



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

---

Nasjonal PlanID:

Kragerø: 3814\_201

Bamble: 3813\_369

11.11 | 24

Kopi av innkomne uttalelser fra interesseorganisasjoner for  
detaljregulering E18 Kragerø – Bamble  
Utvidet varsling 2023 og 2024

Prosjektoversikt

Prosjekt nr.:	01227421
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	NV40E18KB-PLA-PLN-0010

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse

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

Kopi av innkomne uttalelser fra interesseorganisasjoner er sammenstilt av COWI etter høring og offentlig ettersyn av planforslaget i 2021.

**Kontaktinformasjon:**

Karl Arne Hollingsholm, prosjektleder, Sweco

Tlf. 930 16 226, e-post [karl.arne.hollingsholm@sweco.no](mailto:karl.arne.hollingsholm@sweco.no)

## Lauvlandsveien

Innspill til reguleringsplan for ny E-18, for Lauvlandsveien.

Lauvlandsveien må rustes opp i hele sin lengde, samt at det må anlegges en ny velteplass på Lauvland. Dette begrunnes med at virke fra skogsområder øst for dagens Lauvlandsvei kan i dag føres frem til velteplass på Modalsstea, dette vil ikke lenger være mulig da skogsområdene vil bli avskjært med en ny E-18 trase. Det er derfor viktig at det etableres muligheter for å hente ut virke, fra skog, som, i fremtiden, blir liggende nord for ny E-18, hovedtyngden av skogsvirke vil bli liggende nord for E-18.

I denne forbindelse må veien frem til ny velteplass oppgraders til godkjent skogsbil vei, samt at det må etableres driftsveier fra skog til velteplass.

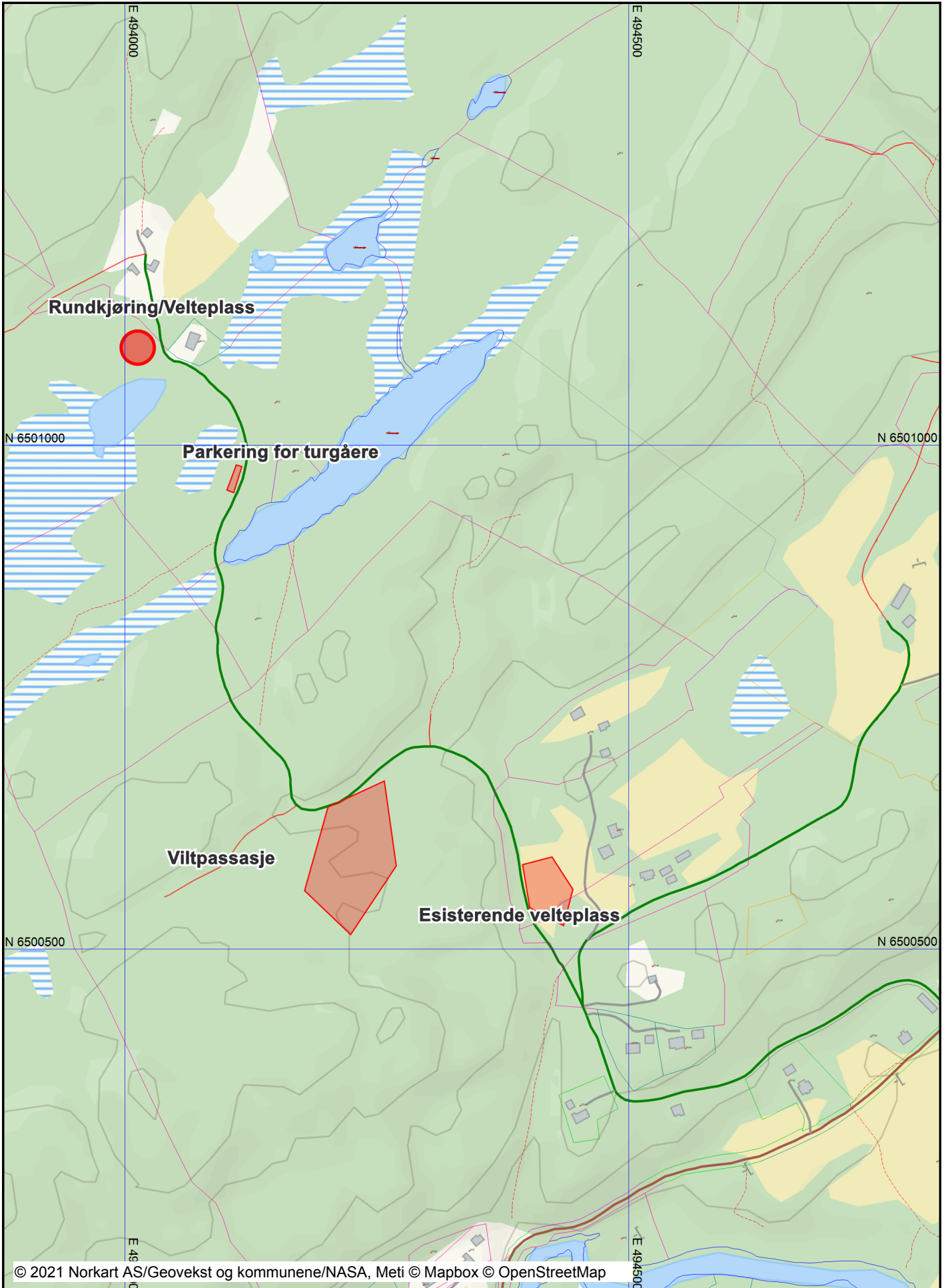
Eksisterende velteplass på Modalsstea må også opprettholdes for å kunne ta i mot virke fra skog som blir liggende sør for ny E-18, her må også driftsveie etableres og kobles på velteplassen.

Det må også etableres en god parkeringsplass ved Langtjenn for turgåere og andre som benytter seg av utmarka for rekreasjon, en ny E-18 trase vil føre til at Lauvlandsveien vil bli eneste adkomst, fra Rossland til Skjerkhol, inn i disse skogsområdene. Det er tenkelig at dette vil medføre en økt bruk av Lauvlandsveien for rekreasjon, og bedre parkeringsmuligheter må derfor etableres. En økt bruk av Lauvlandsveien, for rekreasjon, er heller ikke forenelig med slik tilstanden på dagens vei fremstår, dette vil medføre et behov for oppgradering av veien, eventuelt å stenge veien for disse brukerne.

Grunneiere i området har spilt å få etablert en god viltovergang i området Lauvlandsveien-Askedalen, da dette er et veldig viktig område for vilt på trekk, dette er dokumentert med fotografering fra Faun. Det er derfor viktig å etablere en kulvert med tilstrekkelig størrelse, og bredde, til at denne vil fungere godt som en viltundergang.









På vegne av Lauvlandsveiens veilag.

Eilev Angelstad



## Tegnforklaring

### Matrikelkart

-  Grunneiendom
-  Festegrunn
-  Festegrunn
-  Hjelpelinje veg
-  Hjelpelinje fiktiv
-  Hjelpelinje punkt feste
-  Hjelpelinje vannkart
-  Skissensøyaktighet (metode 80 / 81 / 82)
-  Grense  $\leq 10$  cm
-  Grense  $\leq 30$  cm
-  Grense  $< 200$  cm
-  Grense  $< 500$  cm
-  Grense  $\geq 500$  cm
  
-  EV (Europaveg) - Vegsenterlinje
-  EV (Europaveg) - Kjørebane, -felt
-  FV (Fylkesveg) - Vegsenterlinje
-  KV (Kommunal veg) - Vegsenterlinje
-  PV (Privat veg) - Vegsenterlinje
-  SV (Skogsbilveg) - Vegsenterlinje
-  GV (Gang- og sykkelveg) - Vegsenterlinje
-  Innkjøringsforbud
  
- TraktorvegSti**
-  Traktor/Kjerreveg midt
-  Sti

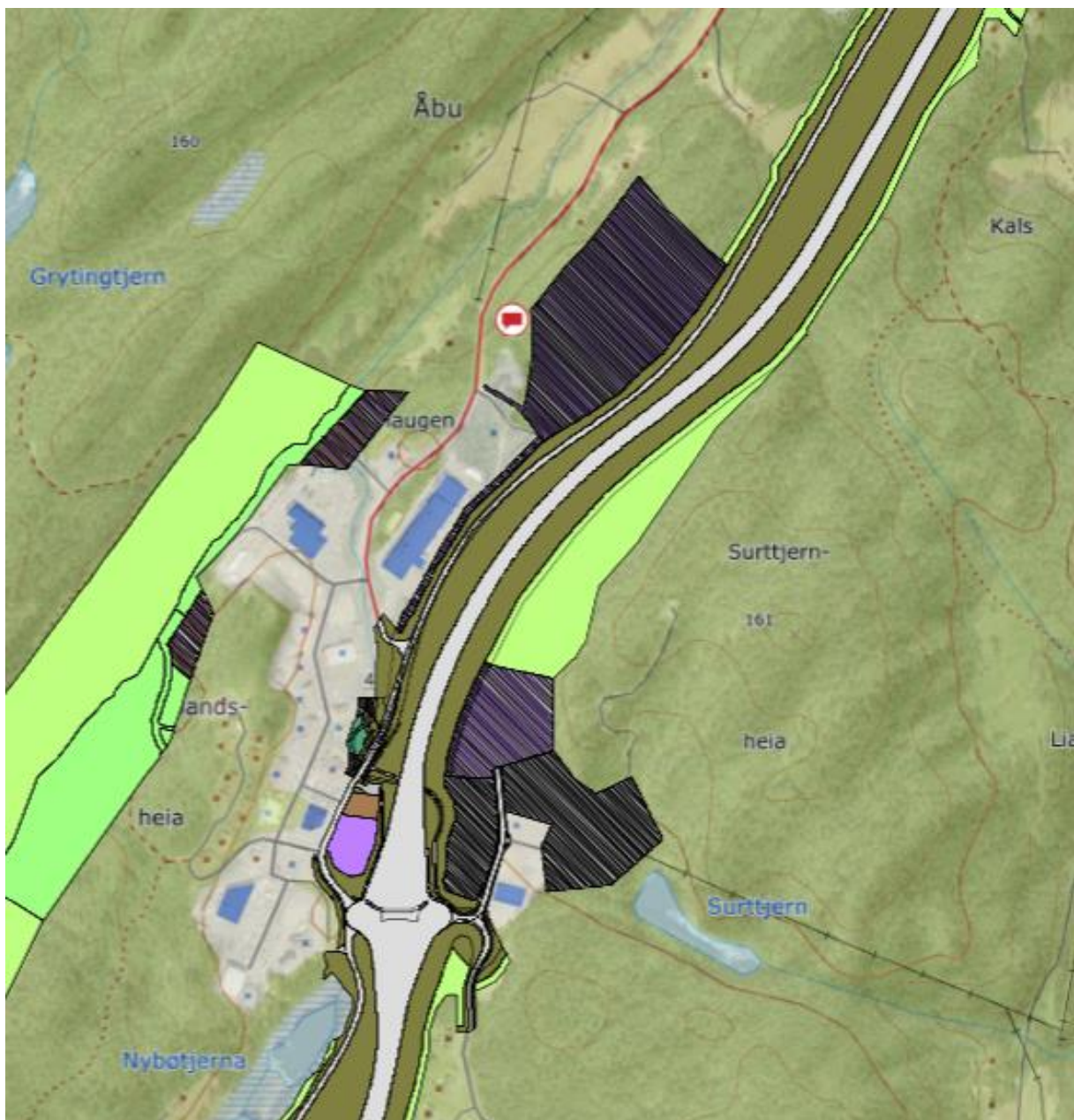
## Agder Utvikling AS

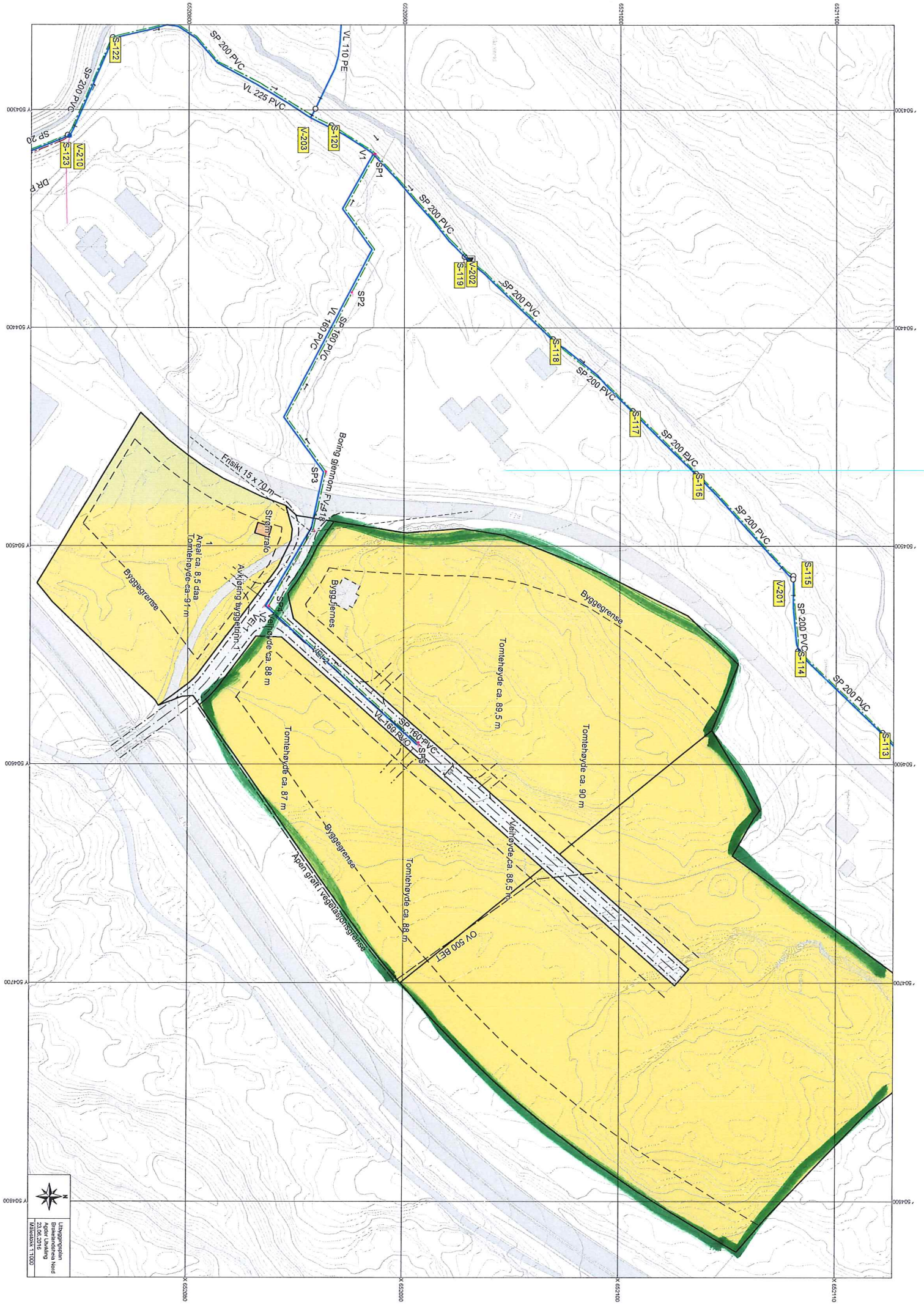
<b>Navn</b>	Agder Utvikling AS
<b>Innsendt</b>	8/11/2021, 09:06

### Innspill:

Agder Utvikling eier området som er markert som lokasjon. Her er det lagt opp trafostasjon, vann og avløp. Vi mener det er en egnet riggplass for entreprenør og at det vil være hensiktsmessig å utvide det skraverte området i retning fylkesvei (se vedlagt kart) for å kunne utnytte området i sin helhet. Området er i direkte tilknytning til veitraseen og ligger tett på handelsområdet på Brokelandsheia med tilgang til cafe-er, butikker med mer. Vi er positive til å finne en god løsning for riggplass og deponi på det aktuelle arealet

### Kartutsnitt





Utbyggesystem  
 Rømsåsveien Nord  
 23.06.2016  
 Tiltaksnavn: T1000

## Reguleringsplan E18 Bamble – Tvedestrand

Bamble Turlag ønsker med dette å komme med et innspill i forbindelse med reguleringsplan for nye E18. Vårt innspill angår strekningen fra Dørdal mot Kragerø.

På denne strekningen er det store skogsområder som gir flotte turmuligheter litt utenfor allfarvei. Skogsområdene har mange tjern, høydedrag og variert natur som strekker seg nordover fra FV 363 mot Rørholt over mot Kragerøvassdraget, og sydover mot Fossing og Helle.

Mellom disse områdene utgjør både dagens E18 og nye E18 en kompakt barriere. Forbindelsen som i dag bryter denne, og knytter områdene sammen, er gårdsveien som går fra FV363 på Skauehia og fram til Masterød. Her er det også mulighet til parkering.

Vi ser at friluftsliv i nærområde har økt i den seinere tiden, noe nok grunnet koronapandemien, men nye brukergrupper har også fått større interesse. Dette ser vi blant annet basert på tellinger av antall brukere på kyststien. God tilrettelegging er en forutsetning og vil være viktig i et folkehelseperspektiv.

Det vil også være av interesse at turgåere med utgangspunkt FV363, med kurs nordover, vil få en historisk gjennomgang av norsk veihistorie på sin vandring. Utgangspunktet, Gamle Sørlandske Hovedvei (363) fra 1880 åra, nye E18 som bygges nå, dagens E18 fra 1970 åra og Postveien, åpnet 1687.

Sistnevnte blei for øvrig opprustet i regi av Statens Vegvesen til 300års jubileet i 1987. Den ble renoverert på nytt i 2020 av Bamble Turlag på strekningen Bakke – Auråa.

Vi håper det kan tas hensyn til vårt ønske om å opprettholde en kryssing av den barrieren både ny og gammel E18 vil utgjøre, slik at de store turområdene på begge sider av E18 kan brukes som en helhet.

Med hilsen  
Steinar Skilhagen  
Sign

leder

Bamble Turlag

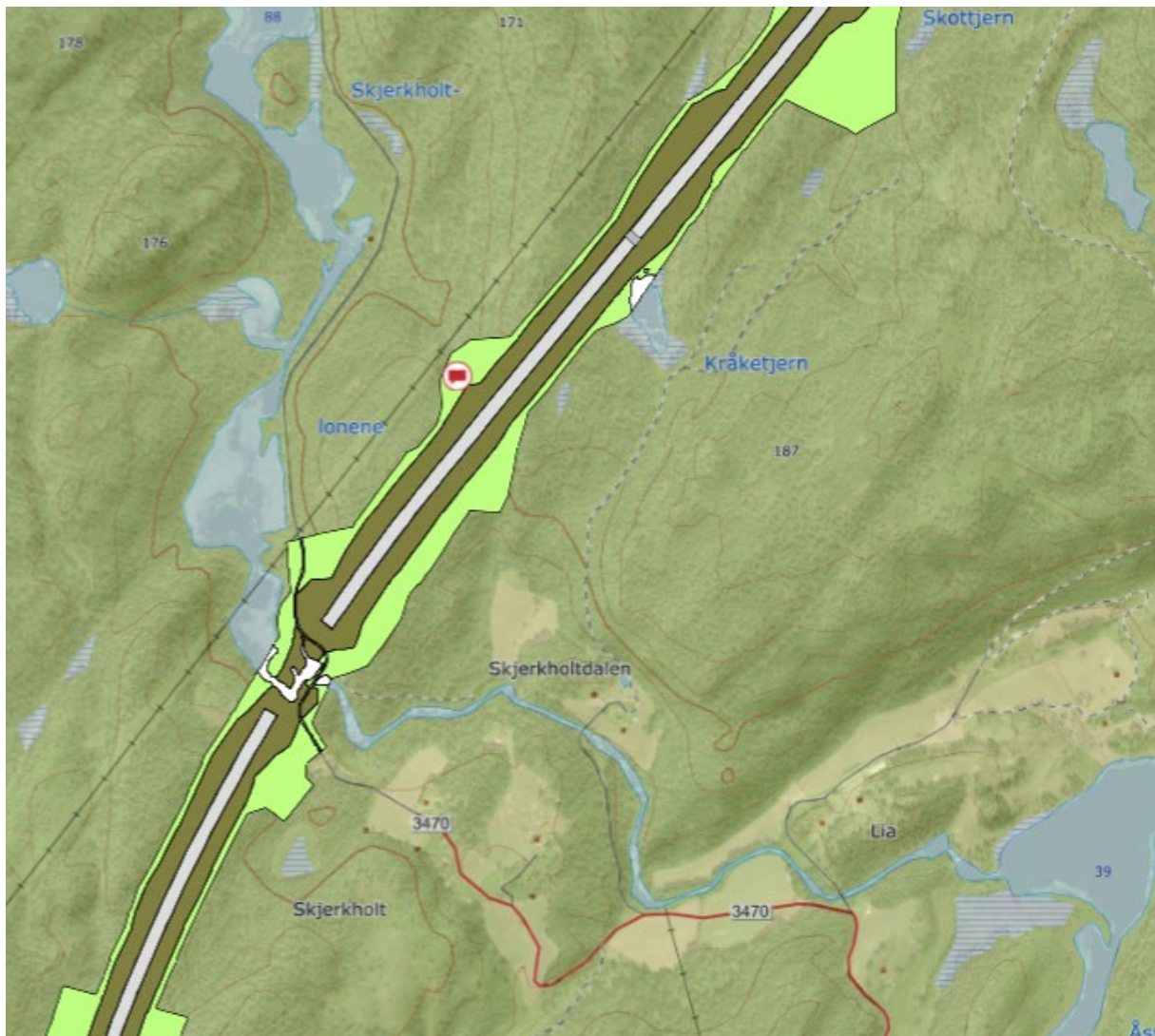
Tlf 91718782



## Ole Jørgen Granerud

<b>Navn</b>	Ole Jørgen Granerud
<b>Innsendt</b>	9/6/2021, 20:50
<b>Innspill:</b>	Vedlagt følger innspill rfra Tvedestrand Viltlag vedrørende forslag til reguleringsplan for ny E18 fra Rømyr til Risør kommunegrense. for Tvedestraqnd Viltlag Ole Jørgen Granerud

### Kartutsnitt



## INNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR NY E18 FRA RØMYR TIL RISØR GRENSE.

Oppsummering av tidligere innspill til NyeVeier:

Sammen med barrierevirkningen er støyforurensning de to største utfordringene knyttet til E18 utbyggingen.

Besluttet trasé mellom Tvedestrand og Gjerstad går gjennom mangfoldig og artsrikt naturområde. Slik den er lagt, vil fragmentering av dagens sammenhengende habitater få en stor negativ konsekvens for en rekke viltarter. Gode avbøtende tiltak er derfor avgjørende for å ivareta naturmangfoldet i trå med gjeldende lover og direktiver.

Det kan virke som at NyeVeier (NV) ikke har til hensikt å følge anbefalinger knyttet til faunapassasjer og føre var prinsippet i naturmangfoldsloven. De signaler som gis er tvert imot at dette ikke er forenlig med mandatet om å bygge billig.

Leser vi vegvesenets egne manualer, eks. V134 er det ekstraordinære krav knyttet til faunapassasjer når man deler opp større urørte naturområder. Da inngår også krav om tunell løsning i tillegg til over/ underganger for å sikre naturlige og mer sammenhengende krysningspunkter over traséen.

Det er viktig at man opprettholder kravet om etablering av passasjer i et omfang og størrelser som er forenlig med de seneste forskningsrapporter og anbefalinger på området. Vi viser bla. til rapport 316 utarbeidet for statens vegvesen.

Denne viser at optimal effekt først oppnåes ved 40 meters bredde og frekvens på 1 passasje pr 1 km, ved kryssing av motorveg. NV har en tendens til å mene at langt mindre løsninger er ok og utelater dermed å ta innover seg all fakta.

Ut over dette må det tas høyde for føre var prinsippet i naturmangfoldsloven. Norge har også forpliktelser knyttet opp mot en rekke standarder der hensyn til faunaen helt ned til insektsnivå må ivaretas. Det er nylig oppdaget en forekomst av Dvergflaggermus ved Fosstveit.

Dette er en rødlisteart som må hensyntas. Traséen berører også rike storfuglbiotoper med leikområder. Her må sikre overflygnings trekk lokaliseres og ivaretas.

Med bakgrunn i de feil som er gjort ved anlegging av veikrysset ved Grenstøl må det sikres at viltet får naturlige trekk utenom det nye krysset og planlagt industriområde ved krysset mellom E18 og fv 416 i Barlindalen .

En ny E18 trasé med 110 sone vil påføre nærområder i stor utstrekning en massiv støyforurensning. Dette vil ramme beboere, naturopplevelser og friluftslivet i overskuelig fremtid. Hvordan veien legges i terrenget er avgjørende for utfallet. Ut over dette må man stille krav til å etablere støyvoller/ skjerm for å minimere fremtidig belastning også i områder uten nær bebyggelse. I dag er det kun krav til støydempende tiltak i tilknytning til bolig der støyen kommer over et vist nivå. Men med støyforurensningen vi nå blir påført må det være legitimt å be om avbøtende tiltak for nærområder og friluftslivsinteresser. Vi viser til avbøtende tiltak Arendal kommune fikk i bymarka til flere titals millioner og mener øst-kommunene kan kreve kompensierende tiltak.

### **Direkte kommentarer til forslag til reguleringsplan:**

Beslutning om å lage tunell gjennom Bergeheia bifalles sterkt. NB! Det må sørges for at viltet får naturlig passasje videre over gang og sykkelsti og eksisterende vei opp Tveitehallingene.

Vi anser det som lite aktuelt at dyr vil passere under Fosstveit bru slik den er planlagt. Det er da avgjørende at Laulandsveien planlegges som en fullverdig viltpassasje.

Viltovergang i Tverråsen ser bra ut forutsatt riktig utforming på begge sider av veien.

Bru over Skjerkholtonene fungerer dårlig som viltpassasje.  
Det må sikres tilfredsstillende plass så vilt kan passere mellom brukar/fyllinger og vannet.

Avstand mellom passasjene i Tverråsen og Miljølokk ved Djupmyr er altfor stor. Veipassasje ved Kloppemyr må derfor utvides til fullverdig viltpassasje og det må etableres en faunapassasje i området Varden/Blautmyr.

**Dette løses mye bedre ved å anlegge tunell der veien passerer det høyeste området på trasèen ved Hallandsheia/ Blautmyrknatten. Viltet får da et uendret område som erstatter og er langt mer effektiv enn flere kunstige viltpassasjer.**

Faunapassasje på Blekkjennheia er tilfredsstillende dersom den utformes korrekt.

Tvedestrand Viltlag,  
02.09.2021

Ingvar Tveite  
Ole Jørgen Granerud

### Ytre Haugen Grunneierlag/ jaktlag

<b>Navn</b>	Ytre Haugen Grunneierlag/ jaktlag
<b>Innsendt</b>	9/6/2021, 09:44

#### **Innspill:**

Se vedlagt høringsuttalelse fra Ytre Haugen Grunneierlag/Jaktlag som gjelder de 5-6 sydligste kilometerne med veitrase i Gjerstad Kommune

#### **Kartutsnitt**



Ytre Haugen grunneigerlag/jaktlag  
Haugen  
4993 Sundebru

Haugen 5. september 2021

## NYE VEIER AS

### Uttale Reguleringsplan E18

Denne uttalelsen kommer fra et samla grunneierlag/jaktlag som blir berørt av E18-utbyggingen sør i Gjerstad kommune.

Vi har før gitt uttale i forbindelse med oppstart av planarbeid våren 2019, og oppstart reguleringsplan oktober 2020. Disse høringsuttalelser er fortsatt gjeldende og gir fortsatt uttrykk for vår holdning til saken.

Innledningsvis vil vi igjen stille spørsmål om det virkelig kan være samfunnsøkonomisk riktig å ta i bruk så mye «jomfruelig» utmark til nye veianlegg, i dette tilfelle ca 20 km fra Nærsumyr/Buråsen i Gjerstad, til Rødmyr i Tvedestrand.

I forbindelse med oppstart av planarbeidet uttalte vi følgende;

**«Som rettighetshavere i dette viktige skogs- og utmarksområdet, vil vi sterkt anmode om at en eventuell utvidelse til 4-felts motorvei, må skje langs eksisterende E18 hele strekningen fra Brokelandsheia til Pinesund bro.»**

Vi mener fortsatt det er uhørt å ta i bruk nye veikorridorer i uberørt utmark for anleggelse av nye veier. Vi ender totalt opp med flere parallelle veisystemer som på denne måten ødelegger sammenhengende skogsmark og viltbiotoper. Dette snur også opp ned på rammevilkår og infrastruktur som er innarbeidet for både skognæringen og øvrig næringsliv.

**Vi håper derfor at det kan gjøres en ny vurdering vedrørende trasevalg slik at E18 fortsatt kan følge dagens linje.**

Vi registrerer at det gjennom forslag til reguleringsplan slås fast at dagens E18-parsell mellom Nærsumyr/Buråsen og Moland skal saneres når ny E18 er åpnet. Selv om vi mener at den nye E18 også burde følge eksisterende trase, så står vi fast på at denne parsellen **MÅ saneres dersom indre trase velges**. En opprettholdelse av den gamle traseen i tillegg til en ny trase ville være totalt ødeleggende for et fornuftig skogbruk og sammenhengende viltbiotoper. Dette er vår næring og disse tiltakene vil uansett redusere vårt inntektsgrunnlag for all fremtid. Våre barn har registrert disse inngrepene, og deres lyst til å ta over og drive eiendommene er redusert på grunn av dette.

Til forslaget:

Vi har studert forslaget til reguleringsplan, men finner det vanskelig å finne de konkrete forslagene på avbøtende tiltak. Vi finner veldig mange utredninger og «fagrapporter», men

savner en konkret beskrivelse/kart som viser hvordan dette er tenkt. Vår uttale i denne omgang vil derfor være av en generell karakter:

- Vi **forutsetter** at vi som grunneiere, gjennom møter, blir tatt med på råd om alt som har med vilttiltak å gjøre. Vi sitter med detaljkunnskap om viltets bevegelsesmønster og vet hvor det bør være krysningsspunkter. Vi er også opptatt av at viltgjerde har en god utforming og en god plassering.
  - Det er tegnet inn en viltkrysning ved Grimsbumyr nesten på grensen til Risør kommune. Dette er et punkt vi har kommet med innspill på før, og det vil være en riktig plassering i forhold til viltets trekkruiter. Det må i alle fall ikke trekkes lenger sør. Punktet kan med fordel også være et kombinert krysningsspunkt der en traktorvei/bilvei også kan anlegges. (jfr. våre innspill på oppstart Reguleringsplan)
  - Det er nesten 2 km fra det kombinerte krysningsspunktet ved Lindtjenn og til krysningsspunkt ved Grimsbumyr. Dette er alt for langt, og det må etableres et krysningsspunkt ca midt mellom disse punktene også.
  - Det vi kan lese ut av planverket er at alle eksisterende krysningsspunkter mellom Brokelandsheia og Lindtjenn (altså den delen som følger dagens trase) opprettholdes. Dette er stort sett kombinerte krysninger, men har gjort nytten sin hittil. Vi er likevel noe tvilende på om dette vil være brukbart som viltkrysninger når undergangene blir dobbelt så lange, og ønsker derfor at det planlegges med en noe større lysåpning. Mange av disse kulvertene ble også bygd med tanke på skogsdrift, og med dagens skogsmaskiner, så bør også lysåpningen økes.
- Vi **forutsetter** også at vi blir tatt med på råd når det gjelder avbøtende tiltak mht. skogsbilveier og traktorveier. Plassering og utforming her er avgjørende for et rasjonelt skogbruk og en rasjonell «sameksistens» med ny E18. Når dagens E18 ble planlagt og bygd ble det enighet mellom oss som grunneiere og Statens Veivesen som utbygger om at en erfaren veiplanlegger (Skogbruk) skulle vurdere og komme med forslag på avbøtende tiltak, og dette ble en svært god løsning for alle parter.
- Vi **forutsetter** at vi blir tatt med på råd og vurdering når dagens E18 mellom Nærsbumyr og Pinesund skal saneres. (dersom indre trase velges).
- Generelt **forutsetter** vi god dialog med både utbygger og valgt entreprenør slik at en kan finne gode løsninger underveis i prosess og utbygging.

Hilsen

På vegne av medlemmer/grunneiere i Ytre Haugen Grunneierlag/jaktlag

Kjell Arild Haugen    tlf 90171800

Jørn Haugen            tlf 90540504

Følgende grunneiere står bak denne uttalelsen:

gnr/bnr 1/7	Tom Tellefsdal Sunde
gnr/bnr 1/3, 5	Kjell Arild Haugen
gnr/bnr 1/6, 12	Jørn Haugen
gnr/bnr 1/4	Gunnar Martinsen
gnr/bnr 1/14	Evy Buverud Pedersen
gnr/bnr 1/13	Jan Gunnar Homme
gnr/bnr 1/1	Sissel Aasbø Haugen og Ole Tallak Hasdal

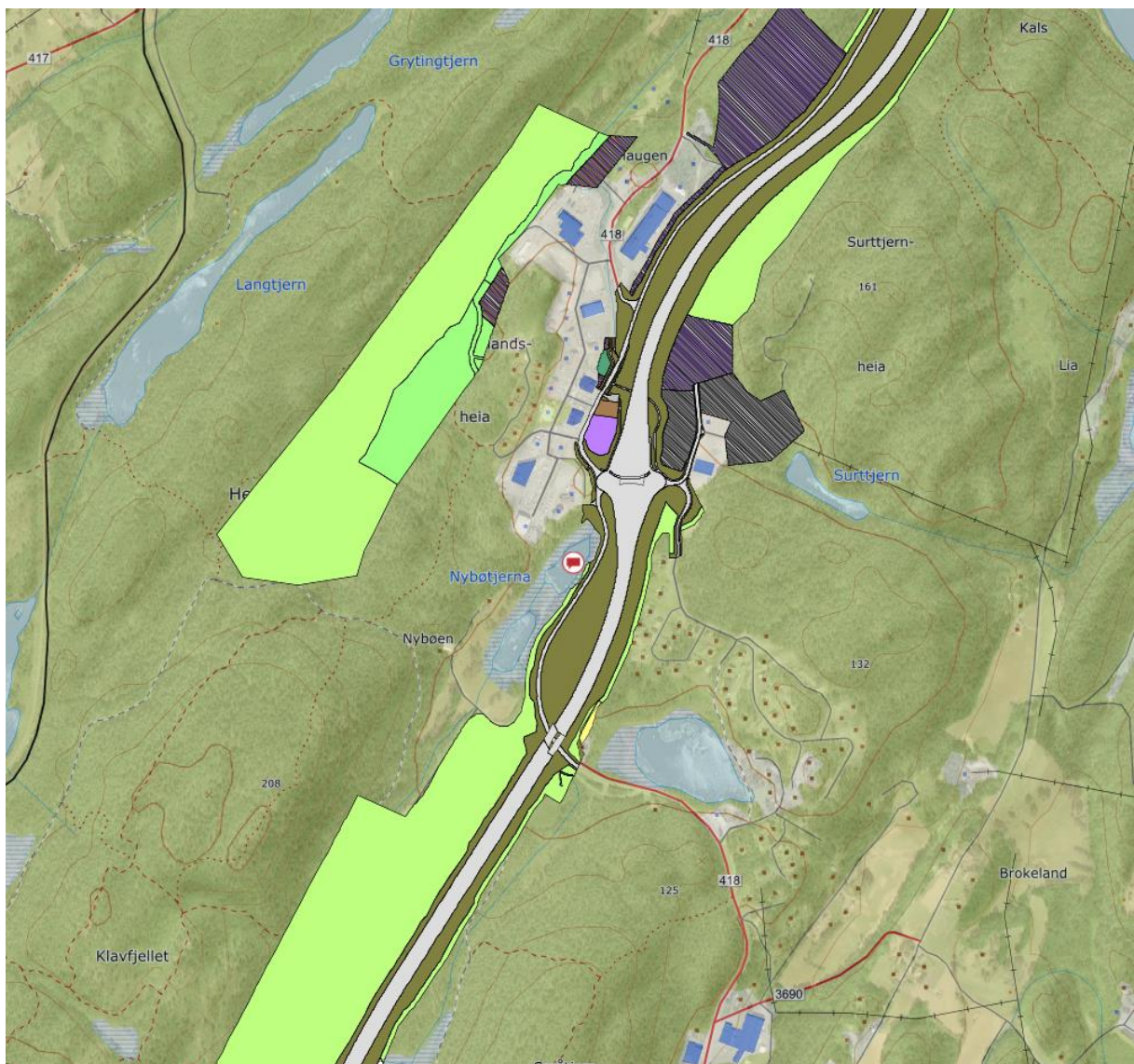
## Naturvernforbundet

<b>Navn</b>	Naturvernforbundet
<b>Innsendt</b>	9/7/2021, 19:35

### Innspill:

Vedlagt følger felles høringsuttalelse om saken fra Naturvernforbundet regionalt og sentralt. (Uttalelsen gjelder hele strekningen, men skjemaet kan ikke sendes inn uten å velge en lokasjon, i dette tilfellet et tilfeldig valg.) Med vennlig hilsen Holger Schlaupitz fagsjef og saksbehandler

### Kartutsnitt





Nye Veier AS

## **REGULERINGSPLAN FOR NY E18 TVEDESTRAND–BAMBLE – HØRINGSUTTALELSE**

Reguleringsplanen for E18 på ovennevnte strekning er lagt ut på høring med frist for innspill 15. september 2021. Naturvernforbundet regionalt og sentralt avgir herved en felles uttalelse.

### **Hovedbudskap**

- **Naturvernforbundet går mot en firefelts motorvei på denne strekningen og ber om at den foreliggende planen forkastes i sin helhet.**
- **Det er svært gledelig at Nye Veier nå vil se på veiplanene på nytt, blant annet for å gjenbruke mer av dagens vei, som på store deler av strekningen holder en god standard og kan utbedres.**
- **Det er viktig at kommunene ser sitt ansvar og sier nei til den opprinnelig foreslåtte firefeltsløsningen og ja til utbedring av dagens vei til to- og trefelts motorvei med midtdeler og fartsgrense 90 km/t.**

### **Begrunnelse**

Et helhetlig alternativ for en to- og trefelts vei med midtdeler og 90 km/t på hele denne strekningen burde vært en del av beslutningsgrunnlaget for dette store prosjektet. I gjennomføring av et så stort prosjekt som dette er det av avgjørende betydning at økonomi, næringsnytte, natur og arealbruk, miljø og klima vurderes grundig før en utbygging finner sted. Konseptvalgutredningen som ligger til grunn for dette firefelts motorveiprojektet, er 13 år gammel og speiler ikke dagens utfordringer med sterkere vekt på natur, miljø og klima.

Prosjektet er beregnet å koste 11–12 milliarder kroner. Den økonomiske samfunnsnyttens er, etter Nye Veiers egne beregninger, negativ. Den økonomiske samfunnsnyttens er enda mer negativ i dag enn for 13 år siden da konseptvalgutredningen ble gjennomført. Dette fordi de to dårligste parsellene den gangen, Arendal–Tvedestrand og Langrønningen–Rugtvedt (Bamble), nå er bygd ut til fire felt. Ifølge konsekvensutredningen for Tvedestrand–Bamble vil samfunnet tape om lag 3,4 milliarder kroner på å bygge ut strekningen til fire felt og fartsgrense 110 km/t. Dette står i kontrast til Nye Veiers vedtekter, som sier at utbygginger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal prioriteres gjennomført før dem med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.<sup>1</sup> Det er verd å understreke at verdien av ødelagt natur ikke er inkludert i disse lønnsomhetsanalysene.

Dette understøtter behovet for at Nye Veier finner nye løsninger. Den dårlige samfunnsnyttens burde ikke overraske, da store deler av den aktuelle strekningen allerede er utbygd til to- og trefelts vei med midtdeler og fartsgrense 90 km/t. Andre deler kan forholdvis enkelt utbedres til en tilsvarende standard, mens bare en mindre del trenger større utbygginger. Total pris for dette vil antakelig ligge på rundt 3 milliarder kroner. Dette betyr 8–9 milliarder kroner spart til andre samfunnsnyttige oppgaver.

---

<sup>1</sup> Nye Veiers vedtekter:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/c748525e2bd04069875f4ccb99ac5628/vedtekter-for-nye-veier-as-18122015-11233397.pdf>

Dagens trafikkmengder på strekningen forsvaret en to- og trefelts vei. En firefelts motorvei blir overdimensjonert. Årsdøgntrafikken (ÅDT) for strekningen ligger på rundt 10 000 kjøretøyer. Veimyndighetene regner at en to- og trefelts vei har en kapasitet på 15 000–18 000 kjøretøyer.<sup>2</sup> Vi må planlegge for fremtiden, hevdes det ofte. Hvilken framtid, spør vi. Den siste FN-rapporten levner ingen tvil: Vi må redusere areal- og naturinngrep og styrke miljø- og klimasatsingen. Den nye lederen i Naturvernforbundet, Truls Gulowsen, sier til NRK: *Vi står i en naturkrise, og kan ikke fortsette å bygge ned natur og matjord bare for å bruke mer energi på å kjøre raskere med bil. En ny regjering bør si nei til 110 km/t, legge ned Nye Veier og bruke veimilliardene til å ta vare på veiene vi har.*

Mange hevder at biltrafikken blir *utslippsfri* ved el-teknologien. Dermed kan vi nå bare gå i gang med å bygge firefelts motorveier. Men arealforbruket av å bygge nye veier gir enorme klimagassutslipp i form av nedbygging og ødeleggelse av blant annet skog og myrer, noe Nye Veiers fagrapport for strekningen Tvedestrand–Bamble tydelig viser. Dette kommer på toppen av konsekvensene av naturødeleggelser for natur og friluftsliv. Videre viser rapporten fra Nye Veier at øvrige deler av byggeprosessen også gir store klimagassutslipp. Vei for høy fart og med større kapasitet vil også generere mer biltrafikk, noe som øker blant annet energibehovet, støyplagen og veitrafikkens utslipp av mikroplast. Økt fart gir også høyere energiforbruk direkte. Det gir høyere klimagassutslipp,<sup>3</sup> og for elbiler betyr dette blant annet lavere rekkevidde. Høyere fart gir også mer støy og mer utslipp av svevestøv. Økt biltrafikk krever også mer ressurser, blant annet til produksjon av biler. Alt dette favoriserer utbedring av eksisterende vei framfor bygging av ny motorvei i ny trasé for høy fart og kapasitet.

Innspart reisetid stammer først og fremst fra kortere reisetid for personbiler. Mye av personbiltrafikken er fritidsreiser, hvor innspart reisetid reelt sett har marginal betydning på samfunnsøkonomien. Tungtrafikken må uansett holde seg til maks hastighet 80 km/t. Prosjektet vil bidra til å overføre trafikk fra buss og tog til personbil, noe som ikke er ønsket. For øvrig har vi i dag et *nullvekstmål* for biltrafikken i våre byer. En stadig vekst *mellom* byene harmonerer dårlig med dette nullvekstmålet. For den lokale trafikken er det heller ikke sikkert at tidsgevinsten blir særlig stor, og kanskje til og med negativ, da den foreslåtte veitraseen vil gå lenger inne i landet og gjøre avstandene større for en del reiser.

Statens vegvesen og kompetente forskningsmiljøer understreker at en to- og trefelts vei med midtdeler for 90 km/t er minst like trafiksikker som en firefelts vei for 110 km/t av den typen som planlegges her.

Det er videre et prinsipp i all overordnet samferdselsplanlegging at de ulike samferdselsmidlene vurderes helhetlig. På denne strekningen betyr det at vei og bane burde vært sett i sammenheng.

Det er svært gledelig at Nye Veier, etter at reguleringsplanforslaget er sendt på høring, sier at de vil finne løsninger der store deler av dagens vei gjenbrukes. Det er helt nødvendig for å redusere veiens store naturinngrep og dermed også klimagassutslipp. Vi registrerer at dette også tas godt imot politisk, men at det fortsatt er ønsket om firefelts vei. Vi forventer at en løsning med to- og trefelts vei med midtdeler planlegges videre. Statens vegvesens utredning om veistandarder fra 2019<sup>4</sup> tyder på at en slik veiløsning vil være best for samfunnsøkonomi,

---

<sup>2</sup> Statens vegvesen (2019): *Utredning av smal 4-felts veg og standarder for veger med ÅDT 6 000–20 000*, side 14: <https://www.vegvesen.no/siteassets/content/www.vegvesen.no/vedlegg-file/om-statens-vegvesen/utredning-smal-4-felt-ved-adt-6000-20000.pdf>

<sup>3</sup> Det internasjonale energibyrået (IEA) foreslår i sitt ferske scenario for maksimalt 1,5 graders temperaturstigning at farten på motorveier settes til maksimalt 100 km/t: <https://www.iea.org/reports/net-zero-by-2050>

<sup>4</sup> Statens vegvesen (2019): *Utredning av smal 4-felts veg og standarder for veger med ÅDT 6 000–20 000*: <https://www.vegvesen.no/siteassets/content/www.vegvesen.no/vedlegg-file/om-statens-vegvesen/utredning-smal-4-felt-ved-adt-6000-20000.pdf>

trafikksikkerhet, klimagassutslipp, arealinngrep og andre miljøverdier. I tillegg vil det gi lavere byggekostnader og mindre behov for bompenger. Dermed frigjøres penger som kan brukes til utbedring av andre veistrekninger eller til andre samferdselstiltak.

Vi vil også minne politikerne som skal vedta planene for denne veien, om at de har et medansvar for at Parisavtalen, forpliktelser om naturbevaring og FNs bærekraftsmål innfris, i tillegg til at de må jobbe for at natur- og friluftsområder i nærmiljøene tas vare på.

Med vennlig hilsen

Peder Johan Pedersen, leder i Naturvernforbundet i Agder  
Øystein Dalland, leder i Naturvernforbundet i Telemark  
Truls Gulowsen, leder i Norges Naturvernforbund

Kopi til:

- Kommunene Tvedestrand, Vegårshei, Risør, Gjerstad, Kragerø og Bamble
- Statsforvalterne i Agder og i Telemark

Nye Veier AS

## **REGULERINGSPLAN FOR NY E18 TVEDESTRAND–BAMBLE – HØRINGSUTTALELSE**

Reguleringsplanen for E18 på ovennevnte strekning er lagt ut på høring med frist for innspill 15. september 2021. Naturvernforbundet regionalt og sentralt avgir herved en felles uttalelse.

### **Hovedbudskap**

- **Naturvernforbundet går mot en firefelts motorvei på denne strekningen og ber om at den foreliggende planen forkastes i sin helhet.**
- **Det er svært gledelig at Nye Veier nå vil se på veiplanene på nytt, blant annet for å gjenbruke mer av dagens vei, som på store deler av strekningen holder en god standard og kan utbedres.**
- **Det er viktig at kommunene ser sitt ansvar og sier nei til den opprinnelig foreslåtte firefeltsløsningen og ja til utbedring av dagens vei til to- og trefelths motorvei med midtdeler og fartsgrense 90 km/t.**

### **Begrunnelse**

Et helhetlig alternativ for en to- og trefelths vei med midtdeler og 90 km/t på hele denne strekningen burde vært en del av beslutningsgrunnlaget for dette store prosjektet. I gjennomføring av et så stort prosjekt som dette er det av avgjørende betydning at økonomi, næringsnytte, natur og arealbruk, miljø og klima vurderes grundig før en utbygging finner sted. Konseptvalgutredningen som ligger til grunn for dette firefelths motorveiprojektet, er 13 år gammel og speiler ikke dagens utfordringer med sterkere vekt på natur, miljø og klima.

Prosjektet er beregnet å koste 11–12 milliarder kroner. Den økonomiske samfunnsnyttien er, etter Nye Veiers egne beregninger, negativ. Den økonomiske samfunnsnyttien er enda mer negativ i dag enn for 13 år siden da konseptvalgutredningen ble gjennomført. Dette fordi de to dårligste parsellene den gangen, Arendal–Tvedestrand og Langrønningen–Rugtvedt (Bamble), nå er bygd ut til fire felt. Ifølge konsekvensutredningen for Tvedestrand–Bamble vil samfunnet tape om lag 3,4 milliarder kroner på å bygge ut strekningen til fire felt og fartsgrense 110 km/t. Dette står i kontrast til Nye Veiers vedtekter, som sier at utbygginger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal prioriteres gjennomført før dem med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.<sup>1</sup> Det er verd å understreke at verdien av ødelagt natur ikke er inkludert i disse lønnsomhetsanalysene.

Dette understøtter behovet for at Nye Veier finner nye løsninger. Den dårlige samfunnsnyttien burde ikke overraske, da store deler av den aktuelle strekningen allerede er utbygd til to- og trefelths vei med midtdeler og fartsgrense 90 km/t. Andre deler kan forholdvis enkelt utbedres til en tilsvarende standard, mens bare en mindre del trenger større utbygginger. Total pris for dette vil antakelig ligge på rundt 3 milliarder kroner. Dette betyr 8–9 milliarder kroner spart til andre samfunnsnyttige oppgaver.

---

<sup>1</sup> Nye Veiers vedtekter:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/c748525e2bd04069875f4ccb99ac5628/vedtekter-for-nye-veier-as-18122015-11233397.pdf>

Dagens trafikkmengder på strekningen forsvarer en to- og trefelts vei. En firefelts motorvei blir overdimensjonert. Årsdøgntrafikken (ÅDT) for strekningen ligger på rundt 10 000 kjøretøyer. Veimyndighetene regner at en to- og trefelts vei har en kapasitet på 15 000–18 000 kjøretøy.<sup>2</sup> Vi må planlegge for fremtiden, hevdes det ofte. Hvilken framtid, spør vi. Den siste FN-rapporten levner ingen tvil: Vi må redusere areal- og naturinngrep og styrke miljø- og klimasatsingen. Den nye lederen i Naturvernforbundet, Truls Gulowsen, sier til NRK: *Vi står i en naturkrise, og kan ikke fortsette å bygge ned natur og matjord bare for å bruke mer energi på å kjøre raskere med bil. En ny regjering bør si nei til 110 km/t, legge ned Nye Veier og bruke veimilliardene til å ta vare på veiene vi har.*

Mange hevder at biltrafikken blir *utslippsfri* ved el-teknologien. Dermed kan vi nå bare gå i gang med å bygge firefelts motorveier. Men arealforbruket av å bygge nye veier gir enorme klimagassutslipp i form av nedbygging og ødeleggelse av blant annet skog og myrer, noe Nye Veiers fagrapport for strekningen Tvedestrand–Bamble tydelig viser. Dette kommer på toppen av konsekvensene av naturødeleggelser for natur og friluftsliv. Videre viser rapporten fra Nye Veier at øvrige deler av byggeprosessen også gir store klimagassutslipp. Vei for høy fart og med større kapasitet vil også generere mer biltrafikk, noe som øker blant annet energibehovet, støyplagen og veitrafikkens utslipp av mikroplast. Økt fart gir også høyere energiforbruk direkte. Det gir høyere klimagassutslipp,<sup>3</sup> og for elbiler betyr dette blant annet lavere rekkevidde. Høyere fart gir også mer støy og mer utslipp av svevestøv. Økt biltrafikk krever også mer ressurser, blant annet til produksjon av biler. Alt dette favoriserer utbedring av eksisterende vei framfor bygging av ny motorvei i ny trasé for høy fart og kapasitet.

Innspart reisetid stammer først og fremst fra kortere reisetid for personbiler. Mye av personbiltrafikken er fritidsreiser, hvor innspart reisetid reelt sett har marginal betydning på samfunnsøkonomien. Tungtrafikken må uansett holde seg til maks hastighet 80 km/t. Prosjektet vil bidra til å overføre trafikk fra buss og tog til personbil, noe som ikke er ønsket. For øvrig har vi i dag et *nullvekstmål* for biltrafikken i våre byer. En stadig vekst *mellom* byene harmonerer dårlig med dette nullvekstmålet. For den lokale trafikken er det heller ikke sikkert at tidsgevinsten blir særlig stor, og kanskje til og med negativ, da den foreslåtte veitraseen vil gå lenger inne i landet og gjøre avstandene større for en del reiser.

Statens vegvesen og kompetente forskningsmiljøer understreker at en to- og trefelts vei med midtdeler for 90 km/t er minst like trafikksikker som en firefelts vei for 110 km/t av den typen som planlegges her.

Det er videre et prinsipp i all overordnet samferdselsplanlegging at de ulike samferdselsmidlene vurderes helhetlig. På denne strekningen betyr det at vei og bane burde vært sett i sammenheng.

Det er svært gledelig at Nye Veier, etter at reguleringsplanforslaget er sendt på høring, sier at de vil finne løsninger der store deler av dagens vei gjenbrukes. Det er helt nødvendig for å redusere veiens store naturinngrep og dermed også klimagassutslipp. Vi registrerer at dette også tas godt imot politisk, men at det fortsatt er ønsket om firefelts vei. Vi forventer at en løsning med to- og trefelts vei med midtdeler planlegges videre. Statens vegvesens utredning om veistandarder fra 2019<sup>4</sup> tyder på at en slik veiløsning vil være best for samfunnsøkonomi,

---

<sup>2</sup> Statens vegvesen (2019): *Utredning av smal 4-felts veg og standarder for veger med ÅDT 6 000–20 000*, side 14: <https://www.vegvesen.no/siteassets/content/www.vegvesen.no/vedlegg-file/om-statens-vegvesen/utredning-smal-4-felt-ved-adt-6000-20000.pdf>

<sup>3</sup> Det internasjonale energibyrået (IEA) foreslår i sitt ferske scenario for maksimalt 1,5 graders temperaturstigning at farten på motorveier settes til maksimalt 100 km/t: <https://www.iea.org/reports/net-zero-by-2050>

<sup>4</sup> Statens vegvesen (2019): *Utredning av smal 4-felts veg og standarder for veger med ÅDT 6 000–20 000*: <https://www.vegvesen.no/siteassets/content/www.vegvesen.no/vedlegg-file/om-statens-vegvesen/utredning-smal-4-felt-ved-adt-6000-20000.pdf>

trafikksikkerhet, klimagassutslipp, arealinngrep og andre miljøverdier. I tillegg vil det gi lavere byggekostnader og mindre behov for bompenger. Dermed frigjøres penger som kan brukes til utbedring av andre veistrekninger eller til andre samferdselstiltak.

Vi vil også minne politikerne som skal vedta planene for denne veien, om at de har et medansvar for at Parisavtalen, forpliktelser om naturbevaring og FNs bærekraftsmål innfris, i tillegg til at de må jobbe for at natur- og friluftsområder i nærmiljøene tas vare på.

Med vennlig hilsen

Peder Johan Pedersen, leder i Naturvernforbundet i Agder  
Øystein Dalland, leder i Naturvernforbundet i Telemark  
Truls Gulowsen, leder i Norges Naturvernforbund

Kopi til:

- Kommunene Tvedestrand, Vegårshei, Risør, Gjerstad, Kragerø og Bamble
- Statsforvalterne i Agder og i Vestfold og Telemark

## Jens Wiborg Sunde

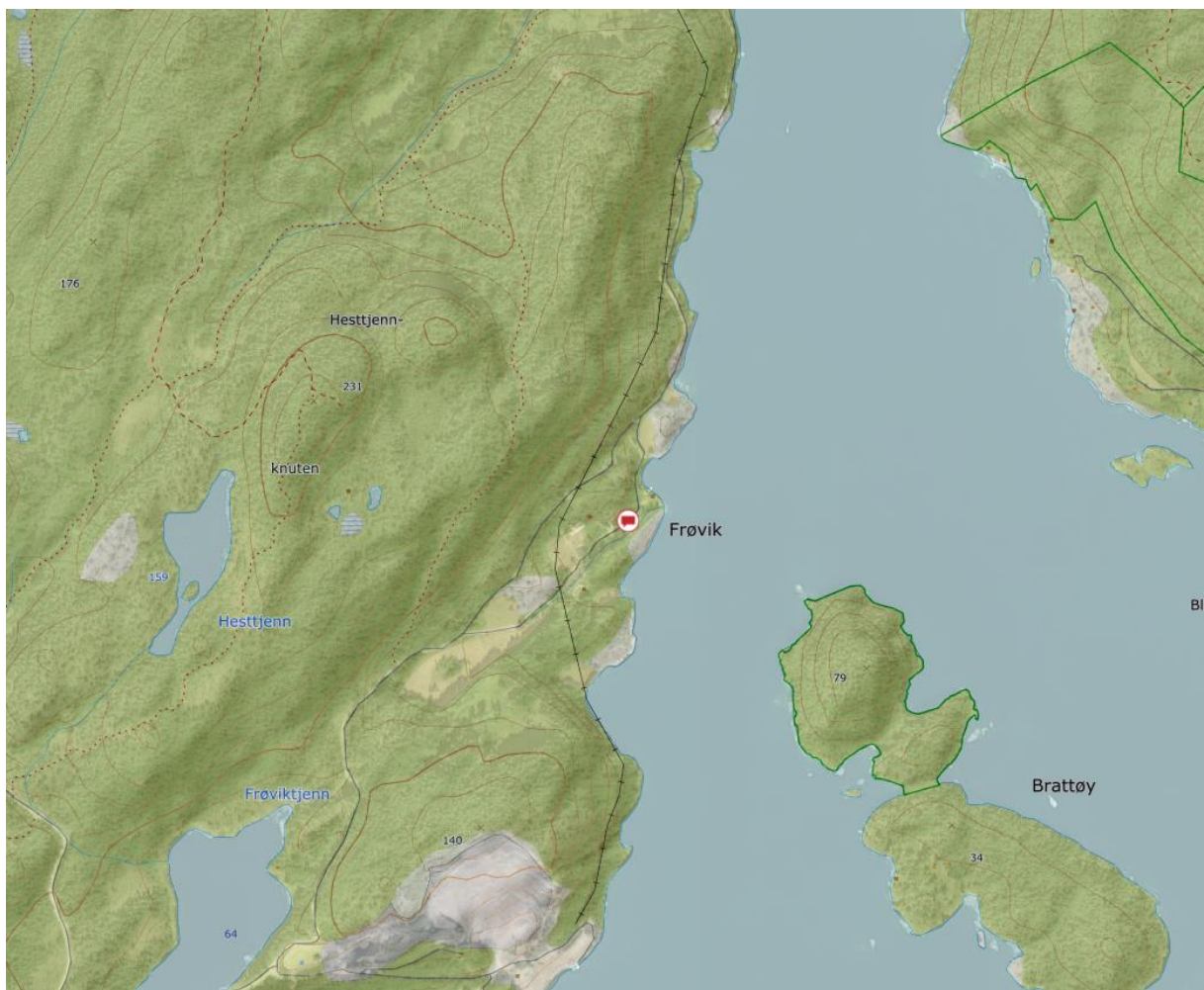
<b>Navn</b>	Jens Wiborg Sunde
<b>Innsendt</b>	9/8/2021, 15:23

### Innspill:

Jeg vil på vegne av Frøvik jaktlag i Sannidal presisere at viltnemnda i Kragerø sine anbefalinger vedrørende utforming av viltoverganger og antallet av disse er av avgjørende betydning for fremtidens bestand av elg og hjort på begge sider av ny E-18 vei.

