



Detaljregulering E18 Kragerø – Bamble: Kopi av innkomne uttalelser fra myndigheter Høring planforslag 2021

Nasjonal PlanID:

Kragerø: 3814_201

Bamble: 3813_369

11.11 | 24

Prosjektoversikt

Prosjekt nr.:	01227421
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	NV40E18KB-PLA-PLN-0009

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	11.11.2024	NOISES/Sweco	NOMAGL/Sweco	NOHOLL/Sweco

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse

Forsidebilde er fra dagens E18 ved Bakkevannet. (Kilde: Sweco).

Kontaktinformasjon:

Karl Arne Hollingsholm, prosjektleder, Sweco

Tlf. 930 16 226, e-post karl.arne.hollingsholm@sweco.no

1 Oversikt over innkomne uttalelser

Nr.	Avsender	Dato
Myndigheter		
1	Vestfold og Telemark fylkeskommune	10.09.2021
2	Statsforvalteren i Vestfold og Telemark	21.09.2021
3	Bane NOR	20.08.2021
4	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)	29.06.2021
5	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	08.09.2021
6	Statens vegvesen	21.09.2021
7	Statnett	16.09.2021
8	Bamble kommune	02.09.2021
9	Kragerø kommune	22.09.2021
10	Direktoratet for mineralforvaltning	15.09.2021
11	Mattilsynet	16.09.2021
12	Drangedal kommune	02.09.2021
13	Kragerø kommune - Virksomhet for VA	21.09.2021
14	Miljørettet helsevern i Grenland	15.09.2021

Dette dokumentet inneholder kun innspill fra myndigheter gjeldende høring og offentlig ettersyn fra 2021. I arbeidet med detaljregulering for E18 Kragerø – Bamble, er uttalelser fra interesseorganisasjoner og privatpersoner fra høring og offentlig ettersyn i 2021, gjeldende Kragerø og Bamble kommuner, oppsummert og besvart. Vedleggene som inneholder kopier av innkomne uttalelser fra interesseorganisasjoner og privatpersoner fra høring og offentlig ettersyn i 2021, tar for seg hele strekningen fra Tvedestrand til Bamble (COWI, 2021). Dette gjelder vedleggene:

- Kopi av innkomne uttalelser fra interesseorganisasjoner - Høring planforslag 2021
- Kopi av innkomne uttalelser fra privatpersoner - Høring planforslag 2021



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

NYE VEIER AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Seksjon for samfunn og plan

Vår dato: 10.09.2021
Deres dato:
Vår referanse: 20/35872-31
Deres referanse:
Vår saksbehandler: Thale Høiskar
Heltberg

Uttalelse til offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand - Bamble

Vestfold og Telemark fylkeskommune viser til brev datert 28.06.2021 vedrørende offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble. Frist for uttale er satt til 15.09.2021.

Vestfold og Telemark fylkeskommune oversender med dette sin uttalelse til offentlig ettersyn av planforslaget. Fylkeskommunens uttalelse ble behandlet i Hovedutvalg for klima, areal og plan i møtet 26.08.2021. Uttalelsen består av vedtaksprotokoll fra hovedutvalgsmøtet, saksfremlegg og er administrativ uttalelse. Delene ligger vedlagt og må sees i sammenheng.

Fylkeskommunen imøteser videre dialog i saken.

Med hilsen

Gerd-Louise Wessel
plankoordinator

Thale Høiskar Heltberg
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
NYE VEIER AS		Tangen 76	4608 KRISTIANSAND S

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10, Skien
Svend Foymsgate 9, Tønsberg

Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

vtfk.no



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Kopimottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
STATENS VEGVESEN		Postboks 1010 Nordre Ål	2605 LILLEHAMMER
BAMBLE KOMMUNE		Postboks 80	3993 LANGESUND
STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK		Postboks 2076	3103 TØNSBERG
KRAGERØ KOMMUNE		Postboks 128	3791 KRAGERØ

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10, Skien
Svend Foyngate 9, Tønsberg

Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

vtfk.no



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Saksprotokoll

Arkivsak 20/35872
Saksbehandler Thale Høiskar Heltberg

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for klima, areal og plan	26.08.2021	58/21

Uttalelse til offentlig ettersyn av detaljreguleringplan for E18 Tvedestrand - Bamble

Hovedutvalg for klima, areal og plan har behandlet saken i møte 26.08.2021 sak 58/21

Møtebehandling

Representanten Liselotte Aune Lee (Ap) fremma følgende endringsforslag på vegne av (SV, Ap, Sp, MDG, FrP, H, KrF):

Forslag nytt punkt 8 c (erstatte innstillingens punkt 8 c):

Grummestad kulvert erstattes med bru over Gamle Sørlandske grunnet store avvik fra gjeldende håndbøker for stoppsikt, vertikalkurveradius på høybrekk, stigning, vegbredde, rekkverk og tilrettelegging for myke trafikanter. Jf. markeringen (U) i figur 7.

Forslag til nytt punkt 9, e:

For å opprettholde gs-forbindelsen mellom Bakkeveien og grendehuset på Dørdal, må:

- *Løsningen med gs-veg o_SVS2 på eksisterende E18 utgå.*
- *Bakkeveien opprettholdes som gs-veg på strekningen fra kulverten (Dørdal 5) under dagens E18 og frem til Gamle Sørlandske.*
- *Dørdalbrua forlenges slik at det under brua kan etableres en gs-vegforbindelse mellom o_SV21 og o_SV26 og en bredere viltpassasje samt sikres randsoner til Gongeelva som gyteelv.*

Holdeplasser for elever som skal med skolebuss etableres. Et alternativ til gs-veg er at Gamle Sørlandske legges om og under brua, og at nytt kryss utgår ved o_SV20.

Representanten Harald Moskvil (MDG) fremma følgende tilleggsforslag på vegne av (AP, SV, SP og MDG):

Fylkeskommunen er kritisk til metoden Nye Veier benytter med hensyn til å unngå bruk av

Protokolltilførsel:

Miljøpartiet De Grønne og SV mener at utbygging av vegprosjektet E18 Tvedestrand - Bamble må stoppes. Arealbruken og Co2 utslippene knyttet til bygging av E18 på strekningen er ikke forenlig med fylkeskommunens mål om 60 % kutt innen 2030.

Votering

Innstilling fra fylkesdirektøren med forslagene fra Moskvil og Aune Lee ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Vestfold og Telemark fylkeskommune har vesentlige merknader til følgende punkt:

1. Vestfold og Telemark fylkeskommune ser at åpenheten i planforslaget utsetter viktige diskusjoner/avgjørelser til byggefasen. For å øke forutsigbarheten anbefales det at det foretas en ytterligere detaljering før vedtak av reguleringsplanen.
2. Det forventes at det lages en detaljert plan for deponering av masser, slik at etterbruken av massedeponiene tilpasses de faktiske omgivelsene og sikres gjennom reguleringsplanens bestemmelser. Overskuddsmasse bør når det er mulig benyttes til samfunnsnyttige formål. Henstiller om at massene nyttiggjøres til fremtidig utvikling av næringsområdet på Fikkjebakke.

Vestfold og Telemark fylkeskommune har innsigelse til følgende punkt:

3. Det fremmes innsigelse til planforslaget, inntil det tydelig fremkommer hvilke konsekvenser reguleringsplanen, uten fastsettelse av høyder på veien, kan ha for landskapsbildet rundt Hullvann i Kragerø kommune. Begrunnelse for innsigelsen er manglende beslutningsgrunnlag, med henvisning til H-2/14 Retningslinjer for innsigelse i plansaker.
4. Det fremmes innsigelse til planforslaget inntil løsninger for vilt er tilfredsstillende løst i planforslaget, se punkter i tabell 1 under fylkesdirektørens vurdering. Hjemmel for innsigelsen er Viltloven §1, Forskrift om forvaltning av hjortevilt §1 og Naturmangfoldloven §4 og 5.

5. Det fremmes innsigelse til planforslaget inntil reguleringsplanens sikrer at dyrka mark som omdisponeres som følge av tiltak i planen, håndteres i henhold til matjordplan, datert 07.06.2021. Hjemmel for innsigelsen er § 4.1.3 i kommunedelplan for E18 Dørdal- Grimstad.
6. Med hjemmel i kulturminneloven § 3 fremmer Vestfold og Telemark innsigelse, da planen er i konflikt med automatisk freda kulturminner. Innsigelsen frafalles om følgende punkter tas til følge:
 - a. Det søkes om frigivelse for H730_3 og 4 (Bamble) og H730_8 og 5 (Kragerø).
 - b. Det legges en større hensynssone H570 rundt eller søkes om frigivelse for følgende H730_1, 2, 5 og 6 (Bamble) og H730_2, 3, 4 og 7 (Kragerø).
7. Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse mot planen, siden følgende mangler i reguleringsbestemmelsene:
 - a. Rekkefølgekrav til samferdselstiltaka vist i planen.
 - b. Rekkefølgekrav om at eksisterende E18 skal tilpasses kravene til ny vegfunksjon før omklassifisering.
 - c. Krav om at byggeplan bestående av tegninger skal være godkjent av fylkesvegmyndigheten før oppstart for områdene som berører eksisterende E18 og eksisterende og framtidige fylkesveger.
8. Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse mot planen, på grunn av følgende vegtekniske mangler i planleggingen:
 - a. For smal veg de stedene hvor eksisterende E18 legges om eller legges gjennom kulvert.
 - b. Manglende frisiktsoner i kryss, avkjørslser og i vegkurver langs eksisterende E18 og andre fylkesveger, og for korte frisiktsoner.
 - c. Grummestad kulvert erstattes med bru over Gamle Sørlandske grunnet store avvik fra gjeldende håndbøker for stoppsikt, vertikalkurveradius på høybrekk, stigning, vegbredde, rekkverk og tilrettelegging for myke trafikanter. Jf. markeringen (U) i figur 7.
9. Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse mot planen, på grunn av følgende planfaglige momenter:
 - a. Nytt kryss mellom eksisterende E18 og Gamle Sørlandske inngår ikke i reguleringsplanen. Jf. markeringen (A) i figur 8.

- b. Vendehammer/snuplass er ikke regulert der Krokenveien skal slutte som kjøreveg. Jf. markeringen (G) i figur 9.
- c. Skisse/planforslag for kollektivterminalen ved Fikkjebakke foreligger ikke. Jf. markeringen (J2) i figur 10.
- d. Planlagte direkteatkomster fra hovedvegen o_SV18 til boligeiendommene Heglandsvegen 3 – 13. Se figur 11.
- e. For å opprettholde gs-forbindelsen mellom Bakkeveien og grendehuset på Dørdal, må:

- Løsningen med gs-veg o_SVS2 på eksisterende E18 utgå.
- Bakkeveien opprettholdes som gs-veg på strekningen fra kulverten (Dørdal 5) under dagens E18 og frem til Gamle Sørlandske.
- Dørdalbrua forlenges slik at det under brua kan etableres en gs-vegforbindelse mellom o_SV21 og o_SV26 og en bredere viltpassasje samt sikres randsoner til Gongeelva som gyteelv.

Holdeplasser for elever som skal med skolebuss etableres. Et alternativ til gs-veg er at Gamle Sørlandske legges om og under brua, og at nytt kryss utgår ved o_SV20.

10. Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse mot planen, siden følgende tiltak for myke trafikanter og kollektivtrafikk mangler:
 - a. GS-vegen/fortauet gjennom kulverten ved Fikkjebakke og opp til ny fylkesveg fortsetter ikke videre langs fylkesvegen til avkjørselen til næringsområdet. Kantstopp for buss mangler i begge retninger. Jf. markeringen (F) i figur 12.
 - b. Gangforbindelse fra o_SV19 til gs-vegen ved rundkjøringa ved Tangen mangler.
 - c. Gang-/sykkelveg langs fv. 38 fra rundkjøring i syd til Gjerdemyrakrysset mangler. Jf. markeringen (N) i figur 13.

Fylkeskommunen er kritisk til metoden Nye Veier benytter med hensyn til å unngå bruk av tunneler. Nye Veiers metode gir mye større arealinngrep enn nødvendig. Disse areal-inngrepene gir store Co2 utslipp og store negative konsekvenser for mennesker og vilt.

tunneler. Nye Veiers metode gir mye større arealinngrep enn nødvendig. Disse areal-inngrepene gir store Co2 utslipp og store negative konsekvenser for mennesker og vilt.

Protokolltilførsel:

Miljøpartiet De Grønne og SV mener at utbygging av vegprosjektet E18 Tvedestrand - Bamble må stoppes. Arealbruken og Co2 utslippene knyttet til bygging av E18 på strekningen er ikke forenlig med fylkeskommunens mål om 60 % kutt innen 2030.

Votering

Innstilling fra fylkesdirektøren med forslagene fra Moskvil og Aune Lee ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Vestfold og Telemark fylkeskommune har vesentlige merknader til følgende punkt:

11. Vestfold og Telemark fylkeskommune ser at åpenheten i planforslaget utsetter viktige diskusjoner/avgjørelser til byggefasen. For å øke forutsigbarheten anbefales det at det foretas en ytterligere detaljering før vedtak av reguleringsplanen.
12. Det forventes at det lages en detaljert plan for deponering av masser, slik at etterbruken av massedeponiene tilpasses de faktiske omgivelsene og sikres gjennom reguleringsplanens bestemmelser. Overskuddsmasse bør når det er mulig benyttes til samfunnsnyttige formål. Henstiller om at massene nyttiggjøres til fremtidig utvikling av næringsområdet på Fikkjebakke.

Vestfold og Telemark fylkeskommune har innsigelse til følgende punkt:

13. Det fremmes innsigelse til planforslaget, inntil det tydelig fremkommer hvilke konsekvenser reguleringsplanen, uten fastsettelse av høyder på veien, kan ha for landskapsbildet rundt Hullvann i Kragerø kommune. Begrunnelse for innsigelsen er manglende beslutningsgrunnlag, med henvisning til H-2/14 Retningslinjer for innsigelse i plansaker.
14. Det fremmes innsigelse til planforslaget inntil løsninger for vilt er tilfredsstillende løst i planforslaget, se punkter i tabell 1 under fylkesdirektørens vurdering. Hjemmel for innsigelsen er Viltloven §1, Forskrift om forvaltning av hjortevilt §1 og Naturmangfoldloven §4 og 5.
15. Det fremmes innsigelse til planforslaget inntil reguleringsplanens sikrer at dyrka mark som omdisponeres som følge av tiltak i planen, håndteres i henhold til matjordplan, datert 07.06.2021. Hjemmel for innsigelsen er § 4.1.3 i kommunedelplan for E18 Dørdal- Grimstad.
16. Med hjemmel i kulturminneloven § 3 fremmer Vestfold og Telemark innsigelse, da planen er i konflikt med automatisk freda kulturminner. Innsigelsen frafalles om følgende punkter tas til følge:
 - a. Det søkes om frigivelse for H730_3 og 4 (Bamble) og H730_8 og 5 (Kragerø).

- b. Det legges en større hensynssone H570 rundt eller søkes om frigivelse for følgende H730_1, 2, 5 og 6 (Bamble) og H730_2, 3, 4 og 7 (Kragerø).
17. Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse mot planen, siden følgende mangler i reguleringsbestemmelsene:
- d. Rekkefølgekrav til samferdselstiltaka vist i planen.
 - e. Rekkefølgekrav om at eksisterende E18 skal tilpasses kravene til ny vegfunksjon før omklassifisering.
 - f. Krav om at byggeplan bestående av tegninger skal være godkjent av fylkesvegmyndigheten før oppstart for områdene som berører eksisterende E18 og eksisterende og framtidige fylkesveger.
18. Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse mot planen, på grunn av følgende vegtekniske mangler i planleggingen:
- a. For smal veg de stedene hvor eksisterende E18 legges om eller legges gjennom kulvert.
 - b. Manglende frisiktsoner i kryss, avkjørslser og i vegkurver langs eksisterende E18 og andre fylkesveger, og for korte frisiktsoner.
 - c. Grummestad kulvert erstattes med bru over Gamle Sørlandske grunnet store avvik fra gjeldende håndbøker for stoppsikt, vertikalkurveradius på høybrekk, stigning, vegbredde, rekkverk og tilrettelegging for myke trafikanter. Jf. markeringen (U) i figur 7.
19. Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse mot planen, på grunn av følgende planfaglige momenter:
- a. Nytt kryss mellom eksisterende E18 og Gamle Sørlandske inngår ikke i reguleringsplanen. Jf. markeringen (A) i figur 8.
 - b. Vendehammer/snuplass er ikke regulert der Krokenveien skal slutte som kjøreveg. Jf. markeringen (G) i figur 9.
 - c. Skisse/planforslag for kollektivterminalen ved Fikkjebakke foreligger ikke. Jf. markeringen (J2) i figur 10.
 - d. Planlagte direkteatkomster fra hovedvegen o_SV18 til boligeiendommene Heglandsvegen 3 – 13. Se figur 11.
 - e. For å opprettholde gs-forbindelsen mellom Bakkeveien og grendehuset på Dørdal, må:

- Løsningen med gs-veg o_SVS2 på eksisterende E18 utgå.
- Bakkeveien opprettholdes som gs-veg på strekningen fra kulverten (Dørdal 5) under dagens E18 og frem til Gamle Sørlandske.
- Dørdalbrua forlenges slik at det under brua kan etableres en gs-vegforbindelse mellom o_SV21 og o_SV26 og en bredere viltpassasje samt sikres randsoner til Gongeelva som gyteelv.

Holdeplasser for elever som skal med skolebuss etableres. Et alternativ til gs-veg er at Gamle Sørlandske legges om og under brua, og at nytt kryss utgår ved o_SV20.

20. Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse mot planen, siden følgende tiltak for myke trafikanter og kollektivtrafikk mangler:
- a. GS-vegen/fortauet gjennom kulverten ved Fikkjebakke og opp til ny fylkesveg fortsetter ikke videre langs fylkesvegen til avkjørselen til næringsområdet. Kantstopp for buss mangler i begge retninger. Jf. markeringen (F) i figur 12.
 - b. Gangforbindelse fra o_SV19 til gs-vegen ved rundkjøringa ved Tangen mangler.
 - c. Gang-/sykkelveg langs fv. 38 fra rundkjøring i syd til Gjerdemyrakrysset mangler. Jf. markeringen (N) i figur 13.

Fylkeskommunen er kritisk til metoden Nye Veier benytter med hensyn til å unngå bruk av tunneler. Nye Veiers metode gir mye større arealinngrep enn nødvendig. Disse areal-inngrepene gir store Co2 utslipp og store negative konsekvenser for mennesker og vilt.



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Arkivsak

20/35872-27

Saksbehandler

Thale Høiskar Heltberg

Saksgang

Hovedutvalg for samferdsel

Møtedato

26.08.2021

Uttalelse til offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand - Bamble

Innstilling fra fylkesdirektøren

Vestfold og Telemark fylkeskommune har vesentlige merknader til følgende punkt:

1. Vestfold og Telemark fylkeskommune ser at åpenheten i planforslaget utsetter viktige diskusjoner/avgjørelser til byggefasen. For å øke forutsigbarheten anbefales det at det foretas en ytterligere detaljering før vedtak av reguleringsplanen.
2. Det forventes at det lages en detaljert plan for deponering av masser, slik at etterbruken av massedeponiene tilpasses de faktiske omgivelsene og sikres gjennom reguleringsplanens bestemmelser. Overskuddsmasse bør når det er mulig benyttes til samfunnsnyttige formål. Henstiller om at massene nyttiggjøres til fremtidig utvikling av næringsområdet på Fikkjebakke.

Vestfold og Telemark fylkeskommune har innsigelse til følgende punkt:

3. Det fremmes innsigelse til planforslaget, inntil det tydelig fremkommer hvilke konsekvenser reguleringsplanen, uten fastsettelse av høyder på veien, kan ha for landskapsbildet rundt Hullvann i Kragerø kommune. Begrunnelse for innsigelsen er manglende beslutningsgrunnlag, med henvisning til H-2/14 Retningslinjer for innsigelse i plansaker.
4. Det fremmes innsigelse til planforslaget inntil løsninger for vilt er tilfredsstillende løst i planforslaget, se punkter i tabell 1 under fylkesdirektørens vurdering. Hjemmel for innsigelsen er Viltloven §1, Forskrift om forvaltning av hjortevilt §1 og Naturmangfoldloven §4 og 5.
5. Det fremmes innsigelse til planforslaget inntil reguleringsplanens sikrer at dyrka mark som omdisponeres som følge av tiltak i planen, håndteres i henhold til matjordplan, datert 07.06.2021. Hjemmel for innsigelsen er § 4.1.3 i kommunedelplan for E18 Dørdal- Grimstad.

6. Med hjemmel i kulturminneloven § 3 fremmer Vestfold og Telemark innsigelse, da planen er i konflikt med automatisk freda kulturminner. Innsigelsen frafalles om følgende punkter tas til følge:
 - a. Det søkes om frigivelse for H730_3 og 4 (Bamble) og H730_8 og 5 (Kragerø).
 - b. Det legges en større hensynssone H570 rundt eller søkes om frigivelse for følgende H730_1, 2, 5 og 6 (Bamble) og H730_2, 3, 4 og 7 (Kragerø).

7. Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse mot planen, siden følgende mangler i reguleringsbestemmelsene:
 - a. Rekkefølgekrav til samferdselstiltaka vist i planen.
 - b. Rekkefølgekrav om at eksisterende E18 skal tilpasses kravene til ny vegfunksjon før omklassifisering.
 - c. Krav om at byggeplan bestående av tegninger skal være godkjent av fylkesvegmyndigheten før oppstart for områdene som berører eksisterende E18 og eksisterende og framtidige fylkesveger.

8. Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse mot planen, på grunn av følgende vegtekniske mangler i planleggingen:
 - a. For smal veg de stedene hvor eksisterende E18 legges om eller legges gjennom kulvert.
 - b. Manglende frisiktsoner i kryss, avkjørsler og i vegkurver langs eksisterende E18 og andre fylkesveger, og for korte frisiktsoner.
 - c. Avvikene fra gjeldende håndbøker for stoppsikt, vertikalkurveradius på høybrekk, stigning, vegbredde, rekkverk og tilrettelegging for myke trafikanter gjennom kulverten ved Tronskjær – Grummestadsvingen. Jf. markeringen (U) i figur 7.

9. Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse mot planen, på grunn av følgende planfaglige momenter:
 - a. Nytt kryss mellom eksisterende E18 og Gamle Sørlandske inngår ikke i reguleringsplanen. Jf. markeringen (A) i figur 8.
 - b. Vendehammer/snuplass er ikke regulert der Krokenveien skal slutte som kjøreveg. Jf. markeringen (G) i figur 9.
 - c. Skisse/planforslag for kollektivterminalen ved Fikkjebakke foreligger ikke. Jf. markeringen (J2) i figur 10.
 - d. Planlagte direkteatkomster fra hovedvegen o_SV18 til boligeiendommene Heglandsvegen 3 – 13. Se figur 11.

10. Med hjemmel i plan og bygningslovens § 5-4 fremmer Vestfold og Telemark fylkeskommune innsigelse mot planen, siden følgende tiltak for myke trafikanter og kollektivtrafikk mangler:
 - a. GS-vegen/fortauet gjennom kulverten ved Fikkjebakke og opp til ny fylkesveg fortsetter ikke videre langs fylkesvegen til avkjørselen til næringsområdet. Kantstopp for buss mangler i begge retninger. Jf. markeringen (F) i figur 12.
 - b. Gangforbindelse fra o_SV19 til gs-vegen ved rundkjøringa ved Tangen mangler.

- c. Gang-/sykkelveg langs fv. 38 fra rundkjøring i syd til Gjerdemyrakrysset mangler. Jf. markeringen (N) i figur 13.

Bakgrunn og saksgang

Planarbeidet gjennomføres som et interkommunalt plansamarbeid etter plan- og bygningsloven § 9-1. Interkommunalt plansamarbeid benyttes når det er hensiktsmessig å samordne planleggingen over kommunegrenser. Reguleringsplanarbeidet for E18 fra Tvedestrand til Bamble ledes av et styre (IKP-styret) bestående av politisk ledelse fra de seks kommunene. I tillegg er det et underutvalg i hvert av de berørte fylkene, bestående av politikere fra kommunene som Tvedestrand/Vegårshei/Risør/Gjerstad og Kragerø/Bamble. Underutvalgene gir anbefalinger til IKP-styret. Endelig vedtak av reguleringsplanen skal gjøres av hvert enkelt kommunestyre, for sitt eget område.

Nye Veier v/konsulent Cowi har stått for utarbeidelsen av planforslaget. Det er utarbeidet felles planbeskrivelsene og fagutredninger for hele strekningen samlet, mens plankart og planbestemmelser er utarbeidet for hver kommune separat.

IKP-styret vedtok 25.06.2021 å legge forslaget til reguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble ut til offentlig ettersyn. I vedtaket ba styret høringspartene spesielt merke seg;

- a. Høyder på vei, som er beskrevet med maksimums- og minimumshøyder på noen utvalgte punkter.
- b. Vurdering og siling som er gjort av alternative traseer kan finnes i de to tekniske fagtemarapportene «Utredning av bru- og tunnelløsninger som skadereduserende tiltak» og «Fagrapport alternativ-vurdering veigeometri».
- c. Støyskjermingstiltak er beskrevet i plankart og i planbeskrivelse kap. 7.6 med bakgrunn i «Fagrapport støy» og støysonekart (x-tegninger). Nyeste utgave av støyretningslinje T-1442 gjøres gjeldende for planen.
- d. Massedeponier er beskrevet i plankart i og planbeskrivelse kap. 6.6 med bakgrunn i «Fagrapport masseforvaltningsplan» og «Masselagring, konsekvensutredning samlerapport».
- e. Vilt-tiltak generelt og særlig gjennom Gjerstad kommune.

I forkant av styrets behandling kom underutvalg Kragerø/Bamble og underutvalg Gjerstad/Risør/Tvedestrand/Vegårshei med en felles anbefalt innstilling til styret. Anbefalingen inneholdt en rekke fellespunkter med forslag til endringer i planforslaget/planmaterialet, og viste til vedlagte lister med krav fra hver enkelt kommune. Se vedlegg 1 for mer informasjon.

Grunnlag for fylkeskommunens vurdering:

Fylkeskommunens vurderinger gis på grunnlag av mål, prinsipper og anbefalinger slik de er nedfelt i overordnede nasjonale og regionale styringsdokumenter. I henhold til plan- og bygningsloven § 3 har fylkeskommunen plikt og rett til å delta i planleggingen når det berører vårt saksfelt, eller våre egne planer og vedtak. Hovedutvalget for klima, areal og plan (HKAP) er det faste utvalg for plansaker og gir uttalelse på vegne av fylkeskommunen.

Fylkeskommunen gav innspill til varsel om oppstart og til offentlig ettersyn av planprogrammet for reguleringsarbeidet i brev av 14.10.2020. Kulturarv har etter avtale med Nye Veier gjennomført registreringer av automatisk fredete kulturminner i 2019 og 2020. Fylkeskommunen har gjennom prosessen deltatt i ulike temamøter, arbeidsmøtet og dialogmøter. Med bakgrunn i samhandlingsmøtene sendte fylkeskommunen Nye Veier, i mai 2021, en anmodning om bedre ivaretagelse av regional viltinteresse før offentlig ettersyn av planforslaget.

Foreliggende uttalelse gjelder de deler av planforslaget som ligger i Bamble og Kragerø kommuner.

Saksopplysninger

Generelt

Reguleringsplan for ny E18 Tvedestrand – Bamble går gjennom Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand kommuner. Strekningen inngår i kommunedelplanen for E18 Dørdal – Grimstad som ble vedtatt i de åtte berørte kommunene høsten 2019. Styret i Nye Veier har prioritert strekningen E18 Tvedestrand – Bamble for regulering og utbygging.



Figur 1: Utsnitt av utbyggingsområde for E18 sørøst.

Reguleringsplanen legger til rette for ny firefelts motorvei fra Dørdal i Bamble kommune til Rødmyr i Tvedestrand kommune. Strekningen er på 54 km, og planlegges for fartsgrense 110 km/t. I sør kobles den til ny E18 Tvedestrand – Arendal (åpnet 2. juli 2019) og i nord kobles den til ny E18 Rugtvedt -Dørdal (åpnet 2. desember 2019).



Figur 2: Utsnittet viser planforslaget i Kragerø og Bamble kommuner sett i forhold til dagens E18.

Masselagring

Det er utarbeidet en masseforvaltningsplan som gjør rede for strategien for massedeponeringen for prosjektet, se vedlegg 13. Prosjektet genererer et stort masseoverskudd. Massene er oppgitt i uam³ som står for utførte anbrakte kubikkmeter, og betyr volumet av masser som er gravd eller sprengt ut, multiplisert med utvidelses- /masseomregningsfaktoren for den aktuelle massetypen. Det er beregnet at massene vil bli håndtert innenfor planområdet, fordelt på masser til veifundament, fylling, bakkeplanering, støvvoller og permanente masselager. Totalt for hele strekningen er det beregnet et masseuttak på ca. 14 500 000 uam³. Det er beregnet et masseoverskudd på ca. 8 900 000 uam³ sprengstein og ca. 900 000 uam³ løsmasser. For arealene innenfor Vestfold og Telemark er det beregnet et masseuttak på ca. 7 500 000 uam³.

Det er jobbet med optimalisering av veilinja for å få en best mulig massebalanse og gjenbruk av overskuddsmasser. Likevel vil det være store mengder overskuddsmasser som må lagres i permanente områder for masselagring. For å ha nok kapasitet og redusere transportarbeidet forbundet med masselagring er det planlagt masselager med nærhet til veilinjen. Det oppgis at det er hensyntatt nok kapasitet for masselagring i forhold til masseoverskudd innenfor hver av de tre entreprisområdene som prosjektområdet er tenkt delt inn i.

Det er foreslått fire lokaliseringer for masselagring i Bamble kommune og femten i Kragerø kommune. Utstrekningen på områdene er fastsatt med bestemmelsesområde i plankartet og det er satt maksimale fyllingshøyder i reguleringsbestemmelsene. Videre er det spesifisert i forslag til reguleringsbestemmelsene § 5.4 at utforming av masselager skal skje i tråd med estetisk oppfølgingsplan for prosjektet. § 5.3 sier at det senest 1,5 år etter at anlegget er tatt i bruk skal områdene være satt i stand i tråd med underliggende formål.

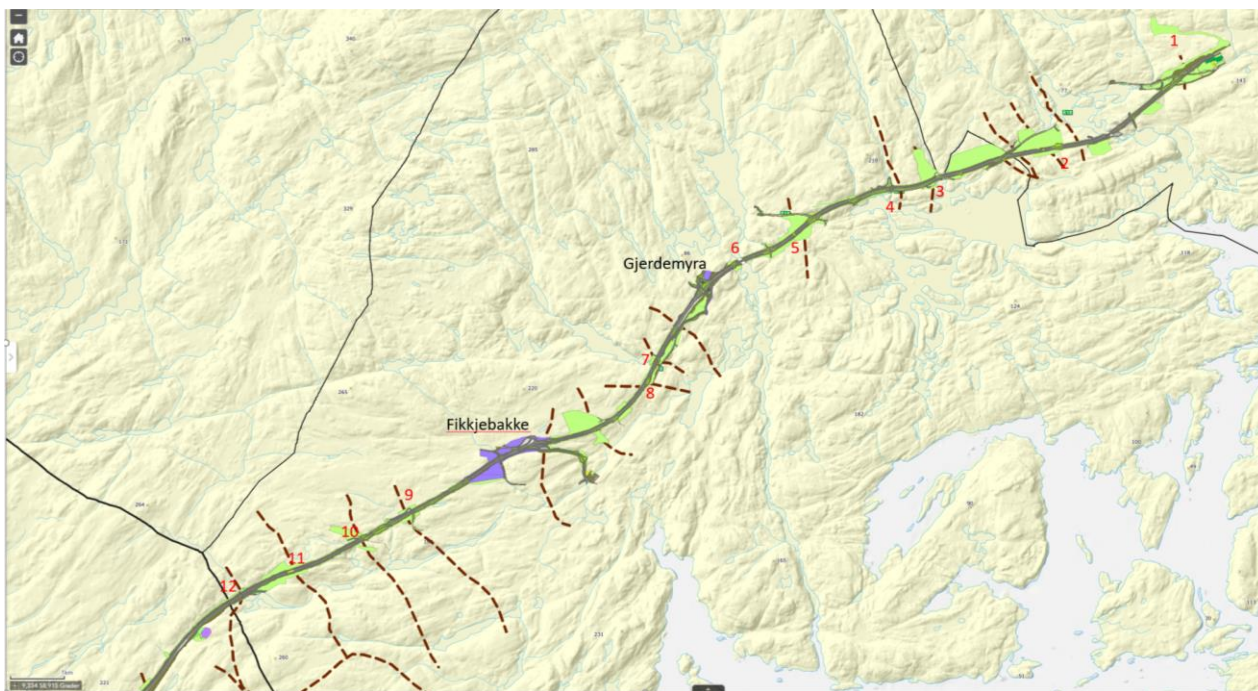
To av de foreslåtte masselagrene i Kragerø kommune har næringsformål som underliggende formål, D23 og D24 ved Fikkjebakke, øvrige forslag til masselagre har LNF som underliggende formål.

Vilt

Fylkeskommunene er viltorgan etter Viltloven, og skal arbeide for å fremme formålet med loven, «Viltet og viltets leveområder skal forvaltes i samsvar med naturmangfoldloven og slik at naturens produktivitet og artsrikdom bevares». Også formålsparagrafen i Forskrift om forvaltning av hjortevilt spesifiserer dette, «Formålet med denne forskriften er at forvaltningen av hjortevilt ivaretar bestandenes og leveområdenes produktivitet og mangfold».

Fagrapport naturmangfold gir verdivurdering av vilttrekk for planforslaget. Kunnskapsgrunnlaget for vurderingene er basert på lokal kunnskap om vilttrekk, viltkamera overvåking av over/underganger langs dagen E18 trase, snøsporinger langs ny trase, litteratur og registreringer i hjorteviltregisteret.

Det er innen Bamble kommune planlagt to krysningspunkt for vilt, en flerbrukspassasje under bru og en viltovergang uten flerbruk. Innen Kragerø kommune er det planlagt til sammen 10 krysningspunkt som skal ha en funksjon for vilt. Tre viltoverganger, hvorav en med flerbruk, en fjelltunnel, fire bruer og to kulverter.



Figur 3: Oversikt over veitrase innen Vestfold og Telemark fylke. Stiplet brun linje viser vilttrekk, tall indikerer krysningspunkt i planforslaget som skal ha viltfunksjon; 1. Bru Dørdal, 2. Skaugheia viltovergang, 3. kulvert Stidalskilen, 4. bru Auråa, 5. Ødegård viltovergang, 6. bru Tisjø, 7. bru Grøtvann, 8. Hegland viltovergang, 9. Bronåsdalen viltovergang, 10. kulvert Blautmyrdalen, 11. fjelltunnel Bråtetjenn og 12. kulvert Stedalen.

Hensynet til vilt har frem mot offentlig ettersyn vært diskutert i ulike fora. Kommunene, statsforvaltere og fylkeskommuner har uttrykt bekymring for planforslagets løsninger for viltet. Nye Veier svarte på bekymringene med en «vilt-pakke», med oppgradering av løsningen for vilt i planforslaget. For Vestfold og Telemark bestod oppgraderingen av at Bråtetjenn viltovergang ble endret fra en viltovergang til fjelltunnel, viltovergangene Hegland, Ødegård, Bronåsdalen og Skaugheia ble utvidet i bredden fra ca. 20 meter til minimum 40 meter (iht. Statens Vegvesens Håndbok V134) og Auråa bru ble utvidet til 50 meter.

Jordvern

Det er utarbeidet en matjordplan for prosjektet. I henhold til den medfører tiltak i planen at det i Kragerø kommune er 34,4 daa fulldyrka matjord som blir permanent berørt og ca. 15 daa som blir midlertidig berørt, marka som berøres er fordelt på 15 eiendommer. I Bamble kommune blir ca. 2 daa fulldyrka matjord permanent berørt, og 1,3 daa midlertidig berørt, marka som berøres er fordelt på to eiendommer.

I bestemmelsene til kommunedelplanen for strekningen lyder § 4.1.3 Jordvern; *Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilstrebes å unngå omdisponering av dyrka mark. Ved inngrep skal matjord tas vare på slik at den kan disponeres til jordbruksformål, på en slik måte at det ikke fører til spredning av plantesykdommer.*

I reguleringsplanens forslag til bestemmelser §5.3 stilles det krav om at det for *LNFR områder avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde, skal all matjord på eksisterende dyrka mark tas av og lagres i egne ranker. Metode for håndtering av matjord fremgår av fagrapport matjord.*

Kulturminner

I Stortingsmelding 16: Nye mål i kulturmiljøpolitikken, legger Regjeringen til grunn at: «Kulturmiljø skal bidra til bærekraftig utvikling gjennom helhetlig samfunnsplanlegging» (s. 11). Kulturminnenes synlighet og landskapstilhørighet er viktig å opprettholde som helhetlige kulturmiljøer. Kulturmiljøer oppfattes som en berikelse for omgivelsene, og Regjeringens overordnede mål er at «Alle skal ha mulighet til å engasjere seg og ta ansvar for kulturmiljø» (Stmeld. 16, s. 11).

Det er 32 automatisk freda kulturminner innenfor plangrensen. Kulturminnene fordeler seg ut over hele planområdet og er i hovedsak aktivitetsområder fra steinalder, 1 bosetning-aktivitetsområder fra jernalder, et gravfelt fra jernalder, 3 kokegroplokaliteter fra jern-/bronsealder og et veganlegg fra jernalder. Planforslaget legger til rette for at 19 automatisk freda kulturminnelokaliteter søkes frigitt gjennom planen, mens 13 kulturminnelokaliteter ønsket bevart i planen ved bruk av hensynssoner - Båndlegging etter lov om kulturminner (H730_x) og Bevaring kulturmiljø (H570_x). Disse er fordelt på 6 i Bamble og 7 i Kragerø.

Kulturarv i Telemark vært i dialog med Nye Veier siden 2018, og det ble startet opp registreringsprosjekt under arbeidet med kommunedelplan. Registreringsprosjekt varte fra 2019-2021 med ferdig rapport våren 2021. Kulturminnedatabasen Askeladden oppdatert ble kontinuerlig med utstrekning av kulturminner underveis i prosjektet.

Kulturarv ble kontaktet av Nye Veier v/ Cowi i slutten av 2020 ang utstrekning av hensynssoner. Og orienterte om at behovet/størrelsen vil variere fra lokalitet til lokalitet. Det ble gitt tilbud om veiledning knyttet til utstrekning av hensynssoner og bestemmelser våren 2021. Fylkeskommunen har ikke blitt involvert i utarbeiding av hensynssonene i planen, men er invitert til et dialogmøte medio august.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser.

Ny E18 medfører at ca. 23 kilometer veg skal omklassifiseres til fylkesveg. Årlig kostnad til drift og vedlikehold av selve vegen med belysning og reasfaltering vil beløpe seg til ca. 5 millioner kr pr. år eksklusiv merverdiavgift. Dette fordeler seg som dette:

- Drift og vedlikehold av vegen: 3,3 mill. kr/år eks. mva

- Drift og vedlikehold elektro: 0,7 mill. kr/år eks. mva
- Reasfaltering: 1 mill. kr/år eks. mva.

Når man i tillegg tar hensyn til det kommende behovet for fornying av bl.a. alle konstruksjonene på strekningen, vil den samlede kostnaden for å drifte og vedlikeholde vegen stige til 20 – 25 millioner kroner gjennomsnittlig per år i 60 – 80 år. Mindre de første årene og mer etter hvert som tiden går.

Det er 45 bruer/ kulverter på strekningen. Mange av disse er bygget for rundt 60 år siden, men noen er av nyere dato. Bruseksjonen har gjort en vurdering av disse og anslått restlevetid på hver bru/kulvert, til å ligge i størrelsesorden 60 – 80 år. Et grovt kostnadsestimat for å reetablere konstruksjonene, det vil si rive og bygge nye, beløper seg til 1,2 mrd. Ved å fordele disse kostnadene på 60 eller 80 år, som er anslått restlevetid, gir dette en gjennomsnittlig kostnad på 15 – 20 millioner kr. pr år for å reetablere konstruksjonene. Det vil være lavere kostnader de første årene og høyere kostnader om noen ti-år, når flere av konstruksjonene har nådd restlevetiden.

Etter omklassifiseringen vil vegens nye funksjon bl.a. innebære at gående og syklende vil benytte vegen. For å kunne tillate dette, må brurekkverket på flere av bruene enten skiftes ut eller bygges om for å tilfredsstille kravene til sikkerhet, gitt i håndbok N101. Dette medfører også økte kostnader. Se for øvrig avsnitt «Ny vegfunksjon (punkt 7b)» under samferdsel.

Konsekvenser for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål.

Å bygge motorvei medfører et betydelig utslipp av klimagasser, urørt myr og skogbruksarealer går tapt. Nye Veier og COWI har utarbeidet et klimabudsjett som ligger til grunn for reguleringsplanen, hvor bygging, drift og vedlikehold av veianlegget er inkludert i tillegg til arealbruk. Det totale klimagassutslippet til veiprojektet er i denne fagrapporten estimert til 492 047 tonn CO₂-ekvivalenter (CO₂e), noe som tilsvarer 93 % av all veitrafikken fylket hadde i 2019.

Veiprojektets utslipp avhenger av fasen. Det vil slippes ut 59 %, 283 200 tonn CO₂e, i startfasen gjennom bygging og endring av arealbruk. Og av de 117 900 tonn CO₂e forbundet med drift og vedlikehold, er hele 37% forbundet til re-asfaltering. Her kan nyere fossilfri teknologi komme til å minke utslippet. Det pågår også flere spennende prosjekter om gjenbruk av asfalt, med potensialet til å minke utslippene. Til tross for slike tiltak, reduserer ikke veiprojektet utslippet av klimagasser i regionen, og bidrar ikke til å nå målet om fylkes mål om 60% klimagassreduksjon innen 2030.

Målene for reguleringsplanarbeidet tar utgangspunkt i målene for kommunedelplanen, og er utarbeidet av Nye Veier i samråd med styret i interkommunalt plansamarbeid. Samfunnsmålene i prosjektet skal bidra til sektorpolitiske mål i NTP, skape et sikkert og verdiskapende transportsystem i regionen ved å binde sammen bo- og arbeidsmarked, samt legge til rette for at det nye transportsystemet blir samfunnsøkonomisk lønnsomt. Effektmålene er økt verdiskaping i regionene, bedre trafiksikkerhet, bærekraftsertifisering, bedring av fremkommelighet og tilrettelegging for økt kollektivtrafikk, og redusert reisetid.

Fylkesdirektørens vurdering

Generelt

Prosjektet er en del av pågående oppgradering av E18 fra Oslo til Kristiansand, som vil gi sammenhengende firefelts motorvei på strekningen. Prosjektet ligger inne i Nasjonal transportplan og styret i Nye Veier har prioritert strekningen E18 Tvedestrand - Bamble for regulering og utbyggingen. Strekningen vil kobles på allerede ferdigstilte parseller av ny E18 i begge retninger. Planforslaget regulerer trase for ny firefelts motorvei i korridoren som er avsatt i kommunedelplanen.

Prosjektet skal samlet sett forbedre framkommeligheten i berørte bo- og arbeidsmarkeder, legge til rette for økt kollektivtrafikk, samt bidra til reduksjon i reisetid mellom Dørdal og Tvedestrand og bedre trafikksikkerheten med færre skadde og drepte per år i forhold til dagens veinett.

En av begrunnelsene for slik veiutbygging er å styrke arbeidsmarkedsintegrasjonen. Dette er av stor betydning for Kragerø kommune, der det legges inn betydelige offentlige midler gjennom omstillingsprogrammet for kommuner med særlige sysselsettingsmessige utfordringer. For Kragerø kommune vil ny E18 særlig åpne for tettere integrasjon med et utvidet arbeidsmarked i Grenland.

Det ligger mange føringer til grunn for planleggingen av et stort veiprojekt. Prosjektet skal balansere hensynet til ikke-prissatte fagtema, hva som er gjennomførbart med tanke på for eksempel terreng og grunnforhold, og kostnadsrammer for prosjektet. Fylkesdirektøren ser at saken har høy kompleksitet og berører mange, og kryssende interesser. Det påhviler beslutningsaktørene et stort ansvar for å sikre enighet om grunnlaget for utbyggingen.

Planforslaget

Det er utarbeidet en omfattende mengde av fagrapporter og utredninger, som viser konsekvenser og virkninger av planforslaget. Nye Veier har gjennom prosessen uttrykt en målsetning om et planforslag med stor grad av fleksibilitet. Dette for å gi kommende entreprenører stor frihetsgrad til å optimalisere løsningen videre når arbeidet går over i byggefasen, uten behov for omreguleringer og dispensasjoner.

Underutvalgenes anbefaling til IKP-styret ved behandling av spørsmålet om planforslaget skulle legges ut til offentlig ettersyn tyder på at flere temaer ikke er ferdig diskutert. Etter fylkesdirektørens forståelse handler flere av punktene om detaljeringsgraden i reguleringsplanen. Gode prinsipper og avbøtende tiltak er omtalt i fagrapporter, men er i liten grad tydelig sikret i kart og bestemmelser. I flere tilfeller er reguleringsbestemmelsene lite konkrete. Krav som blir stilt i reguleringsbestemmelser må være absolutte og ikke skjønnsbaserte dersom de skal sikre gjennomføring.

Balansen mellom krav og fleksibilitet i reguleringsplanen er en krevende øvelse, og fylkesdirektører har forståelse for kommunens bekymringer. Fylkesdirektøren ser at åpenheten i planforslaget utsetter viktige diskusjoner/avgjørelser til byggefasen, noe som vil legge mye ansvar på entreprenør og kommunens byggesaksbehandling. En ytterligere detaljering av planforslaget vil kunne øke forutsigbarheten for kommunen og befolkningen. Å gi økt forutsigbarhet for innbyggerne som blir direkte berørt av tiltaket er en vesentlig del av dette.

Ved vedtak om offentlig ettersyn ba IKP-styret høringsinstansene spesielt å se på flere tema i høringen. I det følgende vil fylkesdirektøren kommentere disse punktene utfra fylkeskommunens ansvarsområder. I tillegg følger bemerkninger knyttet til håndtering av dyrka mark, samferdselsproblematikk og håndtering av automatisk fredete kulturminner.

Fastsatte høyder på veien – vist som punkt a. i IKP-styrets vedtak under *bakgrunn og saksgang*

Reguleringsplanen fastsetter ikke høyden på veien gjennomgående for hele linja. I bestemmelsene sies det at veien skal utformes og gis høyder i terrenget med utgangspunkt i teknisk plan. Teknisk plan skal utarbeides i byggeplanfasen (§ 2.1.1. og § 3.2.2).

Etter det fylkesdirektøren har forstått er dette et av punktene der Nye Veier ønsker å beholde fleksibiliteten i planforslaget. Nye Veier presiserer at arealformålene i planen, eksisterende- og framtidige, tiliggende konstruksjoner og veier, samt krav til helning og kurvatur på en firefelts motorvei, gir føringer og begrensninger for hvor veien vil ligge i terrenget. I tillegg er det satt enkelte punkter langs linja der høyden er fastsatt som et lavpunkt. Det ene punktet ligger i Kragerø kommune: *Mellom Blautmyra kulvert og Svarttjern skal det ligget et lavpunkt, der senterlinjen skal ligge på maksimalt kote 130 moh.*

Slik planforslaget er utformet finner fylkesdirektøren det vanskelig å se hvilke handlingsrom dette medfører med hensyn til høyder på kommende veianlegg, og følgelig er det vanskelig å se hvilke konsekvenser det kan ha i områder som berøres av ny vei. For fylkeskommunens interesser vil dette kunne berøre landskap, nærmiljøkvaliteter, friluftsliv og vilt. I fagrapporten for landskapsbilde (vedlegg 12) er en del av strekningen i Kragerø kommune ved Hullvann (L8) vurdert til å *ha stor verdi*. På bakgrunn av planmaterialet som er til offentlig ettersyn er fylkesdirektøren usikker på hvilke konsekvenser manglede fastsettelse av høyde vil kunne ha i dette landskapet. Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse til planforslaget inntil det tydelig fremkommer og visualiseres hvilke konsekvenser de maksimale høydene for veianlegget vil ha i området ved Hullvann. Innsigelsen frafalles dersom disse konsekvensene vurderes å ikke forstyrre landskapsbilde i vesentlig grad.

Vurdering av alternativer traseer – vist som punkt b. under *bakgrunn og saksgang*

I Vestfold og Telemark fylke gjelder vurderingen av alternative traseer løsningene med kort fjell tunnel i Blautmydalen, kryssplassering og tilførselsvei ved Fikkjebakke, samt veitrase ved Hullvann. Vurderingene er omtalt i Fagrapport alternativsvurdering veigeometri (vedlegg 8). Fylkesdirektøren forholder seg her til planforslaget slik det er lagt ut til offentlig ettersyn, og gjør ingen vurderinger knyttet til de øvrige alternativer. Disse vil bli vurdert dersom de legges ut til offentlig ettersyn ved en senere anledning.

Støy – vist som punkt c. under *bakgrunn og saksgang*

Statsforvalteren er statlig fagmyndighet for støy i planlegging etter plan- og bygningsloven, og kan, i henhold til H-2/14 *Retningslinjer for innsigelser i plansaker etter plan- og bygningsloven*, fremme innsigelse til planer som medfører vesentlige avvik fra T-1442 *Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen*. Fylkesdirektøren har med bakgrunn i dette ingen merknader til temaet, men er kjent med at Statsforvalteren i Vestfold og Telemark gjør vurderinger knyttet til håndteringen av støy i planforslaget.

Masselagring – vist som punkt d. under *bakgrunn og saksgang*

Det foreslås områder for lagring av rene masser langs hele traseen. Det gir kommende entreprenør mulighet til å bruke de områdene som er mest hensiktsmessig når veiutbyggingen er i gang.

Utover henvisningen til det underliggende formålet i bestemmelsene § 5.3 gis det lite absolutte føringer for masselagrene langs linja. Etter fylkesdirektørens vurderinger kunne det med fordel vært gitt noe mer føringer for hvilken etterbruk som er tjenlig for de ulike masselagrene i planforslaget. Tydeligere føringer vil gi større forutsigbarhet for grunneiere og befolkning samt en enklere oppfølging for kommunen. Det forventes at det lages en detaljert plan for deponering av masser, slik at etterbruken av massedeponiene tilpasses de faktiske omgivelsene og sikres gjennom reguleringsplanens bestemmelser.

Dersom overskuddsmassene er av riktig kvalitet, bør de etter fylkesdirektørens vurdering, fortrinnsvis benyttes til samfunnsnyttige formål. Kragerø kommune har bedt om at de planlagte

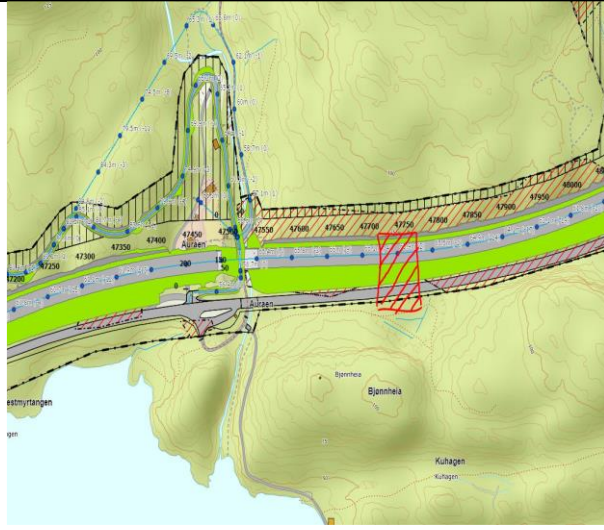
deponiområdene rundt Kragerø næringspark, Fikkjebakke, blir lagt slik at de i størst mulig grad blir nyttiggjort til fremtidig utvikling av næringsparken. Ettersom Kragerø næringspark vurderes å være et regionalt viktig næringsområde med potensial for videre utvikling, bør muligheten for utvidelse gjennom masselagring fra veibyggingen tillegges avgjørende vekt. To av områdene for masselagring ved krysset på Fikkjebakke har næringsformål som underliggende formål, oppfylning av disse områdene bør prioriteres før oppfylling i naturområder i nærheten.

Vilt – vist som punkt e. under *bakgrunn og saksgang*

Ny E18 gjennom Kragerø og deler av Bamble kommuner må anses å være en betydelig barriere for viltets frie vandring og en fragmentering av dets leveområder. For det regionale vilthensynet i denne sammenheng, er det av stor betydning at hvert enkelt tiltak for å redusere barriere- og fragmenteringseffekten plasseres og utformes riktig. Hvor funksjonell hver og en viltpassasje blir etter utbygging, påvirker hvor godt det regionale hensynet til vilt blir etter utbygging.

Fylkesdirektøren vurderer at det er manglende krysningsspunkt med viltfunksjon, dårlige løsninger ved flere av krysningsspunktene som er definert å skulle ha en viltfunksjon, og at det er mangler i reguleringsbestemmelsene som klart definerer hvordan faunapassasjene skal utformes. Samlet sett vil dette være av vesentlig regional betydning og hensynet til hjortevilt er ikke ivaretatt i nødvendig grad slik at bestandenes og leveområdenes produktivitet og mangfold ivaretas i et regionalt perspektiv. Fylkesdirektøren anbefaler derfor at det fremmes innsigelse til planforslaget inntil løsningens for viltet er tilfredsstillende. I tabellen under følger de forbedringspunkter som vurderes som nødvendig:

Tabell 1:

<p>1. Auråa bru Brua har svært liten funksjon for vilt, og er feilplassert ift. hvor det er vilttrekk og påkjørsler. Brua bør innskrenkes til å dekke behovet for veien og Auråabekken. Besparelsen på dette bør brukes til å etablere en fungerende viltovergang uten flerbruk ca. 250 meter lenger nord/øst for Auråa, merket med rød skravur i bildet til høyre. Denne plasseringen er i henhold til hvor Kragerø kommune har meldt at vilttrekket er og hvor det er viltpåkjørsler på dagens E18.</p>	
--	--

2. Ødegård viltovergang

For Ødegård viltovergang er det svært bratt ned til overgangen på begge sider av veien. Dette er en svært viktig trekkroute og det må sikres at den plasseres riktig i forhold til terreng og vilttrekk. Viltovergangen må flyttes 50-80 meter lenger sør/vest til der hvor «Vilttrekk samlet kunnskap» er markert.

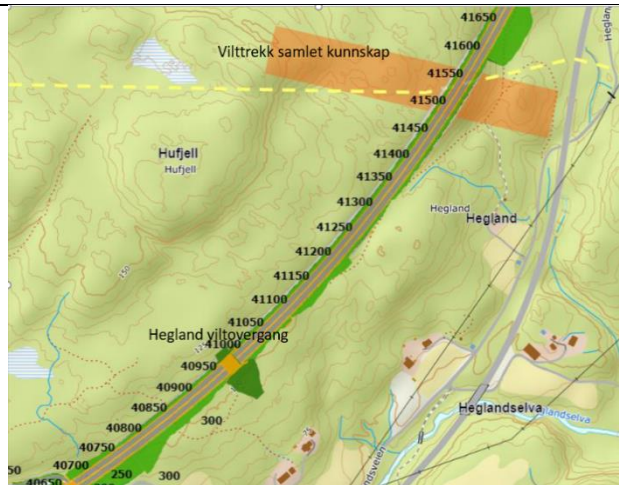


3. Tryvannsbrua og Tisjøbrua

Tryvannsbrua og Tisjøbrua kan ikke ansees å ha særlig funksjon som faunapassasjer, da dette ikke er naturlige trekkområder og det er svært bratt og uframkommelig under bruene på begge sider av begge vassdragene. På den 2,4 kilometer lange strekningen mellom disse bruene er det ikke planlagt tiltak for vilt til å krysse traseen. Her må det etableres faunapassasje, så ikke dette området får en total barriere for vilt med ny E18. Plassering må gjøres i samråd med Kragerø kommune som besitter lokalkunnskap om hvor det er vilttrekk i området.

4. Hegland viltovergang

Hegland viltovergang bør flyttes lenger nord til «Vilttrekk samlet kunnskap» markeringen, for å unngå konflikter med bebyggelsen ved Hegland, samt at det er der vilttrekket i dette området er.



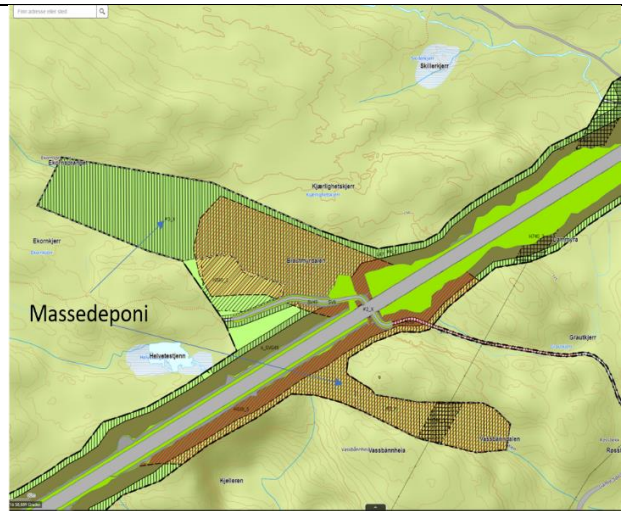
5. Bronåsdalen viltovergang

Ved Bronåsdalen viltovergang løfter man skogsbilveien inn mot overgangen på 10 meter høye fyllinger med bratte skråninger helt inn mot overgangen. Her må fyllingene og skogsbilveien tilpasses viltet i tillegg til veien som føres over overgangen. Viltet som følger viltgjerdet, må få en slak og naturlig stigning inn mot overgangen.



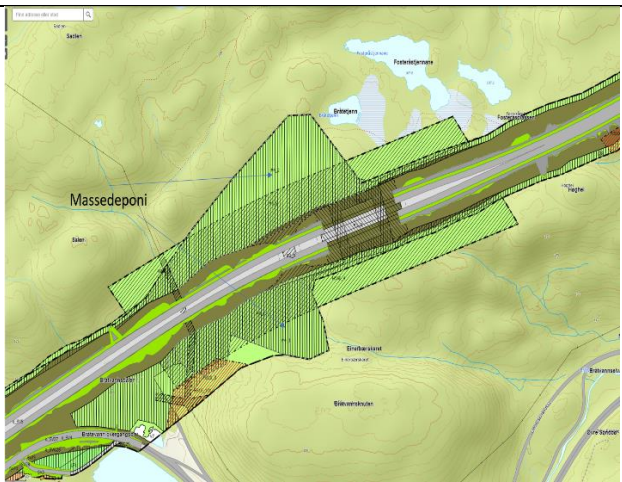
6. Blautmyrdalen kulvert

Passasjen er svært dårlig plassert, der den ligger i skråsiden mellom høydedraget Vassbånnheia og Blautmyrdalen. Som kulvert med en antatt dimensjon, bredde 5m høyde 5m og lengde med skjæring på 53m vil det medføre en lysåpning på 0.47. Langt under 2,5 som Nye veier har sagt skal være minimum lysåpning for kulverter med viltfunksjon. Det er i tillegg planlagt massedeponi i dalen, som forringer muligheten for vilt til å kunne benytte denne undergangen. Her må det utarbeides en bedre løsning for at kulverten skal ha en viltfunksjon.



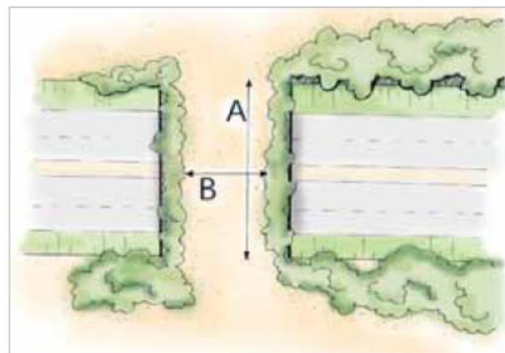
7. Bråtetjenn fjelltunnel

Ved Bråtetjenn fjelltunnel gir det urørte terrenget, fjelltunnelen, veldig gode forhold for viltet. Det er svært viktig at disse forholdene ikke forringes av massedeponering (D26 og D27) eller anleggsveier som ødelegger det naturlige landskapet i arealene inn mot overgangen. Begge deponeringsområdene må trekkes lenger ned, sør/vest, for å hindre inngrep og forringelse av denne viltovergangen.



8. Utforming av viltoverganger og underganger i reguleringsbestemmelsene

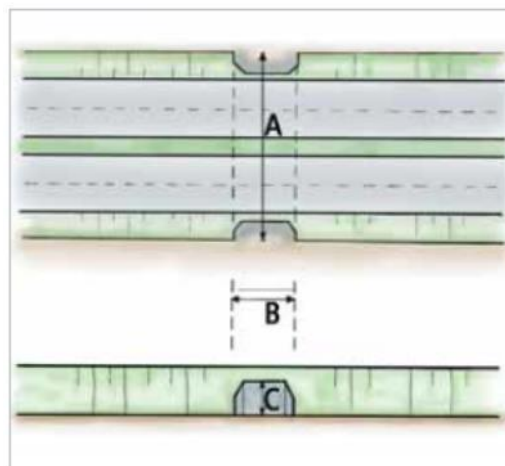
Det er ikke spesifisert i reguleringsbestemmelsene hvordan bredde og lengde på viltoverganger skal defineres samt krav til toppdekket, vegetasjon og skjøtsel av dette. Dette må konkretiseres i henhold til Statens vegvesens håndbok V134, for å unngå misforståelser. I bredden på viltoverganger skal det være minimum 40 meter tilgjengelig å bruke for viltet. Det vil si at gjerder/voller for skjerming oppå viltovergangene og annet konstruksjonsmessig kommer i tillegg til de minimum 40 meterne. I tillegg må lengde måles som vist på skissen til høyre, lengde



Figur 5-9: Lengde (A) og bredde (B) på en faunaovergang. Bredden er definert som minsteavstanden mellom voller, gjerder eller skjerming på overgangen, altså det areal som er tilgjengelig for dyrenes forflytning. Lengden er den avstanden dyrene er nødt til å passere fra den ene siden av vegen til den andre, som regel avgrenset til bredden på selve vegerlegget.

på hele veianlegget (ikke bare veibanen) og et bredde/lengde forhold må være $>0,8$, pluss at et minimum på 40 meters bredde må opprettholdes.

Det er ikke spesifisert i reguleringsbestemmelsene hvordan bredde og lengde på viltunderganger skal defineres. Nye Veier har spesifisert minimum åpenhetsindeks på $>2,5$ for kulverter og bruer med viltfunksjon. Det må defineres i bestemmelsene hvordan lengde, bredde og høyde skal defineres i henhold til Statens vegvesens håndbok V134. Bredden må være det arealet i undergangen hvor det er naturlig for viltet å bevege seg.



Figur 5-35: Prinsippskisse av en kulvert. A-lengde, B-bredde og C-høyde

Jordvern

Det er i de senere år innført strenge krav til nedbygging av matjord både nasjonalt, regionalt og lokalt. Samfunnsnyttene ved et slikt veiprojekt vurderes høyt, og sett i forhold til tiltakets størrelse er det etter fylkesdirektørens vurdering begrenset med dyrka mark som blir berørt, arealene er i hovedsak grasbaserte, en del er grunnlent.

Det er laget en god og omfattende matjordplan, se vedlegg 15. Matjordplanen drøfter ulike måter å håndtere matjorda, som blir berørt av utbyggingen. For dyrka mark på midlertidige bygge- og anleggsområder er det foreslått bestemmelser som sikrer håndtering av matjorda i tråd med matjordplanen. Fylkesdirektøren kan imidlertid ikke se at det stilles samme krav for dyrka mark som vil omdisponeres permanent, slik det stilles krav om i kommunedelplanens bestemmelser.

Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse til planforslaget inntil reguleringsplanen sikrer at dyrka mark som omdisponeres som følge av tiltak i planen, håndteres i henhold til matjordplan, datert 07.06.2021. Hjemmel for innsigelsen er § 4.1.3 i kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad.

Samferdsel

Bokstavmarkeringene i teksten nedenfor er knyttet til markeringer i figurene som består av kart-/flybildeutsnitt.

Innsigelsespunkt 7. Reguleringsbestemmelsene

Rekkefølgekrav (punkt 7a)

Behovet for rekkefølgebestemmelser ble påpekt i Fylkeskommunens merknader til varsel om oppstart av reguleringsarbeid.

Det står følgende i punkt 3.1 i kommunedelplanens bestemmelser:

«Nødvendige kollektivtiltak, inklusiv park- and rideplasser ved E18-kryss og nødvendige tilførselsveier til/fra nye E18 samt gang-sykkelveier som må etableres eller justeres som følge av ny E18, skal opparbeides og ferdigstilles samtidig med veianlegget på den aktuelle strekningen.

Rasteplasser, døgnhvileplasser for tungtransport og kontrollplass samt mindre justeringer av tilførselsveier og gang- sykkelveier og park- and rideplasser skal ferdigstilles innen ett år etter åpning av veianlegget på den aktuelle strekningen».

I det fremlagte planmaterialet framkommer ingen rekkefølgekrav, og heller ingen vurderinger av dette.

Det er viktig for den helhetlige trafikksituasjonen og sammenhengen i infrastrukturen at tiltakene som reguleres og kreves i overgangen til de fylkeskommunale, kommunale og private vegene blir riktig dimensjonert og ferdigstilt. De aktuelle tiltakene er en direkte konsekvens av den nye E18.

Det må stilles krav om at alle samferdselstiltak som vises i planen skal være ferdigstilt når den nye E18 åpnes. Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse mot planen på grunn av manglende rekkefølgekrav og manglende vurderinger av dette.

Ny vegfunksjon (punkt 7b)

Det må framkomme i rekkefølgebestemmelsene at eksisterende E18 må tilpasses kravene til ny vegfunksjon før den omklassifiseres til fylkesveg. Veggen må være utformet for å imøtekomme funksjonaliteten og sikkerheten til brukerne av vegen. Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse mot planen siden dette mangler.

Ny funksjon for eksisterende E18 innebærer bl.a. tilrettelegging for syklende, enten på bred skulder eller ved å anlegge gs-veg på den ene siden, der vegen har bredde til det. Flere bruer på dagens E18 har for lavt rekkverk i henhold til dagens krav. Disse har samme høyde som vegrekkverket på ca. 0,75 m, mens kravet i håndbok N101 er 1,2 m. Andre brurekkverk har for store frie åpninger til å tillate gang- og sykkeltrafikk. Frie åpninger tillates ikke å være større enn 120 mm. En forutsetning for at syklende skal kunne benytte denne vegen, er at den tilfredsstiller kravene til rekkverk. For lave brurekkverk må derfor skiftes ut og brurekkverk med for store frie åpninger må enten utbedres eller skiftes ut.

Byggeplan (punkt 7c)

Det må framkomme i punkt 2.1.1 at byggeplan for de områdene som berører eksisterende E18 og eksisterende og framtidige fylkesveger, skal godkjennes av fylkesvegmyndigheten før oppstart. Det må også framkomme at byggeplanen skal bestå av tegninger. Som ansvarlig vegmyndighet må fylkeskommunen kreve slik dokumentasjon for å sikre kvalitet i utformingen og at arealer blir riktig bygget og i tråd med reguleringsplanen. Fylkeskommunen kan ikke risikere å ende opp med dårlige og trafikkarfarlige løsninger på grunn av dårlig planlegging. Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse mot planen siden dette mangler i reguleringsbestemmelsene.

Innsigelsespunkt 8. Vegtekniske mangler

Bredde eksisterende E18 (punkt 8a)

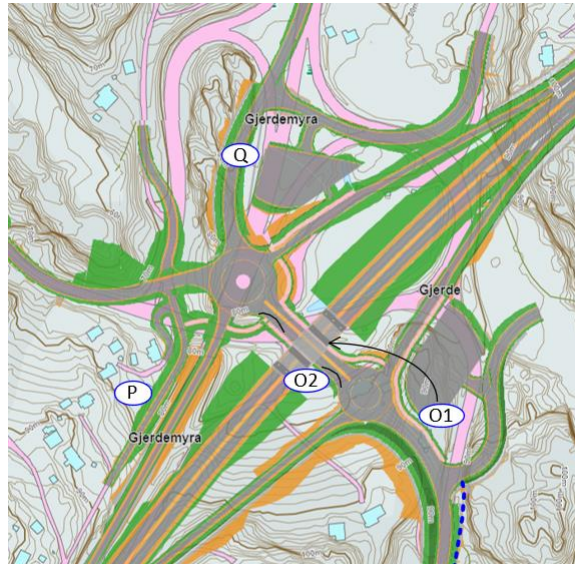
Strekninger der dagens E18 legges om eller legges gjennom en kulvert, må ha samme bredde som dagens E18, dvs. 10 m + bredde til å ivareta kravene til rekkverk på hver side av kulverten. Dette for å unngå standardsprang på vegen, ivareta trafikksikkerheten og sørge for at vegen skal egne seg for sykling på bred skulder. For smal veg medfører trafikksikre situasjoner, spesielt for myke trafikanter. Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse mot planen siden det ikke er regulert tilstrekkelig bredde på eksisterende E18 overalt.

Den nye vegforbindelsen fra dagens E18 og ned til rundkjøringen (Q) ved Gjerdemyra må ha samme bredde som dagens E18, dvs. 10 m. Det samme gjelder den nye vegforbindelsen fra dagens E18 og ned til Fv. 38 ved Gjerdemyra. (L). (L) er vist på figur 13.

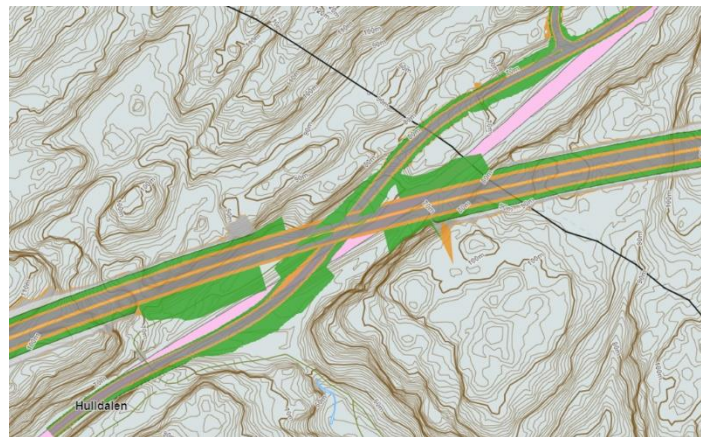
Dersom det lages en gs-vegforbindelse (M) mellom bebyggelse øst og vest for E18 ved Gjerdemyra slik at intern ferdsel i bygda opprettholdes, kan det alternativt bygges gs-veg på strekningen (L). (M) er vist på figur 13.

Kulverten ved Mastereidmyra i Kragerø må få tilstrekkelig bredde til å opprettholde 10 m vegbredde + bredde til å ivareta kravene til rekkverk på hver side av kulverten.

Foreslått løsning ved Huldalen i Kragerø der dagens E18 krysser under ny E18, gir et stort standardsprang og for smal veg. Vegbredde 10 m + breddeutvidelse må opprettholdes av hensyn til behovet for bred skulder for syklende. Se figur til høyre.



Figur 4: Gjerdemyra



Figur 5: Huldalen

Frisiktsoner og vegkurver (punkt 8b)

Frisiktsoner i kryss, avkjørsler og vegkurver mangler flere steder langs eksisterende E18 og andre fylkesveger, og flere steder er frisisiktsoner angitt med for korte lengder. Frisiktsoner må endres slik at de blir i tråd med håndbok N100 og gjeldende fartsgrense. Dette for å ivareta trafikksikkerheten. For dårlig fri sikt kan medføre trafikulykker. Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse mot planen på grunn av mangelfull regulering av frisisiktsoner og vegkurver.

