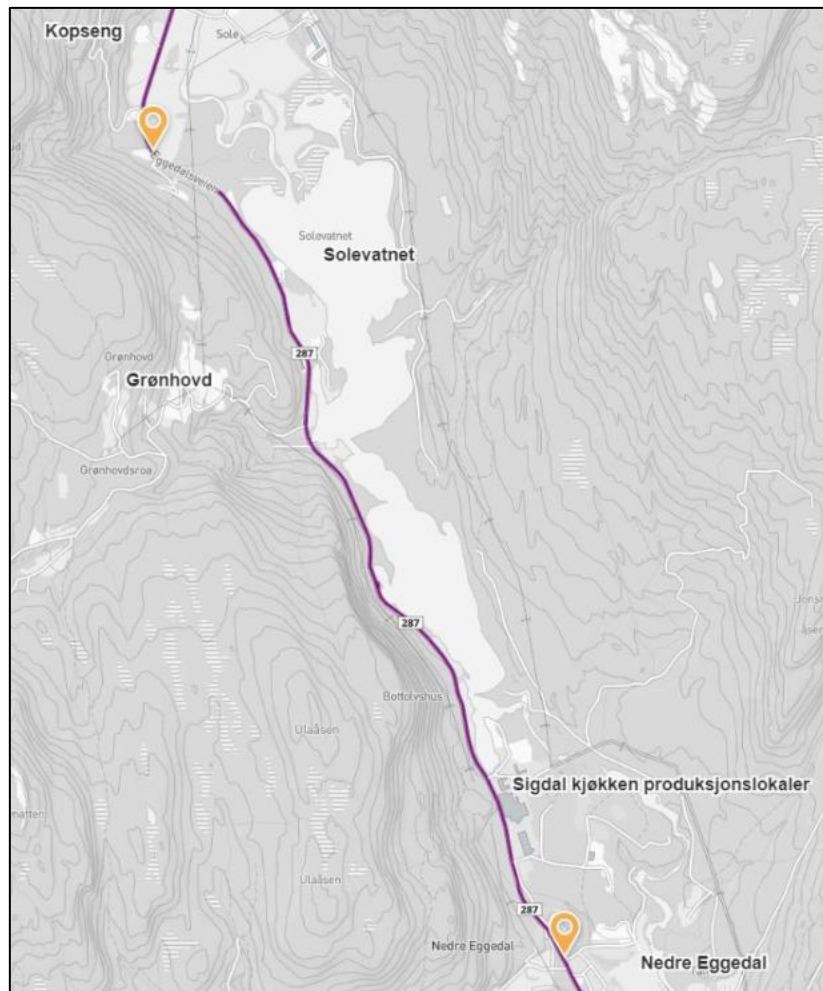


7.10 Byggegrenser	38
7.11 Barn og unge.....	38
7.12 Støy og støv	39
7.13 Massehåndtering.....	40
7.14 Teknisk infrastruktur	41
7.15 Flom	43
7.16 Midlertidig rigg- og anleggsområde	44
7.17 Klimagassutslipp	45
7.18 Fravik fra vegnormalene.....	46
8 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	47
8.1 ROS-analyse og parallell prosess	47
8.2 Gjennomføring av ROS-analysen.....	47
9 Gjennomføring av forslag til plan	50
9.1 Framdrift og finansiering	50
9.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden	50
9.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA).....	53
9.4 Ytre miljø	54
10 Sammendrag av innspill og merknader	56
10.1 Varsel om oppstart av planarbeid	56
10.2 Varsel om utvidelse av planområdet.....	67
11 Referanser	72
Vedlegg.....	73



1 Sammendrag

Detaljreguleringsplan for fylkesvei 287 mellom Nedre Eggedal og Kopseng i Sigdal kommune er laget av Buskerud fylkeskommune. Hensikten med planen er å tilrettelegge for forfallsinnhenting og utbedring av strekningen. Forfallsinnhentingene består i å utbedre veiens overbygning, grøfter og drenering.



Figur 1-1 Kartet viser utstrekningen av detaljreguleringen, avgrenset med gule markører.

Strekningen er en parsell på ca. 6 km på fylkesvei 287 (S5D1m6080 – S6D1 m2040). Veien har smal veibane uten gul midtlinje, smale bruer og flere uoversiktlige kurver. Siktforholdene i avkjørslene varierer, og det er utfordringer knyttet til drift- og vedlikehold, særlig med tanke på avrenning og isdannelse.

I reguleringsplanen sikres det arealer for å kunne etablere stikkrenner og grøfter, tilpasninger av sideterreng og enkelte steder justeringer av veiens geometri. Kryss og avkjørsler beholdes primært som i dag, men tilpasses det nye profilet. Bruene beholdes som i dag.



2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens §3-7 har Buskerud fylkeskommune i samråd med Sigdal kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan med byggeplan i modell for fylkesvei 287 Nedre Eggedal- Kopseng.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart
- Reguleringsbestemmelser
- Planbeskrivelse med vedlegg

Hensikten med planarbeidet er å regulere nok areal til samferdselsformål for forfallsinnhenting og utbedring av fv. 287 mellom Nedre Eggedal og Kopseng. Sentralt i prosjektet er overvannshåndtering med etablering av grøfter og stikkrenner. Tiltaket vil føre til noe bredere veibane og bedre siktforhold i kurver, kryss og avkjørsler.

I dette prosjektet er utarbeidelse av byggeplan og reguleringsplanen parallelle prosesser, slik at det er utarbeidet byggeplan for prosjektet parallelt med planarbeidet. Dette gjør at detaljutformingen av tiltaket er kjent, og at det er gjort en rekke utredninger og undersøkelser som er mer detaljerte enn det som er vanlig på reguleringsplannivå. Til reguleringsplanen foreligger YM-plan med vedlegg.

Vedleggene til YM-planen er som følger:

- Miljørisikoanalyse (miljøriskene)
- Miljørisikovurdering resipienter
- Datarapport Naturmangfold/registreringer i 3D-modell
- Datarapport fra miljøteknisk grunnundersøkelse
- Overordnet massehåndteringsplan
- Klimagassbudsjett og -regnskap

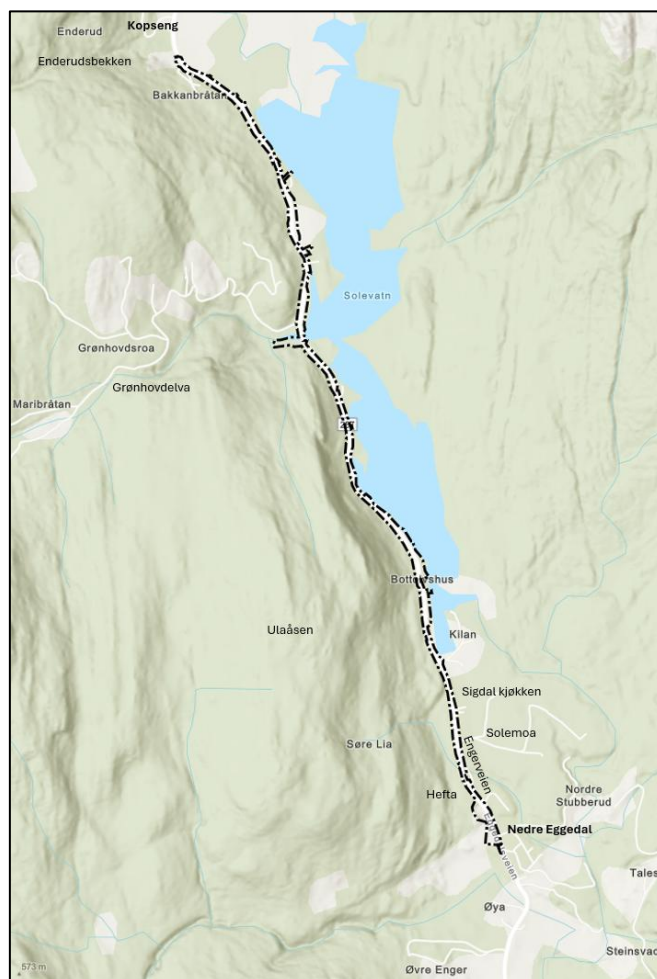
Det vil si at en rekke miljørapporter og -utredninger er lagt som vedlegg til YM-plan, slik det vanligvis gjøres i byggeplanfase. Buskerud fylkeskommune har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden, jf. plan- og bygningsloven §§12-8 og 12-10. Deretter oversendes reguleringsplanen til Sigdal kommune for politisk sluttbehandling.

3 Planområdet og eiendommer som omfattes

3.1 Planområdet

Prosjektet omfatter en strekning på ca. 6 km. av fv. 287 mellom Nedre Eggedal og Kopseng i Sigdal kommune. Strekningen består av smal veibane uten gul midtlinje, smale bruer og enkelte uoversiktlige kurver. Siktforholdene i avkjørslene varierer, men er i mange tilfeller for dårlig i forhold til skiltet hastighet på strekningen. Det er drift- og vedlikeholdsutfordringer knyttet til avrenning, ising og stedvis dårlig bæreevne.

Langs hele strekningen er det dårlige eller manglende grøfter og drenering, som fører til at mye av overvannet blir stående i veikroppen. Dette påvirker veianlegget negativt og fører til sprekker, krakelering og ujevnt dekke. Veiens skader reduserer fremkommeligheten for trafikk og særlig tungtrafikk. Veiens dårlige evne til å håndtere særlig overvann medfører at den blir i stadig dårligere stand og at det er nødvendig med et omfattende oppgraderingsarbeid.



Figur 3-1 Bildet viser kart med strekningen fra Nedre Eggedal i sør til Kopseng i nord. Varslingsgrensen for planen er vist med svart stiple linje.



3.2 Eiendommer som omfattes av planarbeidet

Tabellen nedenfor viser gårds- og bruksnummer med adresse for eiendommer som ligger innenfor plangrensen. I siste kolonne er det markert hvilke eiendommer som berøres midlertidig og eiendommer der det i tillegg er behov for permanent grunnerverv på deler av eiendommen.

Tabell 3-1 Oversikt over eiendommer innenfor plangrensen og om de berøres midlertidig eller permanent.

Gårds- og bruksnummer	Adresse	Midlertidig/permanent erverv (M/P)
124/5	Heftaveien 6	M/P
124/29	Eggedalsveien 157	M/P
124/9		
124/39	Borgestubakken 2	M/P
124/19		
125/47		
125/65		
124/55	Bergerudveien 23	M/P
124/10	Eggedalsveien 206	M
125/22	Engerveien 44	M/P
123/1	Eggedalsveien 42	M/P
123/87		
124/6		
123/22	Kopperudhøgda 28	M
123/26	Elvebakken 29	M/P
123/35	Eggedalsveien 42, Postboks 633	M/P
123/14	Bergerudveien 61	M/P
123/35	Postboks 633 (Adresse mangler)	M/P
123/2	Eggedalsveien 311	M/P
125/31	Stubberudveien 20	M/P
127/28		
123/20	Solveien 34	M
127/1	Søre Grønhovd, Grønhovdsroa 107	M/P
127/160		
127/17	Grønhovdsroa 121	M/P
127/23	Eggedalsveien 645	M/P
127/30		
127/42	Eggedalsveien 511	M/P
127/34	Eggedalsveien 515	M/P
127/178	Eggedalsveien 525	M
127/15	Postboks 4	M
130/3	Eggedalsveien 581	M/P



127/4		
130/19	Eggedalsveien 591	M/P
127/80	Grenåveien 40	M/P
127/45	Eggedalsveien 614	M/P
127/22		
127/33	Eggedalsveien 616	M/P
127/29	Eggedalsveien 633	M/P
127/19	Eggedalsveien 654	M/P
127/16		
130/1	Eggedalsveien 820	M/P
127/43	Eggedalsveien 664	M/P
130/24	Eggedalsveien 691	M/P
130/27	Eggedalsveien 693	M
127/8	Eggedalsveien 744	M/P
130/16	Ankerbakken 4A	M/P



4 Planstatus og overordnede føringer

4.1 Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2026-2029

I Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2026-2029, vedtatt 17.06.2025, ligger fv. 287 Nedre Eggedal-Kopseng under planleggingsportefølje for bygging/oppstart byggefase.

Mål 3 - Vedlikeholde og utvikle fylkesveiene som allerede finnes, fremfor å bygge nye

Med begrenset økonomisk handlingsrom vil fylkeskommunen prioritere å opprettholde og gjenopprette veifunksjon langs dagens veinett, fremfor å bygge nye fylkesveier og bruer. Det prioriteres investeringstiltak som forbedrer tilbudet til gående og syklende, trafiksikkerheten og fremkommeligheten for kollektivtrafikk. Det prioriteres også noen forbedringer av fremkommelighet for tunge kjøretøy, der dette er viktig for næring og beredskap.

En del av investeringsbudsjettet vil også brukes til å redusere vedlikeholdsetterslepet. Handlingsprogrammet oppsummerer resultatene fra forfallskartleggingen som ble gjennomført i 2024, og de strategiske prioriteringene basert på funnene. En vedlikeholdsplan for fylkesveinettet vil utarbeides i handlingsprogramperioden.

Figur 4-1 Resultatmål 3 fra Handlingsprogram for samferdsel 2026-2029

4.2 Målsetting med planarbeidet

I 2024 utarbeidet Buskerud fylkeskommune et forprosjekt for 11 km av fv. 287, fra Nedre Eggedal til Eggedal. Hensikten med forprosjektet var å redegjøre for hvilke delstrekninger som var mest kritisk å utbedre, hvilke delstrekninger som måtte prioriteres, og å drøfte ulike tiltak. Det ble besluttet å prioritere og utarbeide en detaljreguleringsplan og byggeplan for foreliggende strekning.

Effekt mål for utbedring av strekningen er:

- Bedre framkommelighet på veien som imøtekommer transportbehov
- Forbedre muligheten for drift og vedlikehold slik at veien kan oppfylle transportfunksjon året rundt
- Ivareta beredskapshensyn

4.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert opp mot plan- og bygningsloven §§ 4-1 og 4-2 og § 12-10 første ledd samt forskrift om konsekvensutredning. I samråd med Sigdal kommune er det vurdert at planen ikke er utredningspliktig etter forskrift om konsekvensutredning §§ 6-7. Tiltaket er vurdert å ikke gi vesentlige virkninger på miljø og samfunn, etter forskriftens § 10 og kommer derfor ikke innenfor krav om konsekvensutredning etter forskriftens § 8. Virkningene av planforslaget vil bli belyst i planbeskrivelsens kapittel 0.



4.4 Planprosess og medvirkning

Oppstartsmøte med Sigdal kommune ble avholdt 01.08.2025.

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 varslet Buskerud fylkeskommune oppstart av planarbeidet. Dette ble sendt til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte den 30.09.2025 og annonsert i Bygdeposten 07.10.2025 og 10.10.2025. Innspillfrist var 31.oktober 2025.

Det ble mottatt 10 innspill til varsel om oppstart. Disse er oppsummert og kommentert i kapittel 10.1. Alle innspillene ligger i vedlegg 4 til planen.

Med varsel om oppstart av planarbeidet ble det sendt ut eget brev til grunneiere med ønske om å få registrert private anlegg for vann- og avløpshåndtering. Dette er gjennomført med spørreundersøkelse, registrering på kart og befaring av eiendommer etter ønske fra grunneier.

Videre er det gjennomført møter med grunneiere med tilhørende befaringer.

I prosjektperioden har det vært en egen nettside på Buskerud fylkeskommunes hjemmeside med informasjon om prosjektet. I varslingsperioden har det i tillegg vært tilgjengelig en medvirkningsportal hvor interessenter har kunnet benytte en kartportal for å legge inn stedfestet informasjon/merknader til planarbeidet.

Det har blitt varslet utvidelse av planområdet to ganger. En oppsummering av innspillene til disse varslene ligger i kapittel 10.2 sammen med Buskerud fylkeskommunes kommentarer.



Varsel om oppstart av reguleringsplan Fv. 287 Nedre Eggedal - Kopseng

Buskerud fylkeskommune skal, i samarbeid med Sigdal kommune, lage detaljreguleringsplan for fylkesvei 287 på strekningen Nedre Eggedal-Kopseng. Har du innspill til oss, vil vi gjerne høre fra deg.



Planområdet er vist med stiplet linje i kartutsnittet. Planområdet er foreløpig og kan bli justert underveis i planprosessen.

Om prosjektet

Planarbeidet skal legge til rette for utbedring og forfallsinnhenting på fylkesvei 287 fra Nedre Eggedal-Kopseng, ca. 6 km. Grofter langs veien skal utbedres, for å gi bedre overvannshåndtering og drenering. Der det er mulig og hensiktsmessig, skal veien utvides i bredden.

Hensikten med tiltaket er å gjenopprette den bæreevnen og funksjon veien opprinnelig hadde og bedre fremkommeligheten på strekningen.

Har du innspill eller spørsmål?

Innspill til arbeidet med reguleringsplan sender du skriftlig til Buskerud fylkeskommune via e-post: post@bfk.no, portalen Innbyggdialog (bruk vedlagt QR-kode) eller per post til Buskerud fylkeskommune, postboks 3563, 3007 Drammen. Frist for å komme med innspill er **31. oktober**. Merk innspillene med 2025/5085 Nedre Eggedal - Kopseng reguleringsplan.



Har du spørsmål til reguleringsplanarbeidet, kan du sende disse til: Susanne Schiager, susannes@bfk.no, 47493853 eller Christine Blixt Borge, christiboh@bfk.no, tlf. 47493858.

For mer informasjon om prosjektet, se <https://bfk.no/nedreeggedalkopseng>

Vi kunngjør og varsler planoppstart etter plan- og bygningsloven § 12-8. Planen blir utarbeidet etter §§ 12-3 og 3-7.

Vi anser ikke at planarbeidet utløser krav om konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger.

Figur 4-2 Annonsen i Bygdeposten for varsel om oppstart



4.5 Planstatus og overordnede føringer

4.5.1 Regionale planer

Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035

To aktuelle innsatsmål med delmål i planen er *TRANSPORT* - Et trafiksikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem og *AREALVERN* - Areal-, natur- og kulturressurser forvaltet i et langsiktig bærekraftig perspektiv.

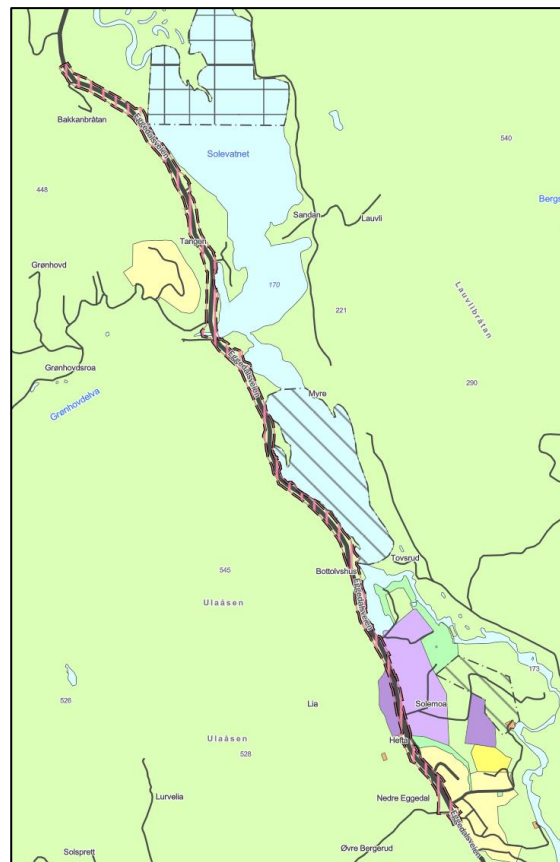
Innenfor innsatsområde transport er følgende prioritering aktuelt «*Ta igjen etterslepet på vegnettet og sikre fremkommelighet for næringslivet (...)*». Det er videre spesifisert at god trafiksikkerhet skal ligge til grunn for all areal- og transportplanlegging.

Innenfor innsatsområde arealvern er det et delmål at areal-, natur- og kulturressurser skal forvaltes i et langsiktig bærekraftig perspektiv. Herunder skal dyrka og dyrkbar jord bevares i takt med nasjonal jordvernstrategi for fremtidig matproduksjon.

4.5.2 Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt 22.03.2018. I denne planen er fylkesvei 287 regulert som nåværende hovedvei. Det er spesifisert i planbeskrivelsen at det er trafikkmessige og miljømessige utfordringer knyttet til veien, spesielt i forbindelse med tungtrafikken og den økende trafikken på utfartsdager i helger og ferier. I bestemmelsene er det angitt byggegrense på 50 meter til veien. Arealer langs veien er i stor grad regulert til landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (LNFR2).

I Nedre Eggedal er det regulert flere boligområder tett inntil fylkesveien. Helt i sør er det regulert til nåværende boligbebyggelse på østsiden, med friområde som en buffer mot fylkesveien og industriområdet i nord. Det er i tillegg regulert to mindre arealer for nåværende boliger vest for fylkesveien og to mindre nåværende boligarealer nord for næringsområdet.



Figur 4-3 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel, der plangrensen for gjeldende planforslag er vist med svart stiple linje og rød skravrur.



Mellom det søndre boligområdet i Nedre Eggedal og Solevatn er det regulert til nåværende næringsområde øst for fylkesveien og fremtidig næringsareal vest for veien. På vestsiden er det spesifisert at skredfare må avklares ved regulering.