Viltoverganger i Gjerstad er også av stor betydning for den delen av Kragerø Kommune som ligger vest for Kilsfjorden. Viltoverganger i Sannidal vil igjen sørge for at viltrekket blir bundet sammen med resten av kommunen, Drangedal og Bamble.

### Kartutsnitt



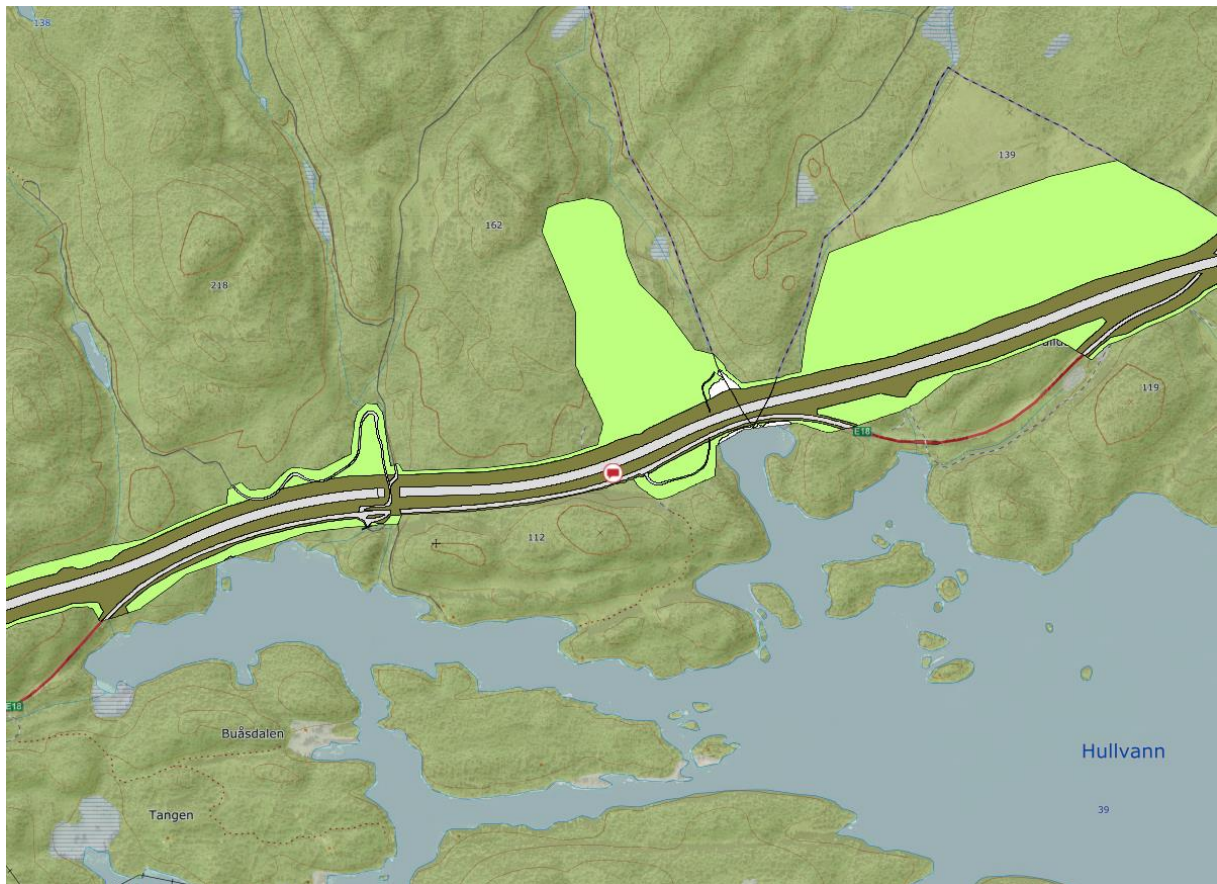
### Valberg Jaktlag v/ Dag Telly Nilsen

<b>Navn</b>	Valberg Jaktlag v/ Dag Telly Nilsen
<b>Innsendt</b>	9/8/2021, 11:22

#### **Innspill:**

Viltovergang. Ved Bjørnsprettheia rett øst for Auråa før brua som går over E18 har det vært veldig mange påkjørsel av elg. Det er en veldig viktig trekkvei for vilt som skal videre ut mot kysten. Her må det bygges overgang over både gammel og ny E18. Jeg har jobbet i brannvesenet i flere 10 år og har sett hvordan det ser ut etter et møte med vilt i 80 km timen.

#### **Kartutsnitt**







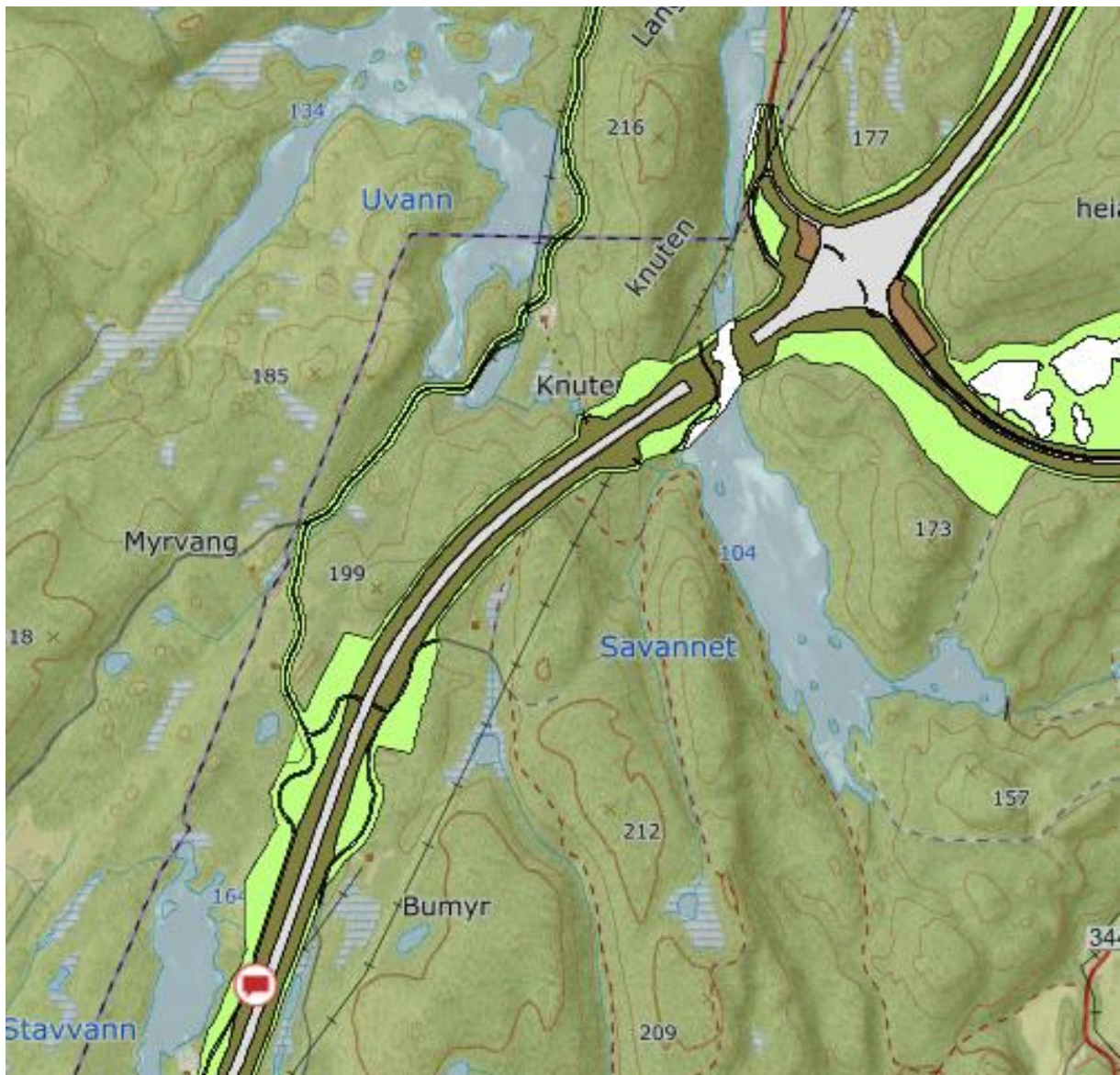
## Terje Wiik

<b>Navn</b>	Terje Wiik
<b>Innsendt</b>	9/10/2021, 14:10

### Innspill:

Fra Risør Viltlag: Generell kommentar for alle viltpassasjer: Veiens høyde i terrenget er ikke definert godt nok i planen på de deler av området der høyden er av betydning for støy og uheldig landskapsvirkning, samt for hensynssonene for viltet som skal bruke viltpassasjer. Dette er spesielt viktig for at Viltet skal finne passasjen attraktivt nok for å krysse veien.

### Kartutsnitt



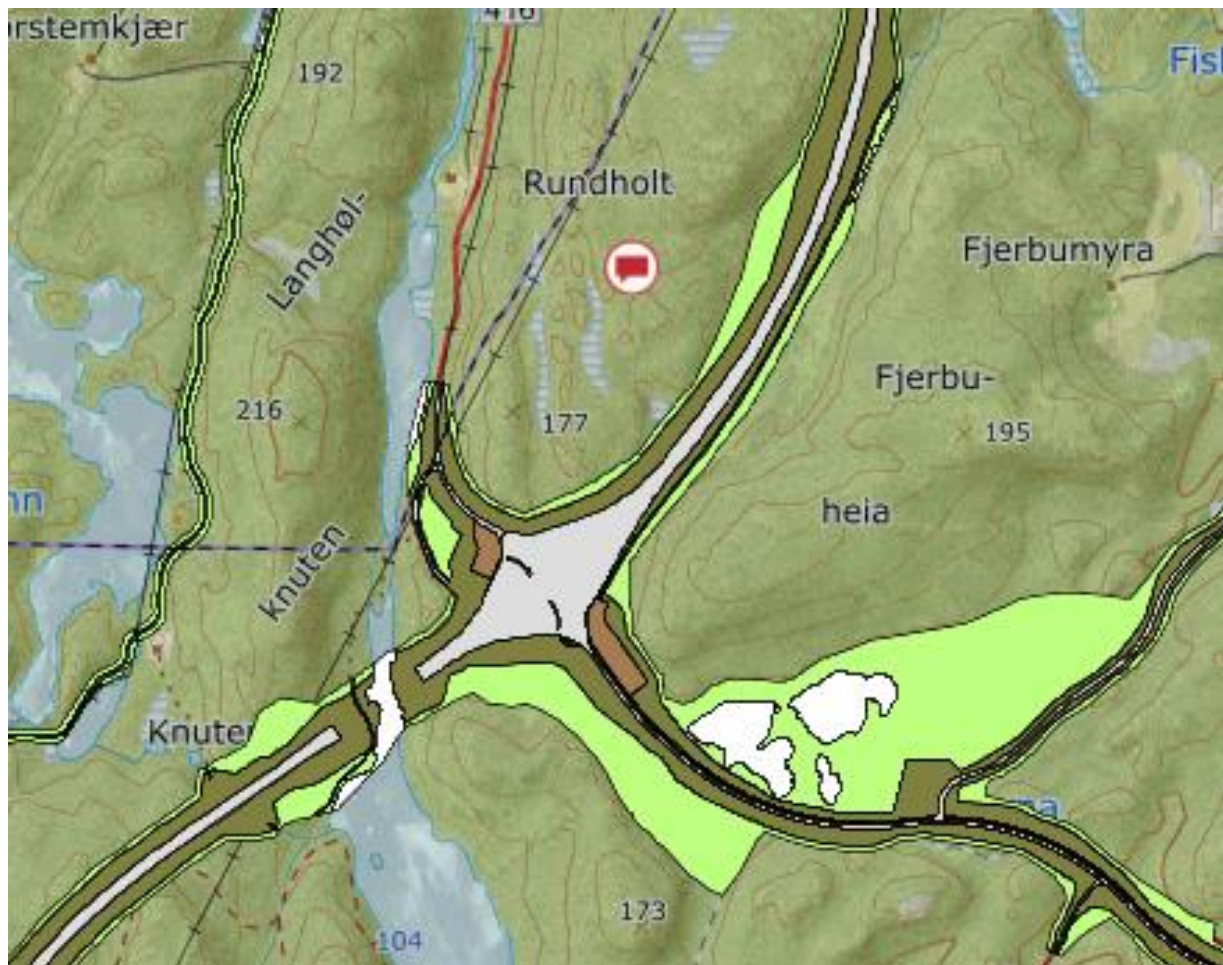
## Terje Wiik

<b>Navn</b>	Terje Wiik
<b>Innsendt</b>	9/10/2021, 14:13

### Innspill:

For Risør Viltlag: Generell kommentar for alle broer og viltpassasjer: Planen viser ingen detaljtegninger for broer, viltpassasjer osv. Dette gir stor usikkerhet i forhold til hvilke hensyn som blir ivaretatt. Detaljtegninger må derfor bli en del av endelig plan.

### Kartutsnitt



## Terje Wiik

<b>Navn</b>	Terje Wiik
<b>Innsendt</b>	9/10/2021, 14:16

### Innspill:

For Risør Viltlag: Generelt for alle viltpassasjer, Viltpassasjer som har kombinerte løsninger (trafikk, friluftsliv etc) må få en åpningsindeks som er større enn for rene viltpassasjer. Det er ikke utarbeides bestemmelser knyttet til viltpassasjene med tilhørende hensynssoner: o Alle viltpassasjer skal ha en hensiktsmessig hensynssone o Krav til toppdekket på viltpassasjen (tykkelse på jordlag på overganger, og hva slags dekke det skal være i underganger) o Krav til skjerming av overganger med tett gjerde som må beskrives med høyde for å redusere kunstig lys, for eksempel slik dette er vist i Nye Veier sine skisser av viltpassasjer o Krav for å sikre at minst mulig av vegetasjonen i hensynssonen til viltpassasjen blir ødelagt o Viltgjerder bør plasseres så nærme E18 som mulig

### Kartutsnitt



**Reidar Malm**

<b>Navn</b>	"SMES"- (Støyskjerming og Miljøhensyn-E-18-Sundeområdet-Gjerstad Kommune) styremedlem: Reidar Malm. Høringsnotatet representerer 100 beboere. Naveliste følger som eget vedlegg.
<b>Innsendt</b>	9/9/2021, 12:22
<b>Innspill:</b>	Høringsutspillet representerer 100 beboere. Navnene følger i eget vedlegg i tillegg til sjølve uttalelsen. Uttalelsen er også sendt som epost til post@nyeveier.no

**Kartutsnitt**

## Underskriftsliste til SMES høringsuttalelse:

1	Anette Hushovd	37	Kari-Åsne Rye	73	Rita Bråten
2	Anita Mogen	38	Kim Berntsen	74	Roger Kristiansen
3	Ann Kristin Dalen	39	Kirsten Tellefsdal Sunde	75	Roger Markseth
4	Anne Lene Johnsen Rydland	40	Kjell Halvard Østerholt	76	Roger Slåttekjær
5	Anne Sigrun Olsen	41	Kjersti Klodvik	77	Rune Borge Kalleberg
6	Arild Søllyst	42	Kjerstin Fone Thorsen	78	Rune Thorsen
7	Arne Bjørn Sunde	43	Kjetil Holte	79	Sander Lok
8	Arvid Nylund	44	Knut Arild Sletta	80	Siri Bjellerås
9	Atle Holte	45	Knut Erik Ulltveit	81	Solveig Bjørnstad
10	Aud Homme Pettersen	46	Kristin Schedin	82	Sten Kjetil Mathisen
11	Bente Moe	47	Lasse Fosse	83	Stig Hommefoss
12	Christer Byklum	48	Lasse Holte	84	Synnøve Emblem Holte
13	Erlend Snarheim	49	Lena Kvalheim	85	Terje Klodvik
14	Gerd Myrland	50	Lene Hoksrud Østerholt	86	Thomas Klodvik Østerholt
15	Gunn Hege Flåta Siring	51	Linda Eriksen Vika	87	Tone Homme Hansen
16	Gunn Kristine Vestøl	52	Linda Vindfjell	88	Tone Vestøl Bråten
17	Gunn Marit Nilima	53	Linn Løkketangen	89	Tor Arnt Øia
18	Gunnar Haugsand	54	Linn Sletteberg Larsen	90	Tor Jan Vestøl
19	Gunvor Vika	55	Liv Bjørg Såmundsen	91	Torild Bergh Tveit
20	Gøril Vrålstad	56	Liv Haugsand	92	Torill Johanne Holte
21	Helge Hansen	57	Liv Ingebjørg Berntsen	93	Trygve Simonsen
22	Helge Røed	58	Marit Vestøl	94	Veronica Olsen
23	Inger Bjørnstad Hommefoss	59	Marthe Karin Moe	95	Vibeke Lyngheim
24	Iris Holte	60	Oddmund Øygarden	96	Wenche Sagen
25	Ivar Holte	61	Olav K. Heiland	97	Yngvild Åse Sand
26	Jan Morten Bjørnstad	62	Olav Sunde	98	Åge Roar Christoffersen
27	Jarle Hommefoss	63	Ole Petter Pettersen	99	Åshild H. Heiland
28	Jens-Olav Lille-Østerholt	64	Per Gunnar Lille-Østerholt	100	Åshild Mortensen
29	John Olav Klodvik	65	Per åge Markseth		
30	Jonny Vindfjell	66	Petter Øygarden		
31	Jorunn Røysland	67	Pål Gunnar Kåsa		
32	Julius Peturson	68	Ragna Felle Slåttekjær		
33	June Maria Olsen-Barland	69	Ragnhild Markseth		
34	Kai Ausland	70	Reidar Malm		
35	Kari-anne Øia	71	Reidar Sunde		
36	Karin Øygarden	72	Reidun Bjørnstad		

## Til Nye veier

Kopi til: Gjerstad kommune; kommunelege Tormod Akeren, statsforvalteren i Agder, Aust-Agder blad

### Høringsuttalelse til framlagt Reguleringsplanforslag for ny E-18 i Gjerstad kommune.

Beboere på østsida av Sundebru har organisert seg under navnet SMES (Støyskjerming og Miljøhensyn-E18-Sundeområdet), og sender denne felles uttalelsen. Navneliste med 100 navn følger vedlagt.

A

#### Hovedfokus

I Støyrapporten som følger Reguleringsplanen, har COWI angitt 178 adresser som blir berørt av støy i Gjerstad kommune, dvs i størrelsesorden 440 mennesker, nesten 20 % av befolkningen. (se også punkt F) Støy angår med andre ord en vesentlig andel av kommunens innbyggere, og må løses på en tilfredsstillende måte. For oss er det helt avgjørende at anbefalingene i støy-retningslinjen (T-1442) om at mest mulig av støyen skal reduseres nærmest mulig kilden blir satt som et avgjørende prinsipp, og vist med tegninger hvordan dette skal løses. Det motsatte vil jo være at en «følger retningslinjene» på den måten at en raskt henviser til økonomiske begrensninger når en skal anlegge støyskjerming inntil veggen, og går for individuelle løsninger på hvert hus, og «bokser inn» hvert enkelt hus i grenda.

Det å pakke inn veien best mulig vil jo ikke bare ivareta den enkelt huseier, men vil være et pre for hele grenda/bygda med tanke på uteliv, skoleveg og sosial aktivitet generelt.

B

#### Har Nye Veier gjort en seriøs jobb med tanke på støy?

Det som er viktig er at «bestemmelsene», som følger Reguleringsplanen, og som er juridisk bindende for utbygger, nettopp er så entydige at de binder opp utbygger til å gjøre hva han lover. Ikke slik det står nå, der Nye Veiers forslag til tekst knapt virker troverdig fra en seriøst organisasjon. (I dag står det: «Prinsippene i Miljøverndepartementets retningslinje for støy.....skal gjøres gjeldene for vurdering av støyskjermingstiltak .....») (Vår understrekning) Minstekravet må sjølsagt være at «Miljøverndepartementets retningslinjer skal gjøres gjeldene.....»

Hva sier retningslinjene og hva sier Nye Veier?

Retningslinjene og Veilederen som følger denne, understreker flere ganger at det er viktig at bestemmelsene som følger reguleringsplanen må være konkrete og entydige, og tilpassa den enkelte planen. (Se f.eks kap 3.3 side 14 i T 1442, og Veilederen på side 118.) Det står ikke at en bør henviser til retningslinjene, men det motsatte....., være konkret. Nye Veiers forslag til bestemmelser om støy i kap 2.4 er derimot så rundt formulert at Gjerstad Kommune blir uten mulighet for å påpeke avtalebrudd i ettertid. (j.mf Nye Veiers tekst om at «prinsippene» skal «vurderes».....) Dette er lite tillitsvekkende.

Dersom vi likevel sier at det er godt nok at «Retningslinjene skal følges» er det helt avgjørende at en kan vise til hvordan en kan oppfylle disse retningslinjene. Her svikter Nye Veiers forslag igjen, de har så godt som ingen beskrivelser, tegninger eller forpliktende opplegg angående støy. Konsulentfirmaet Cowi har lagt inn en langsgående støyskjerm i plankartet og beregna en støyreduksjon ut fra denne, men det framkommer ikke i dokumentene hvilke forutsetninger som ligger til grunn. (se punkt C) Hvor høy er

denne skjermen? Skjermer de der det er åpninger i fjellskjæringene? Hva er de økonomiske begrensninger som eventuelt åpenbares i ettertid, der en forteller skuffa beboere, at «sorry,- det blei for dyrt» med den støyskjermen. Så godt som ingen ting er konkretisert, hverken høyde på støytiltak, type tiltak (voll, hva slags skjerm, fjellskjæring) etc, etc..... Alt skal skyves på, slik at dette skal avklares etter vedtatt reguleringsplan, og overlates til byggeplan og entreprenørers løsninger som ikke har gitt noen løfter som må holdes.....

C

#### **Konkrete tiltak:**

Siden Nye Veier så å si ikke har noen utredninger og hvertfall ikke det som retningslinjene skriver, under kap 3.4 Konsekvensutredning «.....ulike avbøtende tiltak bør inngå i beslutningsgrunnlaget», (vår understrekning) må SMES gruppa sjøl prøve å konkretisere tiltak:

På Østsiden av Sundebrua, har Cowi i sin støyrapport telt opp 75 adresser (boenheter) som får mer enn 55 db støy uten noen støytiltak ved ny E-18. (år 2060) Disse gjelder gårdsnummer 41,42 og 43. Dersom «langsgående støytiltak» legges inn, er det 28 av disse boenheter som kommer under 55db-grensa, mens 47 fremdeles ligger over. Med andre ord, det er bare 37 % av boenhetene som får tilstrekkelig støyreduksjon med dette tiltaket.

Det står imidlertid ingenting om hvilke forutsetninger som ligger til grunn for denne beregna støyskjermingen. Hvilke høyde og utforming på støyskjermingstiltakene har de regna utifra? På møte med Nye Veier på «Heimat» 6. sept kl 15.00 fikk et styremedlem muntlig høre at inntegna støyskjerm fra Østerholtsbakkene, over Sundsmyra og forbi dagens bru til Lilleøsterholt er lagt inn med 5 meters høyde over midtlinje i ferdig veg. Det er med andre ord svært lite å hente med ytterligere høyde på støyskjerm. Vi vet imidlertid ingenting om alternative løsninger som skjermer av ulike materialer, avbøyning av toppen på skjermen inn mot vegen, etc, vil gi bedre resultat. Det er også viktig å understreke at endelig høyde på vegen er avgjørende for støybildet, men veghøyden er ikke kjent på nåværende tidspunkt.

En rask oppsummering er altså slik: Vi vil få en nye veg der fyllingsfoten ved dagens Holteundergang er ca 70 meter brei, 7-8 meter høyere enn i dag, og hvor en med ytterligere 5 meter høye støyskjermer fremdeles får så mye støy at bare 37 % av boligene kommer under grensa på 55 dB før en begynner med lokale tiltak, dvs tiltak på husfasader og lokale enkelt-støyskjermer. Grenda «boksens» inn. Konklusjonen vår er helt klar: en slik veg ønsker vi ikke.

Absolutte krav til utbygger før reguleringsplanen blir godkjent må være at

- Høydene på ferdig veg fastsettes. Det må vises i hvor stor grad støyen reduseres ved at begge kjøreretningene ved dagens Holtundergang legges opp til samme nivå.
- Høyden på ferdig støyvoll/ støyskjerm /fjellskjæring fra midtlinje på ferdig asfaltert veg, må angis i meter. (Nye Veier skriver at de ikke kan binde seg opp til konkret utforming av støyvoller/støyskjermer før de kommer til byggeplanen. Utformingen av tiltaket som voll, skjerm eller fjellskjæring eventuelt en kombinasjon kan tas seinere sier de, men på reguleringsplan-stadiet der kommunen enda har veto-rett, må minimums-høyden på tiltaket garanteres.) Dersom disse planlegges under 5 meter, må det dokumenteres at en ikke oppnår støyreduksjon ved å legge de på et høyere nivå.



- Det må være et tilleggskrav at når det er en høy fjellskjæring på en side av vegen som kaster ekko, skal det konkretiseres om det skal gjøres tiltak nær vegen utover støyskjerm.
- Vi krever at støyskjermingstiltak med fastsatte høyder garanteres fra de punktene inntegna støytiltak på reguleringsplankartet starter, på nord- og sørsida av vegen i Østerholtsbakkene (jm.f kart og «sikksak-signatur») og fram til Sundebrua. Inntegna støytiltak på kartet slutter omtrent ved Lille-Østerholt, da Nye Veier «antar» at fjellskjæringene vil være tilstrekkelig støyskjerming derfra og forbi skolen. Dette er det ingen garanti for, uten at en setter krav om endelig høyde på fjellskjæring med eventuell voll/skjerm på toppen i forhold til ferdig midtlinje veg.
- Det må så lages et nytt støysonekart, der endelig veghøyde, høyde og utforming av støyskjerm/voll/fjellskjæring og andre fastsatte verdier legges til grunn, før reguleringsplanen godkjennes.
- Brualternativet over Sundsmyra vil gi mindre støy, og en må som et minimum vise de alternative kostnadene ved bru kontra dagens løsning med fylling og geotekniske arbeider på Sundsmyra. En må også vise hvilke støybilde denne løsningen gir.

D

**Er det godt nok å bare vise til rettledningen i bestemmelsen, eller bør en ta inn konkrete punkter fra rettledningen?**

Vi mener at de viktigste punktene må konkretiseres, slik at de ikke kan bortforklares i ettertid. (teksten under er tatt direkte fra T-1442, men konkretisert, slik at det ikke er tvil om hva som gjelder i denne reguleringsplanen.)

Alle berørte adresser som er nevnt i Nye Veiers «fagrapport støy» i Gjerstad kommune (178 stk) og eventuelt adresser som har falt ut, skal tilfredsstillende følgende støykrav :

Støynivå på uteoppholdsareal og utenfor vinduer til rom med støyfølsomt bruksformål	Støynivå utenfor soverom, natt kl 23-07
Lden 55 dB	L5AF 70 dB

Mest mulig av støyen skal reduseres nærmest mulig kilden. (Jfr punkt A)

Alle boenheter skal ha privat uteareal med støynivå under Lden 55 dB,

Alle boenheter skal om mulig ha minst halvparten av rommene til støyfølsomt bruk, mot «stille side» dvs Lden < 55dB. (Teksten i retningslinjen er «skal ha», men det går på nybygg)

Støynivå innendørs skal tilfredsstillende kravene i byggteknisk forskrift/NS8175 klasse C. Der det gjøres tiltak på bolig skal støykravene innendørs være tilfredsstillende med de krav til ventilasjon/luftskifting som følger av byggteknisk forskrift.

Støytiltak skal være utført seinest samtidig med at ny veg er ferdigstilt. Om mulig bør støytiltak utføres tidlig i anleggsfasen slik at de får effekt også mot anleggsstøy.

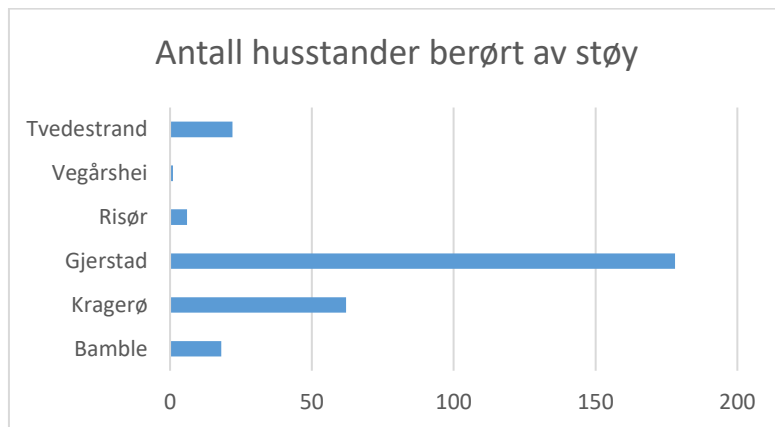
E

### Estetikk

Den nye vegen kommer opptil 7-8 meter høyere enn dagens E-18 over Sundsmyra, og foten av fyllinga ved dagens Holteundergang er i størrelsesorden 70 meter brei. Når en legger på en støyskjerm som er 5 meter høy, blir dette en mastodont i landskapet. Det å sette krav til landskapsestetisk utforming og beplantning, må være et minimum. OBS. Dette er ikke et ønske om å bygge ned støyskjermene, det å reduseres støyen så nær vegen som mulig har topp prioritet, men det å bruke ressurser på å gjøre dette så estetisk som mulig, er viktig.

F.

**Gjerstad Kommune er desidert den kommunen med flest beboere som blir berørt av støy fra ny E-18.** Diagrammet under viser antall adresser med støyproblematikk i de ulike kommunene, i Gjerstad gjelder det 178 adresser. (Kilde,- Nye Veiers støyrapport side 38-44).



Regner vi 2,5 personer pr husstand er det 440 mennesker. Med andre ord,- støy må være et topprioritert tema for Gjerstad kommune.

Dato: 09.09.2021

Navneliste følger vedlagt.

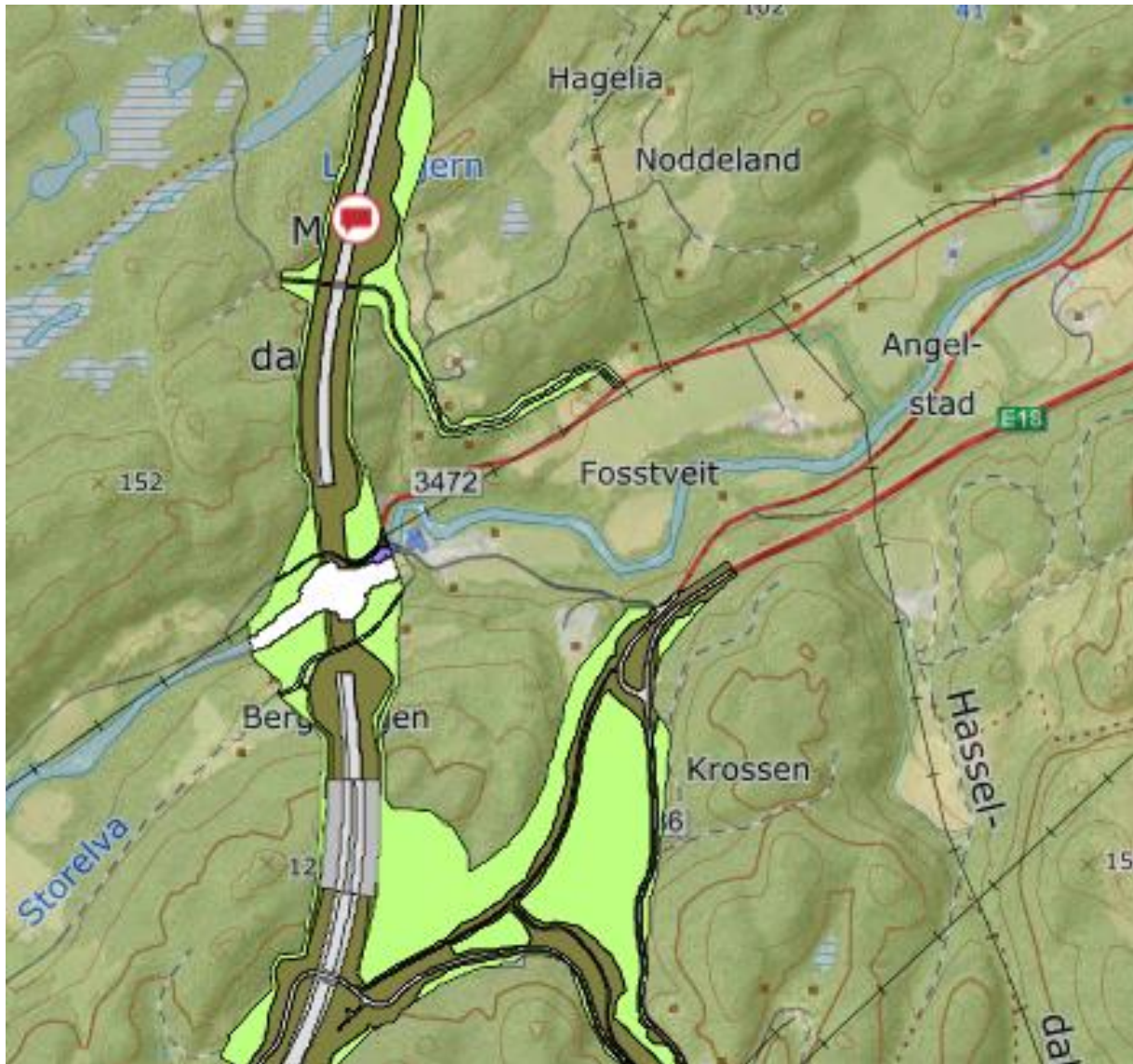
Styret i SMES-gruppa,- «Støyskjerming og Miljøhensyn E-18-Sundeområdet» er

Inger Bjørnstad Hommefoss, Per Gunnar Lille-Østerholt, Reidar Malm, Bente Moe og Karin Øygarden

## Eilev Angelstad

<b>Navn</b>	Eilev Angelstad
<b>Innsendt</b>	9/12/2021, 21:34
<b>Innspill:</b>	Kommentarer fra Lauvlandsveien veilag, vedlagt

## Kartutsnitt



## Lauvlandsveien

Innspill til reguleringsplan for ny E-18, for Lauvlandsveien.

Lauvlandsveien må rustes opp i hele sin lengde, samt at det må anlegges en ny velteplass på Lauvland. Dette begrunnes med at virke fra skogsområder øst for dagens Lauvlandsvei kan i dag føres frem til velteplass på Modalsstea, dette vil ikke lenger være mulig da skogsområdene vil bli avskjært med en ny E-18 trase. Det er derfor viktig at det etableres muligheter for å hente ut virke, fra skog, som, i fremtiden, blir liggende nord for ny E-18, hovedtyngden av skogsvirke vil bli liggende nord for E-18.

I denne forbindelse må veien frem til ny velteplass oppgraders til godkjent skogsbil vei, samt at det må etableres driftsveier fra skog til velteplass.

Eksisterende velteplass på Modalsstea må også opprettholdes for å kunne ta i mot virke fra skog som blir liggende sør for ny E-18, her må også driftsveie etableres og kobles på velteplassen.

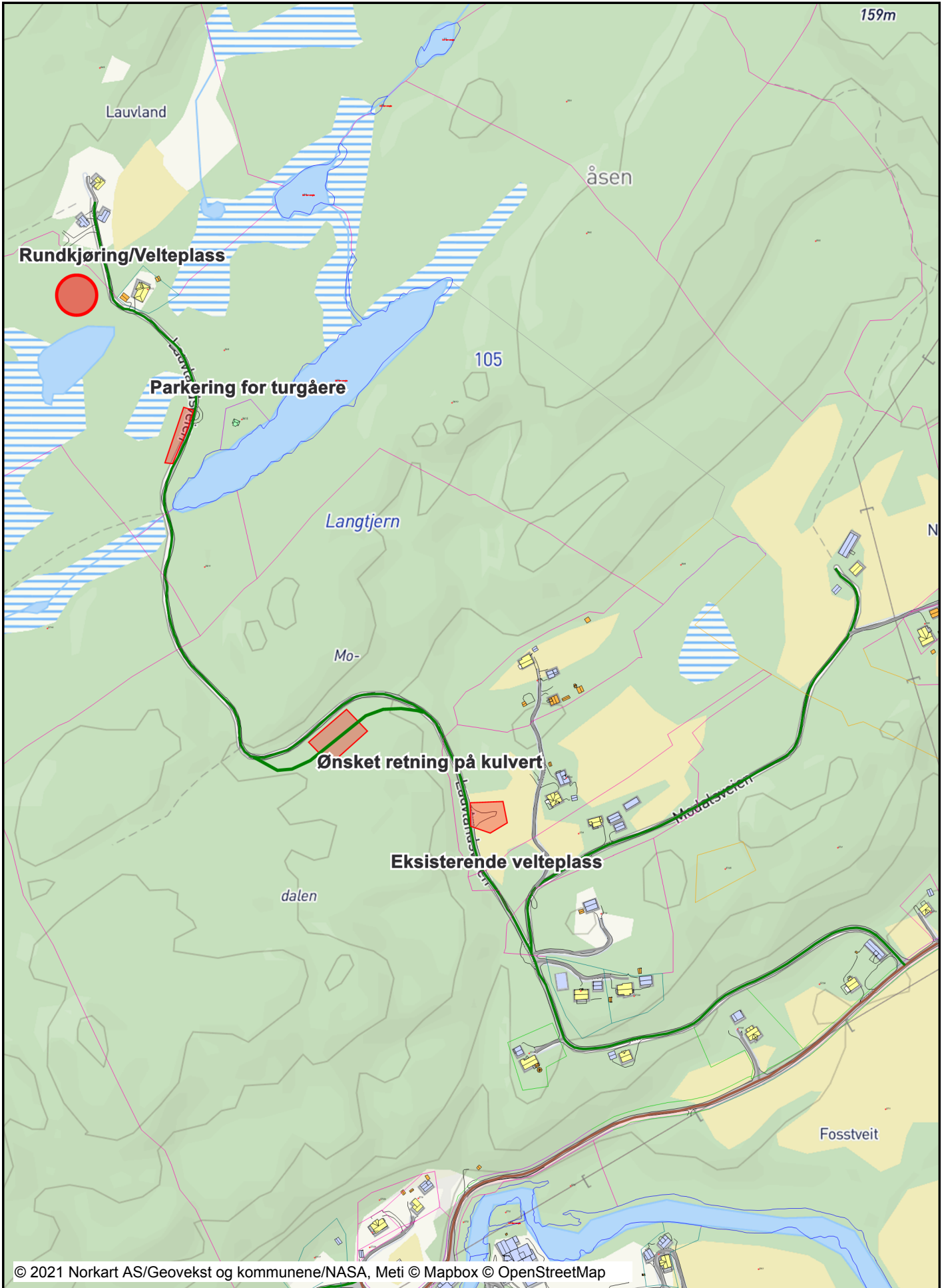
Det må også etableres en god parkeringsplass ved Langtjenn for turgåere og andre som benytter seg av utmarka for rekreasjon, en ny E-18 trase vil føre til at Lauvlandsveien vil bli eneste adkomst, fra Rossland til Skjerkholt, inn i disse skogsområdene. Det er tenkelig at dette vil medføre en økt bruk av Lauvlandsveien for rekreasjon, og bedre parkeringsmuligheter må derfor etableres. En økt bruk av Lauvlandsveien, for rekreasjon, er heller ikke forenelig med slik tilstanden på dagens vei fremstår, dette vil medføre et behov for oppgradering av veien, eventuelt å stenge veien for disse brukerne.

Grunneiere i området har spilt inn å få etablert en god viltovergang i området Lauvlandsveien-Askedalen, da dette er et veldig viktig område for vilt på trekk, dette er dokumentert med fotografering fra Faun. Det er derfor viktig å etablere en kulvert med tilstrekkelig størrelse, og bredde, til at denne vil fungere godt som en viltundergang.

Den foreslåtte kulvert på Lauvlandsveien må flyttes lengre nord mot dagen Lauvlandsvei, og få en annen vinkel en hva som er foreslått pr. dag, da foreslått kulvert peker i retning av bebyggelsen i Modalen. Endring av retning må gjøres for at viltet lettere kan finne inngang til kulvert, brede på kulvert må også økes til 40meter, da denne brukes kombinert av kjøretøy, turgåere og vilt.













På vegne av Lauvlandsveiens veilag.

Eilev Angelstad



## Tegnforklaring

### Matrikkelkart

-  Grunneiendom
-  Festegrunn
-  Festegrunn
-  Hjelpelinje veg
-  Hjelpelinje fiktiv
-  Hjelpelinje punktfeste
-  Hjelpelinje vannkart
-  Skissensøyaktighet (metode 80 / 81 / 82)
-  Grense  $\leq 10$  cm
-  Grense  $\leq 30$  cm
-  Grense  $< 200$  cm
-  Grense  $< 500$  cm
-  Grense  $\geq 500$  cm
-  EV (Europaveg) - Vegsenterlinje
-  EV (Europaveg) - Kjørebane, -felt
-  FV (Fylkesveg) - Vegsenterlinje
-  KV (Kommunal veg) - Vegsenterlinje
-  PV (Privat veg) - Vegsenterlinje
-  SV (Skogsbilveg) - Vegsenterlinje
-  GV (Gang- og sykkelveg) - Vegsenterlinje
-  Innkjøringsforbud

### VEG

-  Veg
-  Veg
-  Annet vegareal
-  Avgrensning mot annet vegareal
-  Avgrensning mot avkjørsel
-  Autovern på bro
-  Autovern
-  Vegdekkekant på bro
-  Vegdekkekant

### Matrikkel Bygning

-  Abc Bygning, Boligbygg
-  Abc Bygning, Fritidsbygg
-  Abc Bygning, Andre bygg
-  Abc Bygning, Igangsettingstill.
-  Abc Bygning, Tatt i bruk
-  Bygning ikke registrert i Matrikkelen

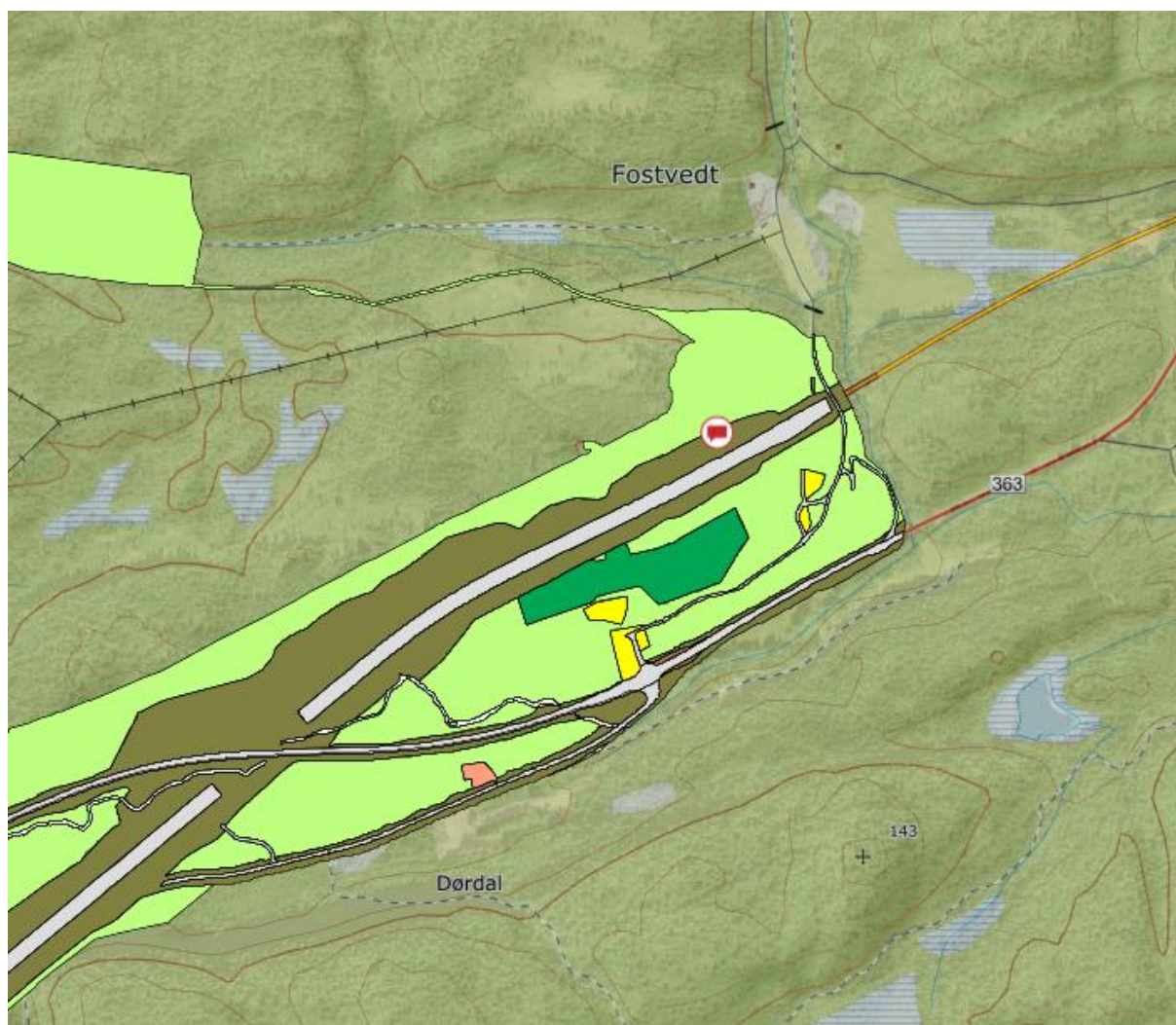
### Bygninger

-  Taksprang Bunn
-  Takriss
-  Takoverbygg
-  Takoverbygg kant
-  Trapp inntil bygg, kant
-  Veranda
-  Bygningslinje
-  Taksprang
-  Mønelinje
-  Låvebru
-  Bygningsbru

Nils Farsjø

<b>Navn</b>	Marith Gullbekk Markussen
<b>Innsendt</b>	9/13/2021, 11:51
<b>Innspill:</b>	

Kartutsnitt



## Høringsuttalelse fra Bamble SV vedrørende reguleringsplan for ny E18 Dørdal/Bamble- Tvedestrand.

***Bamble SV er mot en firefelts motorvei på strekningen Bamble/Dørdal - Tvedestrand. Vi stiller oss svært kritiske til at på over halvparten av strekningen skal den planlagte firefelts motorveien gå gjennom store areal urørt natur – parallelt med en ganske ny to- og trefelts vei som på større deler av strekningen holder god standard. Bamble SV sier derfor nei til den opprinnelig foreslåtte firefeltsløsningen og ber om at den foreliggende reguleringsplanen forkastes i sin helhet. Vi ønsker isteden gjenbruk av store deler av dagens vei, og en utbedring kun av de delene av strekningen som trenger dette. Vi ønsker altså en videre planlegging av en løsning med to-/trefelts vei med midtdeler dimensjonert for 90 km/t da dette er den beste løsningen både utfra et miljøperspektiv og samfunnsøkonomisk perspektiv.***

### ***Bakgrunnen for vårt standpunkt er som følger:***

En firefelts motorvei blir overdimensjonert ifht trafikkmengden på strekningen. Dagens trafikkmengde tilsier en to-/trefelts vei da årsdøgntrafikken (ÅDT) ligger på rundt 10 000 kjøretøyer daglig og en to-/tre felts vei har en kapasitet på 15 000–18 000 kjøretøyer, ifølge Statens vegvesen<sup>1</sup>. Trafikksikkerhet og ulykkesrisiko er også gunstigere med to-/trefelts vei med midtdeler og 90 km/t enn ved fire felts vei dimensjonert for 110 km/t rett og slett på grunn av lavere fart (jfr. SINTEF).

Videre er konseptvalgutredningen (KVU) som Nye Veier har lagt til grunn for det planlagte firefelts motorveiprojektet hele tretten år gammel og spiller derfor ikke dagens utfordringer med større vektlegging av natur, klima og miljø. Ifølge KVU for prosjektet vil samfunnet tape mer enn 3 mrd. kroner på å bygge ut strekningen til fire felt med fartsgrense på 110 km/t. Den marginale samfunnsnyten kan forstås ved at store deler av den aktuelle strekningen alt er utbygd til to-/tre felts vei med midtdeler og fartsgrense 90 km/t, samt at siden KVU ble utarbeidet for tretten år siden er de

---

<sup>1</sup> Statens vegvesen (2019): *Utredning av smal 4-felts veg og standarder for vegger med ÅDT 6 000–20 000, side 14*: <https://www.vegvesen.no/siteassets/content/www.vegvesen.no/vedlegg-file/om-statens-vegvesen/utredning-smal-4-felt-ved-adt-6000-20000.pdf>



den gang dårligste parsellene, Langrønningen–Rugtvedt i Bamble og Arendal–Tvedestrand, bygd ut til firefelts motorvei. Andre deler av dagens vei kan forholdsvis enkelt utbedres til en tilfredsstillende standard og det er kun en mindre som trenger større utbygginger. Total pris for dette vil ligge på rundt 3 mrd. Kroner, noe som betyr 8–9 mrd. kroner spart til andre samfunnsnyttige oppgaver!

Videre er svært mye av personbiltrafikken på strekningen fritidsreiser hvor innspart reisetid har liten samfunnsøkonomisk betydning. Tungtrafikken må uansett holde seg til maks hastighet 90 km/t. Prosjektet vil videre bidra til å overføre trafikk fra buss og tog til personbil, noe som stemmer dårlig med dagens nullvekstmål for biltrafikken i byene. Vi mener at man på denne strekningen bør satse på å gjenbruke store deler av dagens vei og utbedre kun der det er nødvendig, samt å i mye større grad satse på utbygging av jernbane.

Vi er videre svært bekymret for de negative konsekvensene den planlagte firefelts motorveien vil ha for natur, artsmangfold og dyreliv i kommunen vår. Den planlagte firefelts traseen skal gå gjennom store områder urørt natur. For å spare penger velger Nye Veier i stor grad naturødeleggende skjæringer fremfor mer skånsomme løsninger som tunneller og broer. Vi har imidlertid en naturkrise - andelen urørt natur i Norge er nå på kun rundt 11 % og andelen synker stadig. Vi kan derfor ikke kun tenke kortsiktig økonomisk profitt, men må tenke på urørt natur som en verdifull, knapp ressurs. Å bygge firefelts motorvei på denne strekningen er ikke et bærekraftig valg for fremtiden og vil gi irreversible negative konsekvenser for natur og dyreliv i vår kommune. Det vil også ha negative konsekvenser for innbyggernes tilgang til natur- og rekreasjonsområder. Veier bygd for høy fart og med større kapasitet vil også skape mer biltrafikk. Økt fart gir også høyere energiforbruk, noe som gir økt klimagassutslipp. Høyere fart gir også mer støy, samt økte utslipp av svevestøv, noe som også har negativ påvirkning på innbyggernes livskvalitet.

I tillegg til å føre til betydelige negative naturinngrep, vil bygging av ny firefelts motorvei på strekningen gi store klimagassutslipp. Arealforbruket ved å bygge nye vei skaper store klimagassutslipp i form av nedbygging og ødeleggelse av blant annet myrer og skoger, noe Nye veiers egen fagrapport viser. Denne rapporten viser også at selve byggeprosessen vil gi betydelige klimagassutslipp.

Det er svært gledelig at Nye Veier nylig har uttalt at de ønsker å velge mer bærekraftige løsninger fremover og at de på strekningen Dørdal-Tvedestrand vil finne løsninger der store deler av dagens vei gjenbrukes. Bamble SV synes at dette er positive signaler og mener at gjenbruk av dagens vei er helt nødvendig for å redusere unødvendige naturinngrep og klimagassutslipp.

Vi har et medansvar for å innfri Paris-avtalen, FNs bærekraftsmål og våre forpliktelser i forhold til naturbevaring. Vi må videre sørge for at natur- og friluftsområder tas vare på for både nålevende og kommende generasjoner.

Hilsen

Marith Gullbekk Markussen

For Bamble SV

Stathelle, 13.9.21

**Dørdal Velforening, Gudrun Westgård, leder**

<b>Navn</b>	Dørdal Velforening, Gudrun Westgård, leder
<b>Innsendt</b>	9/13/2021, 19:14
<b>Innspill:</b>	Uttalelser fra Dørdal Velforening: gjennomføringer i anleggsperioden -Plan for utrykningskjøretøy, skoleskyss og myke trafikkanter -sikre adkomst til de fastboende og fritidsboliger langs Gamle Sørlandske - Sikre adkomst Isvannsveien og Gongeveien - kulvert eller bru ved Grumstad - dersom stenging av Gamle Sørlandske vil bygda bli delt i to, hva med kulturverdier og turområder? - velforeningen forslår at fartsgrensa gjennom Dørdal reduseres. Den er i dag på 80 km/t fra Langrønningen og gjennom bygda.

**Kartutsnitt**

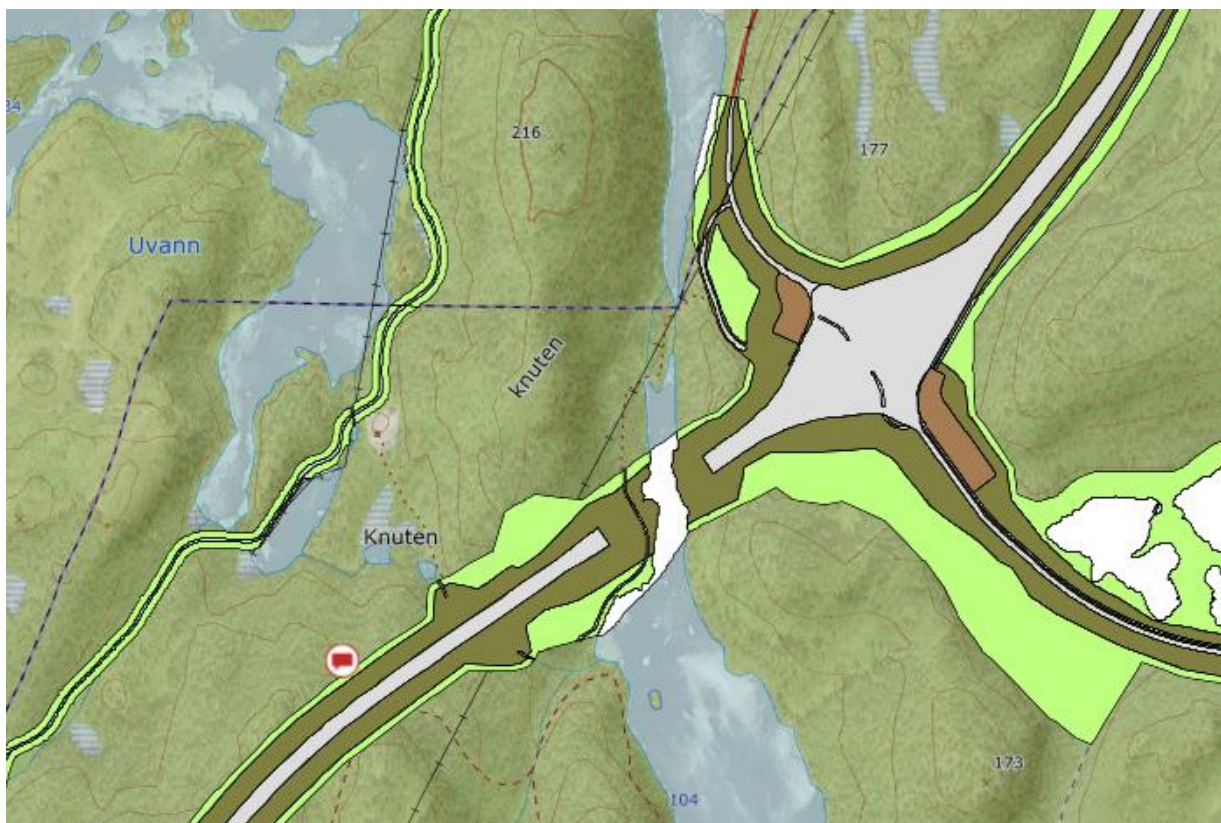
## Anja Stavvann

<b>Navn</b>	Anja Stavvann
<b>Innsendt</b>	9/13/2021, 08:48

### Innspill:

I forbindelse med Nye Veiers forslag til reguleringsplan for Ny E18 gjennom vårt jaktterreng, vil Lindland Jaktlag påpeke følgende: Den viktige trekkveien for hjortevilt mellom Knuteheiaområdet og Savannsheia/Tømmeråsen blir med dette forslaget blokkert. Den planlagte kulverten ved Knutebekken, kan nok fungere for turfolk, men har ut fra viltfaglige kriterier har den altfor lite tverrsnitt i forhold til lengden m.h.t. elgpasasje . Det er å merke at dette jaktområdet har den tetteste elgbestanden i hele Risør kommune ! Løsningsforslag: 1. Lindland jaktlag mener den beste løsningen for hjortevilt er å ha en broløsning over Knutebekken som gir hjorteviltet mulighet for passering under broen,- både på den gamle postveien og i terrenget omkring. Da vil en i vesentlig grad unngå å svekke naturmangfoldet med de gamle elgtrekkene samt verneverdiene i tilknytning til det vernede vassdraget, slik også Risør kommune understreker. 2. Subsidiært,- som en minimumsløsning,- ønsker/krever vi at den planlagte turvei kulverten utvides til flerbruks formål,- altså at den kan brukes både av storvilt, friluftsfolk og skogsmaskiner. 3.Under forutsetning av at punkt 1 eller 2 ovenfor blir imøtekommet, finner vi det tilrådelig at det etableres en separat viltovergang på vårt jaktterreng nærmere Langtveit . For Lindland Jaktlag Anja Stavvann"

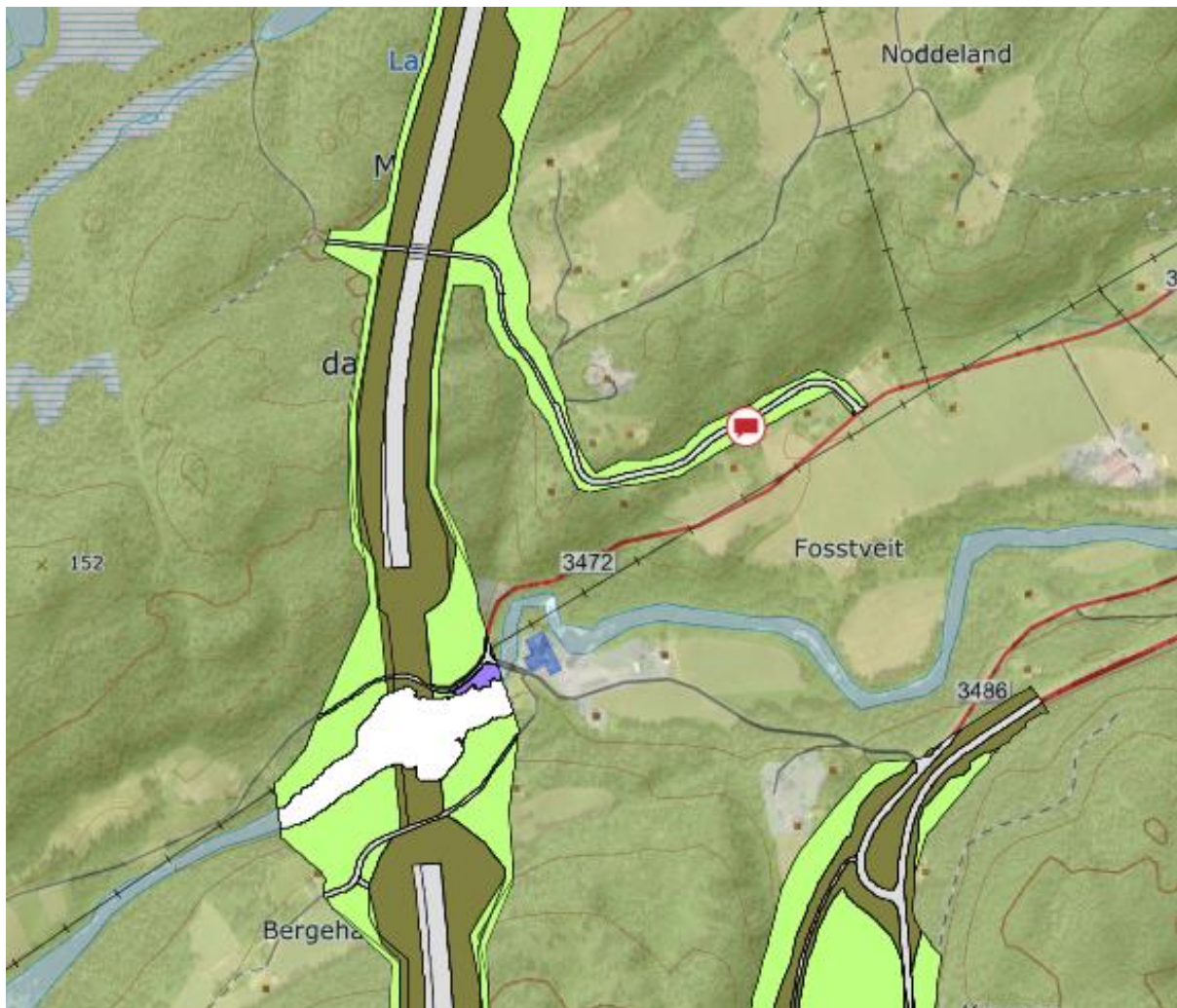
### Kartutsnitt



## Tormod Hagelia

<b>Navn</b>	Tormod Hagelia
<b>Innsendt</b>	9/13/2021, 17:25
<b>Innspill:</b> Se vedlagt fil for uttalelse på vegene av Modalsveien veilag.	