Ved Agder grense er frisikten i kryss (B) for liten i forhold gjeldende krav for veg med fartsgrense 80 km/t. Det må også reguleres tilstrekkelig frisisiktzone i krysset SV2/o_SV4 i samme området. I tillegg må det sikres stoppsikt gjennom vegkurven (C). (B) og (C) er vist i figur 8.

Frisiktsonene i kryssene må tegnes utfra fartsgrense 80 km/t ved Fikkjebakke.

Frisiktsoner i tråd med gjeldende håndbøker må reguleres i alle avkjørsler og kryss ved både Tangen og Gjerdemyra.

Ved Gjerdemyra må det i skarpe kurver vises frisiktsoner langsetter vegene.

Ved Dørdal er vegkurven i krysset planlagt for skarp (W1). Langsgående friskt i vegkurven mangler.



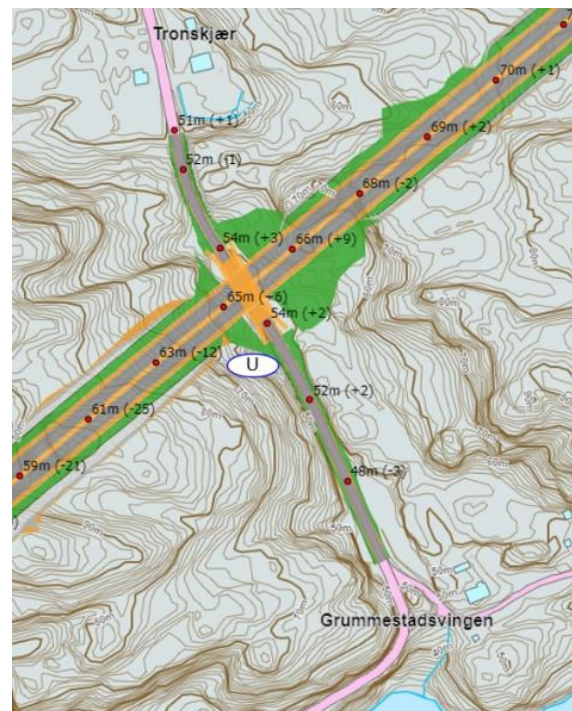
Figur 6: Dørdal.

Tronskjær – Grummestadsvingen i Bamble kommune. (Punkt 8c)

Det er foreslått å heve fylkesvegen slik at kulverten under ny E18 blir kortest mulig. Dette medfører en rekke uakseptable konsekvenser for fylkesvegen og som øker sjansene for trafikkuulykker vesentlig:

- Det blir et høybrekk inne i kulverten og manglende stoppsikt. Vertikalkurveradius på høybrekket skal være minimum 1700 m (vegklasse L1), men i tilsendte tegning er det valgt 1100 m. Dette gir for krapp kurvatur og for dårlig sikt framover.
- Stigningen fra Grummestadsvingen og opp mot kulverten er vist med 8 %, mens kravet til universell utforming er maks. 5 %.
- Vegbredden skal være minimum 6,5 m for utbedringsstandard, men er tegnet smalere.
- Kulverten (U) må få tilstrekkelig bredde til å ha 2 kjørefelt. I tillegg må det tilrettelegges for gående og syklende og samtidig ivareta kravene til rekkverk på hver side av kulverten.

Av hensyn til framkommelighet, trafiksikkerhet og universell utforming, anbefaler fylkesdirektøren av det fremmes innsigelse mot planen som følge av de nevnte avvikene fra gjeldende krav for vegframføringen gjennom kulverten.

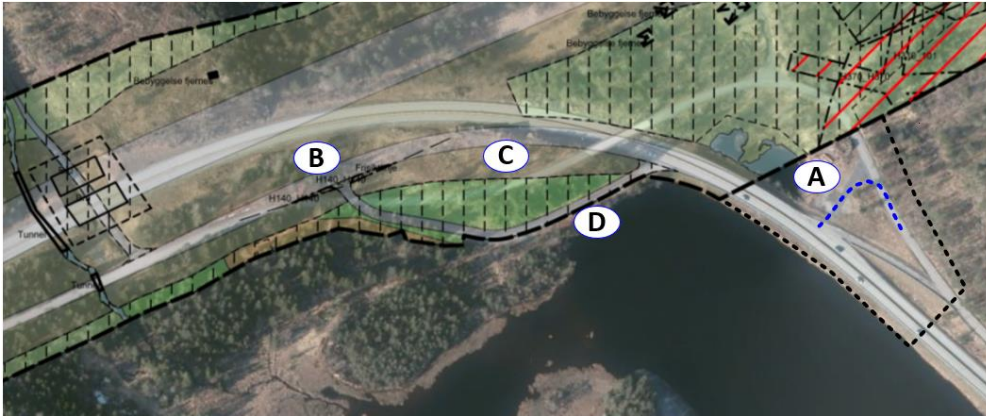


Figur 7: Grummestadsvingen

Innsigelsespunkt 9. Planfaglige momenter

Området Agder grense (punkt 9a)

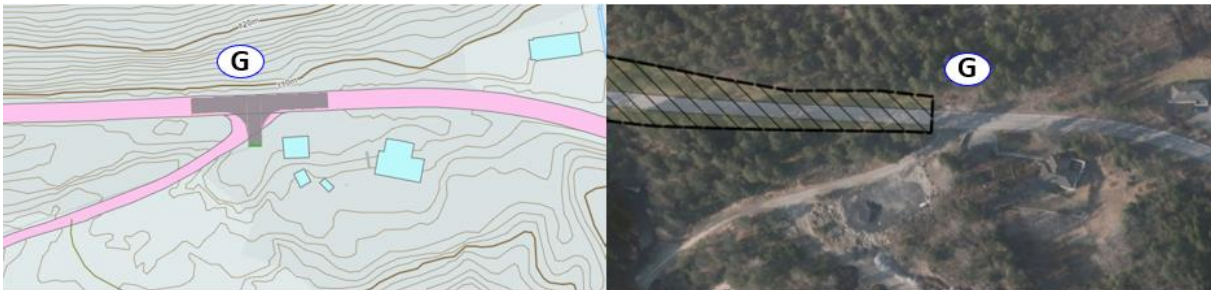
Planområdet må utvides slik at nytt kryss mellom eksisterende E18 og Gamle Sørlandske inngår i planområdet (A). Dette nye sammenkoplingspunktet må være innenfor planområdet siden det er en del av det nye samferdselsanlegget. Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse mot planen siden det nye krysset ikke omfattes av reguleringsplanen.



Figur 8: Ved Agder grense.

Vendehammer/snuplass (punkt 9b)

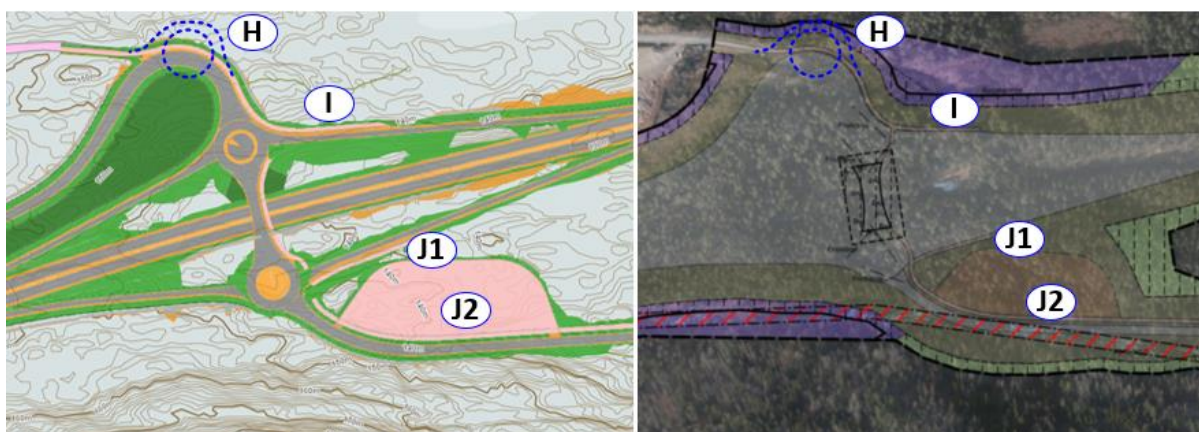
Det må reguleres vendehammer/snuplass der Krokenveien skal slutte som kjøreveg og fortsette som GS - veg (G) jfr. vegmodellen. Feilkjøring av store kjøretøy må en regne med i en god stund etter at ny veg er åpnet, og kjøretøy generelt må ha en snumulighet i enden av en offentlig vei. Planområdet må utvides slik at vendehammer inngår i planområdet. Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse mot planen siden dette mangler.



Figur 9: Krokenveien, vendehammer.

Skisse/planforslag for kollektivterminal (punkt 9c)

Det må legges fram skisse/ planforslag for terminalen. Dette for å kunne kvalitetssikre at størrelsen på det regulerte arealet dekker nødvendige behov, utover dagens tilbud (2019), slik at det blir tilstrekkelig antall av både oppstillingsplasser for buss og parkeringsplasser for reisende. Løsningen for kollektivterminalen må inneha plass til 6 (1 mer enn dagens behov) busser på 15 m, samt 2 på nordgående rampe (J2). Den må også inneholde leskur, samt vise at det er tilstrekkelig areal til både en funksjonell kollektivterminal, samt 60 biler til pendlerparkering og sykkelparkering for 55 sykler, som er utredet som behov ift. fagrapport kollektiv. Fylkeskommunen kan ikke risikere at man senere finner ut at arealet er for lite slik at det medfører en dyr ombygging eller en dårlig egnet løsning. Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse mot planen siden skisse/planforslag mangler.



Figur 10: Fikjebakke - Kryss og kollektivterminal

Direkteatkomster Heglandsveien 3 – 13 (punkt 9d)

Det kan ikke etableres direkte atkomster fra hovedvegen o_SV18 til boligeiendommene Heglandsveien 3 – 13 som vist i planforslaget. Det ville medføre økt fare for ulykker ved å etablere adkomster nær opp til den nye rundkjøringen. Det må reguleres en annen og bedre atkomstløsning via sidevegnettet for disse. Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse mot planen som følge av de foreslåtte direkteatkomstene.

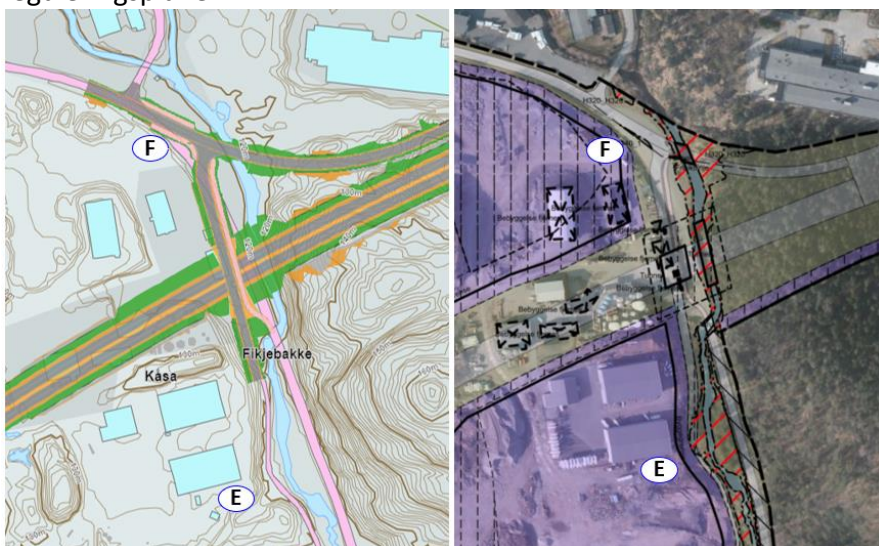


Figur 11: Tangen, Heglandsveien

Innsigelsespunkt 10. Løsninger for myke trafikanter og kollektivtrafikk

Fikjebakke (punkt 10a)

GS-vegen/fortauet gjennom kulverten og opp til ny fylkesveg må forlenges videre langs denne og bort til avkjørselen til næringsområdet. Kantstopp for buss må anlegges i begge retninger (F). Dette var vist vegmodellen, men er ikke vist i reguleringsplanen. Hensikten med dette er å få sammenheng i gs-vegnett fram til næringsområdet, samt ivareta busstopp i det nye vegsystemet. Dette er nødvendig for å få en god løsning for myke trafikanter og brukere av buss. Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse mot planen siden disse tiltakene ikke er innarbeidet i reguleringsplanen.



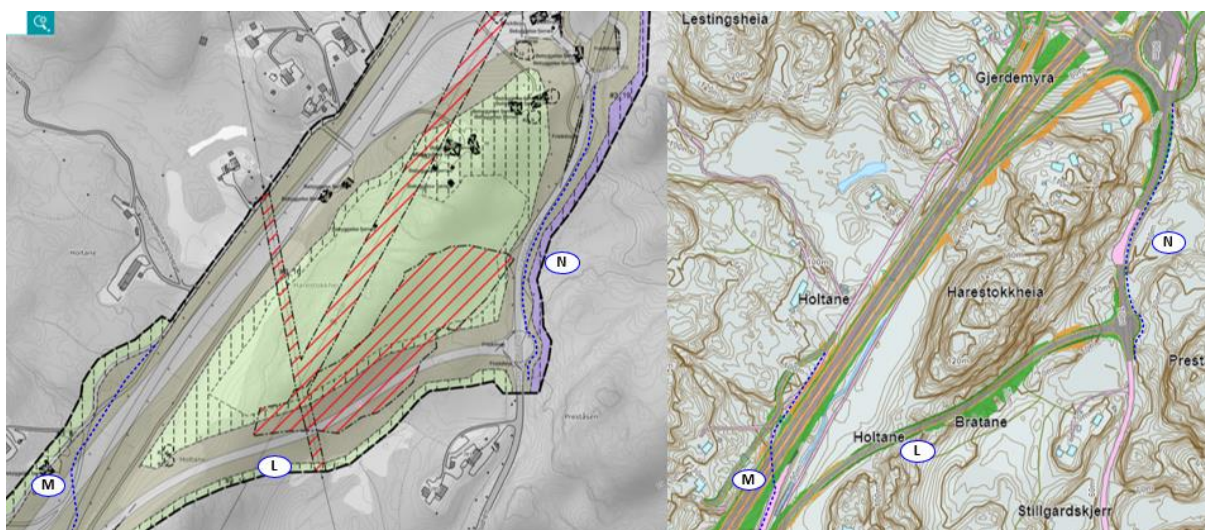
Figur 12: Fikjebakke, Krokenveien

Gang-/sykkelveg ved Tangen (punkt 10b)

Det må lages en gangforbindelse fra o_SV19 til gs-vegen ved rundkjøringa for å sikre trygg forbindelse for myke trafikanter til og fra boligene. Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse mot planen siden dette mangler.

Gang-/sykkelveg langs fv. 38 (punkt 10c)

Det må reguleres og bygges gs-veg langs fv. 38 innenfor planområdet fra rundkjøring i syd og opp til Gjerdemyrakrysset (N). I ny funksjon vil eksisterende E18 få brede skuldre som tilbud for syklistene.



Figur 13: Gjerdemyra, Holtane

Det må også være et tilbud der eksisterende E18 legges om ved Gjerdemyra. Fv 38 vil inngå i den omlagte traseen og gs-veg vil være den riktige løsningen her. Fylkesdirektøren anbefaler at det fremmes innsigelse mot planen siden dette ikke er planlagt.

Kulturarv

Med hensyn til konsekvensene for nyere tidskulturminner er fagrapporten for kulturarv er grundig og avklarende, og fylkesdirektøren deler de vurderinger som er gjort.

Arkeologiske kulturminner

13 automatisk freda kulturminner er ikke tilstrekkelig ivaretatt i planen. Disse søkes bevart, men har ikke fått tilstrekkelig store hensynssone kulturmiljø – H570 knyttet til seg. Dette danner grunnlag for innsigelse til planen, jf kulturminneloven §3.

Tiltak innenfor planen er vurdert å ha stor samfunnsnytte, og det vurderes derfor dithen at eventuelle konflikter kan løses gjennom justering av hensynssoner og dispensasjon fra kulturminneloven. Fylkeskommunen kan ikke behandle spørsmålet om dispensasjon fra kulturminneloven før forholdet til kulturminnene i planen er avklart.

Kulturmiljø

Landskapstilhørigheten er en del av kulturminneverdien. Kulturminnenes synlighet og landskapstilhørighet er viktig å opprettholde som helhetlige kulturmiljøer. Kulturminner som ikke er synlig over markoverflaten sier også noe om beliggenhet og landskapstilhørighet, et stedets betydning og funksjon, samt ressursutnyttelse i fortiden. I Stortingsmelding 16: Nye mål i kulturmiljøpolitikken, legger Regjeringen til grunn at: «*Kulturmiljø skal bidra til bærekraftig utvikling gjennom helhetlig samfunnsplanlegging*» (s. 11). Tilnæringssettet til Nye Veier AS er å fragmentere kulturmiljø ved å behandle de arkeologiske sporene som enkeltobjekter, løsrevet fra landskapet de ligger i.

Kulturmiljøer oppfattes som en berikelse for omgivelsene, og Regjeringens overordnede mål er at «*Alle skal ha mulighet til å engasjere seg og ta ansvar for kulturmiljø*» (Stmeld. 16, s. 11). De synlige sporene etter mennesker som har levd før oss har etterlatt seg spor, og gjennom fortellinger og sagn inngår kulturminner i et rikt minnelandskap.

Hensynssoner

I planen er det lagt til 3 meter bred hensynssone kulturmiljø – H570 rundt det freda området på alle lokaliteter. Kulturminnene ligger med dette tett på, kant i kant og inne i arealformål som Midlertidig bygge- og anleggsområder #3_x og bestemmelsesområde masselagring #4_x, Annen veigrunn – tekniske anlegg (SVT)/ grøntareal (SVG), LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (L). Disse arealformålene åpner for tiltak som er uforenelig med bevaring av de freda kulturminnene og deres kontekst og sammenheng i landskapet.

Det må legges en større hensynssone H570 rundt med tilhørende endring/begrensing av arealformål/bestemmelsesområder eller søkes om frigivelse for følgende H730_1, 2, 5 og 6 (Bamble) og H730_2, 3, 4 og 7 (Kragerø), og det må søkes om frigivelse for følgende kulturminnelokaliteter, H730_3 og 4 (Bamble) og H730_8 og 5 (Kragerø).

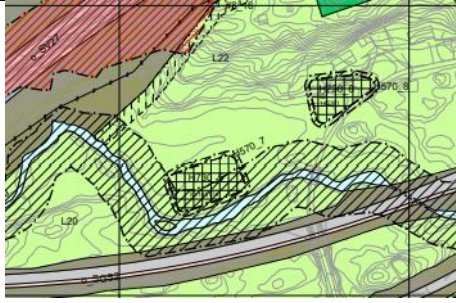
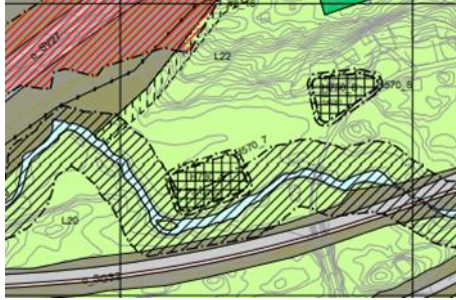
Kulturminnene som ligger for tett på tidligere nevnte arealformål vil bli utilbørlig skjemet. Deres pedagogiske og visuelle verdi vil bli sterkt forringet/ødelagt. Enkelte av lokalitetene må derfor få en

større hensynssone, mens resten av de berørte kulturminnene må søkes frigitt. Da vil deres faglige verdi bli omsatt til ny kunnskap. Erfaringsvis så vil så sparsomme hensynssoner føre til at kulturminnene blir skadet eller ødelagt på sikt, det vil kunne oppstå situasjoner under anleggsperioden som vil skade kulturminnet og dette vil kunne føre til anleggsstopp i påvente av løsning.

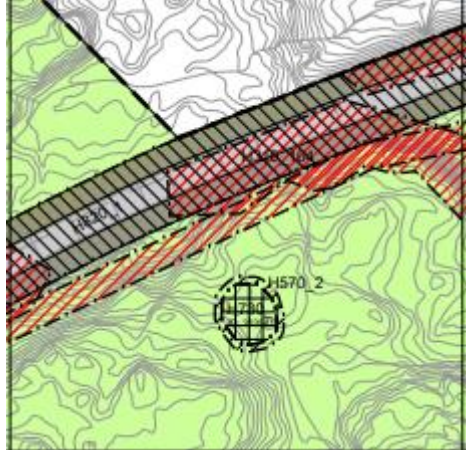
De enkelte kulturminnene og beskrivelse av hva som må endres i planforslagene blir vist i tabell kommunevis under.

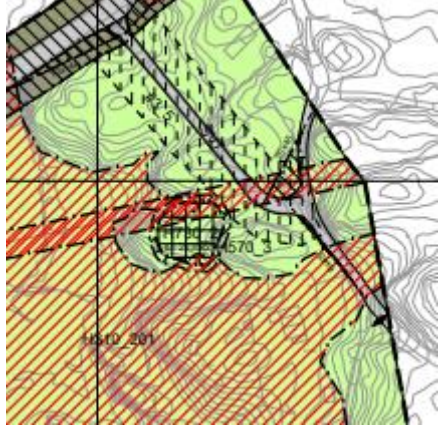
Bamble

Må ha større hensynssone – kulturminner

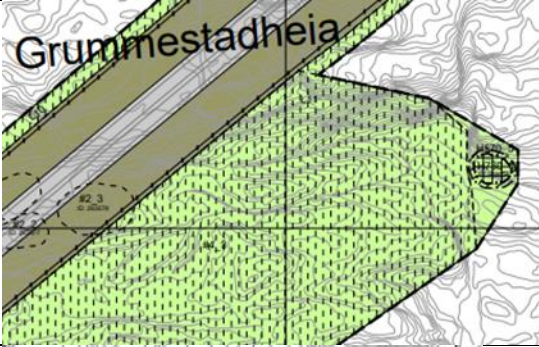
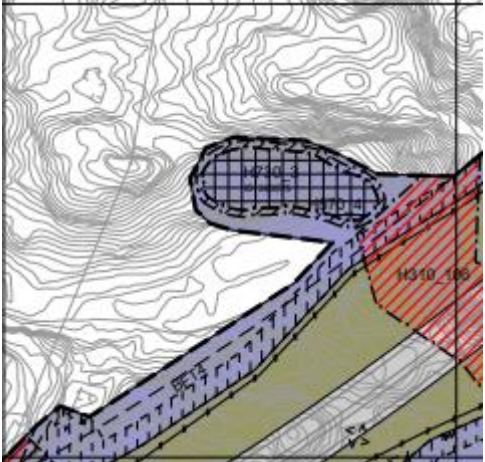
Id	Arealformål	Navn	Type	Fremstilt i planforslag
145174-1	H730_5 og H570_7	Flatmarksgrav	flatmarksgrav	
145361-1	H730_6 og H570_8	Flatmarksgrav	gravfelt	

Må ha større hensynssone H570 eller søkes frigitt - kulturminner

Id	Arealformål	Navn	Type	Fremstilt i plankar
263581-0	H730_1 og H570_2	Masterød 19	Bosetningsaktivitetsområde	

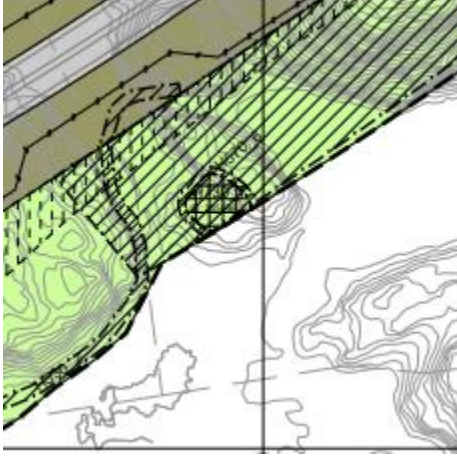

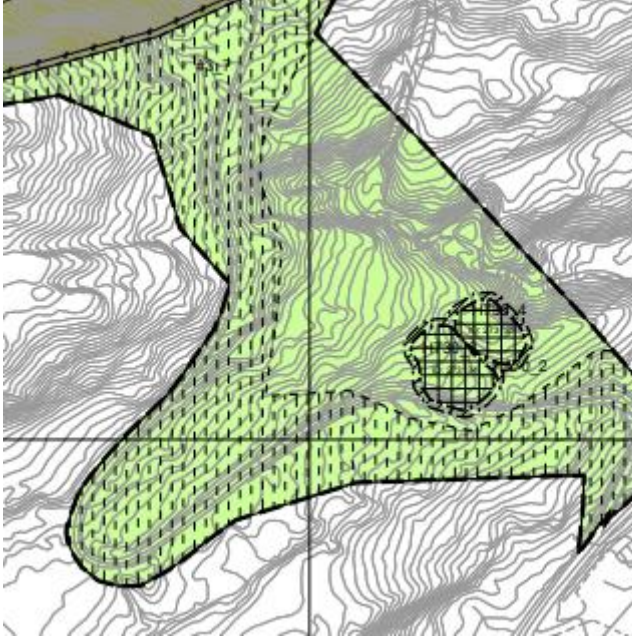
263582-0	H730_2 og H570_3	Masterød 20	Bosetnings-aktivitetsområde	
----------	------------------	-------------	-----------------------------	--

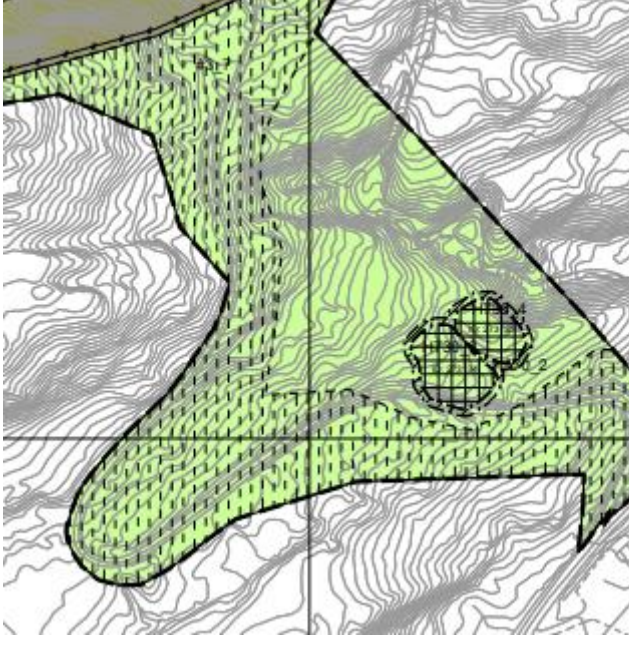
Må søkes frigitt gjennom planen - kulturminner

Id	Arealformål	Navn	Type	Fremstilt i planforslag
263554-0	H730_4 og H570_5	Grummesta d 2	Bosetnings-aktivitetsområde	
263575-0	H730_3 og H570_4	Masterød 18	Bosetnings-aktivitetsområde	

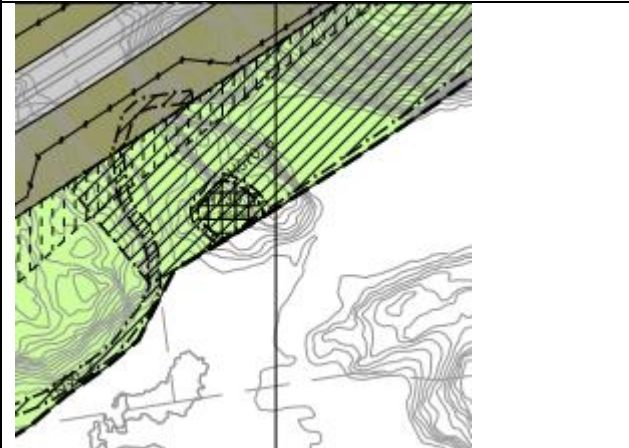
Kragerø

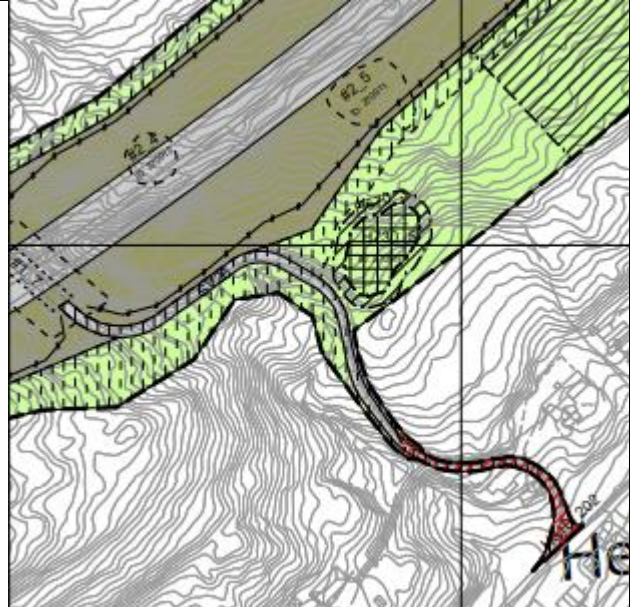
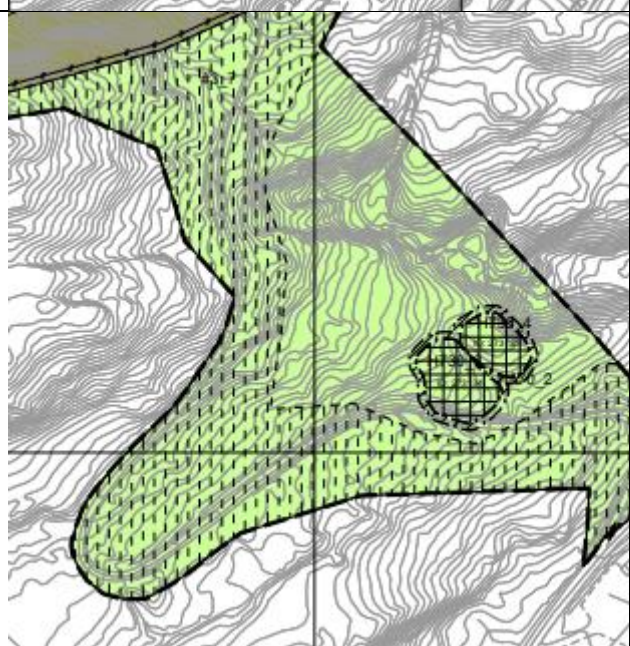
Må ha større hensynssone - kulturminner

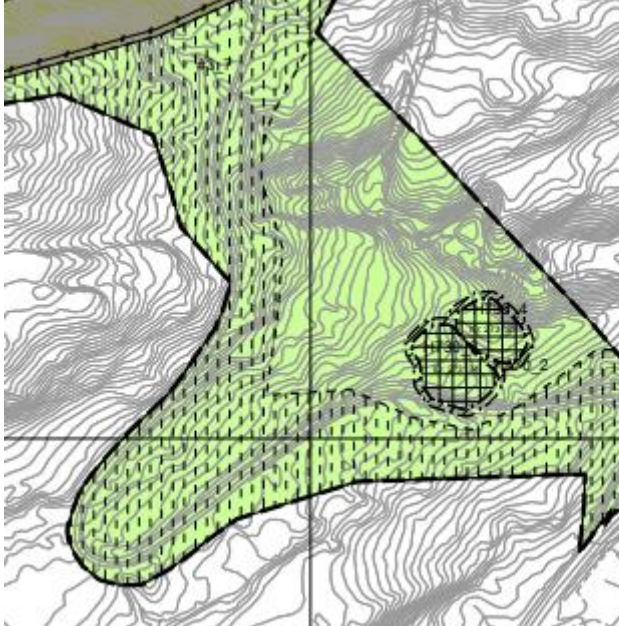
Id	Arealformål	Navn	Type	Fremstilt i planforslag
26583 8-0	H730_7 og H570_6	Tisjødal 2	Bosetnings- aktivitetsomr åde	
27256 2- 1_11	H730_2 og H570_1	Hus og hus	Bosetnings- aktivitetsomr åde og veganlegg	
27313 4-0	H730_3 og H570_2	Humlest ad 7	Bosetnings- aktivitetsomr åde	

27313 5-0	H730_4 og H570_2	Humlest ad 8	Bosetnings- aktivitetsomr åde	
--------------	------------------------	-----------------	-------------------------------------	--

Må søkes frigitt gjennom planen- kulturminner

Id	Arealfor mål	Navn	Type	Fremstilt i planforslag
26583 8-0	H730_7 og H570_6	Tisjødal 2	Bosetnings- aktivitetsomr åde	

27091 0-0	H730_5 og H570_3	Hegland 2	Bosetnings- aktivitetsomr åde	
27313 4-0	H730_3 og H570_2	Humlest ad 7	bosetnings- aktivitetsomr åde	

27313 5-0	H730_4 og H570_2	Humlest ad 8	Bosetnings- aktivitetsomr åde	
--------------	------------------------	-----------------	-------------------------------------	--

Vedlegg:

1. Møteprotokoll_IKP E18 Dørdal_Grimstad_250621
2. Reguleringsbestemmelser – Bamble
3. Reguleringsbestemmelser – Kragerø
4. Plankart Bamble
5. Plankart Kragerø
6. Planbeskrivelse – hovedrapport
7. Estetisk oppfølgingsplan
8. Fagrapport – alternativsvurdering- veigeometri
9. Fagrapport klimagassbudsjett
10. Fagrapport kollektivtrafikk
11. Fagrapport kulturarv
12. Fagrapport landskapsbilde
13. Fagrapport masseforvaltningsplan
14. Masselagring – KU samlerapport
15. Fagrapport – matjordplan
16. Lenke til prosjektside hos Nye veier
17. Administrativ uttalelse til offentlig ettersyn av reguleringsplan for E18 Tvedestrand - Bamble



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

NYE VEIER AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Seksjon for samfunn og plan

Vår dato: 13.08.2021
Deres dato: 28.06.2021
Vår referanse: 20/35872-25
Deres referanse:
Vår saksbehandler: Thale Høiskar
Heltberg

Administrativ uttalelse til offentlig ettersyn av reguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble

Vestfold og Telemark fylkeskommune viser til oversendelse datert 28.06.2021 vedrørende offentlig ettersyn av reguleringsplan for E18 Tvedestrand - Bamble i Kragerø og Bamble kommuner. Uttalelsesfristen er satt til 15.09.2021.

Planarbeidets hensikt og bakgrunn

Formålet med planarbeidet er å regulere firefelts motorvei fra Rødmyr i Tvedestrand kommune til Dørdal i Bamble kommune. Strekningen er på 54km og er omfattet av gjeldende kommunedelplan for E18 Dørdal – Grimstad.

Fylkeskommune har tidligere uttalt seg til varslet om oppstart av planarbeid, jfr. vårt brev av 14.10.2020.

Fylkeskommunens roller og ansvar

Vestfold og Telemark fylkeskommune har mottatt planforslaget til uttalelse i medhold av plan- og bygningslovens § 5-2. Fylkeskommunen skal bidra til at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Vi har en rolle som regional utviklingsaktør, planmyndighet og som planfaglig veileder, samt at vi er vegeier for en del veger i planforslaget. Fylkeskommunens uttalelse gis med grunnlag i mål, prinsipper og anbefalinger, slik de er nedfelt i overordnede nasjonale og regionale styringsdokumenter.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark og Vestfold og Telemark fylkeskommune inngikk en samarbeidsavtale 13. januar 2021. Avtalen innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner, også på vegne av Statsforvalteren. Avtalen begrenser ikke Statsforvalterens adgang til å fremme innsigelse.

Fylkeskommunens uttalelse

Fylkeskommunens uttalelse til planforslaget består av to deler:

- Vedtak med tilhørende saksfremstilling fra møtet i hovedutvalg for klima, areal og plan 26.08.2021.
- Dette administrative brevet.

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10, Skien
Svend Foymsgate 9, Tønsberg

Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

vtfk.no



Vestfold og Telemark fylkeskommune vil i punktene nedenfor kommentere på deler av planforslaget som berører våre ansvarsområder:

Samferdsel

Tekst som er **uthevet** omhandler temaer hvor det er anbefalt innsigelse. Se saksframlegg og vedtak fra hovedutvalg for klima, areal og plan 26.08.2021. Punktene er også tatt med her for å beholde helheten og sammenhengen i tilbakemeldingen.

Tidligere uttalelse

Ved varsel om oppstart av reguleringsarbeid påpekte fylkeskommunen nødvendigheten av å utrede konsekvensene for eksisterende riks- og fylkesvegnett i området, når det gjelder trafikale virkninger, etterbruk og evt. ny funksjon for transportsystemet, herunder om veger kan fjernes. Det ble også bedt om at det må vurderes nødvendige rekkefølgebestemmelser knytta til tiltak på annet vegnett enn nye E18. I det fremlagte planmaterialet framkommer ikke slike konsekvenser, heller ingen rekkefølgekrav.

Kollektivtrafikk

Kollektivløsningene synes i hovedsak å være utformet og lokalisert på en fornuftig måte utfra tiltenkt funksjon og eksisterende infrastruktur. De er lokalisert i tett dialog og samarbeid med Vestfold og Telemark fylkeskommune. Det er imidlertid foreslått noen planjusteringer. Se detaljert gjennomgang nedenfor.

Det er uheldig at det ikke er benyttet analyseår 2060 som beregningsgrunnlag for planlegging av kollektivtiltak i reguleringsplanen. Analyseår 2060 er benyttet som grunnlag for utredning av framtidig biltrafikk. Likevel er kollektivløsningene kun planlagt for å håndtere bussene som inngår i eksisterende kollektivtilbud. Dersom man skal nå fremtidens miljømål og mål om bedre mobilitet for ulike trafikantgrupper må man øke kollektivtrafikkens konkurransekraft til fordel for bilen. Da kan det ikke bygges nye trafikale knutepunkt med kapasitet på et minimumsnivå basert utelukkende på eksisterende kollektivtilbud på eksisterende vegnett.

Økt kundegrunnlag vil som hovedregel først håndteres ved å dublere busser på mest attraktive avganger. Dette vil kunne kreve plass til flere busser enn dagens omfang på bussterminalen, evt. kan rampene benyttes som reserve utover plasser på selve terminalen. Videre utbedring av kollektivtilbudet vil være høyere frekvens, eller dobbeltdekkere, som ikke nødvendigvis krever økt kapasitet samtidig på terminalen. Se for øvrig avsnitt om Fikjebakke lengre ned.

Reguleringsbestemmelsene

1. Flere av formuleringene er for lite konkrete. Krav som blir stilt i reguleringsbestemmelser skal være absolutte og ikke skjønnsbaserte.



2. Det er viktig for den helhetlige trafikksituasjonen og sammenhengen i infrastrukturen at tiltakene som reguleres og kreves i overgangen til de fylkeskommunale, kommunale og private vegene blir riktig dimensjonert og ferdigstilt. De aktuelle tiltakene er en direkte konsekvens av den nye E18. Det må stilles krav om at alle samferdselstiltak som vises i planen skal være ferdigstilt når den nye E18 åpnes.
3. Det må framkomme i rekkefølgebestemmelsene at eksisterende E18 må tilpasses kravene til ny vegfunksjon før den omklassifiseres til fylkesveg. Vegen må være utformet for å imøtekomme funksjonaliteten og sikkerheten til brukerne av vegen. Ny funksjon for eksisterende E18 innebærer bl.a. tilrettelegging for syklende, enten på bred skulder eller ved å anlegge gs-veg på den ene siden der vegen har bredde til det. Flere bruker på dagens E18 har for lavt rekkverk i henhold til dagens krav. Disse har samme høyde som vegrekkverket på ca. 0,75 m, mens kravet i håndbok N101 er 1,2 m. En forutsetning for at syklende skal kunne benytte denne vegen, er at den tilfredsstillende kravene til rekkverk. For lave brurekkverk må derfor skiftes ut.
4. Det må framkomme i punkt 2.1.1 at byggeplan for de områdene som berører eksisterende E18 og eksisterende og framtidige fylkesveger skal godkjennes av fylkesvegmyndigheten før oppstart. Det må også framkomme at byggeplanen skal bestå av tegninger. Som ansvarlig vegmyndighet må fylkeskommunen kreve slik dokumentasjon for å sikre kvalitet i utformingen og at arealer blir riktig bygget og i tråd med reguleringsplanen. Vi kan ikke risikere å ende opp med dårlige og trafikkfarlige løsninger på grunn av dårlig planlegging. Fagmodell kan lages i tillegg, men det hører ikke hjemme i bestemmelsene.
5. Når det gjelder kravet til byggegrenser for fylkesveger i punkt 2.2.2 så må generell byggegrense omformuleres til å være i henhold til veglovens bestemmelser.
6. I punkt 6.3 må det framkomme at fjerning av viltgjerdar skal skje i samråd med fylkesvegmyndigheten og viltnemnda.
7. Det må tas inn at utformingen av nye avkjørsler skal godkjennes av fylkesvegmyndigheten.

Behov for planjusteringer og tilpasning til etterbruk

Generelt

8. E18 er i dag motortrafikkveg, en avkjørselsfri veg der det er forbudt for gående og syklende.
9. Av hensyn til trafiksikkerheten bør dagens E18 holdes avkjørselsfri inntil ny E18 åpner.



10. Grunnregelen for omklassifisering av dagens E18 til fylkesveg er at vegelementets tiltenkte funksjon skal tilfredsstilles. I ny funksjon må motortrafikkvegen oppheves, og det må tillates noen avkjørsler og kryss samt tilrettelegges for gående og syklende.
11. I ny funksjon vil trafikkmengden bli betydelig redusert, men det må tas høyde for at vegen skal være beredskapsveg i de tilfellene ny E18 må stenges.
12. Dagens E18 er å regne som en veg i dimensjoneringsklasse H1 jfr. Håndbok N100. Denne klassen må legges til grunn ved fastsettelse av frisikt, vegomlegginger med mer.
- 13. Strekninger der dagens E18 legges om eller legges gjennom en kulvert, må ha samme bredde som dagens E18, dvs. 10 m + bredde til å ivareta kravene til rekkverk på hver side av kulverten. Dette for at vegen skal ivareta trafikksikkerhet og at den skal egne seg for sykling på bred skulder. For smal veg medfører trafikksikre situasjoner, spesielt for myke trafikanter.**
- 14. Frisiktsoner i kryss, avkjørsler og vegkurver mangler flere steder langs eksisterende E18 og andre fylkesveger, og flere steder er frisiktsoner angitt med for korte lengder. Frisiktsoner må endres slik at de blir i tråd med håndbok N100 og gjeldende fartsgrense. Dette for å ivareta trafikksikkerheten. For dårlig fri sikt medfører trafikkulykker. Det foreslås at det fremmes innsigelse mot planen på grunn av mangelfull regulering av frisiktsoner og vegkurver. Noen av stedene med feil/mangler er angitt lengre ned).**

Etterbruk og tilpasning til ny funksjon for dagens E18

Strekningen Agder – Tangen:

15. Vegen har i dag fartsgrense 90 km/t, midtrekkverk, 0,9 m skulder mot midtrekkverk, 3,5 m kjørefelt og 1,5 m ytre skulder. Total bredde 12,5 m.
16. I ny funksjon må fartsgrensen reduseres til 80 km/t og vegen tilpasses syklende. 2 alternativer til ombygging foreslås nedenfor.





17. Alternativ 1: Midtrekkverket forskyves sidevegs og blir ett skille mellom vegen og en bred gs – veg. På strekningen med takfall må fallet justeres. Det må også benyttes forsterket midtoppmerking.

18. Alternativ 2: Midtrekkverket beholdes av hensyn til trafiksikkerheten. Kjørefeltbreddene reduseres til 3,0 m og ytre skulder økes til 2,0 m.

På strekninger med forbikjøringsfelt er det 0,9 m skulder mot midtrekkverket, 2 kjørefelt med bredde 3,25 m og ytre skulder på 1,0 m.

I ny funksjon må forbikjøringsfeltet fjernes for å få plass til bred skulder. For å fordele bredden best mulig foreslås det 4,0 m kjørefeltbredde og 3,0 m ytre skulder adskilt med forsterket kantoppmerking.





Strekningen Tangen – Dørdal:

20. Vegen har 10 m bredde inkl. 1 m bred forsterket midtoppmerking. Kjørefeltbredde 3,5 m og skulderbredde 1 m. I ny funksjon foreslås det å øke skulderbredden til 1,75 m, slik at den blir et tilbud til syklende. Bredden av forsterket midtoppmerking og kjørefelt må da reduseres til 0,5 m og 3,0 m. (1,75 – 3,0 – 0,5 – 3,0 – 1,75).

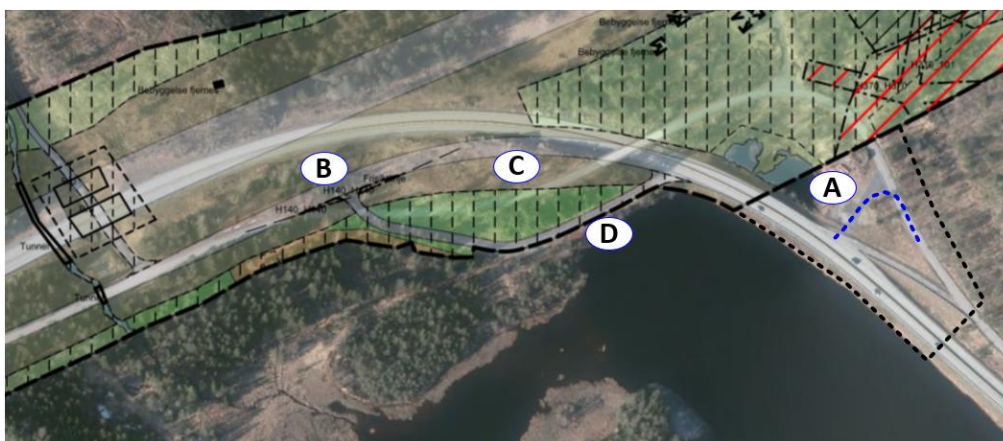


Reguleringsplan og vegmodell

Det er i teksten brukt bokstavbenevnelser som viser til lokalisering vist i figurene.

Området Agder grense:

21. Planområdet må utvides slik at nytt kryss mellom eksisterende E18 og Gamle Sørlandske inngår i planområdet. (A) Denne sammenkoplingen må være innenfor planområdet siden det er en del av det nye samferdselsanlegget.
22. Nytt vegkryss med Gamle Sørlandske må plasseres ved eksisterende tverrforbindelse. (A). Gamle Sørlandske må føres i en sammenhengende kurve inn mot det nye krysset.
23. Vegbredden i vegmodellen og reguleringsplanen er vist med riktig bredde, men midtrekkverket må avsluttes før kryssene (A) og (B). Dette må avklares i byggeplanen.
24. Frisikten i kryss (B) er for liten i forhold gjeldende krav for veg med fartsgrense 80 km/t. Det må også reguleres tilstrekkelig frisiktsone i krysset SV2/o_SV4
25. Det må sikres stoppsikt gjennom vegkurven (C).
26. Vegstrekningen i forlengelsen av atkomstvegen til hyttene ved vannet er overflødig og må fjernes. (D)



Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10, Skien
Svend Foynsgate 9, Tønsberg

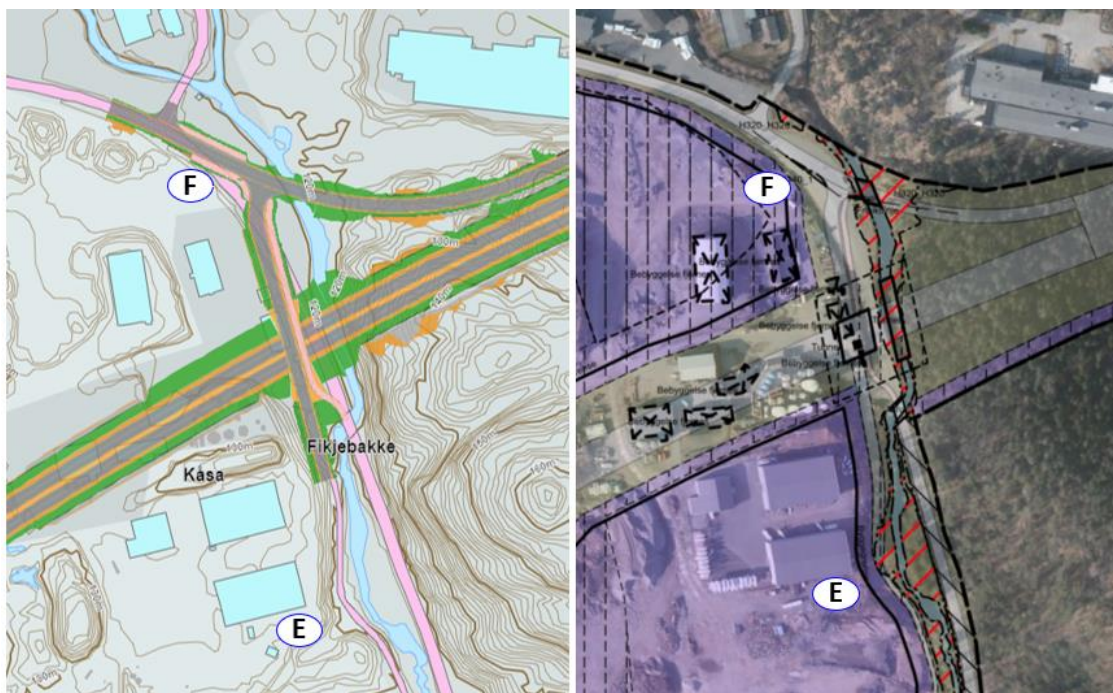
Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

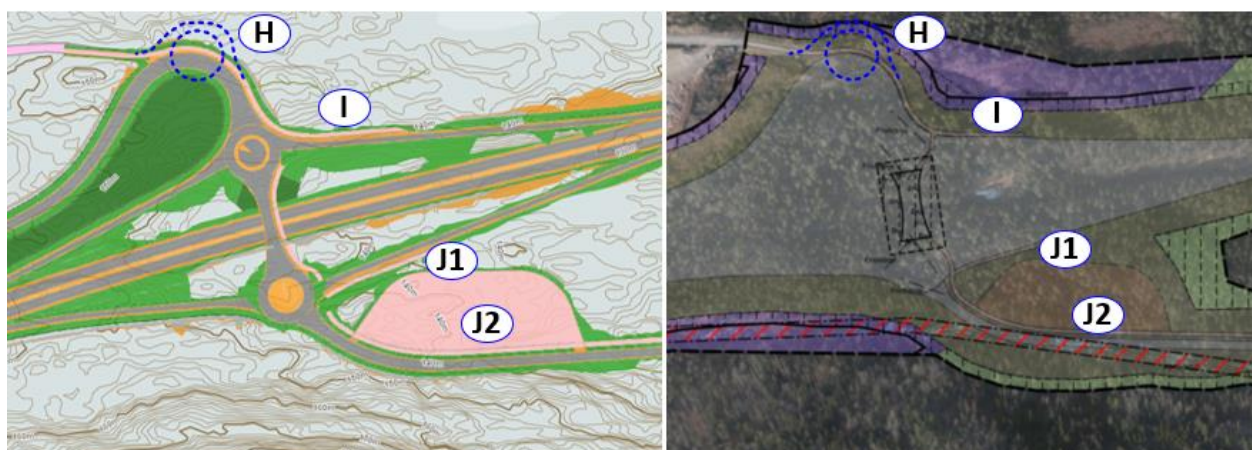
vtfk.no



Fikjebakke:



27. Atkomstvegen til næringsarealet (E) syd for E18 må reguleres helt fram og opp til platået der næringsarealet ligger. Foreslåtte atkomstpøl er ugunstig plassert i forhold til terreng.
28. **GS-vegen/fortauet gjennom kulverten og opp til ny fylkesveg må forlenges videre langs denne og bort til avkjørselen til næringsområdet. Kantstopp for buss må anlegges i begge retninger (F). Dette var vist i vegmodellen, men er ikke vist i reguleringsplanen. Hensikten med dette er å få sammenheng i gs-vegnett fram til næringsområdet, samt ivareta busstopp i det nye vegsystemet. Dette er nødvendig for å få en god løsning for myke trafikanter og brukere av buss.**
29. Frisiktsonene i kryssene må tegnes utfra fartsgrense 80 km/t.
30. Krokenvegen (o_SV13) fra punkt G til ny E18 må reguleres som gang-/sykkelveg. Dagens veg må nedskaleres til gs-veg.
31. **Det må reguleres vendehammer/snuplass der Krokenvegen skal slutte som kjøreveg og fortsette som GS - veg (G) jfr. vegmodellen. Feilkjøring av store kjøretøy må en regne med i en god stund etter at ny veg er åpnet, og kjøretøy må ha en snumulighet i enden av en offentlig vei. Planområdet må utvides slik at vendehammer inngår i planområdet.**



32. Ny rundkjøring for atkomst til næringsområdets øvre del (H), må reguleres og bygges ferdig, slik at veg inn til næringsområdet kan tilkobles på ett senere tidspunkt. Detaljer for tilkoblingen kan avklares senere.
33. Holdeplasser på sydgående rampe (I) må reguleres med plass til 2 busser, men skal ikke bygges da det er ønskelig at sørgående rute skal kjøre innom kollektivterminalen. Dette av hensyn til informasjon, tilgjengelighet og trafiksikkerhet for kollektivreisende. Plass til to busser må reguleres på nordgående rampe. De må også bygges.
34. Det må være en universelt utformet gangforbindelse mellom holdeplasser på rampe og kollektivterminal. (J1)
35. Det må legges fram skisse/ planforslag for terminalen. Dette for å kunne kvalitetssikre at størrelsen på det regulerede arealet dekker nødvendige behov, utover dagens tilbud (2019), slik at det blir tilstrekkelig antall av både oppstillingsplasser for buss og parkeringsplasser for reisende. Løsningen for kollektivterminalen må inneha plass til 6 (1 mer enn dagens behov) busser på 15 m, samt 2 på nordgående rampe (J2). Den må også inneholde leskur, samt vise at det er tilstrekkelig areal til både en funksjonell kollektivterminal, samt 60 biler til pendlerparkering og sykkelparkering for 55 sykler, som er utredet som behov ift. fagrapport kollektiv. Vi kan ikke risikere at man senere finner ut at arealet er for lite slik at vi ender opp med en dyr ombygging eller en dårlig egnet løsning.



36. Det må også reguleres atkomster til kollektivterminalen. Dersom det reguleres inn et område for bensinstasjon/vegserviceanlegg i tilknytning til kollektivterminalen, må adkomsten til disse ses i sammenheng, og bygges som et kanalisert kryss med den nye fylkesvegen.

Tangen:

37. Det kan ikke etableres direkte atkomster fra hovedvegen o_SV18 til boligeiendommene Heglandsvegen 3 – 13 som vist i planforslaget. Dette av hensyn til trafiksikkerhet. Direkteatkomster til disse eiendommene vil måtte etableres for nær rundkjøringa. Se figuren rett nedenfor. Det vil bli trafikkfarlig. Det må reguleres en annen og bedre atkomstløsning for disse. Det må lages en gangforbindelse fra o_SV19 til gs-vegen ved rundkjøringa for å sikre trygg forbindelse for myke trafikanter til og fra boligene.



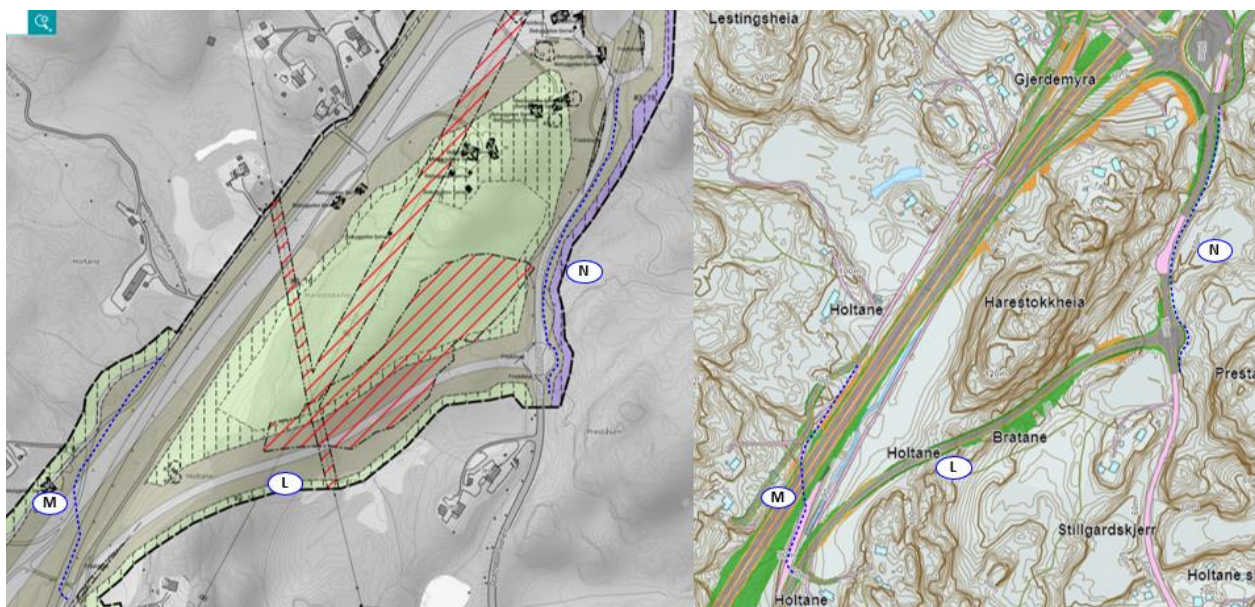
38. Hjørneavrunding bør reguleres for atkomst fra nord til boligen i Heglandsvegen 13.

39. GS-vegen som krysser i bru over dagens E18 ved Tangen må bygges fram til punktet K (vist i figuren) i henhold til gjeldende detaljreguleringsplan for «Del av Tangen» godkjent 21.05.2015.

40. Frisiktsoner i tråd med gjeldende håndbøker må reguleres i alle avkjørsler og kryss.



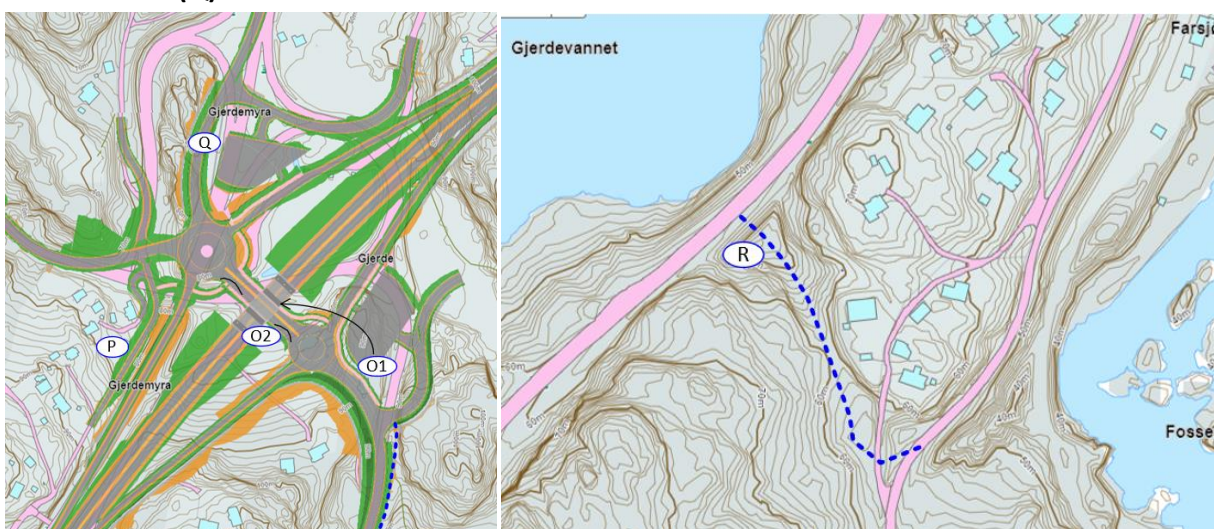
Gjerdemyra:



41. Den nye vegforbindelsen fra dagens E18 og ned til fv. 38 (L) må ha samme bredde som dagens E18, dvs. 10 m. Dette av hensyn til trafikksikkerhet og for å tilrettelegge for sykling på bred skulder. For smal veg medfører trafikksikre situasjoner, spesielt for myke trafikanter.
42. Dersom det lages en gs-vegforbindelse (M) mellom bebyggelse øst og vest for E18 ved Gjerdemyra slik at intern ferdsel i bygda opprettholdes, kan det alternativt bygges gs-veg på strekningen.
43. Det må lages en gs-vegforbindelse (M) mellom bebyggelse øst og vest for E18, slik at intern ferdsel i bygda opprettholdes. Kulverten kan utvides slik at den også blir kjøreatkomst til bebyggelsen.
44. Det må reguleres og bygges gs-veg langs fv. 38 innenfor planområdet fra rundkjøring i syd og opp til Gjerdemyrakrysset (N). Det blir behov for sammenhengende gang-/sykkelveg langs ny trasé for eksisterende E18 siden den i vesentlig grad vil bli benyttet av myke trafikanter. Grensen mot næringsområdet må forskyves østover for å få til dette.
45. Holdeplassen blir liggende i yttersving (O1) med dårlig sikt bakover og delvis i konflikt med avkjørsel. Brukere av denne vil være buss til Grenland fra Kragerø samt skolebuss. Buss til Grenland bør benytte ekspressbuss-stopp på påkjøringsrampen og holdeplassen for skolebussen bør flyttes til mellom rundkjøringene.
46. Holdeplassen O2 må utformes som en lomme, slik at det bare blir ett felt ut av vestre rundkjøring og ett felt inn i østre. Det sikres da også bedre tilrettelegging for kryssing for gående og syklende.



47. Siste del av atkomstvegen til steinbrudd bør vises i plankartet.
48. Atkomstvegen til Holtane synes å ville bli for bratt (P). Den må få tilfredsstillende stigningsforhold. Boligatkomster må dreies slik at de passer med retningen til den nye atkomstvegen.
- 49. Den nye vegforbindelsen fra dagens E18 og ned til rundkjøringen må ha samme bredde som dagens E18, dvs. 10 m, for å ivareta etterbruken og tilrettelegging for sykkel på bred skulder (Q).**



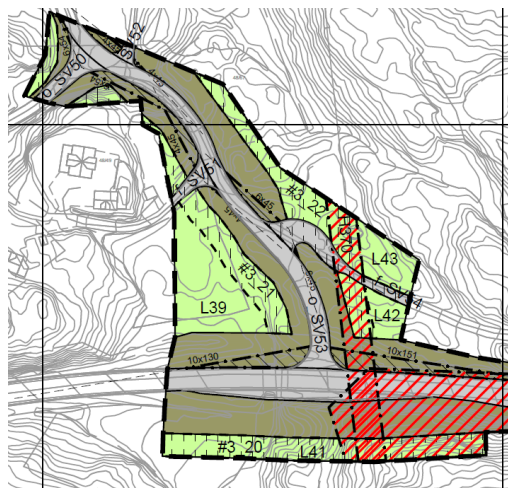
- 50. Frisiktsoner i tråd med gjeldende håndbøker må reguleres i alle avkjørsler og kryss.**
- 51. I skarpe kurver må det vises frisiktsoner langsetter vegene.**

52. Det bør lages et nytt kryss der Farsjøvegen kan starte. Deler av dagens Farsjøveg mot Gjerdemyra kan da legges ned som offentlig veg og fjernes. Mellom nytt kryss R og rundkjøring med fv. 38 bør det lages gs-veg for å ivareta tilstrekkelig sikkerhet fra boligområdet ved Farsjøvegen til Gjerdemyra. Langs av- og påkjøringsfeltene er det god bredde på søndre del av strekningen. Videre nedover kreves muligens sprengning på et begrenset strekke, resten utfylling. Planområdet må utvides slik at dette kan inngå.



Farsjøvegen:

53. Størrelsen på frisktsonene foreslått regulert langs fylkesveg 3366 Farsjøvegen, o_SV53, forutsetter at Farsjøvegen forkjørsreguleres fra det nye krysset og inn til Dal.

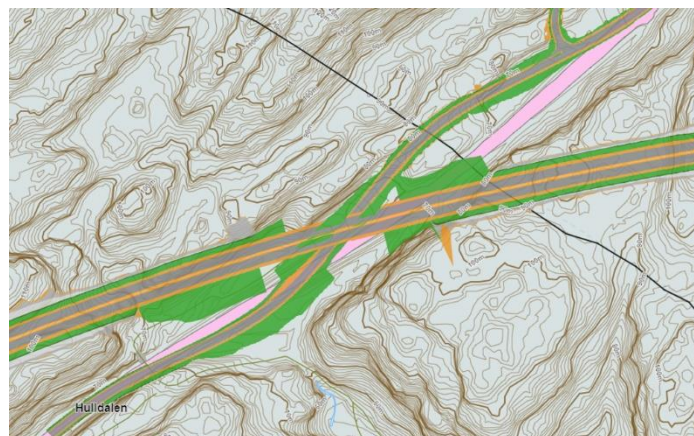


Mastereidmyra:

54. Kulverten må få tilstrekkelig bredde til å opprettholde 10 m vegbredde + bredde til å ivareta kravene til rekkverk på hver side av kulverten.

Hulldalen:

55. Foreslått løsning der dagens E18 krysser under ny E18 gir et stort standardsprang og for smal veg. Vegbredde 10 m + breddeutvidelse må opprettholdes av hensyn til behovet for bred skulder for syklende.



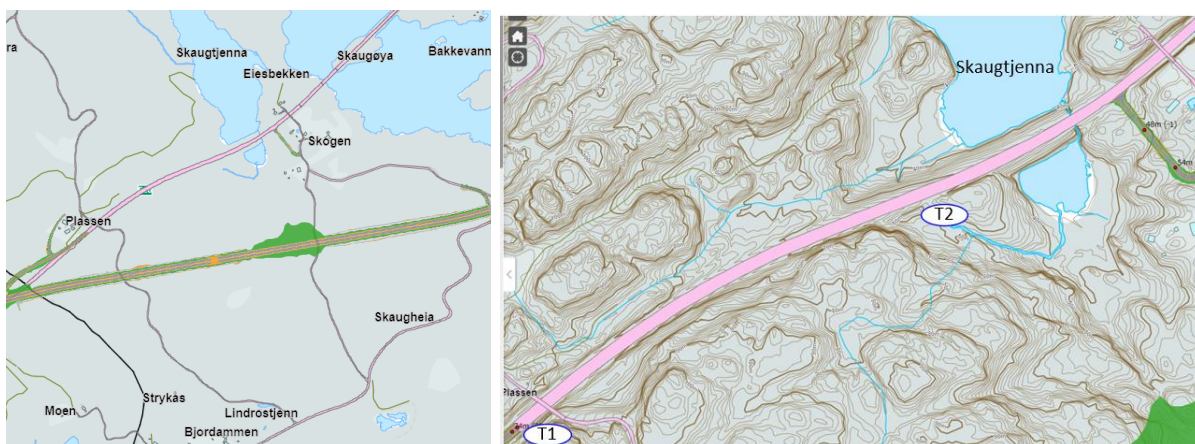
56. Ut fra tilsendt tegning, ser vi at vegen er planlagt i henhold til vegklasse Hø1 med minimumsradius 225 m. Dette må endres til vegklasse H1 med minimumsradius 250 m, da dette er dimensjoneringsklassen som ligner mest på dagens veg, og gjør standardspranget mindre.
57. Kulverten må få tilstrekkelig bredde til å opprettholde 10 m vegbredde + breddeutvidelse + bredde til å ivareta kravene til rekkverk på hver side av kulverten.

Plassen – Skaugtjenna:

58. Strekningen (T2) – (T1) har forbikjøringsfelt. Vegen bør snevres inn til 2 felt. Enten bør det lages et gs-areal i dagens sydgående felt atskilt fra resten av vegen med vegrekkverk, alternativt bør deler av vegen fjernes.
59. I dagens turløype rundt Bakkevann går en del av strekningen på gårdsvegen fra Gamle Sørlandske og inn forbi Plassen. Denne blir avskåret av ny E18 og må erstattes av et



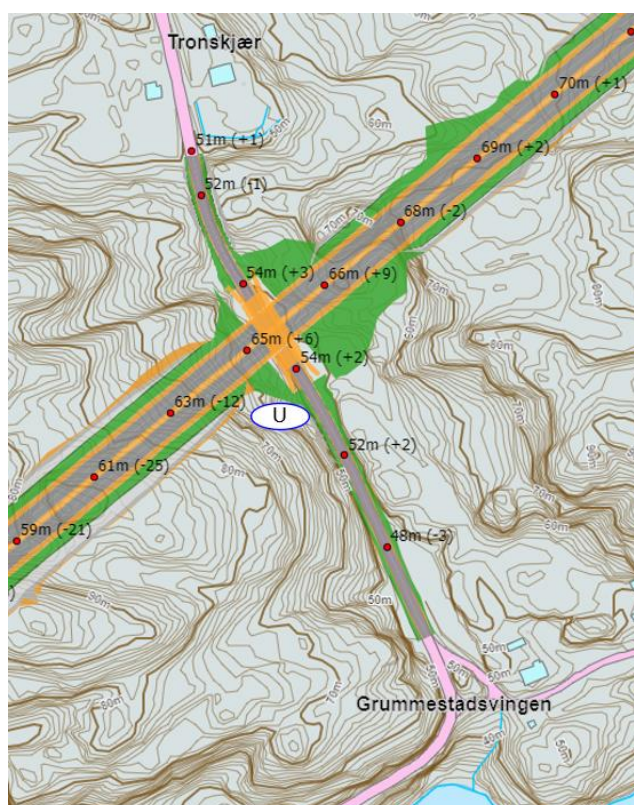
alternativ. Mulige løsninger er å lage en kulvert under E18 på dagens gårdsveg eller å lage en forbindelse mellom Skogen og Plassen.



- 60. Dagens E18 bør breddetvides fra forbikjøringsfeltets start og ned til Skogen dersom strekningen skal benyttes som gs-forbindelse.
- 61. Det synes uklart om eksisterende overgangsbru ved Plassen skal rives eller ikke. Den bør fjernes dersom den ikke er tiltenkt en framtidig funksjon.
- 62. Overgangsbrua ved Skogen skal bestå. Den må vises i planen med linjesymbol for bru.

Tronskjær – Grummestadsvingen:

- 63. Det blir et høybrekk inne i kulverten og manglende stoppsikt. Stoppsikt må opprettholdes gjennom kulverten. Det er uakseptabelt å heve veggen og lage et høybrekk inne i kulverten.
- 64. Vertikalkurveradius på høybrekke skal være minimum 1700 m (vegklasse L1), men i tilsendte tegning er det valgt 1100 m. Dette gir for krapp kurvatur og for dårlig sikt framover.





- 65. Stigningen fra Grummestadsvingen og opp mot kulverten er vist med 8 %, mens kravet til universell utforming er maks. 5 %.
- 66. Vegbredden skal være minimum 6,5 m for utbedringsstandard, men er tegnet smalere.
- 67. Kulverten (U) må få tilstrekkelig bredde til å ha 2 kjørefelt. I tillegg må det tilrettelegges for gående og syklende og samtidig ivareta kravene til rekkverk på hver side av kulverten.
- 68. Et bedre alternativ er å bygge ei bru i stedet for kulvert, slik at dagens fv. 363 kan bli liggende som den gjør.

Bakkevannet:

- 69. Overgangsbrua ved Bakkevannet skal bestå. Den må vises i planen med linjesymbol for bru.

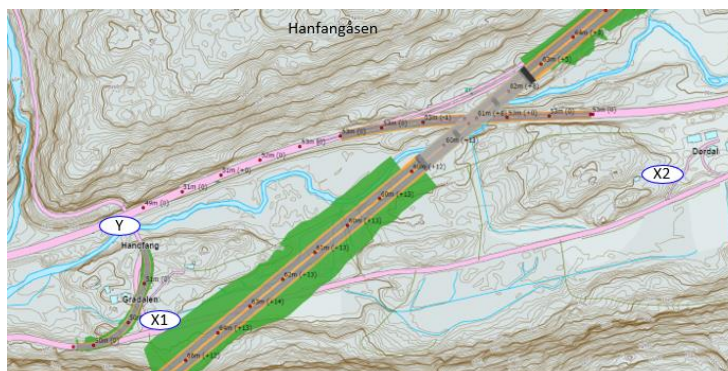
Dørdal:

- 70. Vegkurven i krysset er planlagt for skarp (W1). Langsgående frisikt i vegkurven mangler.