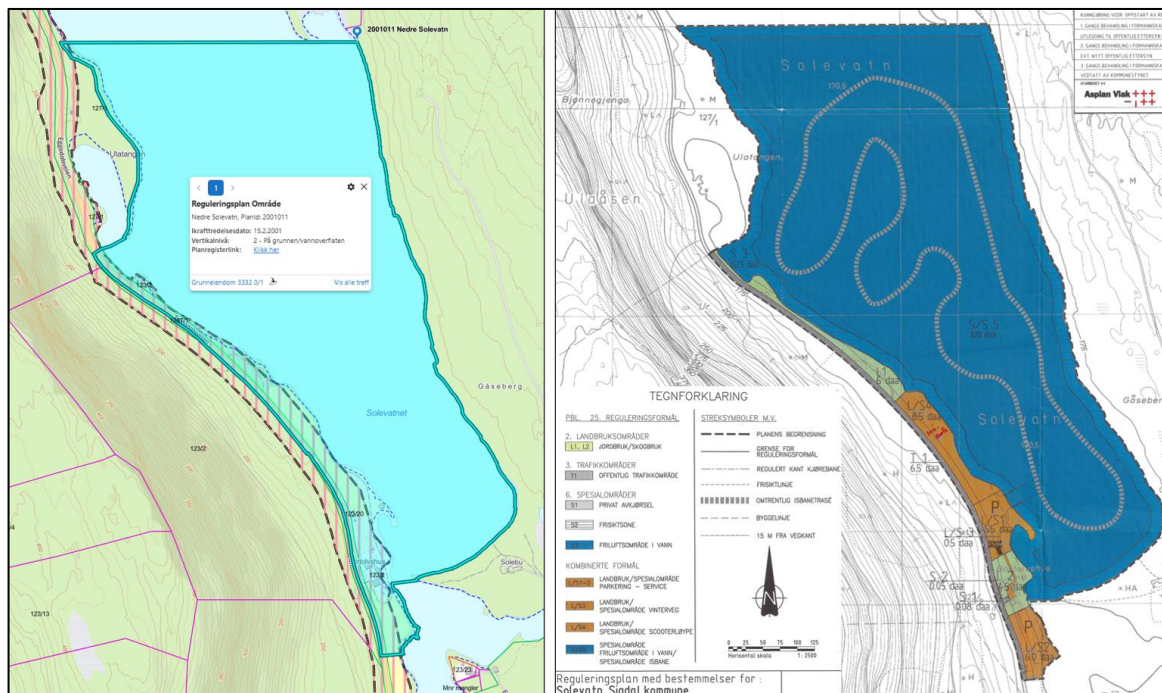
Solevatnet er regulert til Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone. Sør i Solevatnet er det regulert en støysone, da det pågår iskjøring her, også omtalt som *motorkrossbane* i bestemmelsene. Nord i Solevatnet er det regulert båndleggingssone etter lov om naturvern for Solevatn naturreservat.

4.5.3 Tilgrensende reguleringsplaner

Reguleringsplanen vil overlappe mindre deler av/ ha grensesnitt mot enkelte reguleringsplaner i sør, presentert under. Reguleringsplan for Nedre Solevatn berøres i noe grad, da den omfatter deler av fylkesveien langs Ulaåsen, mens reguleringsplanene for Enger boligfelt 1 og 2, Enger boligfelt 3 og for Foss bru - Bergerud berøres i liten grad.

Nedre Solevatn, vedtatt 15.02.2011 (plan-ID 3332 2001011)

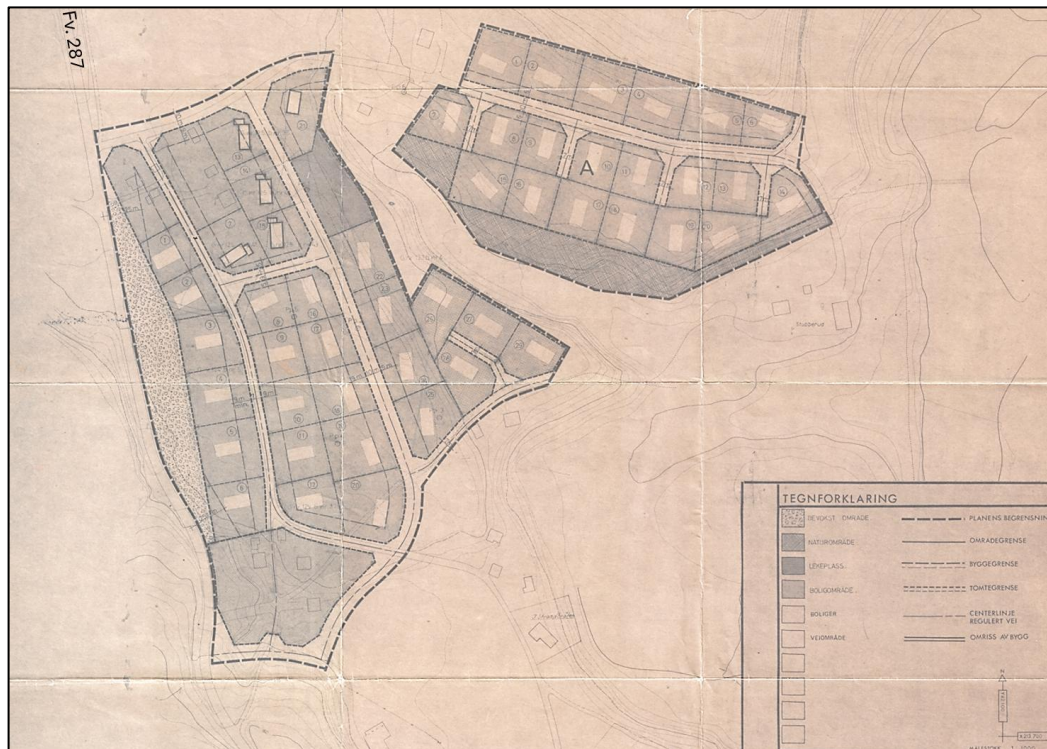
- Reguleringsplanen åpner for isbanekjøring og snøscooterkjøring på Solevatn vinterstid. Det er regulert adkomst og tidsrom for tillatt bruk av isbanen. Adkomst skjer fra hovedadkomst til gården. Innenfor kombinerte formål for landbruk og hhv. parkering, vintervei og scooterløype gjelder formålet *landbruk* mellom mai-november. Likeledes gjelder formålet *spesialområde friluftsområde i vann* for tilsvarende måneder og isbane resten av året.



Figur 4-4 T.v. Planavgrensning for Nedre Solevatn markert med turkis linje og areal med planforslagets avgrensning er vist med sort stiptet linje og rosa skravur. T.h. Utsnitt fra reguleringsplanen.

Enger boligfelt 1 og 2, vedtatt 29.05.1972 (Plan-ID 3332 1972001)

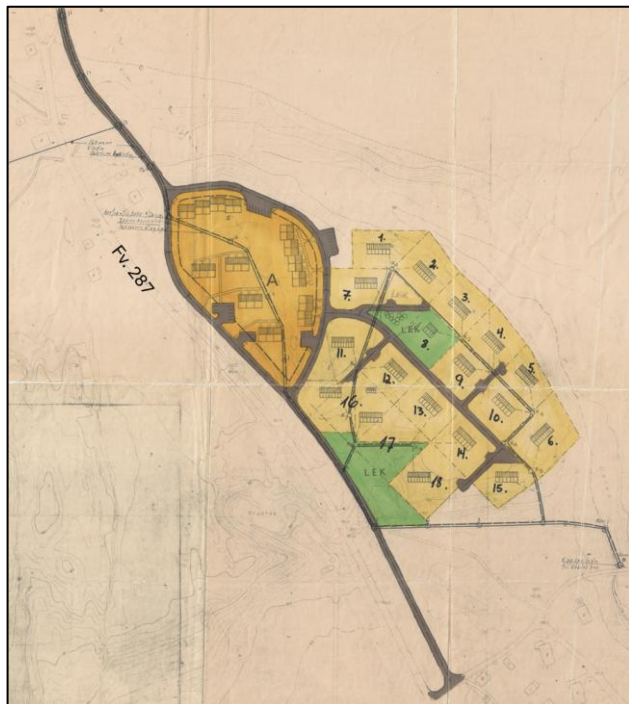
- Planen regulerer boligområde med lekeplass, naturområde og «bevokst område» som buffer mellom boligene og fylkesvei 287.



Figur 4-5 Plankart for Enger boligfelt 1 og 2

Enger boligfelt 3, vedtatt 24.04.1978 (Plan-ID 3332 1978002)

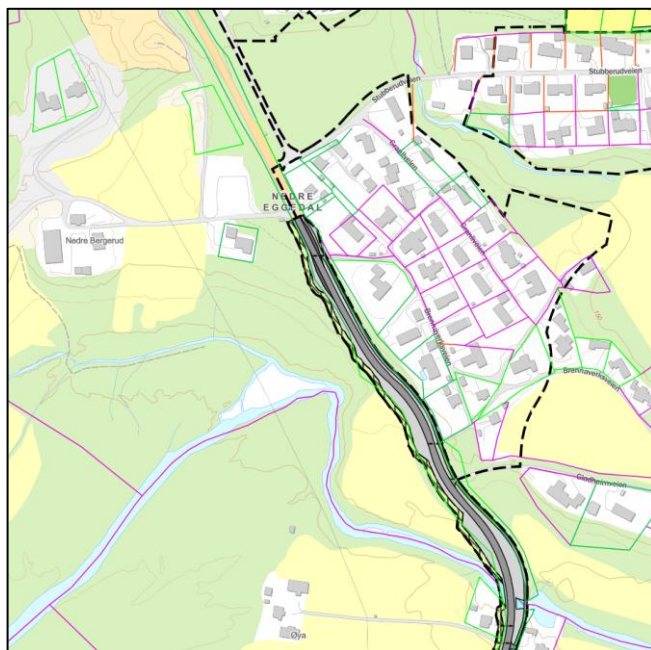
- Planen omfatter 17 eneboligtomter og to lekeplasser. Engerveien ligger parallelt med fylkesveien og er regulert som adkomstvei til boligområdet. Deler av planområdet er ikke utbygd.



Figur 4-6 Plankart Enger boligfelt 3

FV287 Foss bru – Bergerud, vedtatt 17.12.2010 (Plan-ID 3332 2010011)

- Hensikten med planen var å regulere muligheten for vedlikeholdsutbedring av fylkesveien, samt regulering av gang- og sykkelvei mellom Ulbergsveien og Bergerudveien i Nedre Eggedal.



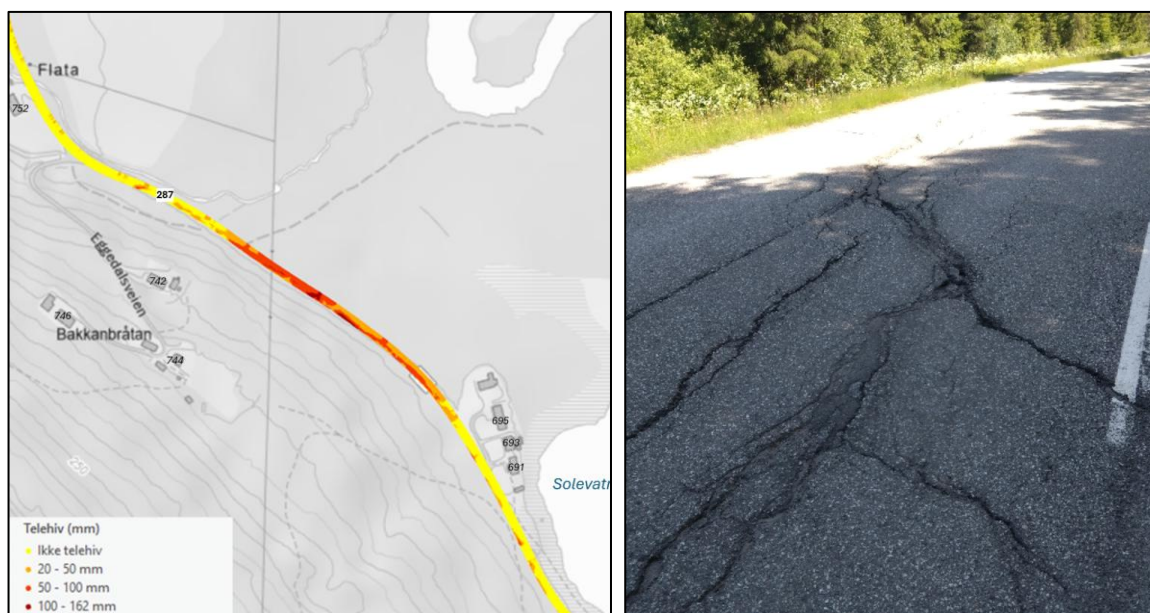
Figur 4-7 Utsnitt av reguleringsplan for FV287 Foss bru-Bergerud inn mot Nedre Eggedal.

Det er ingen andre igangsatte reguleringsplaner i nærheten av planområdet.

5 Hovedutfordringer i planområdet

Strekningen består av en smal veibane med bredde mellom 5,6 og 6,0 meter. Det er to bruer på strekningen; en over Grønhovsdelva og en over Enderudsbekken. Disse har samme bredde som tiliggende vei.

Hovedutfordringene på veien i dag er knyttet til et stort vedlikeholdsetterslep som har ført til dårlige dreneringsforhold, ising, ujevn kjørebane og stedvis dårlig/utilstrekkelig bæreevne. Langs hele strekningen er det stort sett små eller manglende grøfter og drenering, som fører til at mye av overvannet blir stående og påvirke veikroppen negativt. Dette medfører blant annet betydelige kantskader, tvers- og langsgående sprekker og krakelering og teleskader, som enkelte steder er inntil 16 cm dype. Samlet gir dette dårlig fremkommelighet for trafikken, særlig tungtrafikk.



Figur 5-1 T.v. Utsnitt fra analyse av televiv på strekningen viser delstrekning nord for Solevatnet med store utslag. Bildet t.h. viser store sprekker i asfalten.

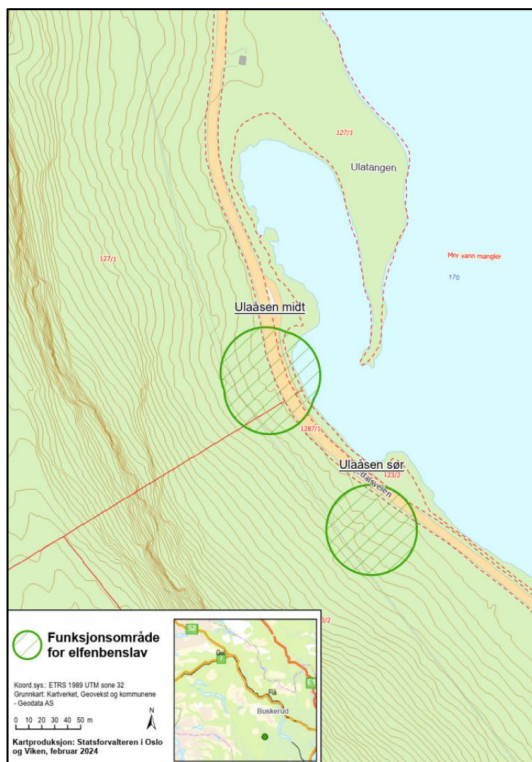
Terrenget er sidebratt med fjellskjæring langs deler av vestsiden av strekningen og Solevatn øst for veien. I tillegg er det noe spredt bebyggelse som enkelte steder ligger tett inntil veien. Siktkravene i avkjørslene er i varierende grad oppfylt og veien har flere uoversiktlige kurver.



Figur 5-2 Sidearealer langs veien med stedvis spredt bebyggelse tett inntil veien og sidebratt terreng.

Nordre del av Solevatn er et naturreservat med miljøverdier som må ivaretas, blant annet er det registrert forekomst av elvemusling i vannet. Videre er det påvist forekomster av elfenbenslav langs strekningen. Lavarten er en prioritert art med egen verneforskrift der

både forekomsten og 35 meters radius fra denne er vernet mot alle former for skade, miljøendringer eller negativ påvirkning. Samlet sett gir disse forholdene begrensninger på tilgjengelig areal for justering av horisontalkurvatur og breddeutvidelse av veien.



Figur 5-3 T.v. Definerte funksjonsområder for elfenbenslav ved Ulaåsen sør og midt. T.h. Bilde av elfenbenslav. Foto: Tom Hellik Hofton.



6 Planforslaget; plankart og bestemmelser

Fylkesveien reguleres til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, herunder *veg* og *annen veggrunn - grøntareal*. For å gjøre det mulig å bygge anlegget, reguleres det en stripe til *midlertidig bygge- og anleggsområde* på utsiden av det som skal bli permanent veggrunn. Arealet beslaglegges midlertidig og istandsettes og tilbakeføres til opprinnelig bruk etter ferdigbygd anlegg. Disse arealene reguleres med formål i tråd med eksisterende bruk og planer. Tabell 6-1 gir oversikt over de regulerede formålene med tilhørende feltnavn og areal.

Tabell 6-1 Reguleringsformålene for planområdet.

Reguleringsformål	Feltkode	Areal (m ²)
§ 12-5 Arealformål		
<i>Nr. 1 Bebyggelse og anlegg</i>		
1110 – Boligbebyggelse	B	1 770
1300 – Næringsbebyggelse	NÆ	8 737
Sum areal i denne kategori		10 507
<i>Nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</i>		
2010 – Veg	V	46 870
2019 – Annen veggrunn, grøntareal	AVG	86 049
Sum areal i denne kategori		132 919
<i>Nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift</i>		
5100 – LNF-areal for nødvendige tiltak for landbruk og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	LNF	126 842
<i>Nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone</i>		
6001 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	BSV	505
SUM planområde		<u>270 773</u>
§ 12-6 Hensynssoner		
370 – Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler)	H370	2 098
560 – Bevaring naturmiljø	H560	8 655
720 – Båndlegging etter vern om naturvern	H720	1 395



<u>SUM Hensynssoner</u>		<u>12 148</u>
§ 12-7 Bestemmelsesområder		
Midlertidig bygge- og anleggsområde	#	137 850
<u>SUM Bestemmelsesområder</u>		<u>137 850</u>

Uforutsette forhold som for eksempel grunnforhold eller mangler i kartgrunnlaget, kan føre til at areal som skal disponeres til veiformål etter anlegget avviker noe fra vedtatt formålsgrense. Matrikkelloven åpner for at nye eiendomsgrenser kan avvike noe fra tillatelse/planens formålsgrense for å oppnå en tjenlig grense ut ifra forholdene i terrenget, men at avviket ikke bør overskride matrikkellovens skranker for grensejustering så lenge endringene er i samsvar med hensikten i planen.

7 Beskrivelse av planområdet og planløsning, og virkning av planforslaget

I de følgende delkapitlene gis en faglig beskrivelse av eksisterende forhold innenfor planområdet og av planløsningen for det enkelte fagområde. Videre beskrives planens virkninger og eventuelle behov for avbøtende tiltak som ikke allerede er ivare tatt gjennom YM-plan (inkludert miljørisikoanalyse) eller planbestemmelser.

7.1 Trafikkforhold og veistandard

Eksisterende trafikkforhold og veistandard

Fv. 287 har to kjørefelt med en samlet veibredde på under 6 meter og mangler skulder. Veien har stiplede hvite kantlinjer på begge sider langs strekningen, og det er ikke merket gul midtlinje. Veien er stedvis uoversiktlig, har dårlig løsning for håndtering av overvann, manglende drenering og strekningsvis dårlig bæreevne og behov for frostsikring. Dette fører til krakelering av asfaltdekket, deformasjoner og telehiv.

Skiltet hastighet på det meste av strekningen er 80 km/t, men reduseres til 60 km/t forbi boligområdet i Nedre Eggedal og langs nordre del av Solevatnet. Store deler av strekningen har vegetasjon tett inntil som stedvis er siktbegrensende og ikke i henhold til krav til sikkerhetsavstand fra vei. Enkelte delstrekninger har rekkverk for å forhindre utforkjøring eller påkjøring.

På deler av veiens vestside er det bratt sideterreng.



Figur 7-1 Det er stedvis bratt sideterreng og skarpe kurver på strekningen



Strekningen har få kryss, men mange avkjørsler til boliger, næringsliv, landbruksveier eller parkeringsareal til rast eller friluftsliv. Krav til frisikt er i mange av tilfellene ikke ivaretatt iht. Statens vegvesens håndbøker.

I 2023 ble trafikkmengden (årsdøgnetrafikk, ÅDT) målt til 1500, hvor 12% av dette er tunge kjøretøy. Strekningen har stor variasjon i trafikkmengde på grunn av hyttetraffic i helger og ferier.

Det er ikke anlegg for gående og syklende langs veien.

I 10-årsperioden 2014-2024 er det registrert to politirapporterte ulykker på strekningen (ref. Figur 7-2). Begge ulykkene var enslige utforkjøringsulykker med personbil/varebil [11]



Figur 7-2 De to politirapporterte ulykkene mellom 2014-2024 var nord i planområdet.



Figur 7-3 Bussholdeplasser innenfor plangrensen. Ved svarte ikoner er det busslommer. Ved grå ikoner stopper bussen i veien.

Strekningen trafikkeres av busslinje 105, Åmot - Eggedal – Bergshammeren, i tillegg til skolebuss. Linje 105 har lav frekvens og går kun i ukedager, med to avganger om dagen i hver retning. Innenfor planområdet er det sju bussholdeplasser, hvorav to av disse kun har holdeplass i retning Eggedal. Tre av holdeplassene er utformet som busslomme (den ene kun i form av utvidet veiskulder), de øvrige holdeplassene har ingen tilrettelegging.



Tidligere Viken fylkeskommune gjennomførte trafikk sikkerhetsinspeksjon (TS-inspeksjon) den 12.06.2023, der funnene er dokumentert med kart og bilder i en TS-inspeksjonsrapport. Inspeksjonen er gjort for strekningen Nedre Eggedal til Eggedal, totalt 13 km. Det er registrert mange enkeltpunkter med behov for utbedringer. Hovedfunnene er:

- Tremaster og trær med stammediameter over 15 cm innenfor sikkerhetssonen
- Feil rekkverksavslutninger
- For korte rekkverk
- Bratt helning på grøfter
- For korte stikkrenner
- Fjellskjæringer med utstikkere på over 30 cm

Innenfor planområdet er det foreslått avbøtende tiltak som fjerning av trær, flytte master, fjerne stein/ utstikkere og utbedring av stikkrenner.