### Kartutsnitt



## Innspill til:

høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble jf. plan- og bygningsloven § 12-10 Uttalelse til Nye veier

### Fra Modalsveien veilag.

Nye veier har i sitt forslag til reguleringsplan regulert inn Modalsveien til Midlertidig anleggsgrense. Etter hva vi tidligere har fått opplys vil dette si at de ønsker å benytte veien som tilførselsvei.

Modalsveien er en veiforening hvor medlemmene er grunneiere eller huseiere i Modalen, alle med veirett. Modalsveien veiforening er satt til å ivareta deres interesser. På vedlagt kart er rød strek Modalsveien veilag sitt ansvarsområde.

Før Nye veier kan benytte seg av denne veien eller på noen måte utføre tiltak på den må dere ha tillatelse fra veilaget. For at en slik tillatelse skal kunne gis er veilaget opptatt av at alle forhold er avklart skiftelig.

Opplistet under (ikke utfyllende) er punkt som veilaget ser på som viktige. Og som må løses før en tillatelse vil bli gitt. Noen av punktene er også med mulige løsningsforslag.

- **Støv og støy.**

Her føler veilaget også ansvar for de nærmeste naboene som ikke er medeiere i veien, men bor rett ved den, hhv: Angelstadveien 133, 119 Og 111. Og selvfølgelig også de nærmeste eiendommen i selve Modalen.

For å minimere støy og støvproblematikken vil det være gunstig å asfaltere veien før den blir tatt i bruk. Dette medfører at den også må reasfalteres etter at anleggsperioden er ferdig, da asfalten sannsynlig vil være i dårlig forfatning etter 3? år med hard bruk.

Om veien skal utvides bør dette, i nedre del, utføres mot nord. Slik at innsyn/støyskjermende trær ikke fjernes. Og veien kommer nærmere Angelstadveien nr. 119 og 133 en den allerede er.

- **Trafikksikkerhet**

Det bor både godt voksne og små barn i Modalen, disse benytter veien både som gående, syklende og kjørende. Og de får til og med besøk av likesinnede. 😊

Det forventes at Nye veier utreder for hvordan de tenker å ivareta disse menneskene i anleggsperioden. Slik at de kan ferdes trygt langs veien, hele året.

- **Vedlikehold under anleggsperioden**

Det enklest her vil være at Nye veie påtar seg vedlikeholdet i denne perioden.

Her mener vi Nye veier også må påta seg vedlikeholdet av, eller betale veiavgift for, de deler av veien som de i utgangspunktet ikke skal benytte. Dette fordi at trafikken på disse delene under anleggsperioden vil øke. Fra for eksempel nysgjerrige privatpersoner/anleggsarbeidere, Feilkjørte vareleveranser, ++

Om ikke, vil veilaget med stor sannsynlighet få større utgifter med denne delen av veien.

Vennlig hilsen



Tormod Hagelia

Formann i Modalsveien veilag





## Terje Wiik

<b>Navn</b>	Terje Wiik
<b>Innsendt</b>	9/13/2021, 08:55

### Innspill:

For Risør Viltlag: Hensynssone ved den kombinerte viltpassasjen ved Bumyr synes som bratt fylling på begge sider av veien opp mot overgangen. Det må planlegges en bedre overgang med mer fylling for slakere sone inn mot overgangen. Veien bør legges lavt i terrenget, og overgangen burde flyttes lenger sør mot Lia, ved nordenden av Stavvann.

### Kartutsnitt



## Terje Wiik

<b>Navn</b>	Terje Wiik
<b>Innsendt</b>	9/13/2021, 08:56

### Innspill:

For Risør Viltlag: Det er planlagt en stor fylling over Knutebekken, som skal legges i rør. Dette er veldig uheldig for viltets mulighet til å krysse veien i området. Selv om det er kort vei til viltpassasjen ved Bumyr i sør, og under bru ved savann, så vil en bru over Knutebekken være en svært god løsning for et fungerende vilttrekk i området med tanke på at det er stor vilttetthet i denne delen av kommunen. Kulvert som er planlagt har en lysåpning på 3,5 x 3,1 meter, og egner seg ikke til vilt passasje. Denne må utvides til akseptabel åpningsindeks.

### Kartutsnitt



## Terje Wiik

<b>Navn</b>	Terje Wiik
<b>Innsendt</b>	9/13/2021, 08:58

### Innspill:

For Risør Viltlag: Nærføring til verna vassdrag som ved bru i øvre ende av Savann må gjøres i tråd med rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag. Dette må sikres i bestemmelsene. Dersom brupilarer skal ned i vassdraget må det sies noe om dette i planbestemmelsene, og det må lages bestemmelser som angir hvor stor kantsone det skal være der vassdraget/kantsonen berøres, slik at det er mulig for viltet å krysse i kantsonen. Viltet må kunne krysse på begge sider av vassdraget.

### Kartutsnitt



## Terje Wiik

<b>Navn</b>	Terje Wiik
<b>Innsendt</b>	9/13/2021, 08:59

### Innspill:

For Risør Viltlag: Det store krysset i Barlindalen må utarbeides med detaljerte planer for hvordan man skal unngå å få vilt inn i veibanen, det må også lages plan for hvordan viltet kan ledes ut av krysset. En løsning for hvordan viltet selv kan finne veien ut, uten at de kan komme inn samme vei vil være en god løsning. Det må også være mulighet å åpne porter hvis det blir nødvendig å jage dyr ut fra krysset.

### Kartutsnitt



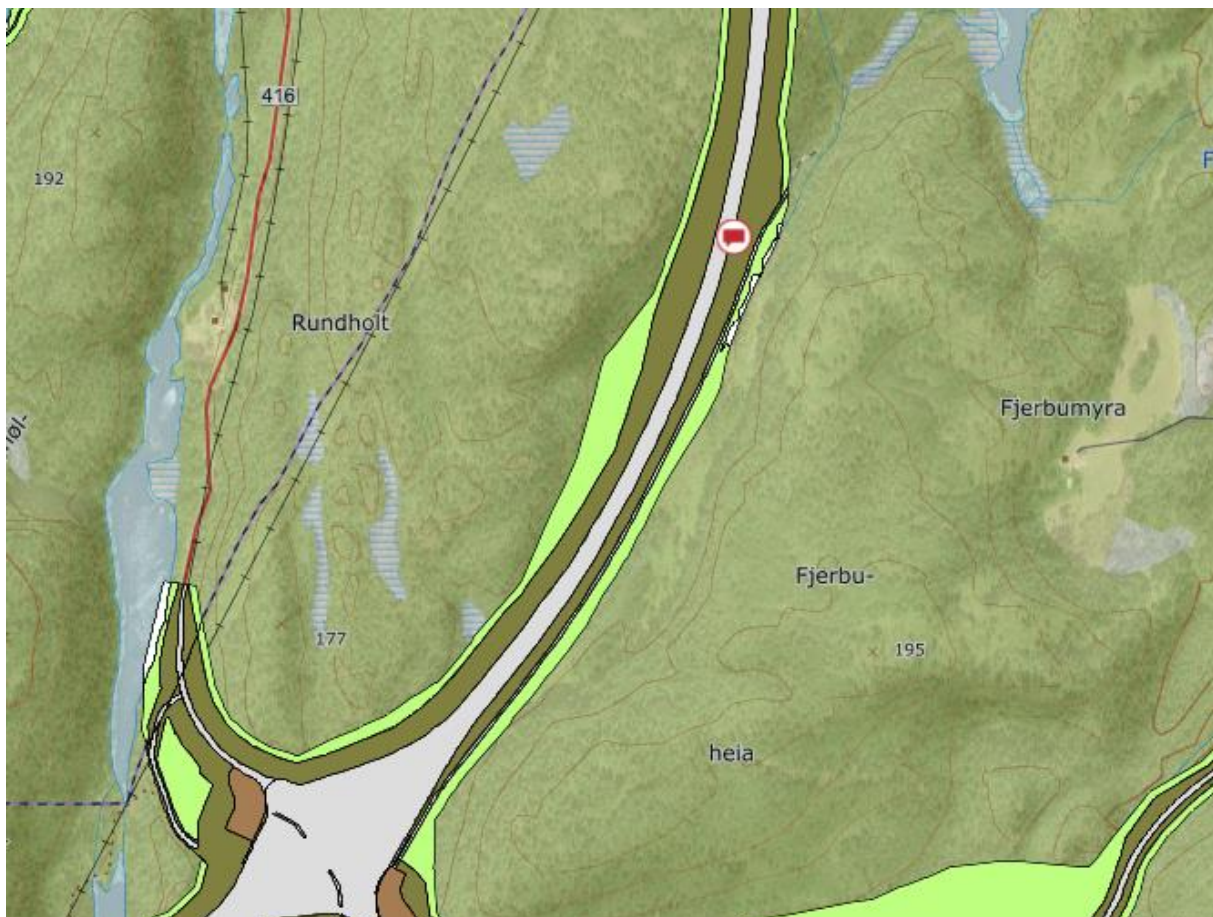
## Terje Wiik

<b>Navn</b>	Terje Wiik
<b>Innsendt</b>	9/13/2021, 09:02

### Innspill:

For Risør Viltlag: Den kombinerte viltpassasjen ved Barlindkulverten må flyttes litt lenger sør for å treffe bedre på vilt trekk, og for å få bedre hensynsone for viltet. Slik det er plassert nå vil det på vest siden være bratt fjell rett ned mot passasjen, og der kommer det lite vilt ned. Samtidig vil viltet som kommer fra østsiden kun se fjell på andre siden, og antakelig snu før de prøver å krysse gjennom passasjen. Hensynsonen på østsiden synes heller ikke veldig gunstig for viltet, med en stor dump mellom traktorvei og kulvert. Her må traktorvei og hensynsonen være på samme høydenivå, og terrenget videre på østsiden av traktorvei må få en slakere stigning for at viltet skal kunne finne passasjen under kulvert.

### Kartutsnitt



## Terje Wiik

<b>Navn</b>	Terje Wiik
<b>Innsendt</b>	9/13/2021, 09:06

### Innspill:

For Risør Viltlag: Djupmyrkulverten ligger i Vegårshei kommune, men den er av stor betydning for Risør med tanke på vilttrekket i området. Planløsningen for denne kulverten er ikke god for vilttrekket, med en minimal åpning på 3,5x3,5 meter. Åpningen må økes til 12-15 meter, og hensynsonen må bedres på begge sider av veien. Her bør veien heller legges i tunnel for å sikre en naturlig overgang for viltet. Særlig med tanke på at Statsforvalteren har forlangt at den eksisterende E18 mellom Moland og Smalmyr kulvert skal fjernes og tas tilbake til naturen i dette området, så vil en tunnel ved djupmyr videreføre tanken om sammenhengende natur for hele området.

### Kartutsnitt



## Terje Wiik

<b>Navn</b>	Terje Wiik
<b>Innsendt</b>	9/13/2021, 09:07

### Innspill:

For Risør Viltlag: Planbeskrivelse for den nye tilkomstveien fra Barlindalen mot Risør finner jeg lite informasjon om. Viltlaget er bekymret for at det ikke er tatt hensyn til viltets trekk ruter. Veiens høyde i terrenget er ikke definert på de deler av området der høyden er av betydning for viltet som skal krysse veien. Terrenget må tilpasses slik at man sikrer hensynssoner og oversiktlige krysningsområder for å sikre gode krysningsområder, og samtidig unngå påkjøring av vilt.

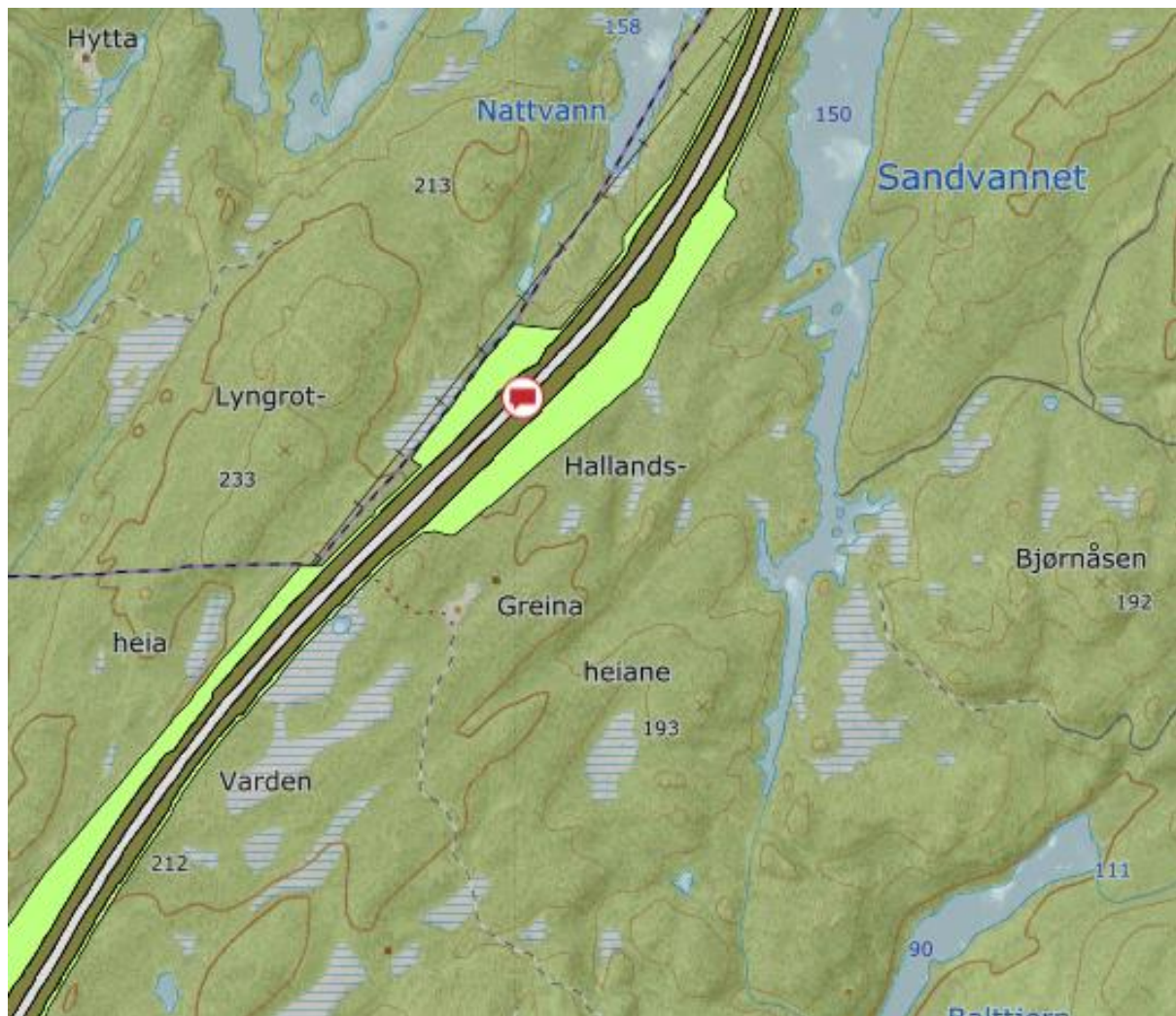
### Kartutsnitt



### Vegårshei viltlag

<b>Navn</b>	Vegårshei Viltlag
<b>Innsendt</b>	9/13/2021, 16:57
<b>Innspill:</b> Innspill til reguleringsplan E18-utbygging Dørdal - Tvedestrand. I forbindelse med utbyggingen av 4-felts E18 mellom Dørdal og Tvedestrand berøres østre og sørøstre del av Vegårshei. I den forbindelse ønsker Vegårshei Viltlag å gi følgende innspill, se vedlegg under.	

### Kartutsnitt





# Innspill til reguleringsplan E18-utbygging Dørdal - Tvedestrand.

I forbindelse med utbyggingen av 4-felts E18 mellom Dørdal og Tvedestrand berøres østre og sørøstre del av Vegårshei.

I den forbindelse ønsker Vegårshei Viltlag å gi følgende innspill.

## 1. VIKTIG område for utvikling av hjortestammen

Korridoren mellom Risør og Tvedestrand der E18 nå skal anlegges går gjennom et stort jomfruelig område, og deler det i to.

Veien vil komme i en del av et større nærmest uberørt område mellom nåværende E18 fra Grendstøl til Akland, fylkesveiene 416 Akland til Myra, 414 Myra til Ubergsmoen og 415 Ubergsmoen til E18 Grendstøl.

Området ligger langt fra jernbane og trafikkerte veier. (Kun noen få små gårdsveier uten nevneverdig trafikk). Naturmessig og med tanke på vilt er områdets nåværende størrelse og kvaliteter unikt.

Den sørøstre del der veien kommer opp mot Vegårsheis grense ligger i kjerneområdet for utvikling av hjorteviltstammen i vår region. Størrelsen på et slikt kjerneområde er avgjørende for utviklingen av stammen videre.

Det må derfor vurderes en tunell i midtre del av korridoren, som også også er korridorens høyeste punkt, nærmere bestemt ved Lyngrotheia - Hallandsheiene. (Ønsket både av Viltlagene i Tvedestrand og Vegårshei.) Dette vil gi store fordeler både med tanke på viltforvaltning, rekreasjon og jaktutøvelse.

2. NB!!! Miljøtunellen som er foreslått i Djupmyrheia (Hallandsheia) er lagt korrekt i terrenget, men det er i samme område lagt inn et stort massedeponi i reguleringsplanen. Dette vil sterkt forringe miljøtunellen som viltpassasje. Viltpassasjene må kunne fungere optimalt straks vegen er ferdigstilt, og nødvendige hensyn må gjøres for å oppnå dette.

3. Viltgjerdene må plasseres så nær veien som mulig, og være godt sikret mot bakkenivå for å hindre at hunder kan komme under. Det må trekkes lærdom av alle viltpåkjørslene som har funnet sted på strekningen Tvedestrand - Arendal for å hindre liknende på den nye traséen.

4. Det er viktig at støy forebygges for å gi fortsatt gode rekreasjonsmuligheter i området. Dette gjelder hele strekningen. Det må være ekstra varsomhet i området Eksjø, ved bebyggelse, og spesielt på korridorens høyeste punkt ved Lyngrotheia/Blautmyrknatten der disse heiene er en naturlig støybuffer mot store deler av Vegårshei og omkringliggende kommuner.

5. Utenfor viltgjerdene og i overganger/underganger må det kunne etableres varig vegetasjon etter anleggsfasen.

6. Vegårshei Viltlag ønsker å bidra videre i prosessen der dette er ønskelig i samarbeid med Nye Veier og berørte grunneiere.

For Vegårshei viltlag, leder Bjørn Saga

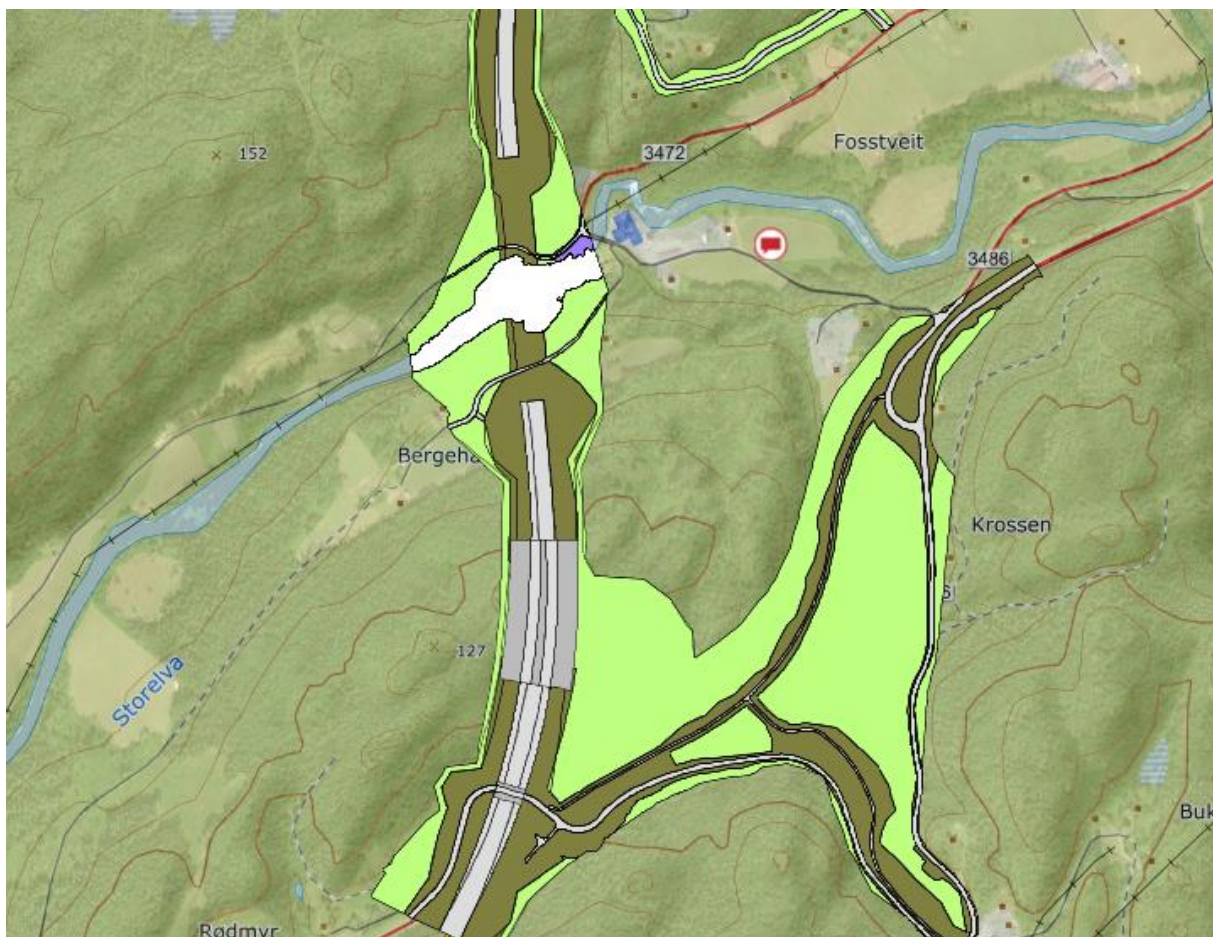


## Angelstad Vel, Tvedestrand

<b>Navn</b>	Angelstad Vel, Tvedestrand
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 20:20

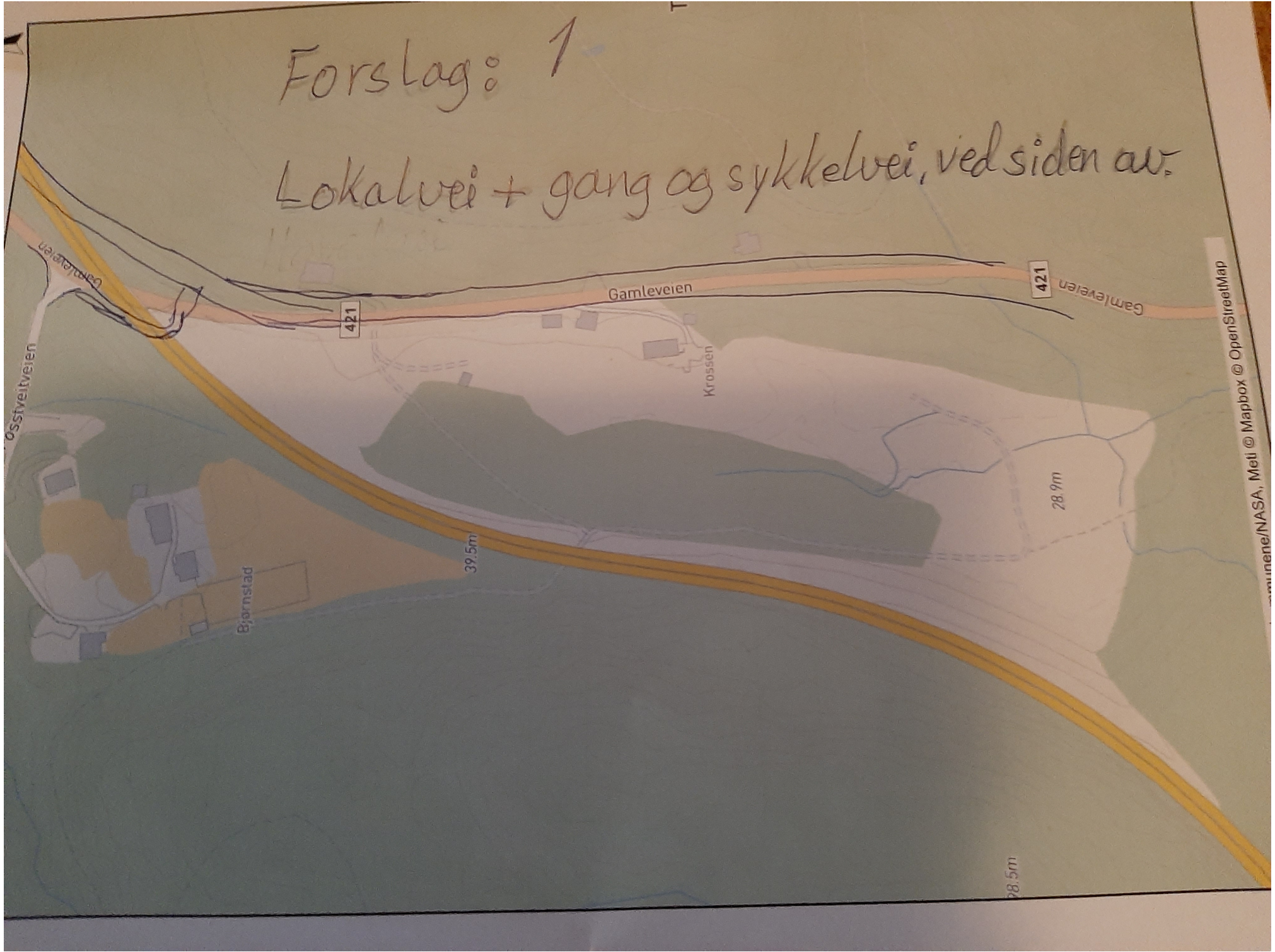
**Innspill:** Høringsinnspill fra Angelstad Vel, Tvedestrand Angelstad Vel representerer området fra Amtmannsvingen til Sundsdalen og ca 140 huster. 1. Angelstad Vel krever mye bedre støydempende tiltak på veistrekningen. Spesielt Fosstveit bru, Modalen, Skjerkholt og turområdet Hallandsheia. Dette er et veldig viktig turområde for bygda og andre. 2. Tunnel Hallandshei, eventuelt flytte veien lenger inn i et dalføre. 3. Minner om at Hallandsheia ligger 220 m.o.h. Lyd og støy rekker da veldig langt. Tenker også på større snømengder i høyden. Det blir da også det høyeste punktet på E18 mellom Oslo og Kristiansand. 4. Angelstad Vel er bekymret for anleggstrafikken som skal gå på Angelstadveien. Med tanke på for grunnforholdene. Stor fare for ras, allerede vært flere ras, og utglidning mot Storelva. 5. Vi er opptatt av å få gode løsninger for fremtidig lokalveinett og trafikken fra øst, Lunde og og Lagveien som skal til Amtmannsvingen. Det må komme gang og sykkelsti langsmed ny lokalvei, Gamleveien/Tveitehallingene. Et annet alternativ er ny lokalvei i Gårdalen og bruke Gamleveien til gang og sykkelsti. Se vedlegg, 2 forslag på kart.

## Kartutsnitt



Forslag: 1

Lokalvei + gang og sykkelvei, ved siden av



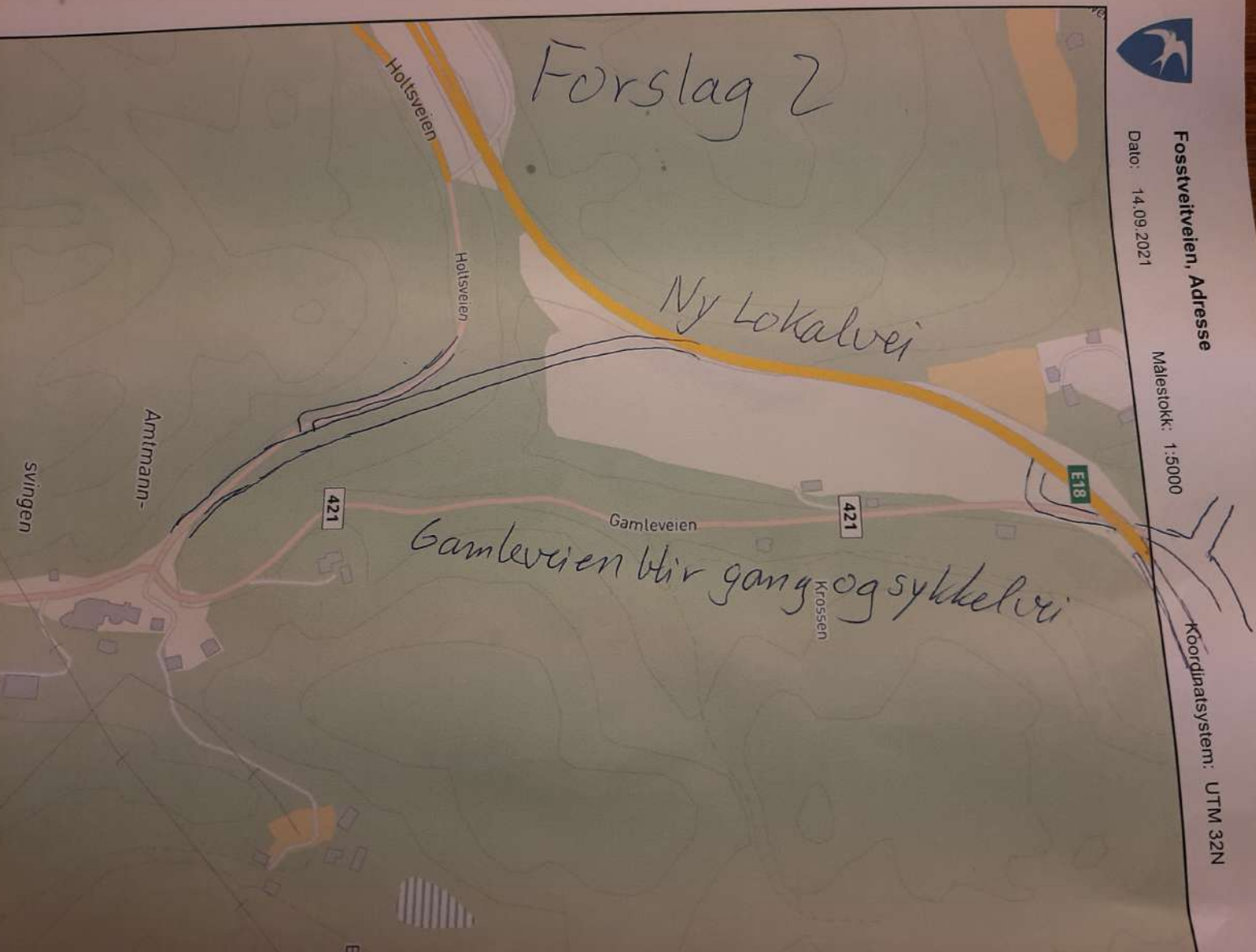


Fosstveitveien, Adresse

Dato: 14.09.2021

Målestokk: 1:5000

Koordinatsystem: UTM 32N



### Brokelandsheia Sentrumsforening

<b>Navn</b>	Brokelandsheia Sentrumsforening
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 16:22
<b>Innspill:</b> Viser til vedlegg	

### Kartutsnitt

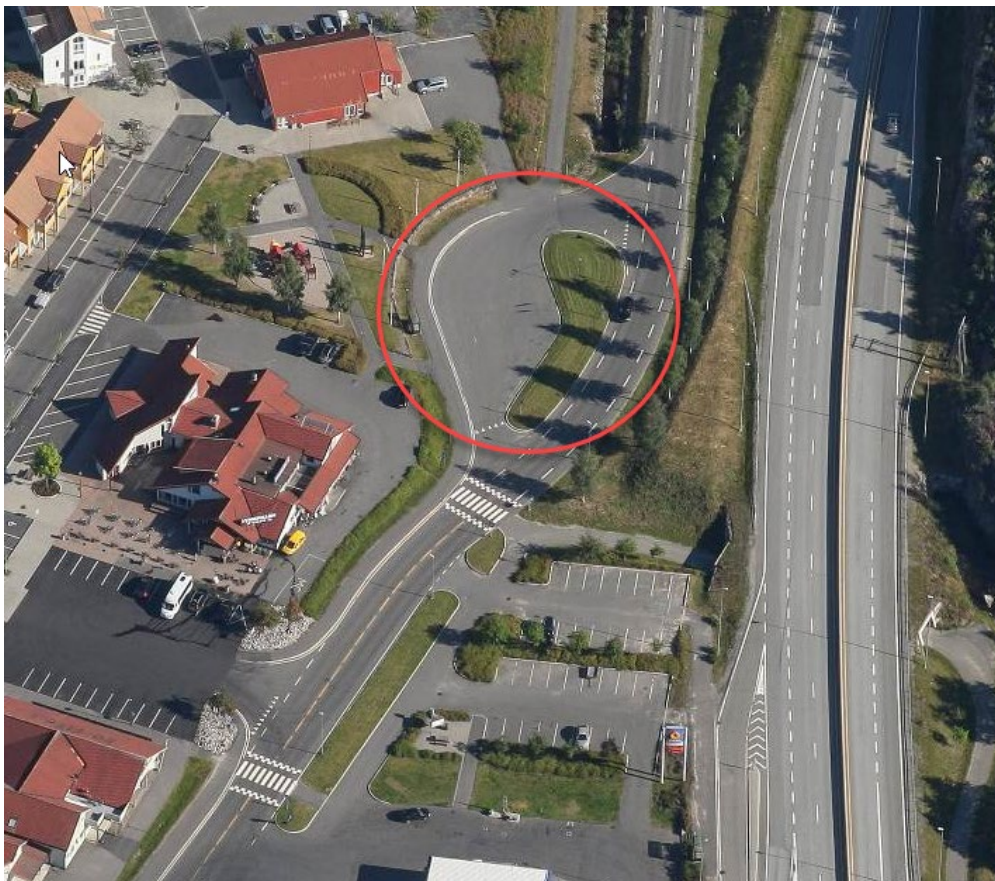


## Brokelandsheia Sentrumsforenings høringsuttalelse til detaljreguleringsplan for E-18 Tvedestrand - Bamble

### Nytt kryss, lokalvei mellom Lyngrillen og Apotek 1.

Det nye krysset som er tenkt mellom Lyngrillen og Apotek 1 tar arealet til nåværende stopp for lokalbusser til nytt kryss og er beskrevet erstattet ved Pendler-parkeringen øst for Circle K.

Nåværende Buss-stopp har stort areal og plass til flere busser. Denne plassen benyttes i dag til tur-busser som benytter fasilitetene på Brokelandsheia. Alt fra bespising, toalettbesøk og rast for øvrig. Brokelandsheia Sentrumsforening er opptatt av at denne plassen erstattes i umiddelbar nærhet til dagens. Trafikksikkerhetsmessig er det gunstig at busser ikke loses inn i handlegatene og at denne plassen erstattes utenfor handlegatene, i området der den ligger i dag.



### Brokelandsheia Sentrumsforening

c/o Den Lille Dyrehage, Brokelandsheia, 4993 Sundebru | Telefon 908 70 049 |  
E-post: [terje@denlilledyrehage.no](mailto:terje@denlilledyrehage.no) | Org.nr.: 987 352 841 |

## Støy

På Brokelandsheia Næringsområde er det etablert ulike type bedrifter, bla dyrehage. For å ivareta dyrevelferd og et trivelig miljø for besøkende må det støyskjermes i området fra E-18 mot Nybø, se avmerking på bildet under.



Brokelandsheia Sentrumsforening er fornøyd med hovedkrysset fra E-18 og inn på næringsområdet.

På vegne av Brokelandsheia Sentrumsforening



Cato Solstad  
Leder

Brokelandsheia 14.09.2021

### **Brokelandsheia Sentrumsforening**

c/o Den Lille Dyrehage, Brokelandsheia, 4993 Sundebru | Telefon 908 70 049 |  
E-post: [terje@denlilledyrehage.no](mailto:terje@denlilledyrehage.no) | Org.nr.: 987 352 841 |



**Fra:** Lasse Svendsen <[lassesvends@hotmail.com](mailto:lassesvends@hotmail.com)>

**Sendt:** tirsdag 14. september 2021 12:16

**Til:** Post <[post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)>

**Emne:** Innspill ny E-18 Kragerø

Hei!

Sendte innspill i portalen på deres hjemmeside i dag, men sender også på mail da jeg er usikker på om den er mottatt.

Mvh

Lasse Svendsen

Sendt fra [Outlook](#)

### Lasse Svendsen for Farsjø Vel

<b>Navn</b>	Lasse Svendsen for Farsjø Vel
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 10:25

**Innspill:** Farsjø vel vil med dette gi våre innspill til den nye E18-traséen gjennom Farsjø, Gjerdemyra og Holtane, fordi dette medfører store inngrep i lokalsamfunnet. Farsjø vel har ca 200 medlemmer som i all hovedsak bor i Farsjø. Foruten våre medlemmer, bor det mange i områdene Våsjø, Gjerdemyra, Holtane og Tveitereid, som er en del av lokalsamfunnet i østre Sannidal. Innspill vedlagt.

### Kartutsnitt



# Farsjø Vel

Til:

Nye Veier

Farsjø, 30.08.21

## Innspill til ny E18-trasé

Vi vil med dette gi våre innspill til den nye E18-traséen gjennom Farsjø, Gjerdemyra og Holtane, fordi dette medfører store inngrep i lokalsamfunnet. Farsjø vel har ca 200 medlemmer som i all hovedsak bor i Farsjø. Foruten våre medlemmer, bor det mange i områdene Våsjø, Gjerdemyra, Holtane og Tveitereid, som er en del av lokalsamfunnet i østre Sannidal.

Vedtaket fra vårt årsmøte gir oss i oppgave å fremlegge noen hensyn som bør ivaretas. De viktigste går på tilrettelegging for myke trafikanter og nye av- og påkjøringer fra Farsjøveien til dagens E18 når denne blir avløst.

Vi mener følgende er nødvendig og overkommelig å få til:

- 1) Det forventes at når avkjøringen på Tangen uteblir og erstattes med Fikkjebakke, vil flere kjøre om Gjerdemyra. Dermed vil man få økt trafikk på strekningen Sannidal-Gjerdemyra. Her er det i dag ingen tilrettelegging for myke trafikanter. Det betyr at det er blandet trafikk på en fylkesvei med 80 km/t. Dette bør skjerpe myndighetenes fokus på å ivareta myke trafikanter og legge til rette for disse.  
Kragerø kommune og Farsjø vel jobber for at den gamle jernbanetraseen fra Farsjø stasjon til Sannidal skal gjøres om til G/S-vei eller turvei. Denne vil bli krysset der nye E18 kommer til å krysse elven. Man ber om at broen bygges slik at den ikke fratrukk muligheten til å benytte jernbanetraseen til G/S-vei. Landkar til ny bro på vestsiden kommer nær den lille jernbanetunnelen på stedet. De små fjellmassene over tunnelen ønskes fjernet slik at det blir en åpen løsning. Da slipper anlegget å ta hensyn for å bevare tunnelen. Samtidig vil dette gi besparelser for senere bruk av jernbanetraseen til turvei. Ny E-18-bru bør bygges slik at vi slipper bruk ute i elva, hvor vi ønsker ivaretagelse av de beste båtledene.
- 2) Ved ny hovedkryssløsning for E18 på Gjerdemyra må dette utformes slik at knutepunktet kan passeres trygt av myke trafikanter som skal krysse området enten de kommer fra Farsjø, Holtane, Våsjø, Gjerdemyra, Tveitereid eller Sannidal. Med trygg kryssing mener vi enten kulverter eller broer.
- 3) Vi ber om at dagens E18 gjøres om til fylkesvei og erstatter Farsjøveien fra Ødegårdveien til Gjerdemyra, hvor det etableres av- og påkjøring til ny E18. Strekningen fra Gjerdemyra til Tangen i Sannidal ønskes også ivarettet og nedgradert til fylkesvei slik at den vil fungere som lokalvei med av- og påkjøringer for eiendommer og atkomst langs strekningen. Å knytte Farsjøveien til dagens E18 lar seg naturlig gjøre på østsiden av Farsjøvannet. Her er det kun noen få meter fra Farsjøveien, via Ødegårdveien og til E18. Her finner man område med lik terreng høyde på både Ødegårdveien og E18, så dette fremstår som en god mulighet. Ved å

nedklassifisere denne strekningen til fylkesvei, vil man kunne senke fartsgrensen og markere gang- og sykkelarealer på en side av veien. Dersom det lar seg gjøre vil det også være fordelaktig å droppe den bratte strekningen i Gropdalen og heller kople Farsjøveien mot dagens E-18 fra bunnen av Gropdalen.

- 4) Der ny E-18 kommer i konflikt med den gamle postveien, forventes det at tapt trase erstattes med alternativ trase slik at vi i fortsettelsen også kan benytte denne historiske turveien.

Vi imøteser tilbakemelding på våre innspill og bistår gjerne med lokalkunnskap og deltakelse på befaringer og møter for å finne de beste løsningene.

Mvh

Farsjø Vel



FORTIDSMINNEFORENINGEN  
Lokallag Aust-Agder

COWI AS  
V/Kristian de Lange  
Tordenskjoldsgate 9  
4612 Kristiansand S.

Gjerstad, 14. september 2021

## Høringssvar, E18 Tvedestrand - Bamble.

Det vises til deres brev av 28. juni 2021 (arkivnr. 2021/537-1) angående hørings- og offentlig etter-syn av detaljreguleringsplanen for E18 Tvedestrand - Bamble. Vi takker for å ha blitt inkludert som høringsinstans og kommer her med vårt høringssvar.

Fortidsminneforeningen har som formål å arbeide for bevaring av vårt lands verneverdige kulturminner, samt å skape allmenn forståelse for verdien av disse. Vi skal være den ledende frivillige organisasjonen i det norske kulturminnevernet.

Vi har fått med oss diskusjonen om ny E18 og «indre trase» virkelig skal realiseres eller ei, men frem til slike eventuelle nye planer konkretiseres så forholder vi oss til gjeldende høring hvor nye E18 er planlagt bygget i ny «indre trase» mellom Brokelandsheia og Tvedestrand.

Der finnes flere fagrapporter og uttalelser fra kulturminnevernmyndighetene som tidligere har blitt sendt inn, med bekymringer og som konkretiserer hva som forringes om ny E18 bygges. Vi støtter disse bekymringene, men av alle disse er vi spesielt bekymret for delen som er planlagt ved Knutebekken og Moland i Risør kommune, og hvor vi sterkt anbefaler at man gjør ting riktig.

### KNUTEBEKKEN

I fagrapporten fra Agder Fylkeskommunes kulturminnevernseksjon, side 119, står det blant annet at:

*Ny vei er foreslått lagt på fylling over Knutebekken, med en liten kulvert i sørenden av fyllingen. Kulvert sikrer at det historiske veifaret forblir åpent for ferdsel, men opplevelsen av det kulturhistoriske landskapet som en gang var tilknyttet bekken vil langt på vei bli forringet. Området vil også bli utsatt for støy og støv, og dette forringes.*

*Særlig gjelder dette nordøst for ny bru, selve brukskrysningen og fyllingen ved Knutebekken. Tiltaket vil bli et svært synlig element i området. Dette mener vi vil bidra til å redusere opplevelsen av det kulturhistoriske landskapet i vassdraget, og svekke lesbarheten av det. Kulturminnene som blir direkte berørt mister deler av sin opprinnelige kontekst.*

*kst, og dette vurderes som negativt. Samlet vurderes virkningene av tiltaket for delområdet K21 til å bli sterkt forringet med de foreslåtte planer fra Nye Veier.*

Fortidsminneforeningen mener her at en ny E18 ikke kan gå på fylling over Knutebekken og legges i kulvert. Dette vil sterkt forringe det kulturhistoriske miljøet og opplevelsen av det.

Vi ber da heller om at en eventuell ny E18-trase legges over Knutebekken på bru med overhengende spenn/bue eller lignende, slik at en slipper den store fyllingen som ligger i forslaget og slik at der er minst mulig forringelse av terrenget og det kulturhistoriske miljøet under. En slik løsning vil ivareta en god del av opplevelses- og kunnskapsverdien, samtidig som man opprettholder muligheten for friluftsliv i området. Det spesielle landskapet med oppmurte veier og rester av fløtningsanlegg blir da tatt vare på og vil forbli tilgjengelig for allmenheten.

## POSTVEIEN & GRAVHAUGER

Dagens E18 mellom Buråsen i Gjerstad og Moland i Risør, frem til industriområdet skal etter planene tas bort og tilbakeføres til natur. Vi har ikke klart å finne hva som skal skje med krysset på Moland, da dette ikke er tatt med i planområdet.

Men skal denne delen av dagens E18 tilbakeføres til natur, ber vi om at en må tilbakeføre til mest mulig opprinnelig landskap slik det var før dagens E18 ble oppført for ca. 15 år siden.

Fortidsminneforeningen stiller derfor spørsmål ved om kryssområdet på dagens E18 ved Moland i Risør burde vært med i planen. Krysset ligger like ved et gravfelt med tolv (12) gravhauger fra jernalderen. Dessuten inngår postveien i kryssområdet. Siden dagens E18 fra Moland i Risør til Buråsen i Gjerstad skal tilbakeføres til natur, regner vi med at det ikke vil være behov for et plan-skilt kryss her. Selv om området ikke er en del av forslaget til reguleringsplan, vil vi foreslå at kryssområdet bygges ned på en måte som i større grad ivaretar både gravhaugene og postveien.

Vi foreslår og ber videre om at man får frem Postveien igjen fra dagens Moland kryss og til eksisterende Postvei utenfor dagens E18 traseen. Postveien går derfra videre til Homme og er her tatt godt vare på gjennom 6-7 kilometer. Dette vil bidra til bedre muligheter for friluftsliv og samtidig bevare den historisk viktige postveien for allmenheten.

## SAMMENDRAG

Hvis ny E18 trase blir besluttet gjennomført så ber Fortidsminneforeningen om at man ikke fyller igjen Knutebekken eller legger den i kulvert, men at man istedenfor bygger en bru med overhengende spenn/bue eller lignende, slik at der blir minst mulig forringelse av terrenget og det kulturhistoriske miljøet under.

Hvis dagens E18 trase mellom Moland i Risør og Buråsen i Risør skal tilbakeføres til natur, ber vi videre Fortidsminneforeningen om at man i størst mulig grad bevarer terrenget hvor gravrøysene fra Jernalderen ligger og at man tilbakefører/lager ny Postvei der denne lå frem til eksisterende Postvei, slik at den historisk viktige postveien blir synlig og lettere tilgjengelig for publikum.

Vi takker igjen for at vi har blitt inkludert som høringspart og vi ber om at vi forblir høringspart i denne saken også i fremtiden.

Beste hilsen,

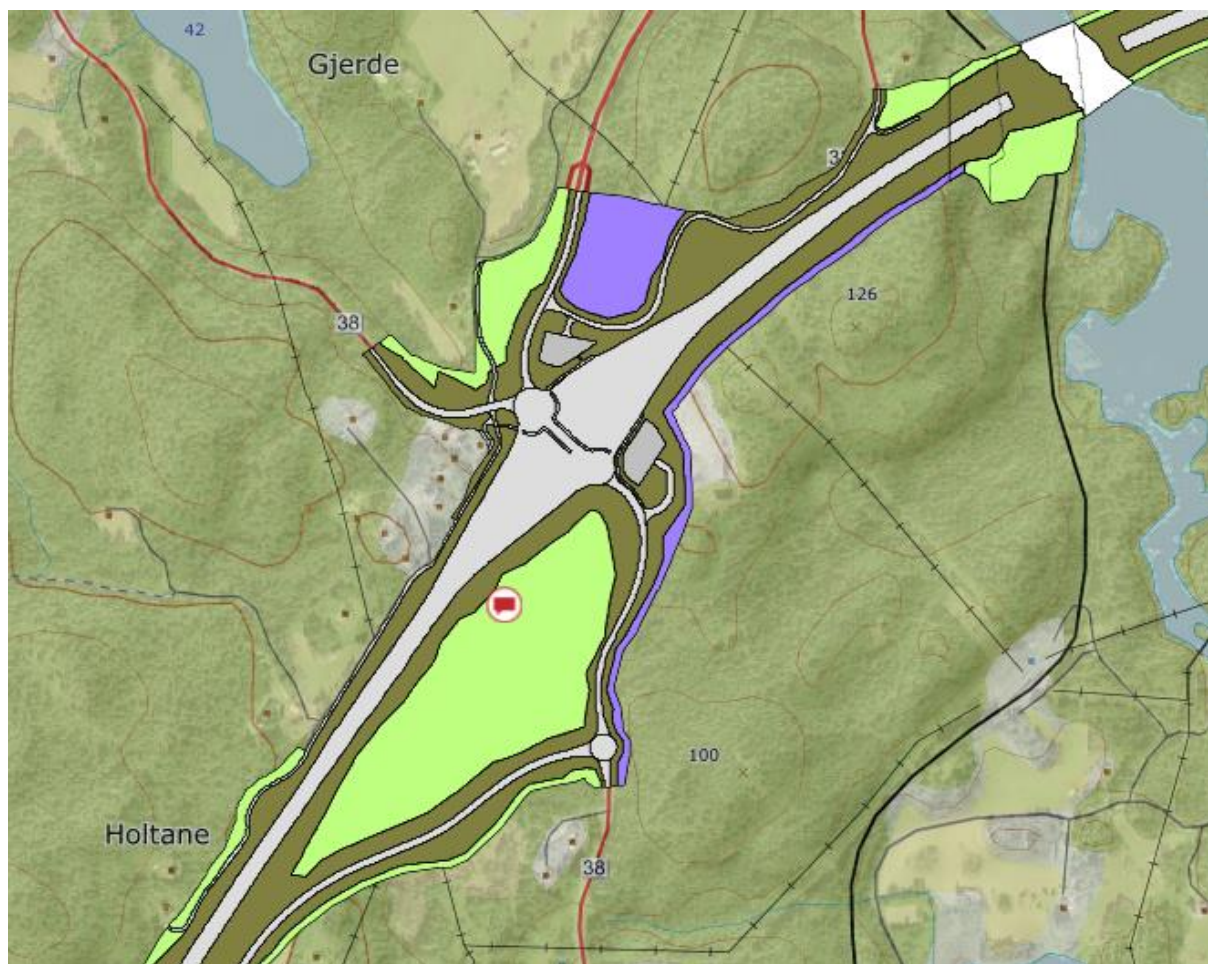
*Torgrim Landsverk*

Fortidsminneforeningen, lokallag Aust-Agder  
Styret v/Torgrim Landsverk  
Leder

## Gjerdemyra Vel

<b>Navn</b>	Gjerdemyra Vel
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 22:11
<b>Innspill:</b> Høringsinnspill fra Gjerdemyra Vel følger vedlagt.	

### Kartutsnitt





Fra: Gjerdemyra Vel v/styret  
Org.nr. 927 478 102  
Nordre Holtanesletta 6  
3766 Sannidal  
[bjorgann@online.no](mailto:bjorgann@online.no)

Sannidal 14.09.21

Til: Nye Veier E18 Tvedestrand-Bamble  
[post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)

## **Høringsuttalelse - E18 Tvedestrand - Bamble.**

Gjerdemyra Vel representerer beboere i området Gjerdemyra og dets omegn, og er en viktig lokal høringsinstans for Nye Veier, Vestfold Telemark fylkeskommune og Kragerø kommune i saker som berører velområdet - ikke minst i forbindelse med planer for NyE18 i Gjerdemyra området, kommuneplanene og plan- og bygningsloven. Velforeningen er befolkningens talerør. Gjerdemyra krysset blir ifølge Nye Veiers Fagrapport trafikale virkninger, Kragerø kommunes viktigste og mest trafikkerte vegkryss på fremtidig E 18 gjennom Kragerø Kommune.

Hvorfor er det da ikke lagt mer fokus inn i rapportene om hvilket konsekvenser dette får for området og for oss som bor her, blant annet støyforurensning, forurensningsproblematikk mot vassdrag og ivaretagelse av myke trafikanter

Gjerdemyra Vel gir følgende uttalelse til høringen av planforslaget:

1. Gjerdemyra Vel opprettholder tidligere innsendte kravliste slik den fremgår nedenfor.
2. Gjerdemyra Vel er enig med og støtter Kragerø Viltnemds vurderinger og innspill som gjelder krysningspunkter for vilt.
3. Gjerdemyra Vel er enig med og støtter Kragerø Vannområdets vurderinger og innspill til å bevare vassdrag, vann og gytebekker i området.
4. Gjerdemyra Vel støtter Kragerø kommunes krav om å erstatte store fjellskjæringer med tunnel for å bevare verdifulle naturområder.
5. Valgte veilinje og kryssplassering på Gjerdemyra medfører skadelige, svært omfattende og irreversible inngrep i bomiljøet på Gjerdemyra og langs Holtanesletta. Gjerdemyra Vel ønsker en tilbakeføring av krysset til kryssplassering gitt i kommunedelplanen.
6. Nordre Holtanesletta må sikres en trygg og forsvarlig atkomst ved utkjørsel på eksisterende E 18 ved Holtane Sag.
7. Gjerdedalsbekken og Gjerdedalskilen er et svært verdifullt naturområde med flott fiskestamme. Det må beskyttes mot all skade og ulempe i byggeperioden og senere driftsperiode. Gjerdedalskilen er allerede kloridrik og uten oksygen under 8m dyp på grunn av veisalt og tåler ikke mer.  
Det har aldri blitt betalt erstatning for forurensning av vassdraget. Veisaltskade må opphøre.

### Gjerdemyra kryss:

- Kryssplassering og veilinje legges som opprinnelig vist i skisse i kommunedelplanen, dvs kryssplassering ca. 150 m mot nordøst i forhold til foreslått løsning.
- Eksisterende E18, med bro på Gjerdemyra, beholdes som lokalvei, og legges i kulvert under ny E18 ved krysningspunkt på Holtanesletta..
- Myke trafikanter må separeres fra biltrafikk gjennom krysset på Gjerdemyra, ved egne gangveier - helt adskilt fra kjørebaneer.
- Det skal benyttes terminalløsning for kollektivtrafikken (skolebuss).
- Nye Veiers vurderingstabeller må slutte å vurdere at dårlig sikkerhet for myke trafikanter i Gjerdemyrakrysset er uten betydning. Dette hører ikke hjemme i moderne trafikkplanlegging og Nye Veier har hittil nektet å besvare spørsmål om hvorfor dette er skrevet! Sikkerhet for myke trafikanter må behandles faglig forsvarlig også av Nye Veier.
- Detaljerte tegninger må foreligge for kollektivløsninger på Gjerdemyra og Fikkjebakke.
- Gjerdemyra kryss blir hovedkryss med E18 i Kragerø kommune og til tider meget sterkt trafikkert, det må utformes for stor sikkerhet for både gående og sykelister.

Våren 2020 ble det i lokalavisa presentert at nå var ”Gjerdemyrakrysset” spikra, og beboere langs Nordre Holtanesletta følte seg lettet.