- 71. Privatvegen som går under dagens E18 må bevares som en del av infrastruktur for myke trafikanter. Den må kobles inn på Gamle Sørlandske (W1).
- 72. 2-sidig kantstopp for buss må etableres i Rørholvegen (W2). Det er skolebuss fra Rørholt som plukker opp elever fra Bakkevegen.

- 73. Gangforbindelse må bygges mellom X1 og X2 grendehus. Eksisterende traktorveg bør kunne benyttes til dette, forutsatt opparbeiding. Den må i så fall legges om slik at den blir liggende under den nye Dørdalbrua. En løsning kan være å forlenge brua.



- 74. Brua i Rørholtvegen må reguleres med full vegbredde (Y)



75. Den delen av Gamle Sørlandske som ligger øst for den nye E18, og som ikke lengre vil være i bruk, må fjernes.
76. Eksisterende undergang under E18 er ikke vist i plankartet. Undergangen skal bestå. Den må derfor vises i plankartet.



77. Eksisterende kryss dagens E18/Gamle Sørlandske ved Dørdal må ombygges slik at det samsvarer med trafikksituasjon. Kanalisering må fjernes, vegen må snevres inn og friskt må reguleres.
78. Vegen SV30 ved Sprangfoss er stengt mot dagens E18. Denne stengningen skal opprettholdes. Dette må framkomme i reguleringsplanen.

Klima og energi

Regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene vektlegger arbeidet med å redusere utslipp av klimagasser, inkludert utslipp fra arealbruksendringer, mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging (Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023). Det er derfor positivt at klima er tatt inn i planarbeidet som et fagtema.

Nye Veier har forbillig utarbeidet et klimabudsjett som ligger til grunn for beslutningsprosessene, hvor bygging, drift og vedlikehold av veganlegget er inkludert i tillegg til arealbruk. Beregningene viser hvilke utslippsreducerende tiltak som er innarbeidet i reguleringsplanen for å nå målet om 30 % reduksjon knyttet til utbygging. Som anbefalt i fagrapporten, bør det utarbeides et klimagassbudsjett for optimalisert løsning i totalentreprisen med mer detaljerte utslippsreducerende tiltak.

Totalt resulterer regulert løsning i et utslipp på 492 047 tonn CO₂-ekvivalenter over et livsløp på 60 år. Utslipp fra arealbruksendringer (i dette tilfellet omdisponering av skog-, jordbruk- og myrarealer) utgjør hele 41 % av det totale utslippet for prosjektet, hvorav myr utgjør 22 %. Regional klimaplan for Telemark (2019-2026) har en strategi for økt karbonbinding i jord, som



innebærer å ta særskilt vare på – og unngå omdisponering av myrområder. Det er derfor positivt at *Nye Veier* har prøvd å unngå myr i størst mulig grad.

Nye Veier har inkludert klimapåslag i utredningene av flom og overvann i reguleringsplanfasen. Dette vil bidra til å unngå uheldige konsekvenser av klimaendringer.

Kulturarv

Nyere tids kulturminner

Fagrapporten for kulturarv er grundig og avklarende for konsekvensene for nyere tids kulturminner i Bamble og Kragerø.

Kragerø kommune

I planprosessen er det for nyere tids kulturminner lagt stor vekt på hensynet til kulturmiljøet i Sannidal med kulturlandskapet, vegfar, kirkestedet og en rekke eldre gårdsanlegg og bygninger med røtter til middelalderen. Det er et kulturmiljø med nasjonal verdi. Dette hensynet er godt ivaretatt i planforslaget med plassering av ny E18 tilstrekkelig nord for kulturmiljøet og med avkjøring plassert lengre øst. Sannidal blir dermed ikke berørt og får E18 lengre unna enn i dag. Prosessen rundt dette har vært god.

Det er bevart og registrert delstrekninger av den gamle postvegen (senere Vestlandske hovedveg) Kristiansand-Brevik, fra etableringen av postvesenet på 1600-tallet, i og ved planområdet. Veggen ligger i terrenget slik den lå da den gikk ut av bruk i 1870. Postvegen har regional til nasjonal verdi, og er av stor kulturhistorisk interesse da den representerer en bevart strekning av en av de eldste kjørevegene i Norge. Delstrekningen i Kragerø mellom Ødegård og Auråa i vestenden av Hullvann blir tilnærmet ødelagt. Utbyggingen vil bryte en helhetlig bevart strekning og redusere lesbarheten av kulturminnet. Det er da positivt at mindre partier, steinkonstruksjoner og bru søkes bevart og ivaretatt med hensynssone. Disse delelementene som blir bevart, burde imidlertid som avbøtende tiltak vært ytterligere sikret gjennom objekt-regulering til bevaring med tilhørende bestemmelser som forbyr rivning/fjerning og tiltak som reduserer de kulturhistoriske verdiene. Istandsetting med tilpasset materialbruk kan tillates. Utvidelse av bestemmelse 4.3.4 anbefales derfor.

Eldre sefrak-registrert bebyggelse, og da særlig bygg eldre enn 1850, skal søkes bevart. Dette er i hovedsak forsøkt fulgt i planforslaget, men enkelte av lokal verdi vil bli revet eller få forringet landskapsrommet sitt og dermed noe redusert kulturmiljøverdi.

Bamble kommune

Det er bevart og registrert delstrekninger av den gamle postvegen (senere Vestlandske hovedveg) Kristiansand-Brevik, fra etableringen av postvesenet på 1600-tallet, i og ved planområdet. Veggen ligger i terrenget slik den lå da den gikk ut av bruk i 1870. Postvegen har regional til nasjonal verdi, og er av stor kulturhistorisk interesse da den representerer en bevart strekning av en av de eldste kjørevegene i Norge. Det er positivt at de bevarte delene ved Bakkevannet blir bevart.



Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

Regulering med hensynssoner for fløtningsmur og tuft etter eldre dam for korntreske er bra, men objektene burde også sikres gjennom objekt-regulering til bevaring med tilhørende bestemmelser som forbyr rivning/fjerning og tiltak som reduserer de kulturhistoriske verdiene. Utvidelse av bestemmelse 4.3.4 anbefales derfor.

Eldre sefrak-registrert bebyggelse, og da særlig bygg eldre enn 1850, skal søkes bevart. Dette er i hovedsak forsøkt fulgt i planforslaget, men enkelte av lokal verdi vil bli revet eller få forringet landskapsrommet sitt og dermed noe redusert kulturmiljøverdi.

Avslutningsvis

Vestfold og Telemark fylkeskommune ser frem til videre dialog og samarbeid rundt utformingen av reguleringsplanen.

Med vennlig hilsen

Gerd-Louise Wessel
plankoordinator

Thale Høiskar Heltberg
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Saksbehandler

Gerd-Louise Wessel - koordinering/planfaglig

tlf. 924 07 389 e-post: gerdlouise.wessel@vtfk.no

Thale Høiskar Heltberg – planfaglig

tlf. 400 76 464 e-post: thale.heltberg@vtfk.no

Dag Steinar Ragvin – samferdsel

tlf. 941 69 476 e-post: dag.steinar.ragvin@vtfk.no

Eystein M. Andersen – nyere tids kulturminner

tlf. 359 17 424 e-post: eystein.m.andersen@vtfk.no

Marianne Haukås - klima og miljø

tlf. 359 17 220 e-post: marianne.haukaas@vtfk.no

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
NYE VEIER AS		Tangen 76	4608 KRISTIANSAND S



NYE VEIER AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Saksbehandler, innvalgstelefon

Samordning av statlige innsigelser - innsigelsene fremmes - reguleringsplan ny E18 del av parsellen fra Tvedestrand til Bamble - Kragerø og Bamble kommune

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark som samordningsmyndighet har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved miljødirektøren.

De delene av innsigelsene fra NVE og Statens vegvesen som berører Vestfold og Telemark fylke fremmes i sin helhet. Innsigelsene fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved miljødirektøren fremmes i sin helhet.

Uttalelsene fra NVE, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark følger vedlagt.

Det vises til brev 28. juni 2021 med vedlegg fra Nye Veier AS. NVE, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark er gitt utsatt frist for uttalelse i saken til 22. september 2021.

Saken gjelder

Saken gjelder offentlig ettersyn av forslag til felles detaljreguleringsplan for ny, firefelts E18 på 54 km gjennom kommunene Tvedestrand, Vegårshei, Risør, Gjerstad, Kragerø og Bamble. Hensikten med planen er å binde sammen regionene, utvikle bo- og arbeidsmarkedet, sikre gode rammebetingelser for næringslivet, redusere reisetiden og øke trafiksikkerheten.

Reguleringsplanen bygger på kommunedelplan vedtatt i de berørte kommunene i september – oktober 2019. Kommunedelplanen fastsatte en korridor med en bredde på omkring 350 – 850 meter i kommunene Kragerø og Bamble. Korridoren ble båndlagt for påfølgende reguleringsplanlegging av motorveien. Kommunedelplanen avklarte ikke arealer for permanent deponering av overskuddsmasser, som især består av sprengt stein.



Det er fremmet innsigelse fra NVE, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved miljødirektøren. Innsigelsene fra NVE og Statens vegvesen blir samordnet av både statsforvalteren i Vestfold og Telemark og statsforvalteren i Agder, da innsigelsene berører begge fylker.

Statsforvalterens kompetanse

Statsforvalteren har fått et delt ansvar i innsigelsessaker. Statsforvalteren som fagmyndighet skal påse at planer ikke er i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser innen miljøvern, landbruk, samfunnssikkerhet, helse og sosial og barn og unges interesser, mens statsforvalteren som samordningsmyndighet skal påse at innsigelser også fra øvrige statlige fagetater er tydelig forankret i lov, forskrift eller retningslinje. Statsforvalteren skal foreta en samlet vurdering av alle innsigelsene og ta stilling til hvilke som skal fremmes. Det er den enkelte fagetaten som har myndighet til å fremme innsigelsen, men statsforvalteren har myndighet til å avskjære den.

I dette brevet opptre statsforvalteren som samordningsmyndighet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har i brev 22. desember 2017 gitt føringer på at statsforvalteren kan avskjære innsigelser som

- ikke er begrunnet i nasjonale eller vesentlige regionale interesser eller i andre grunner som er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde, jf. plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd,
- er fremmet etter høringsfristen, jf. plan- og bygningsloven § 5-4 femte ledd,
- har vært eller kunne vært fremmet tidligere, jf. plan- og bygningsloven § 5-5 første ledd,
- er fremmet uten at statsetaten har deltatt i planprosessen, jf. plan- og bygningsloven § 5-5 tredje ledd, eller
- er motstridende og hindrer kommunen i å fatte planvedtak.

Samordning av innsigelser

NVE

NVE har fremmet to innsigelser til reguleringsplanforslaget:

1. Vassdragstiltak

NVE har fremmet innsigelse til planforslaget da NVE ikke har grunnlag for å vurdere virkningene av tiltakene som planlegges i vassdragene opp mot allmenne interesser. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4, jf. vannressursloven §§ 8, 18 og 35.

NVE bemerker at foreliggende planforslag avklarer ikke hvorvidt veianlegg, sikringsanlegg, anleggsområder og masselagringsområder innebærer vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdrag. Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til slik skade eller ulempe vil tiltaket være konsesjonspliktig etter vannressursloven § 8. Vannressursloven § 23 stiller blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer i forbindelse med en søknad om konsesjon. For en samordning etter vannressursloven forutsetter NVE at avklaringer etter vannressursloven gjøres i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplanen, jf. vannressursloven § 20 bokstav d. Vassdragstiltakene må derfor være tilstrekkelig belyst i reguleringsplan, jf. vannressursloven § 23.

Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse av innsigelsen.



NVE påpeker at for å løse innsigelsen må det lages en oversikt over alle tiltakene som planlegges knyttet til vann og vassdrag der virkningene for allmenne interesser er sammenstilt og vurdert. NVE vil kunne samordne mot vannressursloven dersom forholdene som vannressursloven skal ivareta er vurdert, innarbeidet og tatt hensyn til i planen.

2. *Kvikkleireskredfare*

NVE har fremmet innsigelse til planforslaget fordi det ikke er utredet og i tilstrekkelig grad vist hvordan sikkerheten mot kvikkleireskred skal ivaretas i planen. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4 jf. plan- og bygningsloven § 28-1 og kravene i byggt teknisk forskrift (TEK17) §§ 7-1 og 7-3.

Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse av innsigelsen.

NVE påpeker at for å løse innsigelsen må det gjøres konkrete vurderinger og dokumenteres hvordan stabiliteten skal sikres i anleggsperioden og ved permanent situasjon. Det må også beskrives hvilke virkninger eventuelle tiltak vil ha for vassdragene og vassdragsnære områder.

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra NVE. Ivaretakelse av allmenne interesser knyttet til vassdrag og skredfare ligger innenfor de interesser NVE er satt til å ivareta. Det vises til nevnte hjemmelsgrunnlag. Innsigelsene er begrunnet og er knyttet til konkrete forhold. NVE har også fremmet forslag til hvordan innsigelsene kan løses. De formelle vilkårene for innsigelsene i plan- og bygningsloven §§ 5-4 og 5-5 er også oppfylt.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har fremmet to innsigelser til reguleringsplanforslaget:

1. *Mangelfull avklaring av byggegrenser*

Statens vegvesen har fremmet innsigelse til planforslaget grunnet mangelfull avklaring av byggegrenser for ny E18. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4, jf. vegloven § 29.

Statens vegvesen viser til at byggegrensene for ny E18, er i planforslaget enten tegnet inn på plankartet eller omtalt i bestemmelsene. For byggegrenser omtalt i bestemmelsene må det være avklart hvor byggegrensen skal måles fra. Av planbestemmelsene kan det se ut som byggegrensene først blir fastlagt i byggeplanfasen eller ved bygging. Videre påpekes det at det er uklart om plankartet viser planlagt veibredde for alle veiene, slik at man kan bruke plankartet for å måle ut byggegrensene.

Statens vegvesen viser til vegloven som fastsetter minimum 50 meter byggegrense for riksvei. Byggegrensen måles horisontalt fra kjørebansens midtlinje. Ved firefeltsvei måles byggegrensen fra midtlinjen i nærmeste kjørebane. Statens vegvesen påpeker at byggegrensen må kunne måles eksakt for at vegmyndigheten og arealplanmyndighetene skal kunne utøve sitt forvaltningsansvar sikkert og entydig.

Statens vegvesen påpeker at innsigelsen kan frafalles, dersom plankart og bestemmelser endres slik at byggegrensene fremgår eksakt.

2. *Bestemmelser om oppheving av gjeldende reguleringsplaner for E18*

Statens vegvesen har fremmet innsigelse til bestemmelser som opphever gjeldende reguleringsplaner for E18. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4.



Statens vegvesen påpeker at de ikke kan akseptere at gjeldende reguleringsplaner for dagens E18 oppheves. For områder hvor reguleringsplanen for ny E18 overlapper gjeldende reguleringsplaner, er dette uproblematisk – når ny reguleringsplan blir vedtatt, vil den overstyre den delen av den underliggende reguleringsplanen som blir berørt. Reguleringsplan for ny E18, kan imidlertid ikke oppheve gjeldende reguleringsplaner som gjelder områder utenfor den nye reguleringsplanen. Formelt sett må det gjennomføres samme planprosess for oppheving av reguleringsplaner som når nye planer skal utarbeides. Statens vegvesen kan derfor ikke se at det er gjennomført en formelt riktig prosess med oppheving av reguleringsplaner.

Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse av innsigelsen.

Statens vegvesen påpeker at innsigelsen kan frafalles, dersom bestemmelsene om oppheving av gjeldende reguleringsplaner for eksisterende E18, tas ut.

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra Statens vegvesen. Ivaretagelse av forvalteransvaret for riksveier faller innenfor de interesser Statens vegvesen er satt til å ivareta. Det vises til nevnte hjemmelsgrunnlag. Innsigelsene er begrunnet og knyttet til konkrete forhold. Statens vegvesen har også fremmet forslag til hvordan innsigelsene kan løses. De formelle vilkårene for innsigelsen i plan- og bygningsloven §§ 5-4 og 5-5 er også oppfylt.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved miljødirektøren

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved miljødirektøren har fremmet fem innsigelser til reguleringsplanforslaget:

1. *Massedeponi D26 Bråtvannsdalen*

Miljødirektøren har fremmet innsigelse til utstrekningen av massedeponi D26 Bråtvannsdalen i Kragerø kommune. Begrunnelsen for innsigelsen er at deponiet er planlagt innenfor en viktig viltkorridor som leder frem til bergtunnel/tunneltak som primært etableres nettopp for å ivareta denne viltkorridoren. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4, jf. naturmangfoldloven § 5. Det vises også til rundskriv T-2/16 om nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis punkt 3.6.

Miljødirektøren viser til at viltkorridorens funksjon er truet/ redusert ved at det er planlagt et permanent massedeponi (D26) delvis innenfor viltkorridoren nordvest for tunnelen. Ut fra viltkorridorens store betydning som forbindelse mellom betydelig skogområder sørøst for E18 mot sjøen og de store skogområdene på «innsiden» av E18 kan miljødirektøren ikke akseptere at denne korridoren forringes gjennom et massedeponi. Etter avslutning og tilplantning vil deponiet likevel i flere år være uten busk- og trevegetasjon som ville ha gitt skjul og større trygghet for dyrelivet. Dette må ses i sammenheng med at motorveien med påvirkning av støv og lys i omgivelsene fortsatt vil representere en truende barriere.

Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse av innsigelsen.

Miljødirektøren påpeker at massedeponiet må begrenses vesentlig, minimum som illustrert under møtet med Nye Veier AS og Kragerø kommune 27. august 2021, jf. vedlegget til uttalelsen fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark.



2. *Massedeponiene D19 og D20 ved Brynemo*

Miljødirektøren har fremmet innsigelse til utstrekningen av massedeponiene D19 og D20 ved Brynemo i Kragerø kommune, hva gjelder de delene som berører myr. Miljødirektøren påpeker at det er uheldig at deponiene berører myr, da det medfører økt utslipp av CO₂ og det skader myrenes/arealets evne til å magasinere, fordrøye vann (svampeeffekten). Dette er i klar motstrid til regjeringens areal- og miljøpolitikk. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4, jf. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning punkt 4.3 femte avsnitt.

Miljødirektøren påpeker at massedeponiene må reduseres, minimum som illustrert under møtet med Nye Veier AS og Kragerø kommune 27. august 2021, jf. vedlegget til uttalelsen fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark.

3. *Massedeponi D9 Stidalen*

Miljødirektøren har fremmet innsigelse til utstrekningen av massedeponi D9 Stidalen i Kragerø kommune grunnet konflikt med hensynet til landskap i det vernede vassdraget Bamble-Solum-Drangedal. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4, jf. rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (RPR-vv).

Miljødirektøren viser til at det foreslåtte deponiet ligger nær Stidalskilen i Hullvann, især tjernet som nåværende E18 har avsnørt. Etter direktørens vurdering vil massedeponering i de bratte skrentene både mot sør og øst gi svært uheldig landskapspåvirkning i innsjøens nære omgivelser. Innsigelsen gjelder både vassdragsbeltet slik det er definert i RPR-vv og andre deler av nedbørsfeltet som det er faglig dokumentert at har betydning for vassdragets verneverdi, jf. RPR-vv punkt 1. Det vises til at rikspolitiske retningslinjene har i punkt 3 bokstav a formulert mål for blant annet forvaltning av landskap; «unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø».

Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse av innsigelsen.

Miljødirektøren påpeker at massedeponiet må innsnevres, minimum som illustrert under møtet med Nye Veier AS og Kragerø kommune 27. august 2021, jf. vedlegget til uttalelsen fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark. Miljødirektøren påpeker også at det synes å være god deponikapasitet øst for Tisjømyrene sammenholdt med masseoverskuddet på strekningen.

4. *Massedeponi D6 Skaugheia*

Miljødirektøren har fremmet innsigelse til utstrekningen av massedeponi D6 Skaugheia i Bamble kommune fordi forslag kommer i konflikt med en lågurt eikeskog (figur N25) som er omfattet av norsk rødliste for naturtyper under kategorien lågurtedellauvskog med verdi sårbar (VU). Forekomstens størrelse og alder tilsier at den vil ha vesentlig verdi innenfor Miljødirektoratets nye kartleggingsinstruks Natur i Norge (NiN). Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4, jf. naturmangfoldloven § 4. Det vises også til rundskriv T-2/16 punkt 3.6.

Miljødirektøren viser til at planmaterialets fagrapport Masselagring – konsekvenser for naturmangfold konkluderer med at delområdet har stor naturverdi og at massedeponering over lågurteikeskogen ville ha medført alvorlig miljøskade for delområdet.

Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse av innsigelsen.



Miljødirektøren påpeker at dersom deponiet innskrenkes slik at den registrerte naturtypen N25 samt en hensiktsmessig buffersone utgår, vil miljøavdelingen frafalle innsigelsen. Miljødirektøren påpeker også at det synes å være god deponikapasitet øst for Tisjømyrene sammenholdt med masseoverskuddet på strekningen.

5. *Veitrafikkstøy i driftsfasen*

Miljødirektøren har fremmet innsigelse til planforslaget i Kragerø og Bamble kommune, grunnet vesentlige avvik/konflikt med føringene i støyretningslinje T-1442/2021 om å skjerme støy ved kilden. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4, jf. støyretningslinje T-1442/2021.

Miljødirektøren påpeker at det er overraskende i lys av trasévalget, og at det er uheldig for vedkommende beboere, at hele 68 boliger (inkl. noen fritidsboliger) innenfor kommunene Bamble og Kragerø havner i utilfredsstillende støysone med det som til nå er planlagt av skjermingstiltak langs veilinja. Det er lagt opp til at disse beboerne tilbys lokale skjermingstiltak som normalt omfatter en støyskjermet uteplass (sitteplass) og bedre fasader og vinduer ved behov. Miljødirektøren bemerker at det av gjeldende støyretningslinje T-1442/2021 (trådte i kraft 11. juni 2021) fremgår tydelig at ambisjonen ved bygging av nye samferdselsanlegg bør være å sikre tilfredsstillende støyforhold på hele eiendommen og fasaden. Skjerming ved støykilden bør derfor være et prioritert avbøtende tiltak. Den samme prioriteringen ble også kommunisert i forrige versjon av retningslinjen (T-1442/2016).

Etter miljødirektørens vurdering innehar det planlagte veiprojektet et stort potensial for å etterkomme støyretningslinjens føring om støyskjerming langs kilden, dvs. langs veikant i dette prosjektet.

Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse av innsigelsen.

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved miljødirektøren. Ivaretagelse av viktige viltkorridorer, myr, vernede vassdrag, truede rødlistete naturtyper og støy er nasjonale interesser som miljødirektøren er satt til å ivareta. Det vises til nevnte hjemmelsgrunnlag. Innsigelsene er begrunnet og er knyttet til konkrete forhold. Miljødirektøren har også i hovedsak fremmet forslag til hvordan innsigelsene kan løses. De formelle vilkårene for innsigelsene i plan- og bygningsloven §§ 5-4 og 5-5 er også oppfylt.

Konklusjon

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra NVE, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved miljødirektøren.

De delene av innsigelsene fra NVE og Statens vegvesen som berører Vestfold og Telemark fylke fremmes i sin helhet. Innsigelsene fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved miljødirektøren fremmes i sin helhet.

Uttalelsene fra NVE, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark følger vedlagt.

Videre prosess

Nye Veier AS, Kragerø kommune, Bamble kommune, NVE, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved miljødirektøren oppfordres til å arbeide aktivt for å finne løsninger. Dersom partene kommer til enighet, er det den enkelte fagetat som har myndighet til å trekke innsigelsen.



Dersom partene ikke blir enige, skal saken fremmes for megling etter de ordinære rutinenene.

Med hilsen
assisterende statsforvalter i Vestfold og Telemark

Fred-Ivar Syrstad

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

Uttalelsen fra NVE

Uttalelsen fra Statens vegvesen

Uttalelsen fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark med vedlegg

Kopi til:

Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Statens vegvesen - Transport og samfunn	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Kragerø kommune	Postboks 128	3791	KRAGERØ
Statsforvalteren i Agder	Postboks 504	4804	ARENDAL
Vestfold og Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Bamble kommune	Postboks 80	3993	LANGESUND
COWI AS v/Kristian de Lange – epost e18tb@cowi.com			

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK
Postboks 2076
3103 TØNSBERG

Vår dato: 08.09.2021
Vår ref.: 202010182-23
Arkiv: 323
Deres dato: 28.06.2021
Deres ref.: 2021/537-1

Saksbehandler:
Heidi Mathea Henriksen
22959759/hmh@nve.no

NVEs innsigelse - Høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble - Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei og Tvedestrand kommuner

NVE har innsigelse til detaljreguleringsplanen for E18 Tvedestrand – Bamble.

- 1) NVE har ikke grunnlag til å vurdere virkningene av tiltakene som planlegges i vassdragene opp mot allmenne interesser, jf vannressursloven §§ 8, 18 og 35.

For å løse innsigelsen må det lages en oversikt over alle tiltakene som planlegges knyttet til vann og vassdrag der virkningene for allmenne interesser og aktuelle avbøtende tiltak er sammenstilt og vurdert. Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til nevneverdig skade eller ulempe, stiller [vannressurslovens § 23](#) blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer. NVE kan samordne mot vannressursloven dersom forholdene, som vannressursloven skal ivareta, er ivaretatt i planen.

- 2) NVE har innsigelse til reguleringsplanen for E18 Bamble – Tvedestrand fordi det ikke er utredet og i tilstrekkelig grad vist hvordan sikkerheten mot kvikkleireskred skal ivaretas i planen, jf. pbl § 28-1 og kravene i Byggteknisk forskrift (TEK17) §§ 7-1 og 7-3 med veiledning.

For å løse innsigelsen må det gjøres konkrete vurderinger og dokumenteres hvordan stabiliteten skal sikres i anleggsperioden og ved permanent situasjon. Det må også beskrives hvilke virkninger eventuelle tiltak vil ha for vassdragene og vassdragsnære områder.

Vi viser til brev av 28.06.2021 med detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble. NVE ga innspill til oppstart av planarbeidet i brev av 14.10.2020. Det er avholdt møter mellom NVE, Nye Veier og kommunene Vegårshei, Kragerø og Gjerstad 26.11.2020 og mellom Nye Veier og NVE 31.08.2021. Vi viser også til våre uttalelser og kontakt i arbeidet med kommunedelplanen for veistrekningen Bamble-Grimstad.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsvæien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft.

NVEs rolle som statlig myndighet for flom- og skredfare i tilknytning til arealplaner for samferdselsanlegg innebærer å gi råd og veiledning knyttet til faren, og se etter om faren blir utredet godt nok til å vurdere fare knyttet til omkringliggende områder. Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Vi forutsetter at sikkerheten og sikkerhetsnivået for selve vei- og baneanlegget ivaretas av samferdselsetatene i hht egne håndbøker og lignende.

I saker der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkninger av tiltak utredes og hensynet til vassdraget ivaretas. NVE mener samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Videre må vannveier krysses med god nok kapasitet, slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker.

Generelt til planen

Detaljreguleringsplanen fremstår som for overordnet til å være siste plannivå. Nye Veier har den siste tiden gitt signaler om at de vil vurdere deler av planen på nytt og se på muligheten for å gjenbruke mer av den eksisterende veien. NVE mener dette kan være hensiktsmessig. Ved å gjenbruke mer av eksisterende vei vil inngrep i uberørte naturområder reduseres. Samtidig minner vi om at det også langs eksisterende vei finnes områder som er sårbare for inngrep.

NVE anbefaler at denne planen omgjøres til en områdereguleringsplan og at det blir utarbeidet mer detaljerte detaljreguleringsplaner for kortere delstrekninger. På denne måten vil det være mulig å i større grad belyse hvilke virkninger tiltakene har blant annet for vassdragene. Områdene for masselagring og sikring mot kvikkleire virker nå løsrevet fra resten av planen.

I vår uttalelse trekker vi frem noen lokaliteter og rapporter spesielt, for å utdype våre poeng og forklare problemstillinger. Nye Veier må ta en gjennomgang av alle tiltak i og ved vassdrag og vurdere disse, uavhengig av vi har kommentert disse i vår uttalelse eller ikke. NVE forventer at våre innspill her og i dialog i tidligere planfaser blir tatt hensyn til i planen.

Vassdragstiltak

Bakgrunn

I NVEs uttalelse til kommunedelplanen for E18 Dørdal – Grimstad, datert 22.05.2019 (vår referanse 201834852) skrev vi:

*«NVE har anbefalt at vassdragstiltak avklares i størst mulig grad opp mot vannressurslovens bestemmelser. Dette for å gi størst mulig forutsigbarhet i den videre planprosessen. **Foreliggende planforslag avklarer ikke hvorvidt vei-/sikringsanlegg innebærer vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget eller sjøen. Dette gir mindre forutsigbarhet knyttet til reguleringsplan. Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til slik skade eller ulempe, stiller [vannressurslovens § 23](#) blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer. NVE forutsetter at avklaringer etter vannressursloven gjøres i forbindelse med reguleringsplan, jamfør vannressursloven [§ 20, bokstav d](#). Vassdragstiltakene må derfor være tilstrekkelig belyst i reguleringsplan, jamfør § 23.***



*Planområdet krysser fire [verna vassdrag](#). Her kan nye anlegg bare tillates hvis hensynet til verneverdiene i vassdraget ikke taler imot, jamfør [vannressurslovens § 35](#).» og videre «**NVE påpeker at alle vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser må inngå i reguleringsplanen, og må der være tilstrekkelig belyst, jamfør § 23.**»*

I vårt innspill til oppstart av reguleringsplanen for E18 Bamble – Tvedestrand, brev av 14.10.2020, var vi tydelige på at tiltakene som planlegges i og ved vassdrag må beskrives tydelig i planen. Vi ga klart uttrykk for at det må gå frem av planmaterialet om tiltaket kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser. Planforslaget må ikke legge til rette for slike tiltak uten at det samtidig avklares hvorvidt tiltaket er gjennomførbart i overensstemmelse med vannressursloven. Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til slik skade eller ulempe, stiller [vannressurslovens § 23](#) blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer.

Vi viser også til møte 26.11.2020 der vassdragene i veilinja ble gjennomgått. NVE var der helt tydelige på at vassdragstiltak må vurderes etter vannressursloven §§ 5 og 8. Evt. må tiltak belyses/vurderes/opplyses som i en konsesjonsøknad, jf. referat datert 21.12.2020. Videre må tiltakene presenteres i en gjennomførbar plan og vi ba om å få et hefte/oversikt med beskrivelse av kryssing av vassdragene.

Vi påpekte at det var positivt at så mange vassdrag krysses med bru og at andre mindre tiltak må ivaretas med bestemmelser om gjennomføringen. I referatet står det videre at masselagringsområder som berører vassdrag også må belyses og at masselagringsområder ikke skal legges i sårbare vassdrag.

Vi var også tydelige på at reguleringsplan er siste nivå der NVE er inne i behandlingen. Virkningene tiltakene vil ha for vassdragene må komme tydelig frem her.

NVEs vurdering

Planforslaget innebærer kryssing av vassdrag, lukkinger, omlegging og tiltak i og ved vassdrag. Planforslaget er lite detaljert i å beskrive hvordan tiltakene skal gjennomføres og hvilke virkninger dette vil ha for allmenne interesser i vassdragene i anleggsfasen og i permanent fase. Allmenne interesser er blant annet biologisk mangfold, verdifulle landskapselementer, fisk og fiske, kulturminner og kulturmiljø, friluftsliv med mer. Veianlegget krysser tre verna vassdragsområder (Bamble-, Solum- og Drangedalsvassdragene, Gjerstadvassdraget og Vegårvassdraget). Planforslaget beskriver ikke hvordan tiltakene påvirker verneverdiene i vassdragene. RPR for verna vassdrag må legges til grunn i planarbeidet.

I planmaterialet er det en Fagrapport hydrologi (NV38E18TB-GEO-RAP-003) der det er gitt en gjennomgang av de vassdragene veilinja krysser. Her er det identifisert 27 hovedlokaliteter hvor den planlagte veien krysser ulike vassdrag og det er nødvendig å bygge en bru eller kulvert.

I hydrologinotatet er det gjort en beregning av flomstørrelsen for alle vassdragene veilinja vil krysse. Med dette har Nye Veier fått et grunnlag for å dimensjonere bruer og kulverter slik at disse får god nok kapasitet til å håndtere en 200-årsflom med en klimafaktor på 1,2 eller 1,3 og en sikkerhetsfaktor på 1,2. NVE tar disse vurderingene til etterretning og forutsetter at Nye Veier ivaretar sikkerheten mot flomfare knyttet til det nye veianlegget.

NVE har kommentarer knyttet til faren for flom for omkringliggende områder. Det er ikke sett på hvordan tiltakene som berører vassdrag kan påvirke strømmingen oppstrøms og nedstrøms kryssingene eller om tiltakene vil medføre økt vannstandstigning eller økt fare for erosjon. Det er heller ikke vurdert hvilke endringer i vannstanden eventuelle pilarer eller innsnevring i vassdraget vil kunne gi. Hydrologinotatet tar ikke for seg vassdragene som berøres av masselagringsområder og anleggsveier.



I kapittel 6 i Fagrapport – Vann, avløp, vannmiljø og overvannshåndtering (NV38E18TB-VEI-RAP-0001) står det at det som hovedprinsipp legges opp til å la de større vassdragene passere E18 upåvirket. Her vises det til at det skal brukes bru eller kulverter som også kan fungere som kulverter for vilt. NVE er ikke enig i det premisset at kryssing av vassdrag med bru og kulvert er å la de passere upåvirket, med mindre vannstrengen, kantvegetasjon og elvekantene forblir uberørt.

Det står videre i dette notatet at kulverter og stikkrenner med naturlig bunn bør benyttes så langt det lar seg gjøre og at dette vil kreve større dimensjon på kulverten. For at NVE skal kunne vurdere effekten av tiltak på vassdraget må det gjøres konkrete vurderinger av hvilke løsninger som brukes hvor. Dette må følges opp med konkrete bestemmelser i planen.

For Gongelva planlegges det en omlegging for at ikke elva skal komme i berøring med den nye veien. Det er positivt at det planlegges en omlegging fremfor å måtte lukke elva permanent på et lengre strekk. Vi støtter også vurderingen knyttet til lukking i anleggsperioden for å forhindre ukontrollert partikkelflukt. Vi kan ikke se at det foreligger noen vurderinger av hvilke allmenne interesser som kan bli berørt av en slik omlegging. Gongelva er innenfor det vernete vassdragsområdet Bamble, Solum og Drangedal, der Lonavassdraget er nevnt spesielt. I denne fagrapporten er det ikke flere kryssingspunkt som er nevnt spesielt.

Det er positivt at det for de store vassdragene skal bygges bru og at det står i rapportene at det ikke skal påvirke vassdragene, men det er svært uheldig at det ikke avklart nærmere plassering, størrelse og utforming av brufundamentene og pilarene. Dette kan ha betydning for vassdragsrelatert fare for omkringliggende områder og for behov for erosjonssikring og ytterligere tiltak i vassdragene.

Sikring mot kvikkleireskred kan medføre større terrenginngrep, erosjonssikring og utfyllinger i vassdrag. I vurderingen av kvikkleireskredfare, Fagrapport NV38E18TB-GTK-RAP-0001 med vedlegg, er det vist til behov for mulig erosjonssikring og tiltak i og ved vassdrag uten at vi kan se at virkningene dette vil ha for vassdragene er tilstrekkelig vurdert.

I Tvedestrand kommune krysser veien blant annet Storelva som er en del av Vegårvassdraget. Kryssingen er like vest for Fosstveit kraftverk. Elva er forholdvis bred der den nye veien er planlagt. Det er ikke tydelige føringer i planen om hvordan denne kryssingen skal foregå. Videre er det i Fagrapport geoteknikk, vedlegg 8, kartlagt flere kvikkleiresoner i dette området. I fagrapportene er det foreslått å slake ut skråningen. Det er ikke vist nærmere hvor stor utstrekning dette vil ha og om det eventuelt vil berøre selve elvestrengen eller kantvegetasjonen.

Det er lagt inn nye masselagringsområder på mange steder langs linja. Disse berører også vassdrag uten at det er vurdert hvilke virkninger dette vil ha for allmenne interesser. I konsekvensutredningen av disse områdene er det for enkelte områder nevnt at området ligger innenfor vernete vassdragsområder, men det er ikke vurdert hvilken påvirkning det vil ha for bekkesystemene/vassdragene at deler av vassdragene lukkes.

I bestemmelsene til planen er det overordnede funksjonsbestemmelser knyttet til vassdrag. Det er ikke avklart hvor det må gjøres erosjonssikringer og plastringer eller avklart om bruer skal bygges med pilarer i og ved vassdragene. Vi kan heller ikke se noen oversikt over lengden på kulvertene og hvilken barriere dette vil kunne skape. Virkningene dette har for vassdragene er ikke konkret vurdert opp mot allmenne interesser verken for permanent tilstand eller for anleggsperioden. Vi kan heller ikke se at det er gjort konkrete vurderinger av verna vassdrag.

NVEs innsigelse



Når en reguleringsplan beskriver de hensyn som vannressursloven skal ivareta, kan reguleringsplanen erstatte en konsesjon etter vannressursloven § 8, jf. §§ 18 og 20 d. Dette forutsetter at reguleringsplanen gir en god beskrivelse av tiltakene og at konsekvensene for allmenne interesser er vurdert.

Foreliggende planforslag avklarer ikke hvorvidt veianlegg, sikringsanlegg, anleggsområder og masselagringsområder innebærer vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdrag. Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til slik skade eller ulempe vil tiltaket være konsesjonspliktig etter vrl. § 8. [Vannressursloven § 23 stiller](#) blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer i forbindelse med en søknad om konsesjon. For en samordning etter vannressursloven forutsetter NVE at avklaringer etter vannressursloven gjøres i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplanen [§ 20, bokstav d](#). Vassdragstiltakene må derfor være tilstrekkelig belyst i reguleringsplan, jamfør § 23.

NVE har innsigelse til detaljreguleringsplanen for E18 Tvedestrand – Bamble. Planforslaget gir ikke NVE grunnlag for å vurdere tiltakenes virkning for allmenne interesser i vassdrag, jf. vannressursloven §§ 8, 18 og 35.

For å løse innsigelsen må det lages en oversikt over alle tiltakene som planlegges knyttet til vann og vassdrag der virkningene for allmenne interesser er sammenstilt og vurdert. NVE vil kunne samordne mot vannressursloven dersom forholdene som vannressursloven skal ivareta er vurdert, innarbeidet og tatt hensyn til i planen.

Kvikkleireskredfare

Vedlagt planen er det utredning av kvikkleiresoner og aktsomhetssoner (Fagrapport NV38E18TB-GTK-RAP-0001 med vedlegg). Utredningene og vurderingene er utført av Cowi, mens det er Terraplan som har gjort uavhengig kvalitetssikring (Notat 21006-RIG-NOT-01). Vi tar utredningene og vurderingene som er gjort til etterretning. Det ser ut til at det er gjort et godt arbeid i å få kartlagt aktsomhetsområder og faresoner.

NVE mener imidlertid at det må klargjøres nærmere hvordan stabiliteten skal ivaretas i faresonene. I rapportene som følger planen er det for enkelte områder vist til at skråninger må avslakes, at det må etableres støttefyllinger og erosjonssikringer. Avslaking kan innebære at man kommer ned i kvikkleira. Dette kan være vanskelig å gjennomføre. For kvikkleiresone ved Sundebru er det foreslått en avslaking fra elvebunn og opp. Dette vil blottlegge løsmassene og kunne gi økt erosjon. Videre vil dette medføre endringer i strømning og økt fare for erosjon på andre strekninger. Her er det også beskrevet at når plassering av brupilar er fastlagt må det sikres at fundamentering av pilar ikke forverrer skråningsstabiliteten. Slik det fremstår i rapporten er det ikke avklart om dette er gjennomførbart. Virkningene disse tiltakene har for vassdragene er ikke beskrevet og vurdert i planen, jf. avsnittene ovenfor om vassdragstiltak.

I områdene der stabiliteten er for lav må den reelle faren utredes nærmere, og det må dokumenteres at det er gjennomførbart å oppnå en god nok stabilitet. Risikoreduserende tiltak som avslaking, avlastning, erosjonssikring og motfyllinger må beskrives og virkningene dette eventuelt har for vassdragsmiljø, erosjonsforhold, strømning og vannstandsendringer m.m. må vurderes.

I rapportene er det sikkerhet mot utbyggingen av veien som det er gjort rede for. Vi savner en gjennomgang av om tiltakene kan medføre økt fare for omkringliggende områder. Vil endringene knyttet til anleggning av den nye veien kunne medføre økt fare for skred som kan få konsekvenser for omkringliggende områder?



Det åpnes for håndtering og midlertidig lagring av masser i prosjekt. Det forutsettes å plassere løsmasser midlertidig i bygge og anleggsområder eller på areal regulert til annen veigrunn. NVE mener det må gjøres tydelig i planen (plankart og bestemmelser) at det også ved midlertidig plassering av masser må avklares og dokumenteres sikkerhet mot skred.

I utredningene av kvikkleireskredfare er det gitt forutsetninger og krav til gjennomføring. Dette må tas inn i planens bestemmelser. I fremstillingen av hensynssonene i plankartet er det ikke skilt mellom aktsomhetsområder der det må gjøres en nærmere kartlegging hvis det blir aktuelt med tiltak og reelle faresoner. Vi mener dette må skilles og at det til de reelle faresonene tilknyttes konkrete bestemmelser som ivaretar forutsetningene fra den geotekniske rapporten med vedlegg. For enkelte av sonene er det blant annet påpekt behov for masseutskifting før det går i gang med anleggsarbeidet. Det vil også være viktig å få på plass bestemmelser som ivaretar at det ikke åpnes for midlertidig masselagring eller pålasting uten at tilfredsstillende sikkerhet for det er dokumentert.

Borpunktene må meldes inn til NADAG og de nye faresonene må meldes inn via **NVEs innmeldingstjeneste**, slik at de blir tilgjengelige på det offentlige kartgrunnlaget.

NVEs innsigelse

NVE har innsigelse til reguleringsplanen for E18 Bamble – Tvedestrand fordi det ikke er utredet og i tilstrekkelig grad vist hvordan sikkerheten mot kvikkleireskred skal ivaretas i planen, jf. pbl § 28-1 og kravene i Byggteknisk forskrift (TEK17) §§ 7-1 og 7-3 med veiledning.

For å løse innsigelsen må det gjøres konkrete vurderinger og dokumenteres hvordan stabiliteten skal sikres i anleggsperioden og ved permanent situasjon. Det må også beskrives hvilke virkninger eventuelle tiltak vil ha for vassdragene og vassdragsnære områder.

Fare for skred i bratt terreng

I Fagrapport ingeniørgeologi (NV38E18TB_GEO-RAP-0001) er det i vedlegg 4 en skredfarekartlegging. Det ser ut til at det her er tatt utgangspunkt i aktsomhetsområder og vurdert disse områdene nærmere. I rapporten konkluderes det med at det er flere områder med skredproblematikk som krever tiltak. Skredproblematikken karakteriseres som lite komplisert og vil kunne håndteres i videre detaljprosjektering. NVE mener at hensynssonene som gjelder skredfare i bratt terreng bør skilles, slik at områder med aktsomhetssoner skilles fra områder der den reelle skredfaren er utredet og at bestemmelsene som er tilknyttet sonene tilpasses. NVE mener det bør være mer konkrete bestemmelser der forutsetningene gitt i fagrapporten følges opp. Vi forutsetter at Nye Veier ivaretar tilstrekkelig sikkerhet for selve veianlegget, men savner tydelig konklusjon på at anlegget ikke medfører økt fare for omkringliggende områder. Endring i vannhåndtering og avskjæring av vannveier kan medføre økt fare for skred. Vi savner også en oversikt over om tiltak for å sikre mot skred kan medføre tiltak i og ved vassdrag.

Masselagringsområder

I Fagrapporten som omhandler masselagring går det frem at det har vært et prinsipp å legge til rette for masselagring jevnt fordelt i hele prosjektområdet. Det står videre at det er søkt etter områder med lavest mulig grad av konflikter og foretatt en siling ut fra dette. Det er videre beskrevet at godt egnede området er dalsøkk og fordypninger i terrenget.

Vi mener det er uheldig at det ikke fremgår tydeligere hvilke valg som er gjort i forkant av valg av områder for masselagring. Vi ser at det er en fordel å spare transport og CO₂ ved å finne masselagringsområder i nærheten av veilinja. Det er mange mindre vassdrag som med dette blir lukket



også innenfor verna vassdragsområder. NVE mener det burde vært diskutert i plangrunnlaget om det finnes et større område der det også er mulig å gjenbruke massene i større grad.

Siden masselagringsområdene ikke ble konsekvensutredet som en del av kommunedelplanen er dette gjort som en del av reguleringsplanen. I rapporten som omhandler naturmangfold er det vist til NVE-rapport 49/2013 (Vannkraftkonsesjoner som skal revideres innen 2022) for vurdering av ferskvannsfisk. I [NVE](#) rapport 49/2013 er det brukt en metodikk for å klassifisere vassdrag ut fra fisk og fiske, men metodikken her er knyttet konkret til dette arbeidet med revisjoner av konsesjoner, og derfor ikke direkte overførbart til planarbeid.

I rapporten som omhandler naturmangfold tabell 4-2, der det er vist kriterier for verdisetting, savner vi at verna vassdrag er nevnt og vurdert i materialet.

Energianlegg

Veilinja følger høyspenningslinjer og krysser disse på flere strekk. Sentral- og regionalnettanlegg, transformatorstasjoner og andre større kraftledninger som krever konsesjon etter energilova er unntatt saksbehandling etter pbl, jf. § 1-3. Eksisterende og vedtatte større høyspenningsanlegg og transformatorstasjoner skal reguleres med hensynssone "Båndlegging etter annet lovverk" H740, jf. pbl § 11-8 d. Vi forutsetter at det har vært dialog med og involvering av netteier i planprosessen.

Anlegg for produksjon av energi bør reguleres med arealformål "Bebyggelse og anlegg".

Avslutning

Planen er svært omfattende og har svært mange dokumenter. Vi ser at det kan være vurderinger og beskrivelser vi kan ha oversett. Vi ber Nye Veier og aktuelle kommuner ta kontakt når det foreligger en mer konkret vurdering knyttet til sikring mot kvikkleireskred og en konkret vurdering av virkningene av tiltakene som planlegges i og ved vassdragene.

Med hilsen

Øyvind Leirset
seksjonssjef

Heidi Mathea Henriksen
Senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Mottakerliste:

STATSFORVALTEREN I AGDER
STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMAR

Kopi til:

Bamble kommune
Gjerstad kommune



Kragerø kommune
Nye Veier AS
Risør kommune
Tvedestrand kommune
Vegårshei kommune



Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Saksbehandler, innvalgstelefon
Gunnar Kleven, 33371185

Uttalelse med innsigelser - forslag til reguleringsplan - ny E18 i Kragerø og Bamble - del av parsellen fra Tvedestrand til Bamble

Statsforvalterens fagavdelinger og beredskapsstaben drøfter og kommenterer i dette brevet forslaget til reguleringsplan innenfor flere av embetets saksområder. Miljøavdelingen fremmer innsigelser til planforslaget innenfor temaene naturmangfold, landskapspåvirkning i vernet vassdrag og støypåvirkning for boliger. Det er i tillegg gitt faglige råd innenfor flere av embetets saksområder. Innsigelsene er oppsummert på side 14.

Vi viser til brev fra Nye Veier AS (NV) datert 28.06.2021 og til senere kontakt om saken, senest digitalt møte den 27.08. i år.

1. Plansaken

Det foreligger en felles detaljreguleringsplan for ny, firefelts E18 på 54 km gjennom kommunene Tvedestrand, Vegårshei, Risør, Gjerstad, Kragerø og Bamble. Hensikten med planen er å binde sammen regionene, utvikle bo- og arbeidsmarkedet, sikre gode rammebetingelser for næringslivet, redusere reisetiden og øke trafikksikkerheten.

NV er tiltakshaver for veiprojektet. Arbeidet med kommunedelplan og reguleringsplan har status som interkommunalt plansamarbeid i medhold av plan- og bygningsloven (pbl.) *kapittel 9 Interkommunalt plansamarbeid*. I tråd med § 9-2 ledes planarbeidet av et styre som består av ordførerne i de berørte kommunene.

Reguleringsplanen bygger på kommunedelplan vedtatt i de berørte kommunene i september – oktober 2019. Kommunedelplanen fastsatte en korridor med en bredde på omkring 350 – 850 meter i kommunene Kragerø og Bamble. Korridoren ble båndlagt for påfølgende reguleringsplanlegging av motorveien. Kommunedelplanen avklarte ikke arealer for permanent deponering av overskuddsmasser, som især består av sprengt stein.

Varsel om oppstart av reguleringsarbeidet samt forslag til planprogram ble sendt på høring i august 2020. Det varslede planområdet omfattet også aktuelle massedeponier, til dels utenfor båndlagt veikorridor.



Det foreligger et omfattende planmateriale med plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og fagrapporter innenfor en rekke temaer. I tillegg har Nye Veier AS også i reguleringsfasen stilt til rådighet en digital kartløsning hvor plankart, grunnkart og mange faglige registreringer er synlige.

Så har vi merket oss at Nye Veier AS og styret i plansamarbeidet vurderer å revurdere linjevalget etter at høringen for foreliggende reguleringsplan er fullført, kfr. orienteringsmøte om saken den 01.09.2021. Det ble her slått fast at dette ikke skal virke inn på reguleringsforslaget som nå er til høring, og høringsinstansene er oppfordret til å behandle forslaget på ordinær måte, kfr. epost fra plansamarbeidets styreleder den 02. d.m.

2. Statsforvalterens rolle

Statsforvalterens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven (pbl.) §§ 3-2 og 5-2 gi informasjon om planarbeidet og påse at planer etter loven ikke er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser innenfor klima/miljø, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse eller barn og unges interesser. I medhold av pbl. § 5–4 kan Statsforvalteren ved fagavdelingene fremme innsigelse til planer dersom de er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser innenfor våre saksområder.

Denne saken er behandlet av embetets miljøavdeling i samråd med landbruksavdelingen og embetets beredskapsstab. For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at Statsforvalterens justis- og vergemålsavdeling behandler eventuelle klager på kommunens planvedtak, med mindre kommunen omgjør vedtaket i tråd med klagen(e).

Statsforvalteren og fylkeskommunen i Vestfold og Telemark inngikk en samarbeidsavtale den 13.01.2021 som innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner også på vegne av Statsforvalteren. Statsforvalteren vil vise til fylkeskommunens vurdering av barn og unges interesser i våre uttalelser til planvarsel og planforslag. Avtalen begrenser ikke Statsforvalterens adgang til å fremme innsigelse dersom et planforslag kommer i konflikt med vedtatte nasjonale eller regionale mål, rammer eller retningslinjer knyttet til barn og unges interesser.

3. Fagavdelingenes vurdering

Vi viser innledningsvis til vår uttalelse datert 16.10.2020 til varsel om oppstart av planarbeidet og til forslaget til planprogram. Vi vil nedenfor drøfte planforslaget og beslutningsgrunnlaget innenfor de samme temaene. Det har ut fra effektiviseringshensyn vært nødvendig å fokusere på forbedringsbehov i planforslaget.

3.1 Naturmangfold på land (terrestrisk)

Merknadene her omfatter faunapassasjer og enkelte massedeponier. Vi gjør oppmerksom på at massedeponier også er kommentert under andre avsnitt enn naturmangfold, nemlig 3.2 Vannmiljø, 3.5 Landbruk, 3.6 Klimarelaterte spørsmål og 3.8 Anleggsfasen.

Generelt om faunapassasjer i planforslaget

Embetets miljøavdeling er tilfreds med at det er oppnådd enighet om å innarbeide en fjelltunnel på omkring 150 meter (profil ca. 34150- 34300) ved Bråtetjenn for å sikre en viktig viltkorridor. Tunnelen vil samtidig bedre landskapspåvirkningen.

Faunapassasjer er for øvrig løst med faunaoverganger (viltlokk), bruer over vassdrag og kulverter for veitrafikk. Reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.8.1 annet avsnitt slår fast at bekkelukverter skal tilrettelegges med repot («fortau») tilrettelagt for amfibier, grevling, bever, oter, rev osv.



Når det gjelder tradisjonelle viltlokk (normalt betongkonstruksjoner) over motorveien, viser reguleringsplanen og 3D illustrasjonen i kartinnsynsløsningen en bredde på 40 meter. Dette er etter vår erfaring fra E18 i Vestfold tilfredsstillende, forutsatt at det etableres skjerming mot lys og støy i form av tradisjonelle støyskjermer i treverk el.l. på hver side, slik at effektiv bredde ikke blir redusert. Videre må det etableres jordsmonn på overgangen og plantes busker og trær samt tilsåes med gras. Vi legger til grunn at dette blir fulgt opp uten nærmere krav/innsigelse fra vår side.

Generelt om massedeponier

I *Fagrappport masseforvaltningsplan* vises grov kartavgrensing for de foreslåtte massedeponiene. Egenskaper som areal, maksimal fyllingshøyde og -volum er oppgitt. Vi tolker rapportens tabell 3-1 slik at strekningen fra Agder grense til Tisjømyrene (12 160 meter) har et masseoverskudd av sprengt stein på omkring 3,5 mill. m³ (egentlig uam³) og løsmasser på omkring 0,13 mill. m³. Vi har summert den samlede deponikapasiteten til 2,3 mill. m³ på strekningen, kfr. rapportens pkt. 5.2.1. Likevel vil vi nedenfor kreve en beskjeden innskrenking av massedeponiene på strekningen grunnet konflikt med nasjonal miljøpolitikk.

På strekningen fra Tisjømyrene til Dørdal viser rapportens tabell 3-1 et masseoverskudd av sprengt stein på omkring 1,2 mill. m³ og løsmasser på omkring 0,1 mill. m³. På denne strekningen har vi summert den samlede deponikapasiteten til 4,3 mill. m³. Også her har vi krevd en viss begrensning av deponikapasiteten.

Samlet for Kragerø og Bamble viser rapportens tabell 3-1 et masseoverskudd på omkring 5 mill. m³ og en deponikapasitet på 6,6 mill. m³. Tallene indikerer behov for en viss massetransport fra vest mot øst i veilinja.

Det foreligger KU-rapporter om ulike temaer som naturmangfold, landskap osv. knyttet til massedeponiene. Det er etter vår vurdering en svakhet ved konsekvensutredningen at massedeponiene ikke er visualisert gjennom en tredimensjonal modell - hverken som kartinnsynsløsning, 3D-bilder eller kotekart i rapportene.

Innsigelse til massedeponi D26 Bråtvannsdalen

Viltkorridorens funksjon er truet/ redusert ved at det er planlagt et permanent masse-deponi (D26) delvis innenfor viltkorridoren nordvest for tunnelen. Ut fra viltkorridorens store betydning som forbindelse mellom betydelig skogområder sørøst for E18 mot sjøen og de store skogområdene på «innsiden» av E18 kan vi ikke akseptere at denne korridoren forringes gjennom et massedeponi. Etter avslutning og tilplantning vil deponiet likevel i flere år være uten busk- og trevegetasjon som ville ha gitt skjul og større trygghet for dyrelivet. Dette må ses i sammenheng med at motorveien med påvirkning av støy og lys i omgivelsene fortsatt vil representere en truende barriere.

Når det gjelder betydningen av en vellykket viltkorridor her, viser vi til dens høye status fra viltkartleggingen sammenholdt med naturmangfoldlovens (nml.) forvaltningsmål for arter: «Målet er at artene og deres genetiske mangfold ivaretas på lang sikt og at artene forekommer i levedyktige bestander i sine naturlige utbredelsesområder. Så langt det er nødvendig for å nå dette målet ivaretas også artenes økologiske funksjonsområder og de øvrige betingelsene som de er avhengige av» (utdrag fra nml. § 5).

Klima- og miljødepartementet (KLD) har i rundskriv T-2/16 klargjort at planforslag i konflikt med «Intakte sammenhenger mellom eller i tilknytning til større naturområder som har en viktig funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter», kan bli gjenstand for innsigelse. Vi understreker



at vellykkede faunapassasjer over firefelts motorveier normalt blir brukt av en lang rekke dyrearter, kfr. registreringer utført av NINA på E18 mellom Horten og Larvik.

Planlagt faunapassasje ved Bråtetjenn har gode forutsetninger for å opprettholde en intakt sammenheng mellom større naturområder, og den vil ha en viktig funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter. På denne bakgrunnen kan det ikke aksepteres å risikere en vesentlig forringelse av denne korridoren gjennom etablering av massedeponi her, og dette må begrenses vesentlig, minimum som illustrert fra vår side under møtet med NV og Kragerø kommune den 27.08. i år, kfr. vedlegg 1. **Miljøavdelingen fremmer på dette grunnlaget innsigelse til omfanget/utstrekningen av massedeponi D26 – Bråtvannsdalen.**

Kulvert for skogsvei og dyreliv i Blautmyrdalen

Også her krysses planlagt veitrasé av et hjortevilttrekk, som riktignok ikke har like høy status fra viltkartleggingen som den forrige. Vi anser at skogsveiens kulvert under ny E18 er uegnet som krysningspunkt for hjortevilt. På denne bakgrunnen anbefaler vi at kulverten erstattes med et relativt kort bruspenne hvor viltpassasje og skogsvei ledes gjennom, likevel slik at tilfredsstillende åpenhetsindeks oppnås. Vi viser her til vår illustrasjon vist i møte med NV og Kragerø kommune den 27.08.

Innsigelse til utstrekningen av massedeponiene D19 og D20 ved Brynemo

Planmateriale viser at deler av disse deponiene berører myr. Dette er uheldig fordi det medfører økt utslipp av CO₂ og det skader myrenes/arealets evne til å magasinere, fordrøye vann (svamp-effekten). Dette er i klar motstrid til regjeringens areal- og miljøpolitikk. Vi viser især til *statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning* (SPR klima), kfr. retningslinjenes pkt. 4.3 femte avsnitt. Videre minner vi om *Fagrapport klimabudsjett* i foreliggende planmateriale. Dette er nærmere omtalt nedenfor i avsnitt 3.6 Klimarelaterte spørsmål.

De foreslåtte deponiene har et vesentlig arealbeslag av myr. **Miljøavdelingen fremmer på dette grunnlaget innsigelse til utstrekningen av deponiene D19 og D20.** Vi mener disse må reduseres minimum som illustrert fra vår side under møtet med NV og kommunen den 27/8, kfr. vedlegg 1.

Innsigelse til utstrekningen av massedeponiet D6 Skaugheia

En del av deponiarealet er i dag bevakst med den viktige naturtypen *Lågurt-eikeskog* (figur N25) som her er gitt verdien B (regionalt viktig) innenfor naturtypekartlegging etter DN-håndbok 13. Forekomsten har et areal på ca. 10 daa og en alder på 50 år ifølge skogeierforeningens skogbruksplan. Størrelsen og skogens alder tilsier at forekomsten vil ha vesentlig verdi også innenfor Miljødirektoratets nye kartleggingsinstruks *Natur i Norge* (NiN).

Så vil vi i tillegg markere at denne skogtypen er oppført på *Norsk rødliste for naturtyper* under kategorien *Lågurtedellauvskog* med status som sårbar (VU). Dette tilsier at skogtypen er av både regional og nasjonal betydning. Som ledd i planarbeidet er videre rødlistearten *oksetungesopp* (nær truet) registrert i området.

Også planmaterialets fagrapport *Masselagring – konsekvenser for naturmangfold* konkluderer med at delområdet har stor naturverdi og at massedeponering over lågurteikeskogen ville ha medført alvorlig miljøskade for delområdet. Som vi har omtalt ovenfor viser rapporten at det på denne strekningen mellom Tisjømyrene og Dørdal er god dekning av deponikapasitet.

På dette grunnlaget fremmer miljøavdelingen innsigelse til utstrekningen av massedeponiet D6 Skaugheia i Bamble kommune. Som hjemmel for innsigelsen refererer vi til nml. § 4



(forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer); «Målet er at mangfoldet av naturtyper ivaretas innenfor deres naturlige utbredelsesområde og med det artsmangfoldet og de økologiske prosessene som kjennetegner den enkelte naturtype. Målet er også at økosystemers funksjoner, struktur og produktivitet ivaretas så langt det anses rimelig.» Videre viser vi til KLDs rundskriv T-2/16 som slår fast at planforslag i konflikt med truede naturtyper inkl. sårbare (VU) kan være gjenstand for innsigelse. Unntaket for forekomster med svært lav verdi er ikke relevant i dette tilfellet.

Dersom deponiet innskrenkes slik at den registrerte naturtypen N25 samt en hensiktsmessig buffersone utgår, vil miljøavdelingen frafalle innsigelsen. Vi har ovenfor pekt på at det synes å være god deponikapasitet øst for Tisjømyrene sammenholdt med masseoverskuddet på strekningen.

3.2 Vannmiljø og vassdragsvern

Vi har merket oss at reguleringsbestemmelsene i pkt. 2.8.1 slår fast at bekkekulverter skal konstrueres slik at de ikke forårsaker nye vandringshindre for fisk eller andre ferskvannsorganismer, og at de skal tilrettelegges med repot (fortau) for landlevende organismer og inneholde naturlig bunnsstrat.

Stebekken

Når det gjelder Stebekken ved profil 33250 har vi forstått det slik at NV vil forlenge eksisterende kulvert som er ansett å ha tilfredsstillende kapasitet, kfr. pkt. 9.1 (vedlegg 1) i *Fagrappport vann, avløp, vannmiljø og overvannshåndtering*. I *Fagrappport naturmangfold* er det opplyst at Stebekken vurderes å bli noe forringet med anbefalt løsning.

Det framgår videre av planmaterialets *Fagrappport naturmangfold* at Stebekken er gytebekk for ørret, og vi anser at muligheten for oppvandring fra Bråtvann har stor betydning. Vi har i møter med NV anbefalt at Stebekken primært legges som åpen bekk parallelt med landbruksveien under ny (utvidet) motorveibru. Denne løsningen vil gjøre det enklere å oppnå vandringsmulighet for fisk og andre vannlevende organismer i bekken.

Subsidiært anbefaler vi at hele kulverten under motorveien fornyes i form av kulvert med repot iht. reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.8.1 .

Røssbekk

Vi legger til grunn at kryssingen av Røssbekk ved profil ca. 36250 gjennomføres med kulvert med repot iht. reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.8.1 .

Kvennvannselva

Dette er et betydelig vassdrag med et nedbørfelt oppstrøms ny E18 på ca. 7,5 km² som motorveien vil krysse ved profil 38550. Elvas middelvannføring er beregnet til ca. 180 liter/sekund basert på nedbørnormalen 1961-1990. Vi refererer her til NVEs hydrologiske kartportal NEVINA.

Elvas størrelse og betydning i landskapet tilsier etter vår vurdering av den bør krysses med bru for å sikre naturlig bunnsstrat og vandringsmuligheter for fisk og andre vann- og landlevende organismer.

Stidalskilen – del av vernet vassdrag

Motorveien vil krysse kulvert til Stidalskilen ved profil 48 400. Stidalsbekken som munner ut i Stidalskilen, er ansett å være en viktig gytebekk for fisk i Hullvann. Hullvann og innløpsbekker er omfattet av verneplan for vassdrag for vassdragsnummer 017.11Z *Bamble-Solum-Drangedal*. Områdets botanikk, fuglefauna og vannfauna inngår som viktige deler av naturmangfoldet, kfr.



vassdragets webside. Vassdraget omfattes av føringene i *forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag* (RPR-vv).

En viktig føring i retningslinjene er å unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø. Dette gjelder i særlig grad innenfor vassdragsbeltet, dvs. hovedelver, sideelver, større bekker, innsjøer og tjern og et belte på 100 meter langs sidene av disse.

Det framgår av *Fagrappport vann, avløp osv.* at kulvert under eksisterende E18, som her ligger side om side med ny E18, må oppgraderes. Vi forutsetter at det blir etablert en sammenhengende kulvert som er godt tilrettelagt for vandring av fisk og andre vannlevende organismer.

Gongeelva – del av vernet vassdrag

Elva er forutsatt lagt om en strekning under og nedstrøms ny motorveibru. Vi minner om at også Gongeelva med vassdragsbelte omfattes av RPR-vv. Dette tilsier at det må utarbeides en detaljert plan for bekkeomleggingen med bistand fra relevant kompetanse, slik at vassdragets verdi for fisk, andre organismer, landskap, friluftsliv, vilt og kulturmiljø ivaretas.

Videre er det erfaringsmessig nødvendig med nøye oppfølging i anleggsfasen for å sikre at planen blir fulgt.

Vi legger til grunn at konsesjon for omlegging av Gongeelva vurderes nærmere av NVE som vassdragmyndighet i medhold av vannressursloven.

Innsigelse til deponiområde D9 Stidalen

Dette foreslåtte deponiet ligger nær Stidalskilen i Hullvann, især tjernet som nåværende E18 har avsnørt. Etter vår vurdering vil massedeponering i de bratte skrentene både mot sør og øst gi svært uheldig landskapspåvirkning i innsjøens nære omgivelser, også innenfor vassdragsbeltet etter definisjonen i RPR-vv. De rikspolitiske retningslinjene har i pkt. 3 a) formulert mål for bl.a. forvaltning av landskap; «unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø»

Miljøavdelingen fremmer innsigelse til utstrekningen av dette deponiet med henvisning til konflikt med RPR-vv. Klima- og miljødepartementets rundskriv T-2/16 klargjør at innsigelse skal vurderes når planforslaget vil komme i konflikt med RPR-vv. Vi har i møte med NV den 27.08. i år klargjort hvordan vi mener massedeponiet må innsnevres, kfr. vedlegg 1.

Vi vil markere at også Stidalsbekken omfattes av bestemmelsene i RPR-vv. Stidalsbekken har et nedbørfelt på 2000 daa og en årsmiddelvannføring på ca. 50 liter/sekund. Vi refererer her til NVEs kartportal NEVINA. Vi anser på dette grunnlaget at Stidalsbekken er en større bekk i det vernede vassdraget som fullt ut omfattes av retningslinjene, kfr. pkt. 1 *Retningslinjenes virkeområde*. Her framgår det at vassdragsbeltet langs hovedelver, sideelver, større bekker, sjøer og tjern og et område på inntil 100 meters bredde langs sidene av disse omfattes av retningslinjene.

Det samme gjelder andre deler av nedbørfeltet hvor det er dokumentert betydning for vassdragets verdi, kfr. RPR-vv pkt. 1 siste strekpunkt. Vår innsigelse og krav om innsnevring av deponiarealet omfatter også deler i denne arealkategorien, altså utenfor vassdragsbeltet på 100 meter langs innsjøen Hullvann og innløpsbekken Stidalsbekken.



Her vil vi peke på at planmaterialets *Fagrappport landskapsbilde* datert 07.06.2021 har klassifisert Hullvann med omgivelser (L8) til å ha stor verdi, dvs. av regional/nasjonal betydning ifølge kriteriene i KU-håndbok V712 som er lagt til grunn. Dette dokumenterer etter vår vurdering at andre deler av deponiområdet, som vender mot innsjøen, har dokumentert landskapsverdi av betydning for vassdragets verneverdi.

Landskapsrapporten om deponiområdene spesielt, *Masselagring – konsekvensutredning for landskapsbilde* datert 07.06.2021 konkluderer med at massedeponering i det aktuelle deponiområdet D9 Stidalen er svært uheldig for landskapsbildet; betydelig miljøskade for delområdet.

På dette grunnlaget anser vi at RPR-vv i dette tilfellet gir hjemmel for å fremme innsigelse også til deler av deponiområde D9 Stidalen som ligger utenfor vassdragsbeltet langs innsjøen eller Stidalsbekken.

Vi har ovenfor pekt på at det synes å være god deponikapasitet øst for Tisjømyrene sammenholdt med masseoverskuddet på strekningen.

3.3 Forurensning i driftsfasen

Som kjent medfører især firefelts motorveier med stor trafikk at overflatevann som samles i midtdeler (grøft) og i sidegrøfter blir forurenset av en rekke miljøgifter, mikroplast og uorganiske partikler. Dette vil fullt ut gjelde denne firefeltsveien hvor trafikken i 2060 er anslått til ÅDT 15 000 – 20 000. NV vil følgelig planlegge et to-trinns rensesystem i tråd med Vegdirektoratets *Håndbok N200*.

Videre vil en slik motorvei føre til en vesentlig økt avrenningsintensitet sammenholdt med det naturlige terrenget før veibygging. Uten fordrøynings tiltak ville dette ha medført økt flomintensitet i vassdragene nedstrøms motorveien med fare for bekkeløpserosjon, oversvømmelse og skade på bebyggelse, infrastruktur og jordbruksarealer.

I likhet med parsellen Rugtvedt – Dørdal er det lagt opp til såkalt desentralisert renseløsning. Dette innebærer at overvannet fra veibanene renses og fordrøyes i veigrøftene vha. egnet filtermateriale - naturlig sand-/grusholdig jord med et visst innhold av organisk materiale - og stein fylt i veigrøfta under sjiktet med filtermateriale. Renset overvann vil nå fram til naturlige bekker og tjern (resipientene) gjennom diffus avrenning. Metoden er beskrevet i *Fagrappport vann, avløp, vannmiljø og overvannshåndtering*.

Vi har merket oss at reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.7 bl.a. slår fast at overvannshåndteringen i størst mulig grad skal baseres på åpne kapasitetssterke løsninger, og at de skal følge Vegvesenets håndbøker.

Vi har ikke merknader til rens- og fordrøyningsmetoden. Vi tillater oss imidlertid å peke på et par kritiske aspekter/faser ved bruk av metoden. For det første krever anleggsarbeidet grundig oppfølging i form av veiledning og kontroll av entreprenør og maskinfører for å sikre at filtersjiktet blir korrekt etablert (tykkelse og filtermateriale).

I motsetning til tradisjonell overvannshåndtering med kummer, rørledninger og rensebassenger blir kontroll- og tilsynsmulighetene mer krevende med det anbefalte konseptet. Teoretisk kan man videre tenke seg at filtermassen når et metningspunkt for enkelte stoffer, og at renseseffekten blir redusert over lengre tid.



På denne bakgrunnen anbefaler vi at NV i samråd med Vegdirektoratet etablerer et langsiktig overvåkingsprogram med sikte på å følge effekter av dette rensesprinsippet over lang tid under de rådende værforholdene nettopp på strekningen Tvedestrand - Bamble. Det bør legges grunnlag for slik langsiktig overvåking i brønner/kummer allerede i detaljplanfasen.

Det er opplyst at overvann fra bruer over vernede/sårbare vassdrag skal renses gjennom mer tradisjonelle bassenger. Vi anser at bru over Gongeelva, Bakkevannet eventuelt Kragerøvassdraget (Tisjøbrua) er eksempler på dette. Vi har konstatert at reguleringsbestemmelsene i pkt. 3.2.5 åpner for etablering av rensedammer med adkomst innenfor planformålet *Annen veigrunn – grøntareal (SVG)*.

Forurensningsmessige spørsmål i anleggsfasen blir drøftet i avsnittet 3.8 Anleggsfasen nedenfor.

3.4 Nærmiljø og veitrafikkstøy i driftsfasen

Etter vår vurdering er det overraskende i lys av trasévalget, og det er uheldig for vedkommende beboere, at hele 68 boliger (inkl. noen fritidsboliger) innenfor kommunene Bamble og Kragerø havner i utilfredsstillende støysone med det som til nå er planlagt av skjermingstiltak langs veilinja. Det er lagt opp til at disse beboerne tilbys lokale skjermingstiltak som normalt omfatter en støyskjermet uteplass (sitteplass) og bedre fasader og vinduer ved behov.