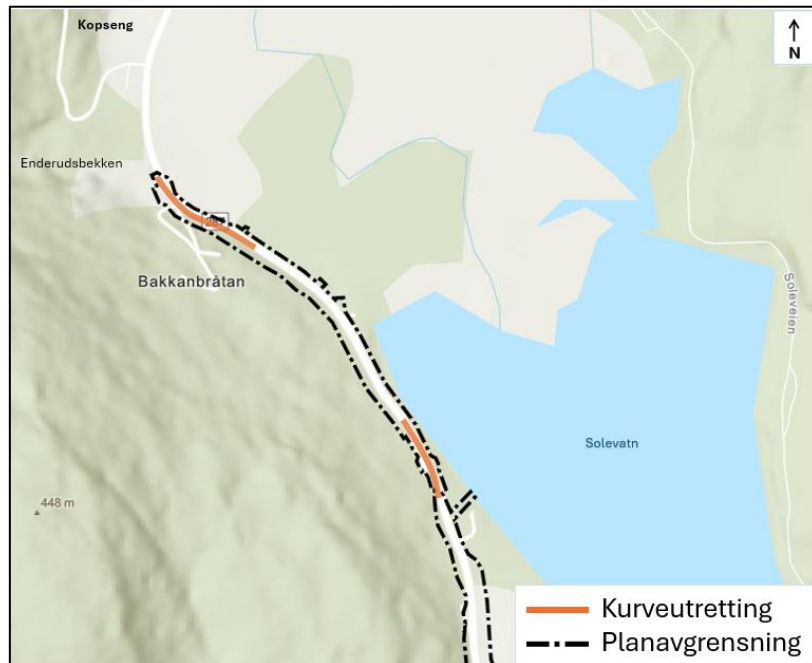
Beskrivelse av planforslaget

Statens vegvesens håndbøker er lagt til grunn som retningsgivende for utformingen av veianlegget. Planen omfatter imidlertid utbedring i form av forfallsinnhenting. Det er derfor ikke mulig å oppfylle alle krav i håndbøkene uten omfattende ombygging eller bygging av ny vei. Dette betyr at dagens veibane og linjeføring i hovedsak beholdes, samtidig som veien breddeutvides i henhold til aktuell dimensjoneringsklasse. På dette grunnlaget er følgende standard lagt til grunn for utbedringen:

- Fra parsellstart og fram til avkjøringen til Sigdal næringsområde benyttes dimensjoneringsklasse Hø1, med kjørefeltbredde 3,00 meter og skulderbredde på 0,75 meter. Dette gir samlet veibredde på 7,5 meter. Modulvogntog legges til grunn for breddeutvidelse i kurver.
- Videre nordover benyttes utbedringsstandard basert på dimensjoneringsklasse Hø1, med kjørefeltbredde på 2,75 meter og skulderbredde på 0,50 meter. Dette gir samlet veibredde på 6,5 meter. Modulvogntog legges til grunn for breddeutvidelse i kurver.

Breddeutvidelsen medfører mindre sideforskyvninger av veilinen.

For å gjenbruke mest mulig av eksisterende vei videreføres i stor grad dagens horisontale og vertikale linjeføring. Det gjennomføres imidlertid kurveutrettinger mellom profil 4980 og 5200 og mellom profil 5780 og 6000.



Figur 7-4 Strekningene der det planlegges horisontal kurveutretting.

Utbedring av veiens drenering planlegges i hovedsak med åpne og dype drensgrøfter. Langs bebyggelse og Ulaåsen er det stedvis ikke plass til å anlegge dype grøfter. Her etableres derfor grunne grøfter med lukket drenering. Grøftene utformes i henhold til krav i veinormalene. Vann fra drensgrøftene ledes gjennom stikkrenner til resipient. Eksisterende stikkrenner må erstattes med nye som følge av at grøftebunnen senkes betydelig. De byttes derfor ut med større dimensjoner for å tilfredsstille dimensjonerende flomsituasjon i tråd med dagens retningslinjer.

Det er gjennomført registrering av telehiv på strekningen. Med bakgrunn i denne registreringen frostsikres totalt 580 m av veien.

Dagens rekkverk må erstattes med nytt der dette er nødvendig som følge av breddeutvidelse av veien. I tillegg etableres nytt rekkverk på enkelte strekninger for å tilpasses gjeldende krav og bedre ivareta trafikksikkerheten.

De to bruene på strekningen tilfredsstiller planlagt veibredde og beholdes slik de er i dag.

Dagens bussholdeplasser beholdes som i dag, men tilpasses breddeutvidelsen av fylkesveien. Unntaket er holdeplassen Nefa, der bussen i dag stopper i en avkjørsel i begge kjøreretninger. Her etableres busslomme i hver kjøreretning som utvidet skulder uten repos.

Enkelte avkjørsler foreslås stengt eller endret:

- Gnr/bnr. 124/5 har to avkjørsler i dag, hvorav den ene går direkte fra fv. 287. Avkjørselen direkte til fv. 287 stenges på grunn av trafikksikkerhet – dårlig sikt. Adkomst til eiendommen blir via Bergerudveien.



- Gnr/bnr. 124/10 har to avkjørsler i dag, og den nordre av disse foreslås stengt.
- På eiendommen gnr/bnr. 123/2, Bottolvshus, vil en låvebru som går direkte ut i fylkesveien bli fjernet og avkjørselen sanert.
- Dagens utflytende område ved gnr/bnr. 127/1 og gnr/bnr. 127/17 (til Eggedalsveien 485 og 491) strammes opp slik at disse får én felles avkjørsel fra fylkesveien.
- Den nordligste avkjørselen til gnr./bnr. 127/28 (gamle Sigdal kjøkken) stenges, mens den søndre opprettholdes og breddeutvides noe.
- For øvrig gjøres det kun mindre endringer av kryss og avkjørsler som tilpasning til veiprojektet. Dimensjonerende kjøretøy og siktforhold vil bli ivaretatt i henhold til Statens vegvesens krav.

Der det er planlagt mur ved avkjørsler er disse tilpasset slik at krav til frisikt er ivaretatt, eller det søkes fravik.

I plankartet er fylkesveien og de kommunale veiene Stubberudveien og Engerveien regulert som offentlig vei, mens private adkomstveier og skogsbilveier for øvrig er regulert som felles veier, som betyr privat.

Virkning av planforslaget

De regulerte tiltakene forbedrer dagens situasjon og forbedrer veien uten at hele veianlegget må bygges på nytt. Det meste av oppgraderingen av veien gjøres innenfor areal eid av Buskerud fylkeskommune, men planforslaget tilrettelegger for midlertidig erverv for anleggsgjennomføringen og permanent erverv der det er nødvendig for det nye anlegget.

Det vil bli bedre sikt i kurver som følge av de brede grøftene og breddeutvidelsen av veien.

Utbedringene vil føre til bedre trafiksikkerhet på strekningen.

Avbøtende tiltak

Det er vurdert at det ikke er behov for avbøtende tiltak som følge av planen.

Hva som ikke blir løst

Det er søkt om fravik fra Statens vegvesens håndbøker der kravene ikke vil bli ivaretatt.

Bussholdeplasser blir ikke i henhold til krav i Statens vegvesens håndbøker.

7.2 Universell utforming

Det er ikke tilrettelagt for universell utforming av eksisterende veianlegg inkl. tilhørende bussholdeplasser. Fordi prosjektet er et vedlikeholdsprosjekt der hensikten med planen er forfallsinnhenting av veien, gjøres ingen tiltak for å utbedre den universelle utformingen av veianlegget. Planforslaget tilfredsstiller derfor ikke krav til universell utforming.



7.3 Landskapsbilde

Eksisterende landskapsbilde

Planområdet ligger innenfor landskapsregionen Øvre dal- og fjellbygder i Oppland og Buskerud, underregion Eggedal [7] . Landskapsregionen består av høytliggende markante daldrag omkranset av fjellområder.

Fv. 287 går gjennom et nord-sør-gående daldrag med bratte dalsider mot fjellområdene på begge sider. I dalbunnen ligger Solevatnet med utløpet av elva Eggedøla i nord og innløpet til elva Simoa i sør. Daldraget kan deles inn i tre områder etter landskapskarakter, hvor vannet, elvene og dalbunnens topografi er de definerende landskapselementene.

I det første området, lengst sør ved Nedre Eggedal, går fv. 287 på den brede dalbunnen med raviner vest for Simoa med vekselvis skog, jordbruk, småhusbebyggelse samt industri og næring nærmest sørenden av Solevatnet.

Veien fortsetter nordover i det andre området, langs vestsiden av Solevatnet. Her er det kun noen få flate partier mellom dalsiden og vannet. På flatene er det jordbruk og gårdsbebyggelse. Fv. 287 går på det trange partiet mellom den bratte, skogkledde dalsiden og vannet. Spredt bolig- og næringsbebyggelse ligger tett på veien.

Sør for Ulatangen er det et parti med rasmark som strekker seg helt ned til veien. I samme område kan man fra veien se den karakteristiske rasblokken «Bruresteinen» i Solevatnet. Steinen er et viktig landemerke langs Solevatn og det er opparbeidet en stopplomme med informasjonsskilt ved steinen.



Figur 7-5 T.v. Bruresteinen ved Solevatnet (Foto: Malin Hjerpaasen). T.h. Fv. 287 mellom Solevatnet og rasmark sør for Ulatangen (Foto: Bjørn Inge Myklebust)

Ved Grønhovd, omtrent midt i planområdet, krysser veien Grønhovdelva, med sin karakteristiske steinsatte elvebredd, på bru. Deretter passerer veien de gamle fabrikkbyggene til Sigdal kjøkken i Eggedalsveien 570 (gn.br. 127/28).



Lengst nord går veien inn i det tredje området på en bred elveslette langs Eggedøla. På elvesletta er det vekselvis jordbruk, naturområder og spredt bolig- og næringsbebyggelse. Området karakteriseres av deltaområdet i Eggedølas utløp som utgjør Solevatnet naturreservat [5].

Fv. 287 går på vestsiden av deltaet. Nord i planområdet, ved Flata går veien parallelt med Enderudsbekken, før den krysses på bru lengst nord i planområdet.

Beskrivelse av planforslaget

Tiltaket medfører bredere vei, dypere grøfter, større veiskråninger og flere stikkrenner på tvers av veien. Grøfter og veiskråninger dekkes med toppjord fra anlegget og tilsås suksessivt. Kun toppjord uten fremmede arter skal benyttes utenfor areal som slås/skjøttes. Skråningstopp og -bunn avrundes mot tilstøtende terreng.

Der veien utvides mot berg blir det bergskjæringer med høyde opptil ca. 6,5 meter. Bergskjæringene etableres med helning 10:1 og 2 meter bergrensk i toppen.

Ved nærføring til bebyggelse, anlegges det flere steder murer med høyde opptil ca. 4,5 meter. Det er planlagt murer ved profilnr. 1860-1900, 4220-4340 og ved 4940-5040. Murene settes i ytterkant bunn grøft og er planlagt utført i naturstein med varierende størrelse og jevn topp. Det monteres sikringsgjerde langs toppen av muren. Murer skal eies av grunneier.

Tiltaket medfører mer rekkverk langs veien enn i dag. Ved Bruresteinen er rekkverksenden planlagt ført ned i terreng, for i minst mulig grad hindre utsikten til dette landemerket. Løsningen forutsetter at det blir gitt fravik fra regelverket.

Virkning av planforslaget

Tiltaket fører til en bredere veikorridor med større terrenginngrep og konstruksjoner enn i dag. Avrundingen av skråningstopp og -bunn samt påføring av toppjord og tilsåing av grøfter og sideterreng vil dempe virkningen av terrenginngrep i løsmasser.

Bergskjæringene vil bli permanente sår i landskapet. Skjæringene har moderat høyde (opptil 6,5 meter), men er lange (opptil ca. 500 meter). Skjæringene vil være eksponert mot veien, lokal bebyggelse og folk som ferdes på Solevatnet.

Murene er relativt høye (opptil ca. 4,5 meter). Sammen med gjerde på toppen vil disse oppleves som dominerende fra lokal bebyggelse. Murenes utførelse, med naturstein i varierende størrelse, er godt tilpasset områdets karakter og vil dempe den dominerende effekten.

Tiltaket vil medføre mer rekkverk langs veien. Rekkverket vil forsterke veien som et brudd med tilstøtende landskap.

Avbøtende tiltak

Det er vurdert at det ikke er behov for avbøtende tiltak som følge av planen.

Hva som ikke blir løst

Det er ikke uløste problemstillinger for dette temaet i reguleringsplanen.

7.4 Friluftsliv/by- og bygdeliv

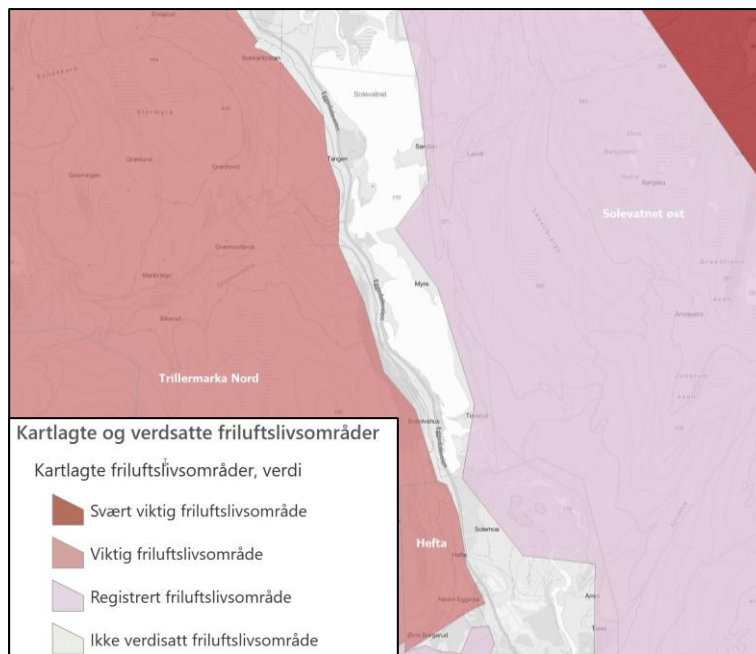
Eksisterende friluftsliv/ by- og bygdeliv

Det er kartlagt store friluftsområder i åsene både øst og vest for fv. 287. Vest for fylkesveien ligger Trillemarka Nord, et viktig friluftsområde (se Figur 7-7). Området ligger delvis innenfor Trillemarka-Rollagsfjell naturreservat og er et større sammenhengende turområde uten hytter, med enkelte merkede stier.

Sørvest for fylkesveien ligger Hefta, som er et nærturterreng og også kategorisert som et viktig friluftsområde. Her finnes en rundløype som i hovedsak benyttes av fastboende, og som også er den eneste ski- og fotturen i Sti og løypeplan for Sigdal kommune [10] med tilknytning til planområdet.

Det er ikke registrert turruter i umiddelbar nærhet til planområdet i den nasjonale turrutebasen [3]. På ut.no [1] er det imidlertid registrert et turforslag (skitur) gjennom Trillemarka, med utgangspunkt i Grønhovd bru og trasé vestover langs Grønhovdelva.

Norgeskart [6] viser i tillegg en mengde stier fra fv. 287 og sideveiene mot marka og Solevatnet. Et eksempel er en



Figur 7-6 Kartlagte friluftsområder i og i nærheten av planområdet [4]



Figur 7-7 Sti langs Solevatnet fra Eggedalsveien 645 til 693. Foto: Bjørn Inge Myklebust

forbindelse langs nordre del Solevatnet fra Eggedalsveien 645 (gnr/bnr. 127/5) til 693 (gnr/bnr. 130/32), som fremstår som et gammelt veifar (jf. Figur 7-7). Det er også skiltet flere sykkelruter fra Grøndhovd bru, og aktivitetsdata viser noe sykkel- og løpsaktivitet langs fylkesveien [13] .

Vassdraget Eggedøla-Solevatn-Storelva benyttes til ulike frilftsaktiviteter, blant annet fritidsfiske [2] og padling [9] . Vintertid arrangeres isbanekjøring på Solevatnet med base på Bottolvshus (gnr/bnr. 123/2). Jordene benyttes til parkering for besøkende til arrangementet.

Virkning av planforslaget

Tiltaket vil ikke påvirke de tilgrensende, kartlagte frilftsområdene og turrutene. Bredere vei, dypere grøfter, flere bergskjæringer og murer og mer rekkverk, vil derimot gjøre det vanskeligere å komme til de kartlagte stiene knyttet til fylkesveien.

Besøkende til isbanekjøring på Bottolvshus (gnr/bnr. 123/2) vil benytte adkomsten til gården som i dag.

Avbøtende tiltak

Det er vurdert at det ikke er behov for avbøtende tiltak som følge av planen.

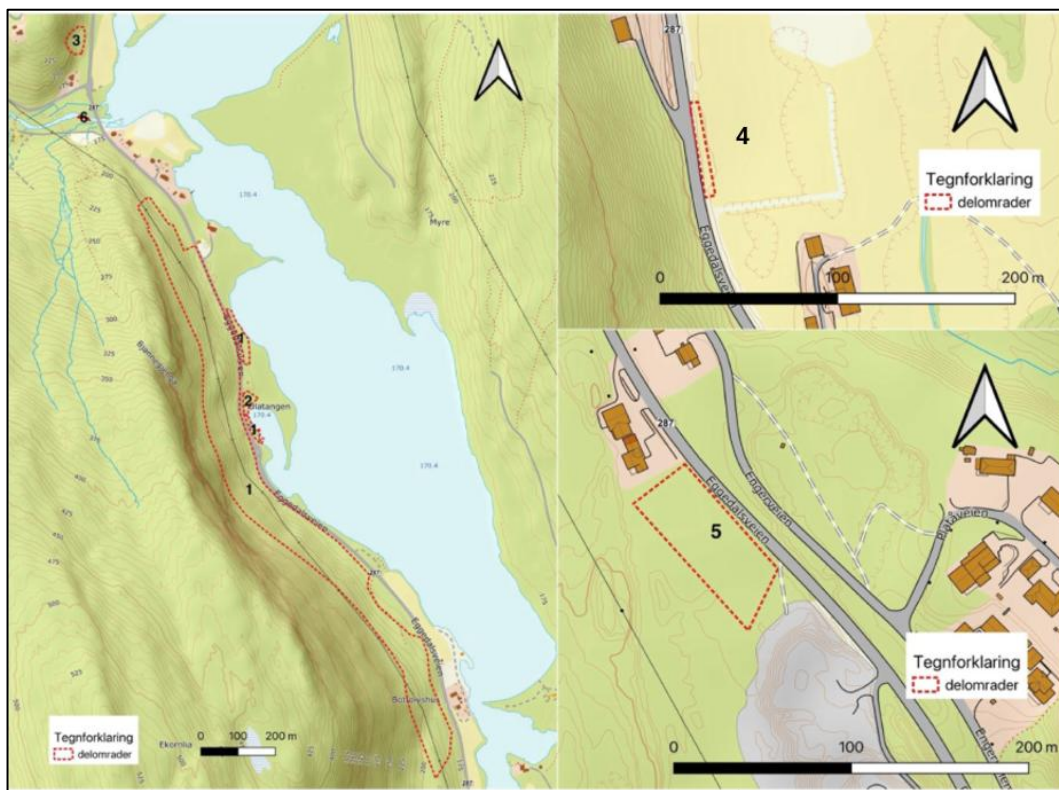
Hva som ikke blir løst

Det er ikke uløste problemstillinger for dette temaet i reguleringsplanen.

7.5 Naturmangfold

Eksisterende naturmangfold

Det er innhentet informasjon fra relevante naturbaser og gjennomført en kartlegging i felt for naturtyper, fremmedarter og rødlistearter. Videre er det også kartlagt for fugl med fokus på sensitive fuglearter. Den aktuelle veistrekningen har blitt avgrenset til delområder med forskjellige naturverdier: 1) Ulaåsen; 2) Vierstrandskog ved Ulatangen; 3) Granskog ved Tangebrøttet, 4) Artsrik veikant nord for Tangen, 5) Knerot i sandfurskog ved Nedre Eggedal og 6) Flomskogsmark ved Grønhovdselva.



Figur 7-8 De seks delområdene. Til venstre: 1) Ulaåsen, 2) Vierstrandskog ved Ulatangen, 3) Granskog ved Tangenbrøttet, og 6) Flomskogsmark ved Grønhovdselva. Øverst til høyre: 4) Artsrik veikant nord. Nederst til høyre: 5) Knerot i sandfuruskog ved Nedre Eggedal

Delområde 1 Ulaåsen omfatter en rekke DN13-naturtyper med A-verdi og flere truede arter inkludert elfenbenslav. Naturtypene i Ulaåsen inkluderer gammel lavblandingsskog med utforming sørboreal gran-blandingsskog, rik edellauvskog med utforming rik rasmarsklindeskog og gammel boreal lauvskog med utforming gammel lauvblandingsskog.

Det er identifisert fire resipienter langs strekningen. To mindre bekker med vandringshinder under fv. 287, en større åpen elv (Grønhovdselva) og Solevatnet. Det er forekomst av elvemusling i Solevatnet og elver/bekker som renner til Solevatnet. Man kan anta at det finnes ål og edelkreps i vannet. Deler av Solevatnet er et naturreservat og det er registrert flere andre miljøverdier som må ivaretas. Solevatnet er også en del av det vernede vassdraget 012/2 Simoa.

Innenfor den vurderte strekningen er det påvist elfenbenslav. Elfenbenslav er en prioritert art og har en egen verneforskrift [14]. Lavarten er vernet mot alle former for skade, miljøendringer eller negativ påvirkning innenfor en radius på 35 meter. Skal man gjennomføre byggevirkosomhet, flytte på masser/stein osv. må det avklares om aktiviteten er i konflikt med verneforskriften. Er aktiviteten i konflikt med verneforskriften må man søke statsforvalteren om dispensasjon før gjennomføring av aktiviteten. Det er også en rekke andre truede sopp- og lavarter i det samme området i Ulaåsen som vil ha tilsvarende sårbarhet ift. anleggsvirkosomhet og den permanente påvirkningen fra veien. Truede arter



som dalvrenge, trollpraktlav og prikkporekjuke, samt den fredete grønnsko er registrert i området. Ved søknad om dispensasjon etter verneforskriften for elfenbenslav, vil også ivaretagelse av de andre artene omtales.

Det er registrert flere arter med fugler som hekker langs strekningen og prosjektområdet har nærføring til viktige habitater for fugl.

Beskrivelse av planforslaget

Bekken i sør ved Solemoa vil få ny kulvert som erstatter dagens kulvert. Kulverten i dag er et vandringshinder for fisk, men ny kulvert etableres slik at framtidig fiskevandring gjøres mulig. Det ligger en kulvert der bekken går under kommunal vei, Engerveien, nedstrøms fylkesveien. Denne kulverten er også et vandringshinder og må utbedres for at strekningen skal være mulig for fisk og kreps også å passere oppstrøms. Utbedringer og anleggsgjennomføring som gjøres i forbindelse med kryssing av fylkesveien vil utføres slik at det ikke vil være til hinder for etablering av elvemusling og edelkreps i denne delen av vassdraget dersom strekningene nedstrøms utbedres i fremtiden. Virkningen vil være at kreps og elvemusling kan etablere seg opp til og også oppstrøms fylkesveikryssingen dersom vassdraget også utbedres nedstrøms. Bekkekryssingen ved Kopseng skal ikke utbedres i forbindelse med prosjektet og vandringshinderet her vil derfor ikke bli utbedret.