Traseen til ny E18 var lagt der hvor man allerede hadde innløst hus/eiendommer og krysset var lagt lengre unna beboerne, enn nåværende kryss planlegges, dette ble satt pris på.

Påkjøringsrampene fikk en svakere stigning, omtrent halvparten av det som nå foreslås, og som ville redusere støy fra akselerasjon til tunge kjøretøy betraktelig. Ny E18 ble lagt på sørvest siden av eksisterende E18, og eksisterende E18 skulle beholdes som lokalvei, og beboere langs Holtanesletta ville få mulighet til å koble seg på. Denne løsningen ville gi god plass til støyskjerming osv. inn mot bebyggelsen langs Holtanesletta, og beboere kunne se frem til en mer levelig hverdag enn hva det faktisk er i dag. Det ble ikke funnet det nødvendig å klage på denne løsningen.

Våren 2021 ble disse drømmene lagt i grus for beboerne på Gjerdemyra.

Krysset var blitt trukket nærmere gjenværende bebyggelse, og allerede oppkjøpte eiendommer ble liggende omtrent uberørte av traseen. Påkjøringsrampene fikk nå mye brattere stigning, med økt støy som konsekvens, og det synes nærmest umulig å få anlagt tilfredsstillende støyskjerming pga nærhet til bebyggelse. Ny atkomst til Nordre Holtanesletta ble foreslått ned mot Drangedalsveien gjennom hagen til Nordre Holtanesletta 4 og ender i husveggen til Drangedalsveien 361. Dette forslaget vil gi en bratt og kronglete atkomst for bebyggelsen videre langs Nordre Holtanesletta, samt fremstår helt ubrukelig for kjøring inn til bla Dyrepensjonatet, Isaksen renovasjon og Nordre Holtanesletta 2,4,6,8,10, 12. I tillegg er det foreslått å legge om eksisterende E18, over Bråtane ned mot Drangedalsveien ved Preståsen (lokalt kalt Revåsen), i stedet for å legge denne i kulvert på Holtanesletta, slik det gjøres alle andre steder hvor ny og gammel E18 krysses. Hva i all verden er det man tenker her? Hva er grunnlaget for denne endringen som ikke blir billig?

Vi leser at begrunnelsen for å flytte krysset er:

” Dette krysset gir en bedre og mer oversiktlig løsning enn opprinnelig foreslått kryssområde ...”. (Fagrapport Tema s. 11). Dette gir ikke mening.

I andre deler av fagrapportene beskrives krysset å ha en sterk barriererefunksjon og være til dels lite egnet for kryssende myke trafikanter, og det foreslås: ” at *gang- og sykkeltrafikken får vikeplikt ved kryssing av kjørende trafikk, så de er mer oppmerksomme, da området ikke er i en by*”. (Fagrapport trafikale virkninger s 32, Planbeskrivelse hovedrapport L 10, L11 s. 58).  
Hvem kan foreslå noe sånt? Og hvem vil sende barnet sitt ut på denne veien i sommertrafikken? Og vi vet at vi ikke bor i en by!

Det er også trist lesning i Planbeskrivelse hovedrapport, s. 55, Tabell 7-1 L12:

*” Gjerdemyra – Hegland – noe verdi- forringet- Området ved Gjerdekrysset har i dag et sterkt motorveipreg. Dette forsterkes med nytt toplanskryss”.*

Det har gått motorvei forbi Gjerdemyra siden 1972, mange av beboerne har levd med støy siden den gang, en støy som bare har økt for hvert år, uten at noe er blitt gjort. I dag forespeiles det nok engang en økning av støy og til en viss grad en fordobling av støyopplevelsen, og hvor de fleste havner i rød sone. Vi leser at ” kost-nytte ” tankegangen hevdes sterkt for å snakke ned de dyre skjermingstiltaka:

*”... Der rampen faller slik at voll ikke lenger er effektiv, vil det være mulig å opprette støyskjerm langs hovedveien. Dette er ikke beregnet da kost/nytte er beregnet å være begrenset slik at lokale tiltak vil være den mest effektive løsningen ...”* (Fagrapport støy s 23-24). Dette er ikke forenlig i hht retningslinjen T1442/2021.

Mener Nye Veier at beboerne skal sitte inne i støyisolerte hus hele året, og på den måten slippe problemet med støy. *”Men vi vil være ute i hagen vår, vi vil høre fuglesang!! Vi vil nyte varme sommerkvelder ute på verandaen, uten at vi må sitte med hørselvern på”*, ( sitat beboer). Andre steder i landet har man klart å dempe støy inn mot bebyggelse, så det forventes at så skjer her også. Nye Veier, Fylket og kommunen utfordres til å tenke på menneskene og bomiljøet i sin kost-/nytte vurdering for etablering av et motorveikryss midt i blant bebyggelse.

Gjerdemyra, Holtane, og dets omegn er det området som bærer den største belastning for beboere og bomiljø, langs hele delstrekningen for ny E18 gjennom Kragerø. Gjerdemyra Vel vil med sitt innspill sette fokus på hva som er i ferd med å skje med den lille grenda på Gjerdemyra og langs Holtanesletta. Over halvparten av alle boligene i området er allerede blitt kjøpt opp, som igjen betyr at over halvparten av områdets befolkning er borte. Vi ønsker ikke å miste flere beboere i området.

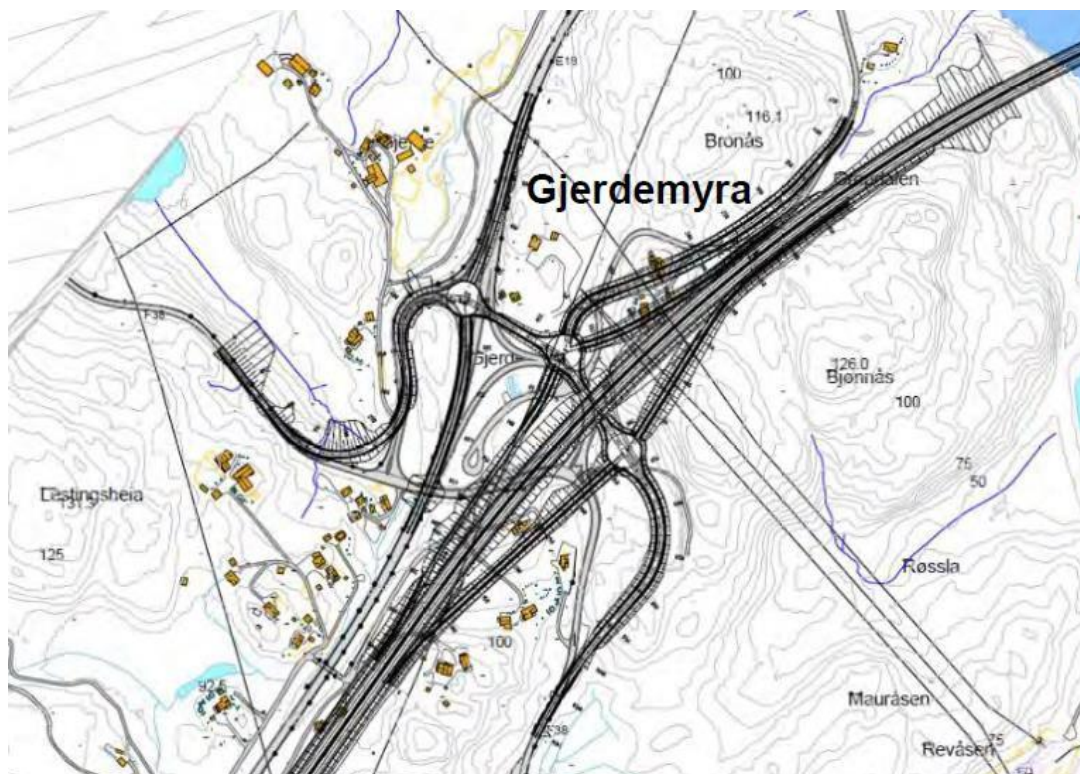
Planforslagets kryssløsning synes plassert i et smalt og trangt område, som igjen vil vanskeliggjøre opprettelse av; gode og adekvate støyskjermingstiltak, holdeplass for skolebuss og G/S veier gjennom krysset. Av- og påkjøringsramper synes korte og bratte, særlig for sørgående påkjøring.

Ved forskyvning av krysset mot nordøst, vil det være mulig å forlenge av- og påkjøringsrampene slik at de får en slakere profil, noe som igjen vil redusere akselerasjonsstøy mot bebyggelse for sørgående trafikk, samt gi bedre plass til støyskjermingstiltak for både audiell- og visuell støy . Det vil være mulighet for å separere myke trafikanter i og rundt krysset. Felles bussterminal for skolebuss, og en evt. fremtidig express buss, vil gi en tryggere holdeplass enn om denne plasseres langs hovedveien.

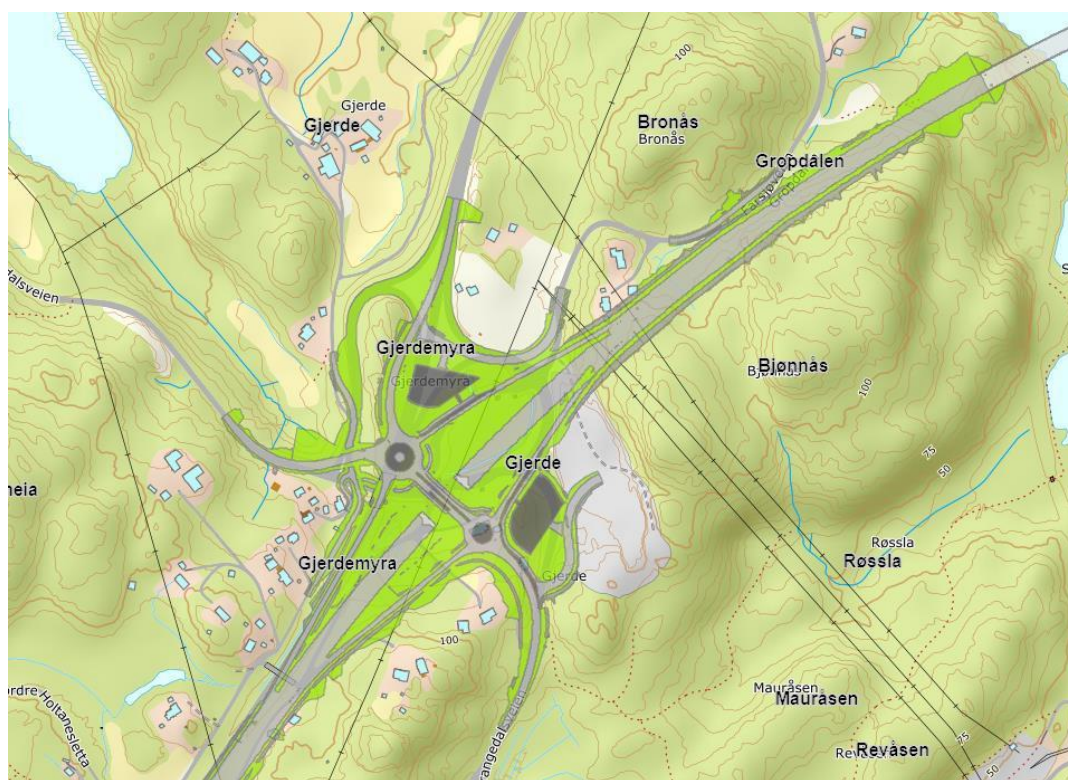
Krav: Bomiljøet på Gjerdemyra og Nordre Holtane må ivaretas i valg av kryssløsning. Dette oppnås best med økt avstand til veien og krysset, med skjermingstiltak langs vei og ramper. Kryssplassering som har ligget i kommunedelplanen må benyttes jfr. Saksframstilling til Hovedutvalg for Plan og Bygg Kragerø kommune:

*Det er kommunedirektørens oppfatning at bomiljøet på Nordre Holtane så langt mulig må*

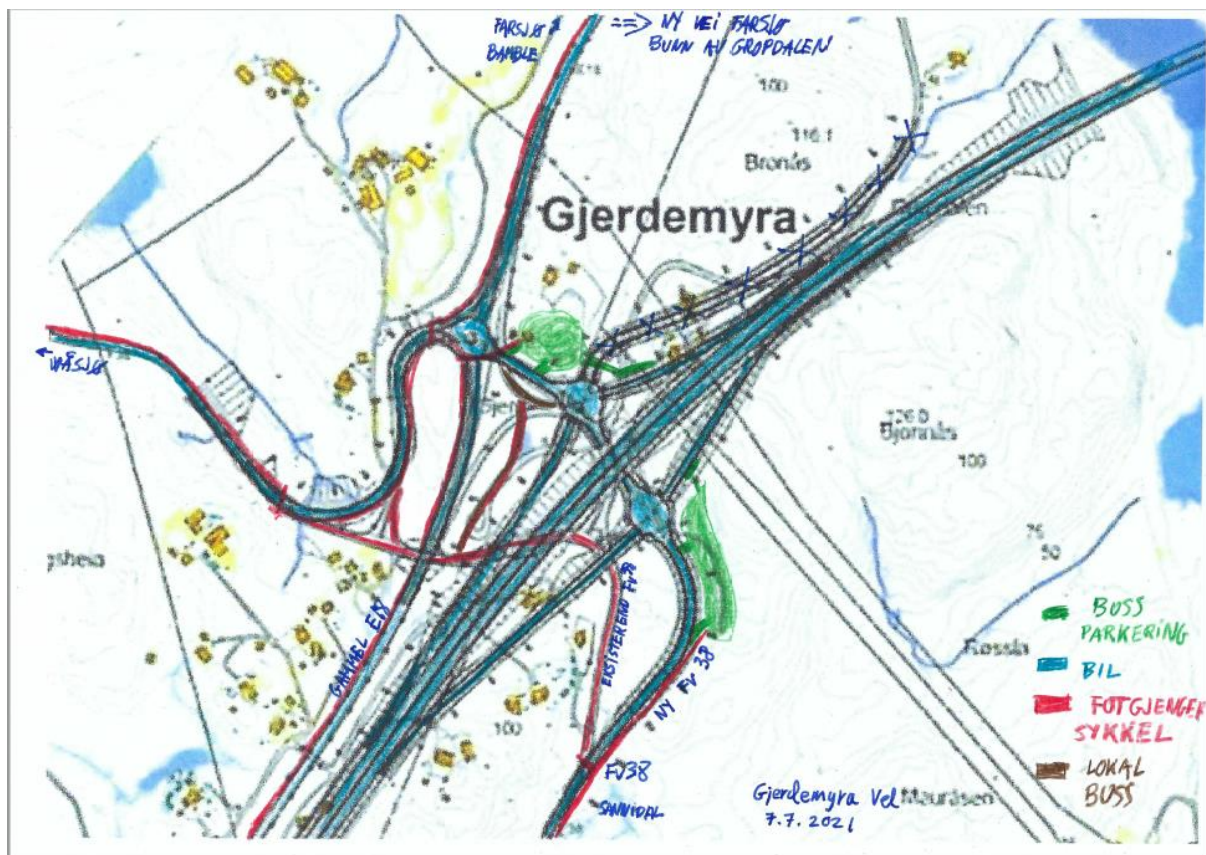
ivaretas ved valg av kryssløsning. Dette oppnås best med økt avstand til veien og til selve krysset i kombinasjon med skjermingstiltak langs vei og ramper. Det anbefales derfor at en kryssplassering som vist i mulighetsskisse i kommunedelplanen benyttes.



Figur 2 Skisse til løsning i planbeskrivelsen til kommunedelplanen.



Figur 3 Planforslagets løsning



*Gjerdemyra velforeningens forslag til trafikk løsninger for kollektivtrafikk og myke trafikanter, basert på Nye Veiers kryssløsning av 2020.*

### **Vannforsyning og private brønner:**

#### **Kommunal vann- og avløpsordning finnes ikke i området.**

I "Fagrappport alternativs vurdering for veigeometri" kapittel 6 Delstrekning 3, s. 58, Naturressurser: "Det er en rekke spredte bebyggelser i området, hvorav de fleste forventes å være koblet til den kommunale vannforsyningen. Derfor vurderes bare begrenset risiko for påvirke private brønner". Her har noe gått hus forbi. Det er faktisk ganske mange her på Holtansletta som er bekymret for brønnene sine.

Krav: Alle beboere må sikres godt vann i prosjektiden og varig godt vann etter prosjektavslutning.

### **Avløp- og septikanlegg:**

Alle beboere i området har private løsninger for avløp og septik.

### **Atkomst Nordre Holtansletta:**

- Lokalvei til Nordre Holtansletta påkobles eksisterende E18 omkring Holtane Sag.

- Eksisterende kulvert på Holtansletta opprettholdes for å gi beboere mulighet til å krysse ny E18. Dette vil redusere barrierefunksjonen i området. Kobler sammen Nordre og Søndre Holtansletta.
- Det må reetableres forbindelse mellom Holtane og Hegland i området ved eksisterende E18 bru over Holtandalen (Tyvandselva). Og dagens mulighet for å kjøre traktor ned i Holtandalen fra begge sider må opprettholdes.

Plandokumentets forslag til ny atkomst for Nordre Holtanesletta fra Drangedalsveien vest for Gjerdemyrakrysset er plassert i et trangt og bratt område, og fremstår lite egnet som trygg og sikker vei for beboerne. Det finnes i dag flere bedrifter på Holtane; Isaksen renovasjon, Kragerø Dyrepensjonat og Holtane Sag, bedriftene krever tilgjengelighet for tungtransport, tømmervogntog osv.

Isaksen Renovasjon og Kragerø Dyrepensjonat er tilknyttet hhv Nordre Holtanesletta 4 og Nordre Holtanesletta 6, planforslaget viser at veien inn hit får en ca. 20 graders vinkel i krysset. Det synes ikke som en hensiktsmessig løsning for verken beboere eller bedrifter. Holtane Sag krever bruk av tømmervogntog også vinterstid. Veien vil i tillegg medføre stort inngrep på private eiendommer, bla Drangedalsveien 361.

Beboere langs Nordre Holtanesletta har ved flere anledninger blitt forespeilet utkjørsel på eksisterende E18, som ny atkomstvei, senest i møte mellom Velforeningen og Nye Veier (Møller og Fagernes) 8/7-21. **Dette er fortsatt ikke implementert i plandokumentet.**

Nye Veiers verditabeller påpeker at ny E18 får en sterk barrierefunksjon i området og vil være en barriere mellom bebyggelse og friluftsliv. Til tross for plandokumentets løfter om at berørte skogsstier og skogsveier skal ivaretas, synes det helt uteglemt på Holtanesletta. Det har gått fra dagens to krysningspunkt av eksisterende E18, bro og kulvert, til ingen. Det kan ikke aksepteres.

Krav: Nordre Holtanesletta får ny atkomst ut på dagens E18. Eksisterende kulvert videreføres i oppgradert utgave, slik at også traktorer og tunge kjøretøyer kan passere. Og skape framtidrettede løsninger for å komme til landbruksarealer på begge sider av veien.

### Støy:

- Det forutsettes at T1442/2021 benyttes i utarbeidelse av støyskjermingstiltak mot bebyggelse, jfr. Kap. 5, pkt 5.1, 5.2, 5.2.1 og 5.2.2.
- Langsgående støyskjermer på begge sider langs hele veilinja fra Bjønnås og forbi all bebyggelse på Holtanesletta, inkludert av og påkjøringsramper
- Gjerdemyra Vel støtter Kragerø kommunes krav om at støyskjermingstiltak langs veien må sikres i planforslaget på 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
- Støytrykk/Støynivå må ikke overskride maxgrense ute eller inne.
- Lokale tiltak må gjennomføres etter retningslinjen av 2021.
- Skjermingstiltakene må dimensjoneres slik at bebyggelsen også avskjermes mot visuell påvirkning av trafikken.

- Det må benyttes støyskjermingstiltak som beskytter mot reflekterende støy.
- Støyskjermingstiltak vil også gjelde langs Fv 38 innenfor planområde, jfr Kap. 5, pkt 5.2.2.
- Støyskjermingstiltak må fremgå av plankartet.

Økende trafikkmengde, økt fartsgrense, fjellskjæringer, vindretninger og veitrasévalg ift høyde og nærhet, er flere komponenter som vil inngå i lydbilde for beboere på Gjerdemyra og dets omegn. Det er derfor absolutt nødvendig at dette tas med i nye beregninger for støy og at tiltak iverksettes utfra det. Støy fra Fv 38 må også tas med, da denne veien ligger i planområdet ved Gjerdemyrakrysset, og må skjermes etter tabell i T1442/2021. Kryssløsningen og veilinja som foreligger i plandokumentet ligger svært nær bebyggelse og må trekkes lengre unna for å gi bedre plass for adekvate støyskjermingstiltak.

Krav: Støyskjermingstiltak må på plass ved oppstart av arbeider.

### **Lokalvei/ Gang og sykkelstier:**

- Det må etableres G/S veier fra Nordre Holtanesletta til Gjerdemyra.
- Det må etableres brede G/S veier adskilt fra kjørebanelang langs FV 38 mot Sannidal og mot Wåsjø i samarbeid med Vestfold Telemark Fylkeskommune.
- G/S vei gjennom krysset må separeres fra biltrafikk. Unngå at myke trafikanter må krysse av-påkjøringsramper gjennom krysset.
- Eksisterende E18 benyttes som lokalvei mellom Gjerdemyra og Tangen med avmerket langsgående felt til G/S vei. Redusert fartsgrense.

Gjerdemyra Vel støtter Kragerø kommunes krav om:

- Ny avkjørsel til fra dagens E18 til Farsjøveien bygges til Gropdalen. Tilhørende GS-veg bygges fra avkjøringen til Gjerdemyra-krysset langs dagens E18 til nytt kryss. Nåværende fylkesvei-strekning gjennom Gropdalen til Gjerdemyra utgår.
- Lokalveg for bebyggelsen på Gjerdemyra må kobles til nåværende E18 via kulvert på Holtanesletta. Det etableres gang- og sykkelvei fra Nordre Holtane til Drangedalsveien. Kjørevei SV35 endres til offentlig GS-veg.
- Krav om GS-veg på strekningen Kryss Fikkjebakke til nåværende Krokenvei ved avkjøring til Næringsområdet opprettholdes
- GS-veg over nåværende E18 på Tangen forlenges og kobles på eksisterende GS-veg ved bussterminalen.

Ulike fagrapporter beskriver nødvendigheten av å anlegge gang og sykkelveier langs Fv 38 i forbindelse med dubling av trafikk etter etablering av ny E18, jfr Fagrapport friluftsliv s. 67, *"Det er forventet en relativt kraftig økning i trafikken langs Drangedalsveien (nesten dubling av ÅDT fra nord) og en stor del av andelen er tunge kjøretøy. Uten egen tilrettelegging for myke trafikanter langs Drangedalsveien, vil ferdsselsforbindelsen ikke være egnet til å ivareta behovene fra gående og syklende"*.

### **Viltkryssninger:**

- Dagens vilttrekk over Holtanesletta synes ikke ivaretatt i plandokumentet. Dette er en viktig ferdselsåre for hjortevilt og kryssing av veiene må kunne skje på en trygg måte som ikke hemmer vilttrekket.
- Viltkryssningspunkter må legges uavhengig av andre formål, f.eks. skogsbilveier, stier.
- Kryssningspunkter må ligge akkurat der hvor viltet krysser, ikke der det blir billigst.

### **Omlegging av Eksisterende E18/ Arealbeslag av dyrka mark:**

- Ny E18 vil gjøre beslag av dyrka mark langs hele veilinja over Holtanesletta.
- Omlegging av eksisterende E18 over til Bråtane vil i tillegg bli nok en vei i et allerede belastet område, og gjøre beslag av fulldyrket mark.
- Arealbeslaget av dyrka mark som gjøres langs Holtanesletta, kan, hvis grunneiere ønsker det, like fullt retableres i området Bråtane ved Fv 38, ved bruk av overskuddsmasse fra andre steder i veilinja, uten omlegging av eksisterende E18.

Hva er hovedgrunnlaget for å legge om eksisterende E18 ved Holtane, over Bråtane ned til Fv. 38? Omleggingen vil kun bidra til at Nye Veier kan legge ny E18 enda nærmere bebyggelse.

Sauebeitet, vil kunne reetableres i området ved Fv 38, også uten omlegging.

- Ved å beholde eksisterende E18 mellom Gjerdemyra og Tangen vil det bidra til å holde en naturlig avstand mellom bebyggelse på Nordre Holtanesletta og NY E18.
- Eksisterende E18 vil fremstå som en buffer mellom Ny E18 og Bebyggelsen/Beboerne, og redusere barriereopplevelse for området.
- Ved å fjerne eksisterende E18 mellom Gjerdemyra og Tangen vil beboere langs Nordre Holtanesletta få NY E18 nærmest rett utenfor stuevindue.
- Barriereopplevelsen vil forsterkes ved at veien blir liggende som en ugjennomtrengelig Berlinmur over Holtanesletta.

Gjerdemyra Vel støtter grunneiere i området som ønsker erstatningsjorder for tap av jord langs ny E18 over Holtanesletta. Dette er mulig uten å legge om veien for eksisterende E18. Her må man ikke sette interesser opp mot hverandre, det ene må ikke utelukke det andre. Mennesker og bomiljø har en verdi i utbyggingsprosesser, og MÅ tas hensyn til.

Nye Veier hevder at endringer av kryssplassering og veilinje er av hensyn til frisiktlinjer osv. Hvis så er tilfelle ville de ikke lagt veien om Gjerdemyra i det hele tatt, da veien her legges i en sving og ikke som ei naturlig rett linje fra Dørdal til Fikkjebakke. En rett linje hadde passet for å få en lett trase ved siden av E18, for framtidig omlegging av Sørlandsbanen.

### **Friluftsliv**

Det nevnes at det vil bli anlagt flere kulverter til bruk for beboere langs E18, der hvor ny E18 vil krysse eksisterende E18. Med unntak av Holtanesletta. Her nevnes ingen kulvert, men en ombygging av den nåværende veien over Bråtane osv. Både før og etter Gjerdemyra/Holtanesletta beskrives det i plandokumentene at eksisterende E18 skal brukes som lokalvei, hvor beboere kan benytte denne veien. Ved Gjerdemyra/Holtanesletta vil man bruke eksisterende E18 som trasé for ny E18, det medfører at beboere langs Holtanesletta vil få mye dårligere adkomst til nærområder.

Det synes uteglemt at det pr i dag finnes en kulvert under E18, som benyttes av beboere i området. Dagens kulvert er den eneste måten beboere langs Nordre Holtanesletta har for å



komme over til Søndre Holtanesletta og videre langs grusveien som knyttes sammen med Heglandsveien og videre inn mot Lille Grøtvann og friområder ved Jambakkmyra. Ved å fjerne denne kulverten fra planene ved bygging av ny E18, vil det fjerne muligheten for å kunne benytte disse friområdene til rekreasjon, uten å bruke bil.

Krav: Det vil derfor være helt nødvendig at dagens kulvert må bli videreført og tatt med i plandokumentet

### **Vann og Vassdrag:**

**Gjerdedalsbekken og Gjerdedalskilen må sikres mot all forurensning.** Gjerdedalskilen har helt minimal vannutskifting ved Gjerdedalsbekken innløp. Gjerdedalskilen har begynnende problem med fullsirkulasjon på grunn av veisaltning. Oksygen er nesten fraværende under 8 m dyp. Økt saltbelastning kan øke problemet og i verste fall resultere i permanent saltstagnasjon (*kilde: Nibio rapport vol7 Nr3 2021*) Bekken ved Gjerde og bekken til Gjerdedalskilen viste **de høyeste kloridkonsentrasjonene**. Bekken til Gjerdedalskilen viste moderat tilstand for fosfor og **svært dårlig for Nitrogen**.

På tross av dette er det fin ørret og abbor i Gjerdedalskilen. Men den er sårbar.

**Gjerdedalsbekken er gytebekk for Gjerdedalskilen, Wåsjøvannet, Gjerdevannet og Lona med Sagkjenna.**

**Gjerdedalsbekken er registrert med høyeste tetthet av ørret av alle de undersøkte bekker i Kragerø-Bamble. 201 individer per 100m<sup>2</sup>, hvorav en tetthet på 175 årsyngel per 100m<sup>2</sup>.** (*kilde: Nibio rapport vol7 Nr3 2021 side 146*)

- På stasjonen i Gjerdedalsbekken ble det påvist 11 leddormer, 1 bille, 24 tovinger, 3 steinfluer, 4 vårfluer, ørret og 2 Phytophthora arter i prøven. Samt rødlistet sommerfugl *Atolmis rubricollis*. Dette er høyt i forhold til de andre prøvestasjonene.

### **Det må være stor oppmerksomhet på forhold som kan forverre vassdraget:**

- Saltavrenning fra kryss og vei. Etter nytt Gjerdemyra kryss er bygget er saltet kryssareal over dobbelt så stort.
- **Saltholdig vann må ikke få renne ned i Gjerdedalsbekken.**
- Det er leire i området og fungerende tiltak må være på plass før graving i Gjerdemyraområdet.
- Kvikkleire er i hele Gjerdemyraområdet og mot Holtane. Under bygging av eksisterende E18 støtte entreprenørene på store og uventede problemer med kvikkleire i området. Leira rant på egenhånd og stor gravemaskin holdt på å forsvinne i leira.
- Det er grunnvannoppkommer nær E18 bro over Fv38.
- Før nåværende E18 ble bygget hadde Gjerdedalsbekken ingen vannforsyning fra Gjerdemyra. Da rant alt vann fra Gjerdemyra ut i Gjerdevannet. Eneste vannforsyning til Gjerdedalsbekken var grunnvannskildene og en liten bekk fra Nordre Holtane. Begge er i funksjon i dag.
- Kun eksisterende E18 er masseutskiftet til fast fjell.
- Fv38 ble bygget i området ved å tippe sprengstein på leire. Ingen masseutskifting på Fv38. Dette er en dårlig fundamentering for nye rundkjøringer. Det er steinfyllinger på leire ingen vet tilstanden av og med ukjente grunnvannssystemer. Det er å anbefale å la

disse dårlig fundamenterte fyllingene ligge i ro og ikke øke belastningene og ikke forstyrre ukjente vannveier. *(Erfaringer fra Gjerderum)*

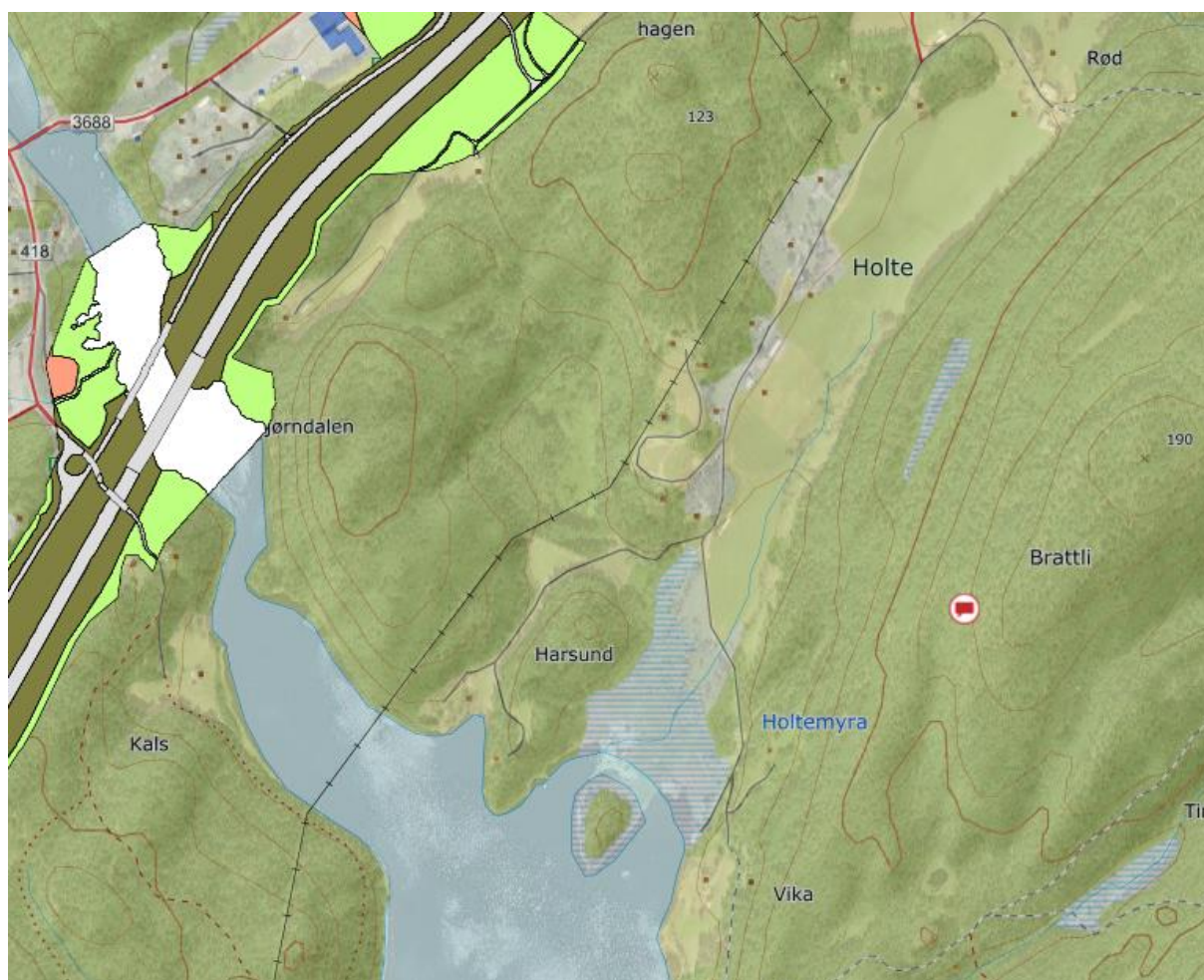
- Sulfide bergarter, avrenning til vassdrag må unngås.
- Sprengstein sprengt med Nitratholdig sprengstoff må ikke ha avrenning til dette vassdraget (Gjerdedalsbekken og Gjerdedalskilen). Dette vassdraget er allerede overbelastet. *(kilde:Nibio rapport vol7 Nr3 2021)*

Med Vennlig Hilsen  
Gjerdemyra Vel

## Andreas Brekke

<b>Navn</b>	Andreas Brekke
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 21:52
<b>Innspill:</b> Innspill fra Holte Røed og Eikeland jaktlag. Se vedlegg.	

### Kartutsnitt



## Høringsuttalelse fra Holte vilt & fiskelag til reguleringsplan for E-18

Holte vilt & fiskelag er et grunneierlag i området fra litt øst for Østerholtheia og sørover mellom Gjerstadvassdraget og grense mot Risør, det dekker ca. 20 000 da. Laget organiserer grunneiernes jakt-, fiske- og utmarksaktiviteter.

Området til Holte vilt & fiskelag er en del av et større utmarksområde som ligger øst for E-18 mellom Kilsfjorden ved Kragerø og Nordfjorden ved Risør.

E-18 er en barriere for naturlige trekkveier for hjortevilt, barrieren ble vesentlig forsterket da det kom viltgjerder langs E-18 og blir ytterligere forsterket når kontinuerlige viltgjerder kommer som planlagt.

Vi erkjenner at viltet må holdes borte fra motorveien og det må da etableres tilstrekkelig med krysningmuligheter som ivaretar viltets behov.

Dagens situasjon er at vilttettheten av elg og hjort er vesentlig større på vestsiden av E-18 enn på østsiden, med et markant skille ved veien. Dette kan bare forklares med barrieren i form av vei og for dårlig med krysningpunkter.

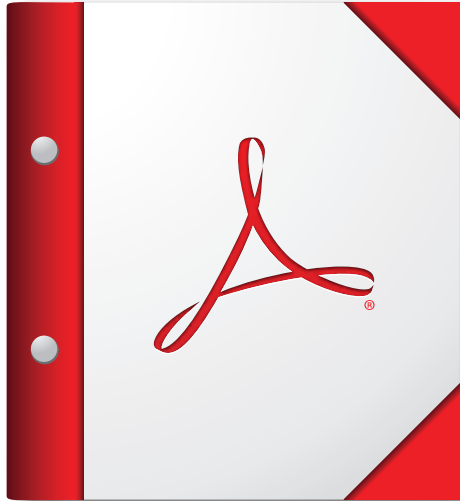
Eksisterende «elgbru» på Østerholtheia har noen krysninger, men i forhold til historisk trekk av hjortevilt er det marginalt hva som passerer i dag. Som et eksempel kan nevnes at det aldri forekommer at losdyr under elgjakt går over brua.

Vi har følgende kommentarer til planen:

1. Viltovergangen på Østerholtheia (Breidøygard) må utvides til minst 40 meters effektiv bredde over alle 4 veifelt.
2. Vei til Breidøygard må få tilknytning fra gamle E-18 ved dagens rasteplass på vestsida, dette for å ikke ha trafikk på viltovergangen.
3. Viltovergang på østsiden av fylkesgrensa mot Telemark må ha tilsvarende bredde. Denne er også viktig for hele området.
4. For øvrig vil vi påpeke at avstanden mellom viltkryssinger er store på strekningen Brokelandsheia – Risørgrensa. Kulvert/bru i enden av Smalmyrveien ved Lindtjenn må derfor gjøres større/lengre og overgang ved kommunegrense mot Risør er også viktig punkt for at elg og hjort skal kunne trekke gjennom området. Alle kulverter på denne strekningen må utvides til også å få viltpassasje-funksjon?

NB: Dette er likevel minimumsløsninger med tanke på komme med avbøtende tiltak for store inngrep i viktige leveområder for viltet. Vi forventer utbygger tar ansvar for å bidra til å rehabiliterer og sikre nåværende og tidligere trekkveier.

Holte vilt & fiskelag / Holte/Røed/Eikeland jaktlag



**For the best experience, open this PDF portfolio in  
Acrobat X or Adobe Reader X, or later.**

[Get Adobe Reader Now!](#)

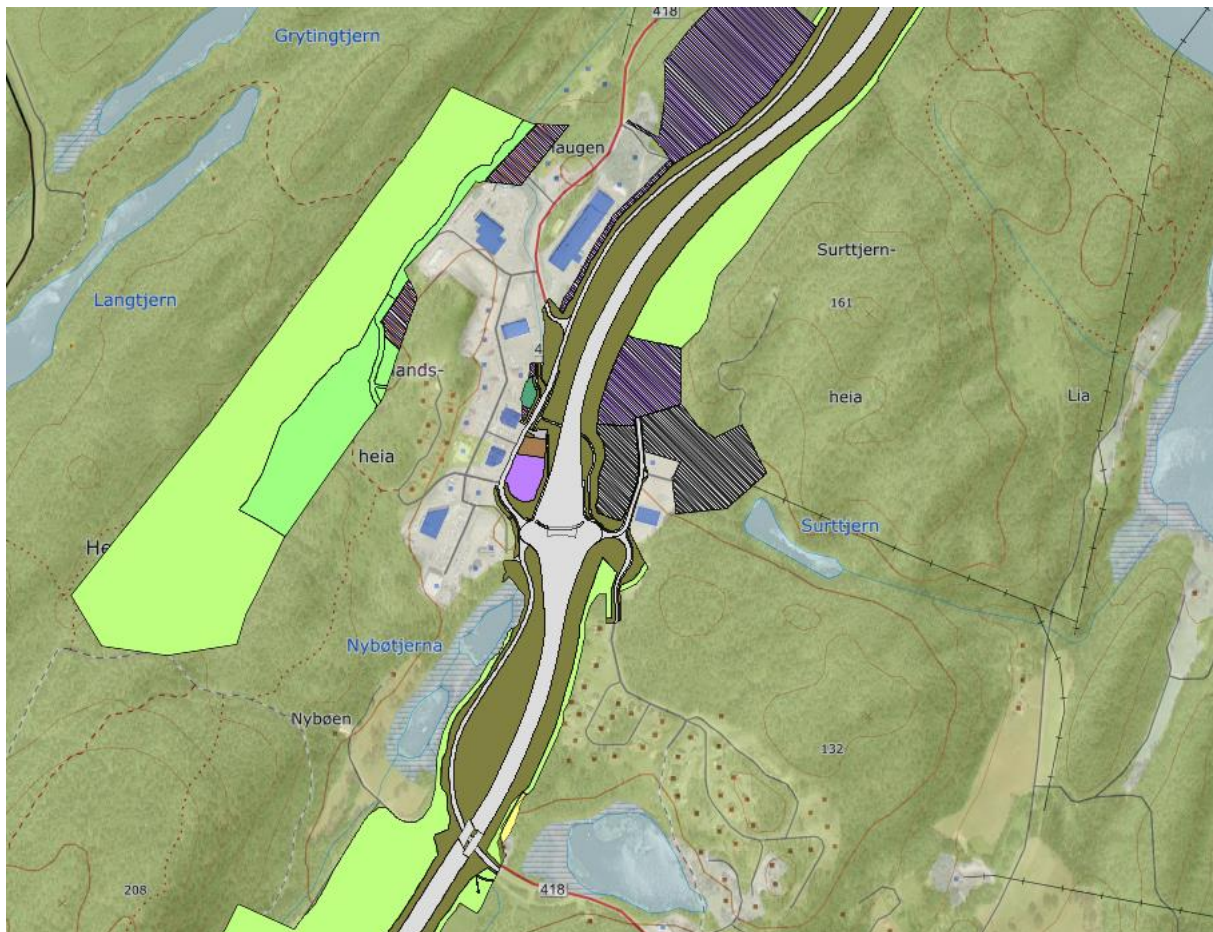


**For the best experience, open this PDF portfolio in  
Acrobat X or Adobe Reader X, or later.**

[Get Adobe Reader Now!](#)

**Rose Eiendom AS v/ Øyvind Berge**

<b>Navn</b>	Rose Eiendom AS v/ Øyvind Berge
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 14:55
<b>Innspill:</b> Se vedlegg	

**Kartutsnitt**

Til Nye Veier

Porsgrunn 14.09.2021

Håndverksvegen 1  
3917 Porsgrunn  
www.rose-eiendom.no

## Høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E 18 Tvedestrand – Bamble

### Brokelandsheia Øst – innspill

I gjeldene områdereguleringsplan har områdene F/KBev/BS 1-2 formålet « Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål », dvs SOSI – kode 1900.

I planforslaget endres gjeldende formål i områdene SKF1 og SFK2 til formålet « Kombinerte formål for samferdselsanlegg og / eller teknisk infrastruktur », dvs SOSI – kode 2800.

Mens gjeldende formål hører under hovedformål « Bebyggelse og anlegg », hører reguleringsforslagets formål under hovedformål « Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur »

Ut fra dette kan det se ut som at deres planforslag ikke viderefører samme formål som i kommunens områdeplan. Det er formålet som er angitt i det originale plankartet, dvs gjeldende reguleringsplan som er formelt bindende og som ved evt motstrid må legges til grunn. Dette er også bekreftet i mail korrespondanse hvor dere bekrefter at det ikke har vært deres hensikt å endre dagens bruk og gjeldende reguleringsplan. På en annen side gjøres en riktig presisering i forslag til nye bestemmelser hvor det helt klart frem går av bestemmelsene for Brokelandsheia områderegulering skal gjelde.

I tillegg har vi en anmerkning på forslag til plankart hvor det på eiendommen med betegnelse gnr 3, bnr 417 er store deler av eiendommen påført en skravur som angir mulig riggområde. Området er av utbygger sprengt ut, det er lagt frem vann og avløp til tomtegrense, gravd ned høyspent i bakken og gjort byggeklar. Det er nå konkrete byggeplaner på denne eiendommen og vi ber om at areal med skravur til riggområde tas bort fra plankartet.

På vegne av

Rose Corona AS og Brokelandsheia Øst 2 AS



Øyvind Berge

Eiendomssjef

Rose Eiendom AS



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 21:34
<b>Innspill:</b> Skogsbilvei, vogntog på 24m må kunne passere, det bør bygges bro som dekker både skogsbilveg og Stebekken.	

### Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 21:44

**Innspill:** Gamle Sørlandske har for liten bedde på vei og bro. Denne veien skal være avlastningsvei for ny E18. Strekningen mellom Bråtvannsdal og fylkesgrensa må utbedres/utvides for å fungere som avlastningsvei og møtende vogntog. Denne veistrekningen er vesentlig dårligere enn veien øst og vest for denne strekningen, veien blir en farlig flaskehals.

### Kartutsnitt

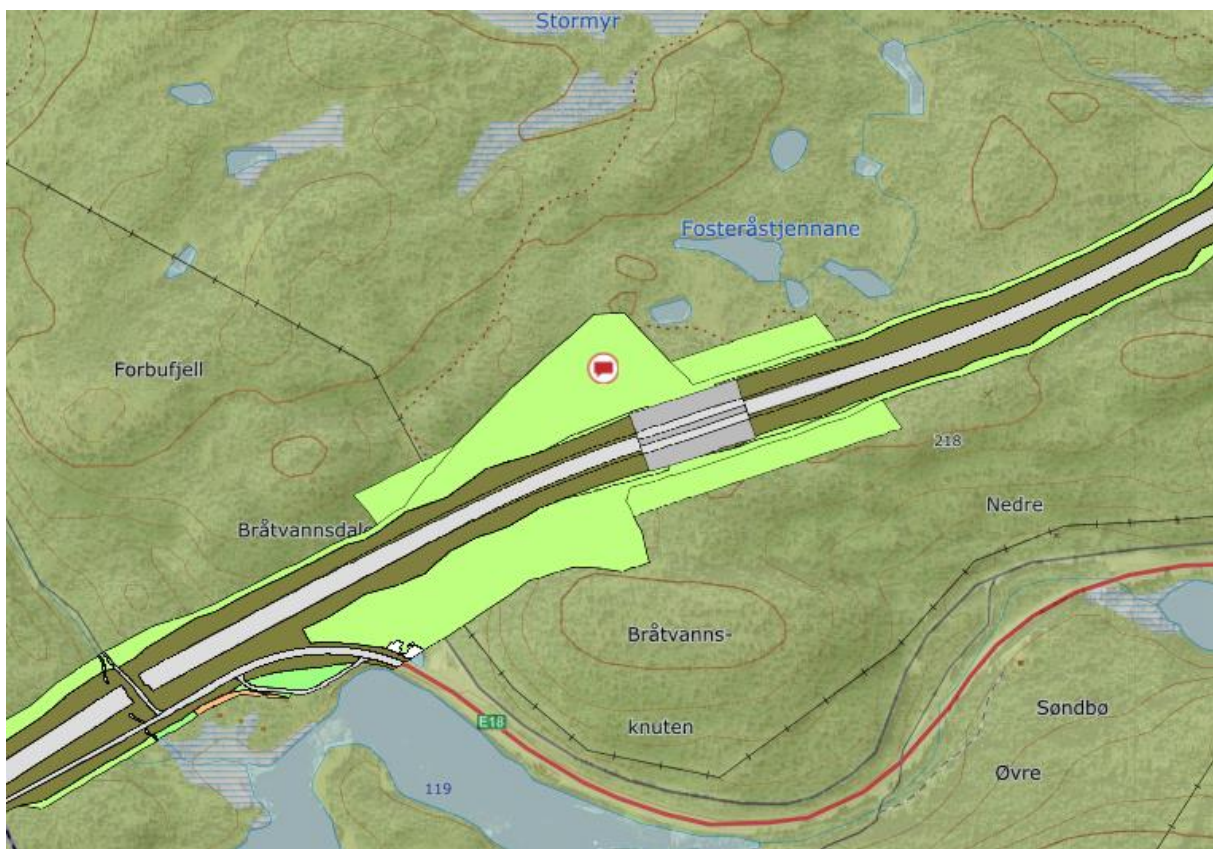


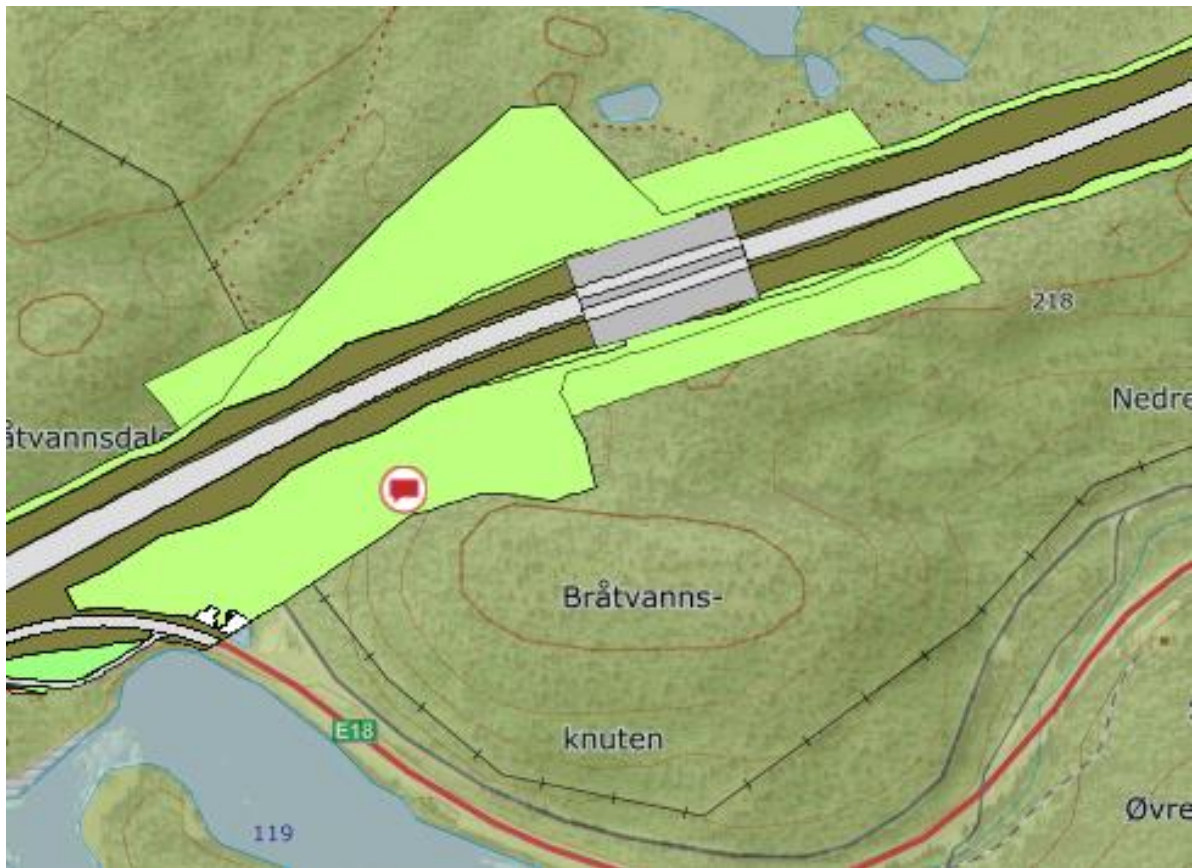
## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 22:00

**Innspill:** Deponi for overskuddsmasse med høy sannsynlighet for syredannende bergarter ifølge fagrapport for ingeniørgologi. Området inneholder bergarter med høyt syredannede potensiale, rødt område og høy sulfidindeks 8. Massene fra området er spesialavfall og må transporteres til godkjent mottak (Holmestrand). I kontakt med vann og luft vil det dannes svovelsyre som gir ekstremt lav pH og vil gi utvasking av aluminium og tungmetaller, Alle vannledende organismer vil dø mellom Bråtvann og Tveitereid, mulig helt til Åtangen i Kilsfjoden. Det vil felles ut aluminium på svabergene i Kilsfjorden, svabergene blir hvite.

### Kartutsnitt





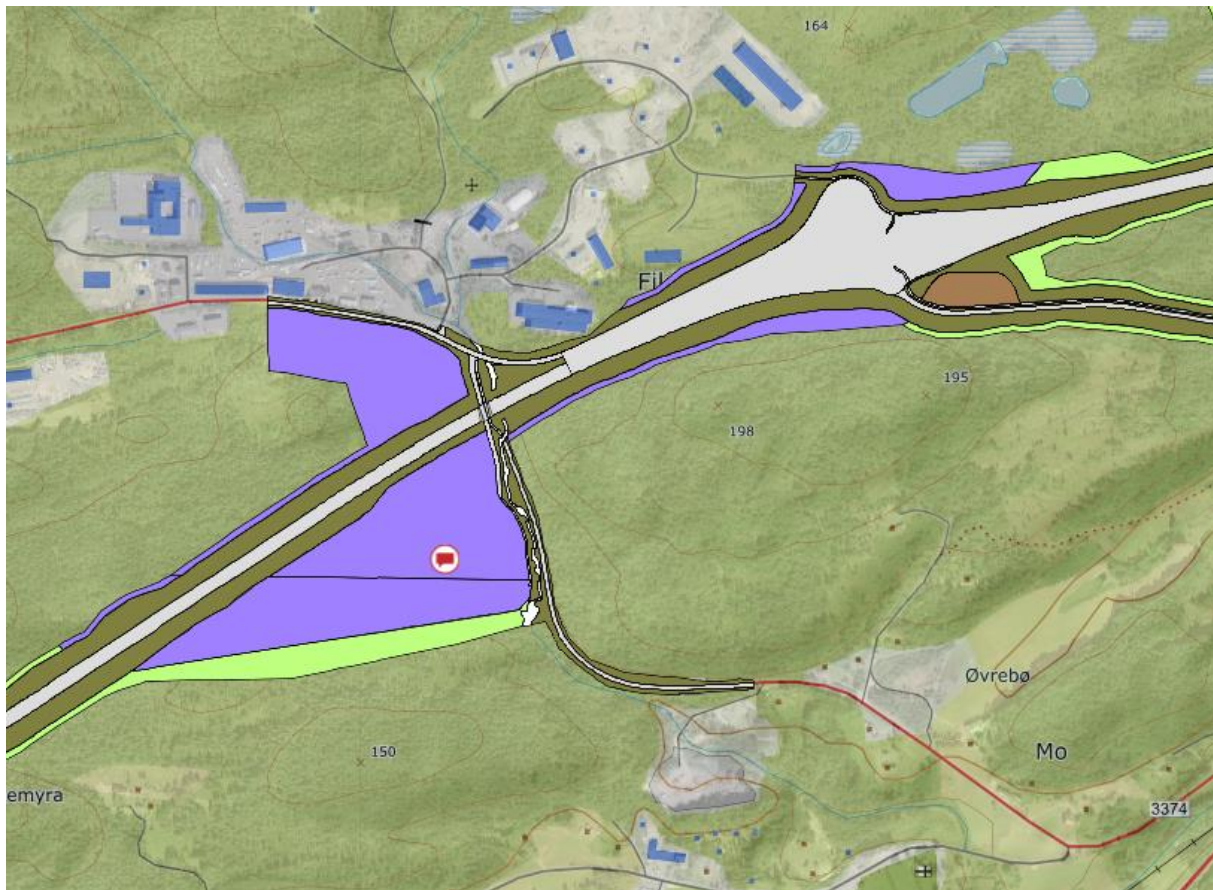


## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 22:08

**Innspill:** Deponi for overskuddsmasse med høy sannsynlighet for syredannende bergarter ifølge fagrapport for ingeniørgologi. Området inneholder bergarter med høyt syredannede potensiale, rødt område og høy sulfidindeks 8. Massene fra området er spesialavfall og må transporteres til godkjent mottak (Holmestrand). I kontakt med vann og luft vil det dannes svovelsyre som gir ekstremt lav pH og vil gi utvasking av aluminium og tungmetaller, Alle vannledende organismer vil dø mellom Fikkjebakke og Tveitereid, mulig helt til Åtangen i Kilsfjoden. Det vil felles ut aluminium på svabergene i Kilsfjorden, svabergene blir hvite. Veien må bygges med massebalanse uten deponier for å redusere risikoen for dødt vassdrag.

### Kartutsnitt

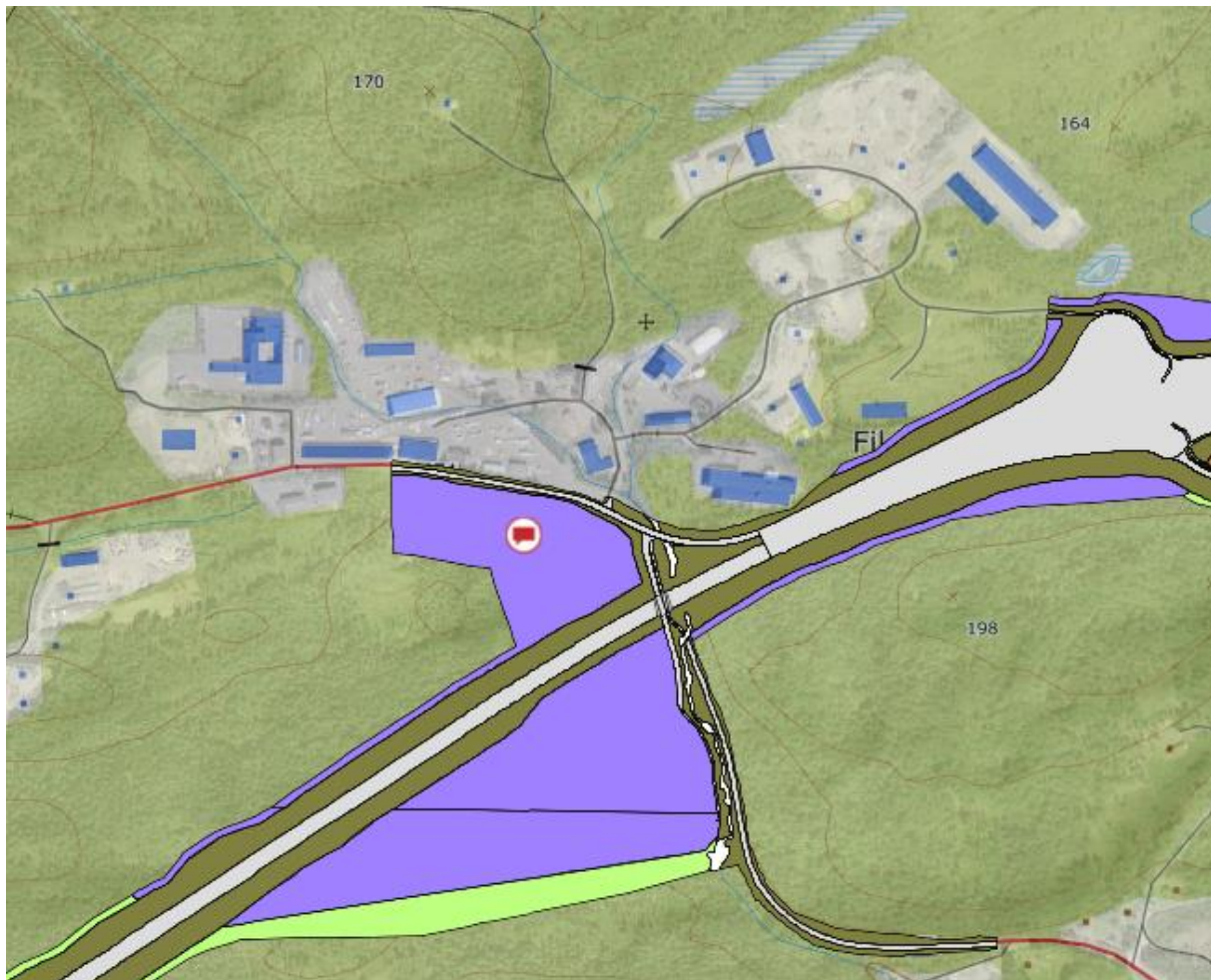


## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 22:09

**Innspill:** Deponi for overskuddsmasse med høy sannsynlighet for syredannende bergarter ifølge fagrapport for ingeniøgeologi. Området inneholder bergarter med høyt syredannede potensiale, rødt område og høy sulfidindeks 8. Massene fra området er spesialavfall og må transporteres til godkjent mottak (Holmestrand). I kontakt med vann og luft vil det dannes svovelsyre som gir ekstremt lav pH og vil gi utvasking av aluminium og tungmetaller, Alle vannledende organismer vil dø mellom Fikkjebakke og Tveitereid, mulig helt til Åtangen i Kilsfjoden. Det vil felles ut aluminium på svabergene i Kilsfjorden, svabergene blir hvite. Veien må bygges med massebalanse uten deponier for å redusere risikoen for dødt vassdrag.