Støyretningslinjen T-1442, føringer om støyskjerming ved kilden

Gjeldende støyretningslinje T-1442/2021 som trådte i kraft i 11.06. i år, sier tydelig at ambisjonen ved bygging av nye samferdselsanlegg bør være å sikre tilfredsstillende støyforhold på hele eiendommen og fasaden. Skjerming ved støykilden bør derfor være et prioritert avbøtende tiltak. Den samme prioriteringen ble kommunisert i forrige versjon av retningslinjen (T-1442/2016) som uttalte: «Tiltak som reduserer støy ved eller nær kilden bør gis høy prioritet, mens tiltak på bygning primært bare bør benyttes der andre muligheter ikke foreligger.»

Vi minner om at lokal skjerming normalt vil etterlate store deler av boligtomta med støynivå over eller like under 55 dBA_{den}. I denne forbindelsen minner vi om at hele 18 % av befolkningen opplever et støynivå på 55 dBA utenfor egen bolig som svært plagsomt (Kilde: Statens vegvesen).

Etter vår vurdering innehar det planlagte veiprojektet et stort potensiale for bedre å etterkomme støyretningslinjens føringer om støyskjerming langs kilden - dvs. langs veikant i dette prosjektet. Vi vil nedenfor peke på noen aktuelle strekninger.

Dørdal, Bamble kommune

I dette området etterlater planforslaget opp mot ti boliger samt et grendehus i gul støysone. Det ligger etter vår vurdering godt til rette for støyskjerming langs linja i form av støyvoll i overgangen og inn mot parsellen Rugtvedt-Dørdal, med overgang til tradisjonell støyskjermt f.o.m. foreliggende planområde til sørvest for Gamle Sørlandske. Dette må innebære støyskjermt langs motorveiens østre side på strekningen profil 52900 – 53900, evt. noe lengre mot nordøst til møte med (ny) støyvoll.

I støyrapporten er det ikke vist til en god begrunnelse for å unnlate støyskjermt langs veikant.

Boligområdet Farsjøveien, hus nr. 7 – 25 i Kragerø kommune

Beboere i dette området vil ha fri sikt til motorveibrua over Kragerøvassdraget. Det er foreslått en effektiv langsgående støyvoll like sørvest for Tisjøbrua, og dette hjelper godt i det aktuelle boligområdet. Men fortsatt ligger flere av boligene/fasadene i gul støysone.



Vi mener det er nødvendig å gjøre beregninger med støyskjerm på motorveibruas nord-vestre side, og etablere slik skjerm i reguleringsplanen hvis dette har forventet effekt. Vi legger vekt på at de øvrige boligene ifølge planen/støyberegningen vil ha støynivåer så vidt utenfor gul sone.

Gjerdemyra – Nordre Holtansletta i Kragerø kommune

I dette området vil planen med foreslåtte skjermingstiltak langs motorveien etterlate en rekke boliger i rød støysone, som henvises til lokale støyskjermingstiltak. Det framgår videre av støyrapportens pkt. 5.2.5 at det er mulig å etablere støyskjerm langs selve motorveien, men dette er forlatt med henvisning til for svak kost/nytte-faktor.

Situasjonen med en rekke boliger i rød støysone, som kun tilbys lokale skjermingstiltak, er etter vår vurdering ikke akseptabelt i lys av støybelastningen og føringene T-1442 om skjerming ved kilden. Det må utredes og gjennomføres skjerming i form av tradisjonelle støyskjermer langs motorveien og langs sørgående påkjøringsrampe.

Ny tilknytningsvei til E18 fra Tangen, Kragerø kommune

Flere boliger sør for den nye tilknytningsveien med adresse Heglandsveien 3 – 11, samt én bolig nord for veien, vil ifølge planforslaget være i gul sone. Det ligger etter vår vurdering godt til rette for å etablere støyskjerm langs sørsiden av tilknytningsveien slik at støyretningslinjens føring om å oppnå tilfredsstillende støynivå på disse eiendommene oppnås.

Innsigelse knyttet til manglende støyskjerming ved kilden

Etter en samlet vurdering av strekninger med utilfredsstillende støyforhold i bo-områder fremmer Miljøavdelingen innsigelse til planforslaget med henvisning til konflikt med føringene i T-1442 om å prioritere støyskjerming ved kilden. Det framgår av retningslinjen at Statsforvalteren kan fremme innsigelse når arealplaner er i vesentlig konflikt med retningslinjen.

3.5 Landbruk

Når det gjelder skogsdrift, er det så langt vi kan se etablert tilfredsstillende krysningssløsninger for skogsbilveier under motorveibruer, i kulverter eller på kombinerte vilt- og driftsveioverganger (viltlokk). Imidlertid henviser vi her til vurdering fra kommunal landbruksetat som har bedre lokalkunnskap om behovene for slike kryssinger.

Planforslaget inneholder en rekke massedeponier i skog som i permanent fase er regulert til landbruksformål med sikte på skogproduksjon. Statsforvalterens landbruksavdeling vil markere at deponiene uansett geologisk materiale må gis et jordlag med tilstrekkelig mektighet og kvalitet som muliggjør etablering av skog med minst tilsvarende bonitet som i utgangspunktet.

Når det gjelder permanent omdisponering av jordbruksareal som ny E18 og tilknytningsveier innebærer, savner vi en oversiktlig tabell med jordbruksteiger med areal og dyrkingskvalitet - så som fulldyrka, overflatedyrka jord, innmarksbeite samt dyrkbar mark. Dette er oversiktlig kategorier som brukes i NIBIOs kartlag AR5 og i andre sammenhenger/applikasjoner.

En rask gjennomgang fra vår side av planmaterialets *Fagrapport naturressurser* indikerer at planforslaget vil medføre omdisponering av ca. 60 daa dyrka mark og 28 daa dyrkbar mark. Vi minner om at *jordlovens* prinsipielle forbud mot omdisponering både omfatter dyrka og dyrkbar mark, kfr. lovens § 9.



Så er det viktig å merke seg at veiprojektet vil medføre at mindre teiger blir avsnørt fra opprinnelig jordbrukssteig og dermed gjort tyngre å drive. Det er dermed fare for at det reelle tapet av jordbruksareal kan bli noe større.

Med henvisning til noen kommentarer om dagens jordbruksdrift i fagrapporten er det grunn til å markere at en eventuell svak drift av enkelte eiendommer eller jordbruksteiger i dag hverken svekker deres potensiale for mer aktiv jordbruksproduksjon på et senere tidspunkt, eller svekker deres vern i lovverk og nasjonal jordvernpolitikk.

Vi forstår det slik at det største tapet av jordbruksareal som følge av reguleringsplanen vil skje på eiendommen Holtane i Kragerø kommune. Vi er likevel av den oppfatning at kommunedelplanen med sin eksemplinjé ville ha medført et vesentlig større tap av fulldyrka jord på eiendommen. Selv om motorveiens avlastningsvei (nåværende E18) legges tvers over jordbruksteigen på Holtane, mener vi likevel at denne løsningen er bedre enn utgangspunktet i kommunedelplanen.

Vi forstår det slik at ny adkomstvei fra Tangen i Sannidal til ny E18 vil medføre et beslag av fulldyrka jord på omkring 12 dekar (daa). Vi mener likevel dette er et bedre alternativ enn utvidelse av Krokenveien samt bygging av parallell g/s-vei som kommunedelplanen la opp til

Vi er imidlertid innforstått med at omkring 12 daa fulldyrka jord vil bli omdisponert ved någjeldende løsning. Vi legger imidlertid vekt på fordelene ved ny løsning for kulturmiljøet knyttet til eldre gårdsbebyggelse langs Krokenveien, samt usikkerhet knyttet til arealbeslag til avbøtende tiltak mot kvikkleireskred som en utvidelse langs Krokenveien ville ha medført.

Vi har merket oss at det er utarbeidet en grundig rapport om kartlegging og plan for bruk av det verdifulle matjordsjiktet på jordbruksareal som vil bli omdisponert som følge av reguleringsplanen, kfr. *Fagrapport Matjordplan* datert 07.06.2021. Vi kan imidlertid ikke se at oppfølgingen av matjordplanen er sikret i reguleringsbestemmelsene, og vi ber om at dette innarbeides før sluttbehandling av planen.

3.6 Klimarelaterte spørsmål

Som del av planmaterialet er det utarbeidet *Fagrapport klimagassutslipp* som beskriver utslipp fra bygging og framtidig drift/vedlikehold i 60 år av den firefelts motorveien på 54 km fra Tvedestrand – Bamble (Dørdal). Det samlede utslippet av CO₂-ekvivalenter (CO₂e) er for hele perioden beregnet til nær 500 000 tonn CO₂e (presist 492 047 tonn CO₂e). Av dette utgjør byggefasen $\frac{3}{4}$ inkl. utslipp som følge av arealbruk/-inngrep og driftsfasen $\frac{1}{4}$. Utslippene er beregnet vha. et modellverktøy som er utarbeidet av firmaet NIRAS for NV.

Rapporten refererer NVs målsetning om å redusere utslippet av klimagasser med 30 % sammenholdt med en basisberegning.

Vår vurdering er at rapporten gir god innsikt i klimagassutslipp fra ulike deler og faser av bygging og drift av en firefelts motorvei i dette landskapet, som er preget av skog, myrer, innsjøer og mindre teiger med jordbruksareal.

Myr

Av totalt utslipp av CO₂e på 492 000 tonn utgjør inngrep på myr 22 %. Dette understreker betydningen av å følge opp nasjonal arealpolitikk og unngå inngrep på myr. Det understøtter videre hvorfor Statsforvalteren her fremmer innsigelse til de delene av massedepoier som berører myr.



Når det gjelder framføring av selve E18-traséen aner vi at det er gjort betydelige anstrengelser under optimaliseringen av den såkalte «eksempellinja» fra kommunedelplan for å redusere arealbeslag på myr.

Disponering av overskuddsmasse

For å redusere klimagassutslipp fra transport av overskuddsmasser er det søkt etter deponiområder spredt langs linja. Som nevnt har det ikke lyktes helt å unngå deponeringsalternativer på myr i reguleringsplanen.

I denne forbindelsen vil vi peke på at det kan være riktig å løfte blikket noe utover dette prosjektet med tanke på viktige samfunnsbehov utenfor prosjektet. Det er f.eks. i noen motorvei- og jernbane-prosjekter innenfor vårt fylke valgt å transportere steinmasser på lastebiler til etablerte pukkverk innenfor rimelig avstand. Dette har spart utsprenging av knappe bergressurser i den aktuelle delen av fylket. I E18-parsellen Preståsen-Kjørholt i Porsgrunn kommune er det lagt opp til å «eksportere» overskuddsstein på lekter til ulike prioriterte formål innenfor Frierfjorden.

Dette tilsier etter vår vurdering at NV og kommunene også i dette prosjektet bør være åpen for prioriterte prosjekter utenfor planområdet, forutsatt at prosjektene har godkjente planer og nødvendige tillatelser når veianlegget starter.

Oppmyking av veilinje

Vi konstaterer at også den planlagte veilinja krysser myrområder i vårt fylke (især i Kragerø) selv om det er gjort anstrengelser for å unngå dette. Dersom det åpnes for å senke skiltet hastighet og tillate lavere kurveradier, vil det kanskje være mulig å redusere veitraséens beslag av myr noe.

Andre forhold

Under avsnitt 3.3 Forurensning i driftsfasen har vi gitt uttrykk for at det planlagte systemet for fordrøyning av overflatevann virker lovende.

3.7 Risiko og sårbarhet (ROS)

ROS-analysen er utarbeidet i henhold til DSBs veileder fra 2017 – *samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging*. Dette er et godt utgangspunkt. I alt 22 uønskede hendelser er identifisert og drøftet. Av disse representerer 13 hendelser liten risiko og 8 utgjør middels risiko. Steinsprang er identifisert som en mulig hendelse i vei-prosjektet med uakseptabel risiko. Det angis imidlertid at årsaken til dette er at tiltak foreløpig ikke er konkret beskrevet.

Vi forstår det slik at fullstendig vurdering av tiltak mot steinsprang først vil bli utført når veiskjæringene er sprengt ut. Vi har videre forstått det slik at løsninger for å redusere risiko fra steinsprang anses som kurante.

Det er i plankartet avsatt en rekke hensynssoner for ras- og skredfare; H310 fra nr. 101 til nr. 124 i Kragerø og H310 fra nr. 101 til nr. 114 i Bamble kommune. Reguleringsbestemmelsenes pkt. 4.2.1 fastslår at det her ikke tillates tiltak uten dokumentasjon på at tilfredsstillende sikkerhet mot ras/skred er ivaretatt. Vi anser på dette grunnlaget at dette risikomomentet er tilfredsstillende håndtert i reguleringsplanen.

Når det gjelder klimatilpasninger så drøfter planbeskrivelsen dette i pkt. 6.4.2 og i ROS-analysen i pkt. 7.1. Prioriterte tiltak i overvannshåndteringen er fulgt opp i reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.7 for alle kommunene.



Vi vil uansett anbefale å se på konklusjonene i rapporten *Klimaprofil Telemark* (2017) fra Norsk klimaservicesenter som gjør det klart at klimaendringene i denne delen av fylket særlig vil føre til behov for tilpasning til kraftig nedbør. Videre anbefaler vi å konsultere DSBs temaveileder «Klimahjelperen» (2017) og NVEs faktaark 3/2015 «Hvordan ta hensyn til klimaendringer i arealplanleggingen».

Vi har merket oss at temaet flom i sjø og vassdrag følges opp i hensynssone H320, samt i bestemmelsene pkt. 4.2 .

Når det gjelder myrenes betydning i klimareguleringen, viser vi til drøftingen av dette under avsnittet *3.6 Klimarelaterte spørsmål* ovenfor.

Kvikkleire, jord og flomskred er inkludert som hensynssone H310_201-H310_203, samt at det er utarbeidet fagrapporter for kvikkleire i område Bakkevann, Sannidal, Østerholt og Sundebru, Eidkjerret, Fosstveit Bjørnstad og Fosstveit.

Hendelse 10 - Spredning av forurenset grunn – er fulgt opp i pkt. 2.6 i planbestemmelsene. Vi viser i denne sammen-hengen til våre kommentarer under pkt. 3.8 Anleggsfasen nedenfor.

Nærmere om hensynssoner

Vi har merket oss at hensynssonene er frisikt (H140), andre sikringssoner - anlegg i grunnen, tunnel, (H190), ras - og skredfare H310), ras- og skredfare (Kvikkleireskred) (H310), flomfare (H320) og høyspenningsanlegg (H370). Sonene er vist i respektive reguleringsplankart, samt i bestemmelsenes pkt. 4 for alle kommunene. Vi anser at dette er betryggende og iht. pbl. § 4-3 jf. § 11-8 og 12-6.

Vi minner om at også fareområder for steinsprang må innarbeides i hensynssone H310 i reguleringsbestemmelsene.

3.8 Anleggsfasen

Vi vil nedenfor formidle bestemmelser i forurensningslovgivningen innenfor temaer som grunnforurensning, mudring, dumping eller utfylling sjø, vassdrag.

Forurenset grunn

Iht. forurensningsforskriften kap. 2 skal det vurderes om det er mistanke om grunnforurensning i området der et terrenginngrep er planlagt gjennomført. Dersom det er grunn til å tro at det er forurenset grunn i området skal tiltakshaver sørge for at det blir utført nødvendige undersøkelser for å få klarlagt omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen. Vi minner om at dette også omfatter berøring av syredannende bergarter.

Kryssingen av industriområdet Fikkjebakke vil definitivt kreve undersøkelser og tiltak rettet mot forurenset grunn. Det kan heller ikke utelukkes andre lokaliteter på strekningen gjennom Bamble og Kragerø.

Reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.6 inneholder detaljerte bestemmelser om oppfølging dersom det oppdages forurensning i grunnen, så som at arbeidet skal stanses og prøvetaking gjennomføres. Vi understreker for ordens skyld at temaet *grunnforurensning* er forskriftsregulert i forurensningsforskriftens kap. 2 som inneholder klare bestemmelser om partenes ansvar, om tiltaksplan, godkjenning, forurensningsmyndighet osv.



Derfor anbefaler vi at reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.6 harmoniseres bedre med forskriften, som for øvrig gjelder fullt ut uavhengig av reguleringsplanen og bestemmelsene.

Bestemmelsene tar opp temaet sulfidførende bergarter som er en alvorlig problemstilling som vil opptre i dette veiprosjektet, og som skal behandles som grunnforurensning. Miljømyndighet er i utgangspunktet kommunen også for denne forurensningsmessige utfordringen. Imidlertid vil Statsforvalteren i samråd med Miljødirektoratet vurdere om temaet syredannende bergarter skal dekkes av anleggskonsesjonen, hvor Statsforvalteren vil være myndighet.

Mudring, dumping eller utfylling i sjø/vassdrag

Det er påvist PAH-forbindelser i innsjøsedimenter i gjennomførte forundersøkelser. Det er planlagt inngrep i Hullvann/Stidalskilen, stabiliseringstiltak ved Sunde bru og østsiden av bru ved Bakkevann. Tiltak som krever mudring, dumping eller utfylling i sjø/vassdrag er i utgangspunktet forbudt og krever tillatelse etter forurensningsloven.

Om anleggskonsesjon

Statsforvalteren er forurensningsmyndighet for midlertidig anleggsvirksomhet. Vanlig forurensning fra midlertidig anleggsvirksomhet er i henhold til forurensningsloven § 8 første ledd punkt 3 tillatt uten behov for særskilt tillatelse etter forurensningsloven § 11, så fremt anleggsdriften er å anse som midlertidig og at forurensningen er å anse som vanlig. Dersom anleggsdriften medfører en forurensning utover hva som kan anses som vanlig, og som kan medføre uakseptabel forurensning, vil det bli krevd en tillatelse etter forurensningsloven § 11.

Det skal også vurderes om tiltaket er å regne som midlertidig. Anleggsarbeid anses som midlertidig dersom driftsperioden er på maksimalt ca. 2-3 år.

Det aktuelle prosjektet anses som et omfattende og langvarig arbeid som samlet sett kan medføre en betydelig forurensningsbelastning til nærliggende vassdrag. Det er på denne bakgrunnen besluttet å behandle anleggsarbeidet i en anleggskonsesjon, hvor også utslipp fra massedeponier innenfor planområdet blir regulert. Statsforvalteren vil ta initiativ til å avklare om utfordringer med syredannende bergarter skal omfattes av denne konsesjonen.

Anleggstillatelse vil måtte gis for hvert fylke og det vil derfor bli to tillatelser i dette tilfellet.

Om Miljøoppfølgingsplan

Reguleringsbestemmelsene slår i pkt. 2.1.3 fast at det er utarbeidet et miljøprogram som redegjør for ivaretagelse av det ytre miljøet. Det slås i bestemmelsen fast at miljøprogrammet skal være utgangspunkt for miljøoppfølgingsplan i byggeplanfasen, og at denne skal videreføres gjennom anleggsperioden.

Etter vår vurdering vil dette være et verdifullt supplement til anleggskonsesjon etter forurensningslovgivningen, og programmet tar opp et videre spekter av miljøfaglige utfordringer. Vi har merket oss at miljøprogrammet skal omfatte hele prosjektets livsløp og danne grunnlag for NVs krav som byggherre for tiltak i anleggs- og driftsfase.

4. Oppsummering

Vi har nedenfor sammenstilt fagavdelingenes innsigelser.



- a) Miljøavdelingen fremmer innsigelse til utbredelsen av massedeponiet D 26 Båtvannsdalen, slik som formidlet i møte med NV den 27.08.2021. Begrunnelsen er at deponiet er planlagt innenfor en viktig faunakorridor som leder fram til bergtunnel/tunneltak som primært etableres nettopp for å ivareta denne faunakorridoren. Planen er dermed i konflikt med naturmangfoldlovens (nml.) § 5 forvaltningsmål for arter.
- b) Miljøavdelingen fremmer innsigelse til utstrekningen av massedeponiene D19 og D20 ved Brynemo hva gjelder de delene som berører myr. Når det gjelder detaljert avgrensning, viser vi til vår redegjørelse under møte med Nye Veier AS den 27.08. Planen er her i konflikt med nasjonale retningslinjer gitt bl.a. i *Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning*, kfr. retningslinjene pkt. 4.3 femte avsnitt.
- c) Miljøavdelingen fremmer innsigelse til utstrekningen av massedeponi D9 Stidalen grunnet konflikt med hensynet til landskap i det vernede vassdraget *Bamble-Solum-Drangedal*. Vi viser her til føringene RPR-vv pkt. 3 a. «unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø.»
- d) Miljøavdelingen fremmer innsigelse til utstrekningen av massedeponi D6 Skaugheia i Bamble fordi det inneholder en viktig naturtype; *Lågurt – eikeskog* (figur 25) med regional verdi. Denne skogtypen er samtidig omfattet av *Norsk rødliste for naturtyper* under kategorien *Lågurtedellauskog* med status som sårbar (VU). KLD har i rundskriv T-2/16 klargjort at truede naturtyper kan være gjenstand for innsigelse. Overfor NV har vi opplyst at en innskrenking av massedeponiet, inkl. en rimelig buffersone er tilstrekkelig til at innsigelsen kan frafalles.
- e) Miljøavdelingen fremmer innsigelse til planforslaget grunnet vesentlige avvik/konflikt med føringene i støyretningslinje T-1442 om å skjerme støy ved kilden. Planforslaget etterlater nå omkring 68 boliger i gul eller rød støysone i kommunene Bamble og Kragerø, før lokale skjermingstiltak eventuelt blir gjennomført. Miljøavdelingen viser til at potensiale for økt grad av skjerming langs motorveien er til stede. Det framgår av støyretningslinje T-1442 at vesentlige avvik kan gi grunnlag for innsigelse fra Statsforvalterens side.

Med hilsen

Grethe Helgås (e.f.)
fung. direktør i Miljøavdelingen

Gunnar Kleven
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

VEDLEGG: 1. Miljøavdelingens presentasjon i møte med Nye Veier AS den 27.08.2021

Kopi til:

Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Kragerø kommune	Postboks 128	3791	KRAGERØ
Statsforvalteren i Agder	Postboks 504	4804	ARENDAL
Vestfold og Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Statens vegvesen - Transport og samfunn	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Bamble kommune	Postboks 80	3993	LANGESUND

Detaljregulering E18 Tvedestrand – Bamble

møte om gjenstående utfordringer 27.08.2021

Miljøavdelingen 27.08.2021, Gunnar Kleven



Statsforvaltaren i Vestfold og Telemark



27.08.2021



Starttidspunkt

fre. 27.08.2021



12:00



Hele dagen



Tidssoner

Sluttidspunkt

fre. 27.08.2021



13:30



Gjør regelmessig

Plassering

[Microsoft Teams-møte](#)

Oppdatering 23/8 2021

Det er nå definitivt klarlagt at teamsmøtet om gjenstående utfordringer i E18-reguleringen innenfor Bamble og Kragerø finner sted 27/8 som planlagt. Vi ønsker at også representanter for disse kommunene skal få anledning til å delta i drøftingen av utfordringer som Statsforvalteren i Vestfold og Telemark har reist overfor Nye Veier AS.

Hei, jeg viser til kontakt om et slikt møte. Av praktiske hensyn har vi kommet til at teamsmøte er mest hensiktsmessig denne fredagen etter lunch. Jeg vil konkretisere problemstillingen/problemområdene forut for/under møtet, men vil allerede nå nevne noen stikkord:

- Massedeponi(er) ved Bråtetjenn v. viltkorridor
- Massedeponi i Blautmyrdalen v. myr, bekker (geoteknikk ?)
- Massedeponi Brynemo (del av nr 7) v. myr
- Massedeponi og riggområde på Mastereidmyra (nr. 11) v. (grøftet) myr
- Viltovergang/konstruksjoner Auråa – Bjønnheia (flytting av ressurser mot NØ ?)
- Massedeponi Stidalen (nr. 13) v/naturtyper, myr, landskap, vernet vassdrag
- Massedeponier Hulldalen N (nr. 14, 15 v. landskap, vernet vassdrag
- Del av massedeponi Skaugheia N (del av nr. 2) v/ naturtype
- Støyskjerming, langsgående v. lokale skjermingstiltak (div. delstrekninger/boliger)
- Kulvertutforminger Stedalen, Stidalen m.fl. (?) v. fisk

Vennlig hilsen

Gunnar Kleven

delt mappe Kalender

27.08.2021



Sak: Reguleringsplan E18 Tvedestrand-Bamble Vår dato: 04.05.2021 Vår ref.:

Til: Nye Veier AS

Saksbehandler, innvalgstelefon
Gunnar Kleven, 33371185

Kopi til: Kragerø kommune, Bamble kommune,
Vestfold og Telemark fylkeskommune

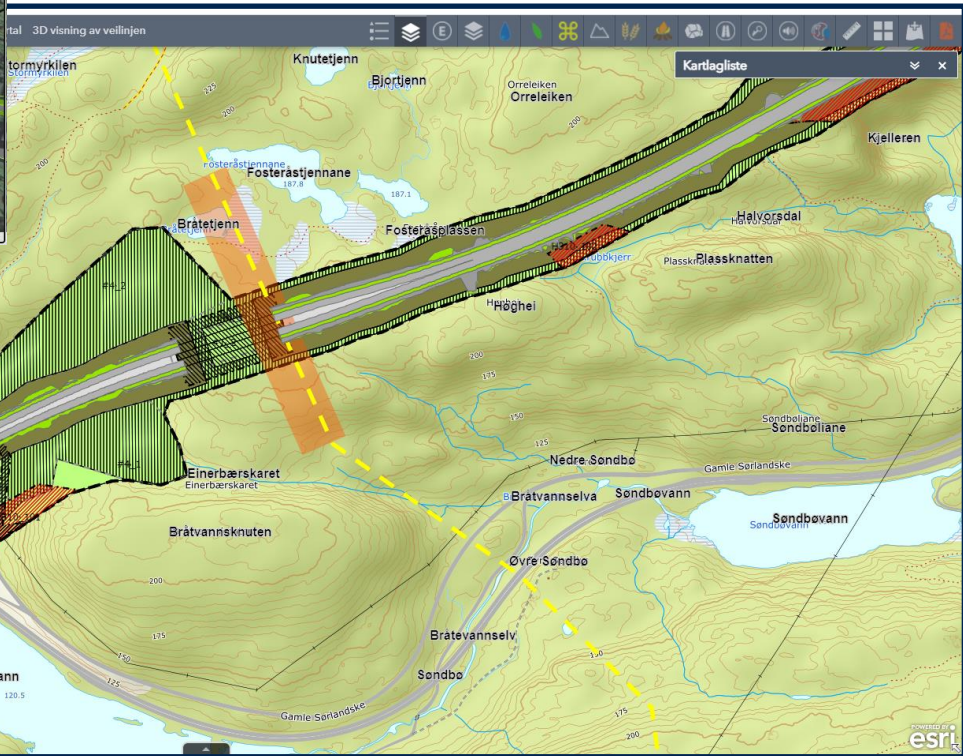
Ny E18 Tvedestrand – Bamble; innspill om viltkryssinger i Kragerø og Bamble

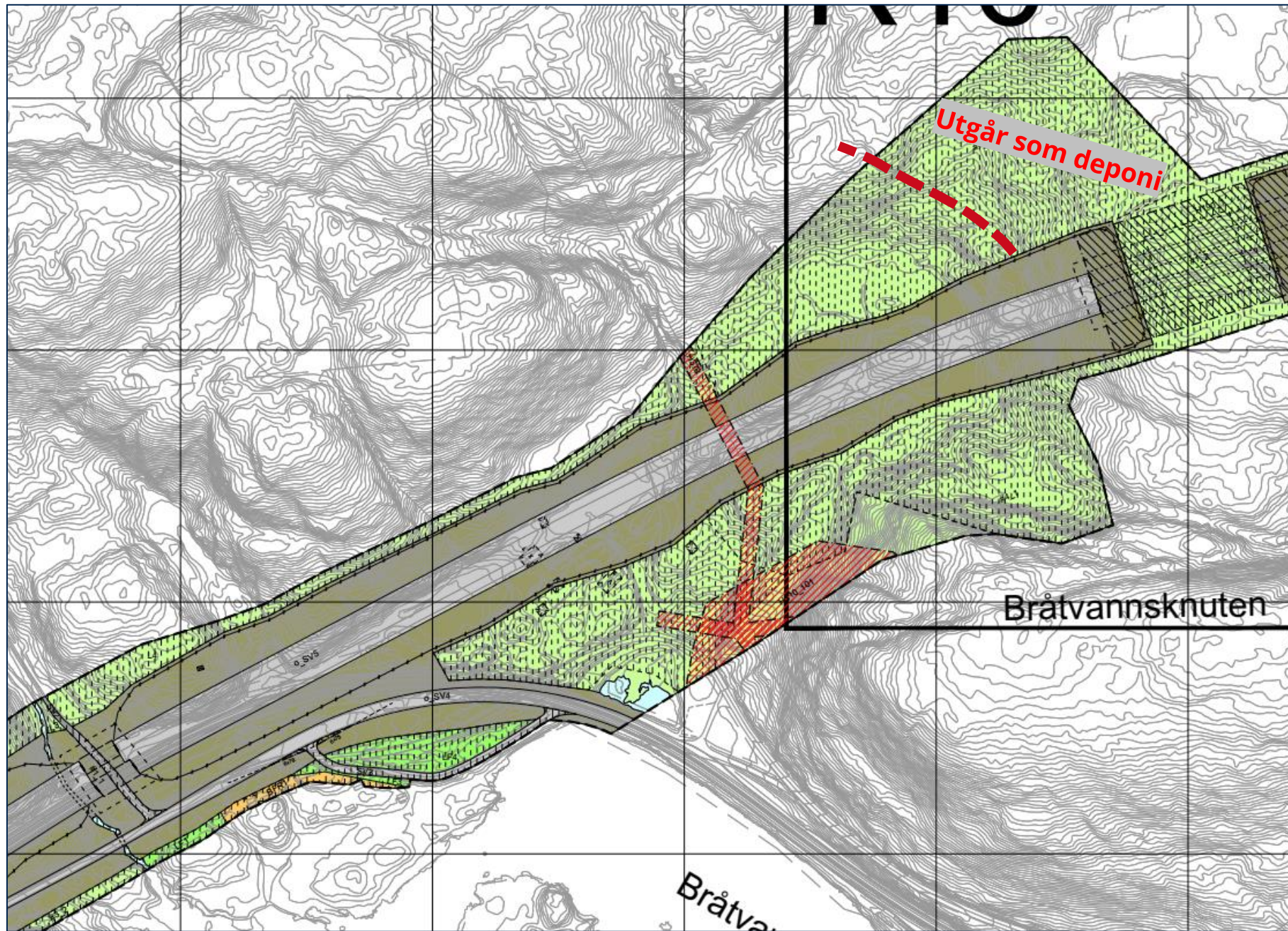
Vi vil nedenfor formidle innspill til å løse viltkryssinger fra Agder grense til Dørdal. Grunnlaget for disse merknadene er dels foreliggende løsninger vist i kartinnsynsløsning og 3D-visning, dels drøftinger i møter i regi av prosjektledelsen i Nye Veier AS og drøfting med fylkeskommune og kommuner. Videre har vi selv gjennomført befaring til noen av de aktuelle viltkryssingene.

Et viktig mandat for arbeidet med faunapassasjer som krysser menneskeskapte barrierer som motorveier, jernbaner m.m. er naturmangfoldlovens forvaltningsmål for arter; «Målet er at artene og deres genetiske mangfold ivaretas på lang sikt og at artene forekommer i levedyktige bestander i sine naturlige utbredelsesområder.» (utdrag fra lovens § 5)



Tvedestrand - Bamble 3D visning av veilinje







Gjør måling

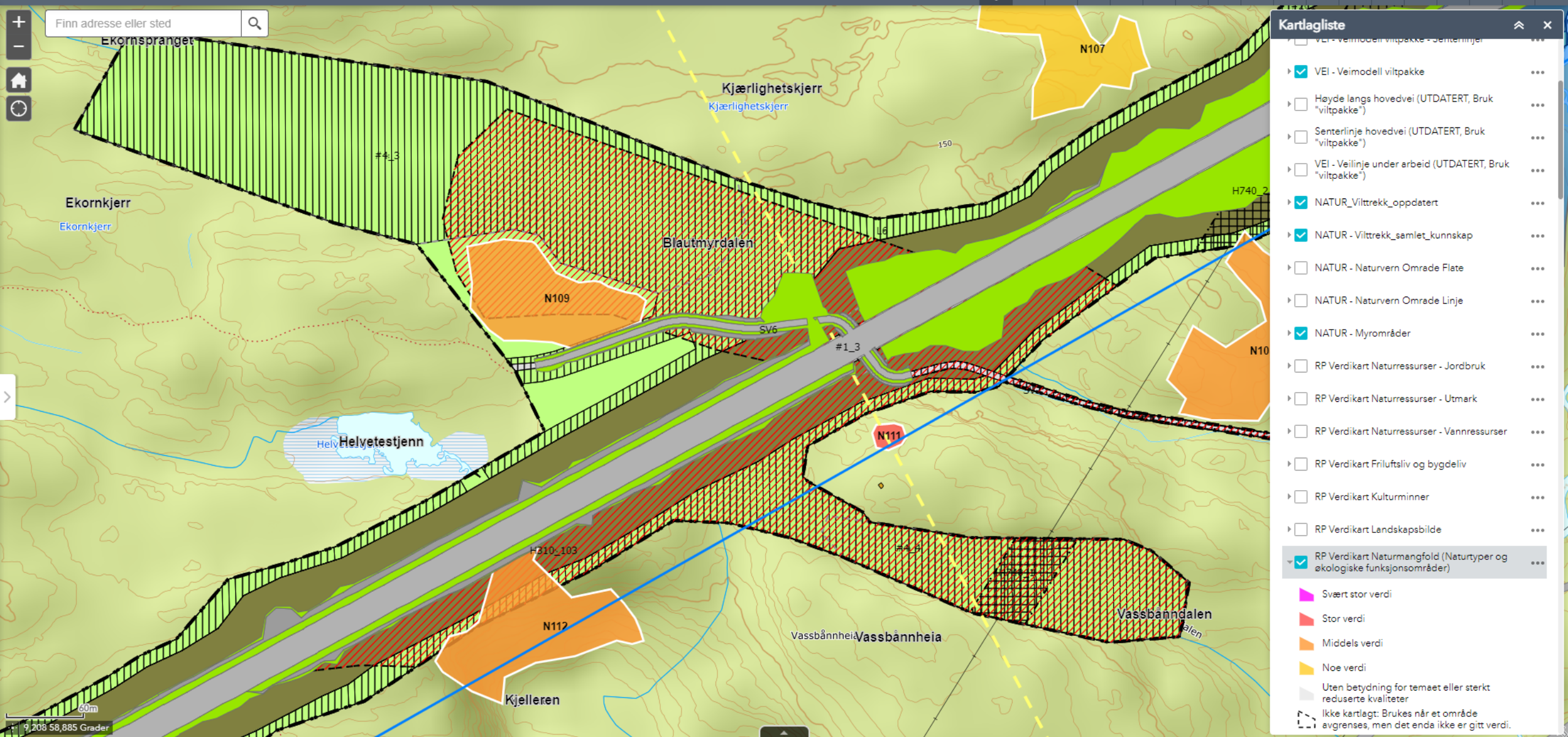
Meter

Måleresultat

2 446 Meter

Fjern

Trykk på CTRL for å aktivere festing



Kartlagliste

- VEI - Veimodell viltpakke - Senterlinjer
- VEI - Veimodell viltpakke
- Høyde langs hovedvei (UTDATERT, Bruk "viltpakke")
- Senterlinje hovedvei (UTDATERT, Bruk "viltpakke")
- VEI - Veilinj under arbeid (UTDATERT, Bruk "viltpakke")
- NATUR_Vilttrekk_oppdatert
- NATUR - Vilttrekk_samlet_kunnskap
- NATUR - Naturvern Område Flate
- NATUR - Naturvern Område Linje
- NATUR - Myrområder
- RP Verdikart Naturressurser - Jordbruk
- RP Verdikart Naturressurser - Utmark
- RP Verdikart Naturressurser - Vannressurser
- RP Verdikart Friluftsliv og bygdeliv
- RP Verdikart Kulturminner
- RP Verdikart Landskapsbilde
- RP Verdikart Naturmangfold (Naturtyper og økologiske funksjonsområder)

Svært stor verdi

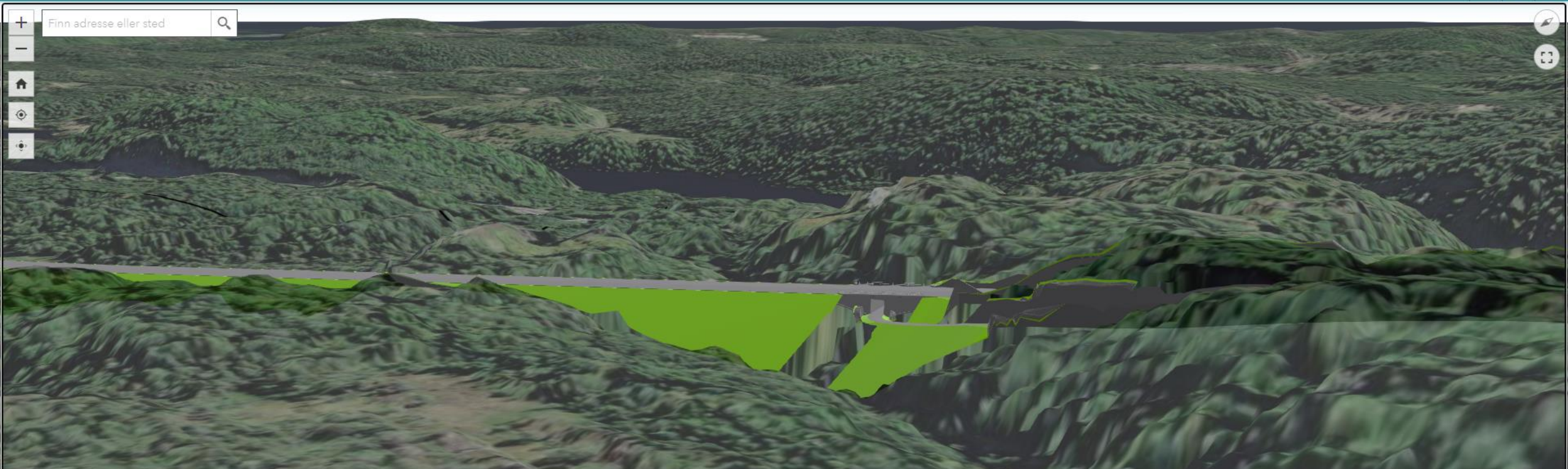
Stor verdi

Middels verdi

Noe verdi

Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter

Ikke kartlagt: Brukes når et område avgrensnes, men det enda ikke er gitt verdi.



+ Finn adresse eller sted

-

Home

Eye

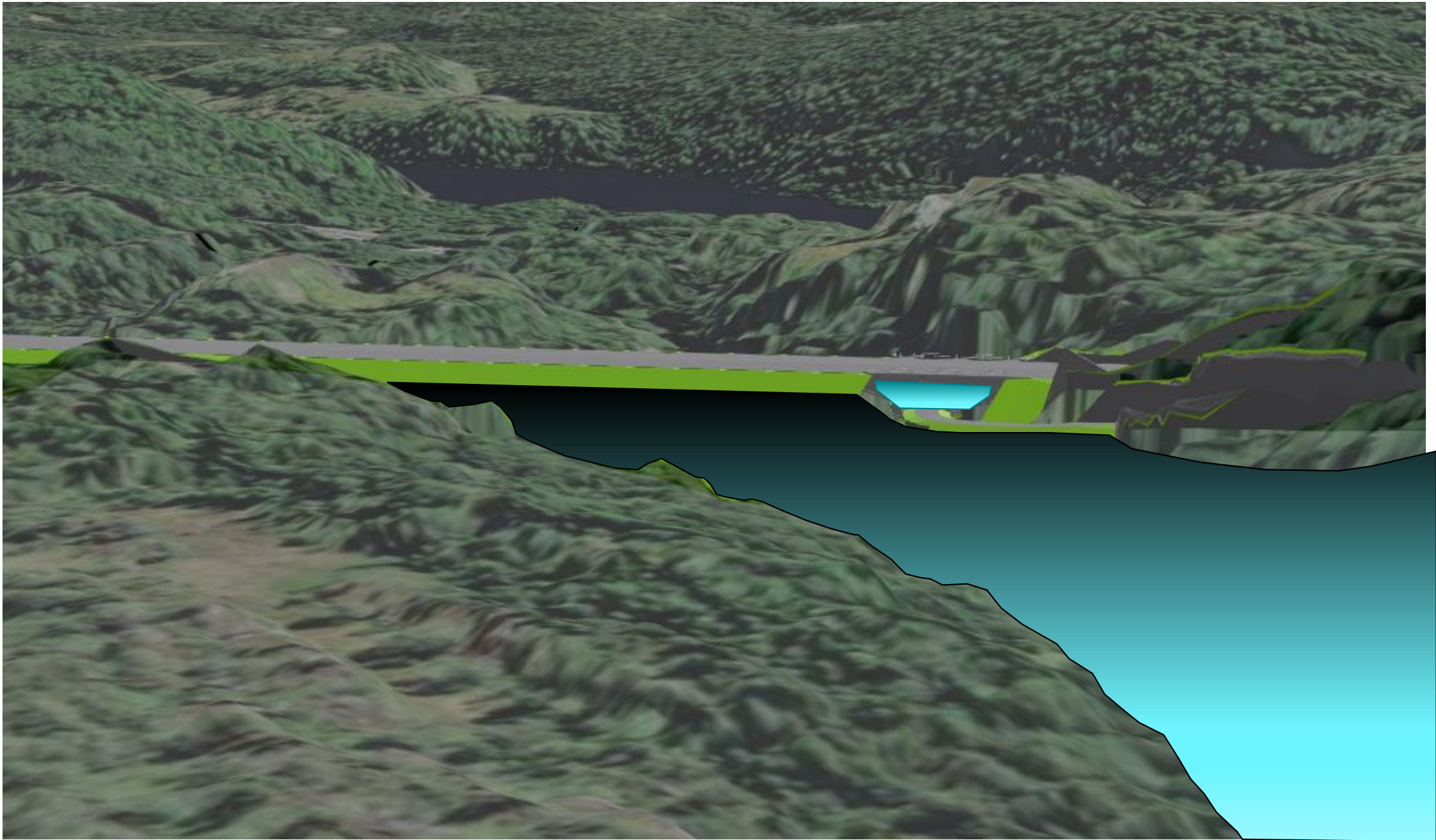
Compass

Blautmyrdalen, profil nr. 35 650

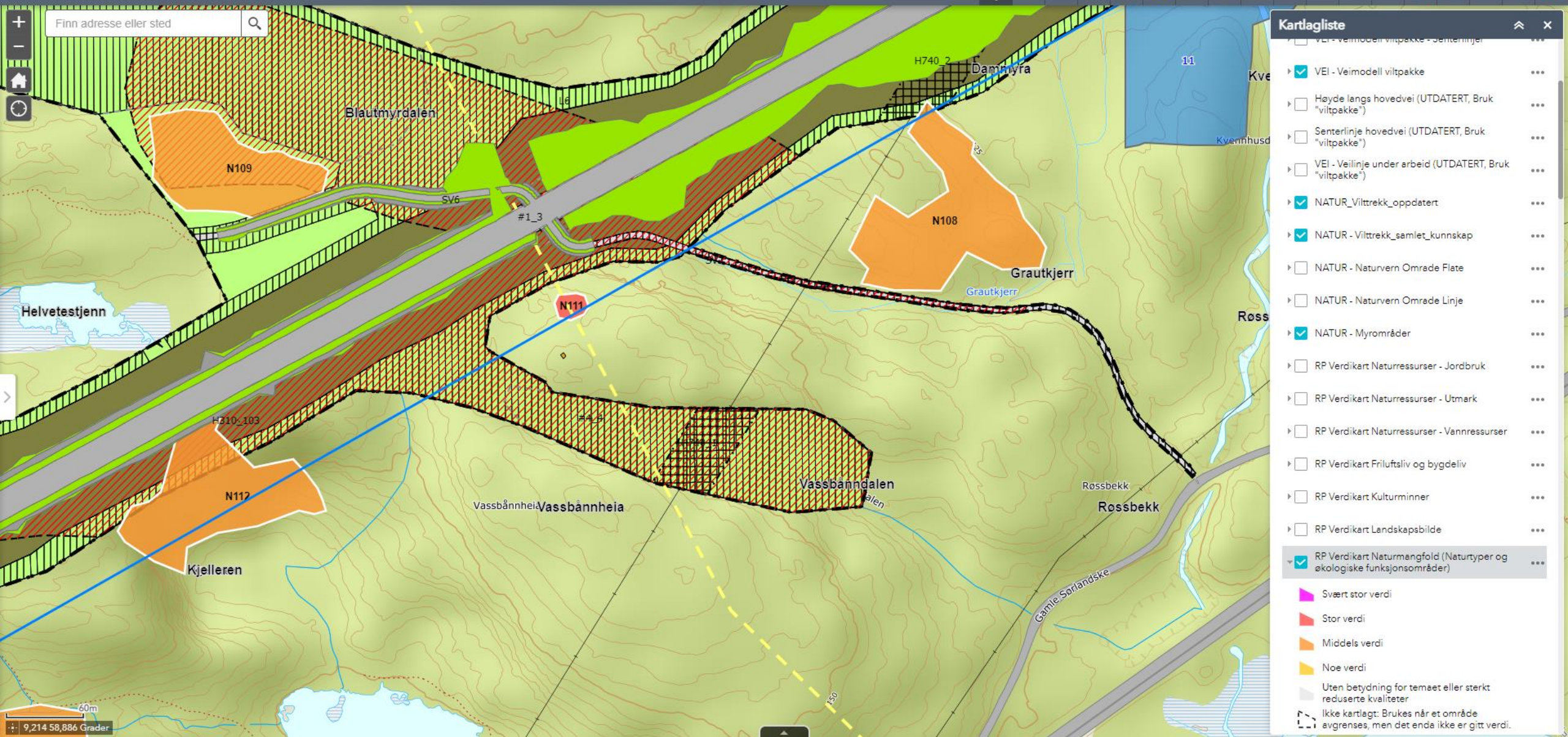
Dette hjortevilttrekket er dårlig ivaretatt gjennom en kulvert på omkring 5 x 5 meter tilpasset en kryssende skogsvei.

Vi mener denne viltkryssingen bør oppgraderes vesentlig. Motorveien krysser her en relativ dyp bekkedal hvor bekken er forutsatt lagt i rør og ny E18 er lagt på en omfattende steinfylling.

Vi mener dette hovedgrepet kan aksepteres som vassdragskryssning i denne dalen, men anbefaler at viltkorridoren ivaretas med en kortere bru til erstatning for kulverten, og at skogsvei og vilttrekk ledes under brua.



27.08.2021



Kartlagliste

- VEI - Veimodell viltpakke - Senterlinjer
- VEI - Veimodell viltpakke
- Høyde langs hovedvei (UTDATERT, Bruk "viltpakke")
- Senterlinje hovedvei (UTDATERT, Bruk "viltpakke")
- VEI - Veilinj under arbeid (UTDATERT, Bruk "viltpakke")
- NATUR_Vilttrekk_oppdatert
- NATUR - Vilttrekk_samlet_kunnskap
- NATUR - Naturvern Område Flate
- NATUR - Naturvern Område Linje
- NATUR - Myrområder
- RP Verdikart Naturressurser - Jordbruk
- RP Verdikart Naturressurser - Utmark
- RP Verdikart Naturressurser - Vannressurser
- RP Verdikart Friluftsliv og bygdeliv
- RP Verdikart Kulturminner
- RP Verdikart Landskapsbilde
- RP Verdikart Naturmangfold (Naturtyper og økologiske funksjonsområder)

Legend for RP Verdikart Naturmangfold (Naturtyper og økologiske funksjonsområder):

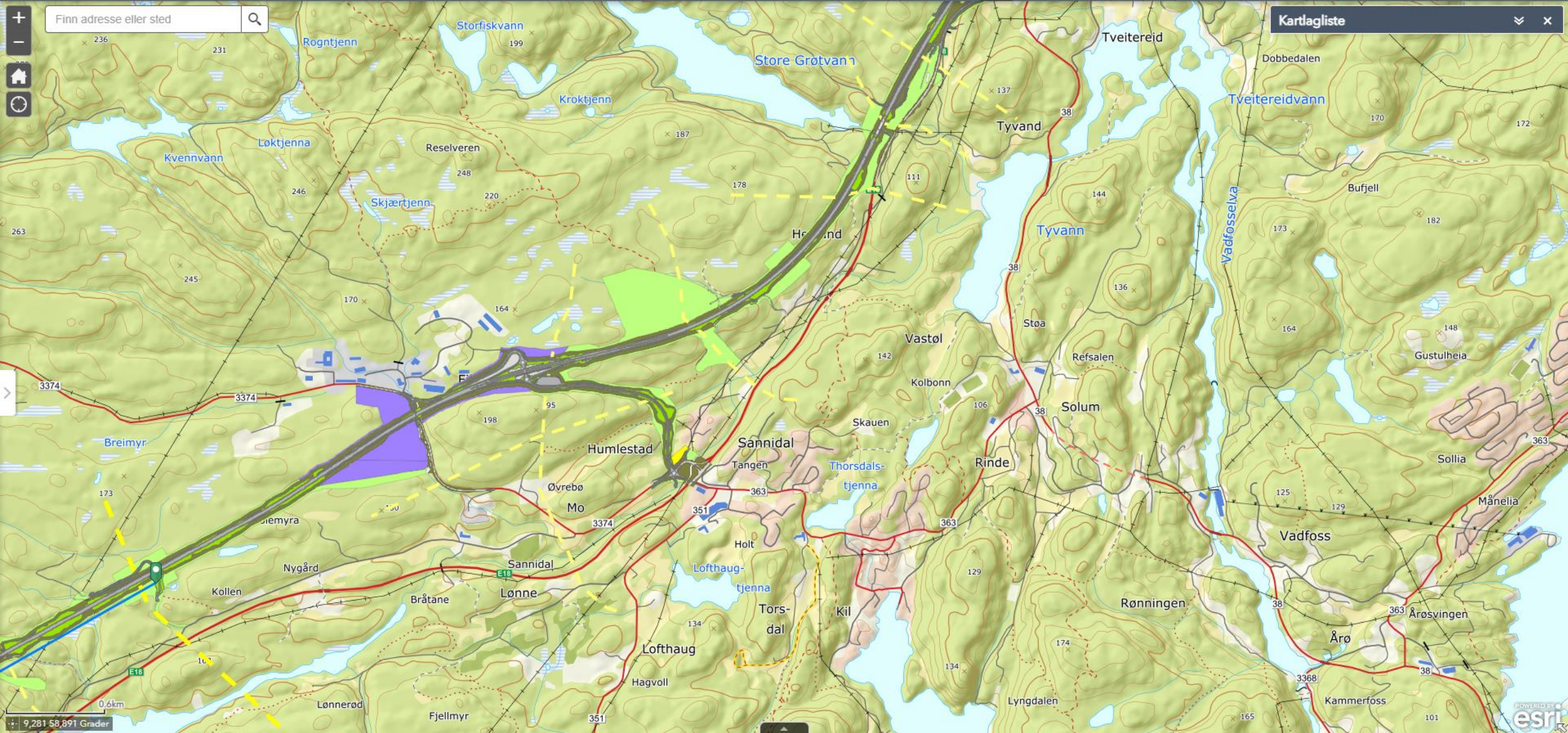
- Svært stor verdi
- Stor verdi
- Middels verdi
- Noe verdi
- Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteteter
- Ikke kartlagt: Brukes når et område avgrensnes, men det enda ikke er gitt verdi.

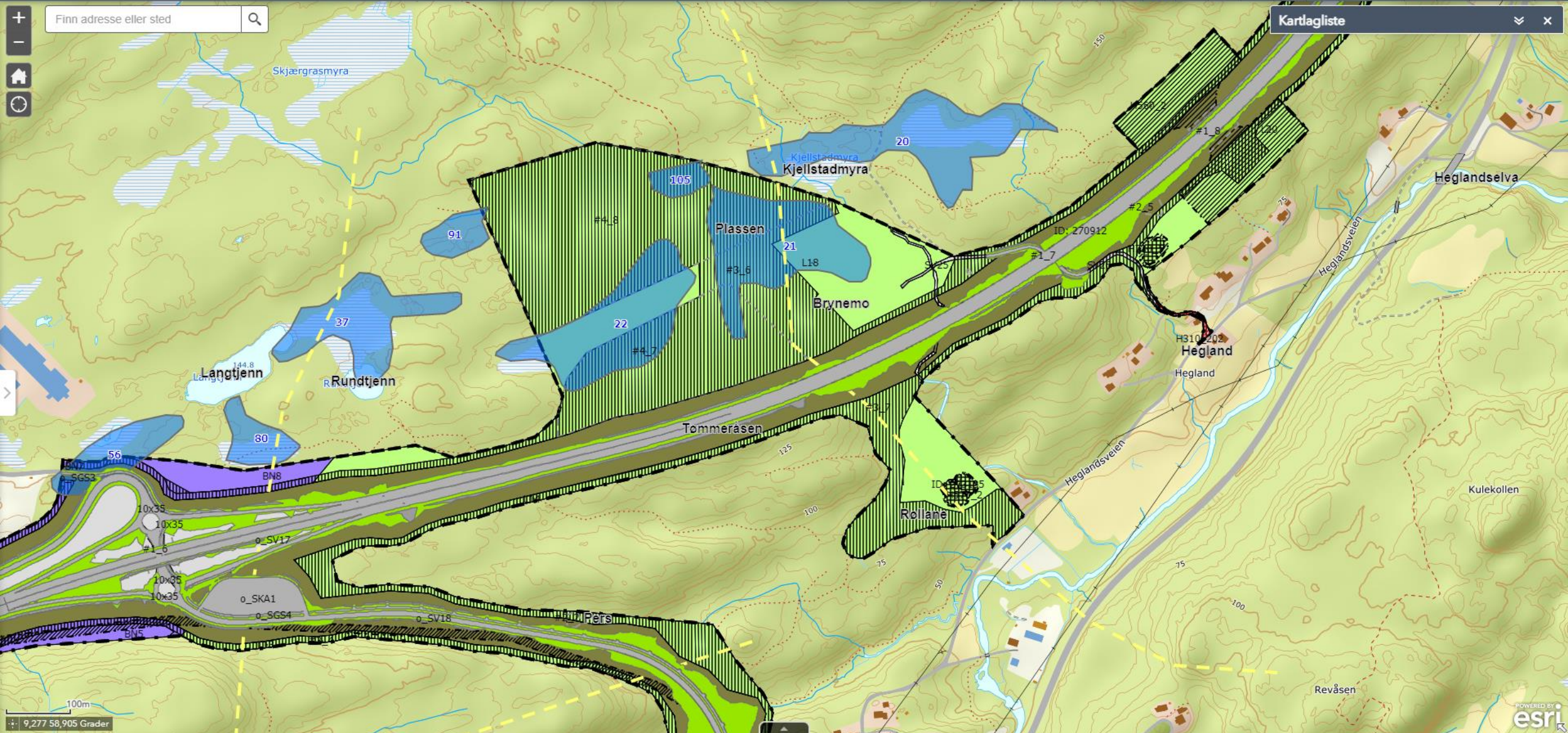


27.08.2021



27.08.202



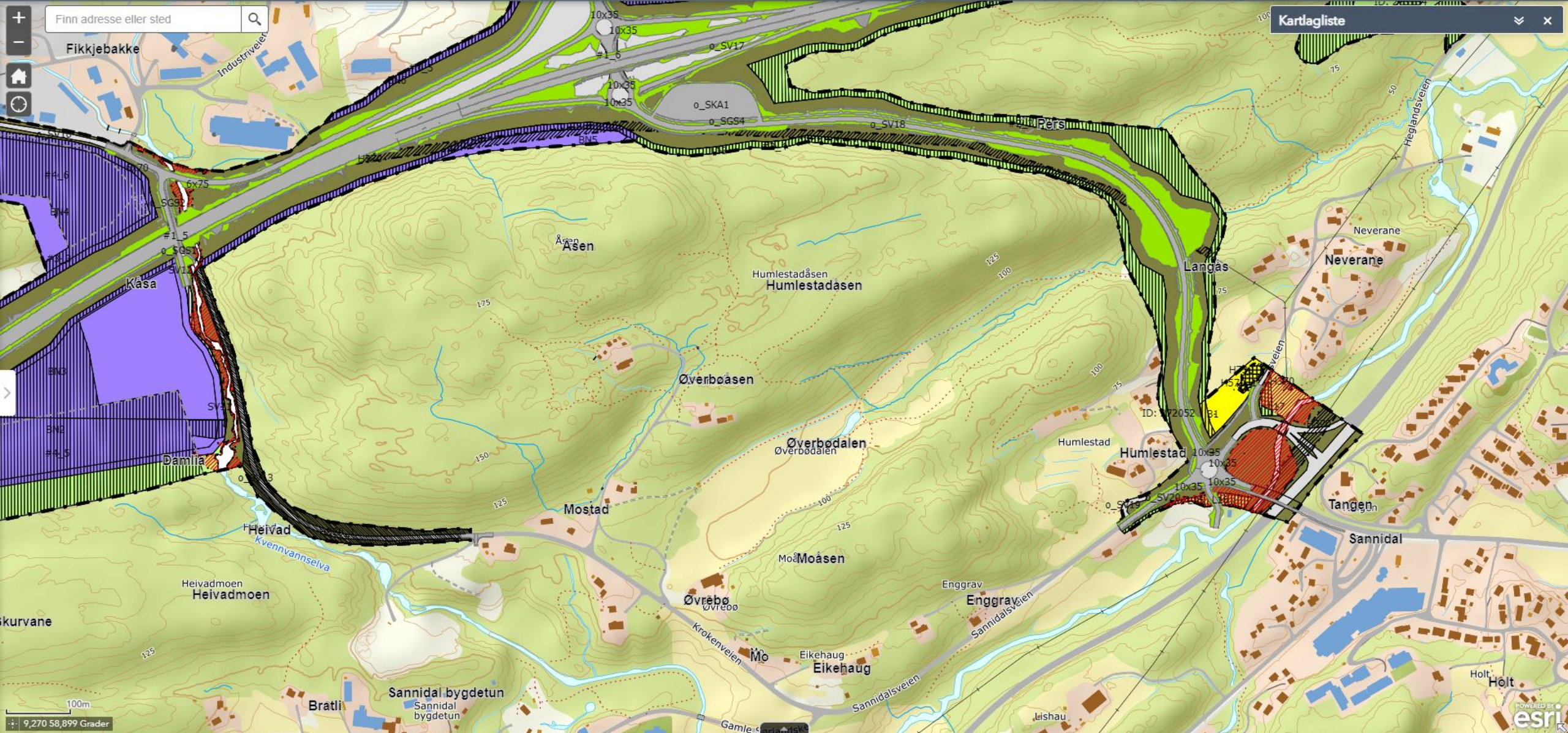


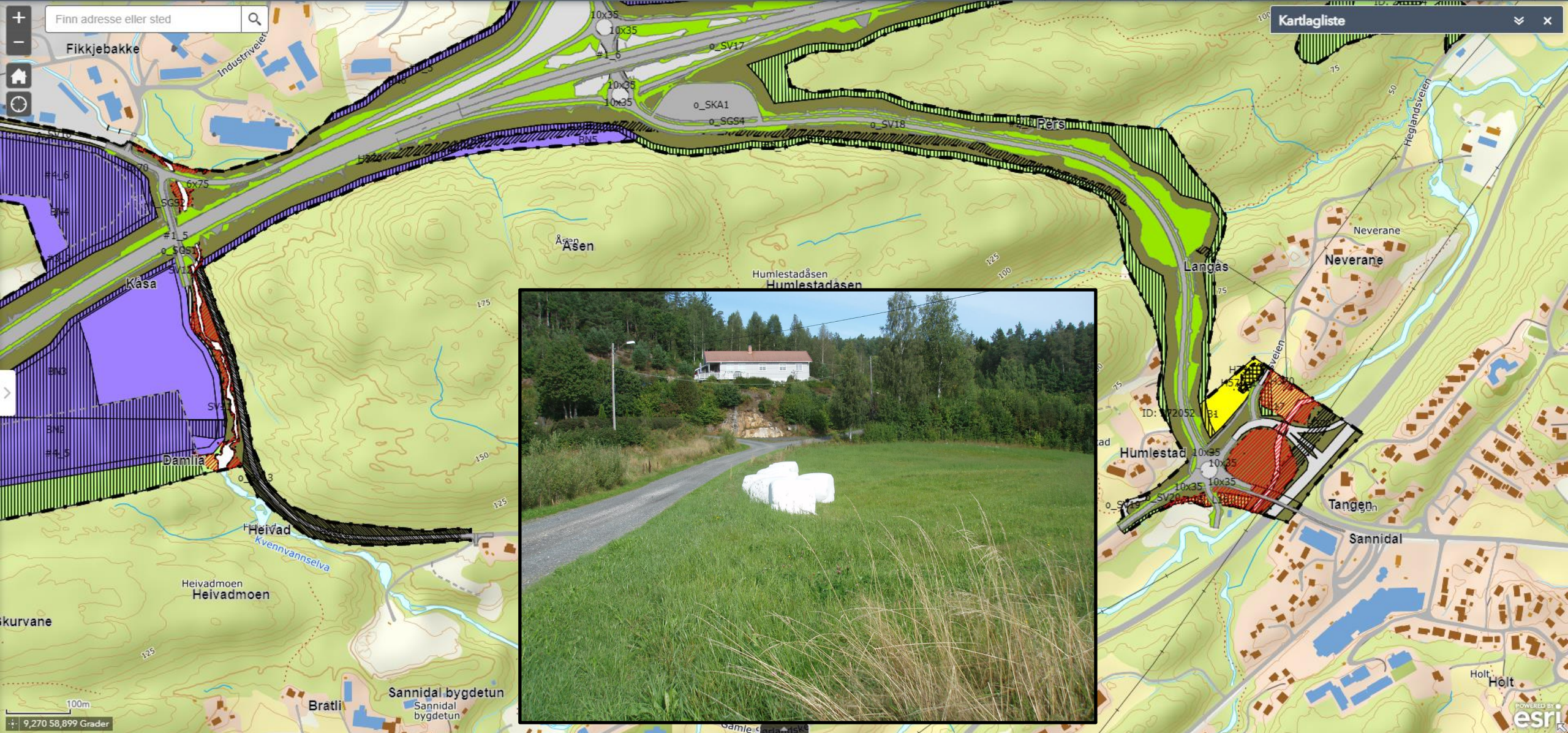


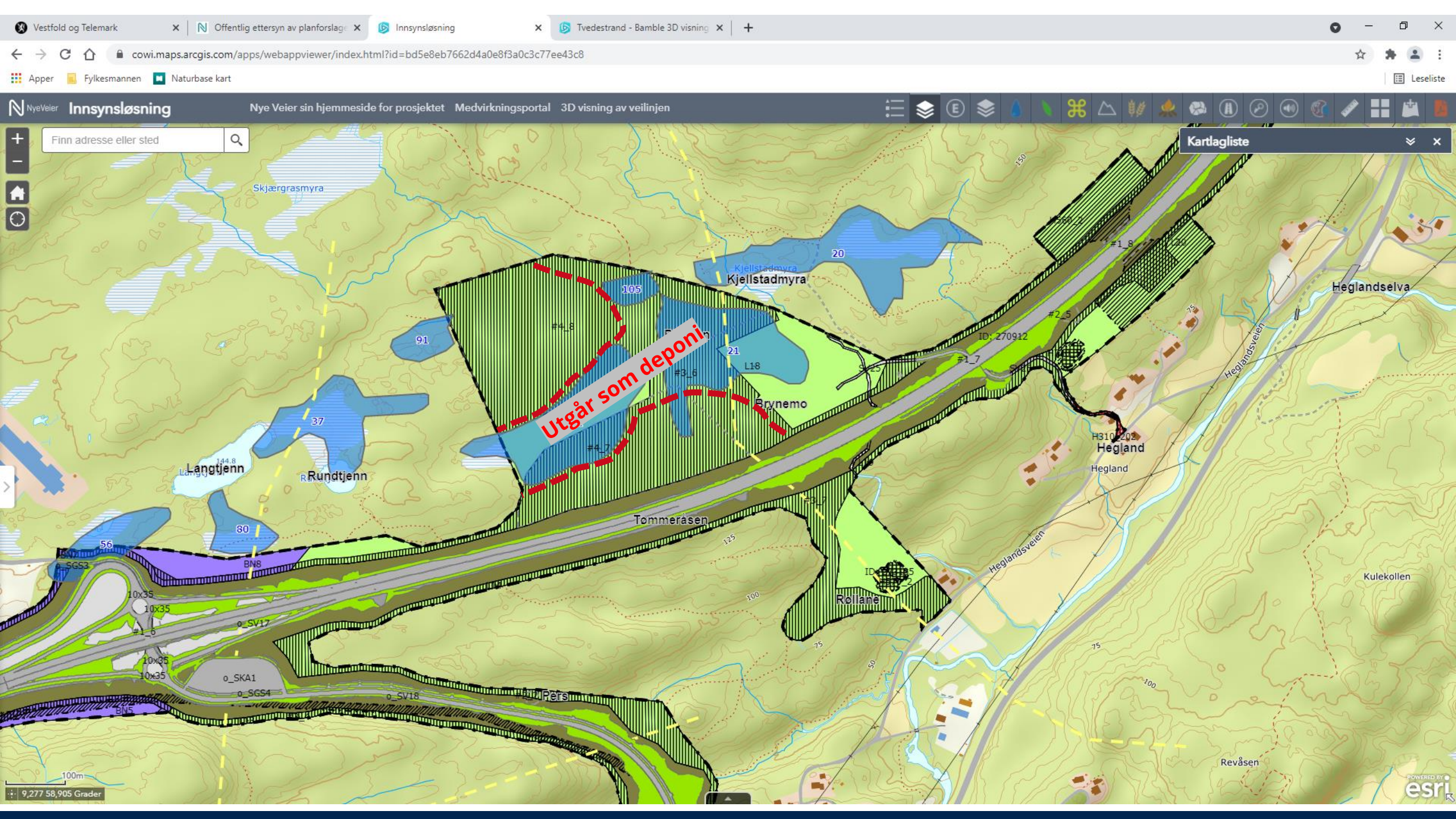
27.08.2021



27.08.2021







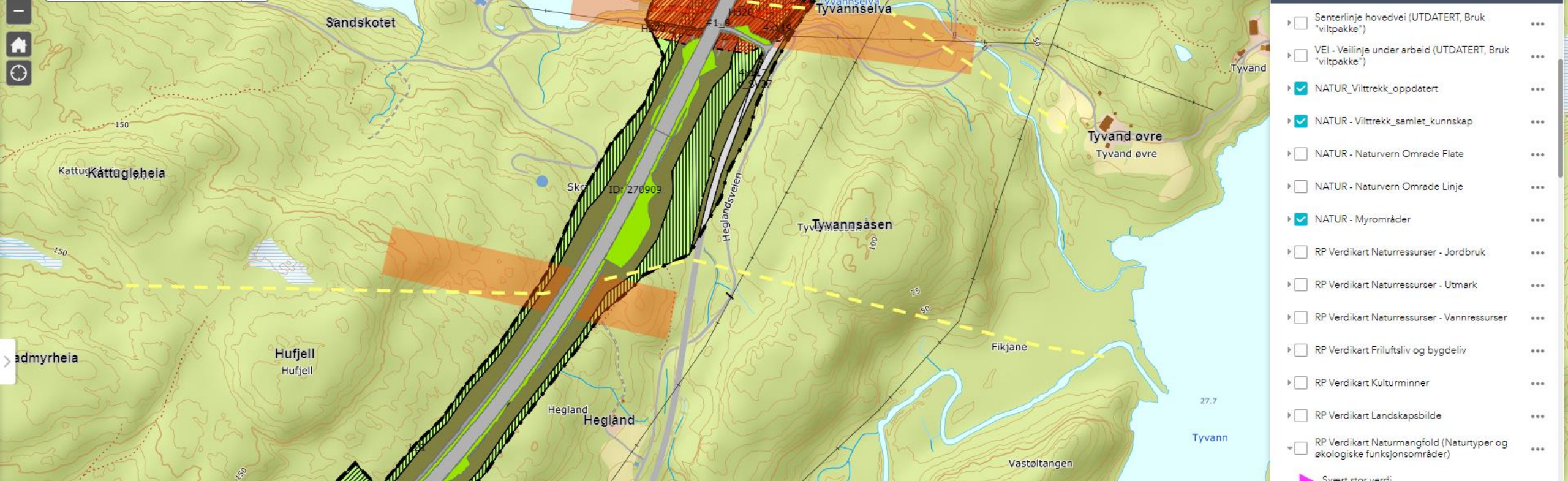
Utgår som deponi

Kartlagliste

Finn adresse eller sted

POWERED BY esri

100m
9,277 58,905 Grader

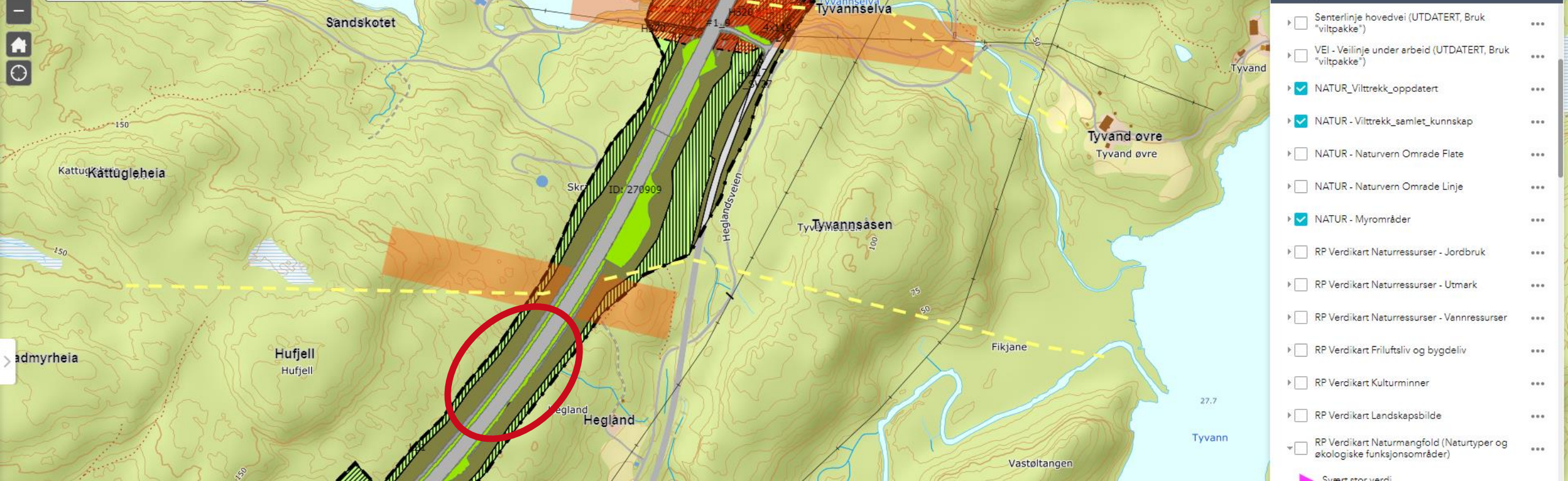


- ### Kartlagliste
- Senterlinje hovedvei (UTDATERT, Bruk "viltpakke")
 - VEI - Veilinj under arbeid (UTDATERT, Bruk "viltpakke")
 - NATUR_Vilttrekk_oppdatert
 - NATUR - Vilttrekk_samlet_kunnskap
 - NATUR - Naturvern Område Flate
 - NATUR - Naturvern Område Linje
 - NATUR - Myrområder
 - RP Verdikart Naturressurser - Jordbruk
 - RP Verdikart Naturressurser - Utmark
 - RP Verdikart Naturressurser - Vannressurser
 - RP Verdikart Friluftsliv og bygdeliv
 - RP Verdikart Kulturminner
 - RP Verdikart Landskapsbilde
 - RP Verdikart Naturmangfold (Naturtyper og økologiske funksjonsområder)

Hufjell/Hegland, profil nr. 41 000
Som kjent krysser det høyt prioriterte vilttrekket ('samlet kunnskap') ca. 500 meter lengre nord, mens terrenget gjør det umulig å opprettholde en gunstig viltkryssing over motorveien.