Ved utforming av tiltaket er det lagt vekt på å unngå direkte inngrep i registrerte rødlistede lokaliteter så langt det har vært mulig. Veien vil flyttes ca. en grøftebredde lengre vekk fra populasjonen med elfenbenslav enn dagens asfaltkant. Enkelte arbeider vil likevel komme innenfor forskriftsregulert hensynssone for elfenbenslav og anbefalt influensområde rundt enkelte andre registrerte forekomster av truede lavarter. For å ivareta naturverdiene er aktuelle områder avsatt som hensynssone H560 i plankartet. I tillegg er det regulert båndleggingssone etter lov om naturmangfold (H720) for områder som ligger innenfor buffersonen knyttet til forekomster av elfenbenslav.

Som følge av at man flytter veien noe i retning mot Solevatn, vil veifyllingen tangere Solevatn på en kort strekning. Foten på veifyllingen vil trolig kun gå ut i vannet på noen få kvadratmeter, men det må påregnes at en beltegående gravemaskin må stå i kantsonen og delvis kjøre 2-4 meter ut i vannet langs noen titalls meter av Solevatn. Det vil derfor være ubetydelig permanent arealbeslag ut i Solevatn, men det vil kunne være noe mer midlertidig inngrep i strandsonen. Vannet vil da kunne påvirkes av noe avrenning fra veifyllingen, samt noe vegetasjonsavtakning, graving og midlertidig fylling av anleggsvei. Anleggsvei fjernes og kantsoner istandsettes ved ferdigstilling av anleggstiltaket. I bestemmelsene er det stilt krav om bruk av rene masser ved utfylling i Solevatn. Det skal gjøres tiltak for å hindre forurensning og minimere negativ effekt på fisk og andre akvatiske organismer og deres livsmiljø. Tilsvarende bestemmelse gjelder innenfor arealformålet Bruk og vern av sjø og vassdrag, som også omfatter Grønhovdelva.



Noe vegetasjon langs Solevatn må fjernes i anleggsfasen.

Virkning av planforslaget

Tiltaket legger til rette for fremtidig fiskevandring i bekken i sør ved Solemoa dersom vandringshinderet under den kommunale veien også blir utbedret. Fiskevandring og habitat for elvemusling blir ivaretatt i utløpet til Grønhovdselva.

Overvannshåndteringen langs fylkesveien optimaliseres for vannrensning med gjennomgående infiltrasjon og overrissingsløsninger. Dette gir delvis to rensetrinn, både av partikulære og løste forurensninger.

I permanent fase vil påvirkning på elvemusling og edelkreps være tilsvarende dagens situasjon. Påvirkning på elfenbenslav, edelkreps og fisk vil være mest kritisk i anleggsfase. For elfenbenslav vil det å flytte veien lengre vekk fra populasjonen være gunstig.

Fylling nær Solevatn ventes ikke å gi noe påvirkning i permanent fase.

Fjerning av trær og vegetasjon langs Solevatnet kan påvirke økologien negativt frem til det vokser opp igjen. Dette kan særlig påvirke fugl.

Vurdering etter naturmangfoldlovens §8-12

I dette kapittelet er tiltaket vurdert etter prinsippene for offentlig beslutningstaking i naturmangfoldloven §§ 8-12. Prinsippene skal legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet, jamfør naturmangfoldlovens § 7.

Det er vurdert at kunnskapsgrunnlaget på land er tilfredsstillende, men at det er behov for supplerende prøver i vann før anleggsstart. Dette omfatter analyser og prøver i tråd med krav fra statsforvalteren (vil følge av vedtak til dispensasjonssøknad for tiltak i vassdrag).

Tiltaket vil føre til at kantvegetasjon langs elv og bekk fjernes. Skaden vurderes som reversibel ettersom det legges til rette for at vegetasjonen vil vokse opp igjen.

For å redusere risiko for negativ påvirkning i anleggsperioden er det utarbeidet en miljørisikovurdering for byggeplan. Det må gjennomføres risikoreduserende tiltak i henhold til denne for å forhindre skade på viktige naturverdier og arter. De identifiserte tiltakene er listet opp i miljørisikoanalysen for anleggsfasen (Miljøriskens) som er vedlagt planbeskrivelsen (vedlegg 3).

Avbøtende tiltak

Det søkes om dispensasjon fra Forskrift om elfenbenslav, der detaljert gjennomføring i anleggsfasen beskrives med fokus på ivaretagelse av sårbare lavarter.

For vannmiljø har det vært særlig fokus på forvaltningsarter som edelkreps og elvemusling. Det legges inn tiltak i miljørisiken for vask og desinfeksjon av maskiner og utstyr som benyttes i vassdraget både før og etter arbeidene. Det er identifisert en rekke avbøtende tiltak for å ivareta vannmiljø under arbeid i og nært vassdrag i anleggsfasen. Tiltakene



knyttet til natur- og vannmiljø er beskrevet i YM-plan med miljørisikoanalyse. I byggeplanfasen vil det søkes om tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og fjerning av kantvegetasjon fra statsforvalteren siden det er edelkreps og elvemusling i vassdraget. Tiltakene identifisert i miljørisikoanalysen beskrives som forutsetning for gjennomføringen i søknaden, men prosjektgjennomføringen vil også omfatte alle tiltak som følger av vilkår gitt av statsforvalter.

Kartleggingen som supplerte databaseinformasjonen identifiserte at sensitive fuglearter krever tiltak både i forhold til tid og lokasjon. Tiltak for å ivareta sensitive fuglearter er konkretisert i miljørisikoanalysen og innarbeides i anleggsgjennomføringsplanen.

Hva som ikke blir løst

Vandringshinder ved kryssing av Kopstad bru blir ikke utbedret.

En type skjermingskonstruksjon ble diskutert med Statsforvalter for mulig ivaretagelse av elfenbenslav. Ved mer detaljert vurdering er det konkludert med at anleggsgjennomføringen av denne vil ha større risiko for negativ påvirkning på elfenbenslavpopulasjonen enn de trafikkskapt påvirkningene i driftsfasen. Blant annet vil en skjerm kunne kreve omfattende fundamentering for å tåle snølast. Konstruksjonen vil derfor kreve større inngrep og mer arealbeslag, noe som ikke er ønskelig. Skjerm anses derfor å ikke være et riktig avbøtende tiltak og er ikke tatt med i planforslaget.

7.6 Kulturarv

Eksisterende kulturarv

I Riksantikvarens nasjonale kulturminnedatabase Askeladden er det ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet, men det er registrert kulturminner i nærheten på Øvre Enger (røysfelt), Nordre Tveiten (bosetning- og aktivtetslokalitet) og Kopseng (uavklart haug). I tillegg er det tidligere registrert flere automatisk fredete kulturminnelokaliteter langs fv. 287 retning Prestfoss.

Planområdet berører eiendommen tilhørende Enger søre (gnr.123) og Grønhovd nedre (gnr.127), som i skriftlige kilder er nevnt tilbake i hhv. 1370 og 1438. Gårdene Enger Øvre (gnr.124), Enger nedre (gnr. 125) og Kopseng (gnr.130) er nevnt i skriftlige kilder så tidlig som overgangen fra middelalderen til nyere tid, og ligger i nærheten av planområdet. Sett i sammenheng med funn i nærområdet, sannsynliggjør dette et potensial for at planområdet kan inneholde uregistrerte automatisk fredete kulturminner.

Ved midtre del av søndre Solevatn står det en stor stein, kalt *Brurestein*. Steinen er vurdert som et kulturminne i form av tradisjonslokalitet med lokal verdi, men er ikke et automatisk fredet kulturminne.



Virkning av planforslaget

Seksjon for kulturarv i Buskerud fylkeskommune gjennomførte i 2026 en arkeologisk registrering av det varslede planområdet Fv. 287 Nedre Eggedal – Kopseng, samt endringer av plangrense t.o.m 01.06.2026. Det ble ikke påvist automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet ved registreringen, men det ble funnet to automatisk fredete lokaliteter i nær tilknytning til planområdet.

Det ble gjort funn av en fangstgrop nord for Ulatangen. Denne ligger mellom fylkesveien og Solevatnet, og typologisk dateres til jernalder – middelalder. Det ble også gjort funn av et flintavslag nært Solevatnet, i området Bottolvshus. Den foreslåtte planen vil ikke komme i konflikt med kulturminnene.

Avbøtende tiltak

Det er vurdert at det ikke er behov for avbøtende tiltak som følge av reguleringsplanen.

Kulturminnene som ble registrert i forbindelse med gjennomført arkeologisk registrering vil bli lagt inn i Riksantikvarens nasjonale database Askeladden som en del av videre rapporteringsarbeid.

Hva som ikke blir løst

Det er ikke uløste problemstillinger for dette temaet i reguleringsplanen.

7.7 Naturressurser

Eksisterende naturressurser

Det er registrert matjord langs deler av strekningen, i hovedsak knyttet til større, flate partier langs fylkesveien. Arealene er relativt små og benyttes i dag i hovedsak til gress og fôrproduksjon, men har potensial for korndyrking.

Planområdet går gjennom områder med noe skog. Sør i området, før Ulaåsen, er det begrenset med skog. Langs øvrige deler av strekningen ligger tiltaksområdet hovedsakelig i randsonen av skog, delvis med høy bonitet. Flere skogsbilveier og driftsveier har avkjørsel direkte fra fylkesveien. Utenfor planområdet finnes det betydelige skogbruksarealer som benytter fylkesveien til transport av tømmer.

Det er flere grunnvannsbrønner tilknyttet boliger langs fylkesveien, med drikkevann som bruksområde. Det er tilknytning til kommunalt drikkevann i den sørlige delen av planområdet, mens boliger i den nordre delen er basert på private vannkilder.

Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget medfører i liten grad permanent beslag av matjord. Permanent beslaglagt matjord vil tilbakeføres til grunneier, enten ved at tilsvarende jordbruksareal opprettholdes



gjennom etablering av erstatningsarealer, eller ved at resterende arealer forbedres der jordsmonnets kvalitet tilsier behov for jordforbedring.

Det permanente beslaget av jordbruksareal er svært begrenset og knyttet til lokale endringer av avkjørsler, justeringer av veigrøfter og lignende som følge av tilpasning til veien. Samlet permanent beslag av jordbruksareal utgjør om lag 2001 m².

I anleggsperioden vil det være behov for midlertidig beslag av jordbruksareal (dyrka mark og beitemark) nær fylkesveien. Hensikten er å anlegge midlertidige omkjøringsveier for å kunne gjennomføre anleggsfasen, samtidig som den normale trafikken opprettholdes. Det midlertidige beslaget av jordbruksareal utgjør om lag 28 389 m².

Tabell 7-1 Oversikt over midlertidig og permanent beslag dyrka og dyrkbar mark

	Dyrka mark	Skog/dyrkbar mark
Midlertidig beslag	28 389 m ²	75 639 m ²
Permanent beslag	2 001 m ²	31 575 m ²

Som vedlegg til YM-planen er det utarbeidet et grunnlag for massehåndtering i anleggsfasen. Med utgangspunkt i dette skal det før anleggsstart utarbeides en massehåndteringsplan som fastsetter rutiner og føringer for håndtering, lagring og flytting av matjord, slik at jordressursene ivaretas gjennom anleggsfasen.

Det er kartlagt planteskadegjørere i landbruket på strekningen. Selv om det ikke er funnet noe, hverken historisk eller under naturkartleggingen i reguleringsplanarbeidet, vil tiltak mot introduksjon og eventuell spredning av planteskadegjørere inkluderes i anleggsgjennomføringen. Tiltakene er identifisert gjennom miljørisikoanalysen som er utført som del av plan for Ytre miljø for anleggsgjennomføringen.

Det vil forekomme noe permanent beslag av skogområder i forbindelse med ferdig anlegg. I tillegg vil det bli noe midlertidig beslag av skogområder i anleggsperioden. Omfanget av permanent beslag utgjør om lag 31.575 m², mens midlertidig beslag er estimert til 75.639 m².

Eksisterende vegetasjon langs jordbruksareal berøres i liten grad av tiltaket.

Virkning av planforslaget

Det permanente beslaget av jordbruksareal er lite. Matjord som flyttes vil kunne bruke noe tid på å oppnå tilsvarende dyrkningsevne som før flytting. Samtidig kan tiltaket gi forbedring av enkelte jordbruksarealer der det tilføres matjord og gjennomføres jordforbedrende tiltak.



Midlertidig beslag av skog i anleggsfasen, der trær fjernes, vil medføre at det tar flere år før områdene gjenoppnår tilsvarende tilstand som i før-situasjon. Permanent beslag av skog er lite og knyttet til ferdig veianlegg.

Drikkevannskilder skal i utgangspunktet ikke bli berørt, men kan påvirkes ved reduksjon i vannkvalitet eller vannmengde som følge av sprengningsarbeider i veiskjæringene.

Avbøtende tiltak

Det er foretatt prøvetakning av drikkevannsbrønner i forkant av anleggsarbeider, og det vil bli tatt prøver i etterkant av ferdig tiltak.

Dersom det avdekkes uakseptabel påvirkning på en drikkevannsbrønn, vil det straks iverksettes midlertidig vannforsyning frem til erstatningsbrønn har blitt etablert.

Øvrige avbøtende tiltak for anleggsfase er beskrevet i miljørisiken.

Hva som ikke blir løst

Det er ikke noe uløst for dette temaet.

7.8 Geologi og grunnforhold

Eksisterende geologi og grunnforhold

Det er gjennomført grunnundersøkelser langs hele strekningen. Grunnundersøkelsene viser faste masser. Det er berg i dagen i områder langs traseen og grunnforholdene anses som gode.

Beskrivelse av planforslaget

Lokal stabilitet er generelt tenkt løst med graveskråninger med helning 1:2 eller slakere. Stedvis (ved Solevatnet) skal det graves med helning 1:1,5 for å unngå fylling i innsjøen. Planlagte fyllinger og skjæringer langs traséen er kontrollert og utløser ikke behov for geotekniske tiltak.

Langs traseen skal det flere steder etableres støttemurer der det ikke er plass til skjæringer. Støttemurer planlegges utført som tørmurer, og er nærmere beskrevet i kap. 7.3.

I et parti ligger eksisterende vei i bunnen av ur. I dette partiet er det bratt og tilfredsstillende sikkerhet kan ikke dokumenteres iht. stabilitetskrav i regelverk. I utgangspunktet skal utbedringer av eksisterende vei ha samme sikkerhetsnivå som for en ny vei. Samtidig åpner vegnormal N200:2024 for at det for mindre utbedringer på eksisterende veier kan aksepteres at sikkerhetsnivået ved geoteknisk prosjektering ikke oppnår samme krav som for ny vei. Dette legges til grunn for prosjektet, men må endelig vurderes av tiltakshaver. Utvidelse av veien forbi urmassene er planlagt innenfor eksisterende veikant, slik at urmassene ikke berøres. Dermed forblir dagens situasjon/stabilitet uendret.



Se videre vedlegg 5 Rapport V_R-0011 *Geoteknikk områdestabilitet*, vedlegg 6 Rapport V_R-0012 *Geoteknisk vurdering av stabilitet og tiltak* og *Geologisk vurderingsnotat*, vedlegg 7.

Virkning av planforslaget

Planforslaget påvirker ikke områdestabiliteten. Områdestabiliteten er vurdert som tilfredsstillende.

Avbøtende tiltak

Det er vurdert at det ikke er behov for avbøtende tiltak.

Hva som ikke blir løst

Behov for eventuell bergsikring må avklares i byggefase.

7.9 Bebyggelse og næring

Eksisterende bebyggelse og næring

Sør i planområdet ligger et større industriområde som rommer blant annet Sigdal kjøkken, Granli trevare og Halvorsen Bilservice AS. Disse er store næringsaktører i regionen med et stort transportbehov for både lastebiler og privatbiler.

Om lag 700 meter nord for industriområdet ligger Hebbes racing på Bottolvshus gård, der det drives kommersiell næring i form av isbanekjøring og snøscooterkjøring på Solevatn vinterstid. 24.01.2026 ble det arrangert *Gatebil on ice* for første gang på 10 år her. Arrangementet hadde rundt 2500-3000 besøkende, som tilsier et tidvis stort antall besøkende [8]. Adkomst til Hebbe racing er regulert via samme avkjørsel som til gården, og parkering skal foregå på gårdens eiendom. Dette er regulert gjennom egen reguleringsplan.

For øvrig er det spredt bebyggelse langs veien, med blanding av gårder og boliger. Enkelte av boligene ligger tett inntil veien.

Beskrivelse av planforslaget

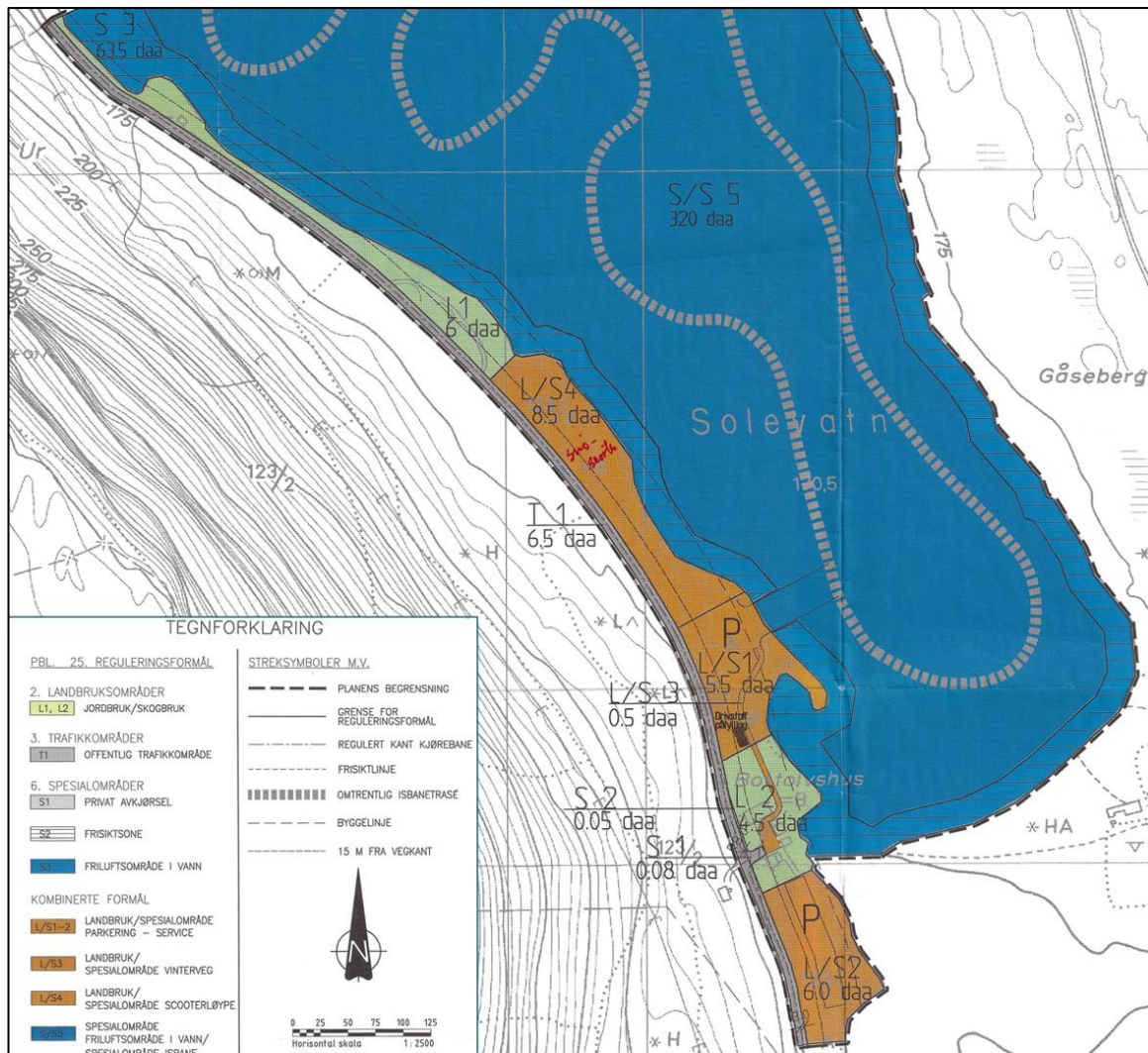
Planforslaget regulerer kun nødvendig areal til utbedring av veien. På Bottolvshus (gnr/bnr. 123/2) er det behov for å rive en låvebru som ender direkte ut i fylkesveien. Dette er avklart med eier. Det er også behov for å rive et lite skur ved (gnr/bnr. 123/20). For øvrig vil tiltaket ikke påvirke eksisterende bebyggelse, men det vil kreve noe arealbeslag, både midlertidig og permanent, utenfor Buskerud fylkeskommunes eiendom.

Kryss og avkjørsler vil bli tilpasset den nye veien slik at siktforhold ivaretas. Utbedringene av veien fører til at kravet til sikkerhetssone langs veien oppnås.

Bestemmelser for områder på land fra reguleringsplan for Solevatn (isbanekjøring) er tatt inn i planbestemmelsene, da disse områdene er overlappende og foreliggende plan derfor



skal erstatte tidligere regulering. Figur 7-9 viser inndelingen i landbruksområder og kombinerte formål som er spesifisert i bestemmelsene.



Figur 7-9 Utsnitt fra reguleringsplan for Solevatn. Planene er overlappende på landområdene og gjeldende plan skal erstatte disse arealene.

Virkning av planforslaget

Utover nevnte låvebru og skur som må rives, vil reguleringsplanen ikke medføre endringer for eksisterende eller planlagt ny bebyggelse, men enkelte eiendommer vil få noe mindre utomhusareal.

Avbøtende tiltak

Det er vurdert at det ikke er behov for avbøtende tiltak som følge av planen.



Hva som ikke blir løst/hva som løses i byggeplanfase

Det er ikke uløste problemstillinger for dette temaet i detaljreguleringsplanen. I byggeplanfasen vil det være aktuelt å vurdere anleggsområdets omfang for å minimere inngrep på naboeiendommer.

7.10 Byggegrenser

Langs offentlig vei skal byggegrenser være fastsatt med hjemmel i veglova, dersom det ikke følger annet av kommuneplan eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Generell byggegrense for fylkesvei er 50 meter fra midtlinje i kjørebane. Denne byggegrensen er fulgt opp i *Fylkesdelplan for avkjørsler og byggegrenser langs riksveinettet i Buskerud* (2005), i kommuneplanens arealdel og tilgrensende reguleringsplan for Solevatn.