### Kartutsnitt

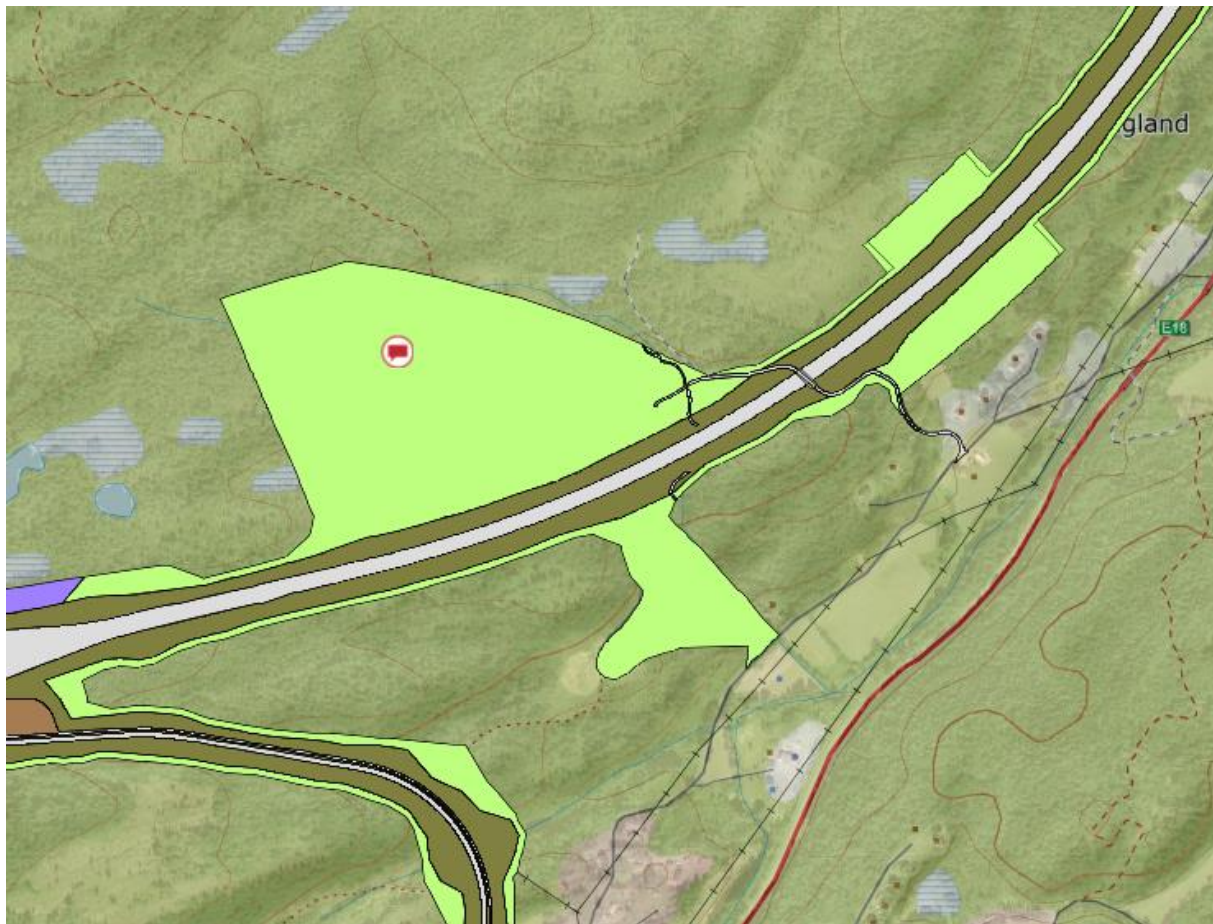


## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 22:13

**Innspill:** Deponi for overskuddsmasse med høy sannsynlighet for syredannende bergarter ifølge fagrapport for ingeniøgeologi. Området inneholder bergarter med høyt syredannede potensiale, rødt område og høy sulfidindeks 8. Massene fra området er spesialavfall og må transporteres til godkjent mottak (Holmestrand). I kontakt med vann og luft vil det dannes svovelsyre som gir ekstremt lav pH og vil gi utvasking av aluminium og tungmetaller, Alle vannledende organismer vil dø mellom Hegland og Tveitereid, mulig helt til Åtangen i Kilsfjoden. Det vil felles ut aluminium på svabergene i Kilsfjorden, svabergene blir hvite. Veien må bygges med massebalanse uten deponier for å redusere risikoen for dødt vassdrag.

### Kartutsnitt



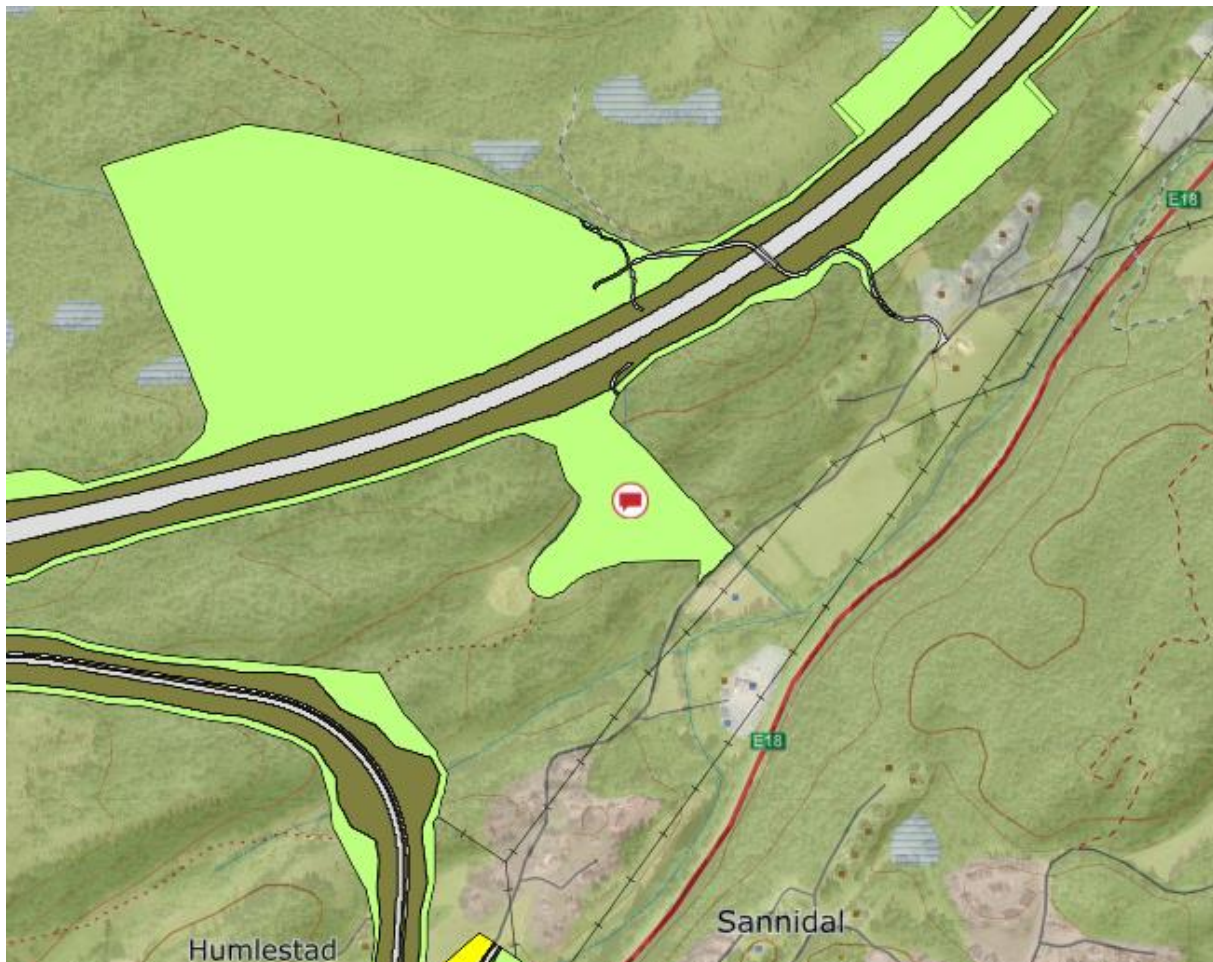


## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 22:14

**Innspill:** Deponi for overskuddsmasse med høy sannsynlighet for syredannende bergarter ifølge fagrapport for ingeniørgologi. Området inneholder bergarter med høyt syredannede potensiale, rødt område og høy sulfidindeks 8. Massene fra området er spesialavfall og må transporteres til godkjent mottak (Holmestrand). I kontakt med vann og luft vil det dannes svovelsyre som gir ekstremt lav pH og vil gi utvasking av aluminium og tungmetaller, Alle vannledende organismer vil dø mellom Hegland og Tveitereid, mulig helt til Åtangen i Kilsfjoden. Det vil felles ut aluminium på svabergene i Kilsfjorden, svabergene blir hvite. Veien må bygges med massebalanse uten deponier for å redusere risikoen for dødt vassdrag.

### Kartutsnitt

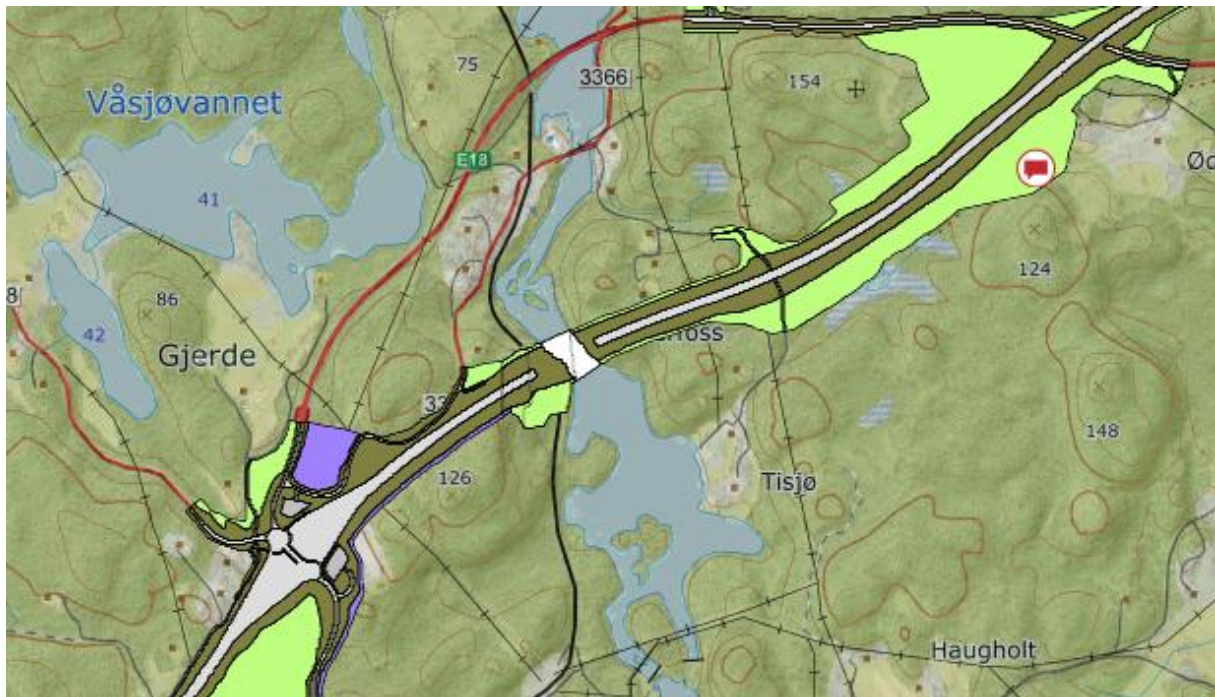


## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 22:20

**Innspill:** Deponi for overskuddsmasse med høy sannsynlighet for syredannende bergarter ifølge fagrapport for ingeniørgologi. Området inneholder bergarter med høyt syredannede potensiale, rødt område og høy sulfidindeks 8. Massene fra området er spesialavfall og må transporteres til godkjent mottak (Holmestrand). I kontakt med vann og luft vil det dannes svovelsyre som gir ekstremt lav pH og vil gi utvasking av aluminium og tungmetaller, Alle vannledende organismer vil dø mellom Hegland og Tveitereid, mulig helt til Åtangen i Kilsfjoden. Det vil felles ut aluminium på svabergene i Kilsfjorden, svabergene blir hvite. Veien må bygges med massebalanse uten deponier for å redusere risikoen for dødt vassdrag.

### Kartutsnitt

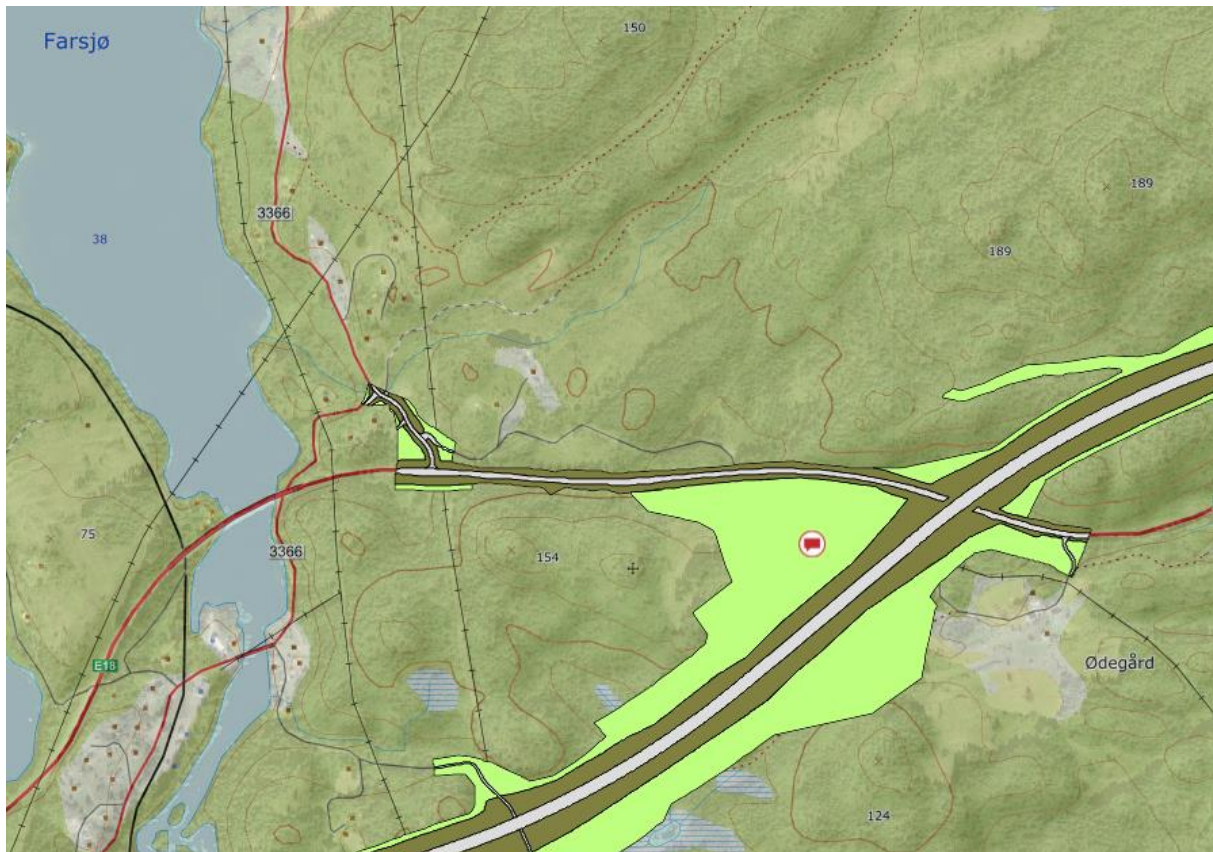


## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 22:26

**Innspill:** Deponi for overskuddsmasse med høy sannsynlighet for syredannende bergarter ifølge fagrapport for ingeniørgologi. Området inneholder bergarter med høyt syredannede potensiale, rødt område og høy sulfidindeks 8. Massene fra området er spesialavfall og må transporteres til godkjent mottak (Holmestrand). I kontakt med vann og luft vil det dannes svovelsyre som gir ekstremt lav pH og vil gi utvasking av aluminium og tungmetaller, Alle vannledende organismer vil dø mellom Hegland og Tveitereid, mulig helt til Åtangen i Kilsfjoden. Det vil felles ut aluminium på svabergene i Kilsfjorden, svabergene blir hvite. Veien må bygges med massebalanse uten deponier for å redusere risikoen for dødt vassdrag.

### Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 22:30

**Innspill:** Deponi for overskuddsmasse med høy sannsynlighet for syredannende bergarter ifølge fagrapport for ingeniørgologi. Området inneholder bergarter med høyt syredannede potensiale, rødt område og høy sulfidindeks 8. Massene fra området er spesialavfall og må transporteres til godkjent mottak (Holmestrand). I kontakt med vann og luft vil det dannes svovelsyre som gir ekstremt lav pH og vil gi utvasking av aluminium og tungmetaller, Alle vannledende organismer vil dø mellom Hegland og Tveitereid, mulig helt til Åtangen i Kilsfjoden. Det vil felles ut aluminium på svabergene i Kilsfjorden, svabergene blir hvite. Veien må bygges med massebalanse uten deponier for å redusere risikoen for dødt vassdrag.

### Kartutsnitt

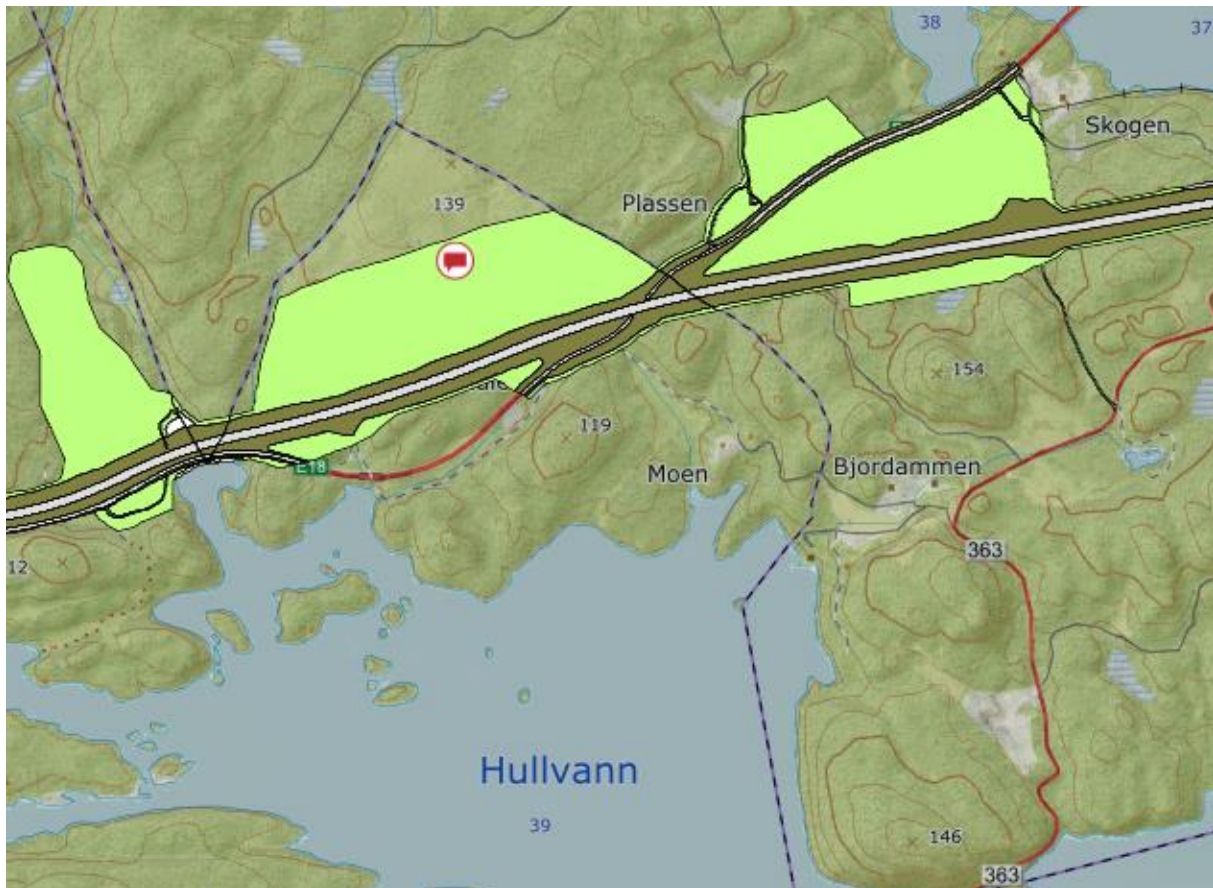


## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 22:3

**Innspill:** Deponi for overskuddsmasse med høy sannsynlighet for syredannende bergarter ifølge fagrapport for ingeniørgologi. Området inneholder bergarter med høyt syredannede potensiale, rødt område og høy sulfidindeks 8. Massene fra området er spesialavfall og må transporteres til godkjent mottak (Holmestrand). I kontakt med vann og luft vil det dannes svovelsyre som gir ekstremt lav pH og vil gi utvasking av aluminium og tungmetaller, Alle vannledende organismer vil dø mellom Hegland og Tveitereid, mulig helt til Åtangen i Kilsfjoden. Det vil felles ut aluminium på svabergene i Kilsfjorden, svabergene blir hvite. Veien må bygges med massebalanse uten deponier for å redusere risikoen for dødt vassdrag.

### Kartutsnitt



### Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 23:04
<b>Innspill:</b> Fare for drenering av Helvetestjenn. Er det plass til 4-felts motorvei mellom Helvetestjenn og Nøkkelbiotopen i Kjeller'n uten å drenere tjenna?	

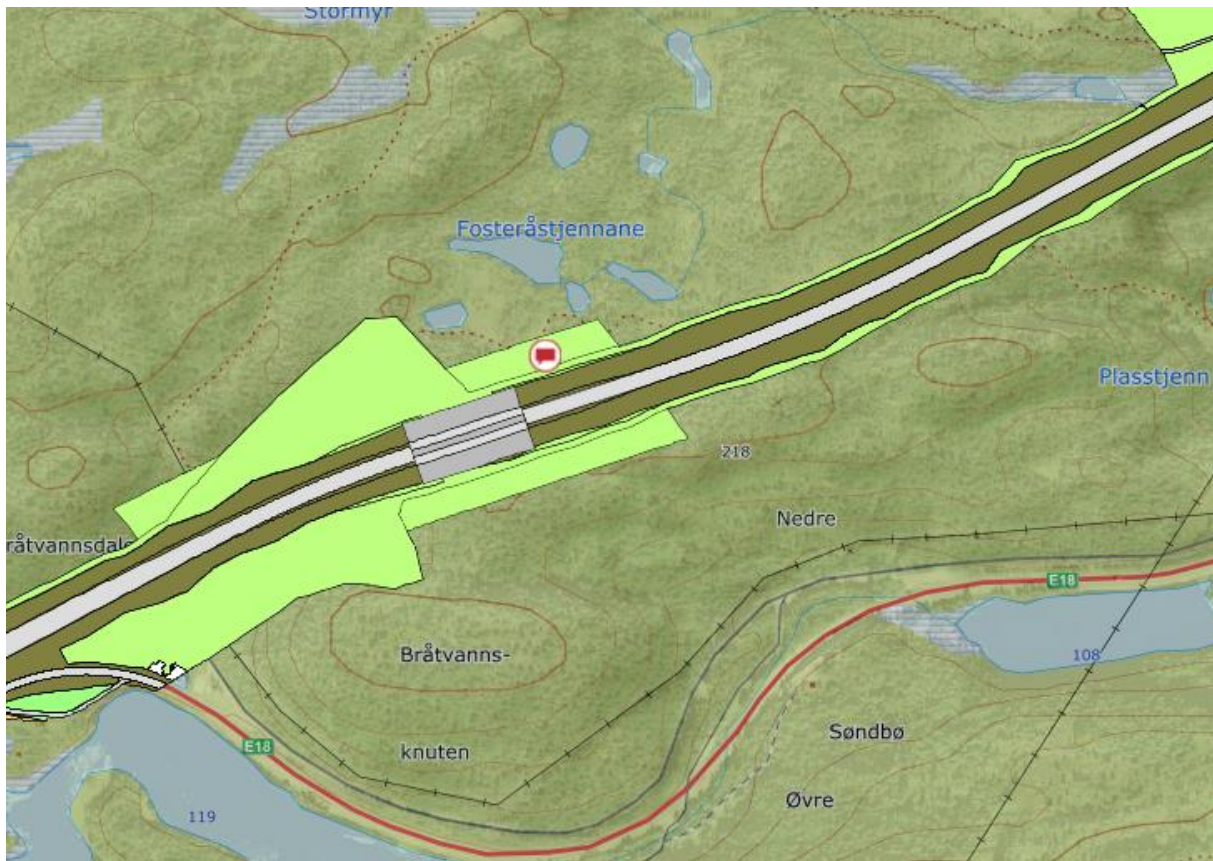
### Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 23:09
<b>Innspill:</b> Ny E18 vil drenere området rundt Fosteråstjennane. Hvordan forsvares dette i forhold til FN's bærekraftsmål?	

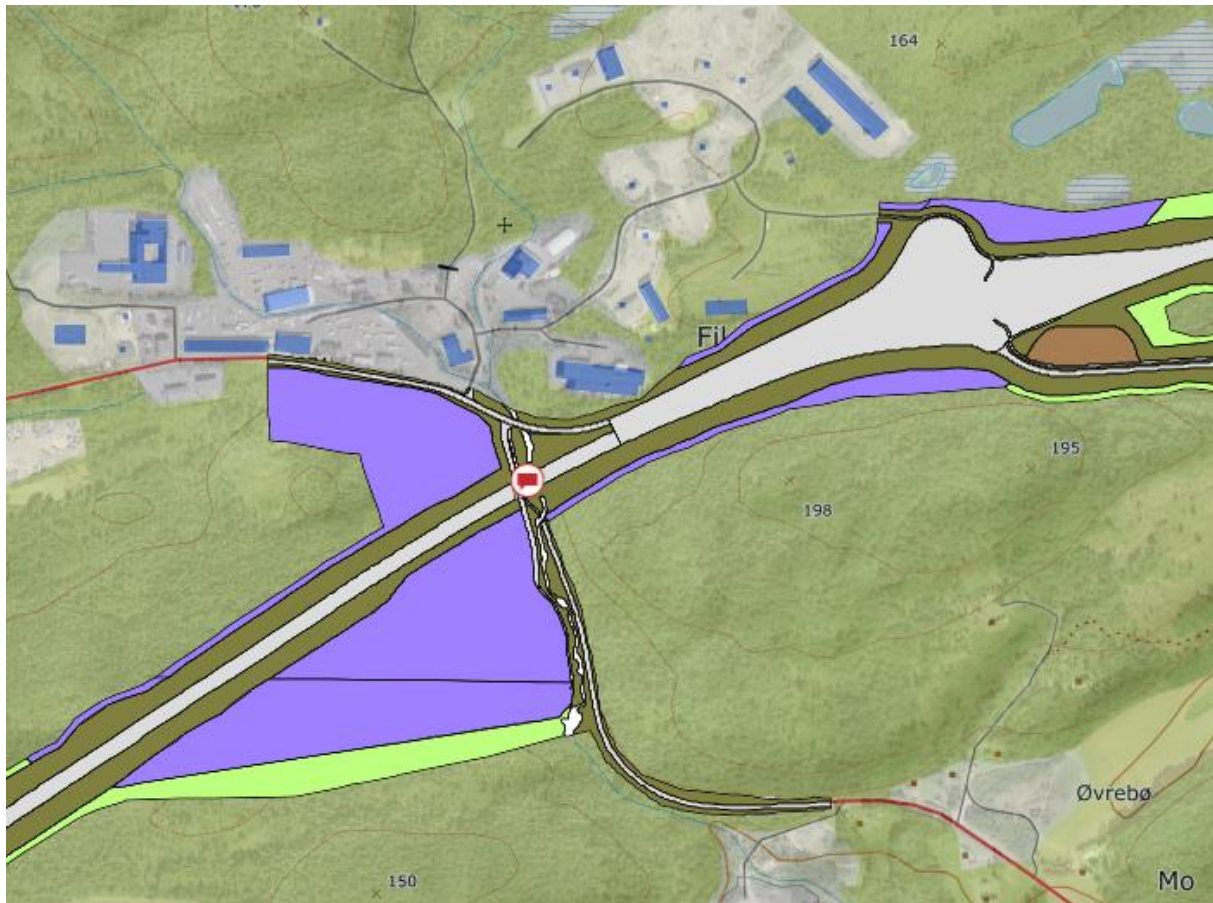
### Kartutsnitt



### Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 23:14
<b>Innspill:</b> Det bør bygges bro som dekker både Krokveien og Kvennvannselva.	

### Kartutsnitt

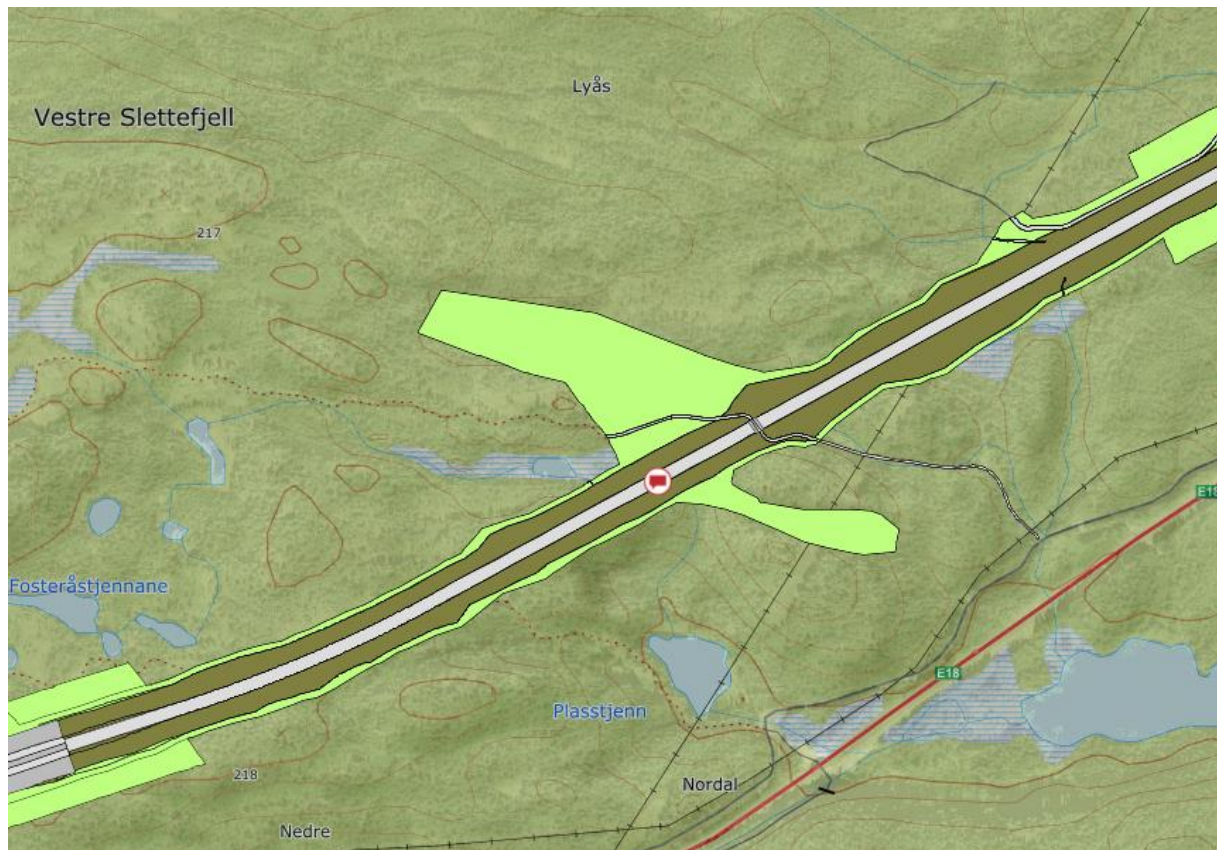




## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 23:18
<b>Innspill:</b> Bekkekulvert bør bygges med naturlig bunn, jamfør Kragerø kommunes reguleringsbestemmelser.	

### Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 23:19
<b>Innspill:</b> Bekkekulvert bør bygges med naturlig bunn, jamfør Kragerø kommunes reguleringsbestemmelser.	

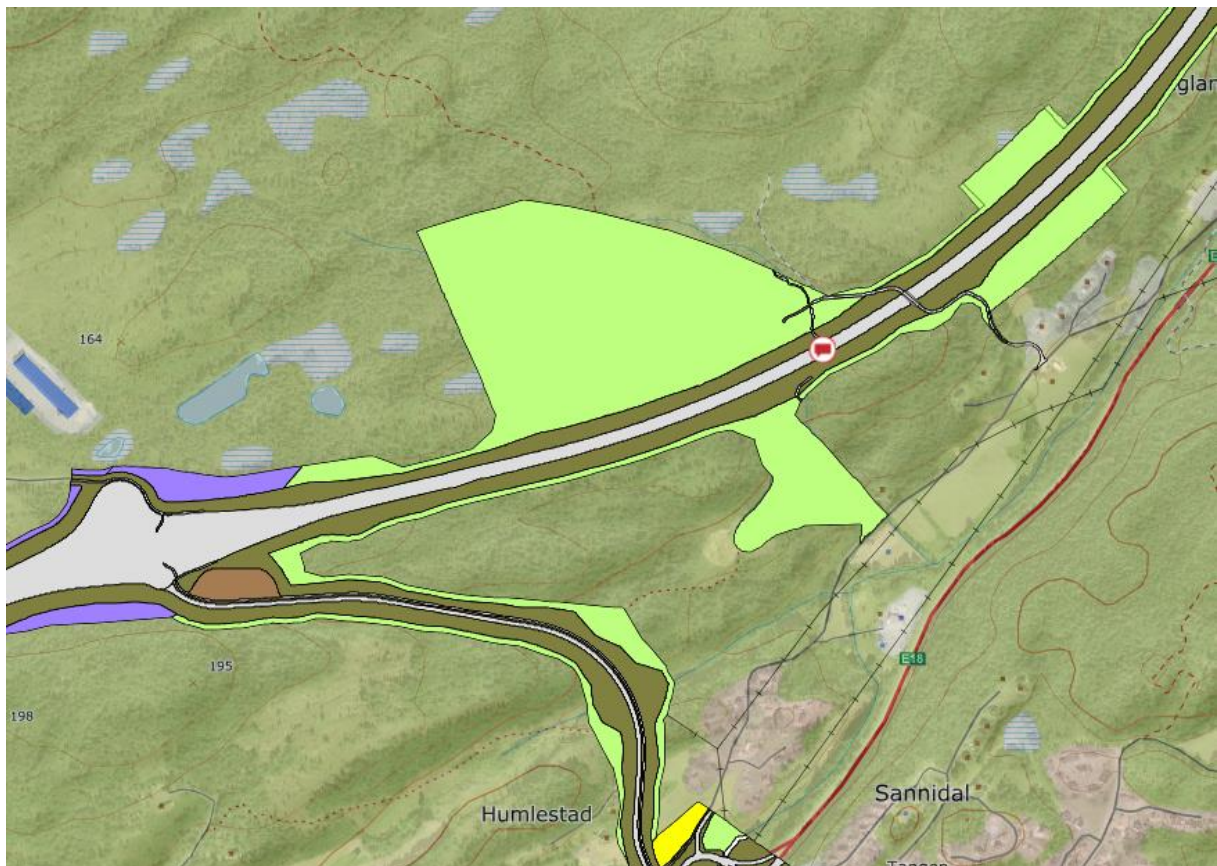
### Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 23:22
<b>Innspill:</b> Bekkekulvert bør bygges med naturlig bunn, jamfør Kragerø kommunes reguleringsbestemmelser.	

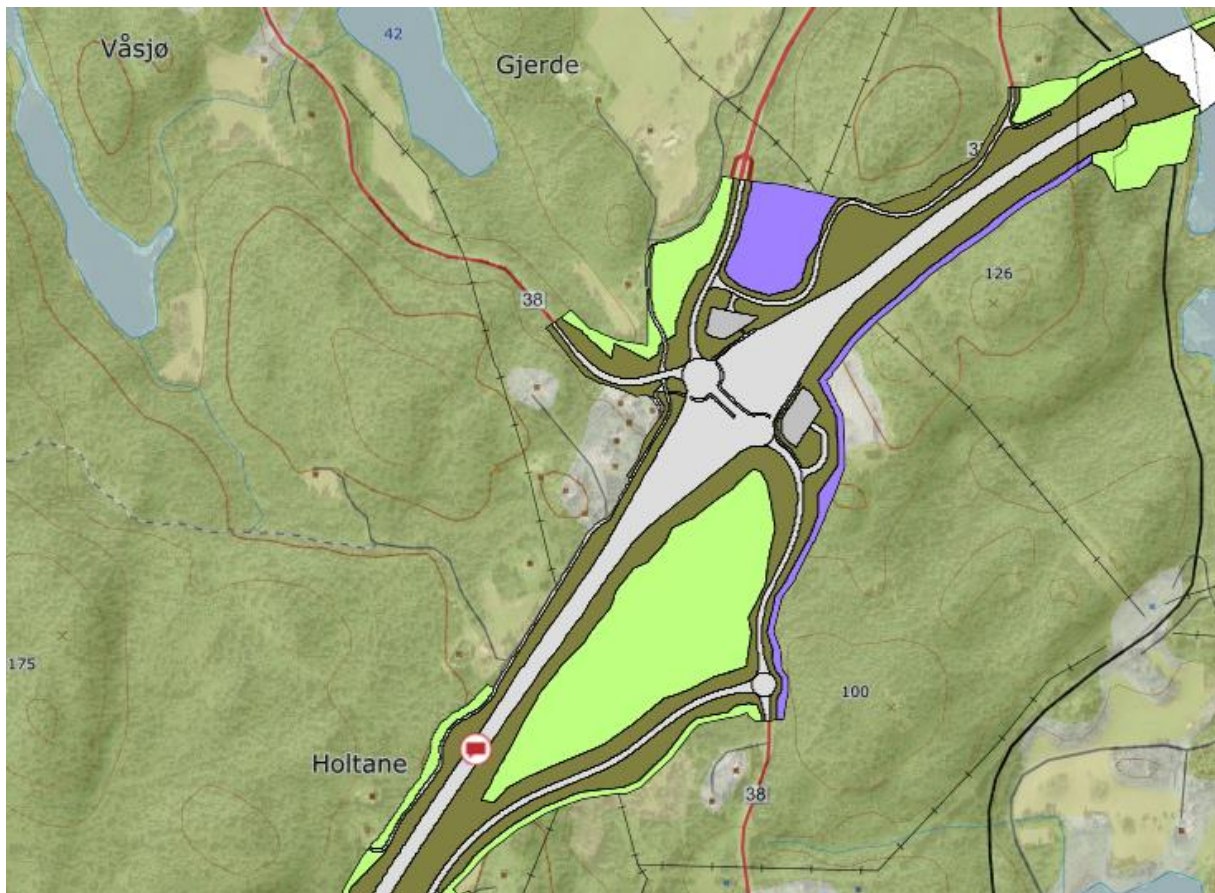
### Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 23:28
<b>Innspill:</b> Bekkekulvert bør bygges med naturlig bunn, jamfør Kragerø kommunes reguleringsbestemmelser.	

### Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 23:30
<b>Innspill:</b> Bekkekulvert bør bygges med naturlig bunn, jamfør Kragerø kommunes reguleringsbestemmelser.	

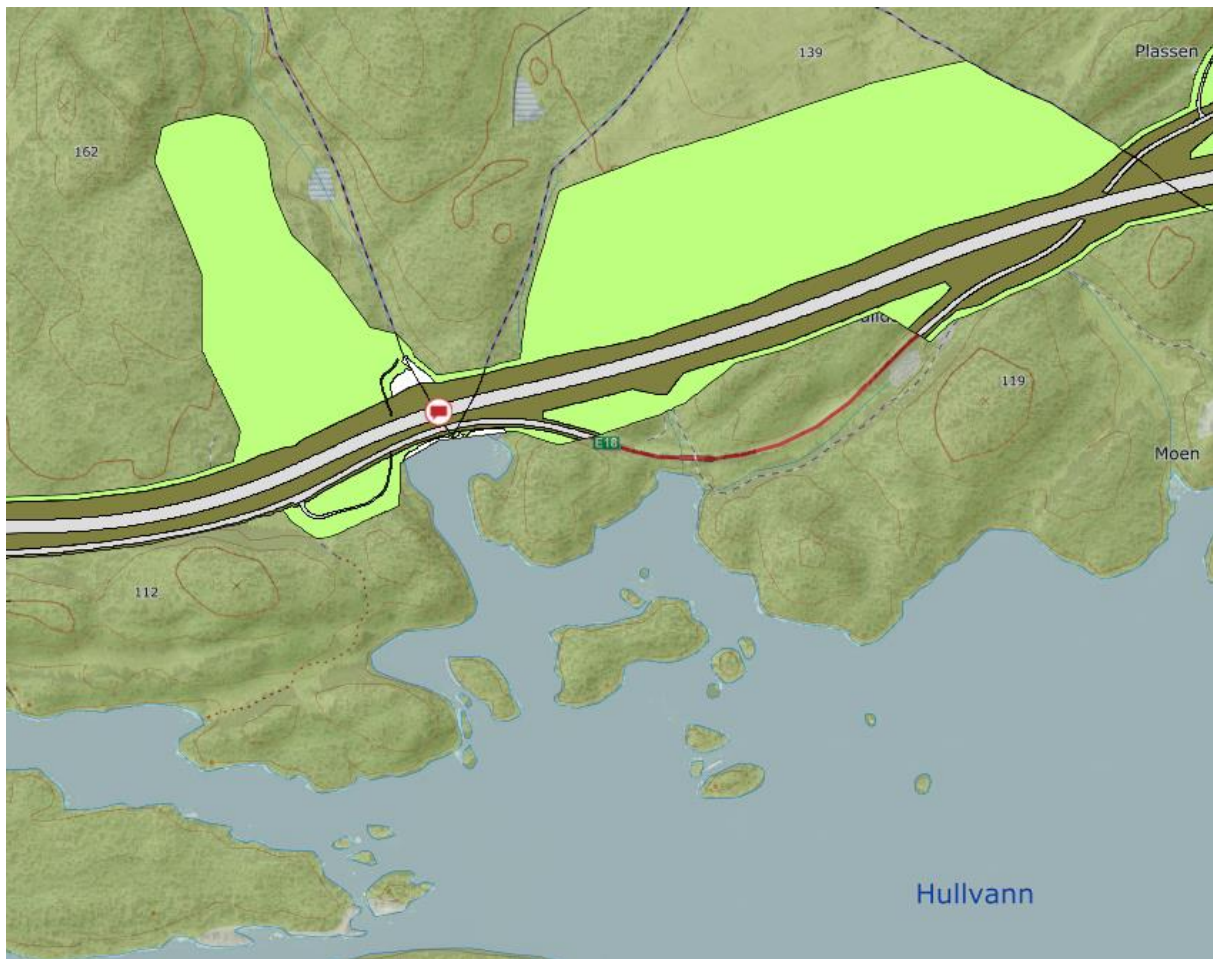
## Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 23:35
<b>Innspill:</b> Det må bygges kulvert som fungerer for fisk. Denne blir lang, skal dekke både ny og gammel E18	

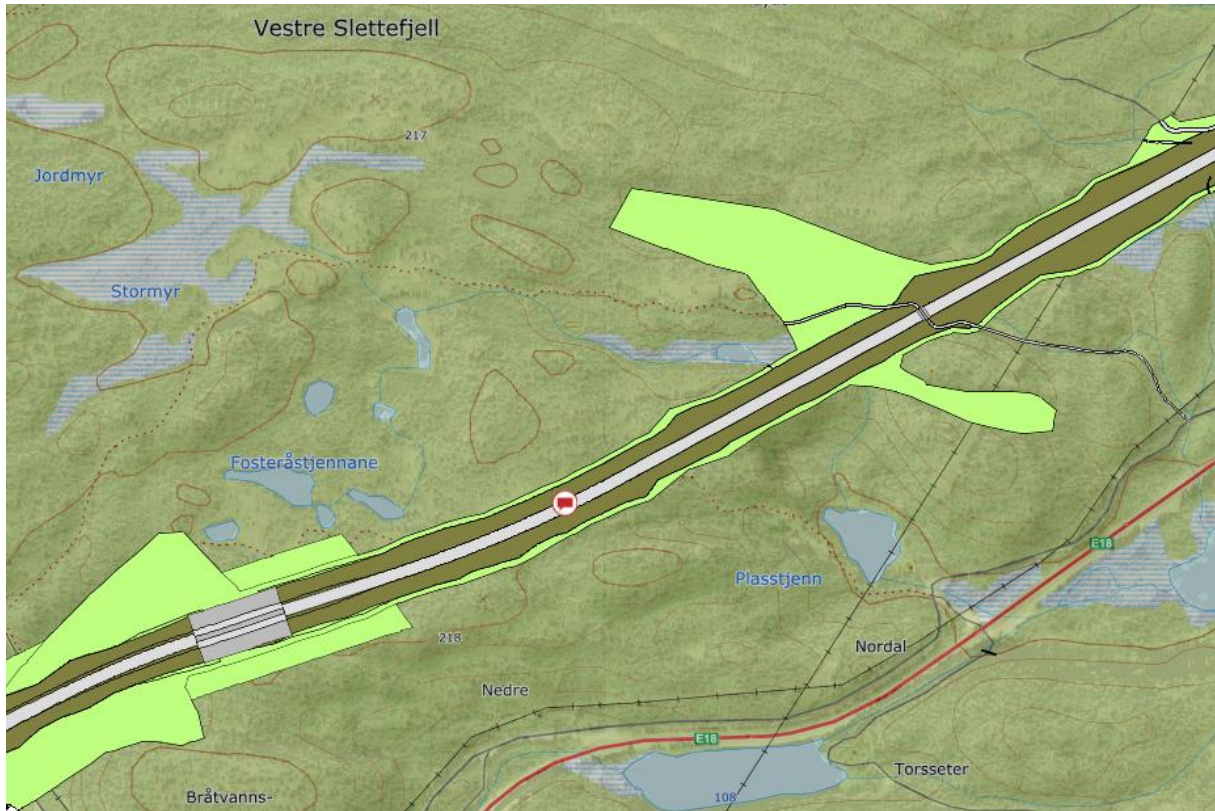
### Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 23:49
<b>Innspill:</b> Bergartene i mellom Dammyra og Bråtvannsdal er ikke kartlagt. Det må gjøres før reguleringsplanen godkjennes.	

### Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 24:02
<b>Innspill:</b> Bergartene i mellom Dammyra og Bråtvannsdal er ikke kartlagt. Det må gjøres før reguleringsplanen godkjennes.	

### Kartutsnitt





## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 24:08
<b>Innspill:</b> Det bør bygges en eller flere amfibietunell mellom Blaytmyrdalen og Fikkjebakke.	

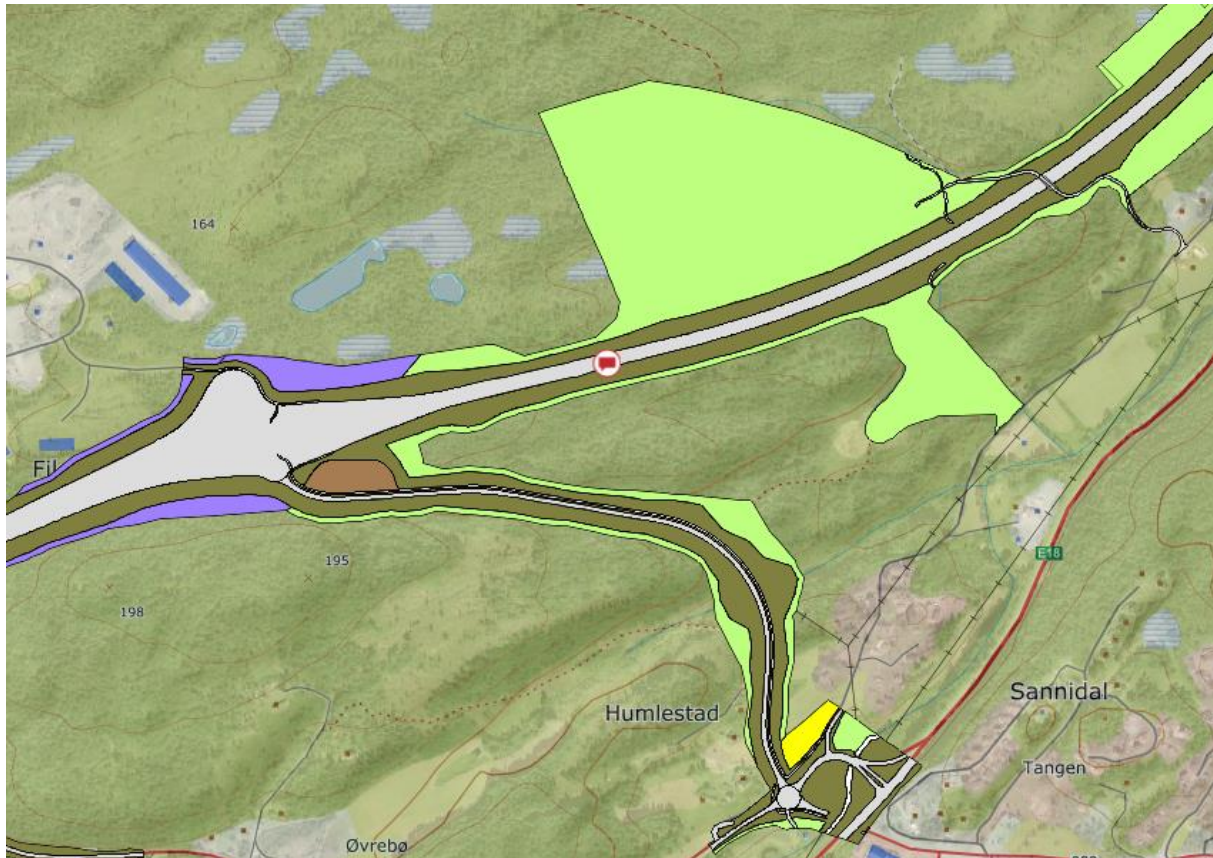
### Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 24:15
<b>Innspill:</b> Generelt dårlig deltaljeringsgrad på reguleringsplanen, eksempelvis høyde på skjæringer, høyde på trasseen, osv.. Statens vegvesen var vanvittig mye bedre på dette området også.	

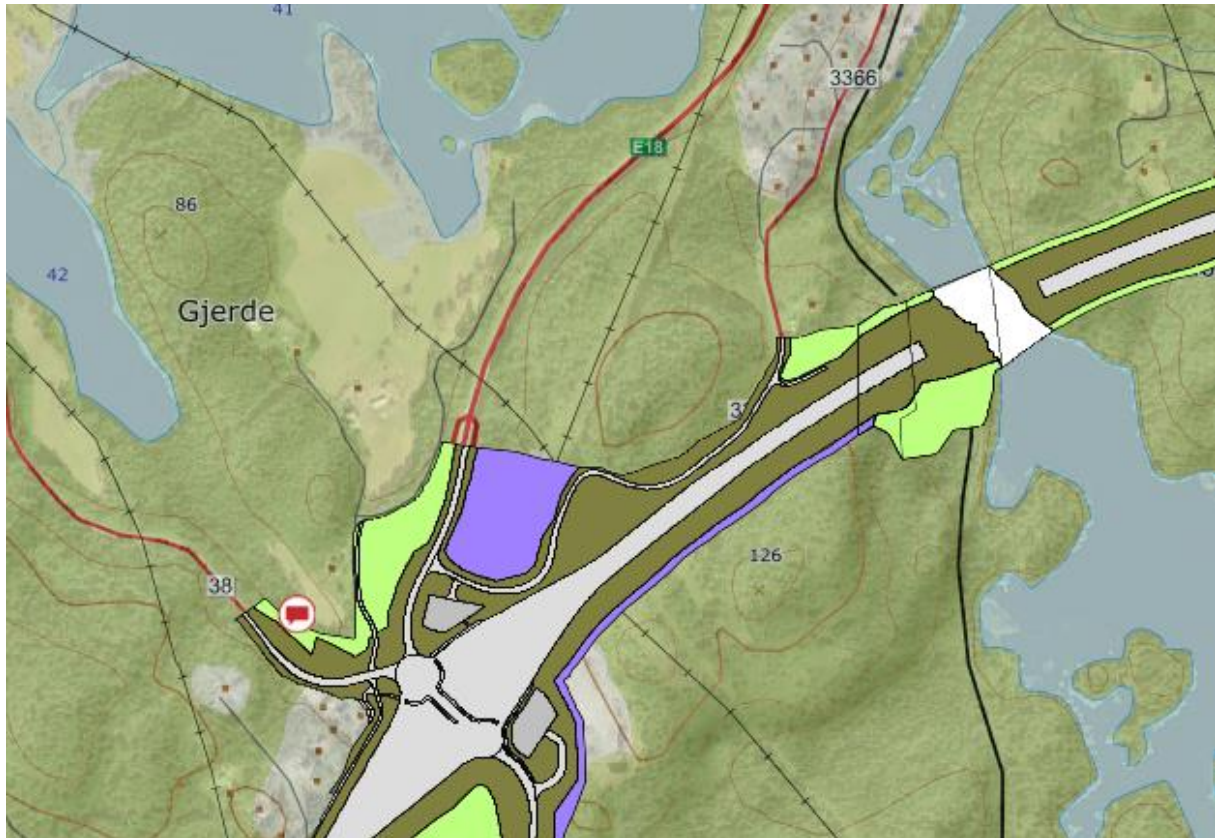
### Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 16:28
<b>Innspill:</b> Gjerdebekken er gytebekk for ørret.	

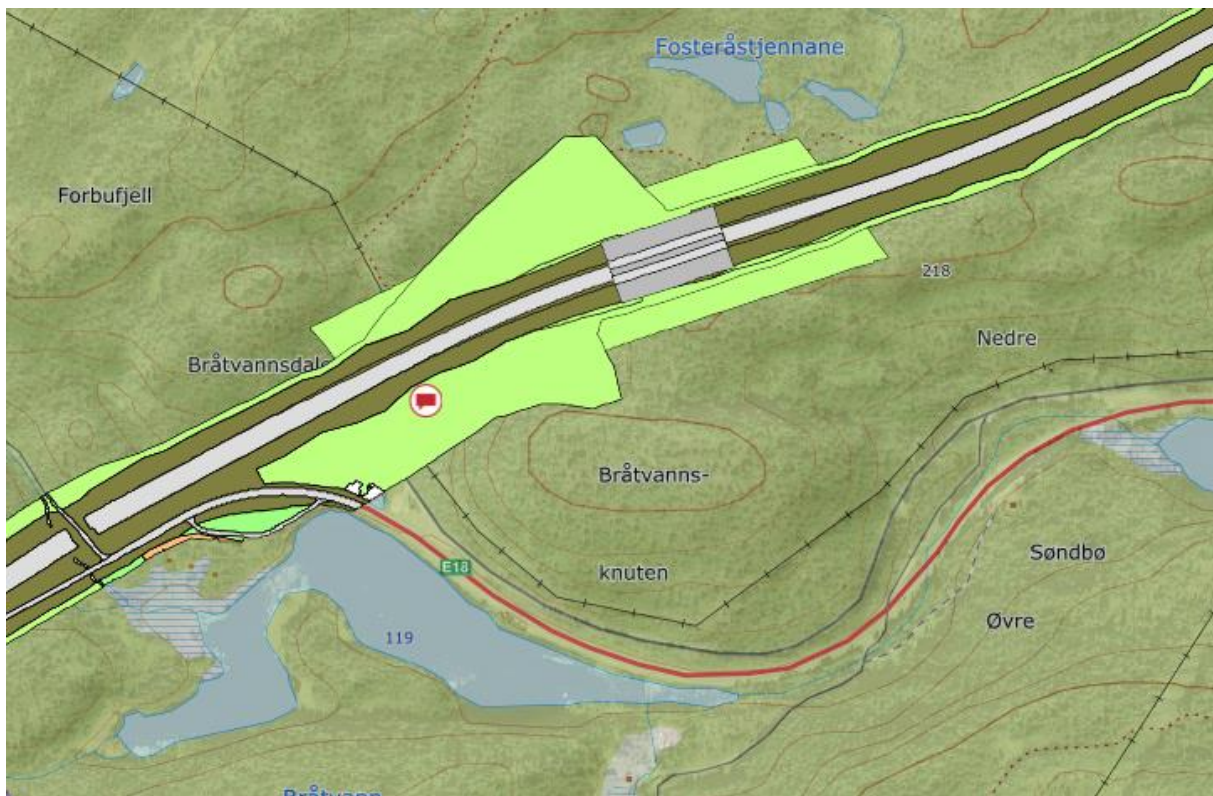
### Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 16:40
<b>Innspill:</b> All masse som tas ut fra Bråtvannsdal til Høgstli (fylkesgrensa) er trolig spesialavfall, dvs syredannede gneis (rødt område), og må kjøres til deponi for spesialavfall. Akutt fare for å forgifte fisk og alle vannlevende organismer med aluminium og tungmetaller fra Bråtvann til Tveitereid, dvs hele vassdraget Bråtvann er en del av. Dette må utredes før reguleringsplanen godkjennes.	