Vi anbefaler imidlertid å flytte viltlokket til omkring profil nr. 41 350 hvor terrenget ligger brukbart til rette, og hvor forstyrrelse fra boliger/fastboende kanskje er noe mindre enn ved profil 41 000.

Vi støtter etablering av tradisjonelt viltlokk, men mener bredden må være på minimum 40 meter. Terrenget fram mot viltlokket må bearbejdes og beplantes på en måte som fremmer viltet.



- ### Kartlagliste
- Senterlinje hovedvei (UTDATERT, Bruk "viltpakke")
 - VEI - Veilinja under arbeid (UTDATERT, Bruk "viltpakke")
 - NATUR_Vilttrekk_oppdatert
 - NATUR - Vilttrekk_samlet_kunnskap
 - NATUR - Naturvern Omrade Flate
 - NATUR - Naturvern Omrade Linje
 - NATUR - Myrområder
 - RP Verdikart Naturressurser - Jordbruk
 - RP Verdikart Naturressurser - Utmark
 - RP Verdikart Naturressurser - Vannressurser
 - RP Verdikart Friluftsliv og bygdeliv
 - RP Verdikart Kulturminner
 - RP Verdikart Landskapsbilde
 - RP Verdikart Naturmangfold (Naturtyper og økologiske funksjonsområder)

Hufjell/Hegland, profil nr. 41 000
Som kjent krysser det høyt prioriterte vilttrekket ('samlet kunnskap') ca. 500 meter lengre nord, mens terrenget gjør det umulig å opprettholde en gunstig viltkryssing over motorveien.

Vi anbefaler imidlertid å flytte viltlokket til omkring profil nr. 41 350 hvor terrenget ligger brukbart til rette, og hvor forstyrrelse fra boliger/fastboende kanskje er noe mindre enn ved profil 41 000.

Vi støtter etablering av tradisjonelt viltlokk, men mener bredden må være på minimum 40 meter. Terrenget fram mot viltlokket må bearbejdes og beplantes på en måte som fremmer viltet.



(1 av 12)

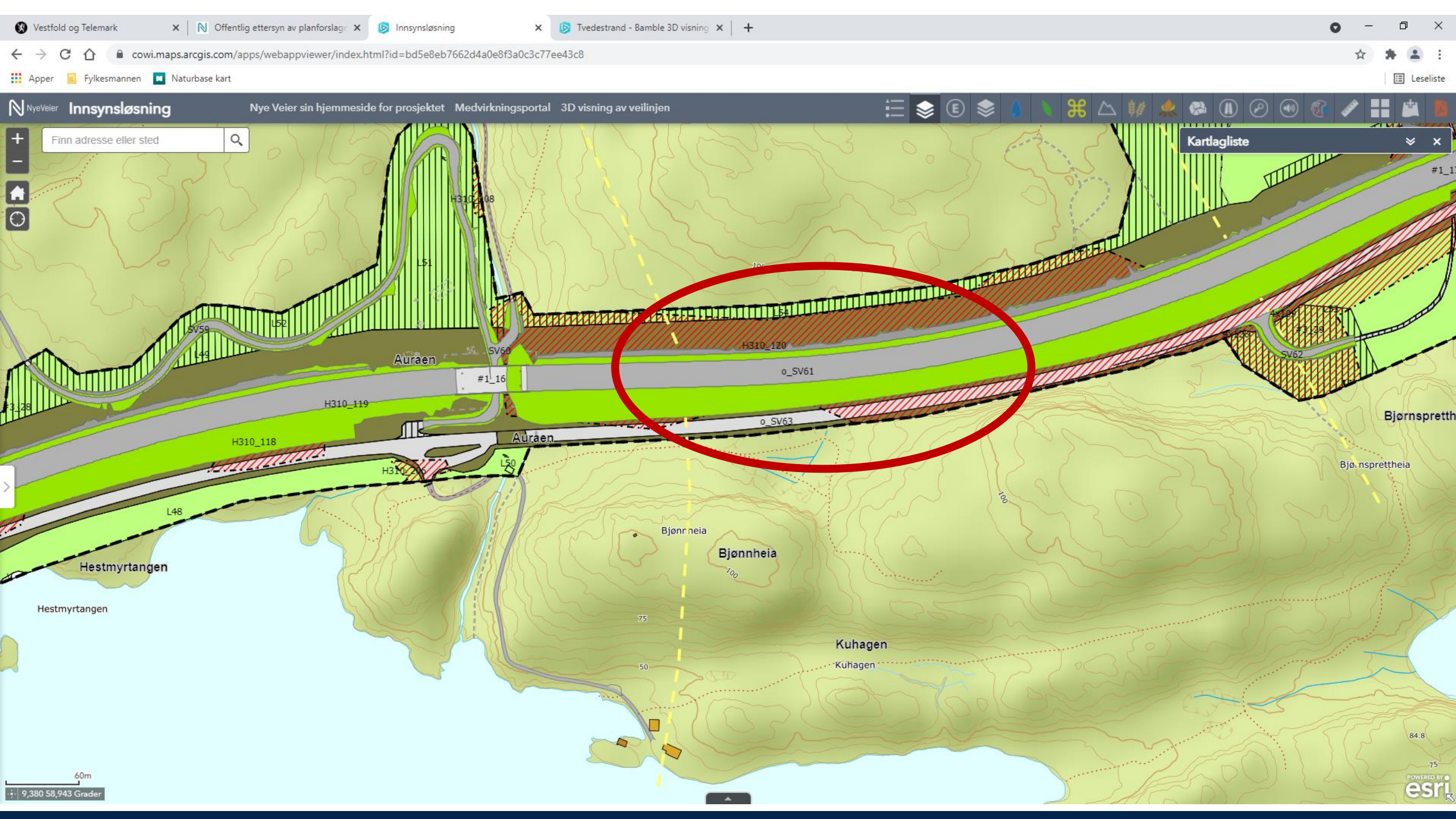
Myrområder:

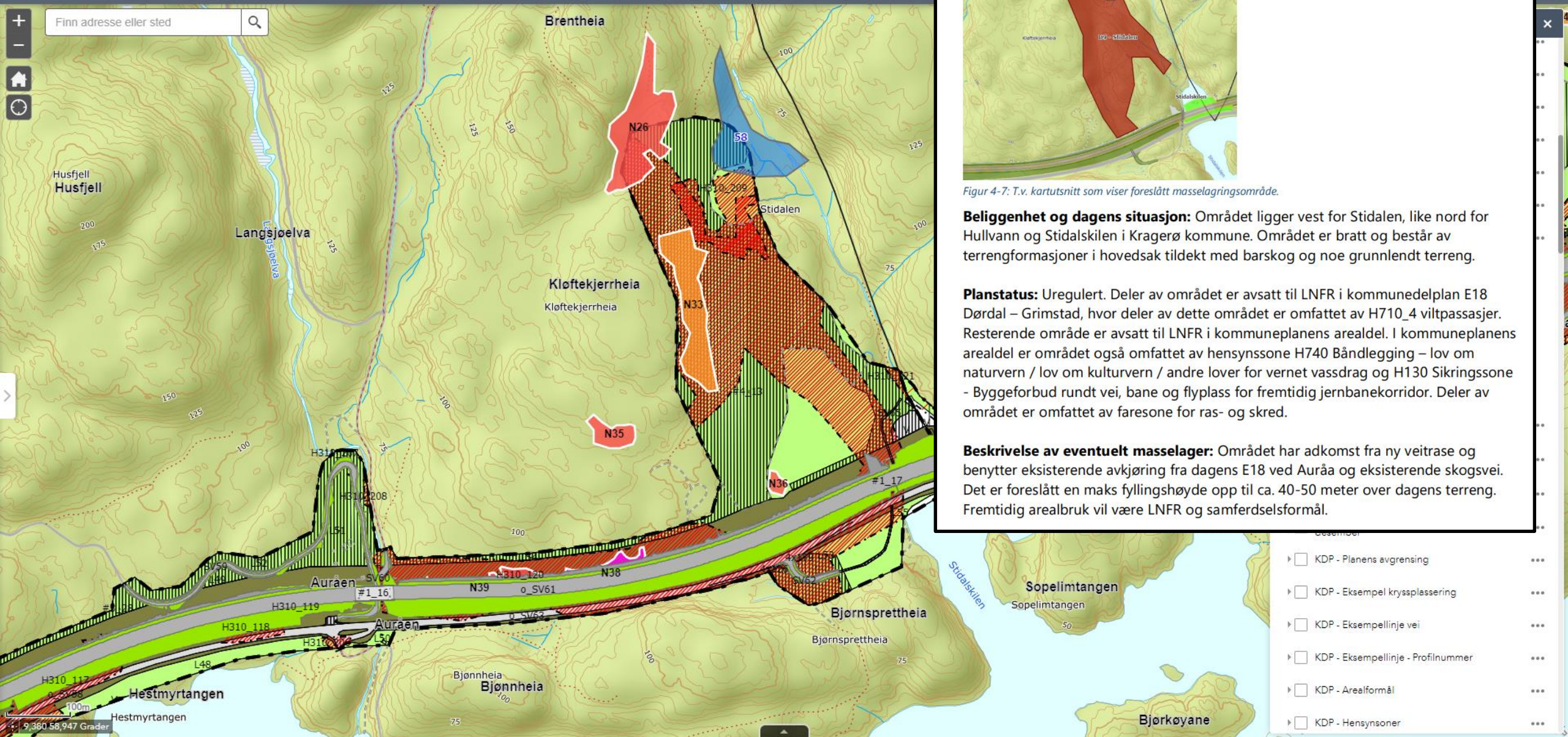
FID_LosmasseFlate_TorvMyr	
objekttype	
losmassestype	
losmassestype_navn	
infiltrasjonEvne	
infiltrasjonEvne_navn	
grunnvannPotensiale	
grunnvannPotensiale_navn	
datautaksdato	
FID_Planområde_Buffer100m	
Nr	3
Source	Felt

[Zoom til](#) ...

The screenshot displays a web-based GIS application interface. On the left, there is a navigation sidebar with a search bar containing "Finn adresse eller st" and a "NyeVeier Innsynsløsning" header. The main map area shows a 3D terrain visualization with various colored overlays: green for vegetation, brown for buildings, and various hatched patterns for specific land parcels. A road, "veilinen", runs through the center. A popup window titled "Kartlagliste" is open, showing a list of "Myrområder" (Wetland areas) with columns for "Nr" (3) and "Source" (Felt). The popup also includes fields for "objekttype", "losmasstype", "infiltrasjonEvne", "grunnvannPotensiale", "datautaksdato", and "FID_Planområde_Buffer100m". The map includes labels for "Kloppkjerra", "Tisjodalgruva", "Tisjømyrane", "Bærås", and "Häusen". A scale bar at the bottom left indicates 100m, and the coordinates are 9,331 58,939 Grader. The Esri logo is visible in the bottom right corner.







4.4 D9 Stidalen



Figur 4-7: T.v. kartutsnitt som viser foreslått masselagringsområde.

Beliggenhet og dagens situasjon: Området ligger vest for Stidalen, like nord for Hullvann og Stidalskilen i Kragerø kommune. Området er bratt og består av terrengformasjoner i hovedsak tildekt med barskog og noe grunnlendt terreng.

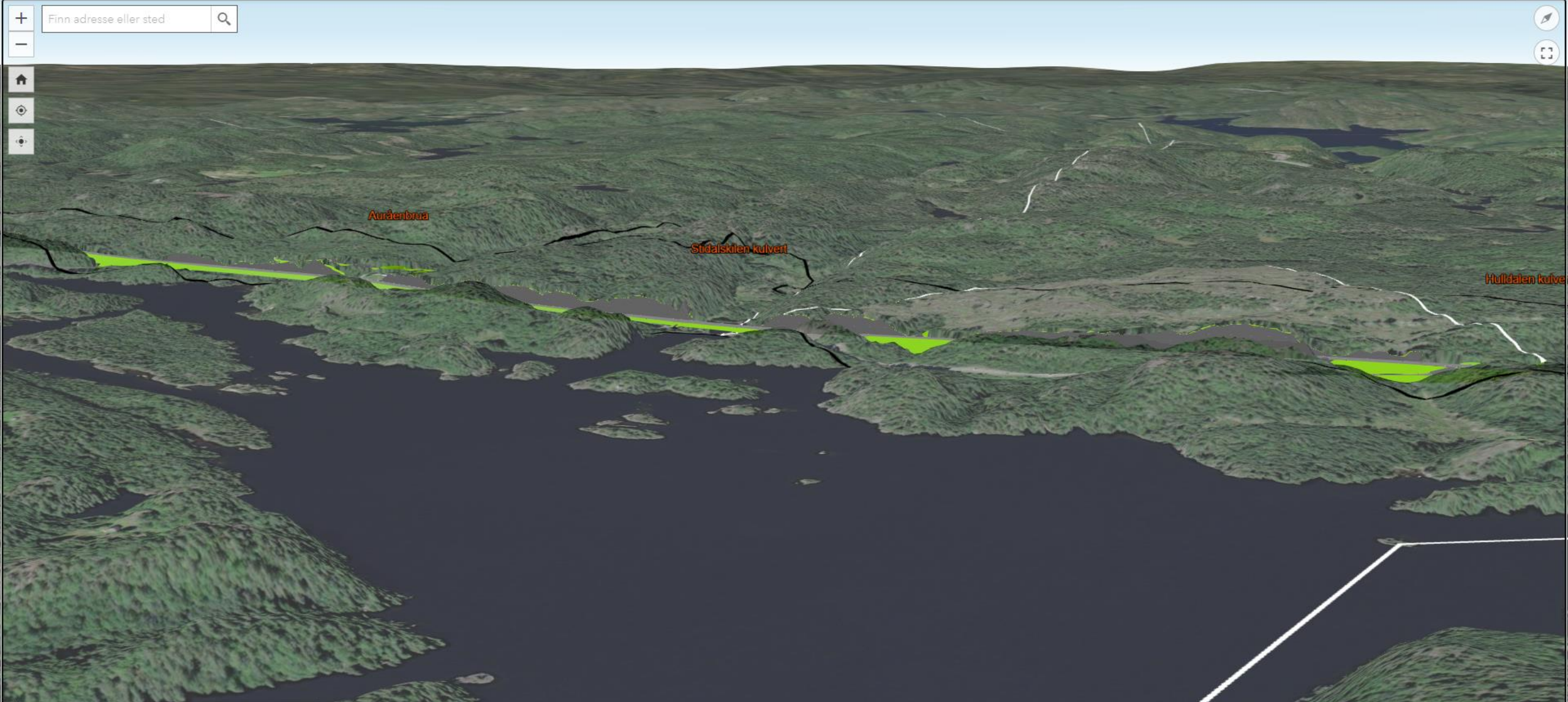
Planstatus: Uregulert. Deler av området er avsatt til LNFR i kommunedelplan E18 Dørdal – Grimstad, hvor deler av dette området er omfattet av H710_4 viltpassasjer. Resterende område er avsatt til LNFR i kommuneplanens arealdel. I kommuneplanens arealdel er området også omfattet av hensynssone H740 Båndlegging – lov om naturvern / lov om kulturvern / andre lover for vernet vassdrag og H130 Sikringszone - Byggeforbud rundt vei, bane og flyplass for fremtidig jernbanekorridor. Deler av området er omfattet av faresone for ras- og skred.

Beskrivelse av eventuelt masselager: Området har adkomst fra ny veitrase og benytter eksisterende avkjøring fra dagens E18 ved Auråa og eksisterende skogsvei. Det er foreslått en maks fyllingshøyde opp til ca. 40-50 meter over dagens terreng. Fremtidig arealbruk vil være LNFR og samferdselsformål.

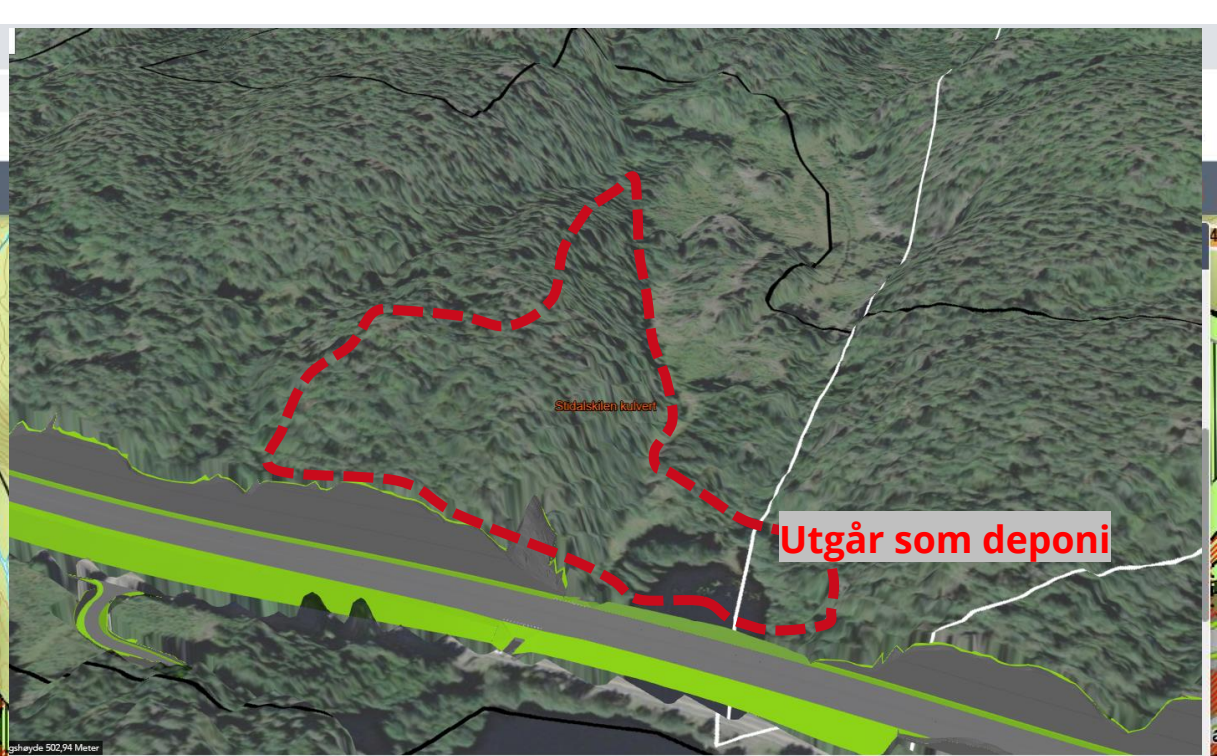
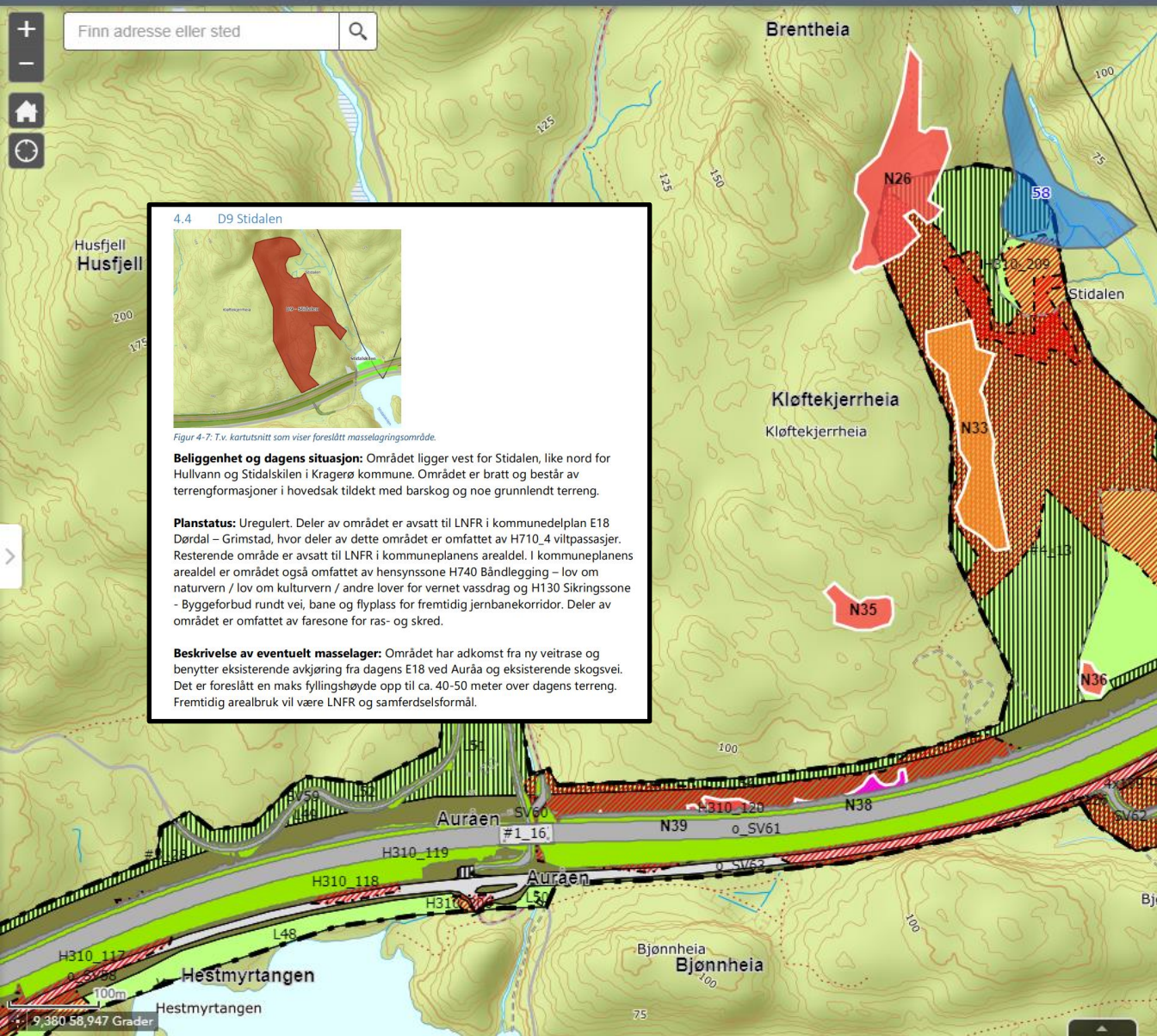
- KDP - Planens avgrensning
- KDP - Eksempel kryssplassering
- KDP - Eksempellinje vei
- KDP - Eksempellinje - Profilnummer
- KDP - Arealformål
- KDP - Hensynsoner

Tvedestrand - Bamble 3D visning av veilinje

Tilbake til 2D visning



9,398 58,939 Grader høyde 40,00 Meter betrakningshøyde 487,52 Meter



4.4 D9 Stidalen

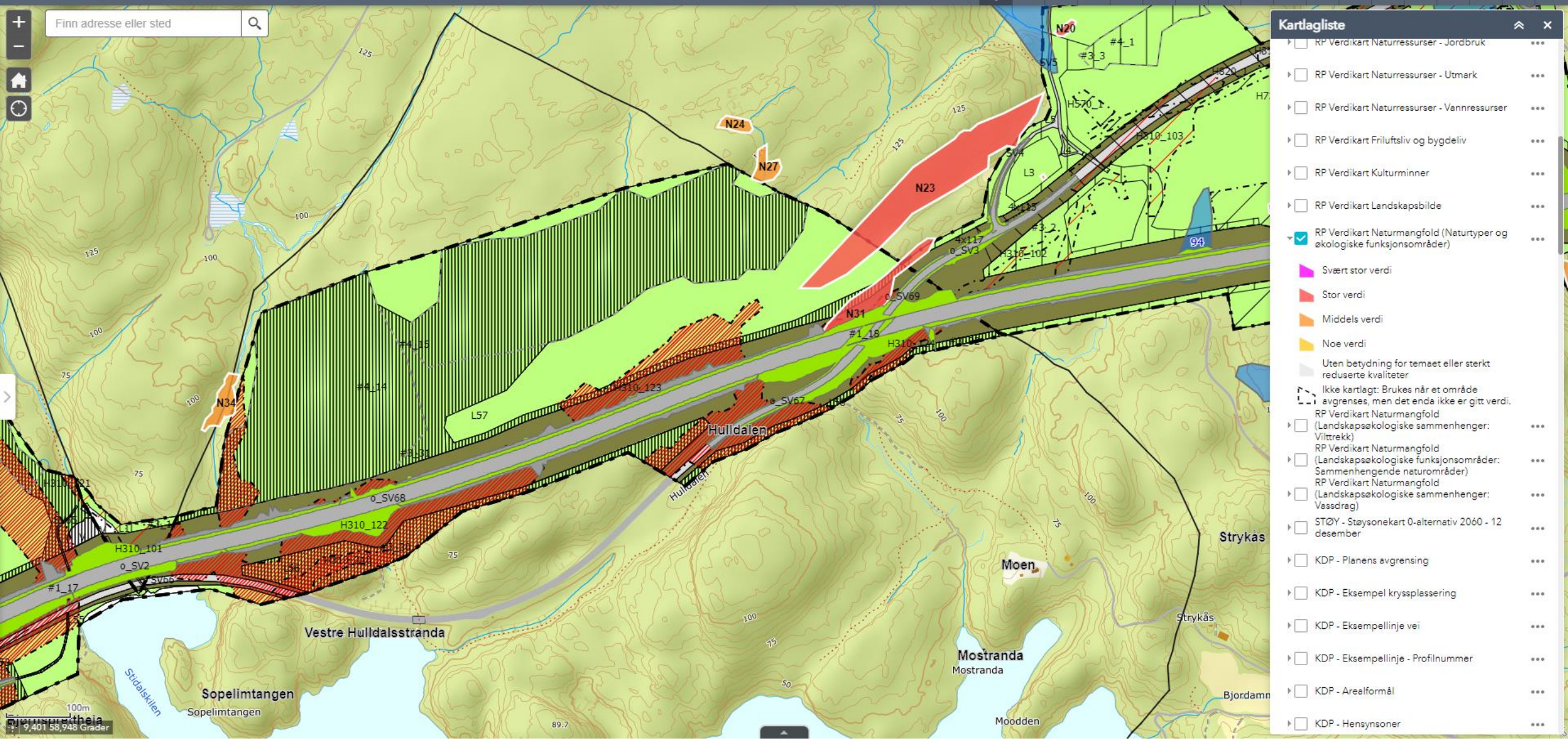
Figur 4-7: T.v. kartutsnitt som viser foreslått masselagingsområde.

Beliggenhet og dagens situasjon: Området ligger vest for Stidalen, like nord for Hullvann og Stidalskilen i Kragerø kommune. Området er bratt og består av terrengformasjoner i hovedsak tildekt med barskog og noe grunnlendt terreng.

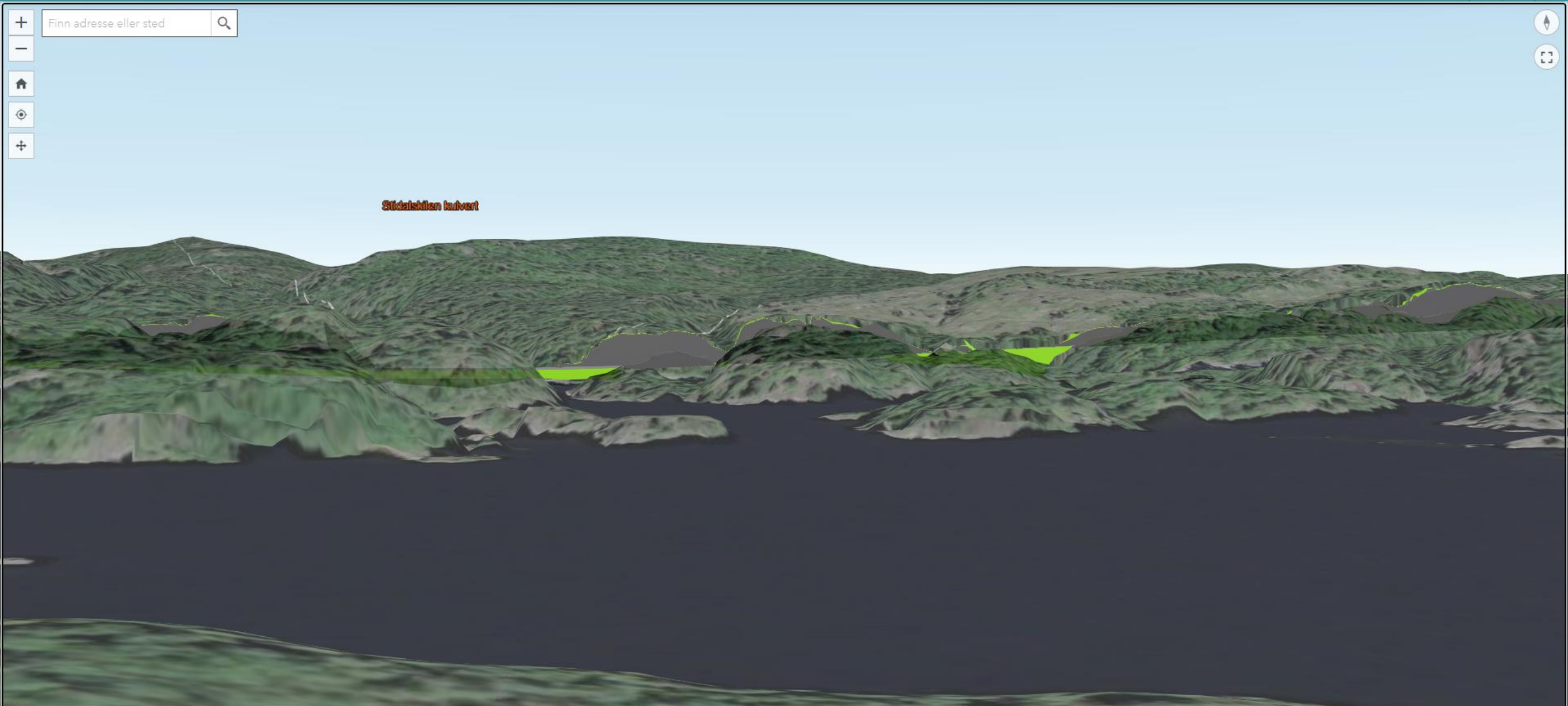
Planstatus: Uregulert. Deler av området er avsatt til LNFR i kommunedelplan E18 Dørdal – Grimstad, hvor deler av dette området er omfattet av H710_4 viltpassasjer. Resterende område er avsatt til LNFR i kommuneplanens arealdel. I kommuneplanens arealdel er området også omfattet av hensynssonene H740 Båndlegging – lov om naturvern / lov om kulturvern / andre lover for vernet vassdrag og H130 Sikringsone - Byggeforbud rundt vei, bane og flyplass for fremtidig jernbanekorridor. Deler av området er omfattet av faresone for ras- og skred.

Beskrivelse av eventuelt masselager: Området har adkomst fra ny veitrase og benytter eksisterende avkjøring fra dagens E18 ved Auråa og eksisterende skogsvei. Det er foreslått en maks fyllingshøyde opp til ca. 40-50 meter over dagens terreng. Fremtidig arealbruk vil være LNFR og samarbeidsformål.

- I/vei verdi
- Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter
- Ikke kartlagt: Brukes når et område avgrenses, men det enda ikke er gitt verdi.
- RP Verdikart Naturmangfold (Landskapsøkologiske sammenhenger: Vilttrekk) ...
- RP Verdikart Naturmangfold (Landskapsøkologiske funksjonsområder: Sammenhengende naturområder) ...
- RP Verdikart Naturmangfold (Landskapsøkologiske sammenhenger: Vassdrag) ...
- STØY - Støysonekart 0-alternativ 2060 - 12 desember ...
- KDP - Planens avgrensning ...
- KDP - Eksempel kryssplassering ...
- KDP - Eksempellinje vei ...
- KDP - Eksempellinje - Profilnummer ...
- KDP - Arealformål ...
- KDP - Hensynsoner ...



- ### Kartlagliste
- RP Verdikart Naturressurser - Jordbruk
 - RP Verdikart Naturressurser - Utmark
 - RP Verdikart Naturressurser - Vannressurser
 - RP Verdikart Friluftsliv og bygdeliv
 - RP Verdikart Kulturminner
 - RP Verdikart Landskapsbilde
 - RP Verdikart Naturmangfold (Naturtyper og økologiske funksjonsområder)
 - Svært stor verdi
 - Stor verdi
 - Middels verdi
 - Noe verdi
 - Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter
 - Ikke kartlagt: Brukes når et område avgrenses, men det enda ikke er gitt verdi.
 - RP Verdikart Naturmangfold (Landskapsøkologiske sammenhenger: Vilttrekk)
 - RP Verdikart Naturmangfold (Landskapsøkologiske funksjonsområder: Sammenhengende naturområder)
 - RP Verdikart Naturmangfold (Landskapsøkologiske sammenhenger: Vessdrag)
 - STØY - Støysonekart 0-alternativ 2060 - 12 desember
 - KDP - Planens avgrensning
 - KDP - Eksempel kryssplassering
 - KDP - Eksempellinje vei
 - KDP - Eksempellinje - Profilnummer
 - KDP - Arealformål
 - KDP - Hensynsoner

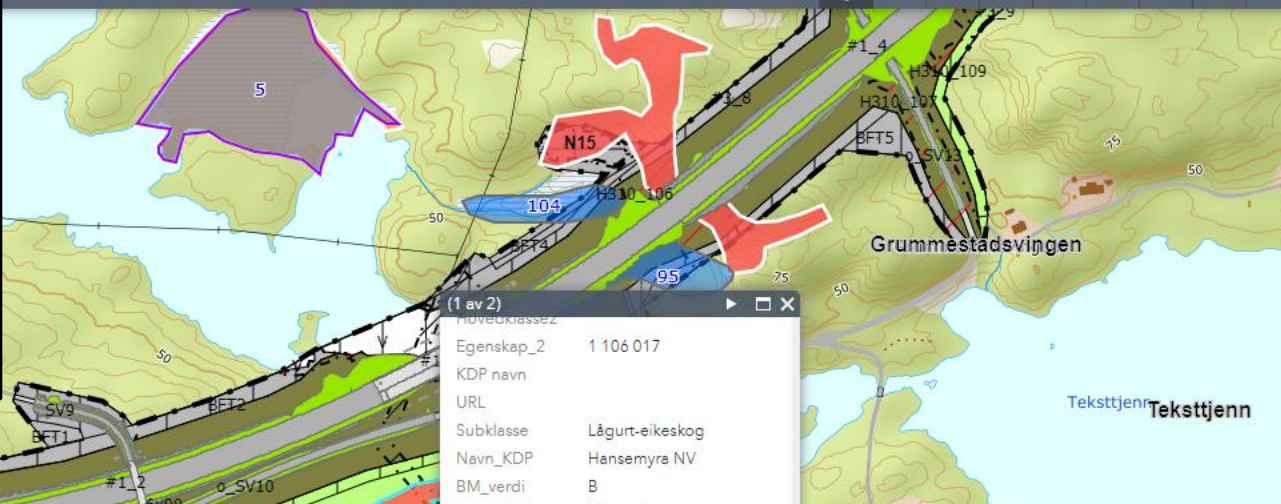
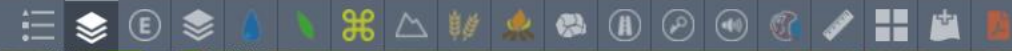




- ### Kartlagliste
- RP Verdikart Naturressurser - Jordbruk ...
 - RP Verdikart Naturressurser - Utmark ...
 - RP Verdikart Naturressurser - Vannressurser ...
 - RP Verdikart Friluftsliv og bygdeliv ...
 - RP Verdikart Kulturminner ...
 - RP Verdikart Landskapsbilde ...
 - RP Verdikart Naturmangfold (Naturtyper og økologiske funksjonsområder) ...
 - Svært stor verdi
 - Stor verdi
 - Middels verdi
 - Noe verdi
 - Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter
 - Ikke kartlagt: Brukes når et område avgrenses, men det enda ikke er gitt verdi.
 - RP Verdikart Naturmangfold (Landskapsøkologiske sammenhenger: Vilttrekk) ...
 - RP Verdikart Naturmangfold (Landskapsøkologiske funksjonsområder: Sammenhengende naturområder) ...
 - RP Verdikart Naturmangfold (Landskapsøkologiske sammenhenger: Vessdrag) ...
 - STØY - Støysonekart 0-alternativ 2060 - 12 desember ...
 - KDP - Planens avgrensning ...
 - KDP - Eksempel kryssplassering ...
 - KDP - Eksempellinje vei ...
 - KDP - Eksempellinje - Profilnummer ...
 - KDP - Arealformål ...
 - KDP - Hensynsoner ...

7662d4a0e8f3a0c3c77ee43c8

Medvirkningsportal 3D visning av veilinen



- Kartlagliste**
- RP Verdikart Naturressurser - Jordbruk
 - RP Verdikart Naturressurser - Utmark
 - RP Verdikart Naturressurser - Vannressurser
 - RP Verdikart Friluftsliv og bygdeliv
 - RP Verdikart Kulturminner
 - RP Verdikart Landskapsbilde
 - RP Verdikart Naturmangfold (Naturtyper og økologiske funksjonsområder)
 - Svært stor verdi
 - Stor verdi

(1 av 2)

Hovedklasse2	
Egenskap_2	1 106 017
KDP navn	
URL	
Subklasse	Lågurt-eikeskog
Navn_KDP	Hansemyra NV
BM_verdi	B
Hovedklasse	Rik edellauvskog
Hovedklasse_2	Skog
Kommune	Bamble
ID_KDP	N188
Områdenavn	Hansemyra NV
Gammelt_ID	79
Vedlegg:	
Fant ingen vedlegg	
Zoom til	



ler sterkt
 område
 er gitt verdi.
 nghenger:
 nsområder:
 der)
 nghenger:
 iv 2060 - 12
 g
 mmer



10 Vedlegg 1, oversikt over lydnivå ved ulike adresser

Under vises oversikt over adresser med lydnivå over anbefalt grenseverdi i T-1442 i situasjon før langsgående støytiltak. Adresser med gul eller rød tekst i kolonne "Høyeste lydnivå på bygg med langsgående støytiltak" skal utredes videre for lokale støytiltak. Merk at det kan komme mindre endringer i form av ny geometri for ny vei og skjermingstiltak, slik at denne listen må oppdateres. Nye adresser kan både tilkomme til listen og adresser allerede i listen kan utgå ved en slik oppdatering.

Adresse	Byggtype	Byggnr	GNR/BNR	Kommune	Høyeste lydnivå på bygg uten langsgående støytiltak	Høyeste lydnivå på bygg med langsgående støytiltak	Høyeste lydnivå på bygg, dagens situasjon fremskrevet
Gongeveien 51	111	165184564	67/30	BAMBLE	64	64	63
Gamle Sørlandske 27	111	165184386	67/18	BAMBLE	63	63	57
Gamle Sørlandske 29	113	165184378	67/6	BAMBLE	63	63	57
Gongeveien 12	111	17691317	67/40	BAMBLE	60	60	55
Gongeveien 8	111	165184416	67/26	BAMBLE	60	60	55
Gamle Sørlandske 198	111	165183991	66/6	BAMBLE	59	59	51
Gongeveien 10	111	165184467	67/27	BAMBLE	59	59	55
Pladsenveien 112	113	165183223	61/8	BAMBLE	59	59	72
Gongeveien 6	111	165184424	67/29	BAMBLE	58	58	53
Bakkeveien 11	111	165184262	67/37	BAMBLE	58	58	78
Gromstadveien 4	111	165183800	66/7	BAMBLE	56	56	39
Gongeveien 93	111	165182723	68/1	BAMBLE	56	56	55
Gongeveien 11	111	165184513	67/41	BAMBLE	56	56	53
Gamle Sørlandske 397	161	165278690	61/16	BAMBLE	56	56	64
Europaveien 1797	111	165184459	67/17	BAMBLE	56	56	53
Gamle Sørlandske 197	161	17704877	61/5	BAMBLE	56	56	55
Gamle Sørlandske 393	161	165183207	61/36	BAMBLE	56	56	62
Bakkeveien 61	111	8571155	67/39	BAMBLE	56	56	62
Østerholt 15-U0101	122	3402258	42/6	GIFRSTAD	76	72	77

Bamble:

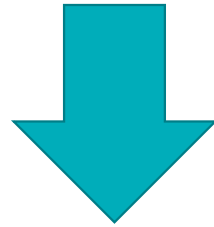
18 hus i gul støysone



Luffene 3	111	8761450	3/310	GJERSTAD	70	72	72
Nordre Holtanesletta 12	111	165324625	55/26	KRAGERØ	72	72	71
Heglandsveien 29	111	165327047	57/8	KRAGERØ	71	71	55
Heglandsveien 31	113	165327012	57/8	KRAGERØ	71	71	54
Nordre Holtanesletta 24	111	8577978	55/47	KRAGERØ	71	70	67
Nordre Holtanesletta 2	111	165324706	55/13	KRAGERØ	70	70	71
Nordre Holtanesletta 4	111	165324641	55/12	KRAGERØ	70	70	70
Farsjøveien 6	111	165325524	53/30	KRAGERØ	70	64	54
Nordre Holtanesletta 14	111	165324617	55/31	KRAGERØ	69	66	67
Gamle Sørlandske 657	161	15168919	60/14	KRAGERØ	69	69	68



Side 42 av 44



FAGRAPPORSTØY

Farsjøveien 17	111	8589763	53/36	KRAGERØ	56	54	64
Farsjøveien 19	111	165325664	53/19	KRAGERØ	56	54	66
Heglandsveien 41	111	8579776	57/20	KRAGERØ	56	56	66
Nordre Tangevei 7	111	8580154	63/187	KRAGERØ	56	56	67
Heglandsveien 10	111	165308131	58/8	KRAGERØ	56	56	61
Rugbråtveien 28	111	300361240	63/257	KRAGERØ	56	56	50
Rugbråtveien 30	111	300415424	63/258	KRAGERØ	56	56	51
Nordre Tangevei 13C	136	15599367	63/190	KRAGERØ	56	56	68
Nordre Tangevei 13B	136	15599367	63/190	KRAGERØ	56	56	68
Nordre Tangevei 13A	136	15599367	63/190	KRAGERØ	56	56	68

Kragerø:

34 hus i gul støysone
21 hus i rød støysone



27.08.2021



Ikrafttredelse 11. juni 2021.

1



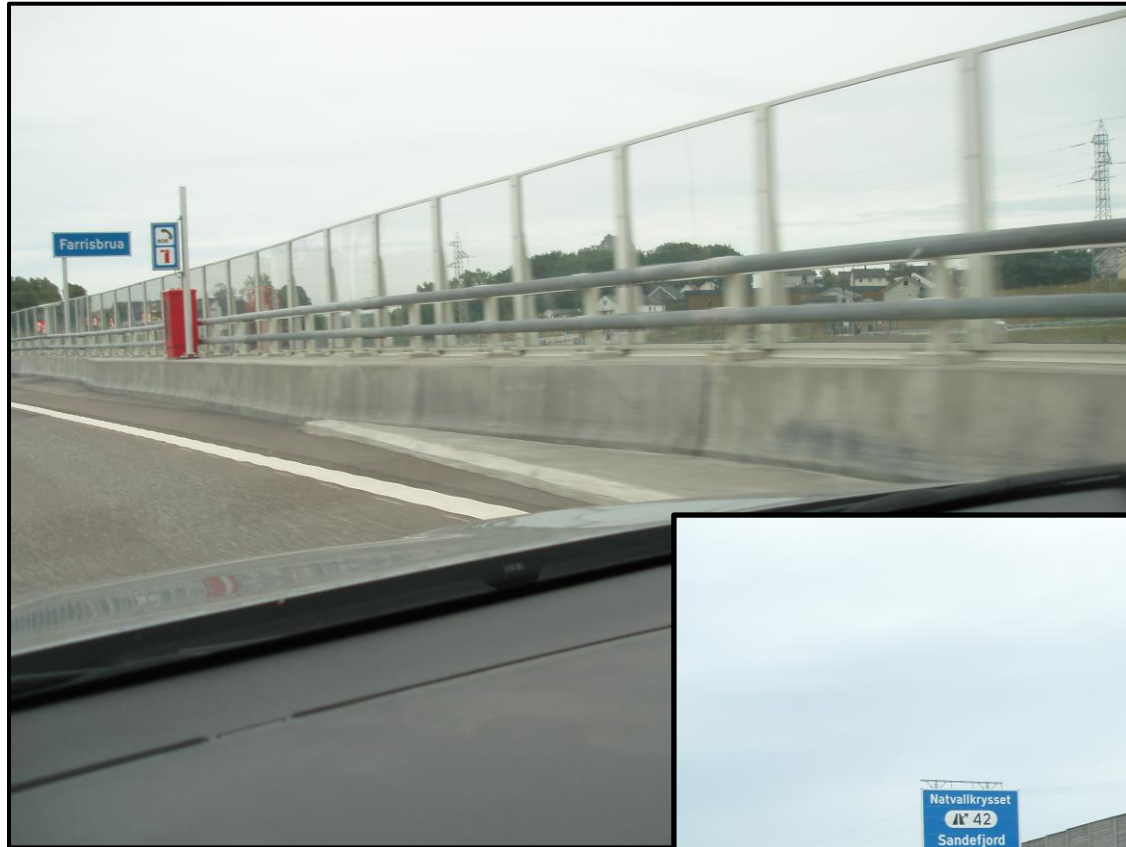
5.2.1 Nye samferdselsanlegg

Med nye samferdselsanlegg menes helt nye anlegg, samt alle tiltak på eksisterende anlegg som øker støynivået med 3 dB eller mer.

Målet er å sikre at eksisterende støyfølsom bebyggelse får støynivå som ikke overskrider grenseverdiene i tabell 2 og ivaretar kvalitetskriteriene i kapittel 1.2. Ambisjonen bør være å sikre tilfredsstillende støyforhold på hele eiendommen og fasaden. Skjerming ved støykilden bør derfor være et prioritert avbøtende tiltak.

Dersom det ikke oppnås tilfredsstillende støyforhold gjennom skjerming ved kilden, bør det etableres lokale tiltak for å overholde grenseverdiene og sikre kvalitetskriteriene. Ved store avvik fra kvalitetskriteriene bør det vurderes å tilby innløsning.

Dersom det er uforholdsmessig kostbart eller teknisk vanskelig å tilfredsstille kvalitetskriteriene, kan det aksepteres mindre avvik fra kvalitetskriteriene. Avvik bør begrunnes i planbeskrivelsen og forankres i reguleringsbestemmelsene.



27.08.2021



Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker. Støy bidrar til redusert velvære og mistrivsel, og påvirker derfor folks helsetilstand. Formålet med denne retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer.

Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye boliger og annen bebyggelse med støyfølsom bruksformål. Likeledes gis det anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder, som for eksempel veianlegg, næringsvirksomhet og skytebaner. For innendørs støy gjelder kravene i byggeteknisk forskrift til plan- og bygningsloven.

Gjennom å synliggjøre områder med potensielle støyproblemer vil utbyggere og arealplanleggere bevisstgjøres på at spesielle hensyn til støy kan være nødvendig. Bruk av støysoner som virkemiddel er derfor et viktig element i retningslinjen.

Denne retningslinjen skal legges til grunn av kommunene, regionale myndigheter og berørte statlige etater ved arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen gir også veiledning for behandling av enkeltsaker, som et supplement til byggeteknisk forskrift. Retningslinjen anbefaler at anleggseierne beregner to støysoner rundt viktige støykilder, en rød og en gul sone. I den røde sonen er hovedregelen at bebyggelse med støyfølsom bruksformål skal unngås, mens den gule sonen er en vurderingssone hvor ny bebyggelse kan oppføres dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Retningslinjen er veiledende, og ikke rettslig bindende. Vesentlige avvik kan gi grunnlag for innsigelse til planen fra statlige myndigheter, blant annet fylkesmannen.

3.2.4 Om avbøtende tiltak

Både ved etablering av ny støyende virksomhet og ved bygging til støyfølsomt bruksformål i gul eller rød sone kan det være vanskelig å tilfredsstillende støygrensene som følger av denne retningslinjen uten spesielle avbøtende tiltak. Kommunen bør se til at tiltakshaver vurderer mulighetene for følgende typer av tiltak:

- Tiltak som reduserer støy ved kilden
- Skjerming nær kilden
- Skjerming nær mottaker
- Plassering og utforming av bygningsmassen
- Tiltak på bygning

Kommunen bør i hvert enkelt tilfelle vurdere hvilke tiltak som er mulige, både ut fra kostnadseffektivitet, støykildens karakter og i forhold til andre hensyn som skal ivaretas

13

gjennom plansaken. Tiltak som reduserer støy ved eller nær kilden bør gis høy prioritet, mens tiltak på bygning primært bare bør benyttes der andre muligheter ikke foreligger.



Statens vegvesen

Likelydende brev – se vedlagt liste

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Solveig Gunn Hellevig / 38121587	20/158094-24		21.09.2021

Reguleringsplan – Innspill og innsigelse til E18 Tvedestrand – Bamble ved høring og offentlig ettersyn – Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei, Tvedestrand

Vi viser til brev av 28.06.2021 med forslag til detaljreguleringsplan for ny E18 Tvedestrand – Bamble. Vi har fått forlenget svarfrist til 22.09.2021.

Vi viser også til våre innspill ved oppstart i planleggingen, jf. vårt brev av 14.10.2021.

Statens vegvesen uttaler seg i rollene som vegeier for dagens E18, som myndighetsorgan og som fagorgan med sektoransvar. Dette følger av instruksen for Statens vegvesen fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Statens vegvesen har innsigelse til to forhold i planforslaget. Dette er det redegjort nærmere for under. Vi har også noen innspill og merknader til planforslaget.

Innsigelse knyttet til mangelfull avklaring av byggegrenser

Byggegrensene for ny E18, er i planforslaget enten tegnet inn på plankartet eller omtalt i bestemmelsene. For byggegrenser omtalt i bestemmelsene må det være avklart hvor byggegrensen skal måles fra. Av planbestemmelsene kan det se ut som byggegrensene først blir fastlagt i byggeplanfasen eller ved bygging. Det er videre uklart om plankartet viser planlagt vegbredde for alle vegene, slik at man kan bruke plankartet for å måle ut byggegrensene.

Vegloven fastsetter minimum 50 meter byggegrense for riksveg. Byggegrensen måles horisontalt fra kjørebanelens midtlinje. Ved 4 felts veg måles byggegrensen fra midtlinjen i nærmeste kjørebane. Byggegrensen må kunne måles eksakt for at vegmyndigheten og arealplanmyndighetene skal kunne utøve sitt forvaltningsansvar sikkert og entydig.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Langsævn 4
4846 ARENDAL

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Denne innsigelsen kan frafalles dersom plankart og bestemmelser endres slik at byggegrensene framgår eksakt.

Innsigelse knyttet til bestemmelser om oppheving av gjeldende reguleringsplaner for E18

Statens vegvesen kan ikke akseptere at gjeldende reguleringsplaner for dagens E18 oppheves. For områder hvor reguleringsplanen for ny E18 overlapper gjeldende reguleringsplaner, er dette uproblematisk – når ny reguleringsplan blir vedtatt, vil den overstyre den delen av den underliggende reguleringsplanen som blir berørt. Reguleringsplan for ny E18, kan imidlertid ikke oppheve gjeldende reguleringsplaner som gjelder områder utenfor den nye reguleringsplanen. Formelt sett må det gjennomføres samme planprosess for oppheving av reguleringsplaner som når nye planer skal utarbeides. Statens vegvesen kan derfor ikke se at det er gjennomført en formelt riktig prosess med oppheving av reguleringsplaner.

For forvaltningen av eksisterende E18 og områdene rundt er det ikke akseptabelt at styringsmuligheter i gjeldende reguleringsplaner bortfaller uten at dette skjer i egne reguleringsprosesser for de aktuelle områdene.

Dette gjelder tilsvarende for forslaget til reguleringsbestemmelser § 6 som har med et rekkefølgekrav for fjerning av viltgjerd langs eksisterende E18. Vi kan ikke se at det er hjemmel for et slikt rekkefølgekrav i reguleringsplanen for ny E18, når det gjelder områder utenfor den nye reguleringsplanen og som er regulert i gjeldende reguleringsplaner for E18.

Innsigelsen kan frafalles dersom bestemmelsene om oppheving av gjeldende reguleringsplaner for eksisterende E18, tas ut.

Noen innspill og merknader

Alle omkjøringsveger, inkludert rundkjøringer og kryss bør dimensjoneres for alle kjøretøygrupper. Spesielt modulvogntog type 3, som er den som har det største sporingskravet. Dette gjelder også midlertidig veger i anleggsfasen.

Det er veldig bra med omlegging av dagens omkjøringsveg ved Abel skole.

Statens vegvesen forutsetter at Nye Veier AS som tiltakshaver, tar aktiv del i denne planleggingen av anleggstrafikken. Det anser vi som nødvendig, særlig for å oppnå god trafiksikkerhet og framkommelighet i anleggsperioden.

Statens vegvesen viser til vedtatte bestemmelser i kommunedelplanen, som beskriver at det ved utarbeidelse av reguleringsplan, skal tilrettelegges for kollektivknutepunkt med sikre gang- og sykkelforbindelser i alle kryss. Disse veiene og samferdselsanleggene som sikrer et sammenhengende vegsystem, må være en integrert del av E18 planen. Så langt vi har hatt kapasitet til å gjennomlese utredningene, så mener vi det er gjort et grundig utredningsarbeid som har gitt overveiende gode planløsningene for kryss og kollektivløsninger. Vi har likevel noen innspill:

- Fikkjebakke næringsområde bør bli tilknyttet det nye veisystemet, ved at begge de regulerte veier til næringsområde bygges. Videre at det planlegges for framtidig trafikkøkning. Det kan da være aktuelt å regulere og bygge rundkjøringer.

- Brokelandsheia kunne med fordel ha regulert inn park- and ride anlegg med større kapasitet.
- Det er ulemper med å plassere holdeplassen på rampene. Eksempelvis er det på Brokelandsheia observert at passasjerer blir kjørt til holdeplassen på nordgående rampe, og at skyssen rygget tilbake opp rampa for å unngå å kjøre ut på E18. Nærmeste kryss er i dag Sunde bru, og det oppleves altså som langt å kjøre for å snu. Med ny E18 vil nærmeste kryss være Fikkjebakke, og det vil helt klart forsterke problemet. Vi kan ikke fullt ut hindre slik adferd, men ved å legge til rette for at man kan kjøre tettere opp mot holdeplassene på begge sider av veg, vil en kunne redusere problemet. Ekspressbusholdeplassene ligger generelt så langt unna bebyggelse at det er nødvendig å komme dit med motorisert kjøretøy. Fotgjengere vil kjenne seg utilpass inne i et område som er dominert av den 4 felts motorveien med motorveirampene. Løsningene i seg selv kan være trafiksikre, men om fotgjengere føler seg utrygge, vil de ikke bruke anlegget. Dersom fotgjengere i tillegg har utfordringer i forhold til syn, hørsel, bevegelseshemming eller annet, vil behovet for å kunne kjøre rett til holdeplassen være stor. I Vinterkjærkrysset har plassering av parkeringsplass og terminal i direkte tilknytning til holdeplassene på rampene fjernet dette problemet. Det framstår som en totalt sett bedre løsning.

Høydeangivelse på E18-linja må angis. Statens vegvesen viser til at høyder på fremtidig E18 er nødvendig for blant annet å ha kontroll på støyforurensning og støyskjerming.

Statens vegvesen er positiv til de signaler som er gitt av Nye Veier AS om løsninger som gjenbraker deler av dagens E18, og at det derfor vurderes fartsgrense 100 eller 90 km/t.

Østerholtheia rasteplass er kåret til ett av Norges fineste rasteplassanlegg. Er det mulig å planlegge en tilkomst til dette anlegget, for vestgående trafikk på ny E18? Vi mener å se at ved å opprettholde dette tilbudet for den store gruppen av veifarende på sommertid, vil det både gi økt reiseopplevelse for de veifarende og være positivt for lokalbefolkningen i området. Mulighet til rast og hvile øker også trafiksikkerheten og vil framstå som ett konkret eksempel på bærekraftig arealforvaltning ved at en da aktivt legger til rette for at en fortsatt kan komme til dette anlegget. Østerholtheia har unike stedlige kvaliteter. Anlegget representerer E18 historie og er innarbeidet i mange sine reise- og ferievaner.

Statens vegvesen ser at kontrollplassen på Østerholtheia er beholdt. Det er viktig for å ha et tilstrekkelig antall kontrollplasser på denne riksveggruta.

Med hilsen

Roar Midtbø Jensen
Avdelingsdirektør

Erling B. Jonassen
Seksjonsleder Agder

Eivind Gurholt
Seksjonsleder Vestfold/Telemark

Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til

STATSFORVALTEREN I AGDER, Postboks 504, 4804 ARENDAL

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMAR, Postboks 2076, 3103 TØNSBERG

Kopi

AGDER FYLKESKOMMUNE, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL

BAMBLE KOMMUNE, Postboks 80, 3993 LANGESUND

GJERSTAD KOMMUNE, Gjerstadveien 1335, 4980 GJERSTAD

KRAGERØ KOMMUNE, Postboks 128, 3791 KRAGERØ

NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE), Postboks 5091 Majorstua, 0301 OSLO

NYE VEIER AS, Kjøita 6, 4630 KRISTIANSAND S

RISØR KOMMUNE, Postboks 158, 4952 RISØR

TVEDESTRAND KOMMUNE, Postboks 38, 4901 TVEDESTRAND

VEGÅRSHEI KOMMUNE, Molandsveien 11, 4985 VEGÅRSHEI

VESTFOLD OG TELEMARKE FYLKESKOMMUNE, Postboks 2844, 3702 SKIEN

NYE VEIER AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Dato: 20.08.2021
Saksref: 202008608-9
Deres ref.: 2021/537-1
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Maarten Nandrup Stallemo
Telefon:
Mobil: +47 91627176
E-post: Maarten.Nandrup.Stallemo@banenor.no

Høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand - Bamble - Bane NORs uttalelse

Viser til oversendelse 28.06.21 om offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering for E18 Tvedestrand – Bamble.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for ny 4-felts motorvei.

Bane NOR har disse merknadene:

Forslag til ny vegtrase berører ikke eksisterende jernbane. I gjeldende NTP er sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen omtalt med midler til planlegging og forberedelse til byggestart i siste del av planperioden. Planforslaget berører aktuell korridor for sammenkobling i noen områder i Gjerstad kommune og Kragerø kommune.

I Gjerstad kommune ved Brokelandsheia viser kommuneplanens arealdel hensynssone for infrastruktur jernbane. I områderegulering for Brokelandsheia er aktuelt område vist med sikringssone byggeforbud rundt veg, bane og flyplass. Bestemmelsene punkt 5.4 viser tillatte tiltak, samt prosess ved oppføring av bygningsmasse.

Forslag til detaljregulering viser for det aktuelle området bestemmelsesområde for midlertidig bygg- og anlegg, samt masselagring. Gjeldende arealformål med tilhørende bestemmelser videreføres ved henvisning til Brokelandsheia områderegulering i bestemmelsene 3.3.1 og 3.3.3.

Vi anser våre interesser for å være ivaretatt ved at planforslaget viderefører bestemmelser i Brokelandsheia områderegulering som vist over.

I Kragerø kommune er området ved Tangen vist med byggeforbud rundt veg, bane og flyplass i kommuneplanens arealdel. Ny vegtrase er foreslått nord for Tangen og berører aktuelt område med tilførselsveg. Vi har ikke spesielle merknader til dette.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning
Bane, Drift og teknologi

Maarten Nandrup Stallemo
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

NYE VEIER AS

Kopi:

GJERSTAD KOMMUNE

KRAGERØ KOMMUNE

Vår saksbehandler
Anne Gran, tlf. +47 33 41 25 00

Dokumentdato
29.06.2021

Deres dato

Vår referanse
2021/19 GRAN

Deres referanse
2021/537

NYE VEIER AS

Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Standardsvar fra DSB - høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

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

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

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

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Vi viser for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkiv

Helle Nielsen
seksjonssjef

Anne Gran
førstekonsulent

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Vår dato: 08.09.2021

Vår ref.: 202010182-23

Arkiv: 323

Deres dato: 28.06.2021

Deres ref.: 2021/537-1

Saksbehandler:

Heidi Mathea Henriksen

22959759/hmh@nve.no

NVEs innsigelse - Høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble - Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei og Tvedestrand kommuner

NVE har innsigelse til detaljreguleringsplanen for E18 Tvedestrand – Bamble.

- 1) NVE har ikke grunnlag til å vurdere virkningene av tiltakene som planlegges i vassdragene opp mot allmenne interesser, jf vannressursloven §§ 8, 18 og 35.

For å løse innsigelsen må det lages en oversikt over alle tiltakene som planlegges knyttet til vann og vassdrag der virkningene for allmenne interesser og aktuelle avbøtende tiltak er sammenstilt og vurdert. Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til nevneverdig skade eller ulempe, stiller [vannressurslovens § 23](#) blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer. NVE kan samordne mot vannressursloven dersom forholdene, som vannressursloven skal ivareta, er ivaretatt i planen.

- 2) NVE har innsigelse til reguleringsplanen for E18 Bamble – Tvedestrand fordi det ikke er utredet og i tilstrekkelig grad vist hvordan sikkerheten mot kvikkleireskred skal ivaretas i planen, jf. pbl § 28-1 og kravene i Byggteknisk forskrift (TEK17) §§ 7-1 og 7-3 med veiledning.

For å løse innsigelsen må det gjøres konkrete vurderinger og dokumenteres hvordan stabiliteten skal sikres i anleggsperioden og ved permanent situasjon. Det må også beskrives hvilke virkninger eventuelle tiltak vil ha for vassdragene og vassdragsnære områder.

Vi viser til brev av 28.06.2021 med detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble. NVE ga innspill til oppstart av planarbeidet i brev av 14.10.2020. Det er avholdt møter mellom NVE, Nye Veier og kommunene Vegårshei, Kragerø og Gjerstad 26.11.2020 og mellom Nye Veier og NVE 31.08.2021.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor

Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge

Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord

Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør

Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest

Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst

Vangsvieien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



Vi viser også til våre uttalelser og kontakt i arbeidet med kommunedelplanen for veistrekningen Bamble-Grimstad.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft.

NVEs rolle som statlig myndighet for flom- og skredfare i tilknytning til arealplaner for samferdselsanlegg innebærer å gi råd og veiledning knyttet til faren, og se etter om faren blir utredet godt nok til å vurdere fare knyttet til omkringliggende områder. Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Vi forutsetter at sikkerheten og sikkerhetsnivået for selve vei- og baneanlegget ivaretas av samferdselsetatene i hht egne håndbøker og lignende.

I saker der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkninger av tiltak utredes og hensynet til vassdraget ivaretas. NVE mener samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Videre må vannveier krysses med god nok kapasitet, slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker.

Generelt til planen

Detaljreguleringsplanen fremstår som for overordnet til å være siste plannivå. Nye Veier har den siste tiden gitt signaler om at de vil vurdere deler av planen på nytt og se på muligheten for å gjenbruke mer av den eksisterende veien. NVE mener dette kan være hensiktsmessig. Ved å gjenbruke mer av eksisterende vei vil inngrep i uberørte naturområder reduseres. Samtidig minner vi om at det også langs eksisterende vei finnes områder som er sårbare for inngrep.

NVE anbefaler at denne planen omgjøres til en områdereguleringsplan og at det blir utarbeidet mer detaljerte detaljreguleringsplaner for kortere delstrekninger. På denne måten vil det være mulig å i større grad belyse hvilke virkninger tiltakene har blant annet for vassdragene. Områdene for masselagring og sikring mot kvikkleire virker nå løsrevet fra resten av planen.

I vår uttalelse trekker vi frem noen lokaliteter og rapporter spesielt, for å utdype våre poeng og forklare problemstillinger. Nye Veier må ta en gjennomgang av alle tiltak i og ved vassdrag og vurdere disse, uavhengig av vi har kommentert disse i vår uttalelse eller ikke. NVE forventer at våre innspill her og i dialog i tidlige planfaser blir tatt hensyn til i planen.

Vassdragstiltak

Bakgrunn

I NVEs uttalelse til kommunedelplanen for E18 Dørdal – Grimstad, datert 22.05.2019 (vår referanse 201834852) skrev vi:

*«NVE har anbefalt at vassdragstiltak avklares i størst mulig grad opp mot vannressurslovens bestemmelser. Dette for å gi størst mulig forutsigbarhet i den videre planprosessen. **Foreliggende planforslag avklarer ikke hvorvidt vei-/sikringsanlegg innebærer vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget eller sjøen. Dette gir mindre forutsigbarhet knyttet til reguleringsplan. Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til slik skade eller ulempe, stiller [vannressurslovens § 23](#) blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer. NVE forutsetter at avklaringer etter vannressursloven gjøres i forbindelse***



med reguleringsplan, jamfør vannressursloven [§ 20, bokstav d](#). Vassdragstiltakene må derfor være tilstrekkelig belyst i reguleringsplan, jamfør § 23.

Planområdet krysser fire [verna vassdrag](#). Her kan nye anlegg bare tillates hvis hensynet til verneverdiene i vassdraget ikke taler imot, jamfør [vannressurslovens § 35](#).» og videre «**NVE påpeker at alle vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser må inngå i reguleringsplanen, og må der være tilstrekkelig belyst, jamfør § 23.**»

I vårt innspill til oppstart av reguleringsplanen for E18 Bamble – Tvedestrand, brev av 14.10.2020, var vi tydelige på at tiltakene som planlegges i og ved vassdrag må beskrives tydelig i planen. Vi ga klart uttrykk for at det må gå frem av planmaterialet om tiltaket kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser. Planforslaget må ikke legge til rette for slike tiltak uten at det samtidig avklares hvorvidt tiltaket er gjennomførbart i overensstemmelse med vannressursloven. Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til slik skade eller ulempe, stiller [vannressurslovens § 23](#) blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer.

Vi viser også til møte 26.11.2020 der vassdragene i veilinja ble gjennomgått. NVE var der helt tydelige på at vassdragstiltak må vurderes etter vannressursloven §§ 5 og 8. Evt. må tiltak belyses/vurderes/opplyses som i en konsesjonssøknad, jf. referat datert 21.12.2020. Videre må tiltakene presenteres i en gjennomførbar plan og vi ba om å få et hefte/oversikt med beskrivelse av kryssing av vassdragene.

Vi påpekte at det var positivt at så mange vassdrag krysses med bru og at andre mindre tiltak må ivaretas med bestemmelser om gjennomføringen. I referatet står det videre at masselagringsområder som berører vassdrag også må belyses og at masselagringsområder ikke skal legges i sårbare vassdrag.

Vi var også tydelige på at reguleringsplan er siste nivå der NVE er inne i behandlingen. Virkningene tiltakene vil ha for vassdragene må komme tydelig frem her.

NVEs vurdering

Planforslaget innebærer kryssing av vassdrag, lukninger, omlegging og tiltak i og ved vassdrag. Planforslaget er lite detaljert i å beskrive hvordan tiltakene skal gjennomføres og hvilke virkninger dette vil ha for allmenne interesser i vassdragene i anleggsfasen og i permanent fase. Allmenne interesser er blant annet biologisk mangfold, verdifulle landskapselementer, fisk og fiske, kulturminner og kulturmiljø, friluftsliv med mer. Veianlegget krysser tre verna vassdragsområder (Bamble-, Solum- og Drangedalsvassdragene, Gjerstadvassdraget og Vegårvassdraget). Planforslaget beskriver ikke hvordan tiltakene påvirker verneverdiene i vassdragene. RPR for verna vassdrag må legges til grunn i planarbeidet.

I planmaterialet er det en Fagrapport hydrologi (NV38E18TB-GEO-RAP-003) der det er gitt en gjennomgang av de vassdragene veilinja krysser. Her er det identifisert 27 hovedlokaliteter hvor den planlagte veien krysser ulike vassdrag og det er nødvendig å bygge en bru eller kulvert.

I hydrologinotatet er det gjort en beregning av flomstørrelsen for alle vassdragene veilinja vil krysse. Med dette har Nye Veier fått et grunnlag for å dimensjonere bruer og kulverter slik at disse får god nok kapasitet til å håndtere en 200-årsflom med en klimafaktor på 1,2 eller 1,3 og en sikkerhetsfaktor på 1,2. NVE tar disse vurderingene til etterretning og forutsetter at Nye Veier ivaretar sikkerheten mot flomfare knyttet til det nye veianlegget.

NVE har kommentarer knyttet til faren for flom for omkringliggende områder. Det er ikke sett på hvordan tiltakene som berører vassdrag kan påvirke strømmingen oppstrøms og nedstrøms kryssingene eller om tiltakene vil medføre økt vannstandstigning eller økt fare for erosjon. Det er heller ikke vurdert



hvilke endringer i vannstanden eventuelle pilarer eller innsnevring i vassdraget vil kunne gi. Hydrologinotatet tar ikke for seg vassdragene som berøres av masselagringsområder og anleggsveier.

I kapittel 6 i Fagrapport – Vann, avløp, vannmiljø og overvannshåndtering (NV38E18TB-VEI-RAP-0001) står det at det som hovedprinsipp legges opp til å la de større vassdragene passere E18 upåvirket. Her vises det til at det skal brukes bru eller kulverter som også kan fungere som kulverter for vilt. NVE er ikke enig i det premisset at kryssing av vassdrag med bru og kulvert er å la de passere upåvirket, med mindre vannstrengen, kantvegetasjon og elvekantene forblir uberørt.

Det står videre i dette notatet at kulverter og stikkrenner med naturlig bunn bør benyttes så langt det lar seg gjøre og at dette vil kreve større dimensjon på kulverten. For at NVE skal kunne vurdere effekten av tiltak på vassdraget må det gjøres konkrete vurderinger av hvilke løsninger som brukes hvor. Dette må følges opp med konkrete bestemmelser i planen.

For Gongelva planlegges det en omlegging for at ikke elva skal komme i berøring med den nye veien. Det er positivt at det planlegges en omlegging fremfor å måtte lukke elva permanent på et lengre strekk. Vi støtter også vurderingen knyttet til lukking i anleggsperioden for å forhindre ukontrollert partikkelflukt. Vi kan ikke se at det foreligger noen vurderinger av hvilke allmenne interesser som kan bli berørt av en slik omlegging. Gongelva er innenfor det vernete vassdragsområdet Bamble, Solum og Drangedal, der Lonavassdraget er nevnt spesielt. I denne fagrapporten er det ikke flere kryssingspunkt som er nevnt spesielt.

Det er positivt at det for de store vassdragene skal bygges bru og at det står i rapportene at det ikke skal påvirke vassdragene, men det er svært uheldig at det ikke avklart nærmere plassering, størrelse og utforming av brufundamentene og pilarene. Dette kan ha betydning for vassdragsrelatert fare for omkringliggende områder og for behov for erosjonssikring og ytterligere tiltak i vassdragene.

Sikring mot kvikkleireskred kan medføre større terrenginngrep, erosjonssikring og utfyllinger i vassdrag. I vurderingen av kvikkleireskredfare, Fagrapport NV38E18TB-GTK-RAP-0001 med vedlegg, er det vist til behov for mulig erosjonssikring og tiltak i og ved vassdrag uten at vi kan se at virkningene dette vil ha for vassdragene er tilstrekkelig vurdert.