Der planavgrensningen er bredere enn 50 meter er generell byggegrense regulert med linje i plankartet. Dette gjelder to steder, ved Bergerudveien i sør og like nord for Grønhovdelva. Arealene er regulert med formål LNF. For øvrig gjelder veilovens generelle byggegrenser fra vei.

I kommuneplanens arealdel er det bestemmelse om byggegrense på 50 meter fra strandlinje målt i horisontalplanet ved høyeste vanlige flomvannstand (dvs. 10-års flomnivå, jf. Vannressursloven § 3) for Solevatn og øvrige vassdrag i kommunen. Forfallsinnhenting av veien innebærer at veien blir liggende på samme sted som i dag, men stedvis med noe veiareal og fylling samt midlertidig omkjøringsvei nærmere vannforekomstene enn 50 meter. Det reguleres ingen endring i byggegrensen.

7.11 Barn og unge

Dagens fylkesvei har ingen tiltak eller funksjoner rettet mot barn og unge, og det er skoleskyssordning på strekningen.

Bussholdeplassen Nefa benyttes hovedsakelig av skolebarn. Her stopper bussen i dag i veien, mens det i ny situasjon etableres busslomme i form av utvidet skulder på veien. Som følge av at prosjektet er begrenset til forfallsinnhenting, etableres for øvrig ingen tiltak rettet mot barn og unge i planforslaget. Det tilrettelegges ikke med verken fortau eller gang- og sykkelvei, heller ikke til/fra bussholdeplasser.

Med bakgrunn i forbedring av bussholdeplasser som brukes av skolebarn, vurderes reguleringsplanen å gi en liten forbedring for barn og unge.



7.12 Støy og støv

Eksisterende støyforhold

Det er ikke utført støyberegning for dagens situasjon, men Statens vegvesens kart over støysoner for riks- og fylkesveier [12] viser at det i dagens situasjon er 25 boliger og to næringsbygg som ligger i gul støysoner og 15 boliger og to næringsbygg som ligger i rød støysoner. Nordre del av Solevatnet er ikke omfattet av verken gul eller rød støysoner.

I kommuneplanens arealdel er søndre del av Solevatnet regulert med støysoner. Bakgrunnen for denne reguleringen er bruken av området til motorsport vinterstid.

Eksisterende masseuttaksområde på gnr/bnr. 124/5 er uregulert og ikke nevnt i kommuneplanens arealdel. Masseuttaket er ikke aktivt per i dag.

Beskrivelse av planforslaget

Det åpnes ikke for nytt støyfølsomt bruksformål i planen.

Virkning av planforslaget

Klima- og miljødepartementets *Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen* T-1442/2021 skal legges til grunn for behandling av støy ved arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. I denne er det spesifisert at endring og utbedring av eksisterende samferdselsanlegg innebærer tiltak der endringen gir en økning i støynivå på 1-2 dB *som følge av endret geometri, økt fartsgrense, økt kapasitet, økt anlegg tungtrafikk eller endring av støyskjermer og støyvoller*. Fordi tiltaket innebærer forfallsinnhenting på dagens vei der endringene *ikke* vil medføre slike endringer eller tiltak, er det ikke utarbeidet støyberegning for virkningen av det permanente tiltaket.

Anleggsarbeidene er av midlertidig karakter og det er svært spredt bebyggelse langs strekningen. Det legges til grunn at entreprenør skal planlegge og gjennomføre arbeidene slik at støv- og støyulempen for omgivelsene blir minst mulig, i tråd med gjeldende retningslinjer. Støy og støv i anleggsfasen vil primært være knyttet til anleggsarbeider som transport, massehåndtering og bruk av anleggsmaskiner. I tillegg er det åpnet for knusing av masser for gjenbruk i prosjektet innenfor midlertidig bygge- og anleggsområde markert med «#2» i plankartet (gnr/bnr. 124/5 og 127/1). Gjennom bestemmelsene er det stilt krav til at knusing av masser skal planlegges og gjennomføres slik at støv- og støyulempen for omkringliggende bebyggelse begrenses fra disse områdene.

Det er potensiale for hekkende fugl innenfor planens influensområde. Anleggsarbeider kan forstyrre hekketiden, særlig for arter som er sensitive for støy og aktivitet. For å redusere risiko for negative konsekvenser er det stilt krav om kartlegging av hekkende fugl før oppstart av anleggsarbeidene. Dersom det påvises hekkelokalteter, skal arbeidene tilpasses for å unngå forstyrrelser, eksempelvis gjennom tidsavgrensning eller avbøtende tiltak. For eventuelle forekomster av sårbare eller skjermende arter skal de nødvendige hensynene avklares med relevant fagmyndighet, som gjerne er Statsforvalteren.

Avbøtende tiltak

Det er vurdert at det ikke er behov for avbøtende tiltak som følge av planen, men det kan bli behov for avbøtende tiltak og/eller tidsavgrensninger i anleggsfasen, spesielt knyttet til eventuell knusing av masser og av hensyn til hekkende fugl.

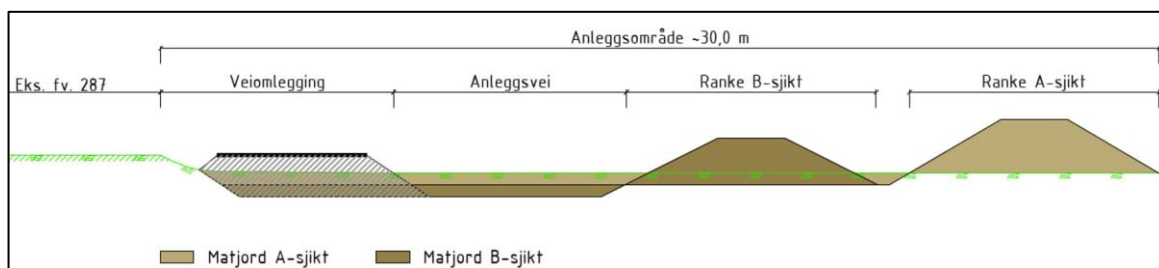
Hva som ikke blir løst

Det er ikke uløste problemstillinger for dette temaet i detaljreguleringsplanen.

7.13 Massehåndtering

Det planlegges to riggområder for knusing av masser. Det ene i syd ved eksisterende, men ikke-aktive, masseuttak på vestsiden av fylkesveien. Det andre riggområdet planlegges vest for Grønhojd bru. Det er gode bergmasser langs strekningen, og det ønskes å benytte disse som kvalitetsmasser i veioverbygning og frostsikringslag ved å åpne for knusing av masser i ett eller begge riggområdene. Med denne forutsetningen kan alle bergmasser benyttes i anlegget. I tillegg kan vegetasjonsdekket benyttes ved at disse toppmassene legges ut på berg eller i jordskråninger i områder som skjøttes i veiens driftskontrakt, samt at massene tilsåes suksessivt etter utlegging. Toppmasser fra arealer med fremmede arter skal ikke blandes med øvrige toppmasser. Disse må enten benyttes som toppmasser på arealer hvor det vokser tilsvarende fremmede arter i dag, eller kjøres til godkjent mottak.

Anlegget berører dyrket mark. Matjord fjernes og legges i ranke der dyrket mark beslaglegges permanent eller midlertidig. A- og B-sjikt plasseres i hver sin ranke, jf. prinsipp i Figur 7-10. Tiltak utføres for å beskytte matjordranken i anleggstiden. Ved ferdigstillelse tilbakeføres matjorda i riktig rekkefølge.



Figur 7-10 Prinsipp for ranking av matjord

Jordmasser utover matjord og toppmasser vil ikke kunne anvendes i anlegget. Disse overskuddsmassene er beregnet til ca. 60 000 m³ og må transporteres til eksternt mottak for jordmasser. Det forventes at deler av jordmassene kan inneholde frø av fremmede arter. Håndtering, mellomlagring og eventuell gjenbruk av massene må derfor skje på en måte som hindrer spredning av fremmede arter, i tråd med naturmangfoldloven og gjeldende regelverk. Dette er omtalt i vedlagt YM-plan (vedlegg 3). Det er ikke registrert forurensset grunn langs traséen, og massene vurderes derfor som rene i forurensningsfaglig forstand. Det legges opp til at utførende entreprenør skaffer mottak for disse massene.



Virkning av planforslaget

Etablering av riggområder vil medføre midlertidig arealbeslag med lokal påvirkning i anleggsperioden. Bruk av lokale bergmasser gjennom eventuell knusing i ett eller begge riggområdene gir positive virkninger ved at massetransport reduseres, noe som innebærer mindre belastning på veinettet, redusert støy og lavere klimagassutslipp knyttet til transport.

Gjenbruk av vegetasjonsdekke og toppmasser til istandsetting av skråninger og andre berørte arealer bidrar til raskere revegetering og bedre landskapstilpasning etter ferdigstilling.

Planforslaget berører dyrket mark, men konsekvensene vurderes som begrensede gjennom forsvarlig håndtering, lagring og tilbakeføring av matjord. Overskuddsmasser som ikke kan gjenbrukes i anlegget må transporteres til eksternt mottak. Dette gir noe økt anleggstrafikk i anleggsfasen og en midlertidig belastning knyttet til transport.

Det er ikke registrert forurensning grunn langs traséen, og overskuddsmassene vurderes derfor som rene, noe som reduserer risiko for negative miljøvirkninger ved håndtering og deponering.

Samlet sett vurderes virkningene som små og i hovedsak midlertidige.

Avbøtende tiltak

Det er vurdert at det ikke er behov for avbøtende tiltak.

Hva som ikke blir løst

Entreprenør må sørge for mottak av overskuddsmasser.

Det er ikke konkretisert hvilke arealer matjord som blir permanent beslaglagt skal flyttes til.

7.14 Teknisk infrastruktur

Eksisterende teknisk infrastruktur

Det er i dag ca. 55 stikkrenner innenfor tiltaksområdet. Disse har dårlig tilstand og vil bli liggende for høyt i forhold til utbedringstiltakene.

Ved hjelp av en spørreundersøkelse er det lokalisert private vann- og avløpsanlegg tilhørende tilstøtende eiendommer innenfor tiltaksområdet.

Det ligger noe eksisterende kommunalt vann- og avløpsanlegg mellom profil 250 og 1090.

I sørenden av Solevatn krysser et lavspennet luftstrek over fylkesveien.

Det har vært møter mellom kabeleiere og tiltakshaver. I gjennomføringen av tiltaket vil kabler som ikke er i bruk saneres av kabeleier og nye trekkeør etableres.



Beskrivelse av planforslaget

Stikkrenner

Innenfor tiltaksområdet skal det etableres totalt 55 nye stikkrenner. Dette inkluderer både utskifting av eksisterende stikkrenner og etablering av nye der dette er vurdert som nødvendig. Ved Grønhovd bru beholdes to eksisterende stikkrenner, mens øvrige stikkrenner skiftes ut.

Stikkrenner med diameter større enn 1000 mm. etableres med vingemurer, mens stikkrenner med diameter mellom 300 og 1000 mm. etableres med inntakskummer. På steder der det er høydemessige utfordringer vil stikkrenner etableres med skråskjærte rør i inn- og utløpssone. Mindre stikkrenner under avkjørsler etableres åpne.

På grunn av høydemessige utfordringer vil mange stikkrenner forlenges ned til Solevatn slik at avrenning på terreng reduseres. Forlengelse av stikkrenner innebærer at det vil etableres lukket grøft over eiendommer og jorder. Enkelte steder vil det også være behov for noe terrengtilpasning i utløpssonen for å sikre mot erosjon og etablere sikker vannvei mot Solevatn.

Alle stikkrenner er dimensjonert for en 200-års nedbørshendelse inkl. klimafaktor på 1,4 og usikkerhetsfaktor på 1,1. Stikkrennene er også dimensjonert for 1/3 gjentetting/nedslamming.

Det er søkt fravik om å etablere stikkrenner som er mindre enn kravene i N200 og at minste diameter er 400 mm.

Enkelte av de nye stikkrennene er ikke dimensjonert for delvis gjentetting i tråd med krav i N200. Dette med bakgrunn i størrelse på nedslagsfelt, høydemessige utfordringer og plassmangel.

Eksisterende stikkrenner som beholdes vil enkelte steder ikke tilfredsstillende dimensjonerende avrenning, men det er gjort vurderinger som viser at konsekvensene for avrenningen ut over kapasiteten er liten.

Drens- og overvannsystem

Håndtering av avrenning og overvannsflom dimensjoneres i tråd med tretrinnsstrategien ved etablering av løsninger som ivaretar krav til infiltrasjon, fordrøyning og trygge flomveier. Naturbaserte løsninger benyttes der dette er gjennomførbart.

Det vil etableres åpen drenering med dype grøfter på store deler av strekningen. Der det er plassutfordringer vil det etableres lukket drenering ved bruk av drensledninger og sandfang med kuppelrister. Utløp fra lukket drens system vil kobles mot stikkrenner og utløp mot resipient.



Privat vann- og avløpsanlegg

Privat vann- og avløpsanlegg vil i hovedsak ligge uberørt. Der anlegget krysser tiltaksområdet eller blir liggende innenfor tiltaksområdet vil vann- og avløpsanlegget ivaretas i anleggsperioden og evt. terrengtilpasses.

Det vil tilrettelegges for at eiendommer i området rundt Tangen gård kan tilknyttes det private avløpsrenseanlegget som allerede er etablert.

Det vil utføres prøvetaking av vann fra private brønner for å følge med på om kvalitet og kvantitet endres som følge av anleggsvirksomhet.

Kommunalt vann- og avløpsanlegg

Det meste av kommunalt vann- og avløpsanlegg vil kunne ligge uberørt, med unntak av en kryssende vannledning ved profil 610 som må ivaretas gjennom anleggsperioden.

Virkning av planforslaget

Planforslaget vil bidra til en bedre og mer robust håndtering av overvann og flomvann gjennom åpne grøfter og stikkrenner dimensjonert for flomhendelser. Med bakgrunn i de høydemessige utfordringene vil det stedvis også være mindre avrenning på terreng og over arealer utenfor tiltaksområdet, noe som forventes å redusere avrenning over tilgrensende eiendommer og dermed kan gi positive virkninger for berørte grunneiere. Ved enkelte stikkrenneutløp vil det være nødvendig med mindre terrengtilpasninger på privat grunn for å sikre tilfredsstillende avledning av vann. Planen vil også bidra til å samordne avløpsrensing i området ved Tangen gård.

Avbøtende tiltak

Det er vurdert at det ikke er behov for avbøtende tiltak som følge av planen.

Hva som ikke blir løst

Det er ikke uløste problemstillinger for dette temaet i detaljreguleringsplanen.

7.15 Flom

Planområdet ligger innenfor aktsomhetssone for flom. Det er ikke funnet spesifikke flomvannstander for Solevatn og flomhensyn er derfor vurdert ved at tiltaket dimensjoneres for 200 års flom inkl. klimafaktor.

Nye løsninger med utskifting av stikkrenner langs hele strekningen gir minst tilsvarende og gjennomgående forbedret kapasitet for flomavledning sammenlignet med dagens situasjon. Tiltaket vurderes derfor å ivareta flomhensyn i området og medfører ingen økt flomrisiko eller endring av flomforholdene sammenlignet med dagens situasjon.

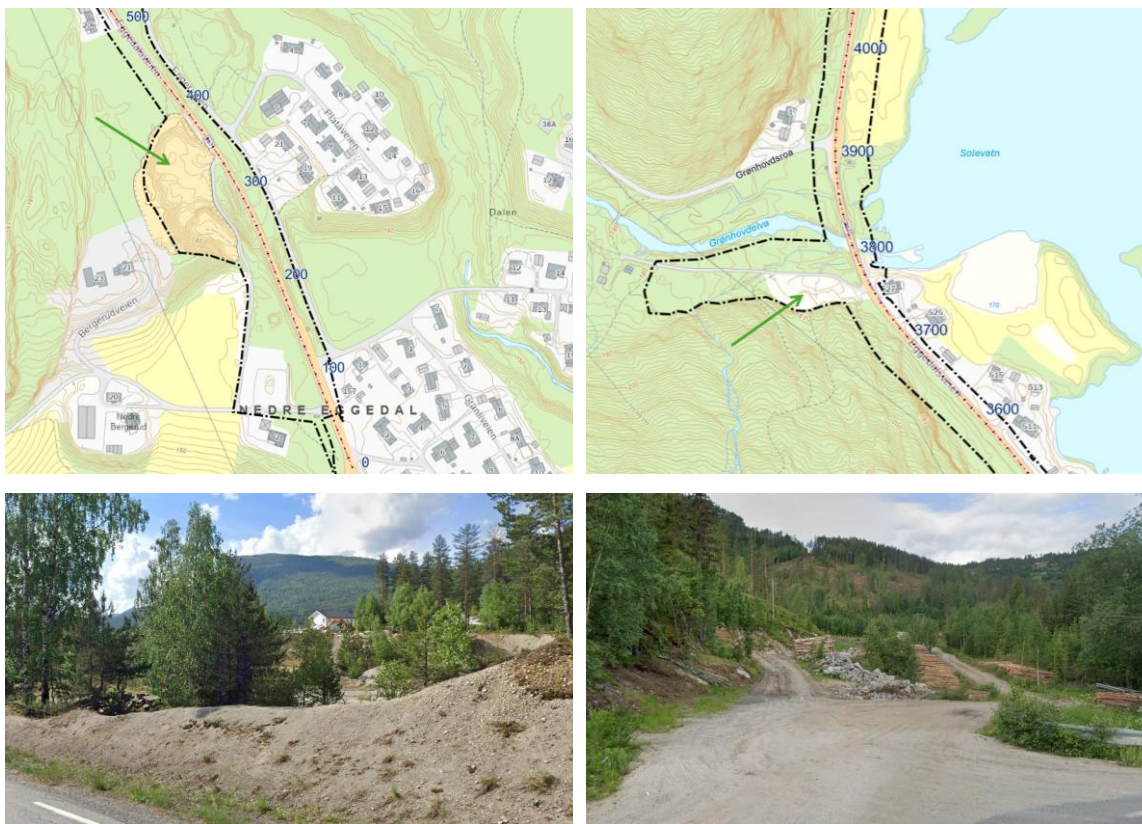


Håndtering av avrenning og overvannsflom dimensjoneres i tråd med tretrinnsstrategien ved etablering av løsninger som ivaretar krav til infiltrasjon, fordrøyning og trygge flomveier. Naturbaserte løsninger benyttes der dette er gjennomførbart.

7.16 Midlertidig rigg- og anleggsområde

Det er regulert midlertidig rigg- og anleggsområde langs hele strekningen. Innenfor dette området skal anleggsarbeidene for utbedringen av veien foregå. I tillegg er det regulert to riggområder der det gjennom bestemmelsene gis mulighet for etablering av brakker, kontor, materiallager, verksted, knusing av masser o.a. som er aktuelt i forbindelse med anleggsarbeidene.

Det søndre riggområdet er ca. 15 600 m² og ligger på gnr./bnr. 124/5 (nord-vest for Nedre Eggedal). Det nordre riggområdet er ca. 9 300 m² og ligger på gnr./bnr. 127/1. Begge arealene er i dag uregulert, men regulert til LNF i kommuneplanens arealdel. På gnr./bnr. 124/5 har det tidligere foregått massehåndtering, som området bærer preg av, men det er ikke aktivitet på anlegget i dag. Gnr./bnr. 127/1 er delvis skogkledt og fremstår som tilrettelagt for tømmerlagring, med tilhørende grusvei, og har karakter som gjør det egnet til riggområde. Riggområder skal tilbakeføres til opprinnelig stand etter endt anlegg.



Figur 7-11 Kart og bilder av de regulerte riggområdene, bilder hentet fra Google StreetView. T.h. gnr./bnr. 124/5, t.v. gnr./bnr. 127/1. Sort stiplet linje viser planavgrensningen.



7.17 Klimagassutslipp

Dagens klimagassutslipp

Klimagassutslippene er i dag knyttet til både drift og vedlikehold av anlegget og trafikk i drift (B8).

Beskrivelse av planforslaget

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning legger føringer for fylkeskommunens klimaarbeid. Fylkeskommunen skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planforslaget ivaretar disse rammebetingelsene og mål om minimalisering av klimagassutslipp ved å benytte eksisterende infrastruktur i utvikling av planforslaget med minst mulig arealinngrep og mest mulig bruk av eksisterende vei. Veien blir noe bredere, men med forholdsvis små arealinngrep. Prosjektet har stort fokus på gjenbruk, både av trasé, masser og materialer for veioverbygning.

Virkning av planforslaget

Betydningen bedre vei har på klimagassutslipp i driftsfasen er ikke beregnet. Det er ikke forventet at prosjektet vil medføre økt trafikk på veien, men det forventes at trafikken kan holde jevnere hastighet, som derav vil gi noe reduserte klimagassutslipp fra trafikk i driftsfasen. Videre forventes noe reduserte utslipp knyttet til drift og vedlikehold.

Klimagassutslipp i anleggsfasen vil primært være knyttet til utvidelse av veibredden, både som følge av materialforbruk, anleggsaktiviteter og arealbruksendringer.

Avbøtende tiltak

For å redusere behovet for innkjøp av nye materialer, tilstrebes høy andel gjenbruk av veioverbygning, og det åpnes for bruk av lokal stein i tørrsteinsmurer. I tillegg bør det settes utslippskrav til nøkkelmaterialer og gjøres spesifikke vurderinger knyttet til materialkrav og tildelingskriterier i konkurransegrunnlaget, basert på prosjektets klimagassbudsjett. Det bør også spesifiseres krav knyttet til oppfølging av klimagassregnskap som sikrer at gode valg tas helt til siste spadetak, og bidrar til god dokumentasjon av klimagassutslippene fra utbyggingen.

Hva som ikke blir løst

Bruk av tildelingskriterier, eventuelle varianter av forenklede klimagassbudsjett eller andre maler for å sammenligne entreprenørenes tilbud bør utarbeides/vurderes i sammenheng med øvrig konkurransegrunnlag.

7.18 Fravik fra vegnormalene

Det forutsettes å beholde dagens linjeføring. Dette utløser en rekke avvik i forhold til krav i vegnormalene. Samtidig må det tas høyde for at utbedringen av veien er grunnet i forfallsinnhenting, ikke at det skal bygges ny vei.