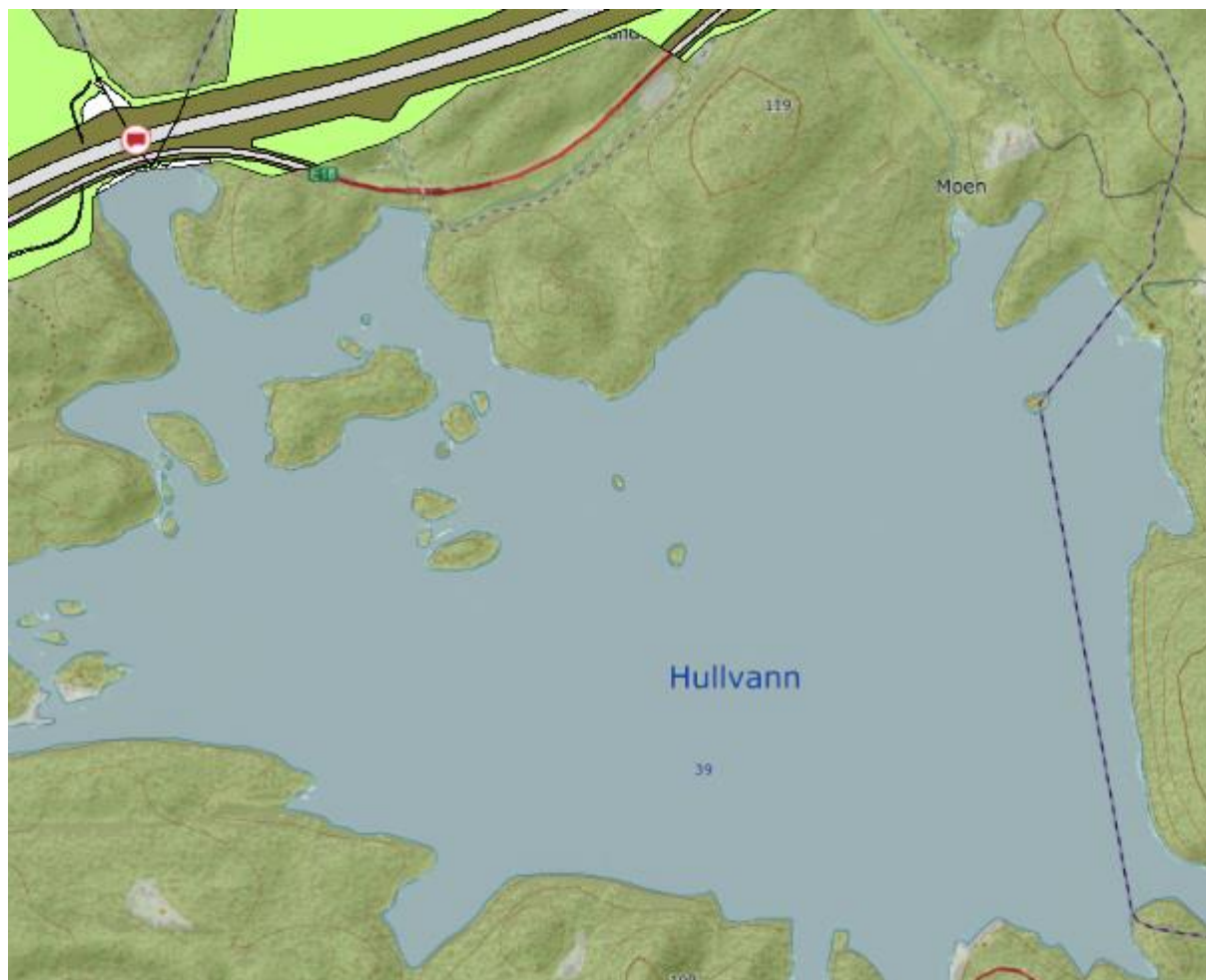
### Kartutsnitt



## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	14/9/2021, 23:35
<b>Innspill:</b> Det må bygges kulvert som fungerer for fisk. Denne blir lang, skal dekke både ny og gammel E18	

### Kartutsnitt





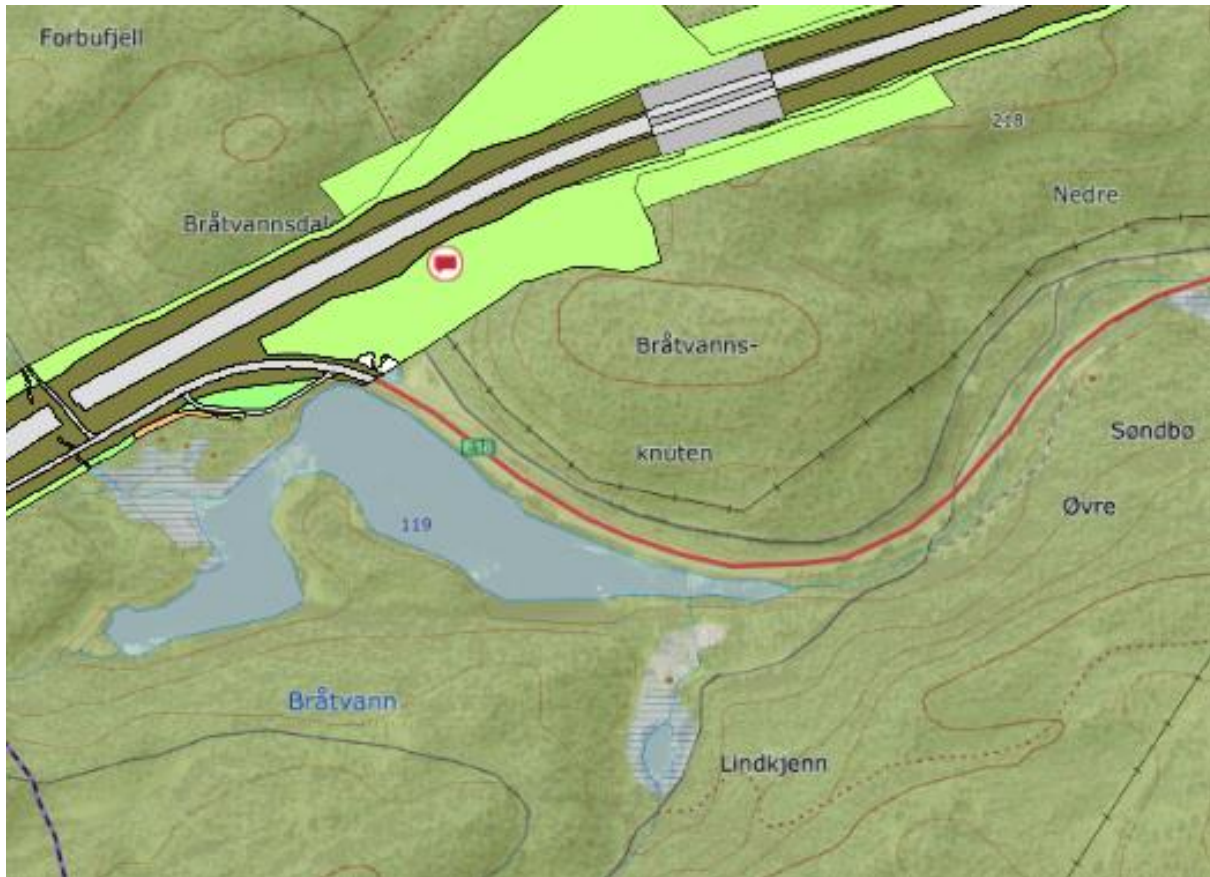


## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	14/9/2021, 16:40

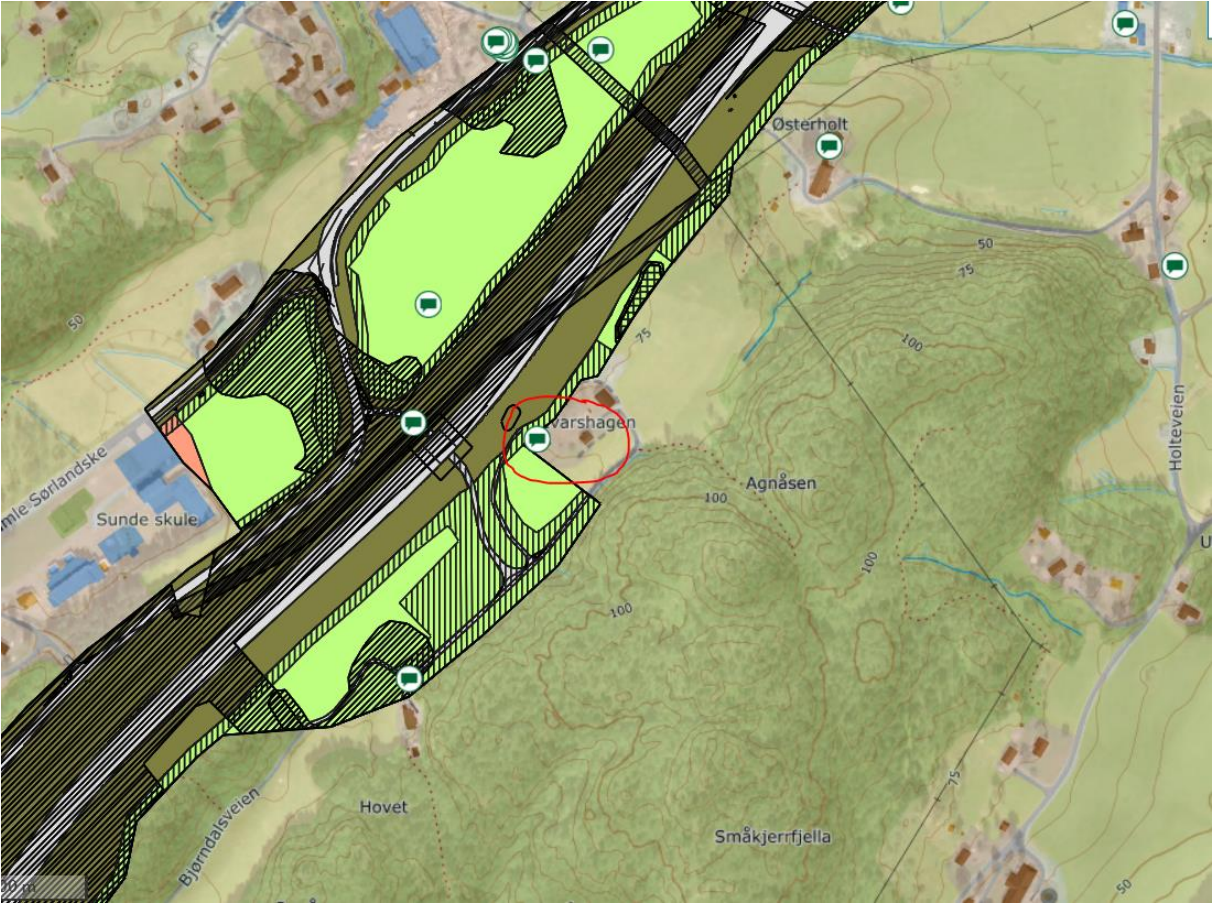
**Innspill:** All masse som tas ut fra Bråtvannsdal til Høgstli (fylkesgrensa) er trolig spesialavfall, dvs syredannede gneis (rødt område), og må kjøres til deponi for spesialavfall. Akutt fare for å forgifte fisk og alle vannlevende organismer med aluminium og tungmetaller fra Bråtvann til Tveitereid, dvs hele vassdraget Bråtvann er en del av. Dette må utredes før reguleringsplanen godkjennes.

### Kartutsnitt









## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 16:28
<b>Innspill:</b> Gjerdebekken er gytebekk for ørret.	

### Kartutsnitt





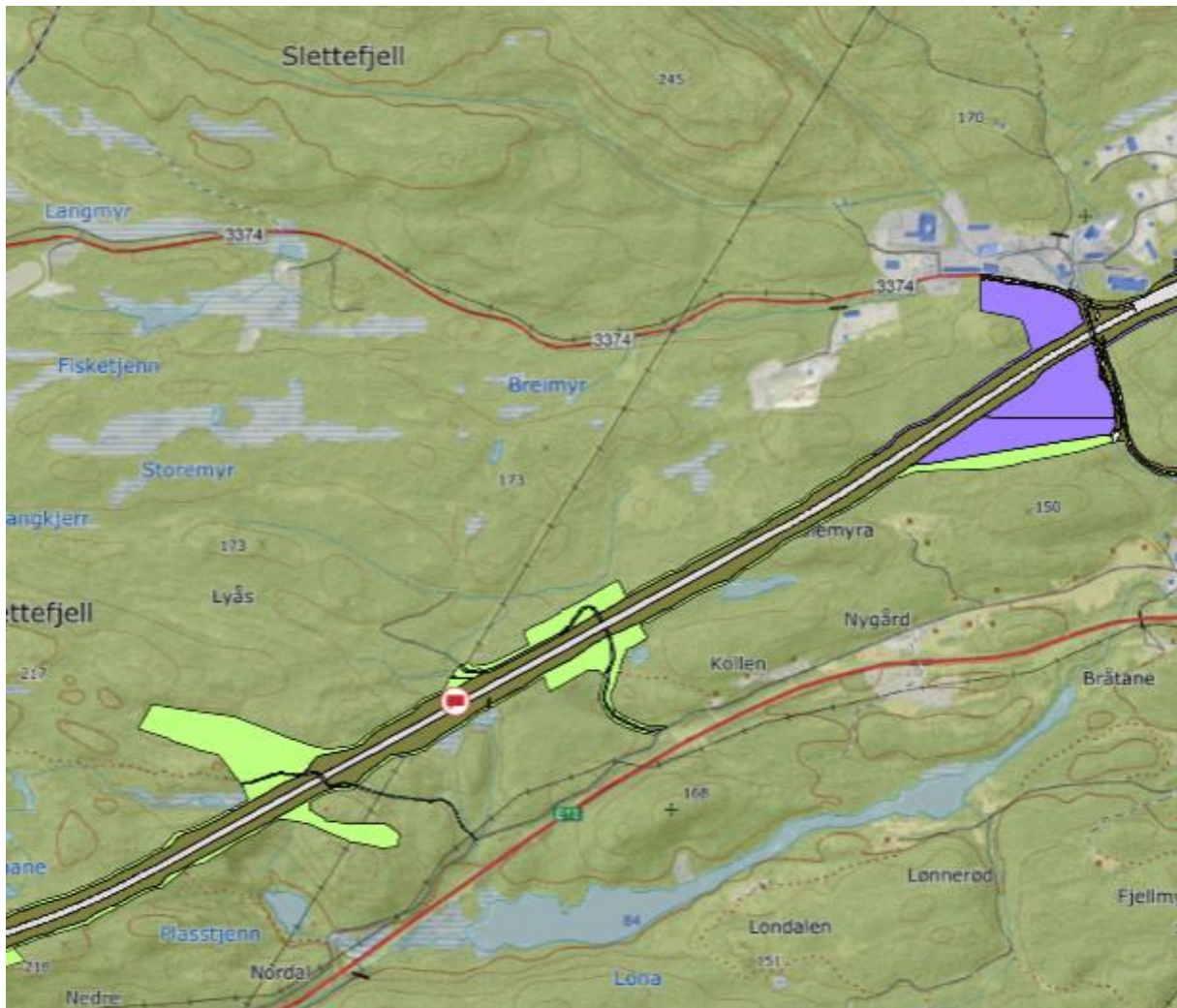


## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 24:02

**Innspill:** Vanvittig fylling mellom Blautmyrdalen og Lyås. Fyllingen vil sannsynligvis inneholde sulfidholdige steinmasser. Vei på høy fylling vil også spre støy unødig langt, støyskjerming bør utføres ved støykilden, dvs. langs veien.

### Kartutsnitt







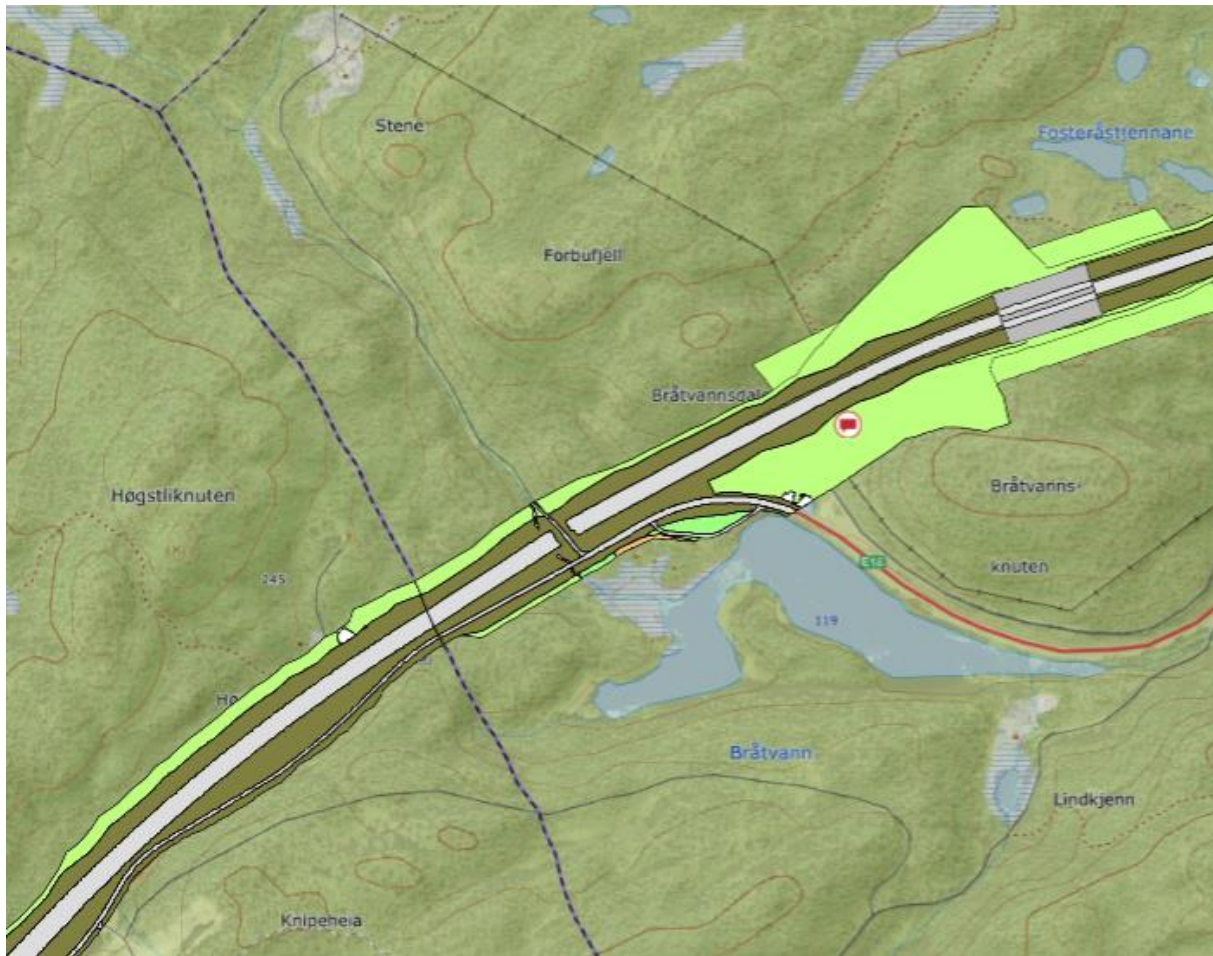


## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 16:40

**Innspill:** All masse som tas ut fra Bråtvannsdal til Høgstli (fylkesgrensa) er trolig spesialavfall, dvs syredannede gneis (rødt område), og må kjøres til deponi for spesialavfall. Akutt fare for å forgifte fisk og alle vannlevende organismer med aluminium og tungmetaller fra Bråtvann til Tveitereid, dvs hele vassdraget Bråtvann er en del av. Dette må utredes før reguleringsplanen godkjennes.

### Kartutsnitt





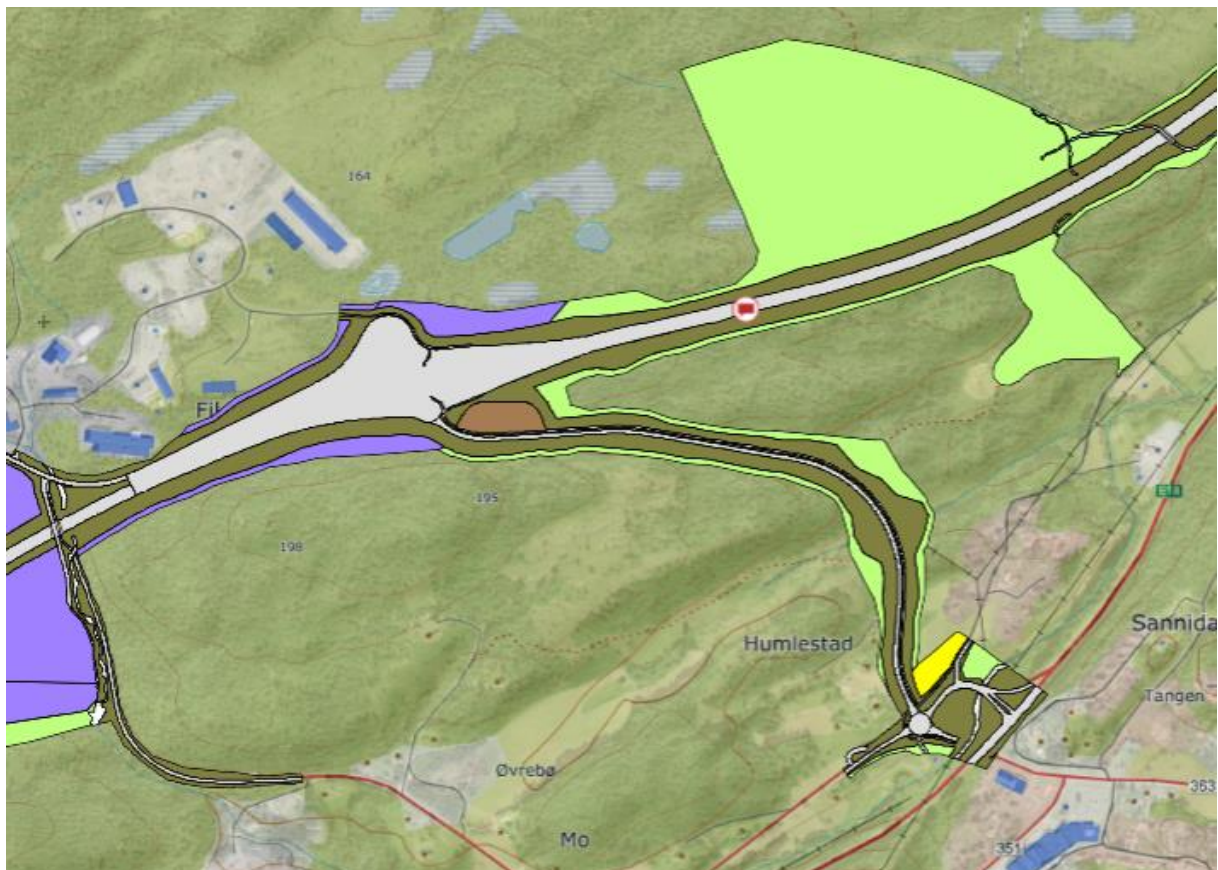


## Sannidal Skogeierlag

<b>Navn</b>	Sannidal Skogeierlag
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 24:15

**Innspill:** Generelt dårlig deltaljeringsgrad på reguleringsplanen, eksempelvis høyde på skjæringer, høyde på trasseen, osv.. Statens vegvesen var vanvittig mye bedre på dette området også.

### Kartutsnitt





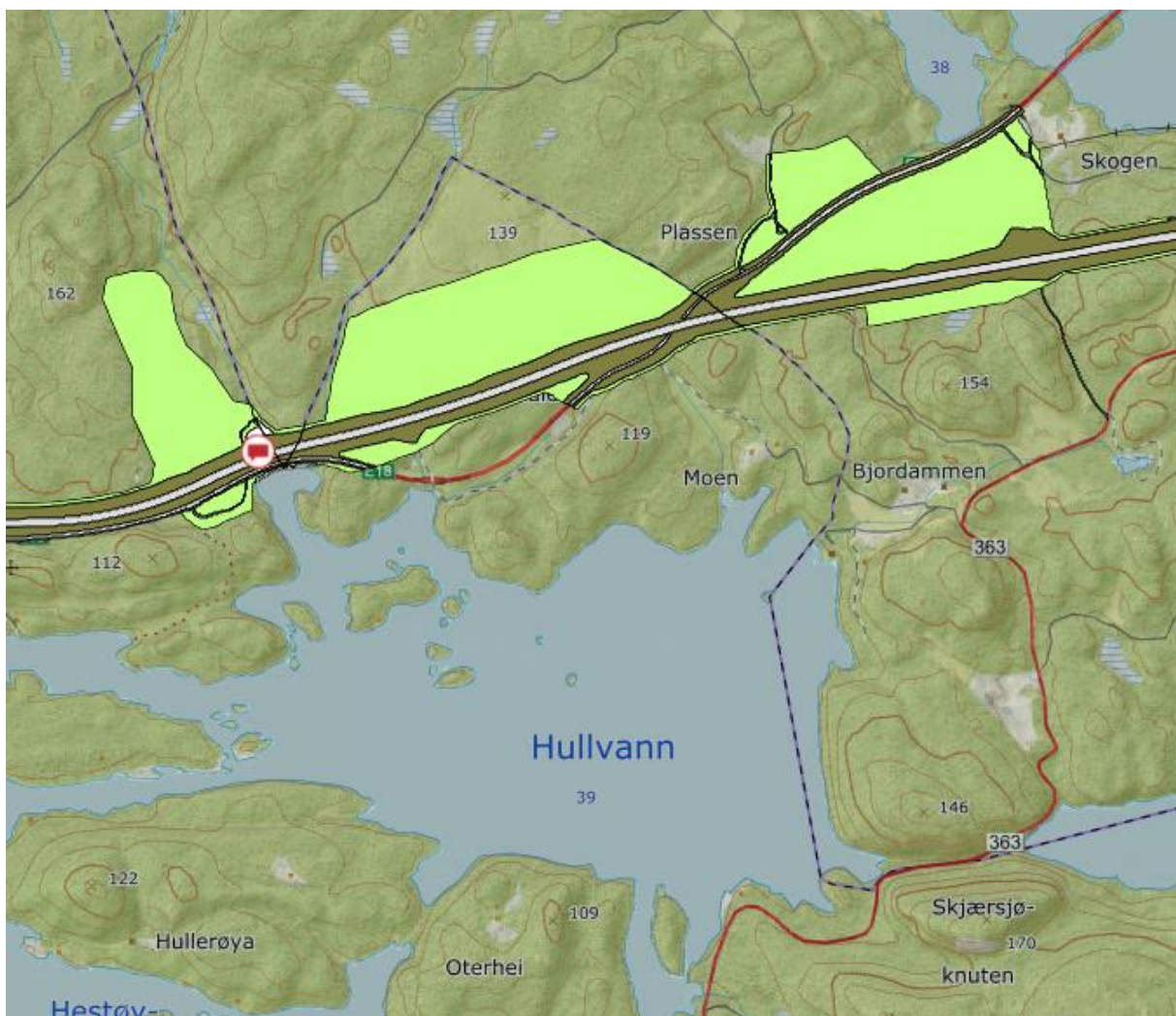


**Styringsgruppe for vannområde Kragerøvassdraget - ved vannområdekoordinator Elke Karlsen**

<b>Navn</b>	Styringsgruppe for vannområde Kragerøvassdraget - ved vannområdekoordinator Elke Karlsen
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 13:54

**Innspill:** Vedlagt følger styringsgruppe for vannområde Kragerøvassdraget sin høringsuttalelse. Vist på kart: Stidalsbekken (Hullvann) Andre lokalisasjoner: Massedeponier ved Hullvann og Stidalen, høye fyllinger ved Blautmyrdalen/Vassbåndalen og Bråtvannsdalen, bro over Fossen, Gjerdedalsbekken.

**Kartutsnitt**



## Vannområde Kragerøvassdraget

Behandling av sak  
21/18

### Styringsgruppe

<p><b>Styremedlemmer:</b></p> <p><i>Politikere</i> Lina Bringsli, VTFK Erik Næsland, Kragerø kommune Heidi Herum, Bamble kommune Jan Terje Dahle, Drangedal kommune</p> <p><i>Rettighetshavere</i> Mathilde Berg, Skagerak Kraft AS Arne Larsen, Kragerøvassdr. grunneierlag Havnevesenet Kragerø v/havnefogd</p> <p><i>Prosjektleder</i> Elke Karlsen, Kragerøvassdraget koordinator</p>	<p><b>Vara innkalles ved forfall av styremedl.:</b></p> <p>Kjersti Myro , VTFK Knut Jarle Sjørdalen, Kragerø kommune Jan Runar Arvesen, Bamble kommune Jens Erik Rudlang, Drangedal kommune - vara</p> <p><b>Arbeidsgruppe valgfritt:</b> Cathrine Nedberg, VTFK Arne Kjellsen, Fylkesmannen i VT Christian Hagstrøm, Bamble kommune Tina Forsnes, Drangedal kommune</p>
---	--

### Dagsorden:

Nr.	Saker med ev. vedlegg
21/18	Høring av reguleringsplan for Nye E18 gjennom deler av Bamble kommune og hele Kragerø kommune

Med vennlig hilsen  
Elke Karlsen, prosjektleder, 99 20 57 97



## SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Elke Karlsen  
Saksnr. 21/18

Type: Vedtak

### Høring av reguleringsplan for Nye E18 gjennom deler av Bamble kommune og hele Kragerø kommune

Reguleringsplan for Nye E18 er på høring med frist 15.09.21.

Det var planlagt å gjennomføre et møte med Espen Hoell fra Nye Veier i midten av august ang. forundersøkelser i vann og vassdrag som er gjennomført av NIBIO. Dette er blitt utsatt og vi prøver å få det til i neste møte i styringsgruppen den 29.09.21.

For å rekke høringsfristen er det hensiktsmessig å behandle høringsinnspill per mail.



Høringsdokumentene finnes under denne linken:

<https://www.nyeveier.no/nyheter/nyheter/offentlig-ettersyn-av-planforslaget/#/content/content/edit/5476?mculture=nb>

Prosjektleder/vannområdekoordinator har sett på høringsdokumenter og har notert seg følgende momenter underveis:

Fra høringsdokumentet «reguleringsbestemmelser Bamble og Kragerø»

#### **2.8 Naturmangfold og vannmiljø (§ 12-7 nr.6)**

##### **2.8.1 Vassdrag**

Berørte vassdrag skal tilbakeføres med naturlig utforming. Tilbakeføring omfatter kantvegetasjon, vannløp og substrat.

Bekkekulverter skal konstrueres slik at de ikke forårsaker nye vandringshindre for fisk eller andre ferskvannsorganismer. Kulvertløsning skal tilrettelegges for passering av landlevende organismer ved hjelp av langsgående repos og naturlig bunnsubstrat.

Bekke- og elvekryssinger skal lokaliseres og bygges slik at skader på vannmiljøet i størst mulig grad begrenses. Ved behov for plastring og erosjonssikring skal tiltakene bygges slik at de er minst mulig til skade for vannmiljøet.

Som en del av prosjektets miljøoppfølging utarbeides tiltaksplaner for vassdrag med sårbare sjeldne arter.

Detaljplanlegging og utførelse av vassdragstiltak skal foregå i samråd med fagkyndig med naturfaglig kompetanse.

### **3.4 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (§ 12-5 nr.6)**

#### **3.4.1 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (V)**

Området omfatter vassdrag med tilhørende strandsone. Før det igangsettes arbeid i kantsonen, skal det utarbeides en detaljert plan for hvordan rekonstruksjon skal skje, og hvordan arbeid skal gjennomføres for å minimalisere inngrep. Tiltak skal fastsettes i miljøoppfølgingsplan.

Vannområdekoordinator for Kragerøvassdraget henviser dessuten til NIBIO rapporten med førundersøkelser av vann og vassdrag, den ble sendt ut i egen mail tidligere.

I rapporten er vannforekomstene delt inn i Bakkevann, Grummestadvann, Lonavassdraget, Hullvann og Hullvannvassdraget, og Kragerøvassdraget (dvs. Tyvann, Søndbøvann, Tisjø, Gjerdedalskilen). Rapporten viser dagens tilstand av vannforekomstene og er et viktig kunnskapsgrunnlag når veiprojektet skal gjennomføres. I følge §12 i vannforskriften skal dagens miljøtilstand ikke forringes av nye tiltak og nye aktiviteter.

### **Styringsgruppen ønsker å sende følgende innspill i forbindelse med høring av reguleringsplan for Nye E18:**

- Kantsoner langs vassdrag og ved krysninger er særlig viktig og må ha tilstrekkelig bredde for å gi en god effekt (jf. NIBIO, NVE veileder).
- Alle vassdragstiltak må inngå i reguleringsplanen og være tilstrekkelig belyst. § 12 i vannforskriften og nylig publisert veiledning beskriver hvordan nye tiltak og nye aktiviteter skal behandles.
- Reguleringsplanen skal sørge for at nedbygging og tørrlegging av myrområder unngås.
- Det bør tilstrebes å finne bedre alternativer istedenfor planlagte massedeponier ved Hullvann 20-30 m og Stidalen 40-50 m.

- Høye fyllinger ved Blautmyrdalen/Vassbåndalen (20-30 m) og Bråtvannsdalen (20-30 m) er uheldig og tunnel bør utredes.
- Bro over Fossen (Kragerøvasdraget), bropilarer i vann må unngås.
- Ivareta Gjerdedalsbekken som er en god gytebekk. Det foreslås oppsamling for saltavrenning og overflatevann med slitasjeprodukter fra veidekke og bildekk, samt trafikkforurensning av kjemisk art.
- Opprettholde Stidalsbekken (Hullvann) sin funksjon som gytebekk. Det innebærer at en må sikre mulighet for fiskevandring inn og ut av den innerste delen av Stidalskilen. Fra før er fyllingen under dagens E18 et vandringshinder for fisk, fordi det ligger tørrlagt i perioder. Dette bør også utbedres for å sikre fiskens vandringsvei.
- Viktig å nevne at deponiområder må sikres slik at det ikke oppstår avrenning av partikler og næringsstoffer til vann og vassdrag (jf. fagrapporter ifm høringen).
- All erosjonssikring i vassdrag må utføres på en miljøvennlig måte, dvs. at mest mulig av den naturlige elvemorfologien og de naturlige sedimentdynamiske prosesser opprettholdes.

Styringsgruppen slutter seg for øvrig til NVE sine innspill nr. 2 og 6 (se nedenfor) som ble spilt inn under behandling av kommuneplandelen i 2019.

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 planens 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.*



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 høringen 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 konkretvurdering.»*

**Vedtak:**

Styringsgruppen vedtar punktene ovenfor som sin høringsuttalelse til forslag om reguleringsplan for nye E18 strekningen gjennom deler av Bamble kommune og hele Kragerø kommune.

Med vennlig hilsen

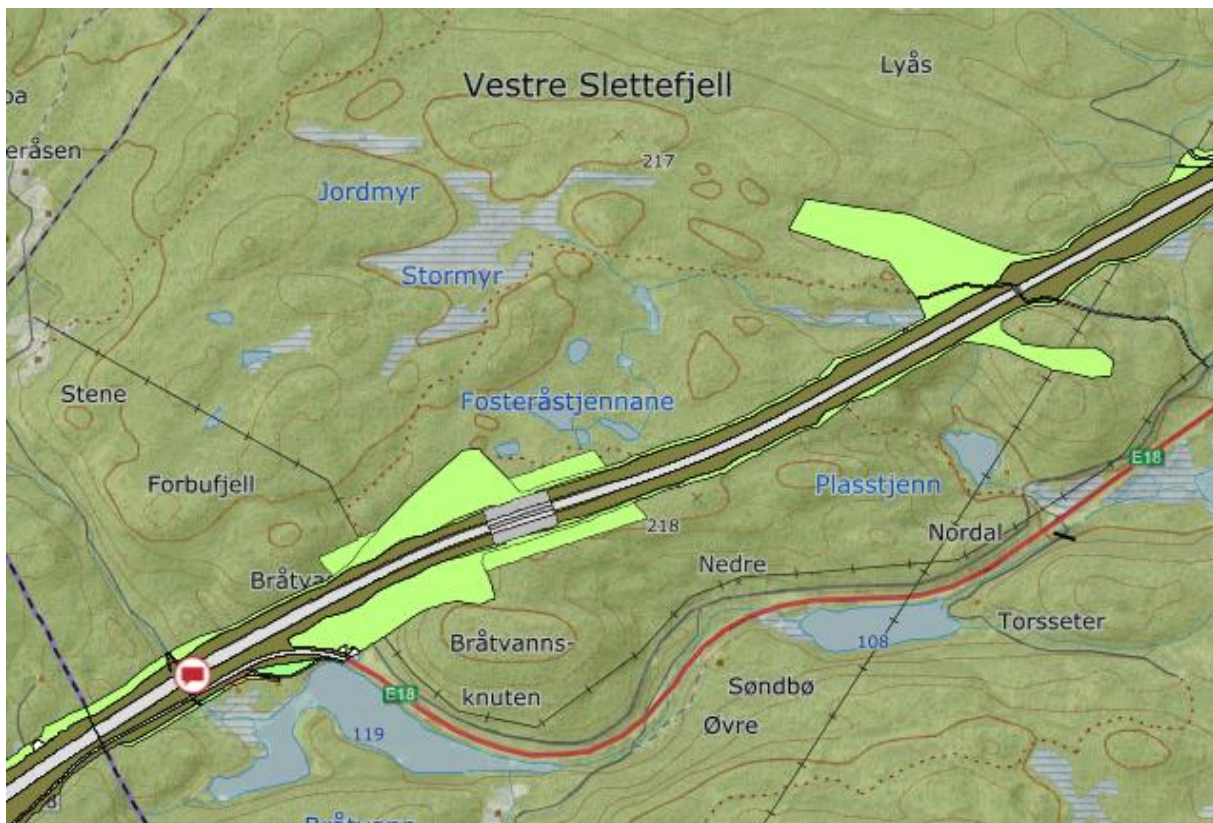
Elke Karlsen  
Vannområdekoordinator, Kragerøvassdraget

### Stedalen veilag

<b>Navn</b>	Stedalen veilag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 21:31

**Innspill:** Skogsbilvei, vogntog på 24m må kunne passere, høyde bro min.5m. det bør bygges ny bro som dekker både skogsbilvei og Stebekken. Eksisterende bekkekulvert fungerer ikke for fisk, denne har glatt betongbunn og dropp nedstrøms, dette strider mot reguleringsbestemmelsene for Kragerø kommune, denne krever naturlig bunn i kulverten..

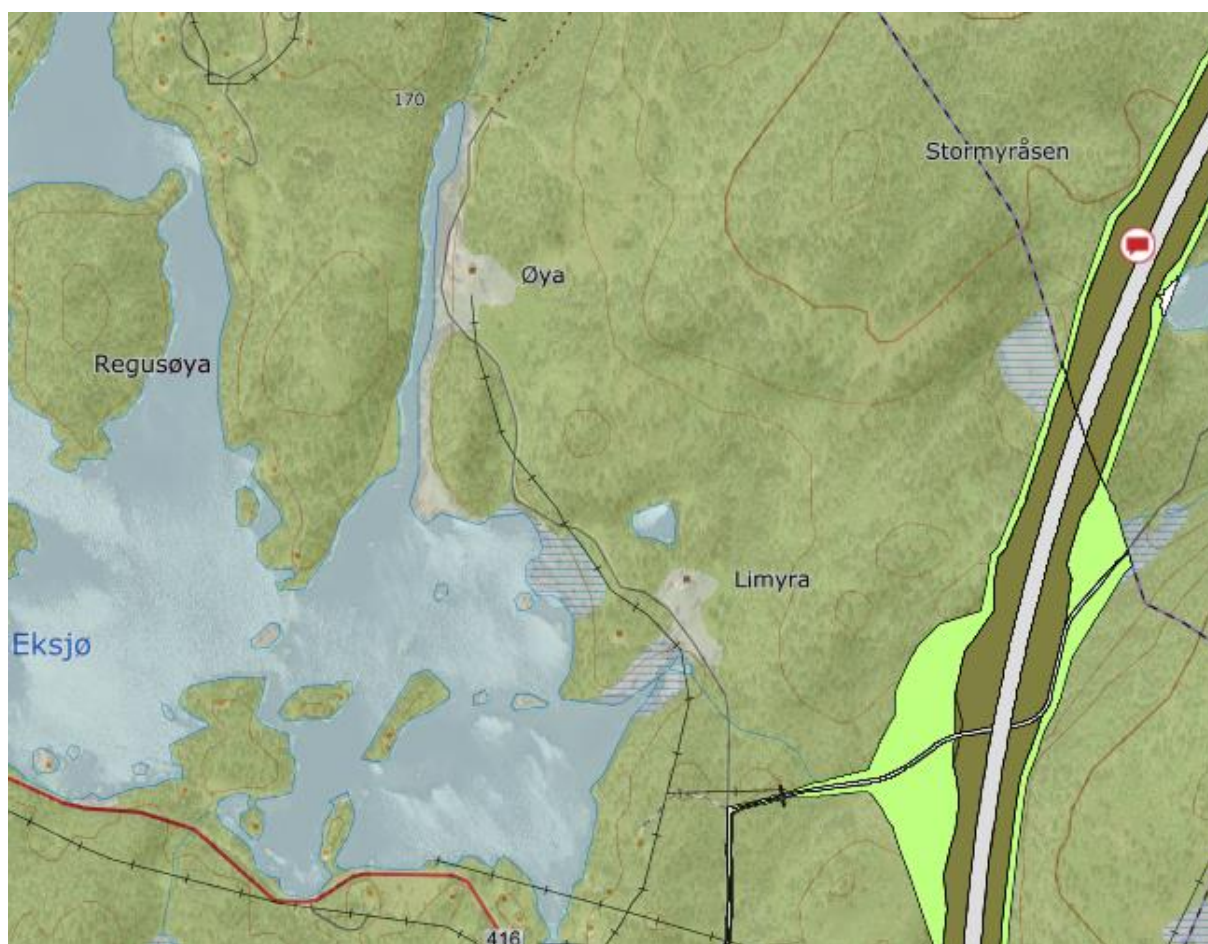
### Kartutsnitt



### Petter Sjaavaag

<b>Navn</b>	Petter Sjaavaag
<b>Innsendt</b>	9/14/2021, 20:22
<b>Innspill:</b> Fra Søndeled Jaktlag. Se vedlegg	

### Kartutsnitt



## **Uttalelse fra Søndeled jaktlag som er en sammenstilling av grunneiere fra Søndeled til Sjøvåg.**

Vi blir ikke direkte berørt, men vi grenser mot Gjerstad og ligger på «utsiden» av planlagt vei.

### **Generelt:**

Vi er kritiske til at det gjennomgående er planlagt minimumsløsninger for vilt og ber om at det anlegges større viltpassasjer, spesielt der det er viktige vilttrekk og der det er kombinert bruk. Vi vil også presisere at det er viktig med forholdet mellom lengde og bredde og at det er bredde/lengde for viltet som er avgjørende og ikke målene på selve konstruksjonen.

Vi vil presiserer viktigheten av å få på plass tilstrekkelig med viltgjerder før veien åpner for trafikk så det ikke blir en gjentakelse av problemene ved E18 T-A. Vi mener det må anlegges viltgjerder også der det er høye skjæringer.

Vi mener NV må stille tydelige krav til arealer som skal restaureres slik at dette ikke blir «skrotemark» men biologisk fungerende områder som økologisk sett passer inn i området.

Vi mener det burde vært (flere) tunneller på hele strekningen/innenfor planen for dersom prosjektet blir bygget som det nå foreligger blir det en enorm barriere for folk og vilt. Store deler av området er preget av lite menneskelige inngrep og arbeidene som er planlagt er irreversible. Vi mener metodikken som benyttes ikke vektlegger tap av natur, habitatfragmentering, samlet belastning og usikkerhet i tilstrekkelig grad. Vi mener da at staten (i form av NV) ikke følger føre-var prinsippet, konvensjonen om biologisk mangfold og naturmangfoldloven.

Vi mener det er en svært uheldig bestilling med 110 km/t og 4-felt fordi dette gir lite fleksibilitet og medfører langt større naturinngrep enn om tilnærmingen hadde vært «økt sikkerhet og fremkommelighet, samt redusert reisetid, men med lite innvirkning på lokalsamfunn og miljø». Vi mener NV burde utfordret bestillingen langt tidligere – ikke minst mtp byggekostnad.

Vi opplever i dag at bestanden av storvilt er lav i vårt område og at bestanden er langt større innenfor E18. Dagens E18 er en betydelig barriere og ved jakt har vi ikke registrert at losen følger dyr gjennom eksisterende viltpassasjer. Vi tror det i hovedsak er noen få dyr som bruker dagens viltpassasjer. Vi er redd for at prosjektet vil bidra til ytterligere reduksjon av denne/fragmenteringa av bestander/hindre oppbygging av til større bestand med de negative konsekvensene dette fører med seg som lavere uttak av godt, sunt og bærekraftig kjøtt, svekket kultur/tradisjon/kompetanse rundt storviltjakt.

Vi støtter for øvrig innspill fra Risør kommune.

### **Stedspesifikt:**

- Knuten og Savann: her er det mange interesser, ink. vilt, og vi mener dagens løsning er alt for dårlig. Her må både Knutebekken og Savann berøres mindre (lengre bru(er), trekke fundamenter og fyllinger lengre bort fra vann og vassdrag) og skjerme arealene ned mot vassdragene mot fysiske inngrep (også midlertidige).
- Tunnel forbi Espehaugen hadde blitt en god og viktig overgang for vilt og folk
- Bra med Grimsbumyr viltovergang, men denne må bli større
- Smalemyr kulvert – er i dag en minimumsløsning som vi mener burde vært større.
- Setervegen kulvert. Dagens bør rives og utvides – i alle fall til minimumsmål.

- Haugselvbrua – bør redusere fylling mot bekk for å opprettholde så mye naturlig areal under brua som mulig.
- Sundebrua – mer naturlig terreng under brua.
- Sandnesbrua - mer naturlig terreng under brua.
- Breiøygard viltovergang – må utvides i bredde for å ikke å miste sin funksjon når lengden skal økes. Den har vært der lenge og antas å være i bruk i dag. Spesielt siden det er sambruk – vei. Minimum 40 meter disponibel bredde for viltet. Vi støtter for øvrig innspill fra Holtet vilt- og fiskelag.
- Bråtetjenn viltovergang. Viktig – bra at det er kort tunnel og ikke «ny konstruksjon».

Petter Sjaavaag for styret Søndeled jaktlag



<https://www.kv.no/rasering-av-krageros-indre-skjargard/o/5-63-176393>

## Rasering av Kragerøs indre skjærgård?



Leserbrevforfatteren mener eksisterende E18 kan brukes til én kjøreretning på den nye E18.  
(Arkivfoto)

Arno Mong Daastøl

05.06.19 14:45

Leserbrev

Som vi alle ser i Bamble, vil bygging av 4-felts trasé for nye E18 gjennom Kragerø skape enorme og evige naturskader! Det er også unødvendig ekstremt kostbart.

Spørsmål. – For meg ser det dessverre ut som om «Nye veier» ikke har lagt alle kortene på bordet. Jeg stiller derfor noen spørsmål til «Nye veier»:

Kan dere være vennlig å opplyse mer detaljert: Hvorfor mener dere at den eksisterende traseen for E18 ikke kan benyttes, til trasé for én kjøreretning for den nye E18? Og kan dere kommentere de motforestillingene jeg kommer med under.

«Nye veier» skylder lokalbefolkningen å svare åpent og offentlig på dette, gjør dere ikke? Disse problemene må ikke forsvinne inn i møtelokaler og rapporter der få av befolkningen får nyss om dem.

Å benytte også den eksisterende traseen, vil så vidt jeg kan forstå, kunne legge den nye traseen (for motsatt kjøreretning) annerledes, og på en sterkt redusert- og mer naturvennlig måte. Dessuten kan dette, et godt stykke på vei, halvere kostnadene for en ny firefelts E18. Og da har jeg ikke engang startet med å ramse opp besparelser i ulike utslipp og forurensing, samt plager for lokalbefolkningen.

Kragerøs indre skjærgård. Som nevnt i innledningen, vil en full 4-felts trasé for nye E18 gjennom Kragerø skape enorme naturskader – og evige naturskader, for alle framtidige generasjoner! Veien vil gå gjennom Kragerøs indre skjærgård med et lappeteppe av vakre innsjøer, fjorder og øyer. En av de største kvalitetene med dette området er stillheten, fraværet av bråk fra båtmotorer. Da plikter vi å dempe bråket fra biler. Vi plikter å gjøre vårt beste i å ta vare på disse kvalitetene så godt vi kan, for oss selv som lever nå, og for alle som kommer etter oss. Skadevirkningene av nye E18 bør holdes så lave vi bare kan. Jeg tror alle vil dette, også «Nye veier», men jeg tror dere tenker for tradisjonelt og «snevert»:

Gamle E18 kan brukes. I KV leste jeg tidligere at den gamle traseen fra cirka 1970 angivelig ikke kan brukes, blant annet på grunn av feil kurvehellinger. Det tror jeg ikke på: Intet er umulig. Med justeringer vil den sikkert duge til 100 km/t. Det holder. Det viktigste er ikke farten, men sikkerheten – og derfor å skille kjøreretningene slik at farlige forbikjøringer og frontkollisjoner hindres. Om offentlige regler om utforming av eier er problemet, så får dere sørge for at de endres!

Traseen for eksisterende E18 kan brukes til én kjøreretning, og den andre kjøreretningen kan legges parallelt et stykke unna, i en annen trasé. Slikt skille mellom kjøreretningene er vanlig i andre land, spesielt i kupert terreng, som i upstate New York, i USA. Og, det er jo nettopp slikt terreng vi har i Kragerø-området, i enda høyere grad! Det er rett og slett dumt å legge fire kjørefelt kloss inntil hverandre i kupert terreng.

Atskilte traseer vil gjøre trafikken enda tryggere. Atskilte traseer vil også gjøre det langt lettere for skogens dyr å passere veien. En firefelts motorvei fungerer derimot som en livsfarlig Berlin-mur gjennom landskapet. En mur som bryter årtusengamle dyretråkk. Og som nevnt innledningsvis vil det et stykke på vei halvere kostnadene for en ny firefelts E18, og bli langt mer naturvennlig. Besparelsene kan brukes til å lindre plagene for dem som blir berørt av den nye E18.

Tenk annerledes. Jeg synes det er på tide at «Nye veier» tenker annerledes, og ikke bare bygger slik man vanligvis bygger her på berget. Om «Nye veier» mener alvor med kostnadsbesparing og naturvern, synes jeg dere bør ta dette forslaget på alvor. Og politikerne og naturvernerne, hvor er dere? Har dere ikke noe å si om raseringen av Kragerøs indre skjærgård?

Dr. Arno Mong Daastøl

Samfunnsøkonom, grunnlegger av Norsk Sportaxi A.S. og innotrans.net

## Rasering eller gjenbruk?



**Fjellskjæring ved Dørdal, bak ligger Bakkevann (Bamble) og Hullvann (Kragerø)**  
**Foto: Dronefoto: Per-Kåre Sandbakk / NRK**

Den nye 4-felts E18 gjennom Bamble er et skrekkelig stygt monster. Nye E18 gjennom Kragerø blir antakelig like stygt. For, Kragerø har samme type natur, og unntas fra den nye gjenbruks-satsingen i Aust-Agder. – Og som NRK skrev (28/8) „bruer og tunneler er dyre. Derfor vil Nye veier heller lage sammenhengende skjæring i landskapet.» - og fyllinger.

**Naturfiendtlig E18.** Som jeg skrev i KV 5. juni 2019 ( [Raseringen av Kragerø indre skjærgård](#) ) så vil en ny 4-felts E18 bli det største naturinngrepet som hele distriktet Bamble-Kragerø-Gjerstad-Tvedestrand noensinne har opplevet – siden istiden. ... Veien vil gå gjennom indre skjærgård i Kragerø og Aust-Agder, der vi har et lappeteppes av vakre innsjøer, fjorder, øyer – og stillhet. Såret i naturen vil bli liggende der i evig tid. 1500 mål skal raseres bare i Kragerø. Bakkevann vil bli helt ødelagt, med den gamle E18 tvers over og på nordsiden, og den nye på sørsiden.

*Nye veier* innrømmet (1/9 - ved direktør planlegging og drift, Finn Aasmund Hobbesland), at «- Klima- og miljøspørsmål har til nå ikke vært en del av Nye Veiers planprosess». Sant nok, for dette lå ikke i Stortingets mandat til Nye veier.

**Politikere og Naturvernforbundet svikter.** Å utelate naturvern er nesten utrolig. Dette skjer etter at naturvern har vært diskutert verden over, kanskje først med Platon og Hippokrates – altså i 2500 år, men for alvor fra 1960-tallet. Nye veier planlegger altså en massiv rasering (med Stortingets mandat i ryggen), samtidig som Stortingspolitikere nærmest står på hodet foran valget 2021, for å fortelle velgerne hvem som er grønnest i klassen. «Klima» - ikke naturvern, er deres hovedfokus – liksom *Nye veier* nylig også argumenterer. Det er likevel stor avstand mellom selvskryt og virkelighet også hos *Nye veier*, ikke bare hos politikerne.

Også Naturvernforbundet har sittet ganske stille de siste årene, mht. Kragerø finnes det stakkarslige unntak av et halvsides brev fra *Naturvernforbundet* til Stortingets

transport- og kommunikasjonskomite 11/2, og et innlegg i KV 21/8, skrevet av *Naturvernforbundet i Grenland*. Begge steder gjentok de kravet om 2-3 kjørefelt med midtdeler - i stedet for 4-felt, slik de gjør ved nesten alle motorveiutbygginger. Dessuten ønsker de å bygge en ny parallell barriere gjennom sørlandsnaturen for høyhastighetstog. Dette er en svært gammeldags og ekstremt naturskadelig løsning (se min artikkel om dette i tidsskriftet [Samferdsel](#), nov. 2007).

**Gjenbruk er mulig og ønskelig.** Jeg gjentar (fra 2019): En gjenbruk av traseen fra 1971 (Dørdal-Tangen) vil langt på vei halvere kostnader, gi enklere overganger, samt minske og forenkle inngrepene i naturen. Delte traseer vil også øke trafikksikkerheten. Dette ble praktisert i USA og Tyskland på 1930-tallet. Når skal vi lære?

For øvrig: 1971 traseen ble laget med svært høy kvalitet, og har knapt opplevd telehiv. (Den ble for øvrig planlagt som 4-felts vei). 1971 traseen ble også bygget med respekt for naturen, og føyer seg vakkert inn i landskapet. Den er faktisk en turist-attraksjon! – med vakre pause-plasser ved Bakkevannet. Det skal relativt små justeringer til for å legge til rette for dagens krav for 100 km/t, som bør duge. - En ny parallell 2 felts vei (med trafikk i motsatt retning) bør følge samme kvalitet og vise samme respekt for naturen, og legges vekk fra perler som Bakkevann.

**Kragerø ekstra utsatt – ingen gjenbruk.** Nylig ble det avholdt møte (1 sept. 2021) mellom *Nye veier* og de 8 involverte ordførerne i distriktet (Dørdal-Tvedestrand) – nok en gang uten «folk flest» til stede. Hobbesland i *Nye veier* uttalte at de skulle begynne å tenke på naturvern og gjenbruk av eldre veier i Aust-Agder. «... Nye Veier nå ønsker å se på deler av E18-prosessen på nytt – da fra fylkesgrensa i Telemark til Tvedestrand.» (KV 1/9) Imponerende, ikke sant? - men ulovlig sent! Ifølge avisene deltok alle ordførerne i heia-koret.

Dessverre stilte ingen kritiske spørsmål over følgende: Gjenbruk skal bare gjelde Aust-Agder – ikke over fylkesgrensa og i Kragerø. Kragerøs ordfører, Grunde Knutsen, burde ha protestert. KV referer ham slik: «for Kragerø kommunes del så han det som lite aktuelt å gjøre særlige endringer i forhold til slik planen ligger i dag.» Ordføreren vil altså ikke ha gjenbruk av E18 gjennom Kragerø, og ønsker dermed mer rasering av naturen enn nødvendig.

Kragerøs politikere har de siste årene hevdet å satse på turisme, og særlig aktiv helårs-turisme. De er visstnok for naturvern også ... I praksis er dette tullprat. Det er tydelig, når vi ser de store linjene som Kragerø godtar for E18, og ikke bagateller som et par veikryss: Det er trist, at Kragerøs demokratisk valgte politikere sitter som nikkedukker for *Nye veiers* utpressing: 'Hvis dere ikke gjør som vi sier, får dere ingenting'.

Det er også trist, at det var Stortingspolitikerne som utformet *Nye veiers* naturfiendtlige utpressingstaktikk - overfor kommuner som forsvarer sine innbyggere. Lenge leve demokratiet.