I Tvedestrand kommune krysser veien blant annet Storelva som er en del av Vegårvassdraget. Kryssingen er like vest for Fosstveit kraftverk. Elva er forholdvis bred der den nye veien er planlagt. Det er ikke tydelige føringer i planen om hvordan denne kryssingen skal foregå. Videre er det i Fagrapport geoteknikk, vedlegg 8, kartlagt flere kvikkleiresoner i dette området. I fagrapportene er det foreslått å slake ut skråningen. Det er ikke vist nærmere hvor stor utstrekning dette vil ha og om det eventuelt vil berøre selve elvestrengen eller kantvegetasjonen.

Det er lagt inn nye masselagringsområder på mange steder langs linja. Disse berører også vassdrag uten at det er vurdert hvilke virkninger dette vil ha for allmenne interesser. I konsekvensutredningen av disse områdene er det for enkelte områder nevnt at området ligger innenfor vernete vassdragsområder, men det er ikke vurdert hvilken påvirkning det vil ha for bekkesystemene/vassdragene at deler av vassdragene lukkes.

I bestemmelsene til planen er det overordnede funksjonsbestemmelser knyttet til vassdrag. Det er ikke avklart hvor det må gjøres erosjonssikringer og plastringer eller avklart om bruer skal bygges med pilarer i og ved vassdragene. Vi kan heller ikke se noen oversikt over lengden på kulvertene og hvilken barriere dette vil kunne skape. Virkningene dette har for vassdragene er ikke konkret vurdert opp mot allmenne interesser verken for permanent tilstand eller for anleggsperioden. Vi kan heller ikke se at det er gjort konkrete vurderinger av verna vassdrag.



NVEs innsigelse

Når en reguleringsplan beskriver de hensyn som vannressursloven skal ivareta, kan reguleringsplanen erstatte en konsesjon etter vannressursloven § 8, jf. §§ 18 og 20 d. Dette forutsetter at reguleringsplanen gir en god beskrivelse av tiltakene og at konsekvensene for allmenne interesser er vurdert.

Foreliggende planforslag avklarer ikke hvorvidt veianlegg, sikringsanlegg, anleggsområder og masselagringsområder innebærer vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdrag. Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til slik skade eller ulempe vil tiltaket være konsesjonspliktig etter vrl. § 8. [Vannressursloven § 23 stiller](#) blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer i forbindelse med en søknad om konsesjon. For en samordning etter vannressursloven forutsetter NVE at avklaringer etter vannressursloven gjøres i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplanen [§ 20, bokstav d](#). Vassdragstiltakene må derfor være tilstrekkelig belyst i reguleringsplan, jmfør § 23.

NVE har innsigelse til detaljreguleringsplanen for E18 Tvedestrand – Bamble. Planforslaget gir ikke NVE grunnlag for å vurdere tiltakenes virkning for allmenne interesser i vassdrag, jf. vannressursloven §§ 8, 18 og 35.

For å løse innsigelsen må det lages en oversikt over alle tiltakene som planlegges knyttet til vann og vassdrag der virkningene for allmenne interesser er sammenstilt og vurdert. NVE vil kunne samordne mot vannressursloven dersom forholdene som vannressursloven skal ivareta er vurdert, innarbeidet og tatt hensyn til i planen.

Kvikkleireskredfare

Vedlagt planen er det utredning av kvikkleiresoner og aktsomhetssoner (Fagrapport NV38E18TB-GTK-RAP-0001 med vedlegg). Utredningene og vurderingene er utført av Cowi, mens det er Terraplan som har gjort uavhengig kvalitetssikring (Notat 21006-RIG-NOT-01). Vi tar utredningene og vurderingene som er gjort til etterretning. Det ser ut til at det er gjort et godt arbeid i å få kartlagt aktsomhetsområder og faresoner.

NVE mener imidlertid at det må klargjøres nærmere hvordan stabiliteten skal ivaretas i faresonene. I rapportene som følger planen er det for enkelte områder vist til at skråninger må avslakes, at det må etableres støttefyllinger og erosjonssikringer. Avslaking kan innebære at man kommer ned i kvikkleira. Dette kan være vanskelig å gjennomføre. For kvikkleiresone ved Sundebru er det foreslått en avslaking fra elvebunn og opp. Dette vil blottlegge løsmassene og kunne gi økt erosjon. Videre vil dette medføre endringer i strømming og økt fare for erosjon på andre strekninger. Her er det også beskrevet at når plassering av brupilar er fastlagt må det sikres at fundamentering av pilar ikke forverrer skråningsstabiliteten. Slik det fremstår i rapporten er det ikke avklart om dette er gjennomførbart. Virkningene disse tiltakene har for vassdragene er ikke beskrevet og vurdert i planen, jf. avsnittene ovenfor om vassdragstiltak.

I områdene der stabiliteten er for lav må den reelle faren utredes nærmere, og det må dokumenteres at det er gjennomførbart å oppnå en god nok stabilitet. Risikoreduserende tiltak som avslaking, avlastning, erosjonssikring og motfyllinger må beskrives og virkningene dette eventuelt har for vassdragsmiljø, erosjonsforhold, strømming og vannstandsendringer m.m. må vurderes.

I rapportene er det sikkerhet mot utbyggingen av veien som det er gjort rede for. Vi savner en gjennomgang av om tiltakene kan medføre økt fare for omkringliggende områder. Vil endringene knyttet til anleggning av den nye veien kunne medføre økt fare for skred som kan få konsekvenser for omkringliggende områder?



Det åpnes for håndtering og midlertidig lagring av masser i prosjekt. Det forutsettes å plassere løsmasser midlertidig i bygge og anleggsområder eller på areal regulert til annen veigrunn. NVE mener det må gjøres tydelig i planen (plankart og bestemmelser) at det også ved midlertidig plassering av masser må avklares og dokumenteres sikkerhet mot skred.

I utredningene av kvikkleireskredfare er det gitt forutsetninger og krav til gjennomføring. Dette må tas inn i planens bestemmelser. I fremstillingen av hensynssonene i plankartet er det ikke skilt mellom aktsomhetsområder der det må gjøres en nærmere kartlegging hvis det blir aktuelt med tiltak og reelle faresoner. Vi mener dette må skilles og at det til de reelle faresonene tilknyttes konkrete bestemmelser som ivaretar forutsetningene fra den geotekniske rapporten med vedlegg. For enkelte av sonene er det blant annet påpekt behov for masseutskifting før det går i gang med anleggsarbeidet. Det vil også være viktig å få på plass bestemmelser som ivaretar at det ikke åpnes for midlertidig masselagring eller pålasting uten at tilfredsstillende sikkerhet for det er dokumentert.

Borpunktene må meldes inn til NADAG og de nye faresonene må meldes inn via **NVEs innmeldingstjeneste**, slik at de blir tilgjengelige på det offentlige kartgrunnlaget.

NVEs innsigelse

NVE har innsigelse til reguleringsplanen for E18 Bamble – Tvedestrand fordi det ikke er utredet og i tilstrekkelig grad vist hvordan sikkerheten mot kvikkleireskred skal ivaretas i planen, jf. pbl § 28-1 og kravene i Byggteknisk forskrift (TEK17) §§ 7-1 og 7-3 med veiledning.

For å løse innsigelsen må det gjøres konkrete vurderinger og dokumenteres hvordan stabiliteten skal sikres i anleggsperioden og ved permanent situasjon. Det må også beskrives hvilke virkninger eventuelle tiltak vil ha for vassdragene og vassdragsnære områder.

Fare for skred i bratt terreng

I Fagrapport ingeniørgeologi (NV38E18TB_GEO-RAP-0001) er det i vedlegg 4 en skredfarekartlegging. Det ser ut til at det her er tatt utgangspunkt i aktsomhetsområder og vurdert disse områdene nærmere. I rapporten konkluderes det med at det er flere områder med skredproblematikk som krever tiltak. Skredproblematikken karakteriseres som lite komplisert og vil kunne håndteres i videre detaljprosjektering. NVE mener at hensynssonene som gjelder skredfare i bratt terreng bør skilles, slik at områder med aktsomhetssoner skilles fra områder der den reelle skredfaren er utredet og at bestemmelsene som er tilknyttet sonene tilpasses. NVE mener det bør være mer konkrete bestemmelser der forutsetningene gitt i fagrapporten følges opp. Vi forutsetter at Nye Veier ivaretar tilstrekkelig sikkerhet for selve veianlegget, men savner tydelig konklusjon på at anlegget ikke medfører økt fare for omkringliggende områder. Endring i vannhåndtering og avskjæring av vannveier kan medføre økt fare for skred. Vi savner også en oversikt over om tiltak for å sikre mot skred kan medføre tiltak i og ved vassdrag.

Masselagringsområder

I Fagrapporten som omhandler masselagring går det frem at det har vært et prinsipp å legge til rette for masselagring jevnt fordelt i hele prosjektområdet. Det står videre at det er søkt etter områder med lavest mulig grad av konflikter og foretatt en siling ut fra dette. Det er videre beskrevet at godt egnede området er dalsøkk og fordypninger i terrenget.

Vi mener det er uheldig at det ikke fremgår tydeligere hvilke valg som er gjort i forkant av valg av områder for masselagring. Vi ser at det er en fordel å spare transport og CO₂ ved å finne masselagringsområder i nærheten av veilinja. Det er mange mindre vassdrag som med dette blir lukket



også innenfor verna vassdragsområder. NVE mener det burde vært diskutert i plangrunnlaget om det finnes et større område der det også er mulig å gjenbruke massene i større grad.

Siden masselagringsområdene ikke ble konsekvensutredet som en del av kommunedelplanen er dette gjort som en del av reguleringsplanen. I rapporten som omhandler naturmangfold er det vist til NVE-rapport 49/2013 (Vannkraftkonsesjoner som skal revideres innen 2022) for vurdering av ferskvannsfisk. I [NVE](#) rapport 49/2013 er det brukt en metodikk for å klassifisere vassdrag ut fra fisk og fiske, men metodikken her er knyttet konkret til dette arbeidet med revisjoner av konsesjoner, og derfor ikke direkte overførbart til planarbeid.

I rapporten som omhandler naturmangfold tabell 4-2, der det er vist kriterier for verdisetting, savner vi at verna vassdrag er nevnt og vurdert i materialet.

Energianlegg

Veilinja følger høyspenningslinjer og krysser disse på flere strekk. Sentral- og regionalnettanlegg, transformatorstasjoner og andre større kraftledninger som krever konsesjon etter energilova er unntatt saksbehandling etter pbl, jf. § 1-3. Eksisterende og vedtatte større høyspenningsanlegg og transformatorstasjoner skal reguleres med hensynssone "Båndlegging etter annet lovverk" H740, jf. pbl § 11-8 d. Vi forutsetter at det har vært dialog med og involvering av netteier i planprosessen.

Anlegg for produksjon av energi bør reguleres med arealformål "Bebyggelse og anlegg".

Avslutning

Planen er svært omfattende og har svært mange dokumenter. Vi ser at det kan være vurderinger og beskrivelser vi kan ha oversett. Vi ber Nye Veier og aktuelle kommuner ta kontakt når det foreligger en mer konkret vurdering knyttet til sikring mot kvikkleireskred og en konkret vurdering av virkningene av tiltakene som planlegges i og ved vassdragene.

Med hilsen

Øyvind Leirset
seksjonssjef

Heidi Mathea Henriksen
Senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Mottakerliste:

STATSFORVALTEREN I AGDER
STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK

Kopi til:

Bamble kommune
Gjerstad kommune



Kragerø kommune
Nye Veier AS
Risør kommune
Tvedestrand kommune
Vegårshei kommune



Statens vegvesen

Likelydende brev – se vedlagt liste

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Solveig Gunn Hellevig / 38121587	20/158094-24		21.09.2021

Reguleringsplan – Innspill og innsigelse til E18 Tvedestrand – Bamble ved høring og offentlig ettersyn – Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei, Tvedestrand

Vi viser til brev av 28.06.2021 med forslag til detaljreguleringsplan for ny E18 Tvedestrand – Bamble. Vi har fått forlenget svarfrist til 22.09.2021.

Vi viser også til våre innspill ved oppstart i planleggingen, jf. vårt brev av 14.10.2021.

Statens vegvesen uttaler seg i rollene som vegeier for dagens E18, som myndighetsorgan og som fagorgan med sektoransvar. Dette følger av instruksen for Statens vegvesen fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Statens vegvesen har innsigelse til to forhold i planforslaget. Dette er det redegjort nærmere for under. Vi har også noen innspill og merknader til planforslaget.

Innsigelse knyttet til mangelfull avklaring av byggegrenser

Byggegrensene for ny E18, er i planforslaget enten tegnet inn på plankartet eller omtalt i bestemmelsene. For byggegrenser omtalt i bestemmelsene må det være avklart hvor byggegrensen skal måles fra. Av planbestemmelsene kan det se ut som byggegrensene først blir fastlagt i byggeplanfasen eller ved bygging. Det er videre uklart om plankartet viser planlagt vegbredde for alle vegene, slik at man kan bruke plankartet for å måle ut byggegrensene.

Vegloven fastsetter minimum 50 meter byggegrense for riksveg. Byggegrensen måles horisontalt fra kjørebanelens midtlinje. Ved 4 felts veg måles byggegrensen fra midtlinjen i nærmeste kjørebane. Byggegrensen må kunne måles eksakt for at vegmyndigheten og arealplanmyndighetene skal kunne utøve sitt forvaltningsansvar sikkert og entydig.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Langsævn 4
4846 ARENDAL

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Denne innsigelsen kan frafalles dersom plankart og bestemmelser endres slik at byggegrensene framgår eksakt.

Innsigelse knyttet til bestemmelser om oppheving av gjeldende reguleringsplaner for E18

Statens vegvesen kan ikke akseptere at gjeldende reguleringsplaner for dagens E18 oppheves. For områder hvor reguleringsplanen for ny E18 overlapper gjeldende reguleringsplaner, er dette uproblematisk – når ny reguleringsplan blir vedtatt, vil den overstyre den delen av den underliggende reguleringsplanen som blir berørt. Reguleringsplan for ny E18, kan imidlertid ikke oppheve gjeldende reguleringsplaner som gjelder områder utenfor den nye reguleringsplanen. Formelt sett må det gjennomføres samme planprosess for oppheving av reguleringsplaner som når nye planer skal utarbeides. Statens vegvesen kan derfor ikke se at det er gjennomført en formelt riktig prosess med oppheving av reguleringsplaner.

For forvaltningen av eksisterende E18 og områdene rundt er det ikke akseptabelt at styringsmuligheter i gjeldende reguleringsplaner bortfaller uten at dette skjer i egne reguleringsprosesser for de aktuelle områdene.

Dette gjelder tilsvarende for forslaget til reguleringsbestemmelser § 6 som har med et rekkefølgekrav for fjerning av viltgjerd langs eksisterende E18. Vi kan ikke se at det er hjemmel for et slikt rekkefølgekrav i reguleringsplanen for ny E18, når det gjelder områder utenfor den nye reguleringsplanen og som er regulert i gjeldende reguleringsplaner for E18.

Innsigelsen kan frafalles dersom bestemmelsene om oppheving av gjeldende reguleringsplaner for eksisterende E18, tas ut.

Noen innspill og merknader

Alle omkjøringsveger, inkludert rundkjøringer og kryss bør dimensjoneres for alle kjøretøygrupper. Spesielt modulvogntog type 3, som er den som har det største sporingskravet. Dette gjelder også midlertidig veger i anleggsfasen.

Det er veldig bra med omlegging av dagens omkjøringsveg ved Abel skole.

Statens vegvesen forutsetter at Nye Veier AS som tiltakshaver, tar aktiv del i denne planleggingen av anleggstrafikken. Det anser vi som nødvendig, særlig for å oppnå god trafiksikkerhet og framkommelighet i anleggsperioden.

Statens vegvesen viser til vedtatte bestemmelser i kommunedelplanen, som beskriver at det ved utarbeidelse av reguleringsplan, skal tilrettelegges for kollektivknutepunkt med sikre gang- og sykkelforbindelser i alle kryss. Disse veiene og samferdselsanleggene som sikrer et sammenhengende vegsystem, må være en integrert del av E18 planen. Så langt vi har hatt kapasitet til å gjennomlese utredningene, så mener vi det er gjort et grundig utredningsarbeid som har gitt overveiende gode planløsningene for kryss og kollektivløsninger. Vi har likevel noen innspill:

- Fikkjebakke næringsområde bør bli tilknyttet det nye veisystemet, ved at begge de regulerte veier til næringsområde bygges. Videre at det planlegges for framtidig trafikkøkning. Det kan da være aktuelt å regulere og bygge rundkjøringer.

- Brokelandsheia kunne med fordel ha regulert inn park- and ride anlegg med større kapasitet.
- Det er ulemper med å plassere holdeplassen på rampene. Eksempelvis er det på Brokelandsheia observert at passasjerer blir kjørt til holdeplassen på nordgående rampe, og at skyssen rygget tilbake opp rampa for å unngå å kjøre ut på E18. Nærmeste kryss er i dag Sunde bru, og det oppleves altså som langt å kjøre for å snu. Med ny E18 vil nærmeste kryss være Fikkjebakke, og det vil helt klart forsterke problemet. Vi kan ikke fullt ut hindre slik adferd, men ved å legge til rette for at man kan kjøre tettere opp mot holdeplassene på begge sider av veg, vil en kunne redusere problemet. Ekspressbussholdeplassene ligger generelt så langt unna bebyggelse at det er nødvendig å komme dit med motorisert kjøretøy. Fotgjengere vil kjenne seg utilpass inne i et område som er dominert av den 4 felts motorveien med motorveirampene. Løsningene i seg selv kan være trafiksikre, men om fotgjengere føler seg utrygge, vil de ikke bruke anlegget. Dersom fotgjengere i tillegg har utfordringer i forhold til syn, hørsel, bevegelseshemming eller annet, vil behovet for å kunne kjøre rett til holdeplassen være stor. I Vinterkjærkrysset har plassering av parkeringsplass og terminal i direkte tilknytning til holdeplassene på rampene fjernet dette problemet. Det framstår som en totalt sett bedre løsning.

Høydeangivelse på E18-linja må angis. Statens vegvesen viser til at høyder på fremtidig E18 er nødvendig for blant annet å ha kontroll på støyforurensning og støyskjerming.

Statens vegvesen er positiv til de signaler som er gitt av Nye Veier AS om løsninger som gjenbraker deler av dagens E18, og at det derfor vurderes fartsgrense 100 eller 90 km/t.

Østerholtheia rasteplass er kåret til ett av Norges fineste rasteplassanlegg. Er det mulig å planlegge en tilkomst til dette anlegget, for vestgående trafikk på ny E18? Vi mener å se at ved å opprettholde dette tilbudet for den store gruppen av veifarende på sommertid, vil det både gi økt reiseopplevelse for de veifarende og være positivt for lokalbefolkningen i området. Mulighet til rast og hvile øker også trafiksikkerheten og vil framstå som ett konkret eksempel på bærekraftig arealforvaltning ved at en da aktivt legger til rette for at en fortsatt kan komme til dette anlegget. Østerholtheia har unike stedlige kvaliteter. Anlegget representerer E18 historie og er innarbeidet i mange sine reise- og ferievaner.

Statens vegvesen ser at kontrollplassen på Østerholtheia er beholdt. Det er viktig for å ha et tilstrekkelig antall kontrollplasser på denne riksveggruta.

Med hilsen

Roar Midtbø Jensen
Avdelingsdirektør

Erling B. Jonassen
Seksjonsleder Agder

Eivind Gurholt
Seksjonsleder Vestfold/Telemark

Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til

STATSFORVALTEREN I AGDER, Postboks 504, 4804 ARENDAL

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMAR, Postboks 2076, 3103 TØNSBERG

Kopi

AGDER FYLKESKOMMUNE, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL

BAMBLE KOMMUNE, Postboks 80, 3993 LANGESUND

GJERSTAD KOMMUNE, Gjerstadveien 1335, 4980 GJERSTAD

KRAGERØ KOMMUNE, Postboks 128, 3791 KRAGERØ

NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE), Postboks 5091 Majorstua, 0301 OSLO

NYE VEIER AS, Kjøita 6, 4630 KRISTIANSAND S

RISØR KOMMUNE, Postboks 158, 4952 RISØR

TVEDESTRAND KOMMUNE, Postboks 38, 4901 TVEDESTRAND

VEGÅRSHEI KOMMUNE, Molandsveien 11, 4985 VEGÅRSHEI

VESTFOLD OG TELEMARKE FYLKESKOMMUNE, Postboks 2844, 3702 SKIEN

NYE VEIER AS

Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Saksbeh./tlf.nr.: Rune Garberg/90080853
Deres ref./Deres dato: 2021/537-1/ 28.06.2021
Vår ref.: 18/00722-16
Vår dato: 16.09.2021

Høringsuttalelse - Høring og offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble

Statnett viser til varsel datert 28.06.2021 om høring av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand - Bamble.

Detaljreguleringsplanen omfatter kommunene Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei og Tvedestrand, og planprosessen gjennomføres som et interkommunalt plansamarbeid. Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for firefelts motorvei på den 54 km lange strekningen. Formålet med ny E18 er å binde sammen regionene, utvikle bo- og arbeidsmarkedet og sikre gode rammebetingelser for næringslivet, samt redusere reisetiden og øke trafiksikkerheten.

Statnett eier, drifter og utvikler det norske transmisjonsnett – hovednettet i strømforsyningen. Transmisjonsnett består av ca. 160 transformatorstasjoner og ca. 11000 km kraftledninger over hele Norge, foruten ledninger og sjøkabler til utlandet.

Vi gjør oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas nødvendige hensyn til drift og utvikling av anleggene. Statnetts merknader følger under.

Felles for elektriske anlegg - inntegning i plankart

Det foreslåtte planområdet berører eksisterende 420 kV-ledningen Arendal – Bamble. Ledningen er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), jf. energiloven § 3-1 første ledd.

Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Transmisjonsnettledninger skal derfor ikke inntegnes som et planformål i reguleringsplan. Anleggene skal i stedet innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6).

Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttes opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene:

Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.

Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet tilhørende transmisjonsnettledningen Arendal – Bamble er totalt 40 meter bredt, 20 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen.

Som bestemmelsen over tilsier, så vil en gjøre oppmerksom på at Statnett har styringsrett innenfor ledningens byggeforbudsbelte og at høyder til ledningen og avstander til master kan være sterkt regulerende for valg av trase. Krysninger og nærføring må derfor avklares med Statnett som ledningseier og rettighetshaver. Kåre Eidem (Kare.Eidem@Statnett.no) er Statnetts kontaktperson vedr. denne type avklaringer.

Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over jordkabler, skade på mastejording eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

Arbeid nært spenningsnett anlegg, for eksempel sprengningsarbeid, anleggsarbeid og skogsarbeid, må skje på en måte som ikke gir fare for skade på personell eller Statnetts ledninger, maskiner og utstyr.

Det er en varslingsplikt for slikt arbeid dersom det skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line. Statnett skal da kontaktes seinest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befaring kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås.

Det vises ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside;

<https://www.statnett.no/om-statnett/vart-hms-arbeid/arbeid-nar-hoyspentanlegg/>

samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som finnes der.

Statnett ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger og kabler som er spenningsnett.

Statnett ber om at ROS-analyse for planen/tiltaket gjennomføres med hensyn til transmisjonsnett som kritisk infrastruktur. Analysen må behandle både gjennomføring og ferdig bygget anlegg.

Statnett ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Lars Erik Vindfallet Lauritsen
Seniorrådgiver

Rune Garberg
Seniorrådgiver

Kopi: NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT NVE

Saksprotokoll

Høringsuttalelse - Reguleringsplan - detaljregulering - E18 Dørdal - Tvedestrand

Arkivsak-dok. 20/09534
Saksbehandler Henry Hvalvik

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	02.09.2021	47/21
1 Teknisk- og miljøutvalget	01.09.2021	65/21

Kommunedirektørens innstilling:

Bamble Formannskap har blitt forelagt forslag til Detaljplan for fire felt motorveg Bamble - Tvedestrand med tilhørende dokumenter.

Formannskapet er kjent med planens hovedmål og til tidligere innsendte kravslister til utarbeidelsen av planen.

Det er en svakhet at det ikke foreligger et saksoppsett til det interkommunale planutvalgets behandling 25.6.21, der innspillene er avvleid med begrunnelser.

Bamble Formannskap gir følgende uttalelse til Detaljplanen i høringsperioden:

1. Formannskapet støtter de faglige kommentarer og kravene i saksutredningen.
2. Formannskapet forutsetter at plankartet justeres på følgende punkter. Punktene kommer i geografisk rekkefølge i planen:
 1. Bru over Gongeelva forlenges betydelig i retning syd- vest. Antatt minst 40 meter. Dette for å sikre viltpassasje, sikre gyteelv med randsoner, sikre at dalen beholder noe av sin originale landskapsform. Det bør vurderes å forlenge brua helt over gamle sørlandske hovedveg, fv. 363.
 2. G/S veg fra Bakkevannet inklusiv etablering av oppholdsplass / busslomme til grendehuset må sikres i planen og gjennomføres samtidig med anlegget. Dagens kulvert til Sæteren forblir. Det forutsettes forutgående geologisk rapport av fjell inntil G/S veg..
 3. Vegformålsbredde på Rørholtvegen utvides med min. 4 meter. Dette for at senere utbedringer kan gjennomføres uten reguleringsendringer.
 4. Deponi/ masseforvaltning – Grummestadheia reduseres i omfang og det sikres areal for sedimentasjonsbasseng. Toppjord må bli som krav fra Statsforvalteren og som beskrevet i innspill.
 5. Kulvert ved Trondskjerr må ha åpning som sikrer god sikt gjennom og plass for store kjøretøyer og for myke trafikanter samtidig.
 6. Det vurderes økt masse som støyvoller langsetter fire- felt motorveg i hele strekket. Det vil ha stor betydning for bygdelig og opphold.
 7. Massedeponi på Skauheia reduseres i omfang. Toppjordkrav må etterkommes. Krav om sedimentasjonsbasseng er påregnelig.
 8. Viltovergang ved Skaugen – Plassen gård økes til 60 meters bredde. Hensynssoner utvides.

Dette fordi den viltovergangen vi bli betydelig for et større område.

9. Det foretas endringer av hvileplassområde i Bakkevannet Nord som sikrer en avkjørsel _-utkjørsel og parkeringer. Plassen vil bli videreført som allment oppholdsplass og muligheter for visningsbygg.

10. Det innreguleres lokale allmenne parkeringer ved gården Plassen, ved Dørdal gård og Bakkevannet syd for vandrere på skogsveger og løyper.

Generelt:

Formannskapet ser at vilkår satt til vannkvalitet, strandsoner og gårdsvegdimensjoner blir ivarettatt. Og en registrerer at vegplanen ikke kommer til å hindre en allmenn tilretteleggelse av en rundløype rundt Bakkevannet. Planen vil imidlertid skape nye føringer for linjevalget.

3. Formannskapet vil be om at Nye Veier avsetter ressurser til en konkret planlegging av turløype som rundløype i dette distriktet.

4. Bestemmelsene til planen.

Formannskapet viser her til underutvalgets innspill for forbedringer av bestemmelsene. Innspillet videreføres inn i denne høringen

5. Til tiltak i fellesgrense med Kragerø

Formannskapet forutsetter at det utarbeides en konkret teknisk plan for sikring av fiskevandring gjennom fyllinger i Stidalsbukta.

6. Formannskapet mener at planforbedringene er av en slik karakter at det ikke utløser nye høringer slik at planprosessen kan fortsette.

Vedtaket sendes : Forslagstiller

Formannskapet har behandlet saken i møte 02.09.2021 sak 47/21

Møtebehandling

Henry Hvalvik informerte og svarte på spørsmål.

Karsten T. Fiane (SP) fremmet følgende endringer til Kommunedirektørens innstilling på vegne av AP/SP:

Punkt 2, underpunkt 1, endres til:

Krysning gamle E18 - Gongeelva - Fv. 363 skal etableres som bru. Dette for å sikre viltpassasje og gyteelva med randsoner; beholde Grådalen sin opprinnelige landskapsform; samt sikre gode løsninger for lokaltrafikken og de myke trafikantene.

Punkt 2, underpunkt 6, endres til:

Det skal anlegges støybegrensende tiltak langsetter firefelts motorveg i hele sin strekning . Overskuddsmasser skal brukes der det er mulig. Støyreduserende tiltak vil ha en stor betydning for bygdelivet og bruken av omkringliggende terreng og turområder.

Votering

Punkt 1,3,4,5,6 i innstillingen enstemmig vedtatt

Punkt 2 i innstillingen ble satt opp mot endringsforslagene til Karsten T. Fiane. Karsten T. Fianes forslag til endringer til punkt 2 enstemmig vedtatt.

Formannskapets vedtak/innstilling

Bamble Formannskap har blitt forelagt forslag til Detaljplan for fire felt motorveg Bamble - Tvedestrand med tilhørende dokumenter.

Formannskapet er kjent med planens hovedmål og til tidligere innsendte kravslister til utarbeidelsen av planen.

Det er en svakhet at det ikke foreligger et saksoppsett til det interkommunale planutvalgets behandling 25.6.21, der innspillene er avveid med begrunnelser.

Bamble Formannskap gir følgende uttalelse til Detaljplanen i høringsperioden:

1. Formannskapet støtter de faglige kommentarer og kravene i saksutredningen.

2. Formannskapet forutsetter at plankartet justeres på følgende punkter. Punktene kommer i geografisk rekkefølge i planen:

1. Bru over Gongeelva forlenges betydelig i retning syd- vest. Antatt minst 40 meter. Dette for å sikre viltpassasje, sikre gyteelv med randsoner, sikre at dalen beholder noe av sin originale landskapsform. Det bør vurderes å forlenge brua helt over gamle sørlandske hovedveg, fv. 363.
2. Krysning gamle E18 - Gongeelva - Fv. 363 skal etableres som bru. Dette for å sikre viltpassasje og gyteelva med randsoner; beholde Grådalen sin opprinnelige landskapsform; samt sikre gode løsninger for lokaltrafikken og de myke trafikantene
3. Vegformålsbredde på Rørholtvegen utvides med min. 4 meter. Dette for at senere utbedringer kan gjennomføres uten reguleringsendringer.
4. Deponi/ masseforvaltning – Grummestadheia reduseres i omfang og det sikres areal for sedimentasjonsbasseng. Toppjord må bli som krav fra Statsforvalteren og som beskrevet i innspill.
5. Kulvert ved Trondskjerr må ha åpning som sikrer god sikt gjennom og plass for store kjøretøyer og for myke trafikanter samtidig.
6. Det skal anlegges støybegrensende tiltak langsetter firefelts motorveg i hele sin strekning. Overskuddsmasser skal brukes der det er mulig. Støyreducerende tiltak vil ha en stor betydning for bygdelivet og bruken av omkringliggende terreng og turområder.
7. Massedeponi på Skauheia reduseres i omfang. Toppjordkrav må etterkommes. Krav om sedimentasjonsbasseng er påregnelig.
8. Viltovergang ved Skaugen – Plassen gård økes til 60 meters bredde. Hensynssoner utvides.
Dette fordi den viltovergangen vi bli betydelig for et større område.
9. Det foretas endringer av hvileplassområde i Bakkevannet Nord som sikrer en avkjørsel _ utkjørsel og parkeringer. Plassen vil bli videreført som allment oppholdsplass og muligheter for visningsbygg.
10. Det innreguleres lokale allmenne parkeringer ved gården Plassen, ved Dørdal gård og Bakkevannet syd for vandrere på skogsveger og løyper.

Generelt:

Formannskapet ser at vilkår satt til vannkvalitet, strandsoner og gårdsvegdimensjoner blir ivarettatt. Og en registrerer at vegplanen ikke kommer til å hindre en allmenn

tilrettelegging av en rundløype rundt Bakkevannet. Planen vil imidlertid skape nye føringer for linjevalget.

3. Formannskapet vil be om at Nye Veier avsetter ressurser til en konkret planlegging av turløype som rundløype i dette distriktet.

4. Bestemmelsene til planen.

Formannskapet viser her til underutvalgets innspill for forbedringer av bestemmelsene. Innspillet videreføres inn i denne høringen

5. Til tiltak i fellesgrense med Kragerø

Formannskapet forutsetter at det utarbeides en konkret teknisk plan for sikring av fiskevandring gjennom fyllinger i Stidalsbukta.

6. Formannskapet mener at planforbedringene er av en slik karakter at det ikke utløser nye høringer slik at planprosessen kan fortsette.

Vedtaket sendes : Forslagstiller



Kragerø kommune

Serviceavdelingen

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Deres ref.

Vår ref.
20/07428-93

Dato
22.09.2021

Melding om vedtak - Høringsuttalelse E18 Tvedestrand - Bamble

Kommunestyret har behandlet saken i møte 21.09.2021 sak 112/21

Følgende vedtak ble fattet:

Kommunestyrets vedtak

Kragerø kommunestyre har blitt forelagt forslag til Detaljplan for fire felt motorveg Tvedestrand – Bamble med tilhørende dokumenter. Kommunestyret er kjent med planens hovedmål og til tidligere innsendte kravlister til utarbeidelsen av planen.

Kragerø kommune gir følgende uttalelse til høringen av planforslaget:

1. Kommunestyret støtter de faglige kommentarene og kravene i saksutredningen. Tidligere kravlister opprettholdes slik dette framgår av vedlegg 1 og 2 med de presiseringer og tillegg som framgår nedenfor og i saksframstillingen.
2. Kommunestyret stiller seg bak merknader til viltkrysninger og deponiområder fremgår av vedlegg 5. Egnede overskuddsmasser skal benyttes for klargjøring av nye næringsarealer på Fikkjebakke.
3. Valgte veilinje medfører et svært omfattende og irreversibelt inngrep i naturområder med lange og dype skjæringer. For strekningen Bråtvannsdalen - Blautmyrdalen planlegges 1,5 km lang og dyp skjæring, bare avbrutt av en kort tunnel. Det fortsatt kommunestyrets oppfatning at riktig løsning i dette verdifulle naturområdet er å erstatte skjæringen med en lang tunnel på hele strekningen.
4. Nytt innspill – sikker vannforsyning:
 - Planområdet må ved Store Grøtvann utvides slik at dette sammenfaller med KDP og slik at nedre del av Grøtvann samt damanlegg og vanntårn med tilhørende infrastruktur faller innenfor.
 - Det legges inn sikringszone på området med bestemmelser som i tilstrekkelig grad ivaretar det overordnede hensynet å sikre vannforsyningen i anleggs- og driftsperioden.

Postadresse
Kragerø kommune
Pb. 128
3791 KRAGERØ

Besøksadresse
Rådhusgata 5
3770 KRAGERØ

Telefon: +47 35986200

Epost: post@kragero.kommune.no

Bankgiro: 2655 01 43800
Org.nr.: 963 946 902

- I samme henseende er det avgjørende at krysningspunkt for hovedvannledning må bygges som kulvert. Krav om dette skal framgå av bestemmelsene.
- Teknisk plan må ivareta trasé for ny hovedvannledning for utvidet kapasitet til Fikkjebakke med krysningspunkt.

Støy:

5. Støyskjermingstiltak langs veien må sikres i plankart og bestemmelser i henhold til støyretningslinje T-1442/2021 og slik det fremgår av saksutredningen. Dette gjelder for følgende prioriterte strekninger:
 - Gjerdemyra kryssområdet – Holtanesletta på begge sider. I kryssområdet skal trafikk også avskjermes visuelt mot bebyggelse.
 - Tisjøbrua – på begge sider.
 - Grøtvannsbrua – på begge sider.
 - Brynemo
 - Ødegården.
 - Strekninger som er eksponert mot Hullvann fra Vesterbekk til Hulldalen.
6. For øvrig vegstrekning stilles krav om at støyskjermingstiltak prioriteres slik dette fremgår av vedlegg 3. Gul støysone må begrenses til maks utstrekning på 100 m i ubebygde terreng.
7. Det skal gjennomføres uavhengig kontroll av utførelsen av støyskjermingstiltakene på de prioriterte strekningene. Dette innebærer kontroll av prosjekteringen og stedlig kontroll av at tiltakene er oppført i samsvar med prosjekteringsgrunnlaget.
8. Det skal utføres støymålinger på de prioriterte strekningene Gjerdemyra kryssområdet – Holtanesletta på begge sider innen et år etter at veien er åpnet.

Massehåndtering:

9. Det forventes at det lages en detaljert plan for deponering av masser, slik at etterbruken av massedeponiene tilpasses de faktiske omgivelsene og sikres gjennom reguleringsplanens bestemmelser. Overskuddsmasse skal håndteres og lagres med tanke på gjenbruk til samfunnsnyttige formål.
10. Deponiområdene D19 Brynemo, D20 Langtjern, D25A Blautmyrdalen og D25B Vassbånddalen reduseres eller utgår og egnede masser for byggeformål overføres til Kragerø Næringspark for fremtidig bruk til planering av nye næringsarealer.
11. Eksisterende arealer, og nye arealer som gjøres tilgjengelig i kommende områdeplan for Fikkjebakke, prioriteres for deponering av overskuddsmasser av sprengstein.

Kryss- og kollektivløsninger:

12. Før endelig vedtak må det utredes alternativ kryssplassering på Gjerdemyra, tilsvarende som vist som eksempelskisse i kommunedelplanen, dvs. kryssplassering ca. 150 m langs veilinja mot nordøst i forhold til foreslått løsning. I alternativutredningen beholdes foreslått omlegging av dagens E18 via ny rundkjøring på Drangedalsveien.
13. På Fikkjebakke beholdes østre kryssalternativ som foreslått. Alternativutredningene for midtre og vestre kryssløsning følger planforslaget videre, jfr. vedlegg 11.
14. På Fikkjebakke må det i kryssområdet etableres ny rundkjøring for adkomst til næringsområdets øvre del samtidig som dette gir mulighet for forgreining til fremtidig næringsutvidelse mot øst, jfr. tidligere innspill 03.05.2021, vedlegg 1.
15. Videre etableres ny rundkjøring på Krokenveien som erstatning for 2 nærliggende T-kryss til næringsområdene nord og syd for Krokenveien, jfr. tidligere innspill 03.05.2021, vedlegg 1. Rundkjøringens endelige plassering vurderes videre slik at den gir best mulig løsning for næringsdrivende i området.
16. Kollektivterminal på Fikkjebakke vises med utvidet areal for servicefunksjoner m.v., jfr. tidligere innspill 03.05.2021, vedlegg 1.
17. Før vedtak må det foreligge detaljerte tegninger for kollektivløsninger på Gjerdemyra og Fikkjebakke.

18. På Fikkjebakke skal sydgående ekspressbuss ha av- og påstigning på terminalområdet. Dette må framgå av planforslaget. Busstopp på sydgående rampe utgår eller unndras rekkefølgekrav. Lokalvei/Gang og sykkelvei:

19. GS-veg må bygges på Fv38 på strekningen fra Gjerdemyra til ny rundkjøring på Drangedalsveien, jfr. innspill 06.05.2021
20. Ny avkjørsel til fra dagens E18 til Farsjøveien bygges til Gropdalen. Denne kommer i tillegg til regulert avkjøring ved Hundsvik som må beholdes. Planavgrensningen ved Gropdalen beholdes som varslet ved oppstart av reguleringsplanarbeidet. Tilhørende GS-veg bygges fra ny avkjøring til Gjerdemyra-krysset langs dagens som vegutbedringstiltak. Nåværende fylkesvei utgår på strekningen gjennom Gropdalen til Gjerdemyra. jfr. tidligere innspill, vedlegg 1.
21. Lokalveg for bebyggelsen på Nordre Holtane må kobles til nåværende E18 via kulvert på Holtanesletta. Kjørevei SV35 endres til offentlig GS-veg og gir gangforbindelse til kryssområdet.
22. Krav om GS-veg på strekningen kryss Fikkjebakke til nåværende Krokenvei ved avkjøring til Næringsområdet opprettholdes, jfr. vedlegg 1.
23. På Tangen utvides planområdet slik at GS-veg o_SGS7 forlenges og kobles på eksisterende GS-veg ved bussterminalen.
24. SGS1 GS-veg langs dagens Krokenvei til Fikkjebakke kan benyttes som traktorveg for landbruksformål på strekningen frem til bom syd for ny E18.

Viltthensyn:

25. Kommunestyret stiller seg bak viltnevdas vurderinger og innspill som gjelder krysningspunkt for vilt slik dette framkommer av vedlegg 5 og 6.

Friluftsliv:

26. Nye Veier må avsette ressurser til en konkret planlegging for omlegging av postvegen på strekningen Mastereidmyr/Ødegården til Auråa.
27. For å ivareta landskapshensyn må Tisjøbrua bygges uten pilar i vassdraget, jfr. tidligere innspill, vedlegg 1.

Miljø:

28. Kragerøvassdraget og andre bekker og vann må sikres tilstrekkelig gjennom bestemmelser mot avrenning fra forekomst av syredannende bergarter.
29. Av hensyn til spesielle gyteforhold for ørret, må det fremgå av planforslaget hvordan Gjerdevannet skal sikres mot avrenning. Tiltak mot forurensning/avrenning må i kryssområdet ved Gjerdemyra også gjelde nåværende E18.
30. Tiltak i fellesgrense med Bamble: Kommunestyret forutsetter at det utarbeides en konkret teknisk plan for sikring av fiskevandring gjennom fyllinger i Stidalsbukta.
31. Særlig aktsomhet må vises hva gjelder risiko for avrenning fra forekomst av syredannende bergarter fra deponier som etableres.

Øvrige endringer som må gjøres i plankart og bestemmelser:

32. Støyskjermer skal framgå av plankartet for følgende prioriterte strekninger: Gjerdemyra-krysset – Holtanesletta, Tisjøbrua, Grøtvannsbrua, Ødegården, samt for eksponerte deler av strekningen Vesterbekk – Hulldalen
33. Følgende veistreknninger endres fra offentlig til annen eierform: o_SV15 og o_SV19.
34. Vendehammer for lange kjøretøyer må tegnes inn på o_SV13.
35. Ved Grøtvann utvides planområdet til grense for kommunedelplanen slik at søndre del av Grøtvann med dam og høydebasseng faller innenfor. I området legges inn sikringsone for nedslagsfelt drikkevann samt infrastrukturene med bestemmelser og rekkefølgekrav. Ny avkjørsel fra nåværende E18 til Farsjøveien i Gropdalen tas inn- Planområdet utvides som vist ved planoppstart.

Innspill til reguleringsbestemmelsene:

Vegens maksimalhøyder skal framgå av plankart og bestemmelser for strekningene Blautmyrdalen – Bronås viltovergang og Vesterbekk - Hulldalen

36. Det må gis rekkefølgekrav for gjennomføring av samferdselstiltak og kollektivløsninger som foreslått.

37. Endring - § 3.2.1: Første avsnitt gjelder ikke for kryssområdet Fikkjebakke, strekningene Holtane – Gjerdemyra og (spesifisere strekning). På øvrige strekninger skal sideforflytning av veien ikke være til hinder for at det kan etableres støyvoller eller annen type støyavskjerming.
38. Det åpnes for støyskjermingstiltak innenfor annet vegformål, presisering i § 3.2.4 og 3.2.5.
39. Støyvoller skal ha minimumshøyde 3 m over kjørebanelen.

Vedlegg:

Innspill/Vedtak – Kragerø kommune 10.02.2021
Innspill – tilleggspunkter fra underutvalget 03.05.2021
Innspill før høring – Kragerø 21.06.2021
Kommunestyrets vedtak 14.06.2021
Innspill viltnemda
Vurdering vilthensynstiltak
Referat underutvalgets møte 15.09.21

Med hilsen

Jorunn Tisjø
Konsulent
95224520

Brevet er godkjent elektronisk.

Mottakere: Tvedestrand kommune
Bamble kommune, Pb 80, 3993 LANGESUND
Gjerstad Kommune, Kommunehuset, 4980 GJERSTAD
Risør kommune, Postboks 158, 4952 RISØR
Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, Postboks 2076, 3103 TØNSBERG
Vestfold og Telemark Fylkeskommune, Postboks 2844, 3702 SKIEN
Nye Veier AS, Tangen 76, 4608 KRISTIANSAND S
Vegårshei Kommune, Molandsveien 11, 4985 VEGÅRSHEI
Cowi AS, Hvervenmoveien 45, 3511 HØNEFOSS

Kopi til: Bygg og areal, Trond Hjellvik, Rådhusgata 5, 3770 KRAGERØ

Saksprotokoll

Gbnr 59/95 m/fl. - Detaljreguleringsplan for nye E18 Tvedestrand - Bamble

Arkivsak-dok. 20/07428
Saksbehandler Trond Hjellvik

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for Plan og bygg	10.02.2021	1/21
2 Kommunestyret	11.02.2021	21/21

Kommunedirektørens innstilling

Kragerø kommune ønsker følgende prioriterte hensyn så langt mulig skal ivaretas i det videre planarbeidet.

1. Kommunestyret slutter seg til Nye Veiers anbefaling om at østre kryssalternativ skal benyttes på Fikkjebakke. Det forutsettes at det til høringen følger likeverdige utredninger og kartframstillinger for østre, midtre og vestre kryssalternativ.
2. Der veilinja går gjennom attraktive friluftsområder og inngrepsfri natur skal landskapshensyn, tilrettelegging for friluftsliv, gode viltkryssinger og infrastruktur for skogbruket være viktige hensyn i planprosjektet, herunder avskjerming av lys og støy mot omgivelsene. Planforslaget må inneholde lengde- og tverrprofiler som synliggjør vegens høydeplaseringer samt høyder på skjæringer og fyllinger og utforming av disse.
3. Vilthensyn er spesielt viktig på denne veitraseen. Vegen ligger i et svært viltrikt område som er viktig i forhold til å utveksle vilt med de fragmenterte områdene ut mot kysten. Kommunen forventer derfor at man forholder seg til oppdatert kunnskap om viltpassasjer.
4. Tunnel skal utredes som alternativ til skjæring på den ca. 1,5 km lange strekningen mellom Bråtvannsdalen og Blautmyrdalen. Skjæringen er et uforholdsmessig stort inngrep i et større ubebygde villmarksområde. Tunnelløsning vil erstatte to viltpassasjer og vil være av stor betydning for vandring til kystnære viltområder i Kragerø, Gjerstad og Risør mellom Kilsfjorden og Sønedeledfjorden. Viltgjerder langs nåværende E18 må fjernes.
5. Generelt bør veien legges tettere på eksisterende terreng hvor den nå er vist på fyllinger. I særlig grad gjelder dette strekningen Blautmyrdalen – Fikkjebakke. Det er avgjørende at man får en totalløsning som gir god avskjerming.
6. Overskuddsmasser må i størst mulig utstrekning benyttes til å bygge opp landbruksarealer og næringsområder. For Kragerø gjelder dette særlig næringsarealer på Fikkjebakke. Der det er hensiktsmessig bør vollen bygges som avskjerming mot omgivelsene. Øvrige massedeponier skal fortrinnsvis etableres med tanke på senere gjenbruk.
7. Brua over Kragerøvassdraget ønskes primært bygget uten fundamenter eller søyler ute i vassdraget.
8. Nåværende E18 må videreføres som fylkesvei på strekningen Gjerdemyra – Tangen
9. Det skal vektlegges gode løsninger for myke trafikanter inn mot krysset på Gjerdemyra fra Holtane, Våsjø og Farsjø. Planarbeid for GS-veg langs fv. 38 Drangedalsveien mot Sannidal og langs jernbanelinja fra Farsjø skal prioriteres med tanke på mulig ferdigstilling samtidig med E18.
10. Før planen kan bli lagt ut på høring må det ligge grundige og gode vurderinger bak det som blir presentert. Dette innebærer at kommunen må kunne begrunne de valgene som er gjort i forhold til trasevalg, høyder, tunneler, viltpassasjer, tiltak for friluftsliv, hensyn til bosetting og andre forhold. Det er derfor viktig at kommunene blir involvert i planarbeidet slik at planen ikke blir forsinket.

11. Kartlegging og håndtering av sulfidholdige masser må fremgå av planforslaget.
12. Nye Veier har lagt opp til et stort medvirkningsarbeid. I henhold til pbl. skal alle som har kommet med innspill få en vurdering av sitt innspill. Dette må gjøres i forbindelse med at planen legges ut på høring.

Hovedutvalg for Plan og bygg har behandlet saken i møte 10.02.2021 sak 1/21

Møtebehandling

Emil Lønne Fredriksen (Sp) ba utvalget vurdere sin habilitet da far er grunneier grbn 58/12-58/16. Grunneier blir berørt uansett hvilken løsning som velges.

Fredriksen forlot møtet.

Fredriksen ble erklært enstemmig inhabil.

Jan Samuelson (Frp) tiltrådte møtet som vara

Henriette Fluer Vikre (Frp):

Befaring med hovedutvalget gjennomført mandag.

I saken står at Ole Tommy Nyland representerer grunneiere, dette medfører ikke riktighet han representerer viltneimda.

Forslag fra Henriette Fluer Vikre (Frp)

1. Det forutsettes at det til høringen følger likeverdige utredninger og kartframstillinger for østre, midtre og vestre kryssalternativ.
2. Der veilinja går gjennom attraktive friluftsområder og inngrepsfri natur skal landskapshensyn, tilrettelegging for friluftsliv, gode viltkryssinger og infrastruktur for skogbruket være viktige hensyn i planprosjektet, herunder avskjerming av lys og støy mot omgivelsene. Planforslaget må inneholde lengde- og tverrprofiler som synliggjør vegens høydeplaseringer samt høyder på skjæringer og fyllinger og utforming av disse.
3. Vilthensyn er spesielt viktig på denne veitraseen. Vegene ligger i et svært viltrikt område som er viktig i forhold til å utveksle vilt med de fragmenterte områdene ut mot kysten. Kommunen forventer derfor at man forholder seg til oppdatert kunnskap om viltpassasjer.
4. Tunnel skal utredes som alternativ til skjæring på den ca. 1,5 km lange strekningen mellom Bråtvannsdalen og Blautmyrdalen. Skjæringen er et uforholdsmessig stort inngrep i et større ubebygget villmarksområde. Tunnelløsning vil erstatte to viltpassasjer og vil være av stor betydning for vandring til kystnære viltområder i Kragerø, Gjerstad og Risør mellom Kilsfjorden og Søndeledfjorden. Viltgjerder langs nåværende E18 må fjernes.
5. Generelt bør veien legges tettere på eksisterende terreng hvor den nå er vist på fyllinger. I særlig grad gjelder dette strekningen Blautmyrdalen – Fikkjebakke. Det er avgjørende at man får en totalløsning som gir god avskjerming.
6. Overskuddsmasser må i størst mulig utstrekning benyttes til å bygge opp landbruksarealer og næringsområder. For Kragerø gjelder dette særlig næringsarealer på Fikkjebakke. Der det er hensiktsmessig bør vuller bygges som avskjerming mot omgivelsene. Øvrige massedepoier skal fortrinnsvis etableres med tanke på senere gjenbruk.
7. Brua over Kragerøvassdraget ønskes primært bygget uten fundamenter eller søyler ute i vassdraget.
8. Nåværende E18 må videreføres som fylkesvei på strekningen Gjerdemyra – Tangen
9. Det skal vektlegges gode løsninger for myke trafikanter inn mot krysset på Gjerdemyra fra

Holtane, Våsjø og Farsjø. Planarbeid for GS-veg langs fv. 38 Drangedalsveien mot Sannidal og langs jernbanelinja fra Farsjø skal prioriteres med tanke på mulig ferdigstilling samtidig med E18.

10. Før planen kan bli lagt ut på høring må det ligge grundige og gode vurderinger bak det som blir presentert. Dette innebærer at kommunen må kunne begrunne de valgene som er gjort i forhold til trasevalg, høyder, tunneler, viltpassasjer, tiltak for friluftsliv, hensyn til bosetting og andre forhold. Det er derfor viktig at kommunene blir involvert i planarbeidet slik at planen ikke blir forsinket.

11. Kartlegging og håndtering av sulfidholdige masser må fremgå av planforslaget.

12. Nye Veier har lagt opp til et stort medvirkningsarbeid. I henhold til pbl. skal alle som har kommet med innspill få en vurdering av sitt innspill. Dette må gjøres i forbindelse med at planen legges ut på høring.

13. Kartlegging av plassering av kollektivtransport knutepunkt (langtidsparkeringen) for lokal og ekspressbuss med tilbringertjeneste må avklares

Per Erik Schulze (MDG) fremmet følgende forslag:

Endringsforslag: Stryke setning 2 punkt 1 i kommunedirektørens innstilling.

Nytt pknt 13:

Plassering og areal for et samlet kollektivtransport knutepunkt for lokal og ekspressbuss med pendler- og langtidsparkering, tilbringertjeneste, evt ventekiosk, ladepunkter for bil og sykkel osv må avklares.

Votering

Kommunedirektørens innstilling punkt 2-12 - enstemmig vedtatt

Nytt punkt 1

Schulze`s forslag settes opp mot Vikre`s: Vikre fikk 5 stemmer mot 4 (MDG, AP, H)

Nytt punkt 13:

Schulze`s forslag settes opp mot Vikre`s: Schulze fikk 5 stemmer mot 4 (Frp, Sp, Krf)

Hovedutvalg for Plan og byggs vedtak/innstilling

Kragerø kommune ønsker følgende prioriterte hensyn så langt mulig skal ivaretas i det videre planarbeidet.

1. Det forutsettes at det til høringen følger likeverdige utredninger og kartframstillinger for østre, midtre og vestre kryssalternativ.
2. Der veilinja går gjennom attraktive friluftsområder og inngrepsfri natur skal landskaphensyn, tilrettelegging for friluftsliv, gode viltkryssinger og infrastruktur for skogbruket være viktige hensyn i planprosjektet, herunder avskjerming av lys og støy mot omgivelsene. Planforslaget må inneholde lengde- og tverrprofiler som synliggjør vegens høydeplaseringer samt høyder på skjæringer og fyllinger og utforming av disse.
3. Vilthensyn er spesielt viktig på denne veitraseen. Vegene ligger i et svært viltrikt område som er viktig i forhold til å utveksle vilt med de fragmenterte områdene ut mot kysten. Kommunen forventer derfor at man forholder seg til oppdatert kunnskap om viltpassasjer.
4. Tunnel skal utredes som alternativ til skjæring på den ca. 1,5 km lange strekningen mellom Bråtvannsdalen og Blautmyrdalen. Skjæringen er et uforholdsmessig stort inngrep i et større ubebygde villmarksområde. Tunnelløsning vil erstatte to viltpassasjer og vil være av stor betydning for vandring til kystnære viltområder i Kragerø, Gjerstad og Risør mellom Kilsfjorden og Søndeledfjorden. Viltgjerder langs nåværende E18 må fjernes.
5. Generelt bør veien legges tettere på eksisterende terreng hvor den nå er vist på fyllinger. I særlig grad gjelder dette strekningen Blautmyrdalen – Fikkjebakke. Det er avgjørende at man får en totalløsning som gir god avskjerming.

6. Overskuddsmasser må i størst mulig utstrekning benyttes til å bygge opp landbruksarealer og næringsområder. For Kragerø gjelder dette særlig næringsarealer på Fikkjebakke. Der det er hensiktsmessig bør valler bygges som avskjerming mot omgivelsene. Øvrige massedeponier skal fortrinnsvis etableres med tanke på senere gjenbruk.
7. Brua over Kragerøvassdraget ønskes primært bygget uten fundamenter eller søyler ute i vassdraget.
8. Nåværende E18 må videreføres som fylkesvei på strekningen Gjerdemyra – Tangen
9. Det skal vektlegges gode løsninger for myke trafikanter inn mot krysset på Gjerdemyra fra Holtane, Våsjø og Farsjø. Planarbeid for GS-veg langs fv. 38 Drangedalsveien mot Sannidal og langs jernbanelinja fra Farsjø skal prioriteres med tanke på mulig ferdigstilling samtidig med E18.
10. Før planen kan bli lagt ut på høring må det ligge grundige og gode vurderinger bak det som blir presentert. Dette innebærer at kommunen må kunne begrunne de valgene som er gjort i forhold til trasevalg, høyder, tunneler, viltpassasjer, tiltak for friluftsliv, hensyn til bosetting og andre forhold. Det er derfor viktig at kommunene blir involvert i planarbeidet slik at planen ikke blir forsinket.
11. Kartlegging og håndtering av sulfidholdige masser må fremgå av planforslaget.
12. Nye Veier har lagt opp til et stort medvirkningsarbeid. I henhold til pbl. skal alle som har kommet med innspill få en vurdering av sitt innspill. Dette må gjøres i forbindelse med at planen legges ut på høring.
13. Plassering og areal for et samlet kollektivtransport knutepunkt for lokal og ekspressbuss med pendler- og langtidsparkering, tilbringertjeneste, evt ventekiosk, ladepunkter for bil og sykkel osv må avklares.



Kragerø kommune

Bygg og areal

Møtereferat

Arb.område/Prosjekt:

Møtedato/-tid: 14.06.2021, Skriv inn tidspunkt.
Sted: Teams

Deltagere: Fra underutvalg Bamble:
Karsten Tønnevold Fiane (uu)
Jon Pieter Flølo (uu)
Liv Bråthen Norheim (uu)
Finn Roar Bruun (adm)

Fra Kragerø:
Henriette Fluer Vikre
Kjell Ove Heistad
Ole Tommy Nyland
Grunde W. Knudsen (ordfører)
Trond Hjellvik (adm)

Nye Veier/Cowi:
Stian Blindheim
Imi Vegge
Kristian de Lange
Rita Brunsell Harsvik
Knut Anders D

Andre:
Per Kristian Lunden - styreleder IKP
Håkon Håversen – plankoordinator

Referent: Trond Hjellvik

Kopi sendes til:

Pkt.	Sak	ANSVAR:	FRIST:
1.	Reguleringsplan E18 Tvedestrand-Bamble, utlegging på offentlig ettersyn. Behandling i underutvalg Kragerø/Bamble		

Saksframlegg – forslag til vedtak:

Forslag til vedtak

Underutvalg Kragerø/Bamble anbefaler styret i det interkommunale plansamarbeidet for E18 Dørdal-Grimstad å gjøre følgende vedtak:

Reguleringsplanen for ny E18 Tvedestrand – Bamble legges ut på høring med følgende endringer:

Generelt:

Det henvises til vedleggene med kommunenes innspillpunkter, som er formulert som krav.

Spesifikke punkter som må inn før høring:

1. Alle disse alternative traséer, konstruksjoner tunnel og kryssløsninger skal være med i høringsforslaget med likeverdige (vurderinger):

- a. Alle alternativer som har vært til utredning over Hallandsheia
- b. Alternativer med vei vest for høyspentlinje mellom Skjerkholt og Djupmyr
- c. 1 tunnelalternativ (lang) ved Eksjø
- d. 1 åpen vei alternativ ved Eksjø (øst for Snøreistjenn)
- e. 3 kryssalternativ i Kragerø, ved Fikkjebakke

I tillegg må flere alternative løsninger presenteres og legges på høring for:

- f. Bruløsninger over Knutebekken/Savannet
- g. Videreføring av bruløsning kryssning dagens E18 til over Gamle Sørlandske i Bamble.

2. Planforslaget må sikre høyder i veglinja. Dette gjelder særlig over Hallandsheia, forbi Sandvann og Nattvann, ved Eksjø og mellom Bråtvannsdalen og Fikkjebakke. Høydeangivelsen kan angis enten ved intervall +/- Xm, +Xm/-Ym, eller en maks- eller minimumshøyde for veien på deler av området.

3. Planforslaget må endres slik at det settes krav til støyvoller der det i planen er pekt på at dette er valgfritt. Dette gjelder spesielt i tilknytning til viktige friluftsområder, i områder med 'hensynssone H710_3 Nærmiljø' i kommunedelplanen og strekninger med mye bebyggelse.

4. Vilthensyn på strekningen gjennom Gjerstad må ivaretas.

- Viltovergangen på Østerholtheia må utvides til 40 meters effektiv bredde.
- Viltpassasjen i enden av Smalmyrveien må utvides til minimum åpenhetsindeks på 3,5.
- I høringsperioden må det legges inn en ny viltpassasje med de minimumsmål som brukes andre steder i planarbeidet på strekningen sør for Småtjennene - Smalmyrveien.

5. Dersom brupillarer skal ned i vassdrag må det sies noe om dette i planbestemmelsene.

I løpet av høringsperioden må dette på plass:

- Tidlig i høringsperioden må det etableres avtaler om kompenserende tiltak knyttet til tap av turstier og friluftsverdier.
- I forbindelse med hensyn til vassdrag må det lages bestemmelser som angir hvor stor kantsone det skal være ved krysningene, og andre steder hvor vassdraget/kantsonen berøres.
- Erstatningsarealer for matjord som forsvinner må defineres i plankartet. Dette gjelder for

matjord som forsvinner i områdene:

- Rundt Abel/Østerholt i Gjerstad
- Bråtvannsdalen, Tangen, Holtane, Gjerdemyra, Østerfoss og Auråen i Kragerø.

Der det legges opp til erstatningsområder for matjord skal prinsipper i «Fagrapport matjordplan» følges.

- Bestemmelsene til planen er i mange tilfeller for vage. I de tilfeller det henvises til rapporter/fagutredninger, må disse angis med korrekt henvisning/datering og framkomme i en dokumentasjonskravliste. Henviser til Bambles oppsett som eksempel på gode formuleringer av planbestemmelser.
- I områder hvor ny 4-feltsvei, inkl. endringer til sideveinettet, etableres i siktlinje med andre veikonstruksjoner må det sikres at lys fra trafikk i det ene veisystemet ikke blander trafikk på det andre veisystemet. Dette er særskilt viktig i områder hvor trafikk kommer over en bakketopp eller svinger rundt. Nødvendige skjermingstiltak bør ses i sammenheng med eventuelle støyskjermingstiltak.
- Det må utarbeides bestemmelser knyttet til viltpassasjene med tilhørende hensynssoner som omfatter følgende
 - a. Alle viltpassasjer skal ha en hensiktsmessig hensynssone
 - b. Krav til toppdekke på viltpassasjen (Tykkelse på jordlag på overganger, og hva slagsdekke det skal være i underganger)
 - c. Krav til skjerming av overganger med tett gjerde som må beskrives med høyde for å redusere kunstig lys
 - d. Krav for å sikre at minst mulig av vegetasjonen i hensynssonen til viltpassasjen blir ødelagt
- Kommunevise punkter omtalt i vedlagt dokument skal innarbeides i høringsperioden.

Disse tingene må det jobbes med av Nye Veier/COWI i samarbeid med kommunene i høringsperioden, slik at kommunene kan vurdere dette sammen med andre innspill som har kommet inn gjennom høringen.

Mellom høringsfrist og endelig vedtak må dette på plass:

- Det må legges inn tydelige bestemmelser som ivaretar de gode intensjonene fra rapportene, samt bestemmelser som følger opp og tydeliggjør det som vises i plankartet.
- Målsettingene for planarbeidet må svares ut. Det må begrunnes hvordan hver enkelt målsetting er oppfylt, og hvordan de skal følges opp i veiens utbyggings- og driftsfase.
- Lokale og regionale virkninger (fagrapport nr .26) må svare opp bestillingen fra planprogrammet (2020).
- Hensynssoner i plankartet må ha tilknyttede bestemmelser.
- Det må vises en mer detaljert plan for forventet innhold og bruk av løsmassedeponiene før planen skal endelig vedtas.
- Bestemmelser knyttet til kollektivanlegg. Det må spesifiseres plassering og antall holdeplasser, bussoppstillingsplasser, parkeringsplasser og kiss&ride-plasser for å sikre gode kollektivløsninger.
- Kulvert over Sundsmyra, krysning Gamle Sørlandske, i Gjerstad må utbedres/utvides, eller enevt. bruløsning må vurderes, og veiløsningen på strekningen fra Østerholt/Sundsmyra til Østerholtheia må avklares i reguleringsplanen.

Vedlegg

- Planbeskrivelse
- Reguleringsbestemmelser

Disse dokumentene, reguleringsplankartene og alle øvrige fagrappporter og temategninger ligger åpent tilgjengelig på Nye Veiers innsynsløsning her (og på nyeveier.no):

<https://cowi.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=bd5e8eb7662d4a0e8f3a0c3c77ee43c8>

- I tillegg ligger hver enkelt kommunes innspillpunkter som egne vedlegg.

Bakgrunn

Reguleringsplan for ny E18 Tvedestrand - Dørdal er et stort samfunnsutviklingsprosjekt gjennom seks kommuner. Planarbeidet er ledet av et interkommunalt styre bestående av politisk ledelse fra kommunene. Nye Veier v/konsulent Cowi har stått for planarbeidet, med dialog med involverte kommuner og andre aktører. Det har også vært gjennomført medvirkningsopplegg underveis, bl.a med fokus på barn og unges interesser.

Planprogram for strekningen ble fastsatt 4. november 2020, og har ligget til grunn for utarbeidelsen av forslag til reguleringsplan. Reguleringsplanen omfatter også konsekvensutredning for masselagring.

Veistrekningen i planforslaget er 54 km lang, og det er planlagt for fartsgrense 110 km/t. I planen inngår i tillegg til selve veien fire kryss, konstruksjoner for kryssende vilt, vann, myke trafikanter, friluftsliv og veier. Det er gjort vurderinger knyttet til anleggsgjennomføring og masseforvaltning, og det er anbefalt arealer for masselagring.

Samfunns mål, effektmål og resultatmål for prosjektet er utarbeidet av Nye Veier i samråd med IKP-styret.

Beregning av prissatte virkninger, bestående av nytte og kostnader som tiltaket medfører for trafikanter, operatører, det offentlige og samfunnet for øvrig, er gjort i henhold til metodikken for konsekvensutredning i Statens vegvesens håndbok V712. Netto nytte pr budsjettkrone er beregnet til -0,32.

Virkninger av planforslaget for ikke-prissatte temaer er også utredet i henhold til metodikken i Statens vegvesens håndbok V712. De fem ikke prissatte temaene er landskapsbilde, friluftsliv, by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser.

Kommunedelplan for E18 Dørdal – Grimstad ble konsekvensutredet, men massehåndtering og lokalisering av masselagring ble ikke konsekvensutredet på kommunedelplannivået. Det knytter seg derfor plikt til å konsekvensutredning av dette i detaljreguleringsplanen.

For mer detaljerte beskrivelser av planforslaget og virkningene av planforslaget henvises til plandokumentene og fagtema rapportene.

Administrasjonene

i de fire/to kommunene (Gjerstad/Risør/Tvedestrand/Vegårshei og Kragerø/Bamble) kommer med et felles innspill til underutvalgene, og dermed et felles forslag til tilleggspunkter som kan tas med i vedtaket den 16. Juni. Punktene gjelder felles for alle kommuner og hele strekningen fra Tvedestrand til Bamble. I tillegg er det en del kommunevise punkter som hver enkelt kommune vil trekke fram som viktig, som må ivaretas i planen.

Administrasjonene mener det er viktig at de momentene vi peker på blir tatt inn i høringsdokumentet, for å sikre at man unngår flest mulig innsigelser og eventuelle negative vedtak i kommunestyrene, når reguleringsplanen skal vedtas i hver enkelt kommune. Ved å lytte til administrasjonene vil man dermed sikre god fremdrift.

Administrasjonene påpeker også at de har fått dokumenter helt til det siste. Videre har eksisterende dokumenter har nå fått en ny dato, slik at man ikke har oversikt om og hvor det er gjort endringer i dokumentene. Det gjør at deler av saksdokumentet ikke nødvendigvis stemmer i forhold til oppdatert informasjon, men på grunn av at man ikke vet hvor det er gjort endringer har det ikke vært mulig å gå gjennom hele dokumentet på nytt. Dette er uheldig for saksbehandlingen, siden det ikke har gitt

tilstrekkelig tid til en ryddig saksbehandling.

Vurderinger

Generelt:

Forslaget til reguleringsplan er mindre detaljert enn det som er vanlig for denne typen tiltak. Dette kommer av at Nye Veier ønsker å gi utførende entreprenør et handlingsrom til å utnytte sin kompetanse til å optimalisere anleggsdriften. Kommunene opplever at dette går på bekostning av tryggheten for at viktige elementer i planen får en tilfredsstillende utforming. Dette gjelder høyderpå veien, støyvoller, skjæringer og fyllinger, brulengder, utforming av konstruksjoner, viltpassasjer mm. Det legges videre opp til detaljert avklaring av konstruksjoner først i byggefasen, noe som vil medføre behov for omfattende byggesaksbehandling.

Plankoordineringsgruppen i kommunene hadde i perioden februar til og med april god dialog med Nye Veier om kommunenes innspill, forslag til endringer og veialternativer. Men nå etter at Nye Veier har lagt fram forslag til høringsutkastet, ser vi at innspillene i veldig liten grad har blitt hensyntatt i plandokumentene. I noen tilfeller har de ikke blitt omtalt i det hele tatt og i andre tilfeller har de blitt utredet/belyst i en fagrapport, men ikke tatt videre i plandokumentene. Det er forlite sammenheng mellom rapportene og det som fremgår i bestemmelsene.

Bestemmelsene som er laget for hver av kommunene er svært generelle, og ivaretar i liten grad degode intensjonene som er beskrevet i rapportene. Noen steder er bestemmelsene t.o.m. mer vage enn i kommunedelplanen. Så lenge tiltak og mulige gode løsninger kun er omtalt i underliggende fagrapporter og vurderinger, mangles det bindende krav i planen som sikrer gjennomføringen.

Ved å gjøre nødvendige oppstramminger og justeringer i bestemmelser, plankart og beskrivelse nå, unngår vi innsigelser og forsinkelser i videre planprosess fram til endelig vedtak. Detaljeringsgraden er så lav i planforslaget at mange viktige forhold fremdeles er uavklart.

Administrasjonene i de fire/to kommunene (Gjerstad/Risør/Tvedestrand/Vegårshei og Kragerø/Bamble) kommer med et felles innspill til underutvalgene, og dermed et felles forslag til tilleggspunkter som kan tas med i vedtaket den 16. Juni. Punktene gjelder felles for alle kommuner og hele strekingen fra Tvedestrand til Bamble. I tillegg er det en del kommunevise punkter som hverenkelt kommune vil trekke fram som krav som må ivaretas i planen før sluttbehandling. Disse punktene ligger som egne vedlegg til saken. I høringsperioden forventes flere innspill og krav fra kommunene, etter at myndigheter og berørte parter har kommet med sine uttalelser.

Felles vurderinger:

Ny E18 er et stort og viktig infrastrukturprosjekt i vår region. Det binder landsdeler og regioner sammen, men fra planstyret er det også uttalt at det skal ha positive konsekvenser for alle involverte kommuner. Planen har ambisiøse målsettinger (fastsatt i planprogrammet), både samfunns mål, effektmål og resultatmål. Fra kommunenes perspektiv er det særlig samfunns mål nr 2 som er viktig: "Planprosjekt E18 Dørdal - Grimstad skal skape et transportsystem som er sikkert og fremmer verdiskaping i regionen ved å binde sammen bo- og arbeidsmarkedet".

I planbeskrivelsen svares det opp hvordan målsettingene er nådd, i èn setning. Det er ikke tydelig hvilke målsettinger som nås, og hvilke som delvis eller ikke nås. Det er viktig å svare opp prosjektets mål fordi det slegges til grunn for prioriteringer og avveininger i prosjektet.

Til planen er det en rekke fagrapporter om ulike tema. Planområdet er på 54 km, og det gjør at detaljeringsgraden i mange tilfeller ikke blir god nok, men mange av rapportene er faglig gode, både metodisk og innholdsmessig. Det gjelder for eksempel fagrapporten om kollektivtransport og rapporten om kulturarv. Andre fagrapporter har ikke den kvaliteten vi hadde ønsket oss. Det samfunnsmessige konsekvensene av planen belyses først og fremst i fagrapporten "lokale og regionale virkninger" (nr 26), som er en faglig tynn rapport som viser mangel på lokalkunnskap og

forståelse for vårt bo- og arbeidsmarked.