Buskerud fylkeskommune er fraviksmyndighet og har vurdert hvilke avvik som kan aksepteres uten å søke fravik. For avvik som må omsøkes, utarbeides søknader som behandles av fylkeskommunen. Søknader som ikke godkjennes medfører behov for omprosjektering.

8 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

8.1 ROS-analyse og parallell prosess

I henhold til plan- og bygningsloven skal det for planforslag utarbeides en risiko-, sårbarhets- og sikkerhetsanalyse (ROS-analyse). ROS-analysen er et overordnet dokument, tilpasset reguleringsplannivå. I dette prosjektet er utarbeidelse av byggeplan og reguleringsplanen parallelle prosesser. Det innebærer at prosjektet har mer detaljert kunnskap om det veitekniske tiltaket enn det som hadde vært vanlig i en ordinær reguleringsplanfase.

I en vanlig reguleringsplanfase, uten parallell prosess med byggeplan, utarbeider Buskerud fylkeskommune vanligvis en overordnet ytre miljø-plan (YM-plan) med miljørisikoanalyse (miljørisk) for å sammenstille miljøtema, i tillegg til ROS-analysen. YM-planen med miljørisk gir en oppsummering av hovedpunkter for miljøtema i prosjektet. I tillegg gis det en oversikt over hva som ivaretas i reguleringsplanfase og hva som må jobbes videre med i byggeplanfase. De samme miljøtemaene går også frem av ROS-analysen. Dette gir viktige føringer til hva som må ivaretas i senere planfaser.

I en vanlig reguleringsplanprosess vil enkelte tema derfor «skyves» til byggeplanfase. For miljøtema blir det i byggeplanfasen utarbeidet en mer detaljert YM-plan med miljørisikoanalyse. I tillegg utarbeides det en plan for å sikre trygg gjennomføring av prosjektet, en sikkerhet – helse og arbeidsmiljøplan (SHA-plan). I dette prosjektet har den parallelle prosessen ført til at prosjektet har måttet gjennomføre grundigere undersøkelser og vurderinger enn det som hadde vært vanlig ved en reguleringsplan. Prosjektet har derfor allerede utarbeidet en YM-plan med miljørisikoanalyse som er detaljert på byggeplannivå.

Mange av punktene som inngår i ROS-analysenes sjekklister over vurderingstema (ROS-analysens vedlegg 1) inngår her i prosjektets miljørisikoanalyse og SHA-plan. Det er flere punkter som normalt ville blitt vurdert i ROS-analysen, men som nå vurderes i SHA-gjennomgangen og i YM-planen med miljørisikoanalysen. Der dette er tilfellet står det skrevet at det håndteres i SHA-planen og/ eller YM-plan med miljørisk. Av den grunn er sentrale tema i planforslaget, som naturverdier i Ulaåsen, ikke eksplisitt nevnt i ROS-analysen.

For detaljert vurdering av tema som omhandler prosjektets miljøpåvirkning, henvises det til miljørisikoanalysen, se vedlegg 3.

8.2 Gjennomføring av ROS-analysen

Den 05.12.2025 ble det gjennomført et arbeidsmøte for å kartlegge mulige uønskede hendelser innenfor planområdet og for å vurdere sannsynlighet og konsekvens av disse hendelsene. Risikovurderingen avdekket og vurderte 4 uønskede hendelser med



betydning for planforslaget ut fra prosjektert løsning slik det forelå per 05.12.2025; Flom i elv/vassdrag, store nedbørsmengder, tele og støy i anleggsperioden.

Slik planforslaget foreligger, og gitt at gjeldende lover og regler følges for drift og vedlikehold av veisystemer, er risikobildet for planområdet vurdert å ligge på et normalt og akseptabelt nivå, slik at tiltaket kan bygges. Planforslaget slik det foreligger, med avbøtende tiltak, ivaretar også samfunnssikkerhet og beredskap.

Tabell 8-1 viser sammenstillingen av ROS-analysen med identifiserte risiko- og sårbarhetsforhold, avbøtende tiltak og henvisning til hvilken fase tiltakene er anbefalt gjennomført. ROS-analysen er vedlagt planen, se vedlegg 1.

Tabell 8-1 Sammenstilling av ROS-analysen

Oppsummering av risiko- og sårbarhetsforhold med anbefalte tiltak		I hvilken fase tiltak er anbefalt gjennomført.				
ID - Risiko- og sårbarhetsforhold	Tiltak:	Reguleringsplan	Byggeplan	Anleggsfase	Driftsfase	Status / oppfølging
ID10 Flom i elv/vassdrag	Oppgraderingen av veianlegget omhandler også å forbedre overvannshåndteringen på strekningen. Prosjektert løsning skal sørge for å kunne håndtere store nedbørsmengder.	X				
	Eksisterende grøfter bygges om og stikkrenner oppgraderes og suppleres for å lede overvann forbi veien.		X	X		
	Rensking av grøfter og stikkrenner. Ikke fjerne vegetasjon på breddene. Forhindre at framkommelighet reduseres- ha beredskap på hvilke omkjøringsmuligheter som finnes i en nødsituasjon.				X	
ID18 Store nedbørs-mengder	Oppgraderingen av veianlegget omhandler også å forbedre overvannshåndteringen på strekningen. Prosjektert løsning skal sørge for å kunne håndtere store nedbørsmengder.	X				
	Eksisterende grøfter bygges om. Grøftene utvides og det etableres grøfter der det mangler. Stikkrenner oppgraderes og suppleres for å lede overvann forbi veien.		X	X		



	Rensking av grøfter og stikkrenner. Ikke fjerne vegetasjon på breddene. Forhindre at framkommelighet reduseres. Ha beredskap på hvilke omkjøringsmuligheter som finnes i en nødsituasjon.				X	
ID22 Annen naturfare: tele	Oppgraderingen av veien omfatter bl.a. å bygge bedre system for overvannshåndtering og utbedre deler av veien der den er påvirket av tele. Prosjektert løsning skal sørge for å nytt overvann ikke magasineres i veianlegg som igjen påvirkes av tele. Prosjektert løsning skal redusere materielle skader og forbedre framkommeligheten.	X	X	X		
	Eksisterende grøfter bygges om. Grøftene utvides og det etableres grøfter der det mangler. Stikkrenner oppgraderes og suppleres for å lede overvann forbi veien. Ny oppbygging av veianlegget, veioverbygningen, for å utbedre telepåvirkete strekninger.		X	X		
	Rensking av grøfter og stikkrenner.				X	
ID45 Støy i anleggsperioden	Lover og regler for anleggsgjennomføring skal følges, bl.a. når på døgnet anleggsarbeid gjennomføres og at anleggsarbeidere skal benytte hørselvern når det er påkrevd. Planen utarbeides i tråd med føringene som er gitt i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021.		X	X		



9 Gjennomføring av forslag til plan

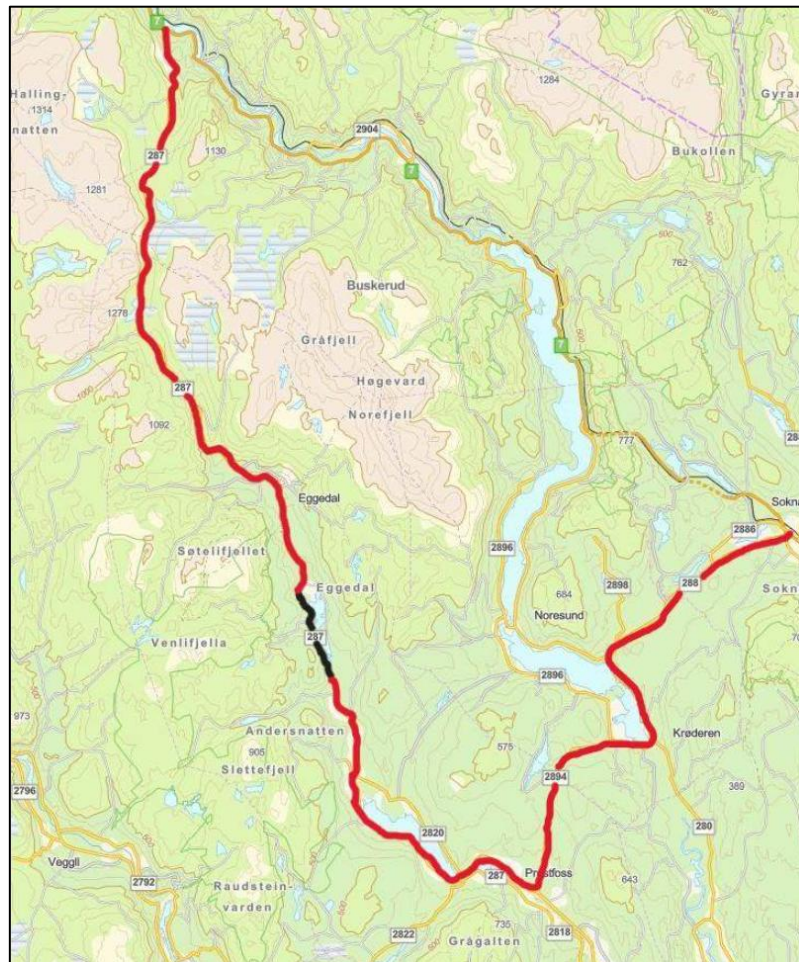
9.1 Framdrift og finansiering

Prosjektet fv. 287 Nedre Eggedal – Kopseng er oppført som investeringsprosjekt i *Handlingsprogram for samferdsel i Buskerud fylkeskommune 2026-2029*. Investeringsprosjekter er prosjekter som er planlagt for bygging eller oppstart byggefase i handlingsprogramperioden. Det legges opp til å dele konkurransegrunnlaget inn i delstrekninger.

Grunnervervprosessen vil starte opp etter at reguleringsplanen er vedtatt av Sigdal kommune og videre prosess for gjennomføring er avklart. Reguleringsplan forventes vedtatt vinteren 2026/27.

9.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

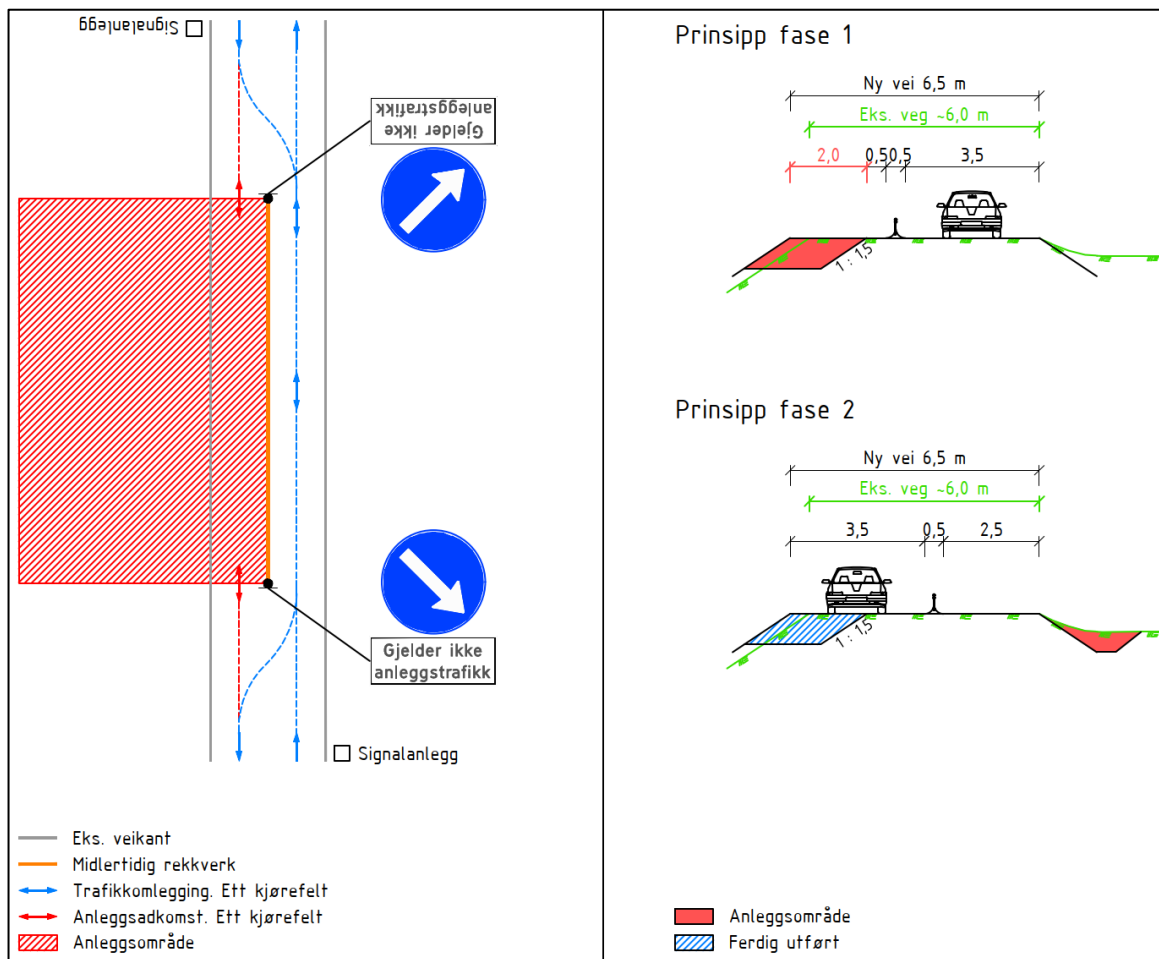
Fv. 287 har i praksis ingen omkjøringsrute, så veien kan derfor normalt ikke stenges. Eneste omkjøringsmulighet er via Noresund, men dette gir lang omvei på dårlig vei, ref. Figur 9-1. Trafikken i anleggsperioden må derfor avvikles langs fv. 287 samtidig med anleggsarbeidene. Unntaksvis kan veien stenges helt i korte tidsrom nattestid.



Figur 9-1 Alternativ omkjøringsrute ved stengning av Fv. 287 er vist med rødt.

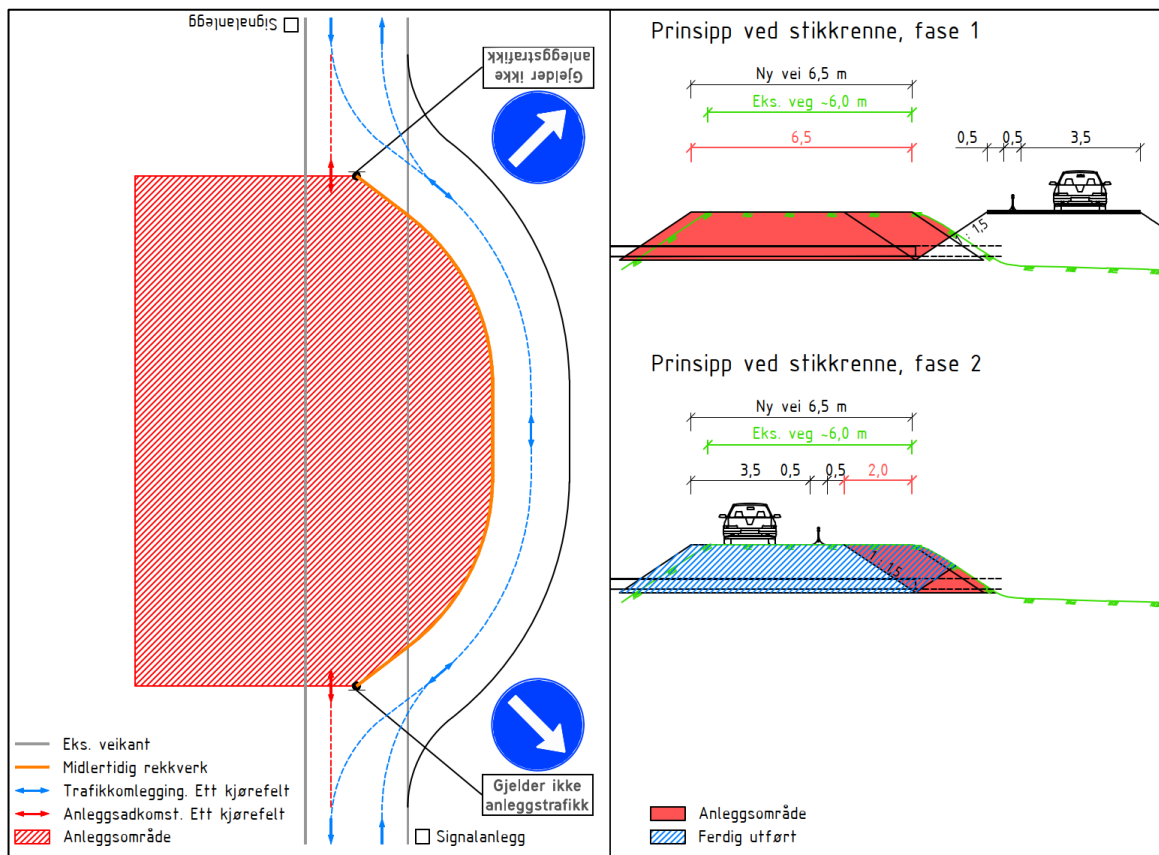
I størst mulig grad avvikles trafikken innenfor dagens veibane. Generelt vil anleggsarbeidene utføres på den ene siden av veien mens trafikken avvikles i ett kjørefelt på den andre siden. Det etableres tung sikring mellom trafikkert areal og anleggsområde. Trafikkreguleringen fra to til ett kjørefelt utføres med signalanlegg. Anleggstrafikken gis adkomst i hver ende av omleggingen. Når anlegget er ferdig på den ene siden, flyttes trafikken over til nytt anlegg mens arbeidene utføres på motsatt side. Det er bestemt at høydene på veibanen ikke skal endres vesentlig. Dette er en forutsetning for at prinsippet er gjennomførbart. Prinsippet er vist i Figur 9-2. Veibredden på omlagt vei forutsettes å være minimum 3,5 meter, og innenfor regulert midlertidig bygge- og anleggsområde.

Trafikkomlegging i ett kjørefelt gir ingen mulighet for å passere et kjøretøy som evt. har fått motorstans. Derfor utføres anlegget med relativt korte etapper, 200 - 300 meter. Fv. 287 har lav trafikkmengde, og risikoen for at et kjøretøy får nødstopp på en såpass kort strekning vurderes å være minimal.



Figur 9-2 Prinsipp for midlertidig anleggsområde med normaltrafikk i ett kjørefelt.

Der det skal etableres nye stikkrenner må veien bygges om i en lengde på ca. 20 m. Forbi disse strekningene må det etableres en midlertidig vei langs fylkesveien, men innenfor regulert bygge- og anleggsområde. Det forutsettes laveste fartsgrense og krapp kurvatur for å begrense lengden på omkjøringsveien. Prinsippet blir som vist i Figur 9-3 nedenfor.



Figur 9-3 Prinsipp for midlertidig omkjøringsvei forbi anleggsområde for etablering av stikkrenner.

9.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) skal ivaretas i samsvar med byggherreforskriften (FOR-2010-12-03-1357). Formålet er å forebygge skader og ulykker under gjennomføring av anleggsarbeidene, og å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø for alle som deltar i prosjektet.

I det videre arbeidet skal SHA-planen identifisere forhold som kan medføre særskilt risiko i bygge- og anleggsfasen. Disse forholdene følges opp og utredes videre i byggeplan og i byggherrens SHA-plan før oppstart av anleggsarbeider.

Buskerud fylkeskommune er byggherre og har ansvar for at kravene i byggherreforskriften ivaretas. Entreprenør vil ha ansvar for gjennomføring av arbeidet på en sikker måte, i tråd med gjeldende regelverk og SHA-plan.

Overordnede risikoforhold knyttet til SHA

Planområdet omfatter eksisterende fylkesveg med trafikk i drift, og anleggsarbeidene vil i hovedsak foregå innenfor eller i nær tilknytning til eksisterende veitrasé. Følgende forhold vurderes som særlig relevante for SHA:



- Arbeid nær trafikkert vei, med risiko knyttet til påkjørsel og samhandling mellom anleggstrafikk og ordinær trafikk
- Midlertidig trafikkavvikling, med behov for sikring av både anleggsarbeidere, kjørende og myke trafikanter
- Grave- og grunnarbeider, inkludert arbeid i grøfter, nær skråninger og eksisterende konstruksjoner
- Håndtering av masser, inkludert risiko for ras, setninger og ustabile forhold
- Arbeid i sidebratt terreng, med fare for fall og utglidning
- Bruk av tunge maskiner og utstyr, med risiko for klemskader og ulykker
- Vær- og vinterforhold, som kan påvirke fremkommelighet, sikt og stabilitet

SHA-tiltak i reguleringsplanforslaget

Reguleringsplanen legger til rette for en anleggsgjennomføring som reduserer risiko gjennom å:

- Avsette tilstrekkelig areal til midlertidige rigg- og anleggsområder
- Sikre areal til midlertidige omkjøringsveier for ordinær trafikk, for hensiktsmessig trafikkavvikling i anleggsfasen
- Begrensning av inngrep der dette er mulig, for å redusere kompleksitet i anleggsarbeidet

Videre oppfølging

Identifiserte risikoforhold fra reguleringsplanen skal tas videre inn i byggeplan og SHA-plan, hvor det utarbeides konkrete og detaljerte tiltak i samsvar med byggherreforskriften. SHA-planen skal være godkjent før oppstart av anleggsarbeider og følges opp gjennom hele byggeperioden.

9.4 Ytre miljø

For gjennomføring av anleggsarbeidene vil Ytre miljø ivaretas på en systematisk måte. Det er utarbeidet en Ytre miljøplan (YM-plan) med miljørisikoanalyse (miljørisk) i henhold til NS 3466, se vedlegg 3. YM-planen er et prosjektstyringsdokument for byggherren for å ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. I Miljørisiken vurderes muligheter og risikoer som produkt av sannsynlighet og konsekvens og det identifiseres avbøtende tiltak og mulige forbedringer for å redusere risiko og øke miljøgevinsten i prosjektgjennomføringen.