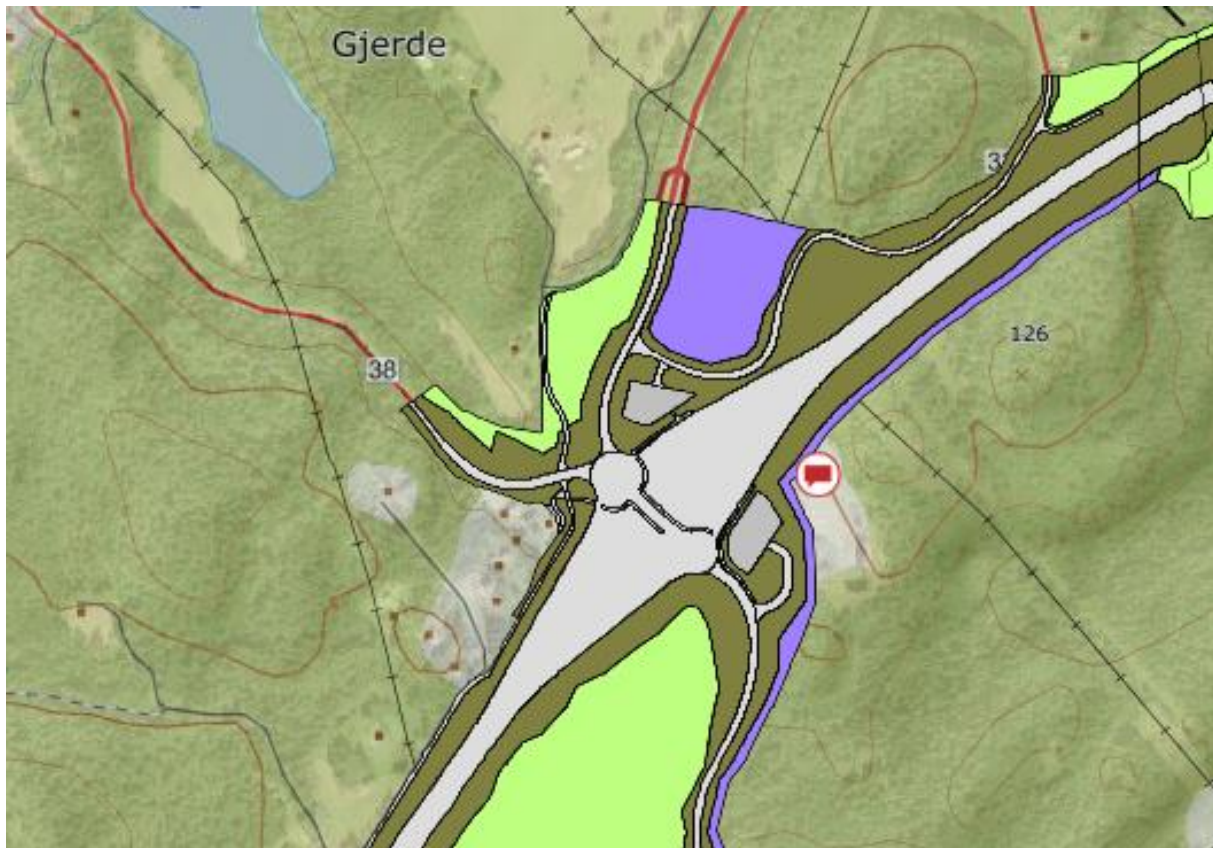
Dr. Arno Mong Daastøl  
Transport- og samfunnsøkonom

Se også: [Raseringen av Kragerø indre skjærgård](#) .

**Farsjø Pukk AS v/Arild Eggum Humlestad**

<b>Navn</b>	Farsjø Pukk AS v/Arild Eggum Humlestad
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 22:14

**Innspill:** Farsjø Pukk AS, Gjerdemyra Ønsker en detaljert beskrivelse, hvor næringsinteressene og rettighetene for masseuttak Farsjø Pukk AS, vil bli ivaretatt. Tenker da spesielt på praktisk løsning for mulighetene til uttak av masser inn mot ny e18 trase, som etter planprogrammet vil gi en høy sjæring inn mot brudd området. Dette ønsker vi å beskrive og diskutere løsninger på med Nye veier inn mot oppstart av prosjektet. Stiller oss bak innspillene til Kragerø Kommune! Mvh Arild Eggum Humlestad Farsjø Pukk AS

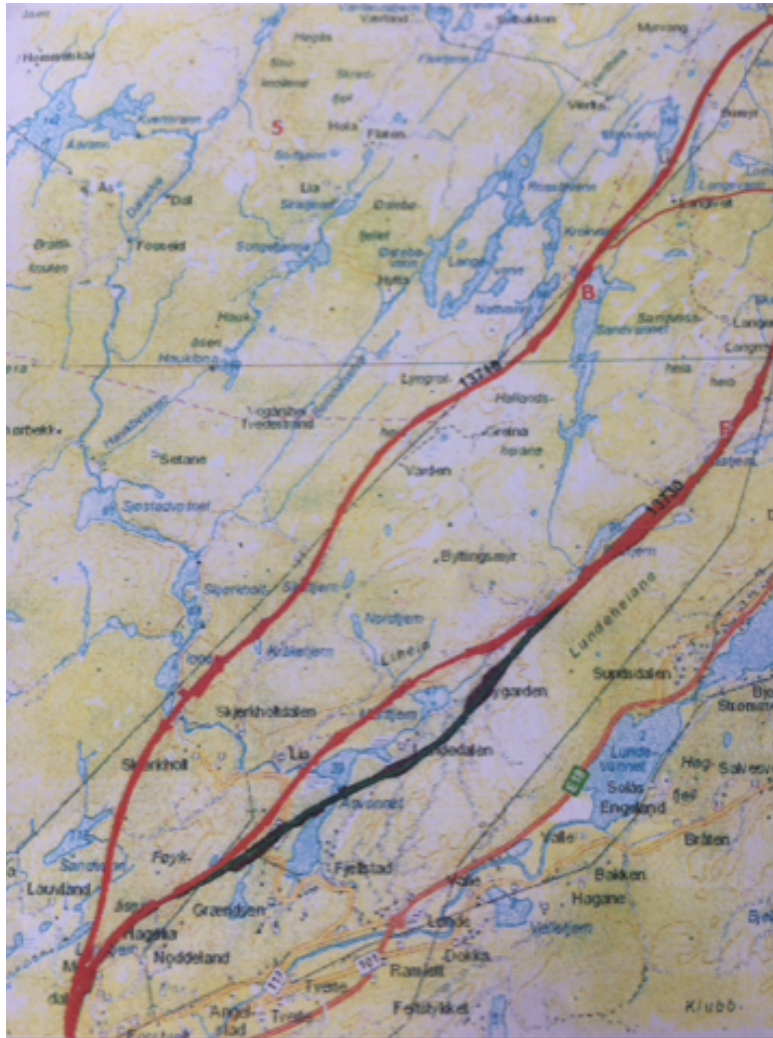
**Kartutsnitt**



**For the best experience, open this PDF portfolio in  
Acrobat X or Adobe Reader X, or later.**

[Get Adobe Reader Now!](#)

E - 18 Dørdal - Tvedestrand.



Utredning av deler av område planlagt for bygging av nye E-18 ; fra Tvedestrand, gjennom Skjerkholt og østover mot Dørdal.

Oppdraget er privat, og utredes med hensyn på fugle- og dyrelivet. Spesielt vil to hovedområder bli grundig undersøkt, og også naturlige tilstøtende arealer, med direkte forbindelser av bekker, tjern, vassdrag, høydetraséer og daltraséer. Dette fordi dyre- og fuglelivet ofte beveger seg ulogisk, menneskelig sett, i naturen. Det vil derfor ofte være unaturlige og overraskende resultater for hvilke sammenhenger naturtypene frembringer. Også de individuelle variasjonene er svært innfløkte, og vil i tillegg variere utifra hvilke andre arter som finnes i området. Dette siste vil være svært tidkrevende, men jeg nevner dette i innledningen, for at vi skal forstå kompleksiteten.

To hovedområder ; Møbbheia og Nøkkelfjell.

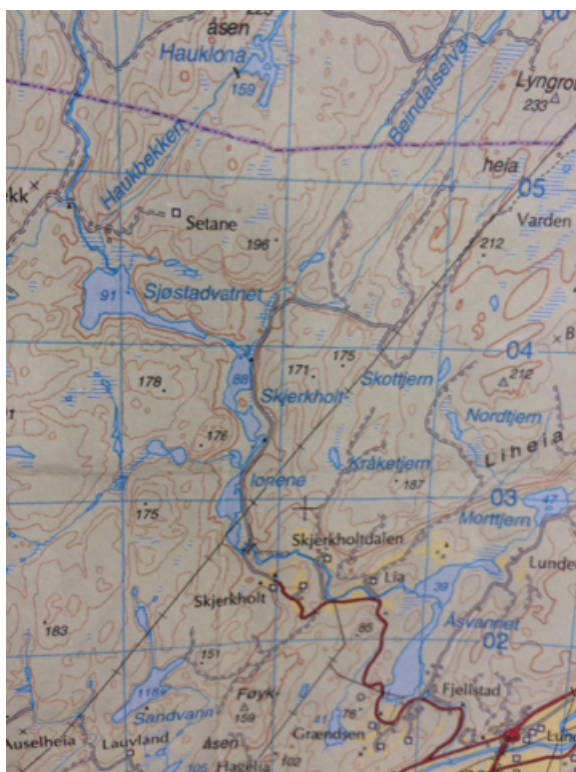
Møbbheia.

Møbbheia er området nord/vest for gården Skjerkholt, begrenset av gården i sør/øst, nordover begrenset av Skjerkholtlona nedre del i øst, og ca. 1 km. i alle retninger.

Nøkkelfjell.

Nøkkelfjell er begrenset i sør av Møbbheia, i øst av Skjerkholtlona, i nord av Sjøstadvatnet, og ca. 1,5 km. vestover.

Begge områdene er undersøkt i sammenheng, siden de er grenset mot hverandre. Begge områdene er totalt sett begrenset av Sjøstadvatnet i nord, samt Skjerkholtlona, senere omtalt som lona, i øst, og inneholder samlet flere vann, tjern og bekker. Dette influerer den utrolige mangfoldige artslista.





Begrensninger.

Oppdraget er utført flere døgn i perioden april og mai 2019, og til alle døgnets timer.

Begrensninger i tid gjør rapporten ufullstendig. Flere av trekkfuglene har ikke innfunnet seg i områdene, og de som allerede er der eksponerer seg lite i denne tidlige fasen av deres biologiske utvikling så tidlig i året.

Det samme gjelder utviklingen av dyrelivet. I denne tidlige fasen av deres biologiske utvikling, er individene i en lite eksponerende fase, og mange er vanskelig å oppdage.

Herpetiler og insekter, er absolutt i en altfor tidlig fase av året.

Fugler.

Fugler er observert av undertegnede.

Det er også tatt med historiske observasjoner, men da er dette bemerket. Dette fordi mange arter ikke opptrer årlig, men allikevel regnes som regulære, eller å ha tilknytning til området.

Fuglene er i vår tid offentlig gradert etter sårbarhet, for å lettere identifisere deres status i norsk natur. Jeg har utelatt denne klassifiseringen, men gitt min egen kommentar hvis nødvendig.

Jeg har ikke laget liste etter prioritering, men fulgt den offentlige, internasjonale orden, med norske og latinske navn.

Storskarv ( *Phalacrocorax carbo* ) ; 1 overflygende

Gråhegre ( *Ardea cinerea* ) ; 1 fanget småfisk og frosk

Kortnebbgås ( *Anser brachyrhynchus* ) ; ca. 70 ind. overflygende, men som så ut til å lande i nordre del av Skjerkholtlona.

Stokkand ( *Anas platyrhynchos* ) ; to par med hekkeadferd

Krikkand ( *Anas crecca* ) ; 1 hann

Kvinand ( *Bucephala clangula* ) ; 4 hanner



Måltrost- og svarttrostreir

Havørn. ( *Haliaeetus albicilla* ) ; regulær, men sjelden i omkringliggende områder med tilknytning til lona.

Fiskørn. ( *Pandion haliaetus* ) ; regulær i omkringliggende områder, og har også hekket innenfor undersøkelsesområdet.

Musvåk. ( *Buteo buteo* ) ; hekker i år i nærheten av området, og varmer små unge i reir i furu, og har tidvis hekket innenfor området.

Vepsevåk. ( *Pernis aspivorus* ) ; 1 seilende over området i kurtiseadferd.

Hønehauk. ( *Accipiter gentilis* ) ; har regulært hekket like utenfor området.

Spurvehauk. ( *Accipiter nidus* ) ; 1 sett to gngr. Hekker trolig.

Lerkefalk. ( *Falco subbuteo* ) ; 1 seilende over lona, for så å jage musvåk. Lerkefalk hekker to steder i Aust-Agder, det første reiret funnet i 2016, men hekket trolig også i 2015. Det andre reiret i fylket ble funnet i 2018 av undertegnede, på en lokalitet svært likt Skjerkholtlonene. Denne er avhengig av produksjon av øyenstikkere, som er perfekt i lona.

Lirype ( *Lagopus l. Lagopus* ) ; ekskrementer fra vandringer i vinter.

Storfugl. ( *Tetrao urogallus* ) ; 1 tiur skremt opp. Leik i umiddelbar nærhet, og med regulært tilhold. En av de ytterst få gjenværende storfugl-leiker i Tvedestrand's nærhet.

Orrfugl. ( *Tetrao tetrix* ) ; ekskrementer.

Trane. ( *Grus grus* ) ; par ved lona.

Skogsnipe. ( *Tringa ochropus* ) ; par med hekkeadferd.

Strandsnipe ( *Actitis hypoleucos* ) ; flere par med hekkeadferd. Denne har på landsbasis stor tilbakegang.

Rugde. ( *Scolopax rusticola* ) ; sakalt «rugdetrekk» sent kveld, og tidlig morgen. Dette er revirhevding og hekkeadferd.

Brushane. ( *Philomachus pugnax* ) ; flere er sett på myrene rundt lona på vårtrekk tidligere år.

Ringdue. ( *Columba palumbus* ) ; flere par i området, samt ett reir der dua ruget på to egg i eikeskogen nord mot Sjøstadvatnet, der det er søkt om frivillig vern.

Kattugle. ( *Strix aluco* ) ; reir i hul stamme, der hann overleverte smågnager til hunn i skumringen.

Hubro. ( *Bubo bubo* ) ; har hatt tilhold for noen år siden.

Isfugl. ( *Alcedo atthis* ) ; har tilhold i elva forbundet med lona.

Svartspett ( *Dryocopus martius* ) ; revirhevding med tromming og lyd.

Grønnspekk ( *Picus viridis* ) ; revirhevdinyg med lyd.

Flaggspekk. ( *Dendrocopus major* ) ; revirhevdinyg med tromming.

Sandsvale. ( *Riparia riparia* ) ; flere fanget insekter over lona.

Låvesvale. ( *Hirundo rustica* ) ; flere fanget insekter over lona.

Trepiplerke. ( *Anthus trivialis* ) ; syngende hann.

Linerle. ( *Motacilla alba* ) ; flere individer.

Vintererle. ( *Motacilla cinerea* ) ; par med hekkeadferd ved utløpet av lona, samt par lenger ned i elva.

Gjerdsmett ( *Troglodytes troglodytes* ) ; syngende og næringssøkende hann.

Fossefall. ( *Cinclus ciclus* ) ; Norges nasjonalfugl, individ ved utløpet av Iona, og hekker flere steder i elva med tilknytning til Iona.

Rødstrupe ( *Erithacus rubecula* ) ; syngende hanner flere steder.

Rødstjert. ( *Phoenicurus phoenicurus* ) ; syngende hann betyr revir.

Måltrost. ( *Turdus philomelos* ) ; flere individer.

Rødvingetrost( *Turdus iliacus* ) ; flere steder.

Svarttrost ( *Turdus merula* ) ; reir med egg to steder.

Munk. ( *Sylvia atricapilla* ) ; syngende hanner flere steder.

Gulsanger. ( *Hippolais icterina* ) ; to syngende hanner ; en ved Iona, og en i elva nedenfor.

Løvsanger ( *Phylloscopus trochilus* ) ; flere syngende hanner.

Bøksanger. ( *Phylloscopus sibilatrix* ) ; 1 syngende hann ved Iona, og en syngende hann i eikeskogen mot Sjøstadvatnet, der det er søkt om frivillig vern.

Gransanger. ( *Phylloscopus collybita* ) ; flere syngende hanner.

Fuglekonge. ( *Regulus regulus* ) ; flere syngende hanner, samt 1 ind. med reirmaterialer i nebbet.

Svarthvit fluesnapper ( *Ficedula hypoleuca* ) ; flere syngende hanner.

Kjøttmeis. ( *Parus major* ) ; flere steder.

Svartmeis. ( *Parus ater* ) ; 1 syngende hann med revir adferd i granskogen nord mot Sjøstadvatnet.

Blåmeis. ( *Parus caeruleus* ) ; flere syngende hanner.

Spettmeis. ( *Sitta europaea* ) ; revirhevdende to steder.

Nøtteskrike. ( *Garrulus glandarius* ) ; reir i råttan, åpen hul stamme.

Kråke. ( *Corvus frugilegus* ) ; individer noen steder.

Ravn. ( *Corvus Corax* ) ; 1 Overflygende individ to ganger.

Stær. ( *Sturnus vulgaris* ) ; Næringssøkende i nedre del av område.

Bokfink. ( *Fringilla coelebs* ) ; par flere steder.

Bjørkfink. ( *Fringilla montifringilla* ) ; stor flokk på trekk furasjerte ved Iona.

Gråsisik. ( *Carduelis flammea* ) ; overflygende par.

Grønnfink. ( *Carduelis chloris* ) ; 2 syngende ind.

Grønnsisik ( *Carduelis spinns* ) ; flere steder.

Dompap ( *Pyrrhula pyrrhula* ) ; 2 par.

Kjernebiter ( *Choccothraustes coccothraustes* ) ; individ i søndre del av området.

Gulspurv. ( *Emberiza citronella* ) ; 1 syngende hann, samt individ et annet sted.

Flere arter er ikke listet opp, p.g.a. usikre observasjoner.

## Pattedyr og herpetiler

Observasjonene er gjort av undertegnede, men bygger også på historiske observasjoner. I likhet med fugler, opptrer dyr irregulært i korte perioder, men sett over lengre tidsrom, kan det allikevel kalles regulært. Flere dyrearter har tilhold, og er nært knyttet til området.

Padde. ( *Bufo bufo* ) ; flere ind.

Frosk. ( *Rana temporaria* ) ; flere ind.

Stålor. ( *Anguis fragilis* ) ; 1 ind.

Buorm ( *Natrix natrix* ) ; ham etter hamskifte.

Dvergflaggermus ( *Pipistrellus pipistrellus* ) ; to ind. fanget insekter over lona.

Hare ( *Lepus timidus* ) ; spor tegn flere steder.

Ekorn. ( *Sciurus vulgaris* ) ; 1 ind. sett, samt flere spor tegn.

Bever. ( *Castor fiber* ) ; 1 ind. sett I lona, samt flere spor tegn.

Klatremus. ( *Clethrionomys glareolus* ) ; 1 ind sett, samt flere spor tegn. Denne arten opptrer visse år i store mengder, og vil i «oaser» som Skjerkholtlonene tiltrekke seg flere predatorer som ulike ugler.

Vånd ( *Arvicola terrestris* ) ; flere spor tegn i tilknytning til områdene rundt gården.

Skogmus. ( *Apodemus sylvaticus* ) ; flere spor tegn.

Rødrev. ( *Vulpus vulpus* ) ; 1 ind. sett.

Grevling. ( *Meles meles* ) ; flere spor tegn.

Rådyr. ( *Capreolus capreolus* ) ; 2 ind. sett, samt flere spor tegn.

Hjort. ( *Cervus elaphus* ) ; 2 ind. sett, samt flere spor tegn.

Elg. ( *Alces alces* ) flere spor tegn.



Buorm





Nøtteskrikereir i hul stamme

Forklarende opplysninger, og beskrivelse av undersøkelsesområdet.

De to områdene som er undersøkt, grenser mot hverandre, og er undersøkt under ett. Møbbheia innehar et lavere fuglemangfold enn Nøkkelfjell, men pattedyrmangfoldet er omtrent like stort. Hele området må sees i sammenheng med kulturlandskapet og innmark i sør. Flere arter henter næring og føde her, men yngler i skogsområder. Dette skjer til en viss grad også omvendt. Skjerkholtlonene er selve «hovedpulsåra» i området. Skjerkholtlonene er selve vannkilden til alt liv i området. Dette er den østlige grensen av området. I nord grenser området mot videreførelsen av vassdraget gjennom Sjøstadvatnet, og innover skogsområdet mot Vegårshei. Den vestre delen er et sammenhengende skogsområde, bare avbrutt av småveier gjennom Midtbø, helt ut mot riksvei 415 mot Vegårshei.

Konklusjon.

Fuglelivet som er undersøkt i området, gir et lavere bilde på sannheten enn virkeligheten. Tidspresset og tidspunktet er ugunstig. Tiltross for mine forutsetninger, er artsmangfoldet svært høyt, og innehar også sjeldne, sårbare arter. Utifra den varierte naturtypen, vil jeg kunne finne flere arter enn opplistet, hvis undersøkelsen hadde utspilt seg over et lengre perspektiv, ikke minst sett i sammenheng med toppår for smågnagere. Smågnagere er matkilde for flere kjøttspisende predatorer, som igjen blir en besparelse for de artene som unngår å bli spist, og som da lever opp. Dette er en runddans som gir oppblomstrende effekt for artenes antall. Skjerkholtlonene med dennes myrlendte kantoner, gir i tillegg næring til svært mange arter, både stasjonære og trekkfugler på vei videre.

Dyrelivet i området er svært variert, og inneholder flere arter enn forventet. Dette fordi området er kuppert og varierende, med koller, knauser, myr, tjern, vann og bekker, og med varierende, og stedvis nærmest urørte skogsområder. Her er gammelskog med både eik og gran. Dyrelivet finner skjul og føde, og har alle forutsetninger for å være i upåvirket natur fra mennesker til enhver tid. Men i likhet med fuglene som forflytter seg når kulde og næringsgrunnlaget taes bort i de kaldeste månedene, vandrer dyrene for å finne føde. Både fugler og dyr trenger da større områder å søke i, og blir derfor mindre stasjonære. Disse trekkmønstrene er gjennom årrekker skapt i faste mønstre. Det er derfor svært viktig å ta vare på dette naturens fenomen, og ikke bryte opp for store deler av sammenhengen. De største dyrene i det undersøkte området, har vandringsmønster fra skogsområdene i nord og øst, og krysser Skjerkholtlonene i den nordlige og sørlige enden, der det er naturlig å passere. Slik har naturens underfundigheter besvart evolusjonens forhindrende utvikling av innavl og utslettelse. Dette er nemlig kjernen i min filosofi. Menneskene fortrenger livsgrunnlaget for flere arter. Det er derfor svært viktig at vi tar vare på de rikeste naturområdene. Grunneier har søkt om frivillig skogvern for området Nøkkelfjell, vest for Skjerkholtlonenes nordligste ende, begrenset not Sjøstadvatnet i nord.

Anbefaling.

Ny E-18 bør ikke krysse Skjerkholtlonene som hovedplanen viser.

Et vassdrag av denne typen, som jeg allerede har nevnt, er selve «hovedpulsåren» i området, og med denne omkringliggende naturtypen, er en så voldsom inngripen ikke tilrådelig.

E-18 bør ligge nærmere allerede utbygde områder, og i langt større grad i tunneller.

Rapporten er utarbeidet av

Morten Erichsen,  
Grønlandsvn. 20,  
4900 Tvedestrand.

3-årig utdanning i økonomi ved BI

1-årig utdanning på Markedshøyskolen

Tilleggsutdanning i juridiske fag ved Universitetet

Tilleggsutdanning Naturoppsyn på Evenstad.

Mitt kunnskapsfelt og ekspertise, er fugler, og deres hekkebiologi og adferd.

Min troverdighet brukes i flere sammenhenger til korrekturlesing og samråding i disse feltene.

Referanser

Referanser av flere fagfolk kan dokumentere min kunnskap.







Aust-Agder Turistforening



DNT Sør



Naturvernforbundet  
i Agder



NJFF  
Aust-Agder



NJFF  
Vest-Agder

COWI AS v/ Kristian de Lange  
e18tb@cowi.com

Kristiansand, 15.09.21

Dette brevet sendes på vegne av 4H Agder, Agder botaniske forening, Aust-Agder Turistforening, Naturvernforbundet i Agder, Norges jeger- og fiskerforbund Aust-Agder, Norsk zoologisk forening Sørlandsavdelingen.

## Detaljregulering E18 Tvedestrand-Bamble

### Høringsuttalelse fra FNF Agder

Viser til kunngjøring om høring av detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand-Bamble på Nye Veiers nettsider, og vil med dette komme med følgende innspill til planen:

### Generelt

Det er foreslått at ny vei skal anlegges som en ny trasé i et nytt område i forhold til dagens E18. Derfor vil utbyggingen føre til store inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold og friluftsliv i planområdet. Den nye E39 skal ha en vegstandard som fører til stor barriereeffekt og som fører til fragmentering.

Byggingen av E18 mellom Tvedestrand og Bamble er bare en av store utbygginger som skjer i Agder. Vi har også E39-utbyggingen, planer om og pågående utbygging av vindkraftverk, planer om kraftkrevende industri som batterifabrikker og datalagrings sentere, utbygging av store hyttefelt, oppgradering av strømnnett osv. Alt dette krever areal, og dette bør sees i sammenheng når man skal vurdere belastningen av enkelte utbygginger. Vi ber derfor om at man strekker seg langt i å legge til rette for løsninger som kan kompensere og virke avbøtende på konsekvensene planen har for naturmangfold og friluftsliv.

### Innspill i forhold til tiltakets virkning på miljø og samfunn

#### Samlede virkninger av tiltaket

Planbeskrivelsen fastslår at bygging av ny E18 slik den er foreslått vil føre til negative virkninger for alle de fem ikke-prissatte temaene og at netto nytte av prissatte virkninger er negativ. Det vil si at veien vurdert til å ikke være økonomisk lønnsom for samfunnet, samtidig som at den fører til store



Samarbeidsnettverk mellom natur- og friluftslivsorganisasjoner  
agder@fnf-nett.no | Postboks 101, 4662 Kristiansand S | 91 81 64 71  
organisasjonsnummer 914 046 831 | www.fnf-nett.no/agder

arealinngrep, fragmentering av natur- og friluftslivsområder, barriereeffekt for vilt, negative konsekvenser for landskap og naturressurser med mer.

Norge har forpliktet seg til å kutte sine klimagassutslipp med 50-55 % innen 2030 for at målene i Paris-avtalen skal nås. Samtidig opplever verden en naturkrise, og vi har gått inn i naturrestaureringstiåret. Her må også Norge bidra med å restaurere natur – i Norge. Vi kan ikke forstå hvordan man skal klare å oppnå dette hvis man fortsetter med store naturødeleggende prosjekter som vil føre til økte utslipp.

Dette veiprojektet er ikke bærekraftig, og oppnår heller ikke effektmålet med å redusere kjøretiden med 12 minutter. Å sette i gang med en veiutbygging som fører til negative tall på bunnlinja er ikke bare å sløse med fellesskapets penger, men også med felleskapets tilgang på areal. I våre kretser er det vanlig å si «Det er ingen skam å snu». Det kan til og med være helt nødvendig når man ser veien man har valgt ikke fører til målet. Vi foreslår derfor at man tar flere skritt tilbake og ser på hvordan man i størst mulig grad kan utbedre dagens vei til å bli mer trafiksikker og effektiv.

### Friluftslivsområder

Det er bra at planen beskriver hvilke negative konsekvenser veibyggingen har for friluftslivsområder, at man har hentet inn kunnskap om de forskjellige lokalitetene, og at man ønsker å minimere inngrep for å ivareta områdene mest mulig. Det er foreslått skadereduserende tiltak som støydemping, og enkelte kompenserende tiltak, som tilrettelegging av nytt friluftslivsområde ved Abel skole, og alternativ trasé mellom Steighella og Ødegård. Vi mener at disse tiltakene som fagrapporten nevner må gjennomføres og tas med i reguleringsplanen.

Vi mener at det aller beste tiltaket for å ivareta friluftslivsområder er å legge mer av veien i tunell.

### Naturmangfold

Det er bra at planen beskriver hvilke negative konsekvenser veibyggingen har for naturmangfoldet, at man har hentet inn kunnskap om naturtyper og naturmangfold, og at man ønsker å minimere inngrep for å ivareta mest mulig. Men veiutbyggingen vil likevel ha svært store konsekvenser for naturmangfoldet, og det er ikke tilstrekkelig å skulle minimere inngrep, ta hensyn til naturmangfoldet. Vi savner tiltak som er avbøtende - etablering av trekirkegård og viltpassasjer er ikke tilstrekkelig for å ivareta naturmangfoldet i området. Dessuten må det kompenseres for den naturen som går tapt til veiutbyggingen.

Vi ønsker at avbøtende og kompenserende tiltak beskrives i reguleringsplanen, og ikke at det først skal komme som en del av den videre prosjekteringen. Naturrestaureringsprosjekter koster og er derfor en viktig del av kunnskapsgrunnlaget når man skal vedta en reguleringsplan.

Vi mener at det aller beste tiltaket for å ivareta naturmangfoldet er å legge mer av veien i tunell. Det vil minske barriereeffekten og føre til mindre fragmentering.

## Vann og vassdrag

Det er bra at man planlegger at berørte vassdrag skal tilbakeføres med naturlig utforming, og at detaljplanlegging og utførelse av vassdragstiltak skal foregå i samråd med fagkyndig med naturfaglig kompetanse.

Vi ønsker at det også må inngå en fiskebiolog i detaljplanlegging og utførelse av tiltak i fiskeførende vassdrag.

## Faunapassasjer

Der faunapassasjer planlegges å fungere også som passasje for turgåere, ber vi om at man legger opp til en så bred passasje som mulig slik at det kan gå an å kombinere begge formålene uten at det går på bekostning av ett av formålene.

Vi ber om at man legger opp til overvåkning av faunapassasjene underveis 5 år inn i driftsfasen, og at vegetasjon og andre nødvendige tilpasninger gjøres i samråd med viltbiolog.

## Lagring av masser

Det er foreslått å lagre masser på flere myrområder selv om dette skal unngås så langt som mulig. Det går ikke frem av planforslaget hvilke vurderinger som er gjort for at man likevel velger å lagre masser her. En del av disse områdene er i utredningene gitt stor verdi, og at de vil bli sterkt forringet ved masselagringen (for eksempel D52, D51, D9 og D67).

Vi ber om at man finner andre områder til å lagre masser, der det ikke går utover myrområder eller andre naturtyper med stor verdi.

## Virkninger på klima

Fagrapport klimagassbudsjett for prosjektet har satt opp hvor stort utslipp av CO<sub>2</sub>-ekvivalenter man regner med det vil bli i løpet av en 60 års periode. Det ligger utenfor vår kompetanse å vurdere de beregningene som er gjort. Men vi merker oss at 34 % av utslippene vil komme fra byggefasen, og at hele 41 % vil komme av omdisponering av skog-, jordbruk- og myrarealer. Selv om det er mest skogsareal som berøres, så er det arealendring fra myrområdene som vil stå for de største utslippene fra arealbruksendringer.

Myr og våtmark er svært viktige naturtyper både som karbonlager, flomdemper og for naturmangfold. Som rapporten også sier, så er det mål for arealplanlegging i Norge å unngå nedbygging og forringelse av myr. Dersom det ikke er mulig, så man avbøte, restaurere eller kompensere. I denne utbyggingen planlegger man å berøre minst mulig myr, og at myrmasser som graves ut, skal deponeres under vann. Det som ikke kan deponeres der skal utnytted som jordforbedring. Dette ser vi på som avbøtingstiltak. Utover dette er de fleste tiltakene i forslaget basert på å minimere inngrep. Det er ikke bra nok. Vi ønsker flere tiltak som kan redusere utslipp av klimagasser, at kompenserende tiltak som erstatter de områdene som blir ødelagt beskrives i reguleringsplanen, og ikke at det først skal komme som en del av den videre prosjekteringen.

Norge har forpliktet seg både til å kutte klimagassutslipp, men også til å restaurere natur. Vi mener at det derfor ikke er tilstrekkelig med avbøtende tiltak for å gjøre klimagassutslippene fra arealendringer lavere, og foreslår derfor at man ser nærmere på hvordan man kan kompensere for de tapte arealene og de utslippene som veiutbyggingen vil medføre.

## Medvirkning

FNF Agder er opptatt av at det føres en inkluderende prosess som sikrer medvirkning og faglige vurderinger i beslutninger som har betydning for natur- og friluftsinnteresser i det berørte området. Det er utrolig mye kunnskap som besittes i frivillige organisasjoner lokalt og regionalt og det er derfor viktig å involvere disse til å delta i planprosesser, ikke bare via åpne folkemøter, men også ved å involvere dem i prosessen videre.

Den planlagte veikorridoren vil komme i konflikt med både natur- og friluftsinnteresser, og vi ber om at lokale frivillige interesseorganisasjoner gis gode muligheter til medvirkning i det videre planarbeidet og tas med i samarbeidsgrupper. Deres kunnskap kan også være til god nytte underveis i anleggsfasen og etterpå i forhold til kartlegging og overvåkning av endringene i forhold til natur og miljø.

Vennlig hilsen

**Forum for natur og friluftsliv Agder**



Camilla Moseid  
Koordinator  
FNF Agder

Kopi til: Tvedestrand kommune, Risør kommune, Gjerstad kommune, Vegårshei kommune, Agder fylkeskommune, Statsforvalteren i Agder

## Odvar Voie Eikeland

<b>Navn</b>	Odvar Voie Eikeland
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 23:07
<b>Innspill:</b> Høringsuttalelse på vegne av Gjerstad viltlag	

### Kartutsnitt



## **Innspill til planforslag E-18 Tvedestrand til Bamble**

### Innspill fra Gjerstad viltlag:

Gjerstad viltlag er et grunneierstyrt lag som organiserer og utøver forvaltningen av hjortevilt i hele Gjerstad kommune og noen tiliggende arealer i Nissedal, Drangedal og Risør kommune.

Planene for ny E-18 berører viltet i meget stor grad med irreversible inngrep i viktige leveområder for elg, hjort og rådyr. Det er da vår oppgave å forsøke å bidra til å gjøre skadevirkningen ved inngrepene minst mulig.

Dagens E-18 utgjør allerede en barriere som hindrer naturlige trekkveier og best mulig bruk av leveområdene gjennom året, det er allerede markant forskjell i vilttetthet på «utsiden og innsiden» av veien. Dette er påpekt tidligere.

Vi frykter at foreliggende planer vil ytterligere forsterke barrierevirkningen mellom innlandet og kystområdet mellom Kilsfjorden i Kragerø og Nordfjorden i Risør.

Viltlaget har derfor følgende innspill:

- Viltkrysning på Østerholtheia ved Breidøygard: Denne må være 60 m i hele krysningen og også dekke lokalvei. Gårdsvei til Breidøygard må anlegges fra eksisterende rasteplass slik at viltpassasjen blir uten trafikk. Historisk så er det et betydelig vilttrekk her, og ytterligere viktigere med hjort som har enda lengre forflytninger.
- Kombinert viltpassasje ved Lindtjenn/Smalmyrveien må bygges som kort bru med stor lysåpning (som dagens). Dette er midt i et område med stor vilttetthet og en viktig trekkmulighet for elg og hjort.
- I tillegg til ovennevnte så er passasjen øst for Bråtvannsdalen, bru over Haugelva/Skorstølveien og passasje ved kommunegrense mot Risør viktige for å sikre viltet nødvendige trekkmuligheter gjennom våre områder. Også øvrige passasjer er nødvendige og må utføres på best mulig måte i tråd med veiledende normer.
- Viser for øvrig til innspill tidligere i prosessen og de enkelte jaktlags innspill.

For Gjerstad viltlag  
Odvar V. Eikeland, leder

### Havrefjell Turlag v/Ole Jakob Bråten

<b>Navn</b>	Havrefjell Turlag v/Ole Jakob Bråten
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 12:53
<b>Innspill:</b> Havrefjell Turlag leverer her følgende innspill.	

#### Kartutsnitt



Til Nye Veier

15.09.2021

## Høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble

### Innspill til ny E18 gjennom Gjerstad kommune

Havrefjell Turlag vil generelt be om at ny E18 blir lagt der det er til minst ulempe for natur- og friluftsliv. Vi vil derfor be om mest mulig gjenbruk av eksisterende veikorridor for å unngå unødig oppsplitting av landskapet.

Havrefjell Turlag har gått gjennom den utlagte reguleringsplanen for ny E-18 og har følgende merknader:

- Den lokale turstien på nordsiden av Haugelva må opprettholdes. Turfolket må sikres en grei krysning av ny E18.
- Brua over fv. 418 v/Lindtjenn må gjøres så brei at fotgjengerne kan krysse E-18 uten å måtte gå i veibanen på fylkesveien. (Vi antar at det før eller siden vil komme g/s-vei langs fylkesveien her).
- Som erstatning for nåværende undergang ved Brokelandsheia nord må det sikres gangforbindelse mellom Brokelandsheia øst og Kalsveien.
- Det bør sikres gangforbindelse mellom Abel skole og turområdet over mot Holte. Turlaget oppfatter som undergangen ved Ivershage er tenkt som kryssingssted. Fylkesveien bør også krysses gjennom undergang.
- Dersom det skulle komme endringer i planen vil vi be om at ikke nåværende planlagte kryssingspunkter blir tatt bort, eller utforma slik at tilgjengeligheten for turfolket blir svekka.

For styret i Havrefjell Turlag

*Ole Jakob Bråten*

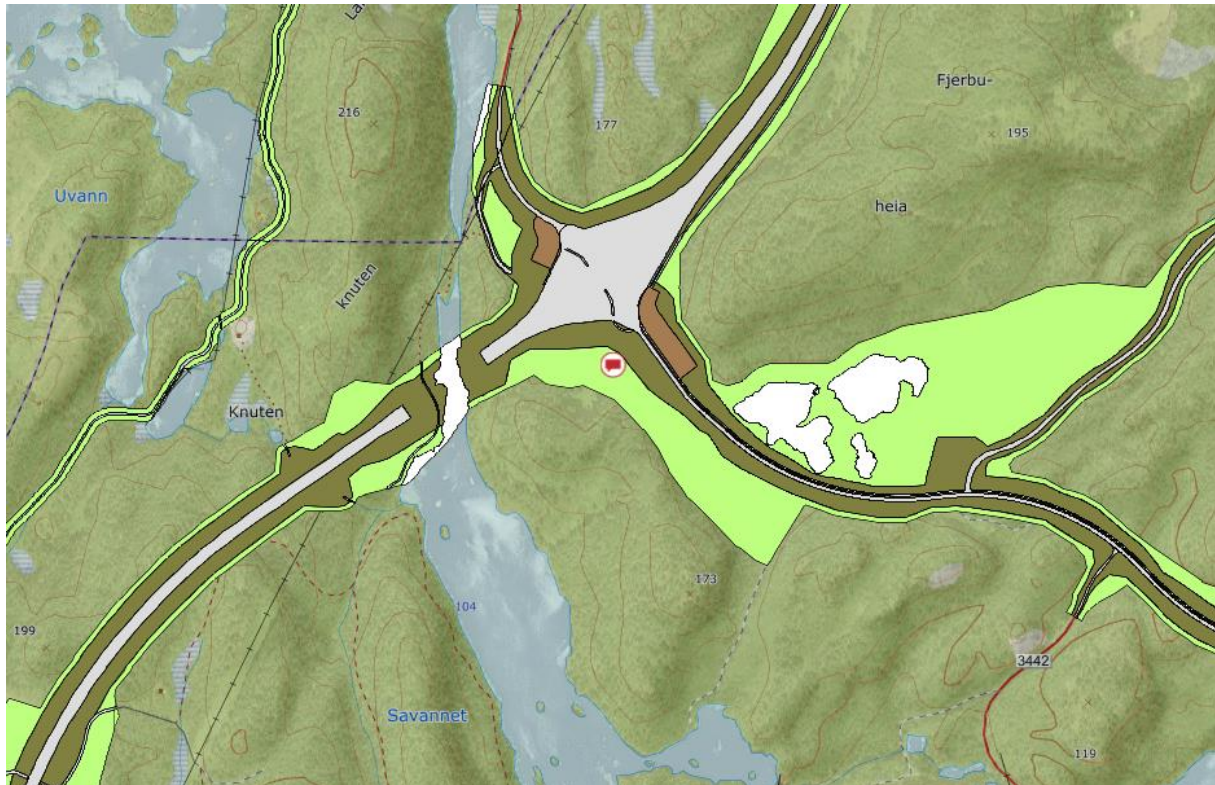
Ole Jakob Bråten  
(Leiar)



### Havrefjell Turlag v/Ole Jakob Bråten

<b>Navn</b>	Havrefjell Turlag v/Ole Jakob Bråten
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 12:58
<b>Innspill:</b> Havrefjell Turlag levere her følgende innspill.	

#### Kartutsnitt



Til Nye Veier

15.09.2021.

## Høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble

### Innspill til ny E18 gjennom Risør kommune

Havrefjell Turlag vil generelt be om at ny E18 blir lagt der det er til minst ulempe for natur- og friluftsliv. Vi vil derfor be om mest mulig gjenbruk av eksisterende veikorridor for å unngå unødig oppsplitting av landskapet.

Havrefjell Turlag har gått gjennom den utlagte reguleringsplanen for ny E-18 og har følgende merknader:

Ny planlagt veikorridor går gjennom områder som er viktige for turfolket. Vi vil be om at det legges opp til gode krysningsmuligheter alle steder der ny E18 kommer til å krysse turløyper og gamle ferdselsårer.

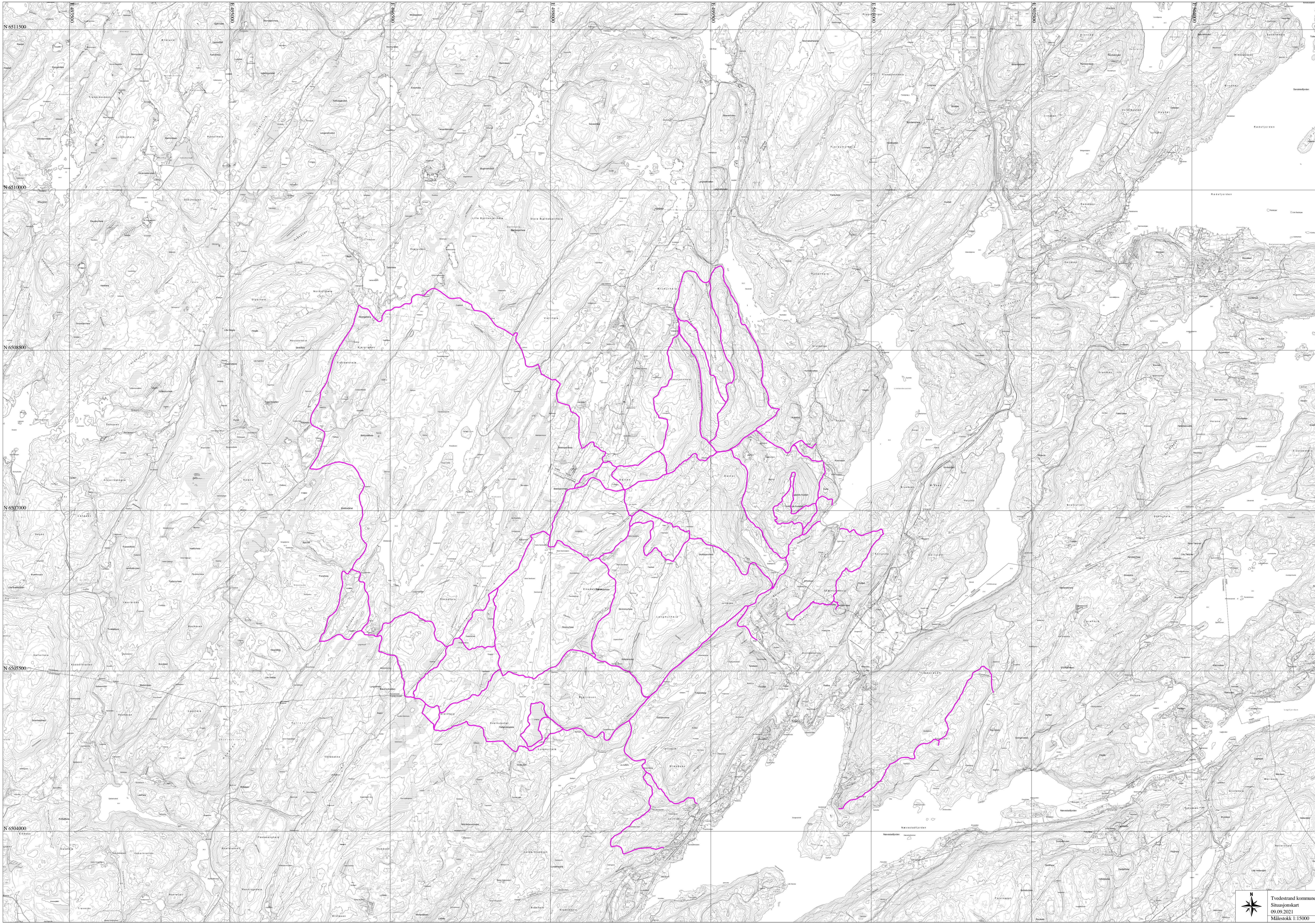
### Vedlagt følger to kart som viser viktige turløyper i området:

- Vedlegg\_Turstier Songe\_fra Havrefjell Turlag
- Vedlegg\_Turstier ved Moland i Risør kommune\_fra Havrefjell Turlag

For styret i Havrefjell Turlag

*Ole Jakob Bråten*

Ole Jakob Bråten  
(Leiar)





## Viktige turstier ved Moland i Risør kommune

Kirkevegen mellom Fossen og Moland

Turløype til Risørs kommunetopp Espehaugen

Turløype fra Pollen til Knuten

### Tegnforklaring

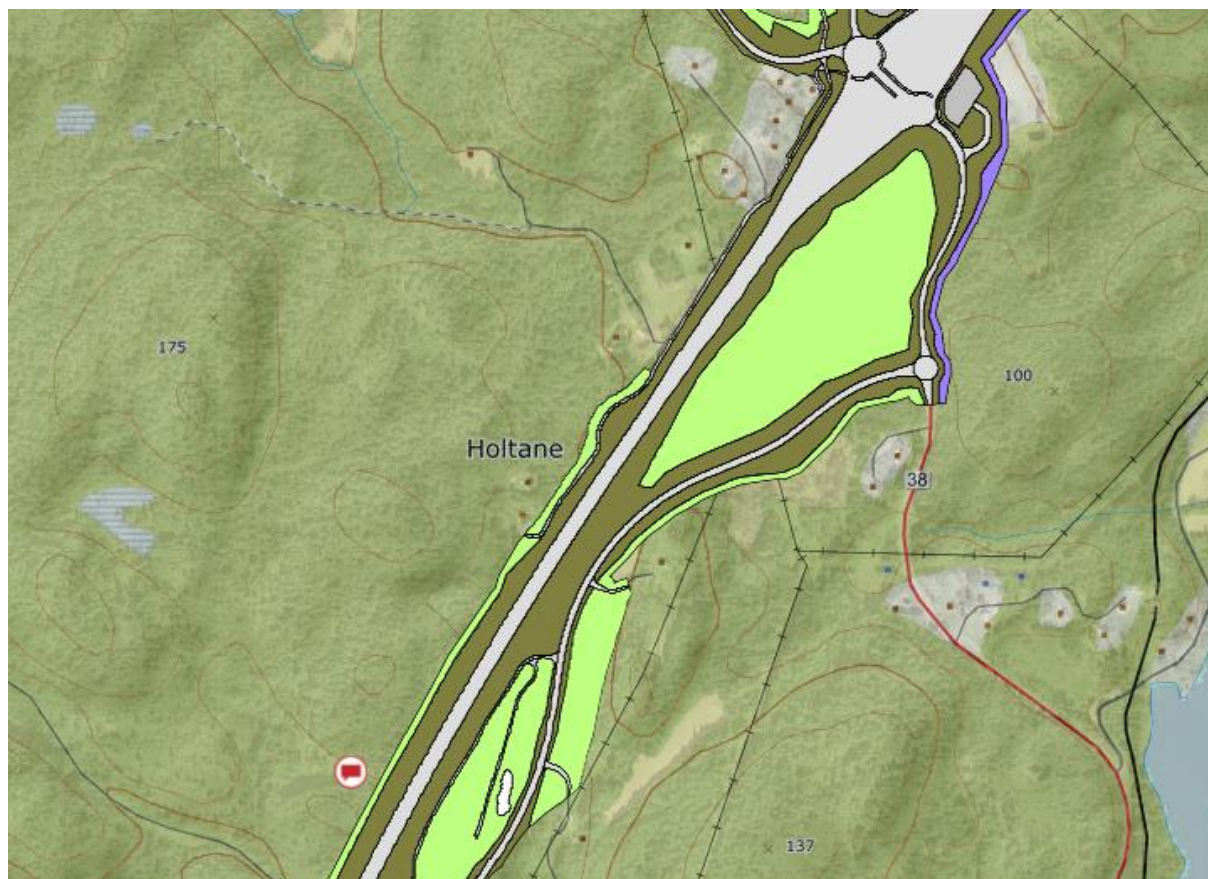
— Tursti

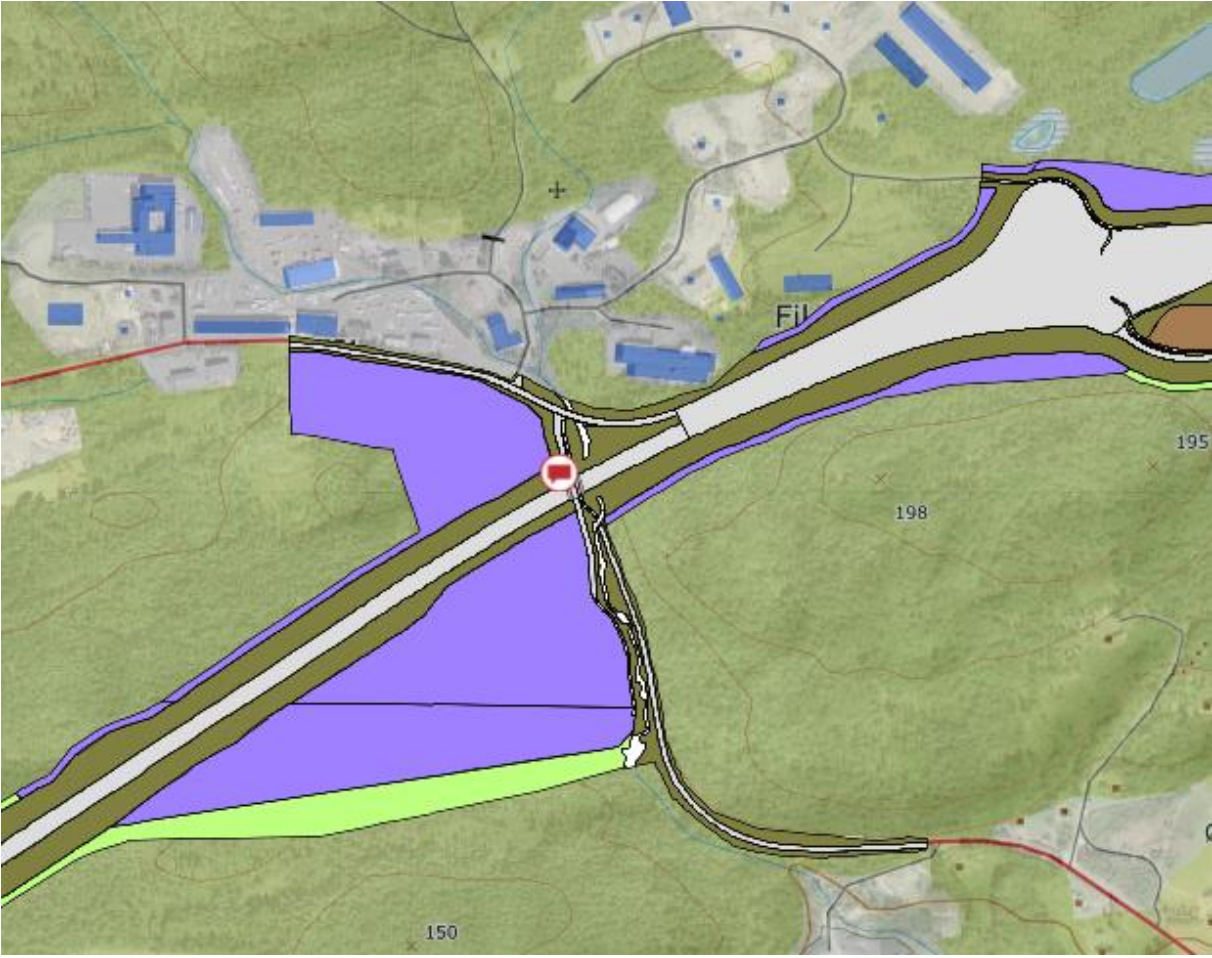
Målestokk 1 : 15 000

Ole Jakob Bråten  
11.09.2021

**Kragerø viltneemnd v/Ole Tommy Nyland**

<b>Navn</b>	Kragerø viltneemnd v/Ole Tommy Nyland
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 11:09
<b>Innspill:</b> Vedlagt er høringsuttalelse med vurdering av vilthensynstiltak fra Kragerø viltneemnd. Vedlagt ligger også en støtteerklæring fra jaktlag i distriktet.	

**Kartutsnitt**



## Uttalelse fra Kragerø viltnemnd til offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for ny E18 Tvedestrand – Bamble

### Detaljreguleringsplan E18 Tvedestrand - Bamble

Ny korridor for 4-felts E18 veitrase gjennom Kragerø kommune legges i stor grad i LNF områder med et rikt biologisk mangfold og dyreliv.

Vi ser det som en stor utfordring at veitraseen gjennom Kragerø kommune blir en effektiv barriere mellom innlandet og de ytre deler av kommunen. Spesielt med hensyn til at det i vårt område er store arealer syd/øst for trase som er å regne som viktige viltområder med stor vilttetthet, lite bebyggelse og menneskelig aktivitet.

Kragerø viltnemnd kan etter gjennomgang av detaljreguleringsplan ikke si seg enig i at målet fra Kommunedelplanen om at «Ny E18 ikke blir en betydelig barriere for trekk av storvilt» kan oppnås med foreslåtte vilthensynstiltak.

Endringer som ble gjennomført gjennom «Viltpakken» har på noen områder forbedret tiltakene, men skal vi sikre at veien ikke blir en betydelig barriere i hele kommunen må foreslåtte endringer i vårt hørings svar gjennomføres i sin helhet.

Vi er svært bekymret for at nye E18 uten foreslåtte tiltak vil medføre fremtidige skader på artsmangfold, -kvalitet og -bestand i våre områder.

Vi forventer god dialog i perioden fremover for å finne tilstrekkelige løsninger som skal sikre at barrierevirkning kommer innenfor ett akseptabelt nivå. Dette sees på som en forutsetning for at Kragerø viltnemnd skal kunne støtte godkjennelse av detaljreguleringsplanen i Kragerø kommune.

### Gjennomgang faunapassasjer med nødvendig endringer

Vi kan ikke se i reguleringsbestemmelsene at det beskrevet tydelige nok krav til utforming og dimensjonering av faunapassasjer.

#### Viltoverganger:

Dimensjonering som følge av «Viltpakke» der viltoverganger Hegland, Bronåsdalen og Ødegård ble utvidet til en bredde på 40 meter er etter vår mening tilfredsstillende for å oppnå nødvendig funksjon. Dette fordrer at 40 meter er minste bredde på selve passasje som vilt kan bevege seg innenfor viltgjerder/voller på viltovergang.

Toppdekket på viltovergangene må være godt tilrettelagt for å sikre en hurtig revevegetasjon av overgangene for bedre effekt. Erfaringer fra Rugtvedt – Dørdal har vært at dette ikke ble godt nok ivare tatt her.

Viltoverganger må også etableres med vegger/voller som minimerer effekten av støy/lys inn på selve overgangen.

Viltunderganger skal etter reguleringsbestemmelsene ha en åpenhetsindeks større enn 2,5. Det må tydeliggjøres at dette baseres på at bredde (B) i denne er beregnet ut ifra bredde der hjortevilt har mulighet til å passere.

Terreng rundt faunapassasjer må opprettholdes i naturlig tilstand gjennom anleggsperioden. I de tilfeller der det ikke er mulig å unngå inngrep må det ligge bestemmelser som sikrer at landskap tilbakeføres til naturlig tilstand slik at faunapassasjen har en optimal funksjon.

Det må sikres gjennom bestemmelser at faunapassasjer ikke forringes gjennom etablering av skogsbilveier eller andre tiltak utover de passasjene som i detaljreguleringsplan i dag har en slik multifunksjon.

#### Faunapassasje 33205: Stedalsbrua

Stedalsbrua har som allerede etablert faunapassasje på dagens E18 trase relativt lite bruk. Reguleringsplan legger opp til at dagens trase med undergang beholdes uten endringer, og at ny tilsvarende løsning etableres på sydgående veilinje som etableres nord for dagens veitrase. Dette vil medføre at dagens lysåpning mer enn halveres, og dermed ytterligere svekke funksjonen til denne faunapassasjen.



Slik vi ser det tilfredsstillende ikke denne viltundergangen kravene til lysåpning da vi mener man må beregne lysåpning basert på bredde av bunnen (A) der hjortevilt kan bevege seg og ikke total lengde bru (B). Dette vil medføre  $B=10\text{ m}$   $H=5\text{ m}$  og  $L = 45\text{ m}$  → Lysåpning 1.11.

Kragerø viltneimnd er i dette området også bekymret for stebekken som i dag er ført i atskilt betongkultvert 15 meter vest for viltundergang, og ønsker her en helhetlig løsning med viltundergang, vei og bekkeføring samlet i en konstruksjon.

En slik løsning vil gi en viltundergang med som tilfredsstillende kravet om lysåpning på minimum 2,5 og samtidig sikre at det videreføres ett bekkeløp med naturlig substrat og langsgående repos i felles konstruksjon.

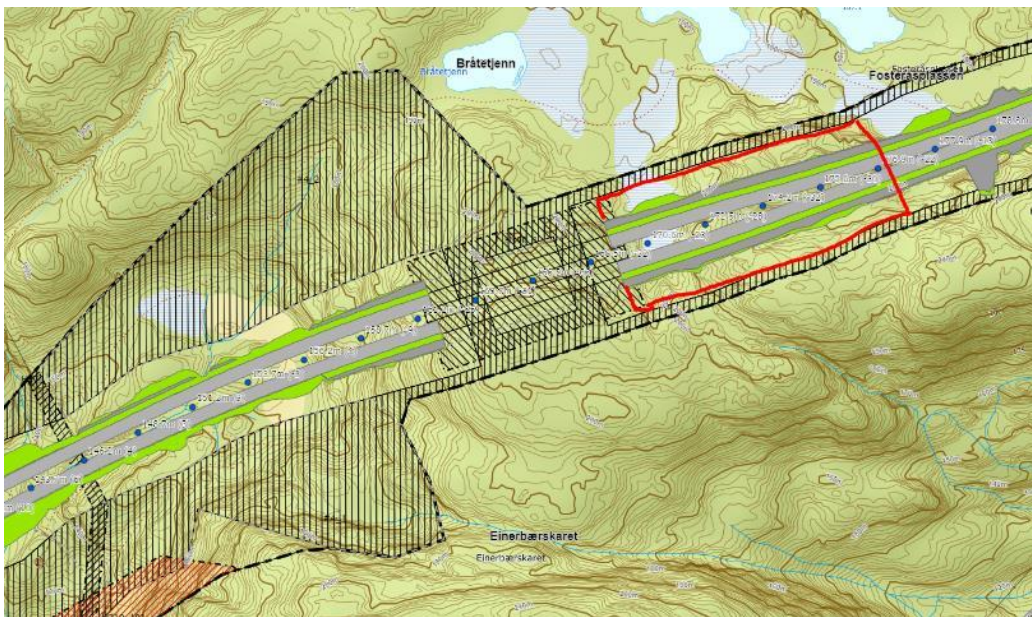


### Faunapassasje 34090: Bråtetjenn Fjelltunnel

Faunapassasjen har en veldig god plassering og vil med urørt terreng i dette viltområdet sikre en meget god funksjon. Vi ønsker i reguleringsplan her at det etableres en frihet for entreprenør til å velge en forlengelse av tunnel utover ett minimum på 150 meter, da den slik den nå er lagt inn fortsatt har skjæringshøyder inn mot tunnelåpning på begge sider opp mot 35 meter. En forlengelse av tunnellop her vil sikre et enda større urørt areal i et viltrikt område, og vil medføre at utfordringer med stort masseoverskudd i prosjektet kan ytterligere reduseres.