Den største bekymringen er at viktige vurderinger fra fagrapportene ikke videreføres i planens løsningsforslag, kart og bestemmelser. For eksempel gjelder det områder hvor det er “stor negativ konsekvens” av veiltaket, men som det likevel ikke er foreslått avbøtende tiltak. Krav om antall parkeringsplasser og holdeplasser er ikke sikret i bestemmelser til kollektivknutepunktene.

1. Alternative traséer. I planarbeidet har det vært gjort et arbeid med å synliggjøre alternative traséer. Noen av disse traseene vurderes å gi bedre landskapstilpasning, mulighet for tunnel, mindre utfordringer knyttet til støy og bedre hensyn til vilt, nærmiljø og friluftsliv. Alternative traséer på strekningen fra Tverråsen sør for Skjerkholt til Nattvann og Sandvann, og i området ved Eksjø/Espehaugen. Det vises i denne sammenhengen til bestemmelse punkt 5.11 i kommunedelplanen som sier følgende: *‘På strekningen Skorstøl – Tvedestrand skal blant annet mulighetene for bru- og tunnelloøsninger utredes som skadereduserende tiltak, særlig med tanke på naturmiljø og friluftsliv.’*

I tillegg er det gjort vedtak i kommunestyret i Kragerø ang. alle tre kryssløsningene ved Fikkjebakke:

“Kommunestyret slutter seg til Nye Veiers anbefaling om at østre kryssalternativ skal benyttes på Fikkjebakke forutsettes at det til høringen følger likeverdige vurderinger og kartframstillinger for midtre og vestre kryssalternativ.”

2. Bru vs. fylling. Her må det gjøres en bedre vurdering når fylling er valgt i stedet for bru. Det gjelder eksempelvis ved Knutebekken og Savannet i Risør kommune, hvor det er foreslått massive fyllinger ned til vassdrag og lang kulvert.

Kommentar fra NVE til kommunedelplanen (2019), utdrag fra oppsummering:

NVE mener at oppfylling av masser i dalsøkk og erstatte bru med fylling

(jf. anleggsgjennomføringsnotat) er i konflikt med planbestemmelse 2.1.2.

Dersom bestemmelsen kan tolkes til å åpne for å erstatte bru med fylling, må bestemmelsen skjerpes. NVE påpeker at alle vassdragstiltak som kan være til skade/ulempe for noen allmenne interesser må inngå i reguleringsplanen, og må være tilstrekkelig belyst. (NVE's understreking)

Nye Veiers svar:

“Nye Veier tar dette til orientering. I den grad det er uoverensstemmelse mellom innholdet i anleggsgjennomføringsnotatet og planens bestemmelser er det planenes bestemmelser som gjelder først. Nye Veier vil jobbe videre med å utrede virkningene av eventuelle vassdragstekniske tiltak som er nødvendige for å få gjennomført planen.”

Her er bestemmelsen det henvises til fra KDP:

4.1.2 Vassdrag

Alle bekker og elveløp, jfr. def. i Vannressursloven §2, langs og på tvers av veitraséen opprettholdes. Bruløsninger og kulverter med naturlig bunn bør benyttes framfor rørkulverter. Når fiskeførende vassdrag legges i kulvert skal de utformes slik at naturlig fiskevandring og gyting opprettholdes. Ved kryssing av gytebekker skal det være naturlig substrat i bunnen av bekken. Veianlegget skal ikke påvirke vannstrømmen ved 200-årsflom med klimapåslag. Det skal innregnes et klimapåslag for utredninger i reguleringsplanfasen for å sikre at konsekvenser av klimaendringer blir ivaretatt i reguleringsplan.

3. Høydene på veien og konstruksjoner er ikke fastsatt. Dette innebærer at det er entreprenøren/Nye Veier som bestemmer hvor høyt veien vil ligge, noe som gjør at

støypåvirkningen på omgivelsene er usikre (se også punkt 3), og vi mister muligheten for å sikre god terrengtilpasning og hensiktsmessig stadfesting av støyvoller. Usikre høyder kan også få uheldige konsekvenser for viltpassasjer. Dette har vi eksempler på for strekningen Arendal - Tvedestrand der to kulverter treffer terrenget på en uheldig måte, noe som kan forklare at disse har dårligst funksjon.

4. Støyvoller. I planen kan vi ikke finne forpliktende krav til hvor og hvordan det skal være støytiltak. Det ser ut til å være opp til entreprenør. Juridisk bindende bestemmelse sier kun følgende om støyvoller (som ikke er bindende for å sikre gjennomføring):

Masseoverskudd skal vurderes benyttet til støyvoller. Forslag til støyskjermer og støyvoller framgår av X-tegninger.

Vi har ikke sett noen x-tegninger, og vet ikke når disse skal ferdigstilles. Planen må vise hvor det er lagt til rette for kreves støyvoller, og det må være et krav at disse blir brukt. Planen må vise prinsippskisser som viser høyder på støyvollene for å sikre at disse blir så høye at de fungerer etter hensikten. Dette gjelder i hvert fall for alle de viktige friluftsområdene i Tvedestrand, Risør, Vegårshei og Gjerstad og i områder med **hensynssone H710_3 Nærmiljø** i kommunedelplanen, hvor det er lagt opp til at det skal lagt vekt på støyskjerming og estetisk utforming gjennom skadereduserende og/eller kompenserende tiltak.

Områder med viktige friluftsinnteresser er kartlagt av Cowi/Nye veier. Retningslinjer for behandling av støy i areal med viktige natur- og friluftsinnteresser i planlegging (T- 1442/2016) håndterer en anbefalt støygrense på 40dB i disse områdene. I disse viktige 'stille' områder er det viktig at det uansett er lagt opp til krav om støyskjerming gjennom rettsbindende kart og bestemmelser dersom store områder er støyutsatt (over 40dB).

5. Før planen kan vedtas må det lages en avtale om kompenserende tiltak knyttet til tap av turstier/friluftsverdier/flytting av Sandvannshytta i området Sandvann/Nattvann/Vierli/-Lyngrotheia (Tvedestrand, Vegårshei og Risør) og for områdene rundt Abel og Brokelandsheia i Gjerstad og friluftsområder ved Molandsvann i Risør.
6. Hensyn til vernet vassdrag. Planen er for lite konkret på ivaretagelse av vassdrag. Store deler av vassdraget innenfor planområdet gjelder i tillegg vernet vassdrag. Her må det legges inn tydelige bestemmelser som ivaretar blant annet gode intensjoner fra rapportene. Dette gjelder hele planområdet, ikke kun vassdraget som berøres direkte av E18, men også anleggsveier, deponiområder med mer.

NVEs kommentarer rundt verne vassdrag ifm kommunedelplanen (2019), oppsummert: *Planområdet krysser 4 verna vassdrag. Her kan nye anlegg bare tillates dersom hensynet til verneverdiene i vassdraget ikke taler imot. NVE mener at dette ikke er vurdert i planforslaget.*

Svar på høringsen fra Nye Veier:

«Nye Veier tar dette til orientering og vil vurdere dette konkret i arbeidet med reguleringsplanen. Slik som planforslaget er utformet legges det opp til at alle bekker og elveløp skal opprettholdes. Verna vassdrag innenfor båndlagt korridor må inngå i en konkret vurdering.»

7. Støy fra broer. Støy er generelt en utfordring gjennom hele veilinjen. Spesielt på høye broer vil støybelastningen være betydelig på omgivelsene. Støyskjerming på broer er derfor noe som må ivaretas i planforslaget. Eksempler fra blant annet Lillesand viser at støyskjerming kan ivareta områdene rundt på en god måte.
8. Vilt. Vilthensyn på strekningen gjennom Gjerstad kommune er svært dårlig ivaretatt. Her er det

flere km uten gode løsninger for viltpassasjer. Passasjene på strekningen er heller ikke innenfor en standard man anbefaler i dag. Her må det innarbeides bedre løsninger, spesielt på Østerholtheia, under Gjerstadvassdraget og kombinasjonspassasjen ved Smalmyrveien. I tillegg må det etableres en ny viltpassasje et sted på strekningen mellom Småtjennene og Smalmyrveien.

9. Det er viktig at reguleringsplanen blir så detaljert som mulig slik at bestemmelsene om byggesaksbehandling i plan- og bygningsloven §20-1 første ledd, ikke kommer til anvendelse. Dette gjelder spesielt for veiens konstruksjoner som bruer, tunneler, underganger, overganger m.m. Viser i denne sammenheng til byggesaksforskriften §4-3 første ledd bokstava, om unntaksregler for byggesaksbehandling dersom veianlegget er detaljert avklart i reguleringsplanen etter plan- og bygningsloven.
10. Rekkefølgebestemmelser knyttet til kollektivanlegg. Her må blant annet krav til antall parkeringsplasser og løsning vises.
11. Massedepionier. Planen viser en rekke massedepionier hvor det ikke pekes på hva slags depionier det legges opp til, og hva slags etterbruk som tenkes. I forbindelse med innspill til planprogrammet ga kommunene innspill på at etterbruk av arealene som fylles opp er viktig å ha med i planen. Den enkelte kommune har også noen områder som må defineres i plankartet og knyttes konkrete bestemmelser til.

Hvis man har steindeponier, vil disse kunne brukes til næringsutvikling med mer, og spesielt de kryssnære/ sentrumsnære områdene vil dette være viktig informasjon. I områder lenger vekk bør man se på mulig etterbruk av løsmassedepionier til jordbruksformål. Det er en klar forventning at Nye Veier ferdigstiller en mer detaljert plan for forventet bruk av løsmassedepioniene før planen skal endelig vedtas.

12. Hensynssoner i plankartet har ikke bestemmelser. I en reguleringsplan må en hensynssone ha bestemmelser for å ha verdi. Eks. Innenfor hensynssone naturmiljø tillates ikke gravearbeider/utfyllinger, men uten en bestemmelse kan man i prinsippet gjøre hva man vil.

Kommunevise punkter:

I tillegg til fellespunktene 1-12 over har kommunene flere konkrete innspillpunkter og krav som det også må jobbes med i høringsperioden og fram mot vedtaksbehandlingen. Disse ligger i egne vedlegg.

Konklusjon

I henhold til § 9-3 i plan- og bygningslovens bestemmelser om interkommunalt plansamarbeid har de deltakende kommunene overført myndighet til styret i det interkommunale plansamarbeidet om ny E18 Dørdal-Grimstad til å treffe vedtak om planprosessen som etter loven er lagt til kommunene. Styret har derfor myndighet til å legge forslaget til reguleringsplan ut på offentlig ettersyn iht pbl §12-10. Myndigheten til å treffe endelig planvedtak ligger i sin tur til hvert enkelt kommunestyre for sitt område.

Saksframlegget belyser en rekke punkter som er utfordrende for kommunene. Det er naturlig at det blir slik på et så stort prosjekt, og det er viktig å ha med seg at det også er mye bra i planforslaget som er lagt fram og at tiltaket også vil ha viktige positive virkninger for kommunene og regionen.

Underutvalg Kragerø/Bamble anbefaler styret i det interkommunale plansamarbeidet for E18 Dørdal-Grimstad å gjøre følgende vedtak:

Reguleringsplanen for ny E18 Tvedestrand – Bamble legges ut på høring med følgende endringer:

Generelt:

Det henvises til vedleggene med kommunenes innspillpunkter, som er formulert som krav.

Spesifikke punkter som må inn før høring:

1. Alle disse alternative traséer, konstruksjoner tunnel og kryssløsninger skal være med i høringsforslaget med likeverdige (vurderinger):
 - b. Alle alternativer som har vært til utredning over Hallandsheia
 - c. Alternativer med vei vest for høyspentlinje mellom Skjerkholt og Djupmyr
 - d. 1 tunnelalternativ (lang) ved Eksjø
 - e. 1 åpen vei alternativ ved Eksjø (øst for Snøreistjenn)
 - f. 3 kryssalternativ i Kragerø, ved Fikkjebakke

I tillegg må flere alternative løsninger presenteres og legges på høring for:

- g. Bruløsninger over Knutebekken/Savannet
- h. Videreføring av bruløsning kryssning dagens E18 til over Gamle Sørlandske i Bamble.

2. Planforslaget må sikre høyder i veglinja. Dette gjelder særlig over Hallandsheia, forbi Sandvann og Nattvann, ved Eksjø og mellom Bråtvannsdalen og Fikkjebakke. Høydeangivelsen kan angis enten ved intervall +/- Xm, +Xm/-Ym, eller en maks- eller minimumshøyde for veien på deler av området.

3. Planforslaget må endres slik at det settes krav til støyvoller der det i planen er pekt på at dette er valgfritt. Dette gjelder spesielt i tilknytning til viktige friluftsområder, i områder med 'hensynssone H710_3 Nærmiljø' i kommunedelplanen og strekninger med mye bebyggelse.

4. Vilthensyn på strekningen gjennom Gjerstad må ivaretas.

- Viltovergangen på Østerholtheia må utvides til 40 meters effektiv bredde.
- Viltpassasjen i enden av Smalmyrveien må utvides til minimum åpenhetsindeks på 3,5.
- I høringsperioden må det legges inn en ny viltpassasje med de minimumsmål som brukes andre steder i planarbeidet på strekningen sør for Småtjennene - Smalmyrveien.

5. Dersom brupillarar skal ned i vassdrag må det sies noe om dette i planbestemmelsene.

I løpet av høringsperioden må dette på plass:

- Tidlig i høringsperioden må det etableres avtaler om kompenserende tiltak knyttet til tap av turstier og friluftsverdier.
- I forbindelse med hensyn til vassdrag må det lages bestemmelser som angir hvor stor kantsonen det skal være ved kryssningene, og andre steder hvor vassdraget/kantsonen berøres.
- Erstatningsarealer for matjord som forsvinner må defineres i plankartet. Dette gjelder for matjord som forsvinner i områdene:
 - Rundt Abel/Østerholt i Gjerstad
 - Bråtvannsdalen, Tangen, Holtane, Gjerdemyra, Østerfoss og Auråen i Kragerø.

Der det legges opp til erstatningsområder for matjord skal prinsipper i «Fagrapport matjordplan» følges.

- Bestemmelsene til planen er i mange tilfeller for vage. I de tilfeller det henvises til rapporter/fagutredninger, må disse angis med korrekt henvisning/datering og framkomme i en dokumentasjonskravliste. Henviser til Bambles oppsett som eksempel på gode formuleringer av planbestemmelser.

- I områder hvor ny 4-feltsvei, inkl. endringer til sideveinettet, etableres i siktlinje med andre veikonstruksjoner må det sikres at lys fra trafikk i det ene veisystemet ikke blander trafikk på det andre veisystemet. Dette er særskilt viktig i områder hvor trafikk kommer over en bakketopp eller svinger rundt. Nødvendige skjermingstiltak bør ses i sammenheng med eventuelle støyskjermingstiltak.
- Det må utarbeides bestemmelser knyttet til viltpassasjene med tilhørende hensynssoner som omfatter følgende
 - b. Alle viltpassasjer skal ha en hensiktsmessig hensynssone
 - c. Krav til toppdekke på viltpassasjen (Tykkelse på jordlag på overganger, og hva slagsdekke det skal være i underganger)
 - d. Krav til skjerming av overganger med tett gjerde som må beskrives med høyde for å redusere kunstig lys
 - e. Krav for å sikre at minst mulig av vegetasjonen i hensynssonen til viltpassasjen blir ødelagt
- Kommunevise punkter omtalt i vedlagt dokument skal innarbeides i høringsperioden.

Disse tingene må det jobbes med av Nye Veier/COWI i samarbeid med kommunene i høringsperioden, slik at kommunene kan vurdere dette sammen med andre innspill som har kommet inn gjennom høringen.

Mellom høringsfrist og endelig vedtak må dette på plass:

- Det må legges inn tydelige bestemmelser som ivaretar de gode intensjonene fra rapportene, samt bestemmelser som følger opp og tydeliggjør det som vises i plankartet.
- Målsettingene for planarbeidet må svares ut. Det må begrunnes hvordan hver enkelt målsetting er oppfylt, og hvordan de skal følges opp i veiens utbyggings- og driftsfase.
- Lokale og regionale virkninger (fagrapport nr .26) må svare opp bestillingen fra planprogrammet (2020).
- Hensynssoner i plankartet må ha tilknyttede bestemmelser.
- Det må vises en mer detaljert plan for forventet innhold og bruk av løsmassedeponiene før planen skal endelig vedtas.
- Bestemmelser knyttet til kollektivanlegg. Det må spesifiseres plassering og antall holdeplasser, bussoppstillingsplasser, parkeringsplasser og kiss&ride-plasser for å sikre gode kollektivløsninger.
- Kulvert over Sundsmyra, krysning Gamle Sørlandske, i Gjerstad må utbedres/utvides, eller evt. bruløsning må vurderes, og veiløsningen på strekningen fra Østerholt/Sundsmyra til Østerholtheia må avklares i reguleringsplanen.

Vedtak (enstemmig):

Underutvalg Kragerø/Bamble anbefaler styret i det interkommunale plansamarbeidet for E18 Dørdal-Grimstad å gjøre følgende vedtak:

Reguleringsplanen for ny E18 Tvedestrand – Bamble legges ut på høring med følgende endringer:

Generelt:

Det henvises til vedleggene med kommunenes innspillpunkter, som er formulert som krav.

Spesifikke punkter som må inn før høring:

6. Alle disse alternative traséer, konstruksjoner tunnel og kryssløsninger skal være med i høringsforslaget med likeverdige (vurderinger):

- i. Alle alternativer som har vært til utredning over Hallandsheia
- j. Alternativer med vei vest for høyspentlinje mellom Skjerkholt og Djupmyr
- k. 1 tunnelalternativ (lang) ved Eksjø
- l. 1 åpen vei alternativ ved Eksjø (øst for Snøreistjenn)
- m. 3 kryssalternativ i Kragerø, ved Fikkjebakke

I tillegg må flere alternative løsninger presenteres og legges på høring for:

- n. Bruløsninger over Knutebekken/Savannet
- o. Videreføring av bruløsning kryssning dagens E18 til over Gamle Sørlandske i Bamble.

7. Planforslaget må sikre høyder i veglinja. Dette gjelder særlig over Hallandsheia, forbi Sandvann og Nattvann, ved Eksjø og mellom Bråtvannsdalen og Fikkjebakke. Høydeangivelsen kan angis enten ved intervall +/- Xm, +Xm/-Ym, eller en maks- eller minimumshøyde for veien på deler av området.

8. Planforslaget må endres slik at det settes krav til støyvoller der det i planen er pekt på at dette er valgfritt. Dette gjelder spesielt i tilknytning til viktige friluftsområder, i områder med 'hensynssone H710_3 Nærmiljø' i kommunedelplanen og strekninger med mye bebyggelse.

9. Vilthensyn på strekningen gjennom Gjerstad må ivaretas.

- Viltovergangen på Østerholtheia må utvides til 40 meters effektiv bredde.
- Viltpassasjen i enden av Smalmyrveien må utvides til minimum åpenhetsindeks på 3,5.
- I høringsperioden må det legges inn en ny viltpassasje med de minimumsmål som brukes andre steder i planarbeidet på strekningen sør for Småtjennene - Smalmyrveien.

10. Dersom brupillarar skal ned i vassdrag må det sies noe om dette i planbestemmelsene.

I løpet av høringsperioden må dette på plass:

- Tidlig i høringsperioden må det etableres avtaler om kompenserende tiltak knyttet til tap av turstier og friluftsverdier.
- I forbindelse med hensyn til vassdrag må det lages bestemmelser som angir hvor stor kantsone det skal være ved kryssningene, og andre steder hvor vassdraget/kantsonen berøres.
- Erstatningsarealer for matjord som forsvinner må defineres i plankartet. Dette gjelder for matjord som forsvinner i områdene:
 - Rundt Abel/Østerholt i Gjerstad
 - Bråtvannsdalen, Tangen, Holtane, Gjerdemyra, Østerfoss og Auråen i Kragerø.

Der det legges opp til erstatningsområder for matjord skal prinsipper i «Fagrapport matjordplan» følges.

- Bestemmelsene til planen er i mange tilfeller for vage. I de tilfeller det henvises til rapporter/fagutredninger, må disse angis med korrekt henvisning/datering og framkomme i en dokumentasjonskravliste. Henviser til Bambles oppsett som eksempel på gode formuleringer av planbestemmelser.
- I områder hvor ny 4-feltsvei, inkl. endringer til sideveinettet, etableres i siktlinje med andre veikonstruksjoner må det sikres at lys fra trafikk i det ene veisystemet ikke blander trafikk på det andre veisystemet. Dette er særskilt viktig i områder hvor trafikk kommer over en bakketopp eller svinger rundt. Nødvendige skjermingstiltak bør ses i sammenheng med eventuelle støyskjermingstiltak.
- Det må utarbeides bestemmelser knyttet til viltpassasjene med tilhørende hensynssoner som

omfatter følgende

- f. Alle viltpassasjer skal ha en hensiktsmessig hensynssone
- g. Krav til toppdekke på viltpassasjen (Tykkelse på jordlag på overganger, og hva slagsdekke det skal være i underganger)
- h. Krav til skjerming av overganger med tett gjerde som må beskrives med høyde for å redusere kunstig lys
- i. Krav for å sikre at minst mulig av vegetasjonen i hensynssonen til viltpassasjen blir ødelagt

- Kommunevise punkter omtalt i vedlagt dokument skal innarbeides i høringsperioden.

Disse tingene må det jobbes med av Nye Veier/COWI i samarbeid med kommunene i høringsperioden, slik at kommunene kan vurdere dette sammen med andre innspill som har kommet inn gjennom høringen.

Mellom høringsfrist og endelig vedtak må dette på plass:

- Det må legges inn tydelige bestemmelser som ivaretar de gode intensjonene fra rapportene, samt bestemmelser som følger opp og tydeliggjør det som vises i plankartet.
- Målsettingene for planarbeidet må svares ut. Det må begrunnes hvordan hver enkelt målsetting er oppfylt, og hvordan de skal følges opp i veiens utbyggings- og driftsfase.
- Lokale og regionale virkninger (fagrapport nr. 26) må svare opp bestillingen fra planprogrammet (2020).
- Hensynssoner i plankartet må ha tilknyttede bestemmelser.
- Det må vises en mer detaljert plan for forventet innhold og bruk av løsmassedeponiene før planen skal endelig vedtas.
- Bestemmelser knyttet til kollektivanlegg. Det må spesifiseres plassering og antall holdeplasser, bussoppstillingsplasser, parkeringsplasser og kiss&ride-plasser for å sikre gode kollektivløsninger.
- Kulvert over Sundsmyra, krysning Gamle Sørlandske, i Gjerstad må utbedres/utvides, eller event. bruløsning må vurderes, og veiløsningen på strekningen fra Østerholt/Sundsmyra til Østerholtheia må avklares i reguleringsplanen.

(Kommunespesifikke punkter fremgår av vedlegg.)



Kragerø kommune

Kragerø:

Punkter som må innarbeides før planen legges ut på høring:

Følgende punkter innarbeides før utsendelse:

1. Planområdet utvides på strekningen Gjerdemyra – Gropdalen slik at område for nytt kryss/avkjørsel Farsjøveien og GS-veg herfra til Gjerdemyra langs dagens E18 ligger innenfor planområdet
2. Planområdet utvides på Fikkjebakke slik at område for utvidet kollektivterminal/serviceanlegg og midlertidig anleggsområde faller innenfor, jfr. tidligere innsendt skisse.
3. Stidalsbukta / vandringskanal gytebekk Gytebekk, inkl. vandringsrør under dagens E18, biotop i Stidalsbukta og tilhørende hensynssoner må fremkomme på plankart.
4. Mellom Tyvannsbrua og Tisjøbrua er det ikke noe vilttiltak etablert – Her må det etableres ett tiltak for å hindre en total barriere i dette området.
5. Ødegård viltovergang må flyttes 50 – 80 meter lenger vest for å hindre at den ligger i ett utilgjengelig område.
6. Brua ved Auråa som ble utvidet til 50 meter lengde har svært liten funksjon her, og forlengelse av brua hjelper dette svært lite. Her bør vi heller foreslå at brua innskrenkes til 10 meter lengde for å dekke både skogsbilvei og auråabekken, og i stedet at de pengene som spares inn på dette (ca. 40 millioner ifølge Nye Veier sin kostandsestimering) heller benyttes til å etablere en fungerende viltovergang 250 meter lenger øst.
7. Hegland viltovergang flyttes ca 400 m øst til området som i «vilttrekk samler kunnskap» viktig å unngå konflikt med boliger og gårdsdrift

Følgende punkter innarbeides i høringsperioden og før planen vedtas:

Tisjøbrua:

8. Det utarbeides alternativvurdering for bruløsning uten pillar i Kragerøvassdraget.

Gjerdemyra-området:

9. Nytt kryss/avkjørsel til Farsjøvegen fra dagens E18 legges inn i planforslaget
10. GS-veg herfra til GS-veg ved Gjerdemyra-krysset legges inn i planforslaget.
11. GS-veg langs Fv. 38 Drangedalsvegen til ny rundkjøring legges inn i planforslaget.
12. Foreslått kjøreadkomst til Nordre Holtaneveien fra Drangedalsveien omgjøres til GS-veg
13. Nordre Holtanevei får avkjørsel fra dagens/omlagt E18 på Holtanesletta via Ny kulvert.
14. I høringsperioden skal av hensyn til boligbebyggelsen i området skal det vurderes justering av kryssløsningen samt implementering av vesentlig forsterkede avskjermingstiltak langs veien som foreslått i vedlagt kart/forslag til støyskjermingstiltak.

Fikkjebakke-området:

15. På den ny adkomsten fra Krokenveien til krysset legges inn ny rundkjøring i kryssområdet som gir adkomst til etablert næringsområde mot nord samt framtidig utvidelse av dette mot øst.
16. Langs den nye forbindelsen til Krokenveien fra krysset legges det GS-veg.
17. Areal for kollektivterminal og pendlerparkering utvides, jfr. tidligere innsendt skisse. Arealet angis som midlertidig anleggsområde. Formål som benyttes skal være kombinert formål Kollektivanlegg og bensinstasjon/vegserviceanlegg (2900).

Stidalsbukta:

18. Stidalsbukta / vandringskanal for fisk: Det må utarbeides en særskilt teknisk plan som beskriver tilfredsstillende løsning. Langs gytebekk legges inn hensynssone for angitt hensyn naturmangfold med bestemmelser.

Generelt:

19. Kommunestyrets vedtak av 11.02.21 må svares opp.
Kommunestyrets vedtak Kragerø kommune ønsker følgende prioriterte hensyn så langt mulig skal ivaretas i det videre planarbeidet.

Vedtak 12.02.2021:

1. Kommunestyret slutter seg til Nye Veiers anbefaling om at østre kryssalternativ skal benyttes på Fikkjebakke. Det forutsettes at det til høringen følger likeverdige vurderinger og kartframstillinger for, midtre og vestre kryssalternativ.

2. Der veilinja går gjennom attraktive friluftsområder og inngrepsfri natur skal landskaphensyn, tilrettelegging for friluftsliv, gode viltkryssinger og infrastruktur for skogbruket være viktige hensyn i planprosjektet, herunder avskjerming av lys og støy mot omgivelsene. Planforslaget må inneholde lengde- og tverrprofiler som synliggjør vegens høydeplaseringer samt høyder på skjæringer og fyllinger og utforming av disse.

3. Vilthensyn er spesielt viktig på denne veitraseen. Vegen ligger i et svært viltrikt område som er viktig i forhold til å utveksle vilt med de fragmenterte områdene ut mot kysten. Kommunen forventer derfor at man forholder seg til oppdatert kunnskap om viltpassasjer.

4. Tunnel skal utredes som alternativ til skjæring på den ca. 1,5 km lange strekningen mellom Bråtvannsdalen og Blautmyrdalen. Skjæringen er et uforholdsmessig stort inngrep i et større ubebygd villmarksområde. Tunnelløsning vil erstatte to viltpassasjer og vil være av stor betydning for vandring til kystnære viltområder i Kragerø, Gjerstad og Risør mellom Kilsfjorden og Sønedeledfjorden. Viltgjerder langs nåværende E18 må fjernes.

5. Generelt bør veien legges tettere på eksisterende terreng hvor den nå er vist på fyllinger. I særlig grad gjelder dette strekningen Blautmyrdalen – Fikkjebakke. Det er avgjørende at man får en totalløsning som gir god avskjerming.

6. Overskuddsmasser må i størst mulig utstrekning benyttes til å bygge opp landbruksarealer og næringsområder. For Kragerø gjelder dette særlig næringsarealer på Fikkjebakke. Der det er hensiktsmessig bør voller bygges som avskjerming mot omgivelsene. Øvrige massedeponier skal fortrinnsvis etableres med tanke på senere gjenbruk.

7. Brua over Kragerøvassdraget ønskes primært bygget uten fundamenter eller søyler ute i vassdraget. 8. Nåværende E18 må videreføres som fylkesvei på strekningen Gjerdemyra – Tangen 9. Det skal vektlegges gode løsninger for myke trafikanter inn mot krysset på Gjerdemyra fra Holtane, Våsjø og Farsjø. Planarbeid for GS-veg langs fv. 38 Drangedalsveien mot Sannidal og langs jernbanelinja fra Farsjø skal prioriteres med tanke på mulig ferdigstillelse samtidig med E18.

10. Før planen kan bli lagt ut på høring må det ligge grundige og gode vurderinger bak det som blir presentert. Dette innebærer at kommunen må kunne begrunne de valgene som er gjort i forhold til trasevalg, høyder, tunneler, viltpassasjer, tiltak for friluftsliv, hensyn til bosetting og andre forhold. Det er derfor viktig at kommunene blir involvert i planarbeidet slik at planen ikke blir forsinket.

11. Kartlegging og håndtering av sulfidholdige masser må fremgå av planforslaget.

12. Nye Veier har lagt opp til et stort medvirkningsarbeid. I henhold til pbl. skal alle som har kommet med innspill få en vurdering av sitt innspill. Dette må gjøres i forbindelse med at planen legges ut på høring.

13. Plassering og areal for et samlet kollektivtransport knutepunkt for lokal og ekspressbuss med pendler- og langtidsparkering, tilbringertjeneste, evt ventekiosk, ladepunkter for bil og sykkel osv må avklares.

14. Kommunestyret gir underutvalg mandat til å konkretisere kryssoverganger jf vedlegg krysningspunkt for vilt

Tangen:

20. På Tangen utvides planområdet ca. 75 m langs fv. 363 slik at sammenhengende gs-forbindelse kan etableres fra overgangsbros til dagens GS-veg, og slik dette fremgår av kart og 3d-modell i innsynsløsningen. Dette for å sikre gjennomføring i prosjektet. Utvidelsen vil delvis erstatte detaljreguleringsplan for Del av Tangenkrysset, plan-id 201561d.

Kragerø kommune –innspill til planarbeidet for E18, 03.05.2021.

Vi viser til oversendelsen *Kommunenens samlede tilbakemeldinger* som ble oversendt fra IKP-styret 12.02.2021, se vedlegg. Av dette fremgår 14 prioriterte punkter som vedtatt i kommunestyret 11.02.2021 sak 21/21 med utfyllende merknader.

Som signalisert i plankoordinatormøtet ønsker Kragerø å fremme noen presiseringer til planarbeidet. Dette er tema som har vært fremmet i dialog med Nye Veier og Cowi tidligere, men som også delvis har fremkommet i ettertid ut fra egne befaringer og dialogmøter med Statsforvalter og VTFK.

Underutvalget har deltatt aktivt ved befaringer og møter og stiller seg bak punktene nedenfor med forventning om at disse tas inn i planforslaget før dette legges ut til høring. Vi viser for øvrig til innspill til planarbeidet fra VTFK vedr. lokalveier generelt og spesielt til kryssløsningen og GS-veier i Gjerdemyra-området 28.04.2021.

1. Omlegging – Lokalvei Farsjøveien

Fv. 3366 Farsjøveien legges om med ny påkobling til nåværende E18 ved Gjerdevannet. Nåværende strekning av Farsjøveien gjennom Gropedalen til Gjerdemyra utgår. Langs nåværende E18 på strekningen fra Gjerdmyra-krysset til nytt kryss må det bygges GS-veg.

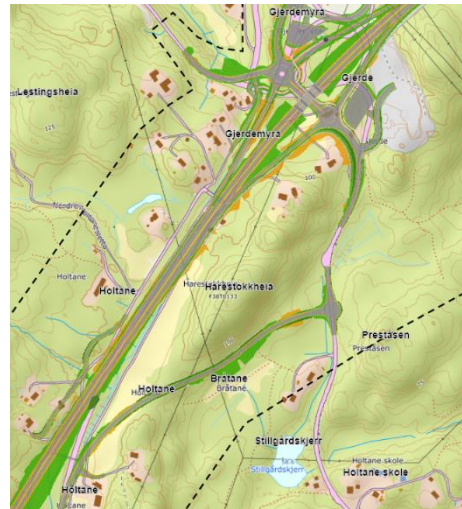
Begrunnelse: Dagens vegstrekning fra Gjerdemyra er ugunstig bl.a. pga. vertikalkurvaturen. Kommunen ønsker denne avløst med ny adkomst til dagens E18. ble åpnet for dette ved tilpasning av plangrensen ved planoppstart for reguleringsplanen. Av hensyn til fremtidig utvikling av det berørte næringsarealet i kommuneplanen som blir liggende mellom ny og nåværende E18, er det fra kommunens side ikke ønskelig å videreføre dagens Farsjøvei i kryssområdet. Vegens beliggenhet med tilhørende byggegrenser begrenser muligheten for en rasjonell arrondering og utnyttelse av næringsområdet.



Det

2. GS-løsninger – Gjerdemyra-

Det må etableres gode GS-løsninger inn mot kryssområdet på Gjerdemyra og kommunen er i god dialog med VTFK om dette. Forbindelse til Farsjø er omtalt ovenfor. I tillegg har vi tidligere påpekt krav/behov for Holtane. Under forutsetning av at den foreslåtte omleggingen av nåværende E18 fra Holtane til Fv. 38 blir realisert, ligger det nå til rette for en akseptabel løsning mot kryssområdet. I samarbeid med VTFK prioriterer kommunen også tilrettelegging av GS-forbindelse langs Fv. 38 på strekningen Sannidal – Gjerdemyra og videre til Våsjø.



Følgende punkter presiseres:

- GS-veg reguleres med rekkefølgekrav på strekningen fra Gjerdemyra til nytt kryss/avkjørsel Farsjøvegen ved Gjerdevannet. GS-veg kan her bygges relativt enkelt ved bare en mindre breddeutvidelse på en begrenset del av strekningen. For bebyggelsen på Farsjø vil dette være et mere trafiksikkert alternativ til bred vegskulder som det legges opp til på øvrige strekninger langs nåværende E18.
- Innenfor planområdet må det reguleres GS-veg langs fv. 38 sammenhengende til plangrense i begge retninger fra Gjerdemyra-krysset.
- Fv. 38 legges gjennom Gjerdemyra-krysset. På strekninger hvor veien legges i skjæringer, må disse reguleres med tilstrekkelig bredde for å kunne bygges med GS-veg.
- GS-veg må reguleres med samtidighetskrav og bygges fra Gjerdemyra-krysset til ny rundkjøring på Fv. 38, ca. 350 m i retning Sannidal, ev. til plangrense.
- På Holtane etableres GS-forbindelse mellom bebyggelsen nord og syd for ny E18. Langs ny/omlagt trasé for nåværende E18 fra Holtane bør GS-veg vurderes som alternativ til bred vegskulder frem til rundkjøringen på fv. 38
- Overskuddsmasser ønskes benyttet til utfylling langs nåværende Fv. 38 nord og syd for Holtane skole. Dette som forberedelse til fremtidig GS-veg på nevnte strekning. Kommunen regulerer aktuelle deponiområder på strekningen.

3. Fikkjebakke: Kryss, kollektiv og GS-veg

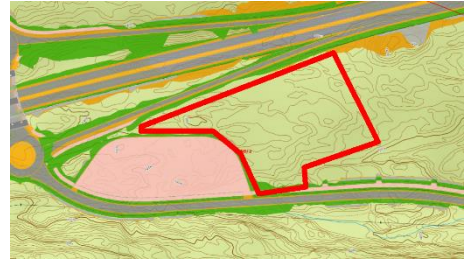
Det må etableres direkte adkomst fra E18-krysset til næringsområdet ved at en 3. rundkjøring bygges på vegens nordside. Denne klargjøres med påkobling av dagens veg inn mot øvre del av næringsparken. I tillegg tilrettelegges for en fremtidig 4. arm mot øst.

Begrunnelse: Det er behov for direkte adkomst fra krysset til øvre deler av dagens næringsområde. Samtidig vil dette legge til rette for adkomst til kommende utvidelse av næringsarealet mot øst.



- Areal for kollektiv og pendlerparkering må utvides i planen mot øst slik at vi sikrer at dette får tilstrekkelig størrelse for fremtidig behov.

Begrunnelse: Avsatt areal er ikke tilstrekkelig for terminal, pendlerparkering, energistasjon, venterom og ev. andre servicefunksjoner. Her er det viktig at det allerede nå reguleres areal som gir mulighet for utvidelse ut over det som vises i modellen.



- Det må legges opp til at sydgående ekspressbuss skal benytte terminal for på-/avstigning. Busslomme på rampe kan reguleres, men uten at denne bygges, jfr. tidligere anbefaling fra VTFK.

- Ny fv.-strekning på Krokenveien på Fikkjebakke må bygges med GS-veg som vist i opprinnelig forslag (før denne ble lagt om og på baksiden av kjettingfabrikken).

Begrunnelse: Ny fv. strekning etableres i utgangspunktet med 80 km/t. og gir ikke tilstrekkelig sikkerhet for myke trafikanter. GS-trafikk må ledes utenom internveiene i næringsområdet da man her vil få uheldig sammenblanding av gående/syklende og tungtrafikk som det ikke kan legges opp til uten at det gjennomføres trafiksikkerhetstiltak.



- Rundkjøring eller x-kryss vurderes som alternativ for adkomst til næringsområdet på Krokenveien hvor det nå er vist to adskilte T-kryss.

Begrunnelse: Fra Krokenveien er det vist ny avkjørsel til Steintransport. Plasseringen av denne vil være mindre godt egnet til å betjene det øvrige regulerte næringsområdet nord og øst for Steintransport.

Krokenveien har 80 km/t på strekningen. En rundkjøring gir et ryddig kryssområde med god trafiksikkerhet. Dette gir et oversiktlig trafikkbilde og størst trafiksikkerhet for myke trafikanter.



4. Stidalskilen - Hullvann: Kulvert

Eksisterende kulvert gjennom dagens E18 skal forlenges for å sikre gjennomstrømming til kilen og viktig gytebekk på innsiden av gammel og ny E18. Tilstand samt høydeplassering i forhold til nytt reguleringsregime for Hullvann må kontrolleres. Om nødvendig må ny kulvert etableres med lavere beliggenhet for å unngå tørrlegging.

Begrunnelse: Stidalsbekken er en av de to viktigste gytebekkene i Hullvann. Det har kommet bekymringsmeldinger som går på at dagens kulvert tidvis tørrlegges som følge av reguleringen av Hullvann. Det er gitt



ny konsesjon for vannuttak fra Hullvann med endrede reguleringshøyder. Det er viktig når det skal bygges ny veg at en ev. dårlig fungerende løsning ikke videreføres eller forverres.

5. Fikkjebakke – Gjenbruk av masseoverskudd for størst mulig samfunnsnytte

Kommunen forventer at en massehånderingsplan vektlegger gjenbruk av masser for tilrettelegging av næringsarealer på Fikkjebakke. Massedeponering som bidrar til unødvendig heving av veien må unngås. Kommunen klargjør arealer for masseinntak dette frem mot byggestart for E18.

6. Veier og konstruksjoner som skal fjernes må fremgå av planforslaget

Det er flere steder ny vei legges delvis over dagens veinett/konstruksjoner (Auråa, Gjerdemyra, Bråtvannsdalen m.fl.). Det må fremgå av planforslaget om veier og konstruksjoner opprettholdes eller fjernes.

7. Støyskjermingstiltak må fremgå av planforslaget

Det er lagt ut støysonekart i innsynsportalen med og uten støyskjermingstiltak. Disse viser noe avskjerming mot bebyggelse, men ikke av naturområder hvor gul støysone stedvis får en utbredelse over 800 m. Støy må anses som forurensning som må begrenses, og det er fra kommunens side gitt uttrykk for stor bekymring for hvordan vegens oppbygning og høydeplassing får virkning for støyutbredelse i terrenget. Spesielt gjelder dette strekningen Blautmyrdalen – Fikkjebakke. Kommunen er opptatt av at støyskjermingstiltakene som ligger til grunn for støykartene framgår av planforslaget og at det tas inn tiltak for å redusere støyforurensning også i naturområder. Vi forutsetter at en lavere beliggende veilinje vil være et effektivt skjermingstiltak.

Referat: Møte i underutvalget for E18 for Kragerø

Dato: 15.09.2021 Sted: Tangen, rom 305

Deltakere UU: Henriette Fluer Vikre (leder), Kjell Ove Heistad

Ikke møtt: Tore Ramberg

Andre: Ole Tommy Nyland, Grunde W. Knudsen (ordfører), Grethe Krokstad (plan- og bygnings-sjef), Trond Hjellvik (saksansvarlig)

Vedtak: Underutvalget har gjennomgått innstillingen til høringsuttalelse som den foreligger. Underutvalget anbefaler at følgende endringer som framgår med gul markering i teksten nedenfor tas inn i dokumentet før høringsvaret oversendes til Nye Veier.

Referat: Trond Hjellvik

Høringsuttalelse - E18 Tvedestrand - Bamble.

Kommunedirektørens innstilling

Kragerø kommunestyre har blitt forelagt forslag til Detaljplan for fire felt motorveg Tvedestrand – Bamble med tilhørende dokumenter. Kommunestyret er kjent med planens hovedmål og til tidligere innsendte kravlister til utarbeidelsen av planen.

Kragerø kommune gir følgende uttalelse til høringen av planforslaget:

1. Kommunestyret støtter de faglige kommentarene og kravene i saksutredningen. Tidligere kravlister opprettholdes slik dette framgår av vedlegg 1 og 2 med de presiseringer og tillegg som framgår nedenfor og i saksframstillingen.
2. Kommunestyret stiller seg bak merknader til viltkrysninger og deponiområder fremgår av **vedlegg 5. Egnede overskuddsmasser skal benyttes for klargjøring av nye næringsarealer på Fikkjebakke.**
3. Valgte veilinj medfører et svært omfattende og irreversibelt inngrep i naturområder med lange og dype skjæringer. For strekningen Bråtvannsdalen - Blautmyrdalen planlegges 1,5 km lang og dyp skjæring, bare avbrutt av en kort tunnel. Det fortsatt kommunestyrets oppfatning at riktig løsning i dette verdifulle naturområdet er å erstatte skjæringen med en lang tunnel på hele strekningen.
4. Nytt innspill – sikker vannforsyning:
 - Planområdet må ved Store Grøtvann utvides slik at dette sammenfaller med KDP og slik at nedre del av Grøtvann samt damanlegg og vanntårn med tilhørende infrastruktur faller innenfor.
 - Det legges inn sikringssone på området med bestemmelser som i tilstrekkelig grad ivaretar det overordnede hensynet å sikre vannforsyningen i anleggs- og driftsperioden.
 - I samme henseende er det avgjørende at krysningpunkt for hovedvannledning må bygges som kulvert. Krav om dette skal framgå av bestemmelsene.
 - Teknisk plan må ivareta trasé for ny hovedvannledning for utvidet kapasitet til Fikkjebakke med krysningpunkt.

Støy:

5. Støyskjermingstiltak langs veien må sikres i plankart og bestemmelser i henhold til støyretningsslinje T-1442/2021 og slik det fremgår av saksutredningen. Dette gjelder for følgende prioriterte strekninger:
 - Gjerdemyra kryssområdet – Holtanesletta på begge sider. I kryssområdet skal trafikk også avskjermes visuelt mot bebyggelse.
 - Tisjøbrua – på begge sider.
 - Grøtvannsbrua – på begge sider.
 - Brynemo
 - Ødegården.
 - Strekninger som er eksponert mot Hullvann fra Vesterbekk til Huldalen.
6. For øvrig vegstrekning stilles krav om at støyskjermingstiltak prioriteres slik dette fremgår av vedlegg 3. Gul støysone må begrenses til maks utstrekning på 100 m i ubebygde terreng.
7. Det skal gjennomføres uavhengig kontroll av utførelsen av støyskjermingstiltakene på de prioriterte strekningene. Dette innebærer kontroll av prosjekteringen og stedlig kontroll av at tiltakene er oppført i samsvar med prosjekteringsgrunnlaget.
8. Det skal utføres støymålinger på de prioriterte strekningene Gjerdemyra kryssområdet – Holtanesletta på begge sider innen et år etter at veien er åpnet.

Massehåndtering:

9. Det forventes at det lages en detaljert plan for deponering av masser, slik at etterbruken av massedeponiene tilpasses de faktiske omgivelsene og sikres gjennom reguleringsplanens bestemmelser. Overskuddsmasse skal håndteres og lagres med tanke på gjenbruk til samfunnsnyttige formål.
10. Deponiområdene D19 Brynemo, D20 Langtjern, D25A Blautmyrdalen og D25B Vassbånn-dalen reduseres eller utgår og egnede masser for byggeformål overføres til Kragerø Næringspark for fremtidig bruk til planering av nye næringsarealer.
11. Eksisterende arealer, og nye arealer som gjøres tilgjengelig i kommende områdeplan for Fikkjebakke, prioriteres for deponering av overskuddsmasser av sprengstein.

Kryss- og kollektivløsninger:

12. Før endelig vedtak må det utredes alternativ kryssplassering på Gjerdemyra, tilsvarende som vist som eksempelskisse i kommunedelplanen, dvs. kryssplassering ca. 150 m langs veilinja mot nordøst i forhold til foreslått løsning. I alternativutredningen beholdes foreslått omlegging av dagens E18 via ny rundkjøring på Drangedalsveien.
13. På Fikkjebakke beholdes østre kryssalternativ som foreslått. Alternativutredningene for midtre og vestre kryssløsning følger planforslaget videre, jfr. vedlegg 11.
14. På Fikkjebakke må det i kryssområdet etableres ny rundkjøring for adkomst til næringsområdets øvre del samtidig som dette gir mulighet for forgreining til fremtidig næringsutvidelse mot øst, jfr. tidligere innspill 03.05.2021, vedlegg 1.
15. Videre etableres ny rundkjøring på Krokenveien som erstatning for 2 nærliggende T-kryss til næringsområdene nord og syd for Krokenveien, jfr. tidligere innspill 03.05.2021, vedlegg 1. Rundkjøringens endelige plassering vurderes videre slik at den gir best mulig løsning for næringsdrivende i området.
16. Kollektivterminal på Fikkjebakke vises med utvidet areal for servicefunksjoner m.v., jfr. tidligere innspill 03.05.2021, vedlegg 1.
17. Før vedtak må det foreligge detaljerte tegninger for kollektivløsninger på Gjerdemyra og Fikkjebakke.
18. På Fikkjebakke skal sydgående ekspressbuss ha av- og påstigning på terminalområdet. Dette må framgå av planforslaget. Busstopp på sydgående rampe utgår eller unndras rekkefølgekrav.

Lokalvei/Gang og sykkelvei:

19. GS-veg må bygges på Fv38 på strekningen fra Gjerdemyra til ny rundkjøring på Drangedalsveien, jfr. innspill 06.05.2021
20. Ny avkjørsel til fra dagens E18 til Farsjøveien bygges til Gropdalen. Denne kommer i tillegg til regulert avkjøring ved Hundsvik som må beholdes. Planavgrensningen ved Gropdalen beholdes som varslet ved oppstart av reguleringsplanarbeidet. Tilhørende GS-veg bygges fra ny avkjøring til Gjerdemyra-krysset langs dagens som vegutbedringstiltak. Nåværende fylkesvei utgår på strekningen gjennom Gropdalen til Gjerdemyra. jfr. tidligere innspill, vedlegg 1.
21. Lokalveg for bebyggelsen på Nordre Holtane må kobles til nåværende E18 via kulvert på Holtanesletta. Kjørevei SV35 endres til offentlig GS-veg og gir gangforbindelse til kryssområdet.
22. Krav om GS-veg på strekningen kryss Fikkjebakke til nåværende Krokenvei ved avkjøring til Næringsområdet opprettholdes, jfr. vedlegg 1.
23. På Tangen utvides planområdet slik at GS-veg o_SGS7 forlenges og kobles på eksisterende GS-veg ved bussterminalen.
24. SGS1 GS-veg langs dagens Krokenvei til Fikkjebakke kan benyttes som traktorveg for landbruksformål på strekningen frem til bom syd for ny E18.

Vilthensyn:

25. Kommunestyret stiller seg bak viltnevdas vurderinger og innspill som gjelder krysningspunkt for vilt slik dette framkommer av vedlegg 5 og 6.

Friluftsliv:

26. Nye Veier må avsette ressurser til en konkret planlegging for omlegging av postvegen på strekningen Mastereidmyr/Ødegården til Auråa.
27. For å ivareta landskapshensyn må Tisjøbrua bygges uten pilar i vassdraget, jfr. tidligere innspill, vedlegg 1.

Miljø:

28. Kragerøvassdraget må sikres tilstrekkelig gjennom bestemmelser mot avrenning fra forekomst av syredannende bergarter.
29. Av hensyn til spesielle gyteforhold for ørret, må det fremgå av planforslaget hvordan Gjerdenvannet skal sikres mot avrenning. Tiltak mot forurensning/avrenning må i kryssområdet ved Gjerdemyra også gjelde nåværende E18.
30. Tiltak i fellesgrense med Bamble: Kommunestyret forutsetter at det utarbeides en konkret teknisk plan for sikring av fiskevandring gjennom fyllinger i Stidalsbukta.

Øvrige endringer som må gjøres i plankart og bestemmelser:

31. Støyskjermer skal framgå av plankartet for følgende prioriterte strekninger: Gjerdemyra-krysset – Holtanesletta, Tisjøbrua, Grøtvannsbrua, Ødegården, samt for eksponerte deler av strekningen Vesterbekk – Huldalen
32. Følgende veistreknings endres fra offentlig til annen eierform: o_SV15 og o_SV19.
33. Vendehammer for lange kjøretøyer må tegnes inn på o_SV13.
34. Ved Grøtvann utvides planområdet til grense for kommunedelplanen slik at søndre del av Grøtvann med dam og høydebasseng faller innenfor. I området legges inn sikringsone for nedslagsfelt drikkevann samt infrastrukturene med bestemmelser og rekkefølgekrav.

Ny avkjørsel fra nåværende E18 til Farsjøveien i Gropdalen tas inn- Planområdet utvides som vist ved planoppstart.

Innspill til reguleringsbestemmelsene:

Vegens maksimalhøyder skal fremgå av plankart og bestemmelser for strekningene Blautmyrdalen – Bronås viltovergang og Vesterbekk - Huldalen

35. Det må gis rekkefølgekrav for gjennomføring av samferdselstiltak og kollektivløsninger som foreslått.
36. Endring - § 3.2.1: Første avsnitt gjelder ikke for kryssområdet Fikkjebakke, strekningene Holtane – Gjerdemyra og (spesifisere strekning). På øvrige strekninger skal sideforflytning av veien ikke være til hinder for at det kan etableres støyvoller eller annen type støyavskjerming.
37. Det åpnes for støyskjermingstiltak innenfor annet vegformål, presisering i § 3.2.4 og 3.2.5.
38. Støyvoller skal ha minimumshøyde 3 m over kjørebanelen.

Saken ekspederes til:

Cowi AS
Nye Veier
Bamble kommune
Gjerstad kommune
Risør kommune
Vegårshei kommune
Tvedestrand kommune
Statsforvalteren i Vestfold og Telemark
Vestfold og Telemark fylkeskommune

Vedlegg til kommunestyrets behandling:

1. Innspill/Vedtak – Kragerø kommune 10.02.2021
2. Innspill – tilleggspunkter fra underutvalget 03.05.2021
3. Innspill før høring – Kragerø 21.06.2021
4. Kommunestyrets vedtak 14.06.2021
5. Innspill viltnemda
6. Vurdering vilthensynstiltak
7. Behov - Støyskjermingstiltak
8. Støysonekart Kragerø 2 m med skjerming
9. Støysonekart Kragerø 4 m med skjerming
10. Støysonekart – uendret situasjon
11. Støyretningslinje T-1442
12. Alternativvurdering veggeometri
13. Plankart
14. Reguleringsbestemmelser
15. Planbeskrivelse
16. Møteprotokoll – 1. gng. behandling i styret for IKP.
17. Høringsuttalelse Drangedal kommune
18. Høringsuttalelse Bamble kommune
19. Høringsuttalelse VTFK

Referanser i saken

Plan- og bygningsloven
KDP E18

Bakgrunn

Styret i det interkommunale plansamarbeidet for E18 Dørdal – Grimstad vedtok i styremøte fredag 25. juni å legge forslag til detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble ut til høring og offentlig ettersyn fra 30. juni til 15. september.

Detaljreguleringsplanen omfatter kommunene Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei og Tvedestrand, og planprosessen gjennomføres som et interkommunalt plansamarbeid. I tillegg til de seks kommunene som er berørt av detaljreguleringsplanen er også Arendal og Grimstad med i styret i det interkommunale plansamarbeidet (heretter benevnt IKP-styret).

Samfunnsmålene for prosjektet er å bidra til sektorpolitiske mål i NTP, skape et sikkert og verdiskapende transportsystem i regionen ved å binde sammen bo- og arbeidsmarked, samt legge til

rette for at det nye transportsystemet blir samfunnsøkonomisk lønnsomt. Effektmålene for prosjektet er økt verdiskaping i regionene, bedre trafikksikkerhet, bærekraftsertifisering, bedring av fremkommelighet og tilrettelegging for økt kollektivtrafikk, og redusert reisetid.

Arbeidet med detaljreguleringsplanen startet opp høsten 2020. I planleggingsperioden har det vært løpende dialog mellom Nye Veier, COWI, de deltagende kommunene og aktuelle sektormyndigheter. Det har blitt gjennomført ulike medvirkningsprosesser lokalt, bl.a med barn og unge gjennom egne prosesser med skolene. Tidlig i planleggingsarbeidet ble det søkt etter best mulig trase innenfor kommunedelplanens båndleggingszone. Deretter ble det jobbet med detaljering av valgt trase med støtte fra innspill ved varsel om oppstart, tverrfaglig jobbing i prosjekteringsmøter, møter med kommunene samt medvirkning med interessegrupper og overordna myndigheter. De positive og negative virkningene av planforslaget innenfor de ulike temaene er beskrevet i fagrapportene. Helhetsvurderingene som har ført fram til anbefalt løsning er gjort på grunnlag av tverrfaglig samarbeid gjennom planprosessen. Det er også flere løsningsvalg som er gjort gjennom direkte dialog med IKP-styret og kommunene.

De økonomiske rammene for prosjektet har vært stramme. Dette som følge av at bompengeproposisjonen ble utarbeidet på grunnlag av den forutgående kommunedelplanen og vedtatt av Stortinget før reguleringsplanen var klar. Dette har gjort planprosessen krevende. Dette gjelder særlig med tanke på planbestemmelsen i kommunedelplanen om utredning av tunneler og brulengder som skadereduserende tiltak mellom Skorstøl og Tvedestrand. Rollen til de politiske underutvalgene for respektive Bamble/Kragerø og Gjerstad/Vegårshei/Risør/ Tvedestrand var å innstille til styret om utlegging av planen til høring og offentlig ettersyn. Begge underutvalgene var kritiske til flere elementer i planen ved sin behandling, og flere av styremedlemmene var derfor skeptiske til å legge planen ut slik den forelå. Tett dialog mellom prosjektet, kommunene og IKP-styret førte likevel til at IKP-styret etter en flertallsavgjørelse 25. juni 2021 valgte å legge forslaget til detaljreguleringsplan ut på høring og offentlig ettersyn med høringsfrist 15. september.

Saksfremstilling

Kragerø kommune har ved tidligere levert innspill på i alt 34 punkter som listet opp i vedlegg1 - 4. Disse kravpunktene opprettholdes, med de tilføyelser og presiseringer som framgår av saksfremstillingen.

- Vedtak kommunestyret 11.02.2021 sak 21/21: 13 punkter.
- Underutvalget – Kravliste til høring oversendt 06.05.21: 34 punkter.

Veglinja

I forslaget til reguleringsplan holdes veilinja som forutsatt innenfor den båndlagte korridoren i kommunedelplanen, og også kryssplasseringene som er valgt ligger innenfor de avgrensningene som ligger i kommunedelplanen.

Formålsflate for ny firefelt E18 er vist med bredde 23 m. I tillegg er det vist underformål «*annet veiformål*» med varierende bredde på begge sider. Bestemmelsenes § 3.2.1 angir at grensene mellom disse formålene kan justeres, noe som betyr at selve veibanen kan forskyves vesentlig i sideretning på hele strekningen. Det forutsettes likevel at veifyllinger og andre tiltak som framgår av bestemmelsene kan holdes innenfor veiformålet.

Det kan være hensiktsmessig å ha mulighet for entreprenør å justere sideveis plassering av vegen i sin detaljprosjektering. For Kragerø kommune er det likevel viktig at denne muligheten ikke gis for følgende utsatte strekninger:

- Fikkjebakke – næringsområdet. En justering nærmere nåværende og fremtidig næringsområde medfører at også byggegrense (50 m) skyves inn. Dette er ikke ønskelig.
- Holtane – Gjerdemyra. Nærføring gjør at avstand til bebyggelse ikke kan reduseres, bl.a. av hensyn støy.
- Langs Hullvann: Sideforskyvning som medfører økte skjæringshøyder må unngås. Gjelder fra utløpet av skjæringen gjennom Stegheia til Huldalen.

Det foreslås endring av bestemmelsenes § 3.2.1 slik at disse strekningene unntas.

Høydeplassering

Utgangspunkt for veilinja som nå foreslås var eksempellinja som ble beregnet og vist i KDP som den ideelle. I stor grad har denne linja blitt videreført med bare mindre justeringer i horisontalgeometrien. Størst endring er gjort på strekningen langs Hullvann hvor veien ble flyttet nærmere vannet og lavere i terrenget.

Utgangspunktet for KDP har vært vei med 130 km/t, mens det nå planlegges for 110 km/t som i utgangspunktet har andre krav til kurvatur og muligheter for en bedre terrengetilpasning. Vi kan ikke se ut fra planforslaget at det er gjort nye beregninger med dette som målsetning. Dette på tross av at kommunen har vært tydelig på at veilinja må legges så nær naturlig terreng som mulig.

Vegens høydeplassering har virkning for omgivelsene ved grad av landskapsvirkning, f.eks. av lys, samt lyd-/støyutbredelse mot bebygde områder og naturområder. Gjennomgående er det valgt en relativt høy plassering og utstrakt bruk av oppfylling for veien. Dette gir økt landskapsvirkning og støyutbredelse og kan bare aksepteres i den grad kompenserende tiltak tas inn i form av avskjerming på eksponerte strekninger.

Eksakt høydenivå er generelt ikke angitt i planforslaget, dette fastsettes i byggeplanfasen og kan justeres i den grad dette vil være mulig innenfor formålsavgrensningene i planen. Bestemmelsenes § 3.2.1 åpner i tillegg for at vegens avgrensning mot tilliggende vegformål kan justeres, dermed legger planen opp til stor fleksibilitet både når det gjelder sideveis linjeføring så vel som høydeplassering. Dette gir romslighet for entreprenør til å planlegge veilinja på en for byggefasen mest mulig hensiktsmessig og kostnadssparende måte. Høye fyllinger er ønsket for en rasjonell utnyttelse av overskuddsmasser i stedet.

Blautmyrdalen – Bronås

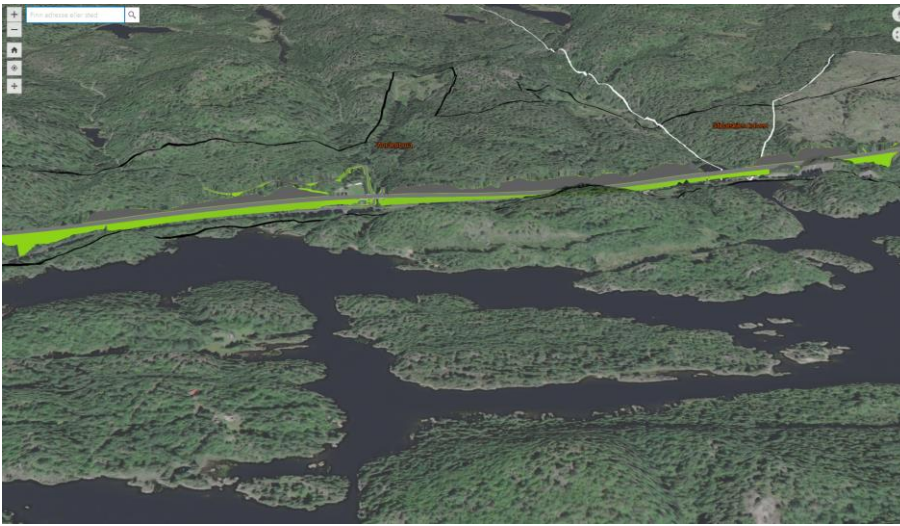
Problemet med høye fyllinger har vært størst for strekningen Blautmyrdalen – Fikkjebakke. Her er det nå foreslått et maksimalt lavpunkt for vegen til kote 130. Dette er så langt ikke tatt inn i bestemmelsene, derimot er det åpnet for fyllingshøyder på opptil 30 m på strekningen. I veimodellen ligger laveste punkt nå på kote 128 og på det høyeste legges da vegen opptil 17 m over naturlig terreng. Det er bra at det fastsettes et maksimalpunkt på strekningen som er ca. 1 km, dette må imidlertid tas inn i bestemmelsene. Det må vurderes å senke punktet ytterligere, fortrinnsvis til kote 128 eller lavere.

Høydeplassering langs Hullvann

Hullvann er et viktig friluftsområde som så langt som mulig bør skjermes mot landskapsvirkning og støyutbredelse fra veien. Det er positivt i den sammenhengen at vegen legges nærmere vannet for på den måten å komme lavere i terrenget langs Hullvann enn det som ble antydnet med eksempel-linje i KDP. Foreslåtte trasé vil imidlertid legges inn i en bratt skrent, og det vil kunne bli høye skjæringer. Det antas derfor at det i byggeplanfasen vil gjøres gode avveininger av vegens plassering, skjæringshøyder landskapsvirkning og støy mot Hullvann. Det vil imidlertid være viktig å unngå at vegen ikke legges for høyt, da dette gir økt landskapsvirkning og støyutbredelse. Av den grunn er det også på denne strekningen av stor betydning at en mere nøyaktig høydeangivelse fremgår av planforslaget.

Utsatt strekning er fra utløpet av skjæringen gjennom Stegheia til Bamble grense i Huldalen. Strekningen bør deles i to parseller slik at det settes lavpunkt for strekningen Stegheia – Auråen og lavpunkt for strekningen videre til Huldalen.

Det presiseres at det fortsatt vil være behov for spesiell støyavskjerming på strekningen slik det fremgår nedenfor. Det bør også vurderes støyskjerm langs dagens E18 for dette formålet for i størst mulig grad unngå økt støy i forhold til dagens situasjon.



Figur 1 Vegstrekningen langs Hullvann. Høydeplassering er kritisk for støypåvirkning i friluftsområdet.

Kryssløsninger

Fikkjebakke

I rapporten "Alternativvurderinger veigeometri" (vedlegg 11) er det vurdert 3 alternative kryssplasseringer på Fikkjebakke, en vestre plassering i Kåsa-området vest for Krokenveien, en midtre plassering hvor krysset legges på Krokenveien ved Steintransport, samt østre alternativ som foreslås benyttet. Kommunedirektørens vurdering er at det valgte alternativet med ny adkomst fra Tangen og bussterminal på kryssets sydside gir minst ulemper i nærområde og størst samlet samfunnsnytte, bl.a. ved kortest avstand og minste kjøretid for lokalbuss.

Tidligere forslag om 2 nye rundkjøringer, ett i kryssområdet og ett på Krokenveien opprettholdes. Vi er opptatt av å få tydelige og enkle adkomster til næringsområdet og rundkjøringer er gode løsninger for dette. Krokenveien har 80 km/t og har allerede i dag flere avkjørsler på begge sider av veien på strekningen langs næringsparken, i tillegg er det allerede regulert en ny avkjørsel til Kåskollen. Det må være en målsetning å få sanert disse og om mulig samle de i to rundkjøringer med nødvendig tilpasning av internvegnettet i parken, noe som ikke minst vil bedre trafikksikkerheten i området når aktiviteten i parken øker.

Gjerdemyra

Det har gjennom planprosessen for reguleringsplanen vært vist to alternative løsninger. Opprinnelig løsning gikk ut på å beholde dagens E18 i nåværende trase og legge krysset med påkjøringsramper ved siden av denne. Dette var en variant av et tidligere skisseforslag fra kommunedelplanen der krysset plassert inn på området for steinbruddet mens det nå ble flyttet ca. 150 m nærmere bebyggelsen på Nordre Holtane, på høyde med dagens kryss mellom E18 og Drangedalsveien.

Senere har den løsningen som nå ligger i planforslaget blitt utarbeidet med omlegging av dagens E18 til Holtanesletta via ny rundkjøring på Drangedalsveien. Dette har medført at kryss og ramper kunne justeres ytterligere inn mot bebyggelsen, bl.a. ved at traséen for dagens E18 er tatt i bruk for sydgående påkjøringsrampe.

En virkning av endringen er at beslag av jordbruksareal på Holtane-sletta reduseres. Man unngår i tillegg en problematisk krysning mellom dagens E18 og ny vei på Holtanesletta der disse blir liggende parallelt. Også næringsarealer og det pågående steinbruddet på Gjerdemyra får et redusert arealbeslag.

Ulempen ved løsningen er nærhet og forsterket påvirkning mot boliger på Nordre Holtane der særlig støybelastningen skaper bekymring. I tillegg til ny E18 er det vist ny adkomst til bebyggelsen fra kryssområdet som vurderes av beboerne som ugunstig, bl.a. pga. stigning som vil gjøre den lite egnet for større kjøretøyer, f.eks. tømmertransport. Dette er også ytterligere en ny vei som kommer tett på bebyggelsen.

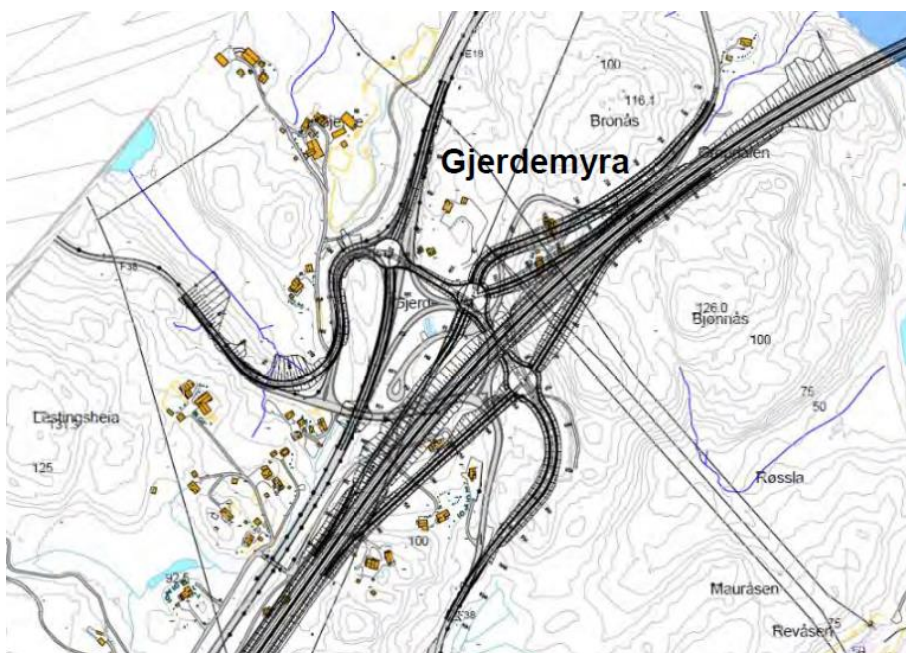
Fra kommunens side har man i planprosessen stilt seg avventende positiv til den endrede kryssløsningen slik forslaget nå foreligger. Dette under forutsetning av tilstrekkelig avskjerming av vegen mot bebyggelsen på Nordre Holtane, noe som så langt ikke er tilstrekkelig ivarettatt.

Innspill fra naboer/beboere på Nordre Holtane:

Ønsker og innspill fra berørte beboere innebærer at det på Gjerdemyra må velges en kryssløsning og –plassering som skissert i KDP. Det er viktig å øke avstanden mellom å veianlegget og bebyggelsen for å redusere den generelle påvirkningen så langt mulig og spesielt når det gjelder støy. Det anbefales derfor at en kryssplassering som vist i mulighetsskisse i kommunedelplanen benyttes. En fordel med dette er også at dagens E18 kan benyttes som lokalvei ved at det etableres en ny avkjørsel på Holtanesletta. Alternativt foreslås også at man velger en ettkryssløsning for Kraugerø der krysset på Gjerdemyra utgår i sin helhet.



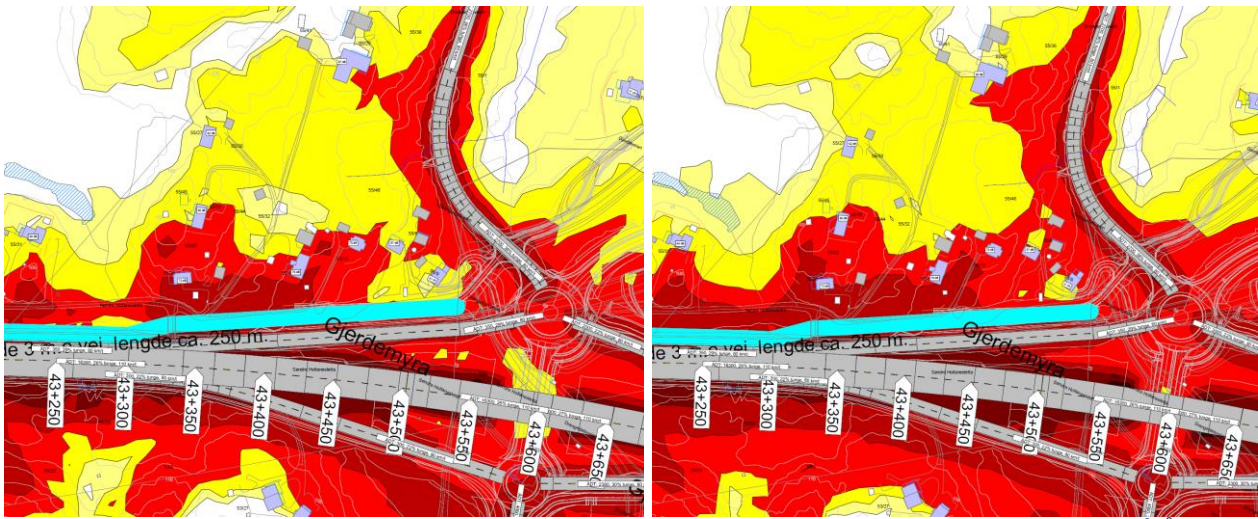
Figur 2 Veimodell som viser foreslått løsning



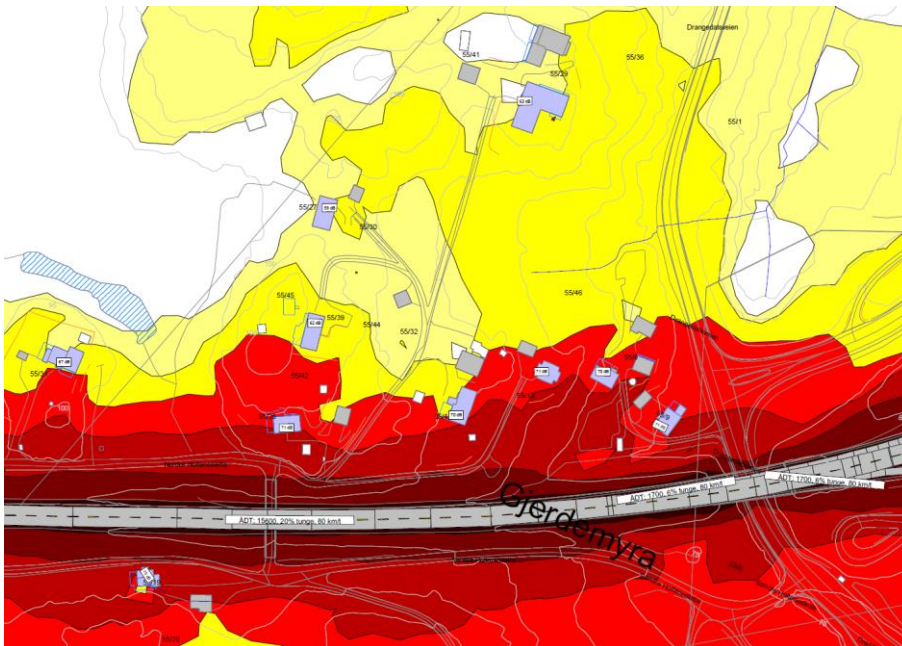
Figur 3 Skisse til løsning i planbeskrivelsen til kommunedelplanen.