Miljørisiken har identifisert 50 uønskede hendelser innenfor ulike fagtemaer. Fagtemaene som er tatt med innenfor ytre miljøtemaene er:

- Støy og vibrasjoner
- Luftforurensning



- Forurensning av jord og vann
- Landskapsbilde
- Friluftsliv/by- og bygdeliv
- Naturmangfold
- Kulturarv
- Klimagass og energiforbruk
- Materialvalg og avfallshåndtering
- Naturresurser

Av de 50 identifiserte hendelsene er 17 uønskede vurdert med moderat risiko etter avbøtende tiltak. Etter avbøtende tiltak er ingen hendelser vurdert å ha høy miljørisiko. Det er særlig under fagtemaet naturmangfold man har flere uønskede hendelser med moderat restrisiko. Dette er knyttet til de mange rødlistede artene lokalisert i området. For den identifiserte restrisikoen skal det utarbeides plan for overvåkning, kontroll og beredskap.

10 Sammendrag av innspill og merknader

10.1 Varsel om oppstart av planarbeid

Det har kommet skriftlige innspill/merknader fra følgende etter varsel om oppstart av planarbeid:

1. Mattilsynet, 08.10.2025
2. Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus, 27.10.2025
3. NVE, 31.10.2025
4. Sigdal kommune og transportnæringen, v/ordfører Vebjørn Aasand Seljord, 28.10.2025
5. Trond Kristian Schweder, 08.10.2025
6. Knut Børre Tangen, 09.10.2025
7. Are Enderud, 09.10.25
8. Trygve Nilssen, 16.10.2025
9. Kim Andre Westby, 27.10.2025
10. Ole Vegard Ødegård, 29.10.25

Nedenfor følger et sammendrag av innkomne merknader og Buskerud fylkeskommunes kommentar til merknadene. Merknadene i sin helhet ligger som vedlegg 4.

Mattilsynet, 08.10.2025

- Det må kartlegges eventuelle konflikter mellom planområdet og eksisterende drikkevannsanlegg, private vannkilder og vanntilsigsområder.
- Av hensyn til fiskehelse og fiskevelferd ved Solevatnet må planbestemmelsene, når relevant, sikre at arbeid i eller nær vann forebygger spredning av smittsomme sykdommer, for eksempel gjennom krav om rengjøring av anleggsutstyr. Dersom det finnes gytebekker, må det innarbeides bestemmelser som ivaretar fiskevelferden.
- Der hvor det skal flyttes jord/masser, forventer Mattilsynet at det undersøkes om det kan finnes planteskadegjørere i området. For å hindre smitte og spredning av plantesykdommer forventer Mattilsynet at det gis bestemmelser til planen dersom dette er relevant.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer

- Buskerud fylkeskommune viser generelt til YM-plan med miljørisikoanalyse for en detaljert gjennomgang av risikopunkter for miljø i prosjektet og avbøtende tiltak. Tiltak som er med på å redusere miljørisiko skal inn som krav og/eller prisbærende poster i konkurransegrunnlaget, og alle tiltak i miljørisikoanalysen skal utgjøre en del av entreprenøren sin miljøplan.

- Det er utført prøvetakning fra private drikkevannsbrønner for å kartlegge en før-situasjon før utbygging. Arbeidet vil fortsette i byggefase, da det vil tas prøver av de samme brønnene i etterkant.
- Det er foreslått planbestemmelser (§3.3 a og b) som ivaretar regulert areal ved Grønhovdselva: "Ved tiltak i/ved Grønhovdbekken, herunder fjerning og etablering av bru, skal det gjennomføres nødvendige tiltak for å unngå eller minimere negativ påvirkning på fisk, kreps, elvemusling eller andre akvatiske organismer og deres livsmiljø. Det skal legges særlig vekt på å hindre spredning av partikler og forurensning til bekken", og "Før oppstart av arbeider i/ved vassdraget skal det foreligge en plan som beskriver gjennomføring av tiltakene og nødvendige avbøtende tiltak. Planen skal være tilgjengelig ved tilsyn".
- Det er kartlagt planteskadegjørere i landbruket på strekningen. Selv om det ikke er funnet noe, hverken historisk eller under naturkartleggingen i reguleringsplanarbeidet, vil tiltak mot introduisering og eventuell spredning av planteskadegjørere inkluderes i anleggsgjennomføringen. Tiltakene er identifisert gjennom miljørisikoanalysen som er utført som del av plan for Ytre miljø for anleggsgjennomføringen, se vedlegg 3. Dette er også foreslått en planbestemmelse om dette, § 2.5 a Anleggsfase: "Dersom det skal graves i masser med fremmede skadelige arter, skal tiltak for å hindre spredning ved masseforflytning iverksettes".

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus, 27.10.2025

- En utbedring av veien vurderes som samfunnsnyttig, særlig med tanke på trygghet og fremkommelighet.
- Viser til naturmangfoldrapport utført på oppdrag fra Buskerud fylkeskommune, og påpeker at det registrert forekomst av elfenbenslav, som er en prioritert art etter forskrift om prioriterte arter. Naturmangfoldrapporten vurderer et verst tenkelig scenario med et inngrep på 10 meter i begge retninger langs fv. 287. De største konsekvensene ved scenariet er knyttet til Ulaåsen og den artsrike veikanten nord for Tangen, der inngrepene medfører sterk forringelse eller ødeleggelse av naturtyper med høy verdi.
- Viser til planlagt samhandlingsmøte 31.10.2025 for å avklare handlingsrom, mulige tiltak og eventuelt behov for dispensasjon fra forskrift om prioriterte arter. Statsforvalteren vil i dette møtet komme med tilbakemeldinger knyttet til ivaretagelse av naturverdier i forbindelse med arbeidet
- Seks fremmede arter er funnet i området, og tiltak må iverksettes for å hindre spredning av disse. Det forutsettes at anbefalingene i naturmangfoldrapporten følges opp i planarbeidet.
- Veiutbedringen vil berøre fulldyrka jord. Statsforvalteren legger til grunn at det gjøres en grundig vurdering av alternative plasseringer og at varig omdisponering



av dyrket jord blir så liten som mulig. Det bør utredes om, og eventuelt hvordan, matjord fra området skal benyttes til jordforbedring av eksisterende jordbruksareal eller til etablering av nye jordbruksarealer.

- Det bør brukes tretrinnsstrategi for overvann (infiltrasjon, fordrøyning, åpne vannveier). Deler av området ligger i aktsomhetssone for kvikkleire og flom, og kommunen må følge NVEs veiledere ved vurdering av risiko.
- Vedr. støy og luftkvalitet må det tas hensyn til hekkende fugleliv og støyfølsomme arter under anleggsperioden. Avbøtende tiltak fra naturmangfoldrapportens kapittel 9 bør innarbeides i planbestemmelsene. Støy skal håndteres i tråd med retningslinje T-1442/2021, og det må planlegges tiltak mot støv og luftforurensning, særlig i områder med sensitive naturtyper (f.eks. lavforekomster ved Ulaåsen).
- Tiltak må følge vannforskriften §4, som krever at vannforekomster skal ha minst god økologisk og kjemisk tilstand. Planen må dokumentere hvordan tiltak påvirker vannmiljøet og sikre at miljømål ikke forringes. Unntak fra miljømål kan kun vurderes etter vannforskriften §12. Anbefalingene i naturmangfoldrapportens kapittel 8.2 om ivaretagelse av vannmiljøet i anleggsfasen må følges og forankres i planbestemmelsene.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

- Samtidig med reguleringsplanprosessen er det utført parallelt arbeid med byggeplan for prosjektet. Vanligvis utarbeides byggeplan etter reguleringsplan. Byggeplan planlegger tiltaket i detalj, og blir del av konkurransegrunnlaget som legges ut på anbud. Vanligvis lages det også en mer detaljert plan for ytre miljø (YM-plan) med en tilhørende miljørisikoanalyse ("miljørisk") som del av byggeplanfasen, mens det i reguleringsplanfasen utarbeides en mer overordnet YM-plan med miljørisk. I dette prosjektet er det utarbeidet en YM-plan som er tilpasset byggeplan-nivå, og to miljørisikoanalyser: en generell som tar for seg alle identifiserte risikopunkter i prosjektet og en miljørisikovurdering knyttet særskilt til resipienter/vassdrag. Miljørisikovurderingene vurderer ulike former for risiko og avbøtende tiltak. Prosjektets YM-plan skal legges til grunn for konkurransegrunnlaget og kontrakt med utførende/entreprenør. Tiltak som er med på å redusere miljørisiko skal inn som krav og/eller prisbærende poster i konkurransegrunnlaget, og alle tiltak i miljørisikoanalysen skal utgjøre en del av entreprenøren sin miljøplan. YM-planen er en levende plan som oppdateres og revideres, for å sikre og ivareta miljøforhold i det videre arbeidet. På grunn av at regulerings- og byggeplanprosessen i dette prosjektet er utført parallelt, har prosjektet god oversikt over detaljerte avbøtende tiltak som skal sikre at

anleggsarbeidet skjer på en måte som hensyntar naturverdier i og ved planområdet.

- Området ved Ulaåsen inneholder en rekke naturverdier som hovedsakelig knytter seg til ulike typer lav. Lav-samfunnene er i forbindelse med planprosessen kartlagt av fagfolk med spisskompetanse. Det er avholdt to samhandlingsmøter mellom Statsforvalteren, Buskerud fylkeskommune og konsulenter med spisskompetanse på feltet. Det er enighet om at kartleggingen som er gjort er dekkende, og at vi har oversikt over de lavforekomster som må ivaretas. I planforslaget er elfenbenslav vist med hensynssone for båndlegging etter annet lovverk og hele området ved Ulaåsen er vist som hensynssone for naturmiljø med tilhørende planbestemmelse 4.1: "Innenfor hensynssone H560 skal registrerte svært viktige naturtyper bevares. Tiltak som kan forringe naturtypenes verdi eller økologiske funksjon er ikke tillatt. Eventuelle inngrep skal begrenses til et minimum og avbøtes." Tiltak for å ivareta lav-samfunn i Ulaåsen i anleggsperioden (i tillegg til andre risikopunkter for miljø) er gitt i prosjektets Miljørisikoanalyse, se vedlegg 3. Møtereferatene fra samhandlingsmøter med statsforvalteren er lagt som vedlegg 8.
- Som følge av de store naturverdiene ved Ulaåsen, foreslår Buskerud fylkeskommune at utbedringene i denne delen av prosjektstrekningen skjer med minst mulig arealinngrep vestover, mot Ulaåsen: Veien flyttes noe østover, mot Solevatnet. Det foreslås lukket drenggrøft og bratt indre grøfteskråning på vestsiden av veien. Dette begrenser arealbehovet, da grøft vanligvis krever mer areal. Som følge av bratt grøft, må det settes opp rekkverk for å bedre trafiksikkerheten. For å ytterligere begrense arealinngrepet, er det planlagt rekkverk med noe lengre stolper for å redusere arealbehov til rekkverksrom. Artsrik veikant ved Tangen er beskrevet i miljørisikoanalysen. Dersom inngrep skal utføres, bør toppjord tas vare på og legges tilbake på samme sted, slik at artsmangfoldet kan reetablere seg.
- Det er utført en egen kartlegging av hekkende fugleliv langs strekningen. Rapporten er unntatt offentlighet og er ikke en del av høringsdokumentene. Det er foreslått en egen planbestemmelse om støy i anleggsfase, "Før oppstart av anleggsarbeider skal hekkende fugl innenfor influensområdet kartlegges av fagkyndig. Anleggsarbeidene skal tilpasses for å unngå forstyrrelser av påviste hekkelokaliteter. For sårbare eller skjermende arter skal avbøtende tiltak avklares med relevant fagmyndighet før oppstart." Planforslagets miljørisikoanalyse gir særlige føringer for hekketid.
- Planbestemmelse 2.1 c sier at "Kantvegetasjon langs fylkesveien skal reetableres manuelt med egnet frøblanding kontinuerlig, og senest innen to uker etter ferdigstilling av de enkelte arealer. Vegetasjonen skal være hurtigvoksende og bidra til å forhindre erosjon og spredning av fremmede arter." Miljørisikoanalysen gir tiltak for å forhindre spredning av fremmede arter, herunder rengjøring av maskiner og utstyr i anleggsfase og skjøtsel i driftsfase.

- Det er foretatt grunnundersøkelser og totalsondering til berg, og det er konkludert med at det er gode grunnforhold på strekningen. Vi viser til geoteknisk vurderingsrapport, se vedlegg 6.
- Utvidelse av veien skjer i en permanent fase skjer hovedsakelig på vestsiden av veien, og dette reduserer inngrep i jordbruksareal, som ligger på veiens østside. Håndtering av matjord er omtalt i prosjektets Naturmangfoldsrapport, (vedlegg 3), og gjort bindende ved planforslagets bestemmelse 2.5 e) Anleggsfase. Det er utarbeidet en overordnet massehåndteringsplan for bygge- og anleggsfasen som del av prosjektets YM-plan (vedlegg 3). Detaljert massehåndteringsplan med matjordplan vil utarbeides av entreprenør. Plankartet avsetter arealer til midlertidig rigg- og anleggsområde blant annet for å kunne ranke opp matjord, og miljørisikoenalysen gir mer detaljerte føringer om forsvarlig håndtering av matjord.
- Håndtering av avrenning og overvannsflom dimensjoneres i tråd med tretrinnsstrategien ved etablering av løsninger som ivaretar krav til infiltrasjon, fordrøyning og trygge flomveier. Naturbaserte løsninger benyttes der dette er gjennomførbart.
- Det er utført en egen miljørisikovurdering for resipienter langs strekningen, se vedlegg 3.

NVE, 31.10.2025

NVEs aktsomhetskart for skred viser at det i deler av varslingsområdet kan være fare for snøskred, steinsprang, jord- og/eller flomskred. Det registrert tre mindre skredhendelser i tilknytning til veien. Dersom tiltak planlegges i aktsomhetssoner, må sikkerheten dokumenteres og planene vise at tiltakene ikke øker skredfare. Arealer med utilstrekkelig sikkerhet må vises som hensynssoner med tilhørende bestemmelser.

- Deler av varslingsområdet ligger i aktsomhetsområde for kvikkleirskred.
- Utbygging må dokumenteres å være trygg i henhold til NVEs veileder 1/2019. Arealer med utilstrekkelig sikkerhet må vises som hensynssoner og gis tilhørende bestemmelser. Store deler av området ligger i aktsomhetssone for flom. Sikkerheten mot flom må vurderes og tas stilling til i planen. Eventuelt ny bru eller kulverter må konstrueres slik at de ikke gir negativ påvirkning på strømningsforhold eller fører til oppstuvning av vann i en flomsituasjon. Arealer med utilstrekkelig sikkerhet må vises som hensynssoner med tilhørende bestemmelser.
- Reguleringsplanen må vise hvordan overvann skal behandles både i kart og bestemmelser. Reguleringsplanen må vise hvordan overvann skal håndteres uten at det fører til negative konsekvenser for grunnvann, overflateavrenning, bekker og innsjøen.

- Elveos og randsoner langs vassdrag er blant de mest artsrike og bevaringsverdige med hensyn til landskapsøkologi og biologisk mangfold. I planen bør det gjøres en konkret vurdering av og begrunnelse for byggeavstand mot vassdrag.
- Fra 1. januar 2025 skal naturfareutredninger meldes inn til NVE. Geotekniske undersøkelser skal leveres til NGU via NADAG.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

- Det er foretatt grunnundersøkelser og utarbeidet en geoteknisk vurderingsrapport og en rapport som vurderer områdestabilitet, se vedlegg 5 og 6. Basert på løsmassekart fra NGU sine nettsider, består løsmassene generelt av breelvavsetning, morenemateriale, samt elve- og bekkeavsetning. Utførte grunnundersøkelser bekrefter dette, og det er påvist sandige og grusige materialer. Det er områder med berg i dagen langs traseen. Iht. NVEs veileder 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred», vurderes områdestabiliteten som tilfredsstillende for aktuelt planområdet. Basert på grunnundersøkelser i området ligger ikke eiendommen innenfor et løsne- eller utløpsområde for områdeskred. Med de grunnforholdene vi har på strekningen vil stabiliteten generelt være tilfredsstillende.
- Planområdet ligger innenfor aktsomhetssone for flom. Det er ikke funnet spesifikke flomvannstander for Solevatn og flomhensyn er derfor vurdert ved at tiltaket dimensjoneres for 200 års flom inkl. klimafaktor. Nye løsninger med utskifting av stikkrenner langs hele strekningen gir minst tilsvarende og gjennomgående forbedret kapasitet for flomavledning sammenlignet med dagens situasjon. Tiltaket vurderes derfor å ivareta flomhensyn i området og medfører ingen økt flomrisiko eller endring av flomforholdene sammenlignet med dagens situasjon.
- Håndtering av avrenning og overvannsflom dimensjoneres i tråd med tretrinnsstrategien ved etablering av løsninger som ivaretar krav til infiltrasjon, fordrøyning og trygge flomveier. Naturbaserte løsninger benyttes der dette er gjennomførbart. Det er i dag 55 stikkrenner på strekningen, og de aller fleste av disse er anbefalt byttet ut og erstattet med nye stikkrenner dimensjonert for en 200 års nedbørshendelse inkl. klimafaktor og usikkerhetsfaktor.
- Det er foretatt en egen varsling om utvidet planavgrensning for å sikre areal til overvannshåndtering, i form av å lede vann fra stikkrenner frem til resipient. Dette fremgår også av plankartet som midlertidig rigg- og anleggsområde.
- I området ved Ulaåsen planlegges det for så lite inngripende tiltak som mulig, for å unngå verdifull natur i området, og berører heller ikke steinur i bunnen av Ulaåsen. Sistnevnte er gjort for å ikke endre eller påvirke stabiliteten i området. Vi viser til geologisk notat og geotekniske rapporter om dette, se vedlegg 5 og 6.



- Prosjektet inkluderer ikke nye bruer.
- Tiltaket har dagens vei som utgangspunkt, slik at utbedringen vil foregå i tilknytning til dagens vei. Det vil søkes om dispensasjon for fjerning av kantvegetasjon langs vassdrag der det er nødvendig med inngrep for å kunne utføre planlagt tiltak. Det henvises til miljørisikoanalyse for resipienter og miljørisikoanalyse, se prosjektets YM-plan (vedlegg 3).
- Geotekniske undersøkelser i prosjektet er levert til NGU via NADAG.

Sigdal kommune og transportnæringen, v/ordfører Vebjørn Aasand Seljord, 28.10.2025

- Sigdal kommune og transportnæringen uttrykker stor støtte til planarbeidet for utbedring av Fv. 287, som beskrives som den svakeste og mest utfordrende delen av veien. Prosjektet vurderes som viktig for bosetting, næringsliv, reiseliv og trafiksikkerhet.
- Grønhovd bru utgjør en flaskehals – smal, uoversiktlig og farlig ved møte med tungtransport. Kommunen foreslår utretting av veien sør for brua for bedre sikt og trygghet.
- Flommuren ved Grønhovd bru er delvis ødelagt etter ekstremvær og bør utbedres eller gjenoppbygges som del av prosjektet. Muren har en viktig funksjon ved å hindre vannføring over fylkesveien og lede vannet under brua.
- Uttrykker aksept at noe dyrka mark kan måtte omdisponeres, men oppfordrer fylkeskommunen til å vurdere alternative arealer som kan kompensere for tapet av dyrket mark, i tråd med nasjonale og regionale jordvernmål.
- I området sør på planstrekningen finnes det både etablerte og planlagte næringsarealer. Oppfordrer til at prosjektet legger til rette for gode avkjøringsløsninger, tilstrekkelige siktsoner og trafiksikker tilkomst for næringslivet.
- Langs strekningen ligger det en rasteplass som er godt brukt, men som ikke er spesielt synlig. Oppfordrer fylkeskommunen til å inkludere rasteplassen som en del av prosjektet, enten gjennom oppgradering på dagens sted, eller ved å vurdere alternative plasseringer som gir bedre synlighet, tilgjengelighet og nytteverdi for turister og besøkende. Anbefaler at det vurderes å flytte rasteplassen ca. 400 meter lenger sør for dagens beliggenhet.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

- Buskerud fylkeskommune mener at innspillet om å rette ut svingen sør for brua for å gi bedre sikt og trygghet er i tråd med prosjektets målsettinger. Planforslaget foreslår derfor en utretting av svingen i dette området.



- Muren ved Grønhovd bru er antatt å være en mur laget for tømmerfløting i sin tid, og står ikke på fylkeskommunens grunn. Fylkeskommunen vurderer ikke at det vil være fare for vannføring over fylkesveien selv om muren er ødelagt, og at gjenoppbygging av muren ikke vil falle inn under dette prosjektet.
- Utvidelse av veien skjer i en permanent fase skjer hovedsakelig på vestsiden av veien, og dette reduserer inngrep i jordbruksareal, som ligger på veiens østside. Det utarbeides matjordplan som del av reguleringsplanforslaget.
- Den sørlige delen av prosjektstrekningen, frem til Sigdal kjøkken, planlegges med en høyere veistandard enn i dag, for å gi bedre fremkommelighet. Langsgående, åpne grøfter langs veien for å bedre drenering vil også gi bedre siktforhold. Avkjørslene til næringsområdene holdes relativt uendret, men tilpasses utbedringen av fylkesveien. Enkelte kurver på strekningen rettes ut, for å gi bedre linjeføring.
- Eksisterende rasteplass/lomme vil inkluderes i arbeidet. Tilkomst og utforming vil stort sett bli som i dag, men lommen planlegges asfaltert for å sikre en god overgang mellom fylkesvei og rasteplass. Arealet som foreslås 400 m lengre sør ligger ikke på fylkeskommunal grunn. Å eventuelt innløse areal for ny rasteplass ligger ikke innenfor prosjektets rammer, som er forfallsinnhenting/utbedring av eksisterende vei.

Trond Kristian Schweder, 08.10.2025

Bruker veien ofte både som bilist og syklist og beskriver god trafikkflyt fram til Sigdal Kjøkken, men dårlig veikvalitet videre mot Eggedal sentrum.

Nord for Sigdal kjøkken har veien dumper og svinger som ødelegger mye av flyten og trafiksikkerheten. Merker også som syklist og bilist at det er mange forbikjøringer på de to lengre rette strekkene nord for 60-soner.

Ønsker at man utvider veien, slik at man får en trygg og sikker 80 sone med gul stripe i midten. Veikvaliteten må opp, også med tanke på sentrumsplanene i Eggedal, og ønskene om flere hytter i området. Om veien blir laget bred og oversiktlig med 80 sone, ser han ikke på denne veien som noe mer utrygg for befolkningen som bor langs denne veien i dag med 60 sone og mange svinger.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

Hensikten med reguleringsplanarbeidet er å innhente vedlikeholdsetterslepet for fylkesveg 287 på strekningen mellom Nedre Eggedal - Kopseng, og tilrettelegge for utbedring av dagens anlegg.