Kommunedirektørens kommentar:

Kartene nedenfor viser beregnet støysituasjon fremskrevet til beregnet trafikk tall for ny veg sammenlignet med en situasjon der dagens E18 videreføres uten at det bygges ny 4-felts veg. **Figur 4 nedenfor** viser situasjonen med skjermingstiltak beregnet for målepunkt henholdsvis 2 og 4 m over bakkenivå på boligene. Trafikkmengde ÅDT øst og vest for krysset er beregnet til henholdsvis 20000 og 16300 passeringer. **Figur 5** viser tilsvarende beregning for situasjon uten ny 4-felt vei og uten forsterkede skjermingstiltak langs dagens E18. Beregningen er gjort for nivå 4 m og basert på ÅDT henholdsvis 18500 og 15600 øst og vest for krysset.



Figur 4 Støykart henholdsvis 2 m (til venstre) og 4 m over bakken, dvs. bygningers 1. og 2. etasje. Basert på ADT 20000 (kryssets østside)/16300 og 110 km/t (trafikk tall fremskrevet til 2060). Det er vist støyskjerm langs påkjøringsrampe.



Figur 5 Beregnet støykart ved høyde 4 m for videreføring av dagens vegløsning ved 80 km/t, ÅDT 18500/15600 (trafikk tall fremskrevet til 2060). Beregningen er for situasjon uten støyskjermingstiltak.

Massehåndtering – deponiområder

Det er foreslått inntil 15 deponiområder i Kragerø uten nærmere angivelse av hvilke typer masser disse skal romme. Planforslaget oppfattes til at områdene tenkt som permanente deponier uten gjenbruk. Fra Kragerø kommune er det gitt tydelige signaler om at overskuddsmasser må kunne gjenvinnes for framtidig samfunnsnytte. Særlig har kommunen behov for å benytte overskuddsmasser for tilrettelegging av fremtidige næringsarealer på Fikkjebakke og dette må prioriteres fremfor at naturområder tas i bruk. Det settes nå i gang områdeplan for Fikkjebakke som vil avklare disponible arealer som kan tas i bruk når anleggsarbeidet for E18 starter.

Når det gjelder plassering og utnyttelse av de foreslåtte alternativene, vil kommunedirektør henvise til Statsforvalters grundige vurderinger og innspill og slutter seg til disse. Det må likevel presiseres fra kommunens side at unødig heving av vegbanen på fylling med formål å deponere mest mulig av masseoverskuddet ikke er ønskelig pga. de uheldige virkningene dette har for omgivelsene i form av synlighet og støyutbredelse. I stedet må masser tilrettelegges som en ressurs for framtidig bruk. Det er også sterkt tilrådelig at masser benyttes til oppbygging av støyvoller på store deler av strekningen gjennom kommunen for å motvirke langtrekkende støy mot omgivelsene.

Det presiseres at Kragerø kommune ønsker at egnede masser i størst mulig grad overføres til næringsområdet på Fikkjebakke fremfor deponering i naturområder. Spesielt gjelder dette områdene

D19 – D25. Det forventes at det lages en detaljert plan for deponering av masser, slik at etterbruken av gjenstående massedeponier tilpasses de faktiske omgivelsene og sikres gjennom reguleringsplanens bestemmelser.

Kragerø viltneimnd har merknader til deponiområdene slik det fremgår av innspill i vedlegg 5. Kommunedirektøren stiller seg bak disse vurderingene som bare oppsummeres kort her for deponier hvor det foreslås endringer.

Generelt:

Deponering av masser i LNF områder minimeres, og at det tilstrebes deponering i næringsområder eller i nær tilknytning til veianlegg for landskapstilpasning og støyvoller.

Arealer definert for deponiområder er i liten grad tilpasset terreng med tanke på å skape ett sammenhengende landskapsbilde som kan bedre fremkommelighet for vilt i terrenget.

Deponier hovedsakelig i LNF områder med nærhet til viktige vassdrag og vann kan medføre utfordringer med skadelig avrenning fra disse. Erfaringer fra veiprojekter som E18 utbyggingen i Lillesand har vist at dette kan medføre store miljøutfordringer med avrenning fra deponiområder med sulfidholdige masser.

D26 – D27:

Avgrense deponiområdet inn mot planlagt tunnel. Avgrense høyde og tilpasse til omkringliggende terreng slik at det skapes mere tilgjengelig landskap inn mot faunapassasje.

D27 Salen:

Tilpasning til omliggende terreng slik at det vil skapes et mer tilgjengelig landskap inn mot faunapassasje.

D25A Blautmyrdalen:

Deponiområdet må avgrenses slik at man unngår inngrep i myrområdene ved Ekornkjerr og Kjærlighetskjerr.

Egnede masser for fundamentering av bebyggelse overføres til Fikkjebakke.

D25B Vassbånddalen:

Generelle merknader. Egnede masser for fundamentering av bebyggelse overføres til Fikkjebakke.

D24 Kåsa:

Ingen merknader.

D23 Kåskollen:

Ingen merknader.

D20 Langtjern:

Lagt inn i ett sammenhengende viltrikt naturområde med gammelt jordbruksareal. Selv om intensjonen er at deponiområdet skal tilbakeføres til LNF vil området bli sterkt forringet av ett slikt tiltak.

Egnede masser for fundamentering av bebyggelse overføres til Fikkjebakke. Området bør reduseres og vurderes i sammenheng med D19.

D19 Brynemo:

Samme kommentar som for D20. Området bør reduseres og vurderes i sammenheng med D20.

D14 og D13 Ødegård:

Ingen innvendinger utover generelle.

Områdene utformes spesielt med hensyn til landskapsvirkning og støy for nærliggende bebyggelse på Ødegård.

D12 Vesterbekk:

Bare generelle merknader.

D9 Stidalen:

Negativ til et så stort og omfattende deponiområde som strekker seg langt inn i et viltrikt naturområde. Det sees også på med bekymring at deponiområdet plasseres med umiddelbar nærhet til Hullvann.

Stidalsbekken er gytebekk og Hullvann er fremtidig vannkilde for smoltproduksjon ved Hellefjorden. Det er avgjørende at avrenning fra anlegg og fra deponering av sprengstein m.v. ikke påvirker vannforekomsten negativt.

D67 og D65 Hulldalen:

Samme kommentar som for D9.

Syredannende bergarter

Disse medfører vesentlig forurensningsfare og skal håndteres som spesialavfall. Kommunen krever absolutt sikkerhet mot avrenning til og påvirkning av vassdrag, jfr. erfaringer fra Lille-sand/Grimstad som framgår av vedlegg. Forekomst av disse bergartene er så langt registrert i området ved Fikkjebakke, og Kragerøvassdraget kan derfor være utsatt for påvirkning. Til planforslaget skal det følge miljøteknisk rapport som avklarer håndteringen av slike masser og følges opp videre i anleggsfasen.

Støy

Støyskjermingstiltak skal primært iverksettes ved støykilden i henhold til støyretningslinje T-1442, dvs. langs vei og ramper. Når dette ikke er tilstrekkelig for å oppnå god nok avskjerming av eiendommer skal lokale tiltak benyttes i tillegg.

Spesielt for bebyggelsen på Nordre Holtane og Farsjø må det iverksettes vesentlige forsterkede tiltak i form av avskjerming langs eksponert veg og på Tisjøbrua. For kryssområdet forventes sammenhengende avskjerming langs vegen fra utgang fra skjæringen fra øst til så langt det er vist avskjermingstiltak på Holtanesletta i støykartet. På Holtanesletta må også gjenværende bebyggelse på vegens sydside avskjermes. På Gjerdemyra må skjermingstiltakene dimensjoneres slik at bebyggelsen også avskjermes mot visuell påvirkning av trafikkstrømmen.

Krav: Støyskjermingstiltak må fremgå av plankartet på følgende prioriterte strekninger:

- Gjerdemyra – på begge sider av vegen mellom avkjøringsrampe og påkjøringsrampe. Skråstilt støyskjerm bør fortrinnsvis benyttes for å redusere reflektert støy. Videre langs påkjøringsrampe for sydgående kjøreretning og ut Holtanesletta så langt dette er vist i støykartet.
- Tisjøbrua: På begge sider. Hensyn til bebyggelse på vegens nordside og verdifullt friluftslivsområde og landskapsrom på begge sider.
- Grøtvannsbrua: På begge sider. Hensyn friluftsliv og landskap.
- Ødegården
- Langs Hullvann

Ved støyberegninger skal støy fra flere kilder vurderes der dette kan være aktuelt. I dette tilfellet gjelder det i første rekke tilleggsstøy fra dagens E18. For strekninger som eksempelvis Farsjø/Fossen, Gjerdemyra og Hegland/Humlestad bør det etter kommunedirektørens oppfatning gjøres vurderinger og ev. kartlegging som fremkommer i planmaterialet.

Støyskjermingstiltak i form av støyskjerm eller – voller skal framgå av plankartet. Støykart må vise samlet påvirkning fra dagens og ny E18.

Også støy i anleggsperioden skal vurderes i planforslaget i henhold til T-1442.

I tillegg til områder med støyømfintlig bebyggelse omtaler T-1442 typiske områder som i plan kan defineres som "stille områder", f.eks. kirkegårder, byparker, bymark og naturområder. For disse kan det settes støygrense (anbefalt 40 db).

Når det gjelder øvrige større naturområder er utgangspunktet at all hørbar fremmed lyd er uønsket, og for områder som allerede er støypåvirket anses en økning i støynivå på 3db eller mer som merkbar endring.

Tabell 3: Anbefalte støygrenser i ulike typer friområder, friluft- og rekreasjonsområder og stille områder. Forutsetninger for beregning av grenseverdiene er gitt i veiledning til retningslinjen.

Områdekategori	Anbefalt støygrense, ekvivalent støynivå	Anbefalt støygrense, maksimalnivå
Byparker, kirkegårder og friområder i tettbygd strøk	Se retningslinjens tabell 2, for uteoppholdsareal	Se retningslinjens tabell 2, for uteoppholdsareal
Sammenhengende grønnstruktur i tettsteder	L_{den} 50 dB	Motorsport: L_{AFmax} 60 dB Skytebaner: L_{AFmax} 65 dB Driftstidsbegrensninger bør benyttes
Sammenhengende nærfriluftsområder og bymark utenfor by/tettsted,	L_{den} 40 dB	Motorsport: L_{AFmax} 60 dB Skytebaner: L_{AFmax} 65 dB Driftstidsbegrensninger bør benyttes

Figur 6 Anbefalte støygrenser for andre områder enn bebyggelse – T-1442

For å oppnå målsetningene i T-1442 vil det være behov for støyskjermingstiltak langs alle deler av vegstrekningen der tilstrekkelig skjerming ikke oppnås naturlig gjennom skjæringer eller andre landskapsformer.

Viltkryssninger

Det vises til uttalelse fra Kragerø viltnevd i vedlegg 5 med utfyllende kommentarer i vedlegg 6. Kommunedirektøren stiller seg bak disse vurderingene som bare oppsummeres kort her:

Generelt:

- Generell dimensjonering 40 m passasjebredde for viltet på overganger
- Tilpasset toppdekke som gir hurtig revevegetering.
- Avskjerming mot støy og lys
- Åpenhetsindeks på 2,5 for underganger gjelder passasjebredden for viltet.
- Så langt mulig opprettholde naturlig terreng rundt passasjene i anleggsfasen. Det skal være hensynssone i tilknytning til passasjene med bestemmelser der det stilles krav til rask tilbakeføring av landskapet og en optimal funksjon for viltet.
- Merknader vedr. viltgjerder.

Stedalen:

Felles løsning for Stedalsbrua og Stedalsbekken som tilfredsstillt krav om lysåpning på minimum 2,5 og som ivaretar bekkeløp med naturlig substrat og langsgående repos.

Bråtetjenn fjelltunnel:

Denne bør forlenges 250 m mot øst for å redusere skjøringshøyder, masseuttak og risiko for å varig ødelegge store myrområder ved drenering. Entreprenør må gis mulighet til å velge en løsning med forlengelse av tunnelen. Fortsatt er likevel en lang tunnel gjennom Vestre Slettefjell som opprinnelig ønsket fra kommunens side den optimale løsningen for viltet

Blautmyrdalen kulvert:

Etablere bredere passasje ved lav bro med mulighet for åpenhetsindeks 2,5.

Faunapassasje Bronåsdaalen:

Krav til landskapsutformingen rundt passasjen og spesielt på sydsiden slik at funksjonen for viltet blir god.

Kommunedirektørens vurdering: Det må forventes trafikk på skogsbilveien dersom dynamittlager i området videreføres på ny lokalitet. Dette stiller ytterligere krav til utformingen av viltpassasjen og en breddeutvidelse ut over 40 m bør vurderes. Passasjen bør videre få en utvidet hensynssone med bestemmelser hvor disse forholdene ivaretas. På vegens sydside bør denne strekke seg til plangrensen for KDP.

Hegland viltovergang:

Svært viktig overgang, stor avstand fra forrige. Denne bør flyttes minimum 200 m mot øst for å treffe godt på villtrekket og for å unngå mulige konflikter med næringsutvikling og boliger. Terrenngmessig vil dette være en bedre løsning og sikre bedre funksjon.

Tyvannsbrua:

Vil ha dårlig funksjon slik den er planlagt og må erstattes med kulvert på Holtane etter alternativer som angitt.

Tisjøbrua:

Vil ikke ha funksjon for vilt. I stedet viktig at det etableres god passasje på Holtane mot vest og Ødegård mot øst.

Ødegård:

Viktig, men feil plassert. Må flyttes noe mot vest som angitt.

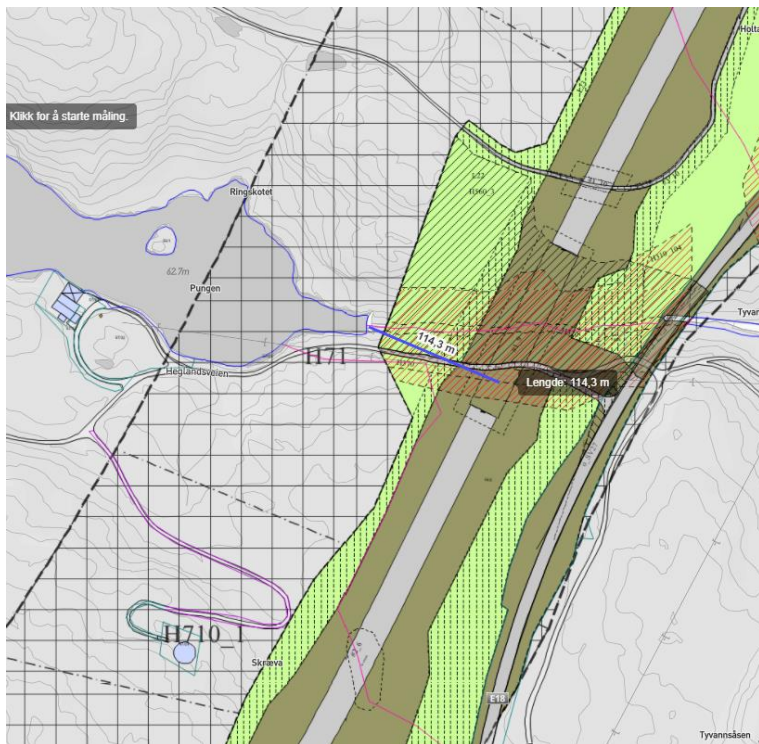
Auråa:

Planlagt broforlengelse er ikke ønskelig løsning. I stedet bør det etableres faunapassasje mellom Auråa og Stidalen som angitt.

Vannforsyningsikkerhet

Kommunedirektøren vurderer planforslaget til at det ikke i tilstrekkelig grad ivaretar kommunens vannforsyningsikkerhet fra Grøtvann. Vannkilden her er eneste forsyning til befolkning, bedrifter og sårbare institusjoner i kommunen og det er overordnet at sikkerhet rundt damanlegg og infrastruktur ivaretas tilstrekkelig.

Fra kommunens VAR-avdeling er det tidlig i planprosessen meldt inn bekymring for påvirkning i nedslagsfeltet for drikkevannskilden. Dette gjelder avrenning/forurensning, men også skade på anlegg som følge av rystelser forårsaket av sprengning under anleggsarbeider. I dette henseende er både selve damanlegget, men også høydebassenget sårbare da veianlegget kommer nær begge disse. I et verstefallsscenario kan et uhell slå ut kommunens vannforsyning.



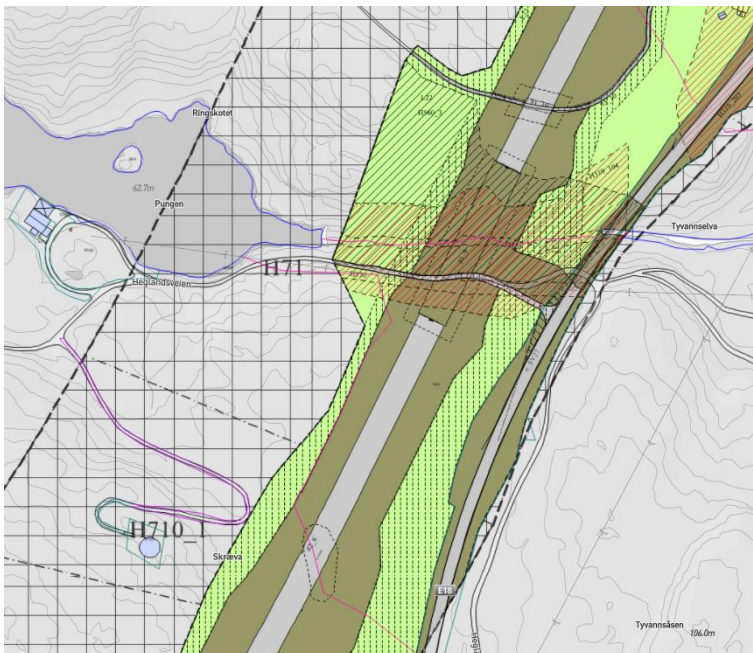
Figur 7 Anleggets nærhet til drikkevannskilden.

I ROS-rapporten er Grøtvann vurdert i forhold til dambrudd, forurensning. For svikt i kritiske samfunnsfunksjoner/infrastruktur er det bare gitt en kommentar uten ROS-analyse. Kommentaren gjelder krysning av hovedvannledningen for ny E18. Når det gjelder dambrudd er sannsynlighet vurdert som lav. Sannsynlighet for forurensning vurderes som middels og med høy risiko for stabilitet for drikkevannsforsyningen. Høydebassenget er ikke omtalt/vurdert direkte i ROS.

Kommunens VAR-avdeling har gitt ny bekymringsmelding nå i høringsperioden. Det fremholdes at anlegget er i konflikt med nedslagsfeltet til Grøtvann og at dette kan medføre varig svekkelse av vannsikkerheten. For damanlegget påpekes at det er usikkert hvor mye denne tåler av rystelser, og spesielt for høydebassenget fremholdes at dette er av dårlig forfatning og at en skade vil være svært kritisk. Det vises videre til at krysning for hovedvannledningen gjennom veianlegget planlegges uten kulvert. Dette vil være hinder for senere vedlikehold og reparasjonsarbeider og vil kunne være kritisk for vannforsyningen.

Ros-rapporten for Grøtvann anbefaler at det legges inn sikringszone i planen som ivaretar nødvendig sikkerhet for drikkevannsbassenget og vannforsyningssikkerheten. Dette er ikke fulgt opp i planforslaget, hverken i plankart eller bestemmelser. Plangrensen er nå til forskjell fra KDP trukket tilbake slik at planområdet ikke lenger kommer i direkte berøring med drikkevannskilden eller infrastrukturen for øvrig ut over krysningpunktet for hovedvannledningen. Men selv om planområdet er innskrenket i kartet betyr ikke det at mulighet for påvirkning/skade reduseres.

For å ivareta nødvendig sikkerhet er det kommunedirektørens oppfatning nødvendig å utvide planområdet for reguleringsplanen fortrinnsvis til grense for KDP slik at nedre del av Grøtvann med nedslagsfelt samt risikoutsatt anlegg faller innenfor. Det må i plankartet legges inn sikringszone som dekker dam, høydebasseng og tilhørende infrastruktur. Til sikringssonen må det gis konkrete bestemmelser som i nødvendig grad avspeiler viktigheten og sårbarheten for vannforsyningsanlegget, fortrinnsvis angi spesifikt hvordan sprengningsarbeider, fundamenteringsarbeider m.v. skal gjennomføres.



Figur 8 Avgrensningen for KDP vist sammen med foreslått reguleringsplangrense.

Ny hovedledning – Fikkjebakke

Det må påregnes et framtidig behov for kapasitetsøkning for vann til næringsområdet på Fikkjebakke. Dette vil kreve at det legges en ny hovedvannledning fra Grøtvann. Krysningpunkt for denne over ny E18 er ikke avklart, men det må tas høyde for dette i prosjektet og avklares i teknisk plan. Også for denne rørledningen vil det være behov for at den kan legges i en kulvert.

Kommunedirektørens vurdering

Veglinje

På strekninger hvor sideveis forskyvning vil være negativt for bebyggelse eller næringsarealer skal dette ikke tillates. For strekningene som framgår av framstillingen skal det ikke tillates justering mellom underformål i retning mot bebyggelse eller næringsarealer, jfr. § 3.2.1

Høydeplassering

Generelt skal vegens høydeplassering legges så tett på eksisterende terreng som mulig. Vertikal-kurvatur i henhold til aktuell vegnormal (100 eller 110 km/t) benyttes for å oppnå dette.

For strekningene Blautmyrdalen - Bronås og Langs Hullvann skal vegens maksimalhøyde framgå av plankart og bestemmelser.

Kryssløsning Gjerdemyra

Kommunen har påpekt problemene som nærhet til bebyggelsen medfører både visuelt og selvsagt for støy. Støykartet hvor foreslått skjermingstiltak er tatt inn viser rød og øvre del av gul støysone på bebyggelsen. Kartet må tolkes til at bebyggelse i gul sone vil ligge nær grensenivået for rødt.

Bakgrunnen for den foreslåtte kryssplasseringen med omlegging av dagens E18 har særlig vært at man løser et vanskelig krysningspunkt på Holtanesletta mellom eksisterende og ny veg. I tillegg vises bl.a. til redusert avgang av jordbruksareal på Holtanesletta. Også arealbeslaget i næringsområdet, hvor det nå er et etablert steinbrudd, vil reduseres.

Det er etter kommunedirektørens oppfatning begrunnet frykt for at ny E18 vil medføre økte ulemper for beboerne på Nordre Holtane i form av støy og visuell påvirkning. Og at dette kan få vesentlig negativ virkning for bomiljøet i forhold til dagens situasjon.

Av den grunn bør opprinnelig kryssplassering tilsvarende eksempelskisse fra KDP og figur 3 ovenfor utredes som alternativ løsning for kryss på Gjerdemyra på tilsvarende måte som det er gjort for alternative kryssløsninger for Fikkjebakke. Etter kommunedirektørens oppfatning utelukker ikke en forskyvning av krysset at foreslått omlegging av dagens E18 fortsatt kan være en del av løsningen. Man kan da trolig også oppnå et redusert arealbeslag av dyrka mark i forhold til KDP eksempellinja.

Støy

Håndtering av støy i planforslaget er ikke i samsvar med retningslinje T-1442, og dette må rettes. Der støypåvirkning kommer fra flere kilder, må dette kartlegges og fremgå av støykartet. Støytiltak mot bebyggelse og utsatte strekninger for øvrig, som påpekt ovenfor, må tas inn i plankart og bestemmelser.

Kragerø kommune har gjennom prosessen fremholdt at det generelt bør prioriteres å bygge støvuller på strekningen gjennom kommunen, dette som forbedringstiltak både mot bebygde områder, men også rene naturområder. Strekningene Vestre Slettefjell – Fikkjebakke, Fikkjebakke – Grøtvann og langs Hullvann er fremhevet som viktige.

Støy i slike områder er i utgangspunktet ikke ønskelig og er å betrakte som en form for forurensning. Støyberegningsskart viser utbredelse for gul støysone opptil 900 m i naturområder med utgangspunkt i veimodellen som har vært vist. Høydeplasing av veien har betydning for støy, og en heving av denne slik det er åpning for i planforslaget vil nødvendigvis forverre situasjonen.

Som generelt krav må vegen på hele strekningen senkes så mye som mulig for å oppnå redusert støy. Så langt det er mulig må vegens kurvatur tilpasses terrenget i henhold til norm for aktuell vegtype, i utgangspunktet 110 km/t. I tillegg må det bygges støyvuller eller etableres annen støyskjerming på strekninger som ikke får annen naturlig avskjerming slik dette fremgår av vedlegg 7. Støyvuller må ha minimumshøyde på 3 m og dette kan bare fravikes der terrenget tilsier dette. En målsetning for generell støyutbredelse i naturområder er at disse skal defineres som stille områder, dvs. ikke overskride 40 db, jfr. fig. 6. Det er derfor påkrevd at reviderte støysonekart generelt viser en betydelig forbedring ift. foreliggende kart og at gul støysone fortrinnsvis begrenses ved tiltak til 50 – 100 m. For å ivareta støyskjerming må det åpnes for at slike tiltak kan etableres innenfor annet vegareal i bestemmelsenes § 3.2.4 og § 3.2.5.

Viltkryssninger

Kommunedirektøren stiller seg bak viltnemndas uttalelser i vedlegg 5 med utfyllende kommentarer i vedlegg 6 samt ovenstående.

Deponiområder

Det presiseres at Kragerø kommune ønsker at egnede masser i størst mulig grad overføres til næringsområdet på Fikkjebakke fremfor deponering i naturområder. Spesielt gjelder dette områdene

D19 – D25. Det forventes at det lages en detaljert plan for deponering av masser, slik at etterbruken av gjenstående massedeponier tilpasses de faktiske omgivelsene og sikres gjennom regulerings-planens bestemmelser. For øvrig vises til uttalelsen fra Kragerø viltnevd i vedlegg 5 samt ovenstående.

Vannforsyningssikkerhet

For å ivareta sikker vannforsyning til kommunen fra Grøtvann i anleggsperioden og senere er det kommunedirektørens oppfatning nødvendig å utvide plan-området for reguleringsplanen. Planavgrensningen for KDP bør i dette området benyttes videre slik at nedre del av Grøtvann med nedslagsfelt samt risikoutsatt anlegg faller innenfor. Det må i plankartet legges inn sikringssone som dekker dam, høydebasseng og tilhørende infrastruktur. Til sikringssonen må det gis konkrete bestemmelser som i nødvendig grad ivaretar risiko for vannforsyningssikkerheten, fortrinnsvis angående spesifikt hvordan sprengningsarbeider, fundamenteringsarbeider m.v. skal gjennomføres. Det må tas høyde for at både dam og høydebasseng kan ha en redusert konstruksjonssikkerhet.

Hovedvannledning må legges i kulvert for å sikre senere tilgang. I dialog med kommunens VAR-avdeling må det tas høyde for et ekstra krysningspunkt med kulvert for framtidig etablering av ny hovedvannledning til Fikkjebakke.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at kommunestyret vedtar høringsinnspill som det fremkommer i innstillingen og av saksframstillingen for øvrig. Det er kommunedirektørens oppfatning at endringene som foreslås ikke medfører behov for nye høringer.

Til informasjon vedlegges høringsuttalelser fra Drangedal kommune, Bamble kommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune. Høringsuttalelse fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark legges ved saken dersom denne foreligger før behandling.



Address information is filled in at dispatch. See recipients list below.

Dato: 15.09.2021
Vår ref: 18/02522-22
Deres ref:

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble i Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei og Tvedestrand kommuner

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG_NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 28. juni 2021.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om planen

Hensikten med planen er å tilrettelegge for firefelts motorvei for strekningen Tvedestrand – Bamble. Det ble vedtatt kommunedelplan for samme strekning høsten 2019, hvor blant annet mineralressurser ble inkludert i konsekvensutredningen.

Uttalelse fra DMF

DMF har gitt uttalelse til kommunedelplan E18 Dørdal – Tvedestrand, som omfatter samme strekning som E18 Tvedestrand – Bamble. Vi registrerer at det henvises til konsekvensutredning med tema om mineralressurser som ble gjort i forbindelse med arbeidet med kommunedelplan E18 Dørdal – Tvedestrand, og at det derfor ikke omtales spesielt i plandokumentene E18 Tvedestrand - Bamble.

I temarapport *Naturressurser – KU E18 Dørdal – Grimstad* datert 02.04.19 er Gjerdemyra masseuttak omtalt og beskrevet slik: «*Ingen registreringer av forekomstens karakter eller mengde. Nedlagt/sporadisk drift, pukkverk*». Verdivurderingen lyder slik: «*Store deler av forekomsten er trolig allerede tatt ut. Resterende råstoffbetydning er ikke kjent*». Den totale verdivurderingen er vurdert til «*uten betydning*».



Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato: 16.09.2021
Vår ref: 18/02522-22
Deres ref:

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble i Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei og Tvedestrand kommuner

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG_NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 28. juni 2021.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om planen

Hensikten med planen er å tilrettelegge for firefelts motorvei for strekningen Tvedestrand – Bamble. Det ble vedtatt kommunedelplan for samme strekning høsten 2019, hvor blant annet mineralressurser ble inkludert i konsekvensutredningen.

Uttalelse fra DMF

DMF har gitt uttalelse til kommunedelplan E18 Dørdal – Tvedestrand, som omfatter samme strekning som E18 Tvedestrand – Bamble. Vi registrerer at det henvises til konsekvensutredning med tema om mineralressurser som ble gjort i forbindelse med arbeidet med kommunedelplan E18 Dørdal – Tvedestrand, og at det derfor ikke omtales spesielt i plandokumentene E18 Tvedestrand - Bamble.

I temarapport *Naturressurser – KU E18 Dørdal – Grimstad* datert 02.04.19 er Gjerdemyra masseuttak omtalt og beskrevet slik: «*Ingen registreringer av forekomstens karakter eller mengde. Nedlagt/sporadisk drift, pukkverk*». Verdivurderingen lyder slik: «*Store deler av forekomsten er trolig allerede tatt ut. Resterende råstoffbetydning er ikke kjent*». Den totale verdivurderingen er vurdert til «*uten betydning*».

DMF ga uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram for E18 Dørdal – Tvedestrand datert 28.09.2020 hvor det ble opplyst om at driftskonsesjon for

Nye Veier AS
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Deres ref:
Vår ref: 2021/134381
Dato: 16.09.2021
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



MATTILSYNETS UTTALELSE TIL HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN AV DETALJREGULERINGSPLAN FOR E18 TVEDESTRAND – BAMBLE

Uttalelse til forslag til detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble

Det vises til brev fra Nye Veier As datert 28.06.2021, arkivnr. 2021/537-1 vedr. høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble.

Mattilsynet er sektormyndighet for å ivareta nasjonale og regionale bestemmelser og føringer i plansaker som berører Mattilsynets forvaltningsområde. I tilknytning til detaljreguleringsplanen er tema knyttet til drikkevannsforsyning og plantehelse særlig relevante.

Uttalelsen er koordinert mellom Mattilsynets avdelingskontorer i Telemark og Agder.

Drikkevann

Mattilsynet forvalter drikkevannsforskriften (Forskrift om vannforsyning og drikkevann FOR-2016-12-22-1868). Vårt ansvarsområde i forhold til planarbeid er knyttet til beskyttelse av eksisterende og framtidige drikkevannskilder og leveringssikkerhet for trygt og nok drikkevann til innbyggerne. Generelt må en føre-var tilnærming legges til grunn for beskyttelse av drikkevannskilder, på kort og lang sikt.

Generelt grunnlag:

Mattilsynet viser til:

Forskrift om vannforsyning og drikkevann (Drikkevannsforskriften), (FOR-2016-12-22-1868). Formålet med forskriften er å beskytte menneskers helse ved å stille krav om sikker levering av tilstrekkelige mengder helsemessig trygt drikkevann som er klart og uten fremtredende lukt, smak og farge. (Jf. § 1 Formål)

Sentrale bestemmelser i drikkevannsforskriften i tilknytning til detaljreguleringsplanen er:

- Det er forbudt å forurense drikkevann. Forbudet omfatter alle aktiviteter, fra vanntilsigsområdet til tappepunktene, som medfører fare for at drikkevannet blir forurenset. Med aktiviteter menes også friluftsliv og annen utøvelse av allemannsretten. Der det er fastsatt beskyttelsestiltak etter § 12 eller restriksjoner etter § 26, gjelder forbudet brudd på disse. I vanntilsigsområdene kan landbruksaktivitet foregå dersom det ikke forurenser drikkevannet eller medfører brudd på beskyttelsestiltak etter § 12 eller restriksjoner etter § 26. (Jf. § 4 Forurensning)
- Kommunen skal i samsvar med folkehelseloven kapittel 2 ta drikkevannshensyn når den utarbeider arealdelen av kommuneplanen og reguleringsplaner, samt når den gir tillatelser etter relevant regelverk. (Jf. § 26 Kommunens plikter.)
- Kommunen skal i samarbeid med vannverkseieren vurdere behovet for restriksjoner for å beskytte råvannskilder og vanntilsigsområder. Dette gjelder også i forbindelse med planarbeid etter plan- og bygningsloven. (Jf. Drikkevannsforskriften § 26 Kommunens plikter)

Nasjonale mål for vann og helse, vedtatt av regjeringen 22. mai 2014.

- Nasjonale mål for vann og helse er utarbeidet på grunnlag av Norges ratifisering av WHO/UNECE Protocol on Water and Health. Denne har som mål å beskytte menneskers helse og velvære ved bedre vannforvaltning, herunder beskyttelse av vann og økosystemer, og ved å forebygge, kontrollere og redusere vannrelaterte sykdommer.
- De nasjonale målene er arbeidsmål for å ansvarliggjøre aktørene og oppnå bedre etterlevelse av regelverket, og gjennom det sikre trygt drikkevann og helse. En av målsetningene er at drikkevannskilder gjennom prosesser etter relevantregelverk skal beskyttes mot forurensninger slik at behovet for vannbehandling til drikkevann blir minst mulig.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023 (Datert 14. mai 2019)

- 2.3 Aktiv forvaltning av natur- og kulturminneverdier
Det er viktig at vannforekomster som benyttes til vannforsyning beskyttes mot forurensning slik at brukerkonflikter kan unngås og at befolkningen er sikret tilstrekkelige mengder helsemessig trygt drikkevann. Sikring av drikkevannskilder og areal til infrastruktur for vann og avløp er en viktig del av kommunale planer.
- Regjeringens forventninger:
Fylkeskommunene og kommunene tar hensyn til og beskytter drikkevannskilder i sin planlegging, slik at behovet for rensing ved produksjon av drikkevann reduseres.

Mattilsynets uttalelse til detaljreguleringsplanen som gjelder drikkevannsforsyning:

Konklusjon til fellesbestemmelser i planbestemmelsene i den enkelte kommune

Mattilsynet registrerer at Planbeskrivelsens hovedrapport og underliggende rapporter, jf. Fagrapport naturressurser, Fagrapport vann, avløp vannmiljø og overvannshåndtering, Miljøprogram og Masselagring – konsekvenser for naturressurser, fagrapport Risiko- og sårbarhetsundersøkelse, identifiserer relevante og viktige problemstillinger og utfordringer for kommunal og privat vannforsyning. På et overordnet nivå beskrives tiltak som skal gjennomføres for å redusere risiko og hindre negativ innvirkning på vannforsyningssystem. Vi kan imidlertid ikke se at dette i tilstrekkelig grad gjenspeiles i reguleringsplaner og planbestemmelser for den enkelte kommune. Spesifikke drikkevannshensyn er ikke omtalt i noen av reguleringsplanenes hovedpunkter.

Mattilsynet forventer at hensynet til kommunal og privat vannforsyning konkretiseres i planbestemmelsene for den enkelte kommune.

Etter Mattilsynets vurdering må masselager D36/Molandsvann tas ut av planen.

Mattilsynets vurderinger:

Forurensningspotensial

Mattilsynets oppfatning er at det er viktig å legge til grunn forurensningsfare og tiltak i både anleggsfase og driftsfase i reguleringsbestemmelsene.

Anleggsfase:

Det vises til Miljøprogram 4.4.2 Avrenning i anleggsfasen: *Det er sannsynlig at anleggsdriften vil kunne medføre forurensningsrisiko ettersom tiltak planlegges tett opptil flere resipienter. Det er risiko for både akutt og diffus avrenning fra generelle anleggsaktiviteter, og forurensning av bekker og vassdrag dersom det ikke iverksettes tiltak. Det største potensialet for forurensning av vann er ved avrenning av nitrogenholdige- og syreholdige forbindelser, større partikkelmengder, høy pH fra betong og stabiliseringsarbeider, samt oljekomponenter og spredning av andre organiske miljøgifter. Spesielt rigg-, anleggs- og områder for masselagring vil utgjøre risikoområder. Hovedutfordringen er å unngå partikkelavrenning og konsekvenser ved tilslamming i vassdragene, samt generell forverring av vannkvaliteten.*

Driftsfase:

Statens vegvesens rapporter nr. 295 – Vannbeskyttelse i vegplanlegging og vegbygging viser til at overvann fra vei inneholder en rekke forskjellige forurensninger. De viktigste er partikler (suspendert stoff), næringssalter, veisalt, tungmetaller, oljerester og organiske mikroforurensninger (PAH m. fl.). Disse vil ved utslipp til vann ha ulike effekter i resipienten. Suspendert stoff, tungmetaller, organiske miljøgifter og næringssalter vil kunne ha akkumulert effekt, m.a.o. slik at de negative konsekvensene vil framkomme over år. I tillegg til disse forurensningselementene nevnt i rapporten har mikroplast fra vei- og dekkslitasje i senere tid blitt identifisert som en potensiell forurensningskilde fra vei til vannforekomster. Jf. Fagrapport vann, avløp, vannmiljø og vannhåndtering 7.3 Avrenning av metaller og organiske miljøgifter i driftsfase.

Kommunal vannforsyning:

Molandsvann

Vannkvaliteten i Molandsvann vil være utsatt for potensiell negativ påvirkning ved gjennomføring av planforslaget ved nærføring av veilinjen (innenfor 200 m avstand) og etablering av masselager (D36 / Molandsvann, innenfor 250 m avstand) i nedbørfeltet, både i anleggs- og driftsfase. Det går også to bekker gjennom masselager og veianlegg som drener til Molandsvann. Forurensende avrenning til bekkene vil derfor relativt uhindret og raskt kunne nå Molandsvann.

I tillegg identifiserer rapporten Masselagring – konsekvenser for naturressurser 3 øvrige masselager (D35/Mjåvann, D36/Molandsvann, D37/Linmyra og D38/Linmyra.) som ligger innenfor hensynssone drikkevann som framkommer av Kommunedelplanen E18 Dørdal – Grimstad.

Fagrapport vann, avløp, vannmiljø og overvannshåndtering angir at overvann fra veiareal i dagsonen er planlagt behandlet og renset lokalt i grøft/sideareal og med diffus avrenning via grunnen til lokal resipient. Kapittel 7.3 angir hvilke stoffer som overvann fra vei i hovedsak vil inneholde og forventet rensegrad for filtergrøft. Det framkommer at minimum 75-90% renseeffekt for partikler, total fosfor, oljeforbindelser, bly, kobber, sink og PAH. Renseeffekt for mikroplast antas å ligge på samme nivå som partikler, mens renseeffekt for salt oppgis til 0%.

I planbeskrivelse hovedrapport og underliggende dokumenter omtales Molandsvann som krisevannkilde for det kommunale vannverket i Risør. Dvs. at kilden benyttes for uttak av vann som leveres ut på ledningsnett uten å tilfredsstille drikkevannsforskriftens kvalitetskrav. Dette kan unntaksvis gjøres under ekstraordinære driftssituasjoner der vannforsyningen ikke kan opprettholdes. Formålet er å dekke behov for sanitær- og brannvann. Drikkevann må da leveres på andre måter enn via ledningsnett.

Risør vannverk har pr. i dag ingen reservevannkilde. Dvs. en kilde for uttak av råvann til vannforsyningssystemet under driftssituasjoner der det er behov for supplement til eller erstatning for hovedvannkilden. Vannet som leveres på ledningsnett skal tilfredsstille drikkevannsforskriftens kvalitetskrav.

Mangel på en etablert reservevannkilde utgjør en risiko for at vannforsyningssystemet ikke kan ivareta drikkevannsforskriftens krav til leveringssikkerhet om å kunne levere tilstrekkelige mengder drikkevann til enhver tid. (Jf. drikkevannsforskriften § 9.) Mattilsynet har derfor gitt Risør vannverk pålegg om å utarbeide en tiltaks- og framdriftsplan for etablering av alternativ vannforsyning for å kunne ivareta kravet til god nok leveringssikkerhet.

Som et av punktene i tiltaks- og framdriftsplanen skal Risør kommune kartlegge tilgjengelige alternative råvannskilder. Risør kommune har informert Mattilsynet om at de vurderer Molandsvann til å være aktuell som en mulig reservevannkilde. De ser derfor behov for å beskytte kilden mot enhver forurensning som kan påvirke råvannskvaliteten negativt for å forhindre at dette alternativet eventuelt ikke kan realiseres. Av den grunn er det i Kommunedelplanen for E18 Dørdal – Grimstad fastsatt hensynssone H 710_2 Drikkevann rundt Molandsvann.

Mattilsynet kan ikke se at hensynssonen fra kommunedelplanen er videreført i detaljreguleringsplanen og vi registrerer at spesifikke drikkevannshensyn ikke er omtalt i reguleringsplanen og planbestemmelsene for Risør kommune.

Det vil være avgjørende å forhindre avrennende forurensning til Molandsvann fra veiprojektet. Statusen som en mulig framtidig reservannkilde for Risør vannverk tilsier et økt aktsomhets- og beskyttelsesbehov i nedbørfeltet for Molandsvann enn det som er lagt til grunn i forslaget til detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble, bl.a. framkommer ingen spesifikke risikoreduserende tiltak for Molandsvann av miljøprogrammet, jf. 4.12.1.2 anbefalte tiltak i totalentreprisen: vannressurser.

Miljøprogrammet og Fagrapport naturressurser viser til en bedret forurensningssituasjon for Molandsvann ved etablering foreslåtte veitrasé. Dette som følge av at trafikken på eksisterende E18 vil falle, at ny veilinje vil ligge lengre unna kilden og at prosjektet vil gi en mer trafikksikker vei.

Med forventede klimaprognoser med økning i nedbør vil vannforekomster bli mer utsatt for avrenning med innhold av både biologiske, kjemiske og fysiske komponenter. I en framtidig situasjon med bl.a. mer trafikk, høyere fart, økt saltingsbehov og kraftigere nedbør er det etter vårt skjønn ikke uten videre gitt at forurensningsbelastningen fra E18 likevel vil bli redusert.

Mattilsynets prinsipielle tilnærming er derfor at en ny E18 bør anlegges med sikker forbedring av dagens situasjon. Tekniske løsninger for oppsamling og bortledning av overvann fra vei til vannkilden må derfor vurderes lagt inn i prosjektet som kompenserende/beskyttende tiltak.

Miljøprogrammet viser til antatt negativ påvirkning på vannkvaliteten under og nedstrøms masselagringsanleggene. I planbestemmelsene for det enkelte kommuner framkommer også at masselagringsområder kan benyttes til riggområder og bearbeiding av stein/knusing i anleggstiden, noe som vil representere et ytterligere forurensningspotensial til nærliggende vannforekomster.

Mattilsynets vurdering er at etablering av masselager i nedbørfeltet til Molandsvann ikke er forenlig med beskyttelsesbehovet. Dette gjelder spesielt masselager D36 / Molandsvann, som etter vårt skjønn må tas ut av planen. De øvrige masselagrene bør gis en ny vurdering med hensyn på potensiell forurensende avrenning til Molandsvann.

Mattilsynet forventer derfor at hensynet til Molandsvanns status som en mulig framtidig reservevannkilde innarbeides i detaljreguleringsplanen og at drikkevannshensyn konkretiseres i planbestemmelsene for Risør kommune.

Etter Mattilsynets vurdering må masselager D36/Molandsvann tas ut av planen.

Grøtvann

Mattilsynet registrerer at utredningene tar høyde for at Kragerø vannverk har ingen alternativ vannforsyning (drikkevann) i ledningene og at Farsjø er planlagt som reservevannforsyning.

Hovedplanen for vann og avløp 2017-2027 beskriver utfordringene med vannforsyningen til Kragerø kommune. Sitat kap 6.1: " Kragerø vannbehandlingsanlegg har kapasitet til å levere en tilstrekkelig vannmengde i vinterhalvåret, men har utfordringer med kapasitet i drikkevannskilden i sommerhalvåret. Kragerø kommune forsynes med vann fra drikkevannskilden Grøtvann. Kommunen har ingen fungerende reservevannkilde per i dag. Farsjøvannet er identifisert som den mest aktuelle reservevannkilden, og det er lagt inn tiltak i hovedplan for å ta denne i bruk som reservevannkilde."

Vurdering av påvirkning i Fagrapport naturressurser:

Vannkvaliteten i sjøen kan mulig forverres på grunn av avrenning fra infrastruktur, for eksempel salt, men sjøens nedslagsfelt er så stort, at påvirkningen vil være begrenset. Vanninntaket ligger i den østlige enden av innsjøen ca. 300 m fra nye E18 og veien kommer 110 m nedstrøms utløpet av vannet. Tiltakets innvirkning vurderes å medvirke til at ressursen kan bli noe forringet.

Mattilsynet er kjent med at Grøtvann har kjente sårbarheter i kilden som vil kunne medføre at abonnentene til Kragerø vannverk ikke får drikkevann via ledningsnett. Risikoen for at en slik hendelse inntreffer er vurdert som gul, med høy konsekvens. Mattilsynet er blant annet kjent med at en i 2018 opplevde senkning av vannstanden i Grøtvann, på opptil 2,5 cm pr dag i tørkeperioden midt på sommeren, noe som var bekymringsverdig i forhold til sikker leveranse dersom det ikke kom nedbør innen rimelig tid.

Hovedplanens målsetning er at reserve-vannskilde skal være etablert innen utgangen av 2027.

Mattilsynet vurderer at manglende etablert reservevannkilde utgjør en risiko for at vannforsyningssystemet ikke kan ivareta drikkevannsforskriftens krav til leveringssikkerhet om å kunne levere tilstrekkelige mengder drikkevann til enhver tid. (Jf. drikkevannsforskriften § 9.) Mattilsynet har derfor gitt Kragerø vannverk pålegg for å sikre leveringssikkerhet.

Kartlegging og etablering av reserve-vannforsyning tar flere år. Det er derfor viktig at område nedstrøms Grøtvann er fremhevet som fareområde. Vi gjør oppmerksom på at sårbarhet knytt til dette område og vannforsyningen må også gå frem i reguleringsbestemmelsene og at tekniske installasjoner kan bli berørt av sprengningsarbeider også utenfor aktomhetsområde.

Mattilsynet forventer at hensynet til Grøtvann og Farsjø sin status som en mulig framtidig reservevannkilde innarbeides i detaljreguleringsplanen og at drikkevannshensyn konkretiseres i planbestemmelsene for Kragerø kommune.

VA- Infrastruktur

Damanlegg og drikkevannsbassenger fremgår ikke i fagrapportene. Spesielt er vi bekymret for eldre installasjoner tilknyttet Kragerø vannforsyning og at disse kan ta skade av sprengningsarbeider.

Mattilsynet forutsetter at det foreligger teknisk plan for kommunal VA-infrastruktur som skal krysses, legges, tilknyttes, omlegges, eller kan påvirkes av anleggsarbeidet, og at dette arbeidet skjer i dialog med vannverkseier.

Privat vannforsyning

Tilsvarende som for de større overflatevannkildene vil vannkvaliteten i kilder for private vannforsyninger potensielt kunne bli negativt påvirket ved gjennomføring av planforslaget ved nærføring av veillinjen og etablering av masselager i nedbørfeltet/influensområdet til en kilde, både i anleggs- og driftsfase. For å trygge vannforsyningen til den del av befolkningen som ikke er tilknyttet offentlig drikkevannsforsyning, er det viktig å ivareta privat vannforsyning både i anleggs- og driftsfasen

Fagrapport ingeniørgeologi oppgir at det er kommunal drikkevannsforsyning i områdene ved Hegland, Sannidal og Fikkjebakke, ved Østerholt, Sundebu og Brokelandsheia og rundt Storelva. Langs resten av nye E18 kommer drikkevannsforsyningen fra private brønner. Det er registrert 7 brønner i GRANADA og det er kartlagt ytterligere 64 brønner gjennom prosjektet som ligger nær ny veillinje og derfor kan bli påvirket av byggingen av ny E18. Brønnene er en blanding av løsmasse- og fjellbrønner. Det poengteres at det trolig finnes flere brønner enn det som ligger i databasen til Granada eller er kartlagt.

Som grunnlag for kartleggingen av brønner er det tatt utgangspunkt i et definert influensområde:

Influensområdet for vannressurser er det arealet/området, som påvirkes direkte av tiltaket i form av eksempelvis sviktende grunnvannsforsyning eller forurensing. Dette gjelder både grunnvann og overvann som anvendes som vannressurs. Der veien ligger i skjæring strekker influensområdet seg 300 m til begge sider av veien, mens den strekker seg 150 m, der veien ikke ligger i skjæring. Rundt masselagringsområdene og tilførselsveiene er influensområdet 100 m. Avstandsverdiene er bestemt på bakgrunn av erfaring fra andre byggeprosjekter.

Mattilsynet vil poengtere at det også utenfor det definerte influensområdet kan være brønner som kan bli påvirket av veitbyggingen. Dette gjelder spesielt fjellbrønner der det er kjent at brønner kan infiltreres av vann gjennom sprekker i fjellet over relativt lange avstander. Mao. er det de faktiske stedlige hydrogeologiske forholdene som avgjør om en brønn blir påvirket eller ikke.

Av miljøprogrammet, 4.12 Naturressurser oppgis risikoreduserende tiltak for vannressurser. For drikkevannsbrønner gjelder:

- *Kartlegge drikkevannsbrønner før oppstart av anleggsarbeider og erstatte brønner som blir ødelagt.*
- *Sørge for midlertidig vannforsyning dersom brønner eller annen vannforsyning blir ødelagt.*

Mattilsynet ser at fagrapport Miljøprogram 4.12 legger til grunn at drikkevannsbrønner skal kartlegges. Her vil vi bemerke at kartlegging må presiseres til både kapasitetstesting og prøvetaking av vannkvalitet over tid.

Hensynet til beskyttelse av privat vannforsyning er ikke omtalt i reguleringsplanen og planbestemmelsene for den enkelte kommune. Mattilsynet mener dette hensynet må innarbeides.

Helsemessig trygt og nok drikkevann vann er avgjørende for enhver husstand. Mattilsynets vurdering er at det må fastsettes konkrete tiltak for å forhindre at private brønner blir forurenset og ødelagt. Etter vårt skjønn bør det utarbeides en egen tiltaksplan for privat vannforsyning, og det må framkomme av rekkefølgebestemmelser at nødvendige tiltak for eksisterende drikkevannsløsninger skal være ferdigstilt før igangsetting av anleggsarbeidet.

Mattilsynets uttalelse til detaljreguleringsplanen som gjelder plantehelse:

Konklusjon til fellesbestemmelser i planbestemmelsene i den enkelte kommune

Mattilsynet registrerer at Fagrapport naturressurser, miljøprogrammet og fagrapport matjordplan identifiserer relevante og viktige problemstillinger for å hindre spredning av planteskadegjørere. Vi kan imidlertid ikke se at dette i tilstrekkelig grad gjenspeiles i reguleringsplaner og planbestemmelser for den enkelte kommune.

Mattilsynet forventer hensynet til å forhindre spredning av planteskadegjørere innarbeides i planbestemmelsene for den enkelte kommune.

Mattilsynets vurderinger:

Mattilsynet forvalter plantehelseforskriften (Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere FOR-2000-12-01-1333.) I tilknytning til plantehelse er Mattilsynets ansvarsområde å forhindre spredning av planteskadegjørere som kan ha alvorlige samfunnsøkonomiske konsekvenser.

Uønsket spredning av planteskadegjørere kan skje både med jordmasser som flyttes og med maskiner med rester av jord, frø og planter. Faren for spredning er størst fra områder med tidligere eller nåværende dyrka mark.

Alle som er ansvarlig for eller utfører bygge- og anleggsvirksomhet, har ansvar for å hindre at alvorlige planteskadegjørere spres fra en eiendom.

Fagrapport naturressurser, miljøprogrammet og fagrapport matjordplan behandler faren for og tiltak mot spredning av planteskadegjørere, spesielt med tanke på å forhindre spredning av PCN og Floghavre. Ut fra plantehelseregelverk er hensynet til dette temaet tilstrekkelig ivaretatt i disse dokumentene.

Vi kan imidlertid ikke se at temaet er eksplisitt omtalt i Planbeskrivelse hovedrapport eller gjengitt i reguleringsplanen og planbestemmelsene for den enkelte kommune.

Etter Mattilsynets vurdering må hensynet til å forhindre spredning av planteskadegjørere innarbeides i nevnte dokumenter.

Med hilsen

Jan Egil Aronsen
Avdelingssjef
Mattilsynet avd. Telemark

Nina Merete Vehus
Avdelingssjef
Mattilsynet avd. Agder

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

Kopi:
Statsforvalter i Vestfold og Telemark
Statsforvalter i Agder

Saksprotokoll

Høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble.

Arkivsak-dok. 18/03538
Saksbehandler Arne Ettestad

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet	24.08.2021	49/21
2 Kommunestyret	02.09.2021	52/21

Kommunedirektørens innstilling:

Drangedal kommunestyre syner til Nye Veier si høring av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble.

For busetting og næringsliv i Drangedal er det svært viktig med fullverdige kryss både på Gjerdemyra og ved Fikkjebakke slik detaljreguleringsplanen legg opp til.

Ein syner vidare til kommunestyret si høyringsuttale til planprogrammet som fylgjer vedlagt. Drangedal kommunestyre vil påpeike at det no må prioriterast å sikre god framdrift av dette prosjektet av omsyn til både trafikktryggleik, busetting og næringsutvikling i regionen.

Kommunestyret har behandlet saken i møte 02.09.2021 sak 52/21

Møtebehandling

Ingen nye momenter kom frem under behandlingen.

Votering

Enstemmig for formannskapets innstilling.

Kommunestyrets vedtak

Drangedal kommunestyre syner til Nye Veier si høring av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble.

For busetting og næringsliv i Drangedal er det svært viktig med fullverdige kryss både på Gjerdemyra og ved Fikkjebakke slik detaljreguleringsplanen legg opp til.

Ein syner vidare til kommunestyret si høyringsuttale til planprogrammet som fylgjer vedlagt. Drangedal kommunestyre vil påpeike at det no må prioriterast å sikre god framdrift av dette prosjektet av omsyn til både trafikktryggleik, busetting og næringsutvikling i regionen.

Saksprotokoll

Forslag til planprogram for E18 strekningen Dørdal til Grimstad Drangedal kommunes høringsuttalelse.

Arkivsak-dok. 18/03538
Saksbehandler Tor Peder Lohne

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Kommunestyret	13.12.2018	101/18

Ordførers innstilling

Drangedal kommune viser til forslaget planprogram og øvrige utredninger som følger saken.

En rask og god utbygging av E18 er viktig både for næringsliv, befolkning og besøkende i Drangedal kommune.

Drangedal er en utpreget pendlerkommune der god kommunikasjon er av svært stor betydning for bosetting og samfunnsutvikling.

Drangedal er også en stor skogbrukskommune som er avhengig av ett godt og effektivt veinett for bærekraftig og effektiv tømmertransport ut av kommunen.

Videre er det ett betydelig antall fritidsboliger i området Drangedal, Nissedal og Vrådal og det er stor aktivitet med nybygging av høystandard fritidsboliger i dette området.

Dette er svært viktig aktivitet for bosetting og næringsliv i området og gir også mange flere tilgang på rekreasjon og friluftsliv i attraktive naturområder. Eiere/brukere av disse fritidsboligene og andre tilreisende til våre turistdestinasjoner fra øst/nord vil i betydelig større grad benytte E18 til Kragerø kommune og videre gjennom Drangedal og når nye E18 er ferdig frem til Gjerdemyra/Tangen slik at en må forvente betydelig økt trafikk både på FV 38 til Straumekrysset og FV 256 til Heldøla.

Neslandsvatn er ett viktig kollektivknutepunkt til Sørlandsbanen som må sikres god adkomst fra E18 og Kragerøområdet.

Fikkjebakke næringsområde ligger nært attraktive boligområder i Krokenområdet og er derfor ett viktig utviklingsområde også for Drangedal kommune. Dette er også det næringsområdet i Nedre Telemark nær E18 som har størst arealmessig utviklingspotensiale med relativt små utbyggingskonflikter.

I forbindelse med utbyggingen av E18 i Porsgrunn og Bamble har det vært stor grad av omkjøring via FV 356 og FV 38 gjennom Drangedal som burde bli fulgt opp med utbedringer og sikringstiltak på strekningen. Også i framtida vil trolig denne strekningen kunne ha betydning som omkjøringsstrekning for E18.

Konkrete innspill:

- Best mulig tilknytning mellom E18 og fylkes- og lokalvegnettet gjennom gode og funksjonelle kryssløsninger på Gjerdemyra og Tangen/Fikkjebakke, herunder ivareta nødvendig oppgradering av fylkes- og lokalveier for å få trafikksikre løsninger.
- Toveiskryss også på Gjerdemyra er av stor betydning for både person- og tungtransport fra/til Drangedal sørover på E18.

- Møte den sannsynlig økte trafikkmengden på FV 38 Gjerdemyra-Straumekrysset og FV 256 Tangen- Heldøla med nødvendige tiltak både med hensyn til fremkommelighet og trafiksikkerhet.
- Tilrettelegge for næringsutvikling på Fikkjebakke og Tangen, og ta høyde for betydelige utvidelsesmuligheter for Fikkjebakke og derfor sikre gode kryssløsninger.
- Sikre løsninger som gjør at det kan etableres jernbanestasjon for ny Sørlandsbane på Tangen og gode tilknytninger mellom E18 og det nye kollektivknutepunktet for jernbane og buss. Videre sikre at eksisterende kollektivknutepunkt på Neslandsvatn får god og sikker adkomst fra både E18 og Kragerøområdet.
- Sikre at utbyggingen tar hensyn til at den nedlagte Kragerøbanen kan bli fremtidig tur/sykelsti med tilknytting til nasjonal sykkelvei gjennom Sannidal.

Drangedal kommune vil ut fra en helhetsvurdering sterkt anbefale at bare vestre korridor blir vurdert i det videre planarbeidet.

Kommunestyret har behandlet saken i møte 13.12.2018 sak 101/18

Møtebehandling

Ordførerens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Kommunestyrets vedtak

Drangedal kommune viser til forslaget planprogram og øvrige utredninger som følger saken.

En rask og god utbygging av E18 er viktig både for næringsliv, befolkning og besøkende i Drangedal kommune.

Drangedal er en utpreget pendlerkommune der god kommunikasjon er av svært stor betydning for bosetting og samfunnsutvikling.

Drangedal er også en stor skogbrukskommune som er avhengig av ett godt og effektivt veinett for bærekraftig og effektiv tømmertransport ut av kommunen.

Videre er det ett betydelig antall fritidsboliger i området Drangedal, Nissedal og Vrådal og det er stor aktivitet med nybygging av høystandard fritidsboliger i dette området.

Dette er svært viktig aktivitet for bosetting og næringsliv i området og gir også mange flere tilgang på rekreasjon og friluftsliv i attraktive naturområder. Eiere/brukere av disse fritidsboligene og andre tilreisende til våre turistdestinasjoner fra øst/nord vil i betydelig større grad benytte E18 til Kragerø kommune og videre gjennom Drangedal og når nye E18 er ferdig frem til Gjerdemyra/Tangen slik at en må forvente betydelig økt trafikk både på FV 38 til Straumekrysset og FV 256 til Heldøla.

Neslandsvatn er ett viktig kollektivknutepunkt til Sørlandsbanen som må sikres god adkomst fra E18 og Kragerøområdet.

Fikkjebakke næringsområde ligger nært attraktive boligområder i Krokenområdet og er derfor ett viktig utviklingsområde også for Drangedal kommune. Dette er også det næringsområdet i Nedre Telemark nær E18 som har størst arealmessig utviklingspotensiale med relativt små utbyggingskonflikter.

I forbindelse med utbyggingen av E18 i Porsgrunn og Bamble har det vært stor grad av omkjøring via FV 356 og FV 38 gjennom Drangedal som burde bli fulgt opp med utbedringer og sikringstiltak på strekningen. Også i framtida vil trolig denne strekningen kunne ha betydning som omkjøringsstrekning for E18.

Konkrete innspill:

- Best mulig tilknytning mellom E18 og fylkes- og lokalvegnettet gjennom gode og funksjonelle kryssløsninger på Gjerdemyra og Tangen/Fikkjebakke, herunder ivareta nødvendig oppgradering av fylkes- og lokalveier for å få trafikksikre løsninger.
- Toveiskryss også på Gjerdemyra er av stor betydning for både person- og tungtransport fra/til Drangedal sørover på E18.
- Møte den sannsynlig økte trafikkmengden på FV 38 Gjerdemyra-Straumekrysset og FV 256 Tangen- Heldøla med nødvendige tiltak både med hensyn til fremkommelighet og trafikksikkerhet.
- Tilrettelegge for næringsutvikling på Fikkjebakke og Tangen, og ta høyde for betydelige utvidelsesmuligheter for Fikkjebakke og derfor sikre gode kryssløsninger.
- Sikre løsninger som gjør at det kan etableres jernbanestasjon for ny Sørlandsbane på Tangen og gode tilknytninger mellom E18 og det nye kollektivknutepunktet for jernbane og buss. Videre sikre at eksisterende kollektivknutepunkt på Neslandsvatn får god og sikker adkomst fra både E18 og Kragerøområdet.
- Sikre at utbyggingen tar hensyn til at den nedlagte Kragerøbanen kan bli fremtidig tur/sykkelsti med tilknytting til nasjonal sykkelvei gjennom Sannidal.

Drangedal kommune vil ut fra en helhetsvurdering sterkt anbefale at bare vestre korridor blir vurdert i det videre planarbeidet.

From: [Kenneth Haugholt](#)
To: [e18tb; post@nyeveier.no](mailto:e18tb@post@nyeveier.no)
Cc: [Ernst Kalseth](#); [Jan Sundbø](#)
Subject: VS: E18 Tvedestrand - Bamble
Date: fredag 24. september 2021 13:31:51
Attachments: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image013.png](#)
[image001.png](#)
[image002.png](#)
[E18 - Fagrapport vann,avløp, vannmiljø og vannhåndtering.pdf](#)

Hei,

Denne ble sendt til Nye Veier og dere mandag 13. september, men jeg hadde skrevet feil mailadresse og fant mail om at mailen ikke kunne leveres i søppelposten min nå.

Regner fortsatt med at dette er registrert, da den ble sendt til Nye Veier samtidig.

Med vennlig hilsen
Kenneth Haugholt

Ingeniør
VAR

Kragerø kommune
Mobiltelefon: 90919770
Telefon: 90 91 97 70
Sentralbord: 35986200
www.kragero.kommune.no



Kragerø - Perlen blant
kystbyene
Edvard Munch

Fra: Kenneth Haugholt

Sendt: mandag 13. september 2021 12:38

Til: post@nyeveier.no; e18tb@cowi.no

Kopi: Ernst Kalseth <ernst.kalseth@kragero.kommune.no>; Jan Sundbø <jan.sundbo@kragero.kommune.no>

Emne: E18 Tvedestrand - Bamble

Hei,

Virksomhet for vann og avløp i Kragerø kommune har følgende innspill til dagens planer og det vi kan finne i «E18 – Fagrapport vann, avløp, vannmiljø og vannhåndtering».

«Det er signalisert fra politisk hold i Kragerø kommune at det er et ønske om forbedret vannforsyning opp til Fikkjebakke industriområde. Det er ikke spesifisert hva behovet er per dags dato, men det bør ses på i sammenheng med ny vei opp til Fikkjebakke/ny E18.»

Du ser vedlagt/under hva som er utgangspunktet for bekymringene våre:

Utdrag fra Fagrapporten:

1 Sammendrag

Vann-, avløp- og overvannsanlegg

Ifølge ledningseiere skal det ikke legges til grunn etablering av nye kommunale VA-anlegg langs ny E18 mellom Tvedestrand og Bamble (E18 TB), kun sporadiske omlegginger av VA-anlegg som krysser linja. De mest omfattende omleggingene gjelder hovedvannledning ved Grøtvann, samt omlegging av vann, spillvann og overvann på Brokelandsheia.

3.2.4 Sannidal

Eksisterende vannledning DN250 SJK og spillvannledning DN200 PVC ligger under planlagt rundkjøring i Sannidal. Rundkjøringen ligger på tilnærmet samme høyde som dagens terreng og det forutsettes derfor at det er tilstrekkelig å justere høyden på eksisterende kummer. Det etableres ny adkomst til trykkøkingsstasjon.



Figur 3-3: Eksisterende VA Sannidal.

Vi stiller oss undrende til flere av beskrivelsene i fagrapporten og kan ikke se oss enige i dette. Det er flere av løsningene her som ikke tilfredsstillers kommunens krav og ønsker. Virksomhet for VAR ønsker å bli inkludert i de sentrale punktene/krysningene langs traséen i større grad enn det vi har opplevd frem til å i prosjektet. Dette er også kommunisert til Kragerø kommunes planavdeling.

Andre elementer:

- Vi vil også gjøre oppmerksom på nærhet til eksisterende høydebasseng på Grøtvann som er av dårlig forfatning. Dette er meldt inn tidligere. Hele Kragerø kommune er avhengig av dette høydebassenget og en skade på det vil være svært kritisk.
- Vi kjenner heller ikke til beskrivelsene i fagrapporten til COWI, og anser de beskrevne løsningene ang. krysning av vei/VA som dårlige for kommunens VAR avdeling.
- Prosjektert løsning er i konflikt med nedslagsfeltet til Grøtvann vannkilde, som vil føre til en varig svekkelse av vannsikkerheten.
- Prosjektert løsning er også i stor nærhet til dammen til Grøtvann, og det er usikkert hva denne tåler av rystelser.

Med vennlig hilsen
Kenneth Haugholt

Ingeniør
VAR

Kragerø kommune

Mobiltelefon: 90919770

Telefon: 90 91 97 70

Sentralbord: 35986200

www.kragero.kommune.no



Kragerø - Perlen blant
kystbyene
Edvard Munch

Miljørettet helsevern i Grenland



Bamble



Drangedal



Kragerø



Porsgrunn



Siljan



Skien

COWI AS
Tordenskjoldsgate 9
4612 KRISTIANSAND

Kristian de Lange

Deres ref.

Vår ref.
20/11888-14

Dato

15.09.2021

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble

Miljørettet helsevern i Grenland har mottatt forslag til detaljregulering for E18 Tvedestrand - Bamble til uttalelse. Hensikten med planen er utbygging av ny firefelts motorvei på strekningen med fartsgrense på 100 km/t.

Det er utarbeidet fagrapporter om temaene støy og luftkvalitet. Disse er utarbeidet i tråd med retningslinjer for støy (t-1442/2016) og luftkvalitet (t-1520/2012). Fagrapporten om støy viser at totalt 287 adressepunkter vil få støynivå over L_{den} 55 dB (gul støysone) uten tiltak og at antallet vil bli redusert til 215 med det foreslåtte skjermingsforslaget. Enkelte adresser vil også komme i gul eller rød luftkvalitetssone.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (t-1442/2016) har nylig blitt oppdatert og Miljørettet helsevern i Grenland foreslår at i det videre arbeidet er det t-1442/2021 som gjøres gjeldende.

I forbindelse med detaljregulering for E18 på strekningen Langangen – Rugtvedt ble det gjort et omfattende arbeid med å utarbeide planbestemmelser for støy og luftkvalitet. Den foreliggende detaljreguleringen inneholder lokale planbestemmelser for kommunene Bamble, Gjerstad, Kragerø, Risør, Tvedestrand og Vegårshei med likelydende tekst angående støy og luftkvalitet i kapitlene 2.4 og 2.5.

Det er naturlig å anse strekningen fra Tvedestrand til Bamble som en videreføring av den allerede påbegynte strekningen fra Langangen til Rugtvedt og at planbestemmelsene for den nye strekningen er i tråd med det som allerede er vedtatt.

Miljørettet helsevern i Grenland har følgende merknader til detaljreguleringen for alle delstrekninger og lokale planbestemmelser:

1. Planbestemmelsens kapittel 2.4 og 2.5 om hhv. støy og luftkvalitet slås sammen til nytt punkt 2.4. Senere punkter flyttes i tråd med dette.
2. Eksisterende tekst erstattes med planbestemmelsen for støy og luftkvalitet som gjelder for strekningen Langangen – Rugtvedt, som gjengitt under:

Postadresse
Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 Porsgrunn

Besøksadresse
Rådhusgata 7
3915 Porsgrunn
www.porsgrunn.kommune.no

Telefon: 35 54 70 00
Epost: postmottak@porsgrunn.kommune.no

Retningslinje T-1442/2021 og T-1520/2012 skal legges til grunn for både anleggsfasen og driftsfasen. Anbefalingene i retningslinjene skal følges, så langt det er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig etter kost-/nyttevurderinger.

For bebyggelse med støyømfintlig bruksformål som ligger i gul eller rød støysone iht. retningslinje T-1442/2021, skal det:

- Prioriteres støyreducerende tiltak ved eller nær kilden, mens tiltak på bygning primært bare bør benyttes, der andre muligheter ikke foreligger, jf. veileder M-128.
- Vurdere behov for lokal skjerming av én privat uteplass pr. boenhet, herunder balkong, terrasse eller annet avgrenset/mindre uteoppholdsareal i tilknytning til boligen. Det skal gis tilbud om skjermingstiltak dersom støynivå på eksisterende uteplass LDEN > 55 dB, for beregningshøyde 1,5 meter over uteplassens gulv/bakkenivå.
- Vurdere skjerming av uteoppholdsareal på skoler/barnehager. Det skal gis tilbud om skjermingstiltak dersom støynivå LDAY > 55 dB, for beregningshøyde 1,5 meter over bakkenivå.
- Vurdere fasadetiltak i detalj-/byggeplanen for prosjektet. Det skal gis tilbud om fasadetiltak til de bygningene med støyømfintlige bruksformål som har overskridelse av kravene til innendørs støynivå i oppholds- og soverom, angitt i NS 8175:2012 lydklasse C. Dersom det er uforholdsmessig kostbart å tilfredsstille kravene i lydklasse C kan klasse D vurderes.

Ved massetransport bør veier feies jevnlig for å forebygge støvplager.

Når veilinjen er endelig bestemt, skal støyberegningene oppdateres.

Med hilsen

Anders Bonden
Rådgiver

Brevet er godkjent elektronisk.