Den sørlige delen av prosjektstrekningen, frem til Sigdal kjøkken, planlegges med en høyere veistandard enn i dag, med 7,5 meters veibredde, for å gi bedre fremkommelighet. Nord for Sigdal kjøkken legges en utbedringsstandard til grunn, med 6,5 meters veibredde.

Generelt vil svinger på veien utvides for å gjøre det tryggere for større kjøretøy å møtes, og noen kurver på strekningen rettes ut for å gi bedre linjeføring.

Forespørselen om økt fartsgrense er vurdert av fylkeskommunens trafiksikkerhetsansvarlige. Fartsgrenser utenfor tettbebygde strøk fastsettes generelt ikke etter veiens utforming. Det forutsettes at trafikantene avpasser farten etter vegens geometri og lokale steds- og værforhold, jf. fartsreglene i vegtrafikkloven § 6. Fartsgrense 60 km/t brukes generelt på strekninger med mange avkjørsler, mye gang/sykkel-aktivitet langs vegen og randbebyggelse. Videre vil fartsgrense 80 km/t kreve lengre sikkerhetssone og siktlinjer, noe som krever mer areal. På grunn av at flere av de eksisterende avkjørslenes utforming, vil det være vanskelig å oppfylle siktkravet for fartsgrense 80 km/t, og prosjektet legger ikke opp til endringer i dagens fartsgrenser på strekningen. Å imøtekomme krav til 80 km/t langs hele prosjektsrekningen er ikke forenelig med prosjektets målsetting om forfallsinnhenting og utbedring av eksisterende vei.

Knut Børre Tangen, 09.10.2025

Ser med stor positivitet på oppstart av reguleringsplan for strekningen Nedre Eggedal – Kopseng.

Er grunneier på 130/3 og 127/4 som har mye dårlige partier på veien. Innsender ønsker en befaring.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

Innspillet tas til etterretning, og det har vært gjennomført befaring med grunneier.

Are Enderud, 09.10.25

Viser til tomtegrenser og eksisterende bygg på Eggedalsveien 491 og opplyser at Sigdal Kommune nå vil flytte/gjøre om på grensene. Opplyser at det er søkt både vegvesen og kommunen om bygg på eiendommen, som er blitt godkjent av begge instanser. Opplyser at kartet med tomtegrensene Sigdal kommune sendte ut aldri har kommet frem før, ei heller på et utdrag av ferdigstillings kartet utsendt fra Buskerud fylkeskommune

Hvis eiendomsgrensen mot veien flyttes, vil Fylkeskommunen ta 1-1,5m av huset som står der. Dette vil også gjelde nytt bygget som er søkt om på eiendommen.

Innsender ønsker en befaring.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

Det er i forbindelse med prosjektet utført en registrering/retting av eiendomsgrenser, der det tidligere har vært usikre eiendomsgrenser mot veien. Dette gjennomføres av Sigdal



kommune, med det er Buskerud fylkeskommune som har bestilt en retting. Hensikten har vært å få klarlagt eiendomsgrensene langs hele veistrekningen. Der eiendomsgrenser allerede er kartlagt ved ulike kilder, er det disse som legges til grunn for retting av usikre eiendomsgrenser. I dette tilfellet fantes det såkalte ferdigsveiskart for store deler av prosjektstrekningen. Dette er kart fra veien ble bygget, og viser blant annet eiendomsgrenser langs veien. Ferdigveiskart regnes som en god kilde for å påvise grenser. Det er ikke uvanlig at matrikkelkart ikke er fullstendig oppdatert, blant annet med ferdigveiskart (bla. som følge av manglende digitalisering), og at disse i stedet viser hjelpelinjer.

Før rettingen av matrikkelkartet forelå det ikke registrerte eiendomsgrenser ut mot fylkesvegen i matrikkelen grunneiers eiendom. I kartgrunnlaget var det kun vist hjelpelinjer. Kommunens retting av matrikkelen er basert på ferdigvegskart utarbeidet av Statens vegvesen, hvor eiendomsgrensene ble målt og koordinatfestet i forbindelse med vegprosjektet på 1980-tallet. Disse grensene er nå lagt inn i matrikkelen.

Dette innebærer ikke en endring av eiendomsgrensene eller noe erverv av grunn. Grensene har ligget fast siden oppmålingen ble gjennomført, men har tidligere ikke vært registrert i matrikkelkartet. Rettingen innebærer at eksisterende, historisk fastsatte grenser nå er synliggjort i kartverket.

Det ble utført en befarings med grunneier etter merknaden ble fremmet, og ytterligere en befarings hvor grensen ble satt ut (målt) i terrenget.

Trygve Nilssen, 16.10.2025

Er eier av gnr. 127 bnr. 28, Eggedalsveien 570. Hevder at det er feil i matrikkelen og opplyser at kommentarer er sendt Sigdal kommune. Bilder av dagens situasjon er vedlagt. Innsender ønsker en befarings.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

Det er i forbindelse med prosjektet utført en registrering/retting av eiendomsgrenser, der det tidligere har vært usikre eiendomsgrenser mot veien. Dette gjennomføres av Sigdal kommune, med det er Buskerud fylkeskommune som har bestilt en retting. Hensikten har vært å få klarlagt eiendomsgrensene langs hele veistrekningen. Der eiendomsgrenser allerede er kartlagt ved ulike kilder, er det disse som legges til grunn for retting av usikre eiendomsgrenser. I dette tilfellet fantes det såkalte ferdigsveiskart for store deler av prosjektstrekningen. Dette er kart fra veien ble bygget, og viser blant annet eiendomsgrenser langs veien. Ferdigveiskart regnes som en god kilde for å påvise grenser. Det er ikke uvanlig at matrikkelkart ikke er fullstendig oppdatert, blant annet med ferdigveiskart (bla. som følge av manglende digitalisering), og at disse i stedet viser hjelpelinjer.



Før rettingen av matrikkelkartet forelå det ikke registrerte eiendomsgrenser ut mot fylkesvegen i matrikkelen grunneiers eiendom. I kartgrunnlaget var det kun vist hjelpelinjer. Kommunens retting av matrikkelen er basert på ferdigvegskart utarbeidet av Statens vegvesen, hvor eiendomsgrensene ble målt og koordinatfestet i forbindelse med vegprosjektet på 1980-tallet. Disse grensene er nå lagt inn i matrikkelen.

Dette innebærer ikke en endring av eiendomsgrensene eller noe erverv av grunn. Grensene har ligget fast siden oppmålingen ble gjennomført, men har tidligere ikke vært registrert i matrikkelkartet. Rettingen innebærer at eksisterende, historisk fastsatte grenser nå er synliggjort i kartverket.

Befaring er gjennomført med grunneier. Grensemerker er påvist i terreng, og disse samsvarer med ferdigveiskart som danner grunnlag for retting av usikre eiendomsgrenser.

Kim Andre Westby, 27.10.2025

Ønsker at fartsgrensene på strekningen Bergerud–Sigdal Kjøkken vurderes. Han beskriver at trafikken, særlig tungtransport, kjører altfor fort forbi busslomma ved Nedre Eggedal, der barn står hver morgen. Han foreslår 50 km/t fra Coop Prix til forbi busslomma, og deretter 60 km/t frem til forbi Sigdal Kjøkken, på grunn av økt trafikk fra det nye næringsområdet på Solemoa. Han påpeker også at utkjøring fra Eggedal Servicesenter er farlig når bilene kommer i høy hastighet.

I tillegg foreslår han å sette opp støyskjerm eller voll mellom fylkesveien og Engerveien, fordi beboerne opplever mye støy fra trafikken, spesielt fra tungtransport og hyttetrafikk. Han mener at overskuddsmasser fra veiarbeid kunne brukes til dette på en bærekraftig måte.

Ønsker gjerne en prat eller befaring om saken.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

Det er gjennomført befaring med grunneier, og forespørselen om nedsatt fartsgrense er vurdert av fylkeskommunens trafiksikkerhetsansvarlige. Det er ikke aktuelt å forlenge dagens fartsgrense 50 km/t fra Coop Prix Nedre Eggedal til holdeplassen Bergerud, da dette er en strekning utenfor tettbebygd strøk, som har gang- og sykkelvei.

Det har i planarbeidet blitt vurdert om det er mulig å flytte 60-sone noe lengre nordover i området ved holdeplassen Bergerud. Siden holdeplassen ligger på en rettstrekning og er utformet som busslomme med eget venteareal, vurderer fylkeskommunen at dette gir tilstrekkelig plass for barn som venter på bussen. Fylkeskommunens trafiksikkerhetsseksjon vurderer at det er ingen andre naturlige krysningspunkter enn



Bergerudveien, som ligger 100 m fra dagens fartsgrenseendring. Det er derfor ikke aktuelt å endre fartsgrensen.

Generelt vil det bli bedre sikt i avkjørsler på strekningen som følge av bredere grøfter langs veien.

Fylkeskommunen ønsker av hensyn til likebehandling ikke å anlegge voll langs deler av prosjektstrekningen. Prosjektet utløser ikke krav til støyskjerming, da det ikke legges opp til økt trafikkmengde som følge av tiltaket.

Ole Vegard Ødegård, 29.10.25

Har en eiendom som ligger nære veien. Innsender lurte på hva som er hensikt med prosjektet, og mulighet for eventuelle støytiltak. Opplyser at han har en jordvoll etter veien i dag mot støy, da veien er svært trafikkert.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

Befaring med grunneier er gjennomført. Det planlegges lukket drenering forbi den aktuelle eiendommen, og dette gjøres for å spare areal og støyvoll etter at tiltaket er ferdigstilt. Hvis vollen blir berørt i byggefase, vil den reetableres. Tiltaket legger ikke opp til endringer i trafikkmengde og utløser derfor ikke krav om ytterligere støyskjerming av eiendommen.

10.2 Varsel om utvidelse av planområdet

Det ble foretatt to tilleggsvarslinger som følge av utvidet planavgrensning. Hensikten med utvidelsene har vært å sette av areal til midlertidige rigg- og anleggsområder, i tillegg til areal for å føre nye vann stikkrenner frem til resipient. Varslingen omfattet relevante regionale myndigheter og berørte grunneiere.

Varsler sendt dato 07.04.26 og 22.04.26 omhandler utvidelse av planområdet for å avsette areal til to midlertidige rigg- og anleggsområder, et ved Grønhovd bru og et ved Nedre Eggedal. Disse områdene er nærmere omtalt i kap 7.16.

Varsler sendt 01.06.26 omhandlet mindre utvidelser av planområdet på totalt fire steder, med totalt tre berørte eiendommer. Som del av de planlagte arbeidene, skal stikkrenner under veien skiftes ut og forlenges. Vann fra stikkrenner skal ledes til terreng eller til nærmeste vassdrag, enten Solevatnet eller til sidebekker som munner ut i Solevatnet, og



det settes av ekstra areal for å kunne lede vannet til resipient, enten ved stikkrenne eller i åpne eller lukkede grøfter. Utvidelsene er regulert til midlertidig rigg- og anleggsområde

Det ble mottatt 6 skriftlige høringssvar til varsler om areal til midlertidig rigg- og anleggsområder og tre skriftlige høringssvar til varsler om areal for å føre vann fra stikkrenner til resipient.

Varsel om utvidet planområde til bruk som riggområde ved Grøndhovd bru, sendt 07.04.26

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus i brev sendt 04.05.2026

Etterlyser størrelse på utvidet planområde, og påpeker at utvidelsen ligger innenfor et aktsomhetsområde for både kvikkleireskred og flom.

Forutsetter at inngrep i natur og terreng begrenses mest mulig, og at dette sikres i bestemmelsene. Anleggsbredden og terrenginngrepene må holdes til et minimum og det må tas hensyn til eksisterende vegetasjon. Dette vil bidra til at LNF-formålet kan videreføres etter avsluttet anleggsarbeid.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

BFK tar innspillet til etterretning og viser til planbeskrivelsens kapittel 7.16 for nærmere redegjørelse for midlertidige rigg- og anleggsområder.

Risikopunkter for miljø og vassdrag er omtalt i prosjektets Miljørisikoanalyse og Miljørisikoanalyse resipienter som ligger som vedlegg til prosjektets YM-plan (vedlegg 3).

NVE i brev sendt 04.05.26

Utvidelsen av planområdet berøres av aktsomhetssoner for flom fra Grønhovdelva og sidebekk til denne. I tillegg berøres aktsomhetssoner for kvikkleire og for jord- og flomskred.

Det er også et høyspenningsanlegg i området. Mindre høyspenningsanlegg innenfor områdekonsesjonene faller innenfor virkeområdet til plan- og bygningsloven. Disse kan reguleres som "Teknisk infrastruktur" etter pbl § 12-5 nr. 2. NVE anbefaler å ta kontakt netteier for nærmere avklaringer om byggegrenser mv.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

Det er avholdt egne møter med ledningseiere i planområdet. Ledningseiere står for sanering og flytting av eget anlegg i forkant av planlagt tiltak.

Høyspenningsanlegg er regulert med hensynssone for høyspenningsanlegg i plankartet.



Risikopunkter for miljø og vassdrag er omtalt i prosjektets Miljørisikoanalyse og Miljørisikoanalyse resipienter som ligger som vedlegg til prosjektets YM-plan (vedlegg 3).

Grunneier har tatt kontakt per telefon og bekreftet at han stiller seg positiv til at areal avsettes til midlertidig rigg- og anleggsområde.

Varsel om utvidet planområde til bruk som riggområde ved Nedre Eggedal, sendt 22.04.26

NVE i brev sendt 04.05.26

Utvidelsen av planområdet berøres av aktsomhetssoner for kvikkleire og snøskred. Viser til tidligere råd om dette ved varsel om oppstart av planarbeid.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

Innspillet tas til etterretning.

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus i brev sendt 06.05.26

Påpeker at varselet fremstår som mangelfullt, da det ikke fremgår hva slags aktivitet som pågår i området i dag. Av tilgjengelig flyfoto fremgår det tydelig at området har vært, eller fortsatt er, gjenstand for masseuttak eller grusuttak med betydelige terrenginngrep. Ber om at det i det videre planarbeidet redegjøres for hvilken aktivitet som pågår eller har pågått på arealet, hvordan det midlertidige rigg- og anleggsområdet er tenkt benyttet, og hvordan arealet er tiltenkt istandsatt etter endt anleggsperiode.

Selv om utbedring av veien kan knyttes til vesentlige samfunnsinteresser, fremgår det ikke av varselet hvilke alternative plasseringer av rigg- og anleggsområdet som er vurdert. SFOV mener likevel at det er positivt at fylkeskommunen tar i bruk arealer som allerede er terrengbearbeidet, slik at øvrig natur og friluftsområder skånes. Vi minner om at hele strekningen mellom Nedre Eggedal og Kopseng i stor grad er avsatt til LNF-formål, og at deler av det utvidede planområdet er registrert som viktig friluftslivsområde.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

BFK tar til orientering kommentaren om at varselet er mangelfullt. Arealet er benyttet til grustak, men det er ikke aktivitet der i dag. Vi viser til kapittel 7.16 i planbeskrivelsen for nærmere redegjørelse for midlertidige rigg- og anleggsområder.

Når det gjelder vurdering av alternative lokaliseringer, påpeker vi følgende: Når Buskerud fylkeskommune utarbeider et planforslag for samferdselsanlegg, varierer det om vi setter av større arealer til midlertidige rigg- og anleggsområder eller ikke. (Langsgående



anleggsbelte settes alltid av.) I noen tilfeller overlates det til entreprenør å finne egnet riggplass. I dette prosjektet har vi underveis blitt oppmerksom på arealer som vil kunne passe godt som riggområder. BFK begrunner dette med at arealene i dag har en bruk som kan være forenelig med å benyttes som riggområde for en midlertidig periode, og de ligger i nær tilknytning til fylkesveien på egnede steder, henholdsvis på starten og midten av prosjektstrekningen. Dette kan gi entreprenør en fleksibilitet i utføring av tiltaket og tilrettelegge for hensiktsmessig anleggsgjennomføring.. Underveis i prosjektet har Buskerud fylkeskommune i større grad blitt klar over naturverdiene innenfor planområdet, og har derfor hatt et ønske om å styre beliggenheten til større midlertidige rigg- og anleggsområder gjennom reguleringsplanforslaget.

Friluftslivsområder påvirkes ikke av at arealet nyttes til midlertidig rigg- og anleggsområde. Etter ferdigstilt anlegg vil arealet tilbakeføres til lik stand som i dagens situasjon.

Varsel om utvidet planområde for areal til å føre vann fra stikkrenner til resipient, sendt 01.06.26

Knut Børre Tangen, 05.06.26

Er positiv til å stille areal til disposisjon under anleggsperioden. Ønsker at det legges ned varerør Ø160mm ved stikkrenne rett nord for Eggedalsveien 597 og ved stikkrenne mellom 595 og 591. Vi må kunne ha muligheten til å legge VA opplegg her, blant annet opp til 576. Det samme ved stikkrenne ved oppkjørsel til 614. Her skal det krysses under vei med avløp fra 614 og 616.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

Innspillet tas til etterretning, og vi tar med ønske om varerør i den videre detaljprosjekteringen av tiltaket.

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus i brev sendt 24.06.2026

To av utvidelsesområdene berører dyrka mark. SFOV forutsetter at varig omdisponering av dyrka jord begrenses mest mulig, og at jordbruksfaglig kompetanse benyttes. Tiltakene må legges dypere enn 1 meter for å unngå konflikt med drenerør, hydrotekniske anlegg og vanningsanlegg. Arbeidene skal utføres når jorda er laglig, med bevaring av jordas sjikting, drenering og struktur. Eventuelle skader skal utbedres slik at den dyrkede jorda gjenopprettes med tilsvarende produksjonsevne.



Vassdrag og vassdragsnære områder er utsatt for økende press fra forurensning og inngrep, og det vises i den forbindelse til Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027. Etter vannforskriften § 4 skal overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på minst god økologisk og kjemisk tilstand. Tiltak som medfører varig forringelse av miljøtilstanden eller vanskeliggjør oppnåelse av miljømålene, er i strid med vannforskriften.

Planarbeidet må ivareta vannmiljøet og de fastsatte miljømålene ved å beskrive miljøtilstanden etter vannforskriften og vurdere planlagte tiltak opp mot disse.

For alle utvidelsesområdene skal inngrep begrenses til et minimum. Tiltakene må gjennomføres skånsomt, med minst mulig anleggsbredde og terrenginngrep og med hensyn til eksisterende vegetasjon. God massehåndtering skal legges til grunn, med toppmasser øverst ved igjenfylling. Ved tildekking av ledninger i grunne grøfter og klover i berget skal det benyttes stedegne masser. Gravearbeidene må ikke endre vannets naturlige løp, særlig ved kryssing av bekker og grøfter.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

Risikopunkter for miljø og vassdrag er omtalt i prosjektets Miljørisikoanalyse og Miljørisikoanalyse resipienter. I tillegg vises det til prosjektets overordnede massehåndteringsplan der håndtering av matjord inngår. De tre dokumentene ligger alle som ligger som vedlegg til prosjektets YM-plan (vedlegg 3).

Detaljert massehåndteringsplan med matjordplan vil utarbeides av entreprenør.

Vi tar innspill som gjelder arealinngrep og dybde på tiltak til etterretning, og tar dette med i det videre arbeidet med detaljprosjektering av tiltaket.

NVE i brev sendt 30.06.26

Viser til tidligere innspill og har ingen ytterligere konkrete innspill.

Buskerud fylkeskommune sine kommentarer:

Tas til etterretning.



11 Referanser

- [1] DNT. Ut.no. Lest av 18.11.2025 fra <https://ut.no/kart#13.12/60.17523/9.41237>
- [2] Inatur. Lest av 30.4.2026 fra <https://www.inatur.no/fiske/52cd4907e4b0be79170e8ac4>
- [3] Kartverket. Turrutebasen. Lastet ned 18.11.2025 fra [Turrutebasen til kartverket](#)
- [4] Miljødirektoratet. Kartlagte og verdsatte friluftsområder. (2018). Lest av 18.11.2025 fra [Miljødirektoratets naturbasekart](#)
- [5] Miljødirektoratet, Naturbase faktaark VV00000406. Lastet ned 21.04.2026 fra [Faktaark fra miljødirektoratets naturbase](#)
- [6] Norgeskart. Lest av 18.11.2025 [Norgeskart](#)
- [7] Puschmann, O. (2005). Nasjonalt referansesystem for landskap. NIJOS.
- [8] Rand, J. C. (2006). Gatebil tilbake til Eggedal – Veldig moro! Slipper å dra til Oslo!, *Bygdeposten*, 26.01.2026. Tilgjengelig fra [Motorsport, Sigdal | Gatebil tilbake til Eggedal - Veldig moro! Slipper å dra til Oslo!](#)
- [9] Sigdal aktiv. Lest av 30.04.2026 fra <https://sigdal-aktiv.no/sup-idyll/>
- [10] Sigdal kommune. Sti og løypeplan for Sigdal kommune. Lest av 21.04.2026 fra <https://sigdal.kommunegis.no/innsyn>
- [11] Statens vegvesen. Vegkart. Lest av mars 2026 fra <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>
- [12] Statens vegvesen. Innsynsløsning for støysoner. Lest av mars 2026 fra [Statens vegvesens nettside med kart over generelle støysoner](#)
- [13] Strava Heat Map. Lest av 18.11.2025 fra [Stravas globale heatmap](#)
- [14] Klima- og miljødepartementet (2020), Forskrift om elfenbenslav som prioritert art.

Vedlegg

1. ROS-analyse, rapport, ViaNova AS, 2026
2. W-tegninger, grunnnerv, ViaNova AS, 2026
3. Ytre miljø-plan (YM-plan), ViaNova AS, 2026
 - a) Miljørisikoanalyse (miljørisiken)
 - b) Miljørisikoanalyse for resipienter
 - c) Datarapport Naturmangfold/registreringer i 3D-modell
 - d) Datarapport fra miljøteknisk grunnundersøkelse
 - e) Overordnet massehåndteringsplan
 - f) Klimagassbudsjett og -regnskap
4. Høringsuttalelser
5. Rapport Geoteknikk områdestabilitet, 2026
6. Rapport Geoteknisk vurdering av stabilitet og tiltak, 2026
7. Rapport Geologisk vurderingsrapport, 2026
8. Møtereferat fra samhandlingsmøter med SFOV
9. C-tegninger