Tunnel burde føres ytterligere 250 meter mot øst for å redusere skjæringshøyder, masseuttak og risiko for å varig ødelegge større deler av myrområdene ved drenering.

Kragerø viltneemnd er fortsatt av den oppfattelse at en tunnelloøsning, som opprinnelig ønsket gjennom hele heiområdet Vestre Slettefjell ville vært mer optimalt for å sikre dette viktige leveområdet for vilt.



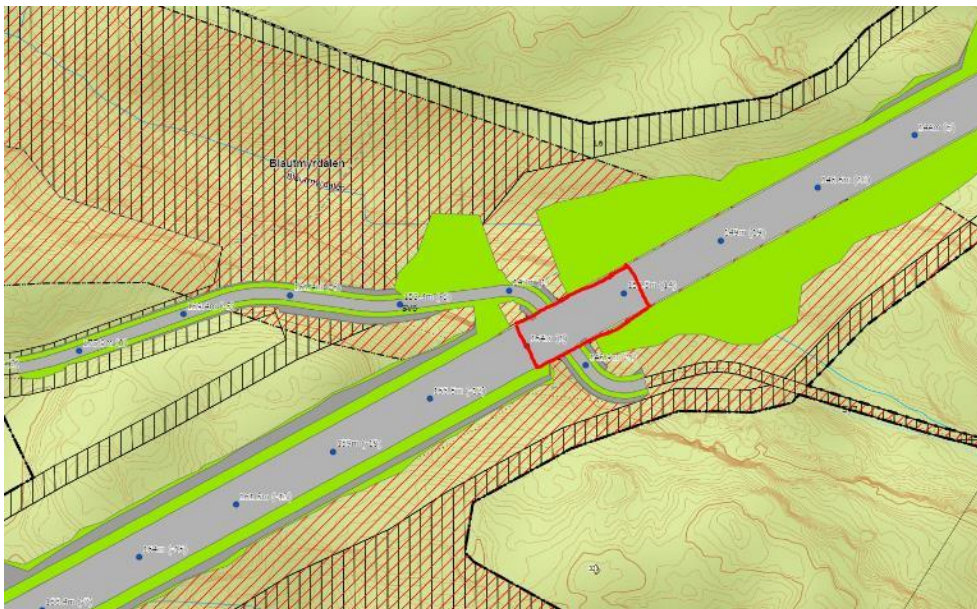
### Faunapassasje 35680: Blautmyra kulvert

Slik denne konstruksjonen er lagt med kulvert med en antatt dimensjon bredde 5 m høyde 5 m og lengde med skjæring på 53 m vil det medføre en lysåpning på 0.47. Noe som betyr at denne vil ha svært begrenset funksjon som faunapassasje.

For å sikre at denne passasjen skal kunne ha forventet funksjon ønsker vi at det etableres en større passasje med lysåpning større en 2.5 ved å etablere en lav bro som illustrert i bilde under. I dette området er også deponiområdet D25A Blautmyrdalen tenkt plassert med deponering av masse inn mot veitrase.

Dermed bør det være mulig å etablere en lav bro som indikert i figur på kart som kan sikre en god funksjon som faunapassasje for all fauna i området.

Med en avstand på 1.5 km til Bråtetjenn tunnel og 1 km til Bronåsdaalen viltovergang, håper vi at denne passasjen med en god funksjon for hjortevilt, vil sikre at dette viltrike naturområdet ikke får noen markant barrierewirkning som følge av ny vei. Dette er svært viktig da avstanden fra Bronåsdaalen viltovergang til Hegland viltovergang vil være 4.7 km.



#### Faunapassasje 36700: Bronåsdalen

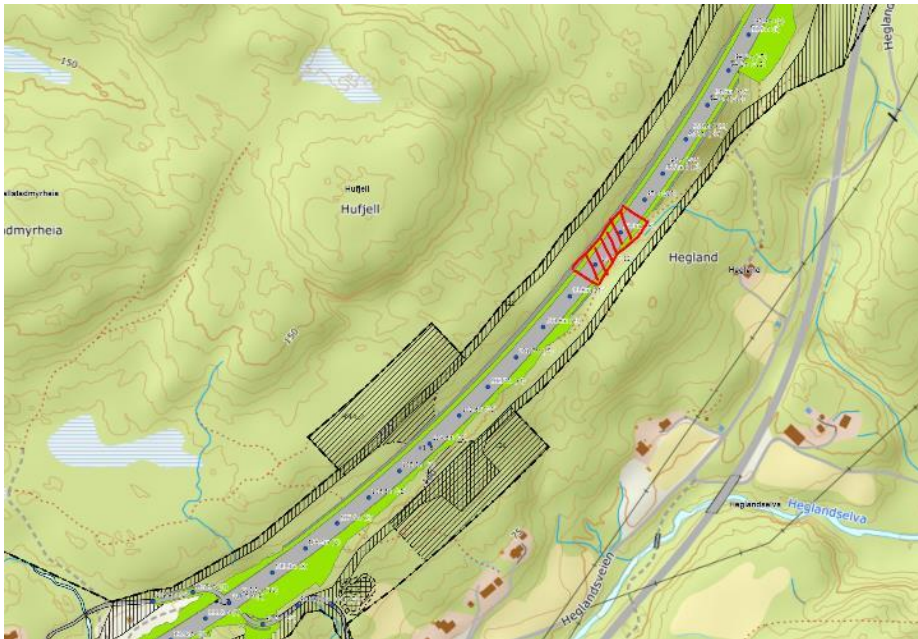
Denne faunapassasjen er bra plassert i forhold til vilttrekk og videre bevegelse kryssende eksisterende E18 trase. Det er ikke ønskelig at en så viktig faunapassasje gjøres til en flerbrukspassasje med skogsbilvei, men siden det ventes en begrenset bruk av denne kan dette aksepteres.

Vi er ikke fornøyde med utforming av faunapassasjen mot syd der landskapet medfører at overgangen ikke blir planfri, men møter ett relativt bratt terreng som også er splittet av en veifylling for skogsbilvei med 10 meters høyde. Her må det legges til rette en bedre løsning som sikrer ett mindre oppstykket landskap som leder inn mot overgangen.

#### Faunapassasje 41000: Hegland Viltovergang

Da denne viltovergangen vil ha en avstand til forrige fra vest (Bronåsdalen) på 4.7 km vil denne være svært viktig. Selv om avstanden mot vest er så stor må den planlagte plasseringen flyttes ytterligere 200 – 300 meter mot øst for å treffe god på markant vilttrekk, samt å unngå mulige konflikter med næringsutvikling og boliger.

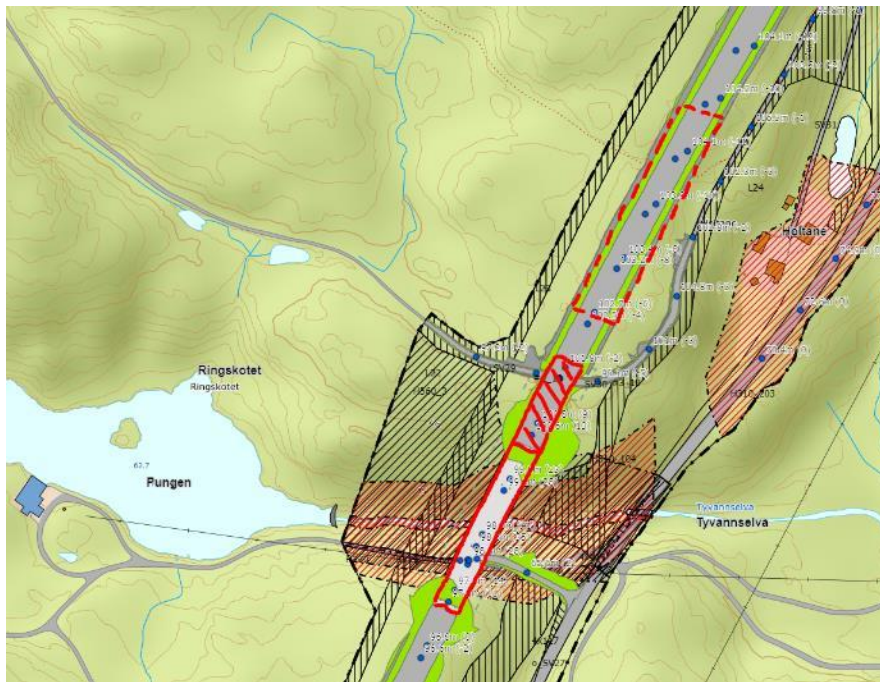
Dette vil også gi et flatere terreng mot sydside av overgang som medfører en mer naturlig overgang til eksisterende terreng. Plassering vil her treffe godt på et etablert vilttrekk som forhåpentligvis vil hindre flere alvorlige viltpåkjørslar i området. Bare siste året er det påkjørt og drept to elgkuer rett sydøst for denne plasseringen på dagens E18 trase.



#### Faunapassasje 41960: Tyvannselvbrua

Tyvannselva bru har en dårlig funksjon som faunapassasje for storvilt, med et brattlendt og utilgjengelig terreng. Den vil muligens ha begrenset funksjon for passasje mot vest, men mot øst vil den ikke ha noen funksjon slik den nå er planlagt. Dermed vil områdene mellom Tyvannselvbrua og Tisjøbrua fungere som en total barriere for faunabevegelse i hele dette området og inn mot . Mellom bruene er det 2.5 km, og mellom fungerende faunapassasjer for hjortevilt er det 4.3 km. (Hegland og Ødegård)

Vi forventer her at det legges opp til en fungerende løsning ved Holtane enten ved å etablere en viltovergang i området som ligger 100 – 300 meter øst for Holtane kulvert, alternativt kan man forlenge Tyvannselvbrua 70 meter lenger mot øst og ta inn skogsbilvei planlagt i kulvert her sammen med en fungerende undergang under bro i ett mindre kupert terreng.



#### Faunapassasje 44360: Tisjøbrua

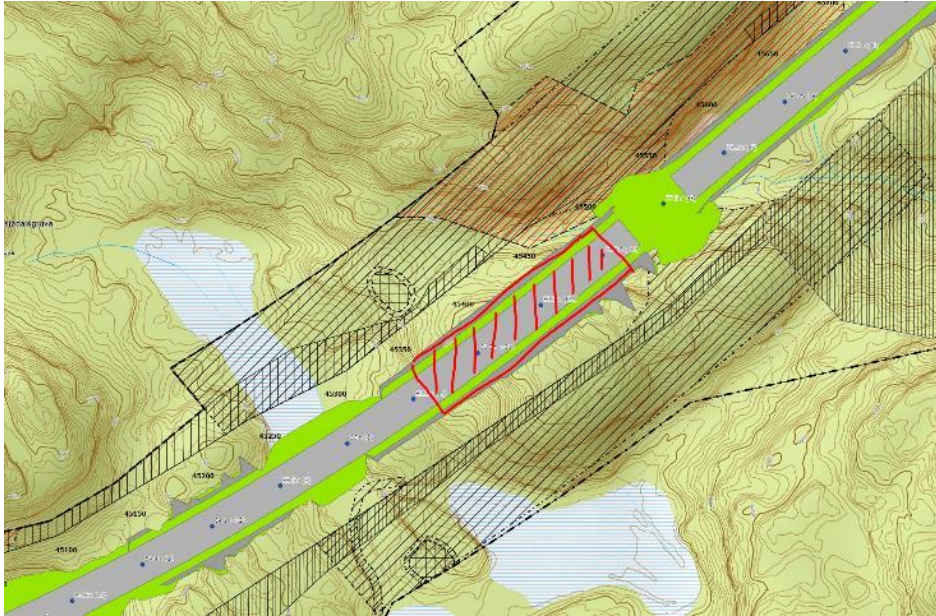
Dette er en faunapassasje som slik vi ser det ikke vil ha noen funksjon for landlevende vilt. Med brattlendt terreng, jernbanetrase med tunell og stor grad av vann vil den etter vår mening bare ha funksjon for dyreliv som oppholder seg i vann.

Vi ser ikke at det er noen tiltak som enkelt kan forbedre funksjonen her, vi ønsker heller å fokusere på at det etableres en fungerende funksjon på Holtane og korrekt plassering av viltovergang på Ødegård.

#### Faunapassasje 45720: Ødegård viltovergang

Vi er veldig fornøyde med at det etableres en viltovergang i dette området som er en nøkkel for å sikre vilttrekk mellom indre områder og Kragerø-halvøyen.

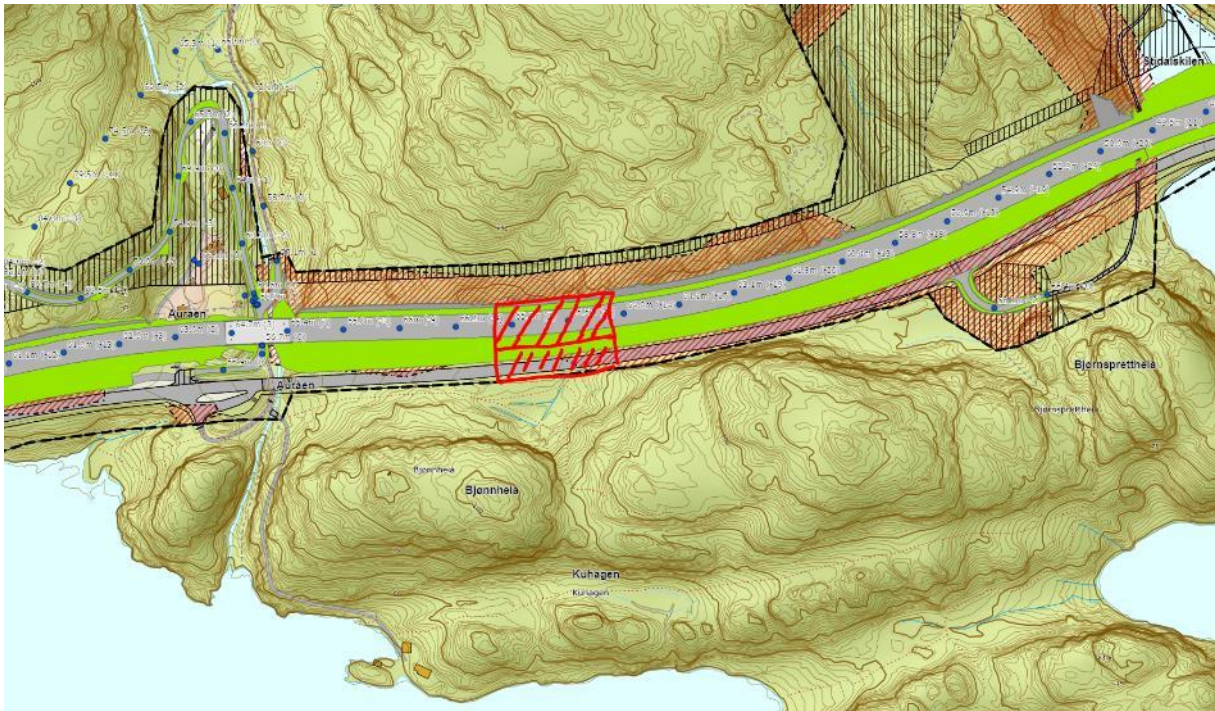
Men plassering av overgangen slik den nå ligger er ikke akseptabel. Den ligger nå med et til dels vanskelig og brattlendt terreng på både nord og sydside. Skal denne ha en god funksjon må overgangen flyttes noe mot vest til markert område mellom profilnummer 45300 og 45500.



#### Faunapassasje 47460: Auråa

En faunapassasje i dette området vil ha dårlig effekt grunnet plassering, multibruk og omliggende infrastruktur. Denne viltundergangen ble i viltpakken utvidet til en 50 meter lang bro. Vi ønsker her i stedet å korte inn denne broen til en lengde tilstrekkelig til å ivareta skogsbilvei og Auråabekken på en god måte.

For å sikre en faunapassasje som fungerer her må denne flyttes lenger øst og etableres som en viltovergang i dalen mellom Auråa og Stidalen. Ideelt bør faunapassasjen legges over både ny og eksisterende E18, men hvis det kan sikres at viltet føres over eksisterende E18 på en forsvarlig måte kan det godtas at bare ny E18 trase får en viltovergang her.



#### Faunapassasje 48320: Stidalskilen kulvert

Faunafunksjonen for denne kulverten vil tilnærmet lik null både som følge av terreng, samt at konstruksjonen her med en mindre dimensjonert kulvert som går igjennom ny E18 og dagens E18 trase vil medføre en lysåpning på 0,31.

Vi ser ingen grunn til å forsøke å gjøre tiltak på denne for å få noen effekt da kostnader på dette vil være svært store og effekten i dette området begrenset. Vi ønsker derfor heller at ressursene i dette området fokuseres på å etablere en god overgang som nevnt under Auråa faunapassasje.

## Deponiområder

Kragerø viltneimnd ønsker at deponering av masser slik det er planlagt i en rekke deponier ut i LNF områder minimeres, og at det tilstrebes større grad av deponering av masser i næringsområder eller i nær tilknytning til veianlegg for landskapstilpasning og støyvoller.

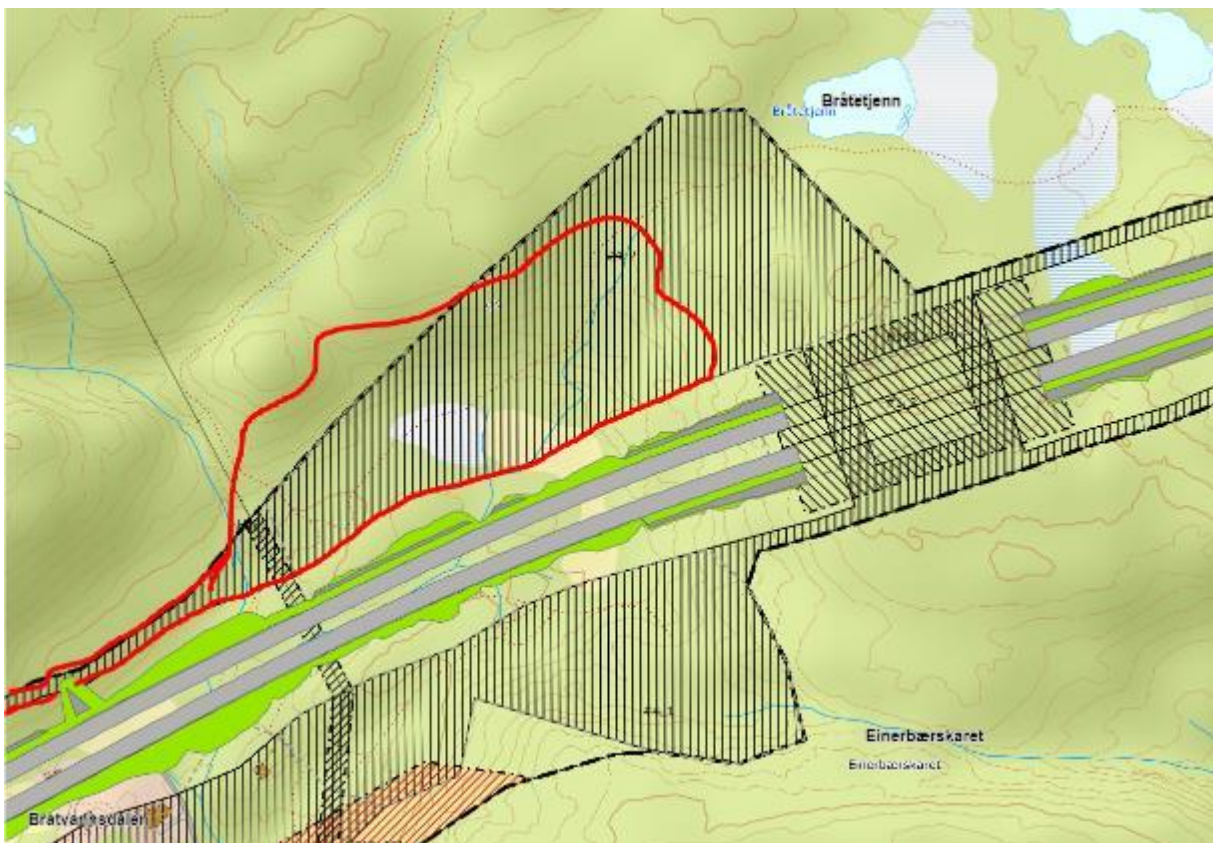
Vi finner det vanskelig å uttale oss om planlagte deponiområder da utforming og dimensjonering er svært overordnet beskrevet i fagrapport og detaljreguleringsplan. Det indikeres en maksimal fyllingshøyde, men vi er usikre på om dette er i forhold til laveste punkt, snitthøyde i område eller annet. Arealer definert for deponiområder er slik vi ser det i liten grad tilpasset terreng med tanke på å skape ett sammenhengende landskapsbilde som kan bedre fremkommelighet for vilt i terrenget.

Kragerø viltneimnd er bekymret for at deponering av store mengder overskuddsmasse i 14 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.

Rapporten «Potensielle sulfidførende bergarter» viser at potensialet for å påtreffes sulfidholdig berg er stor i deler av vår kommune.

### D26 Bråtvannsdalen

Skal deponiområdet benyttes må det avgrensnes for å hindre tiltak som forringer verdien av det naturlige landskapet inn mot planlagt tunell. Deponiområdet må ikke legges høyere enn en makshøyde på 180 moh på høyeste nivå. Deponiområdet må tilpasses terreng for å skape et mer tilgjengelig og naturtro terreng som leder inn mot faunapassasje.

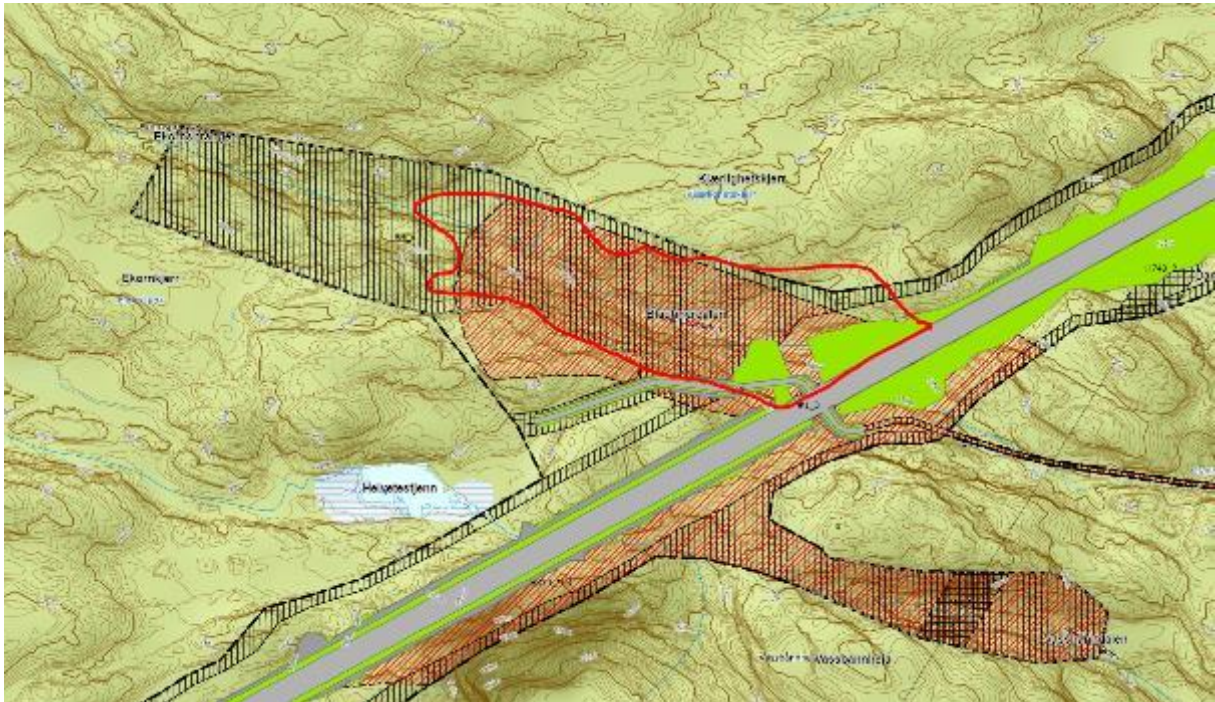


#### D27 Salen

Som for D26 ønsker vi her at deponiområdet her tilpasses omliggende terreng slik at det vil skapes et mer tilgjengelig landskap inn mot faunapassasje.

#### D25A Blautmyrdalen

Kragerø viltneimnd stiller oss negative til tiltak med deponiområde som strekker seg så langt inn i terreng fra veilinje. Vi ønsker her at deponiområdet avgrenses seg til nedre deler, og tilpasses terrenget med ett naturlig landskap mot veilinjen slik at det kan muliggjøre en funksjonell faunapassasje som erstatning for kulvert beskrevet i reguleringsplan. Deponiområdet må avgrenses slik at man unngår inngrep i myrområdene ved Ekornkjerr og Kjærlighetskjerr.



#### D25B Vassbånddalen

Ingen innvendinger utover generelle.

#### D24 Kåsa

Ingen innvendinger.

#### D23 Kåskollen

Ingen innvendinger.

#### D20 Langtjern

Kragerø viltneimnd stiller oss negative til dette deponiområdet som helhet da det er 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. Med den korte avstand som her er til næringsområde på Fikkjebakke bør masser heller flyttes hit til nyttig formål.

#### D19 Brynemo

Kragerø viltneimnd stiller oss negative til dette deponiområdet som helhet da det er lagt inn i ett sammenhengende viltrikt naturområde med større innslag av myr. Selv om intensjonen er at



deponiområdet skal tilbakeføres til LNF vil området bli forringet av ett slikt tiltak. Med den korte avstand som her er til næringsområde på Fikkjebakke bør masser heller flyttes hit til nyttig formål.

#### D14 Ødegård

Ingen innvendinger utover generelle.

#### D13 Ødegård

Ingen innvendinger utover generelle.

#### D12 Vesterbekk

Ingen innvendinger utover generelle.

#### D9 Stidalen

Kragerø viltneemnd stiller oss negative til et så stort og omfattende deponiområde som strekker seg langt inn i et viltrikt naturområde. Det sees også på med bekymring av deponiområdet plasseres med umiddelbar nærhet til Hullvann.

#### D67 Hulldalen

Kragerø viltneemnd stiller oss negative til et så stort og omfattende deponiområde som legges i et særdeles viltrikt naturområde. Det sees også på med bekymring av deponiområdet plasseres med umiddelbar nærhet til Hullvann.

#### D65 Hulldalen

Kragerø viltneemnd stiller oss negative til et så stort og omfattende deponiområde som legges i et særdeles viltrikt naturområde. Det sees også på med bekymring av deponiområdet plasseres med umiddelbar nærhet til Hullvann.

### Øvrig vilthensyn

#### Viltgjerder

Utforming og plassering av viltgjerder vil være svært viktig for å hindre uønskede møter mellom vilt og trafikk.

Erfaringer fra nyere veiprojekter som bygges med kryssløsninger i nærhet til natur og viltområder har vist at det vil være tilfeller der vilt kommer inn på veianlegg. Det er av den grunn svært viktig at det etableres portløsninger i viltgjerder strategisk plassert i samråd med Kragerø viltneemnd som kan sikre tilgang til trase og mulighet for rømning for vilt som kommer innenfor viltgjerder.

Portene må være mulig å svinge inn mot veibane slik at de kan benyttes til å lede vilt ut av veitrase gjennom port.

Det anses også som viktig at oppfølging og vedlikehold av gjerder i driftsperioden ivaretas forsvarlig av driftsoperatør. Erfaringer fra Rugtvedt – Dørdal viser at det har vært utfordringer med gjerder etablert på deponerte masser som synker sammen og skaper åpninger under gjerder der mindre vilt og hunder kan bevege seg inn på veibane. Disse erfaringene må tas inn og håndteres i byggefasen slik at vi ikke får de samme utfordringene i vårt område.

Langs dagens E18 trase fra Tangen til fylkesgrense Agder ble det etablert viltgjerder i 2016. Disse bør i så stor grad som mulig fjernes for å hindre en dobbelt barrierevirkning på ny og eksisterende trase. Kragerø viltneimnd ønsker her å delta i detaljering og beslutninger knyttet til fjerning av eksisterende viltgjerder.

#### Hensynsområder faunapassasjer

Det er i detaljreguleringsplan definert hensynsområder i tilknytning til planlagte faunapassasjer. Vi kan ikke se at det er definert hvilke hensyn som skal tas innenfor disse områdene, og ønsker dette presisert i plan. Det er svært viktig at det ikke utføres tiltak i oppmarsjområdene mot faunapassasjer som forringer fremkommelighet og landskap. Hvis tiltak i disse hensynsområdene er uunngåelige forventer vi at det gjøres avbøtende tiltak forut for ferdigstillelse av anlegg, som sikrer ett mest mulig naturlig terreng inn mot passasjer.

Kragerø viltneimnd har i sitt arbeid fokusert på at foreslåtte tiltak legges i områder med liten risiko for konflikt med fremtidig utbygging. Vi vil jobbe for å sikre at det rundt etablerte tiltak legges hensynssoner i kommunale reguleringsplaner som skal sikre funksjonen til vilttiltakene ikke forringes.

#### Kryss og tilførselsveier

Begge kryss som etableres i Kragerø kommune ligger i områder med vesentlig fare for vilt som følger tilførselsveier inn i kryssområdet. Det er derfor viktig at tilførselsveier sikres tilstrekkelig med viltgjerder ut fra kryssområdene for å unngå uønskede hendelser.

Det er viktig at det gjøres gode vurderinger i samråd med fagpersoner i kommunen når disse skal etableres da det i begge kryss kan oppstå utfordringer med tilstøtende servicefunksjoner, eiendommer og næringsområde.

#### Vann, Vassdrag og myr

Veitraseen krysser og har nærføring til flere sentrale vassdrag gjennom vår kommune. Det er svært viktig at funksjonen og vannkvaliteten til disse vassdragene ikke forringes som følge av veiutbyggingen og drift.

Spesielt viktig her er følgende vassdrag fra vest mot øst:

1. Stedalsbekken
2. Lonavassdraget
3. Slettjell tjenn- og myrområde
4. Røssbekk (Dammyra)
5. Kvennvansselva
6. Tyvansselva med Grøtvann og Tyvann
7. Gjerdebekken med Gjerdevannet
8. Tisjø med Kragerøvassdraget
9. Auråen
10. Stidalsbekken
11. Hullvann

Det forventes at fiskeførende bekker tilrettelegges slik at tiltaket ikke forringer bevegelse for fisk og ål.

Det forventes at tiltak gjennomføres for å hindre skadelig avrenning fra deponiområder og veianlegg både i anleggsperiode og driftsperiode.

Det forventes at tiltak gjennomføres for at nærliggende vassdrag og myrområder ikke dreneres eller skades som følge av tiltak i anleggsperiode og driftsperiode.

Det forventes at deponering av masser i myrområder unngås med hensyn til miljø og klima.

#### Jaktgjennomføring i anleggsperiode

Det er flere storvilt, småviltjaktlag og grunneiere som gjennomfører jakt i områder direkte påvirket av ny E18 utbygging. Vi ønsker her en dialog med Nye veier og valgt entreprenør i anleggsperioden for å sikre at jakt og friluftsliv kan gjennomføres på en forsvarlig måte for alle parter.

Her er det gode erfaringer å hente fra E18 utbyggingen Rugtvedt – Dørdal der dette ble løst med god dialog og koordinering i anleggsfasen. Noe vi håper kan videreføres til utbygging av trase gjennom Kragerø kommune.

#### Videre medvirkning:

Kragerø viltnemnd ønsker å være medvirkende i detaljplanlegging og anleggsfasen i spørsmål knyttet til fauna, faunapassasjer, vassdragskryssninger og etablering/fjerning av viltgjerder for å sikre at lokalkunnskap tas inn i arbeidet for å oppnå tilstrekkelig gode løsninger.

#### Vedlegg:

Kragerø viltnemnds vurdering av faunapassasjer er vedlagt i dokument «Vurdering vilthensyntiltak Kragerø kommune 20210901.PDF».

1. SEPTEMBER 2021

# Vilthensyn ny E-18 Kragere kommune

KRAGERØ KOMMUNE

# Vurdering faunapassasjer

## Samlet revidert vurdering av tilrettelagte kryssninger Kragerø kommune 1. september 2021

Profil nr.	Navn*	Vegkrysning	Funksjon og plassering	Dimensjonering og utforming	Terreng	Multibruk
33205	Stedalen	35	Dårlig	Dårlig	Middels	Ja
34090	Bråtetjenn	36	Bra	Bra	Bra	Nei
35680	Kulvert Blautmyrdalen	37	Dårlig	Dårlig	Dårlig	Ja
36700	Bronåsdalen	39	Bra	Middels	Bra	Ja
41000	Hufjell	44	Middels	Bra	Middels	Nei
41960	Grøtvannselva	45	Dårlig	Bra	Dårlig	Ja
44360	Tisjø bru	48	Dårlig	Bra	Dårlig	Ja
45720	Bjønnås	50	Middels	Bra	Dårlig	Nei
47460	Auråa	53	Dårlig	Bra	Dårlig	Ja
48320	Stidalskilen	54	Dårlig	Dårlig	Dårlig	Ja

\*Navn på kryssningspunkter i kartløsning avviker fra navn brukt i denne listen.

11. JUNI 2021

# Vurdering av foreslåtte tiltak fra Kragerø viltnemnd



# STEDALBRUA

## 33205 Stedalen (Vegkrysning 35)

### Funksjon og plassering: Dårlig

- Faunapassasje er plassert her opprinnelig da behovet var å tilrettelegge for vei til 4 husstander og skogområder, med faunafunksjon som sekundær.
- Faunapassasjen har i dag sett opp mot villtetthet i området fra sportellinger svært dårlig funksjon. I perioden 02.07.20 – 06.12.20 passerte det totalt 5 elger, 1 hjort og 12 rådyr her.
- Funksjonen forventes ytterligere svekket da lengden på undergangen vil mer en dobles med nytt veiløp.
- Faunapassasjen ligger i et område markert som Vilttrekk samlet kunnskap, dette kjenner vi ikke igjen i lokalkunnskap som er formidlet i medvirkningsprosessen. Skulle en fungerende faunapassasje plasseres i området bør den legges på andre siden av fylkesgrensen nærmere profilnummer 32600. (Rett vest for Høgstli)
- Faunapassasjen forringes ytterligere ved at den mot sør ender ut på avlastningsvei som etableres parallelt med ny E18. Dette er heller ingen optimal løsning med hensyn til trafiksikkerhet.

### Dimensjonering: Dårlig

- Når det gjelder dimensjonering har den i dag en lysåpning på 8.32 på dagens 2 felts trase. Men reelt er den lavere da selve veibanen som kan benyttes av langt smalere en totalbredden på passasjen (Se bilde neste slide)
- Hvis man beregner lysåpning basert på bredde av bunnen (A) der hjortevilt kan bevege seg vil den etter utbygging få følgende lysåpning.  $B=10\text{ m}$   $H=5\text{ m}$  og  $L = 45\text{ m}$  → Lysåpning 1.11
- Hvis man beregner lysåpning basert på bredde øverst under veibanen (B) over skråfyllinger vil denne være 2.78 basert på en totalbredde  $B = 25\text{ meter}$ .

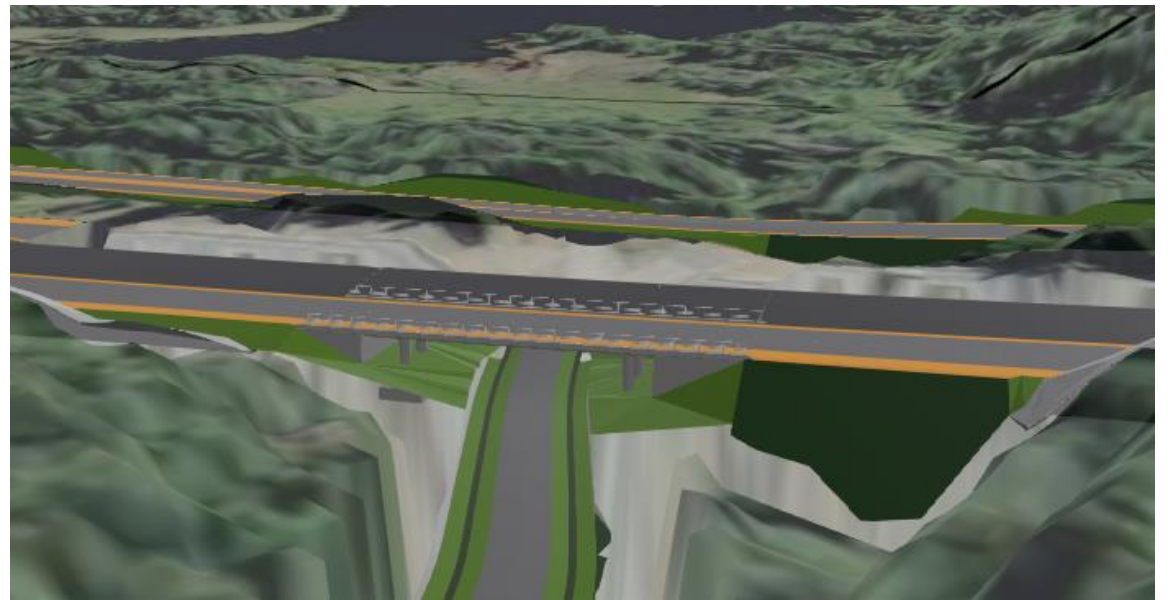
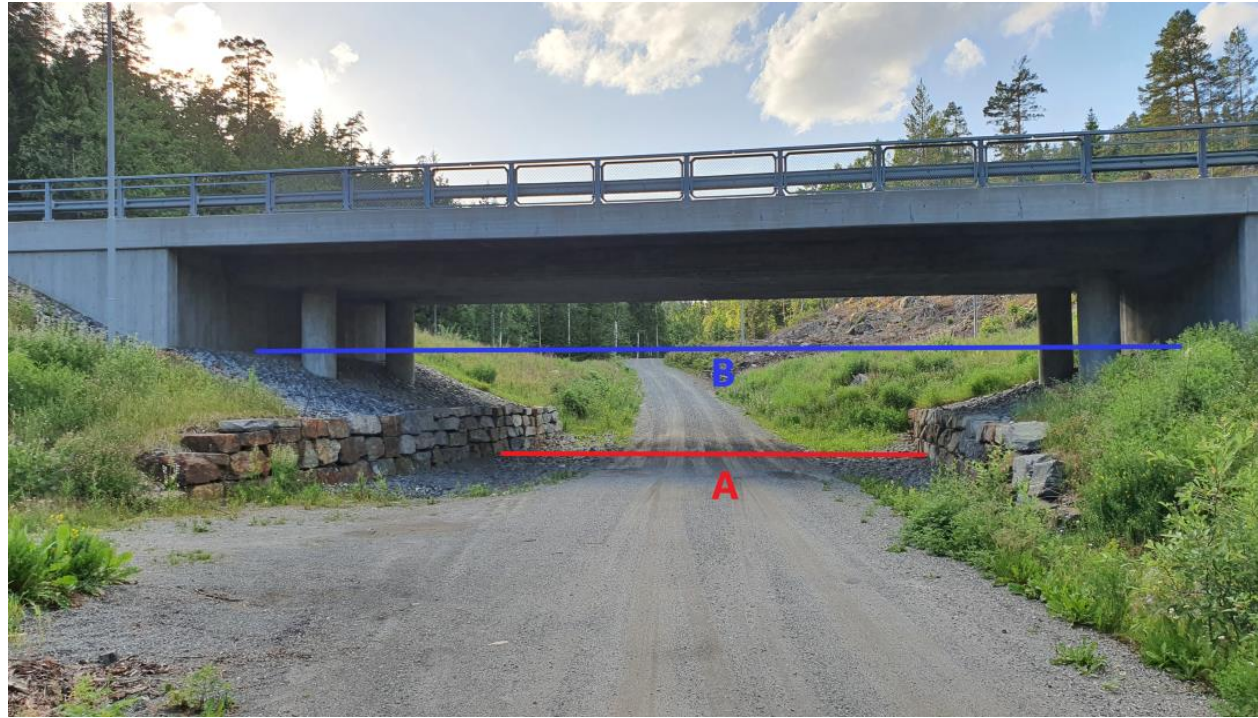
### Terreng: Middels

- Traktvirkning inn mot passasje er bra, men trekket går her hovedsakelig øst-vest lenger nord i Stedalen.

### Multibruk: Ja

- Vei til 4 boliger/småbruk og skogområder.
- I liten grad benyttet som turvei.







# BRÅTETJENN VILTOVERGANG

## 34090 Bråtetjenn Fjelltunnel (Veg krysning 36)

### Funksjon og plassering: Bra

- Faunapassasjen er med ny løsning bra plassert i forhold til vilttrekk og vil med et sammenhengende urørt overflateterreng fungere tilfredsstillende for god bevegelse mellom de store naturområdene på begge sider av veitraseen.

### Dimensjonering og utforming: Bra

- Lengde på tunnel er definert til minimum 150 meter. Dermed vil dimensjonering være godt over krav til bredde på overgang. Det bør her legges en frihetsgrad som gir entreprenør mulighet til å velge en løsning med noe lenger tunnellop. Dette med tanke på at man ved noe lenger tunnellop kan unngå skjæringshøyder på 30+ meter på øst- og vestside av tunnel. Noe som vil redusere utfordringen med masseoverskudd. Det burde her også være en frihetsgrad som tillater at veilinjen flyttes noe mer mot syd for å unngå det sammenhengende myr- og tjenområdet.
- Da Stedalen vanskelig kan regnes som en fullgod faunapassasje er avstand til forrige faunapassasje retning syd **3350** meter. (Breiøygard viltovergang i Gjerstad)

### Terreng: Bra

- Det urørte terrenget gjør løsningen her optimal. Det er svært viktig at funksjonen av denne overgangen ikke forringes av massedeponering (D26 og D27) eller anleggsveier som ødelegger det naturlige landskapet i arealene inn mot overgangen.

### Multibruk/Annet: Nei

- Det er ikke kjent at overgang skal ha annen funksjon en faunapassasje
- Viktig å bevare overgang med omliggende områder urørt for inngrep også i anleggsfase.





# BLAUTMYRA KULVERT

## 35680 Kulvert Blautmyrdalen (Veg krysning 37)

### Funksjon og plassering: dårlig

- Passasjen er svært dårlig plassert der den ligger i skråsiden mellom høyledraget Vassbånnheia og Blautmyrdalen.
- Her må løsning endres og flyttes mot profilnummer 35600 evt. 35700 og løses annerledes for å kunne sikre en faunafunksjon.

### Dimensjonering og utforming: Dårlig

- Som kulvert med en antatt dimensjon bredde 5 m høyde 5 m og lengde med skjæring på 53 m vil det medføre en lysåpning på 0.47.
- Dermed kan vi ikke på noen måte se på denne som noen form for passasje med faunafunksjon.

### Terreng: Dårlig

- Terreng er svært kupert og sterkt skrånende
- Skogsvei som føres igjennom kulvert legges også i en lenger skjæring som ytterligere hindrer fremkommelighet.

### Multibruk/Annet: Ja

- Kulvert etableres med hovedhensikt å få gjennomføring til skogsvei/anleggsvei.
- Vil trolig i liten grad benyttes som turvei.
- Her ønskes dialog for å se på muligheter til å gjøre denne passasjen til en fungerende faunapassasje sammen med Deponiområde D25A.





# BRONÅSDALEN VILTOVERGANG

## 36700 Bronåsdaalen (Veg kryssning 39)

### Funksjon og plassering: Bra

- Passasjen er godt plassert. Den ligger 100 meter øst for riktig plassert Vilttrekk samlet kunnskap. I dette området med flatt terreng er det helt greit at denne er flyttet noe. Innenfor profilnummer 36200 til 36700 er akseptabel plassering.
- Må ikke flyttes lenger øst da den fort kommer i konflikt med gårdsdrift (Nygård) som gjerder inn store områder syd for dagens E18 trase.
- Da Blautmyra kulvert absolutt ikke kan regnes som noen faunapassasje vil avstand til forrige reelle faunapassasje mot syd da bli **2500** meter. (Bråtetjenn viltovergang)

### Dimensjonering og utforming: Middels

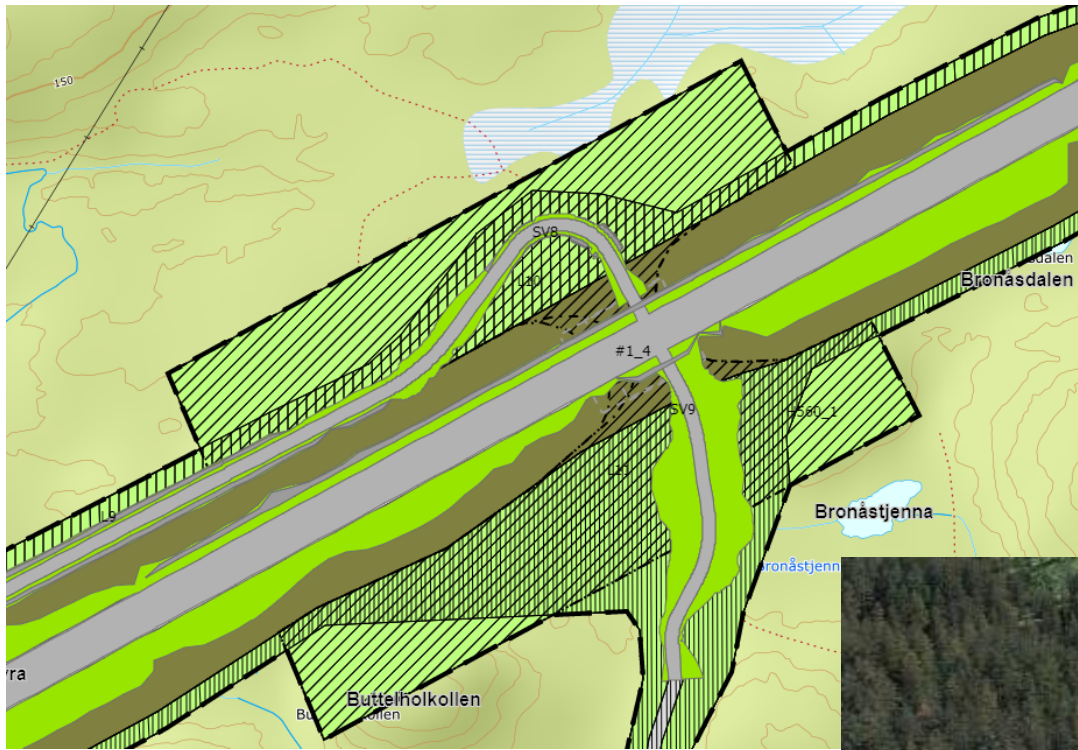
- Bredde på overgangen er oppgitt til 40 meter. Med viltgjerder vil den reelle passasjen bli noe smalere. Det faktum at overgangen også skal benyttes til multibruk med vei bør medføre at bredde på overgang må økes til 50 meter.
- Vi er svært lite fornøyd med utforming av overgangen da den i liten grad kan regnes som planfri. Man løfter her skogsbilveien inn mot overgang på 10 meter høye fyllinger med bratte skråninger inn mot overgang. Her burde det vært mulig å forsøke å tilpasse massebruken til viltet og ikke veien som føres over overgangen. Viltet som følger viltgjerdet må få en slak og naturlig stigning inn mot overgangen.
- Viktig at overgang etableres med tilstrekkelig toppdekke som tillater gode vekstforhold for vegetasjon.
- Det forventes at overgang skjermes mot lys og støy fra veibane.

### Terreng: Bra

- Terrenget rundt passasje er bra med lite landskapsmessige hindringer.
- Den ligger i dette området bra i forhold til videre bevegelse i terreng mot syd over dagens E18.

### Multibruk/Annet: Ja

- Overgang etableres med multibruk ved skogsbilvei
- Veien vil også ha middels bruk som turvei/sykkelvei til etablerte turstier nord for trase.





# HEGLAND VILTOVERGANG

## 41000 Hufjell (Veg kryssning 44)

### Funksjon og plassering: Middels

- Faunapassasje i dette området er viktig, men slik den nå er plassert er det ikke noen optimal løsning. Viltbevegelsen i området her mer konsentrert rundt den riktig plasserte Vilttrekk samlet kunnskap markeringen ved profilnummer 41550.
- Funksjonen til faunapassasje ville vært bedre ved profilnummer 41350, da den her vil komme øst for bebyggelse og gårdsdrift med hestepensjonat. Det vil her også være enklere å etablere ett tilstrekkelig verneområde i forhold til fremtidig utbygging.
- Avstand til forrige reelle faunapassasje her vil da være **4300** meter (Bronåsdalen viltovergang). Den store avstanden her er for øvrig ønsket da vi ikke ønsker viltbevegelser på tvers av veibanen i dette området, ved bebyggelsen rundt Tangen og industriområdet på Fikkjebakke. Her vil det også fort bli konflikter med videre utbygging av boliger og industri.

### Dimensjonering og utforming: Bra

- Bredder på overgangen er oppgitt til 40 meter. Med viltgjerder vil den reelle passasjen bli noe smalere.
- Viktig at overgang etableres med tilstrekkelig toppdekke som tillater gode vekstforhold for vegetasjon.
- Det forventes at overgang skjerms mot lys og støy fra veibane.
- Terrenget i området der vei ligger i hel eller delskjæring på kant mot skrånende terreng vanskeliggjør etablering av en god faunapassasje. Høy og bratt fylling på sydsiden vanskeliggjør adkomst til passasjen, ønskelig her at masser benyttes for å utbedre en naturlig overgang til øvrig landskap.

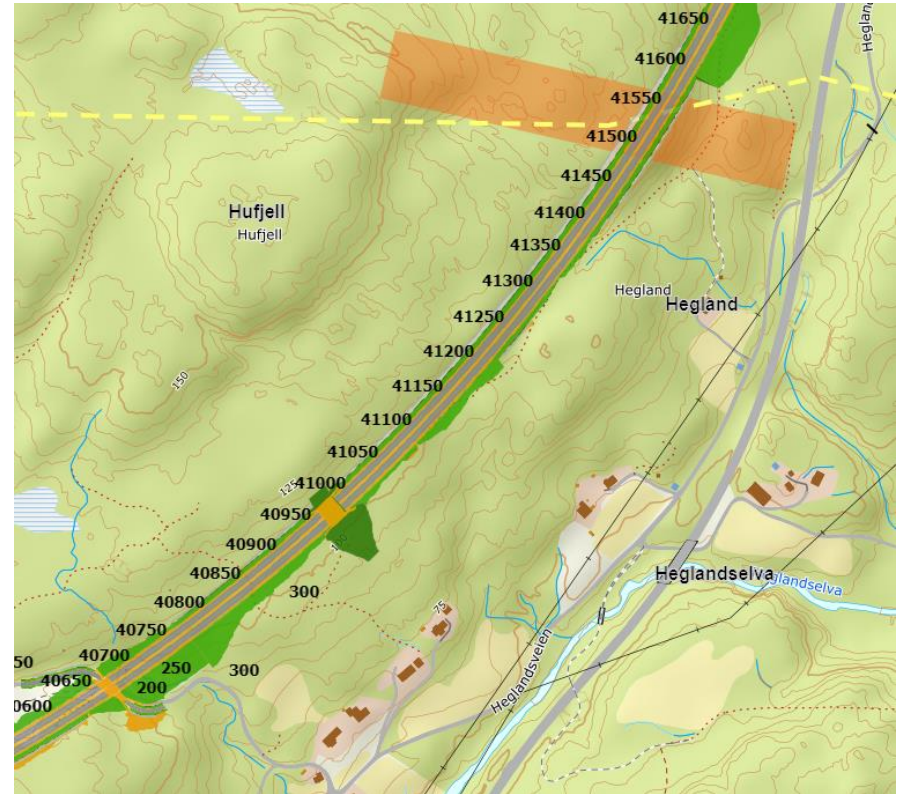
### Terreng: Middels

- Terrenget i området der vei ligger i hel eller delskjæring på kant mot skrånende terreng vanskeliggjør etablering av en god faunapassasje. Vi ønsker at det gjøres tilpasninger med omliggende terreng for å sikre en god funksjon på overgangen.

### Multibruk/Annet: Nei

- Det er ikke kjent at overgang skal ha annen funksjon en faunapassasje







# TYVANNSELVBRUA

## 41960 - Grøtvannselva (Veg kryssning 45)

### Funksjon og plassering: Dårlig

- Dette er ingen trekkvei for vilt, plassering er gitt som følge av behov for å etablere bro over Tyvannselva.
- Hvordan denne har blitt markert som Vilttrekk samlet kunnskap har vi ingen forståelse for, det er rett og slett feil.
- Funksjonen ansees som svært dårlig på denne passasjen som følge av terrengform i svært bratt terreng (Se 2D bilde), kombinasjonsbruk med vei til Kragerø kommunes vannverk og turområder samt at undergangen mot syd ender ut på dagens E18 som opprettholdes som avlastningsvei.
- Passasjen vil kunne ha en svært begrenset funksjon på vestlig side.
- Mulig løsning her for å unngå en totalbarrierevirkning mellom Tyvannselva og Kragerøvassdraget er å forlenge bru 70 meter mot øst til profilnummer 42150. Da vil man også unngå etablering av kulvert for skogsvei her da denne vil kunne legges under bru.

### Dimensjonering og utforming: Bra

- Dimensjonering og utforming er langt over krav til lysåpning.

### Terreng: Dårlig

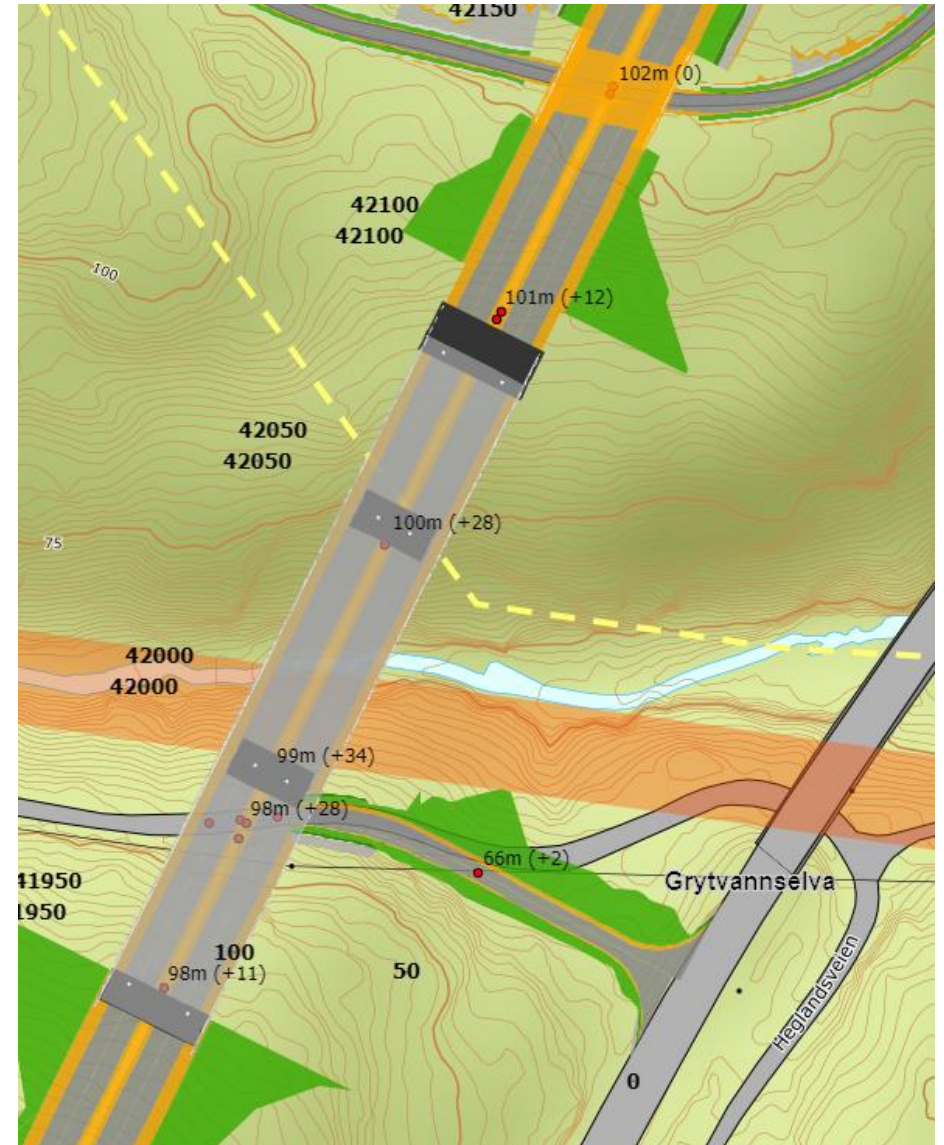
- Terrenget ved passasje er brattlendt spesielt på østlig side.
- Terrengform med kupert terreng og vann på nordside av bro gjør ikke dette til noen naturlig sted der dyr vil søke ned for passasje.

### Multibruk/Annet: Ja

- Overgang etableres med multibruk til skogsbilvei og middels brukt turvei. Vei har elektronisk bom da Kragerø kommunes vannkilde ligger her inne, noe som begrenser motorisert ferdsel.

Tyvannselvbrua

Holtane k



## 44360 Tisjø bru (Veg kryssning 48)

### Funksjon og plassering: Dårlig

- Dette er ingen trekkvei for vilt, plassering er gitt som følge av behov for å etablere bro over Kragerøvassdraget.
- Hvordan denne har blitt markert som Vilttrekk samlet kunnskap har vi ingen forståelse for, vi undres over hva som ligger bak en slik vurdering.
- Passasjen vil slik vi ser det ikke ha noen funksjon, og kan ikke regnes som en viltpassasje.
- Vannet under bro fryser normalt ikke til om vinteren grunnet kraftig strøm, og kan derfor heller ikke benyttes som vinterpassasje.

### Dimensjonering og utforming: Bra

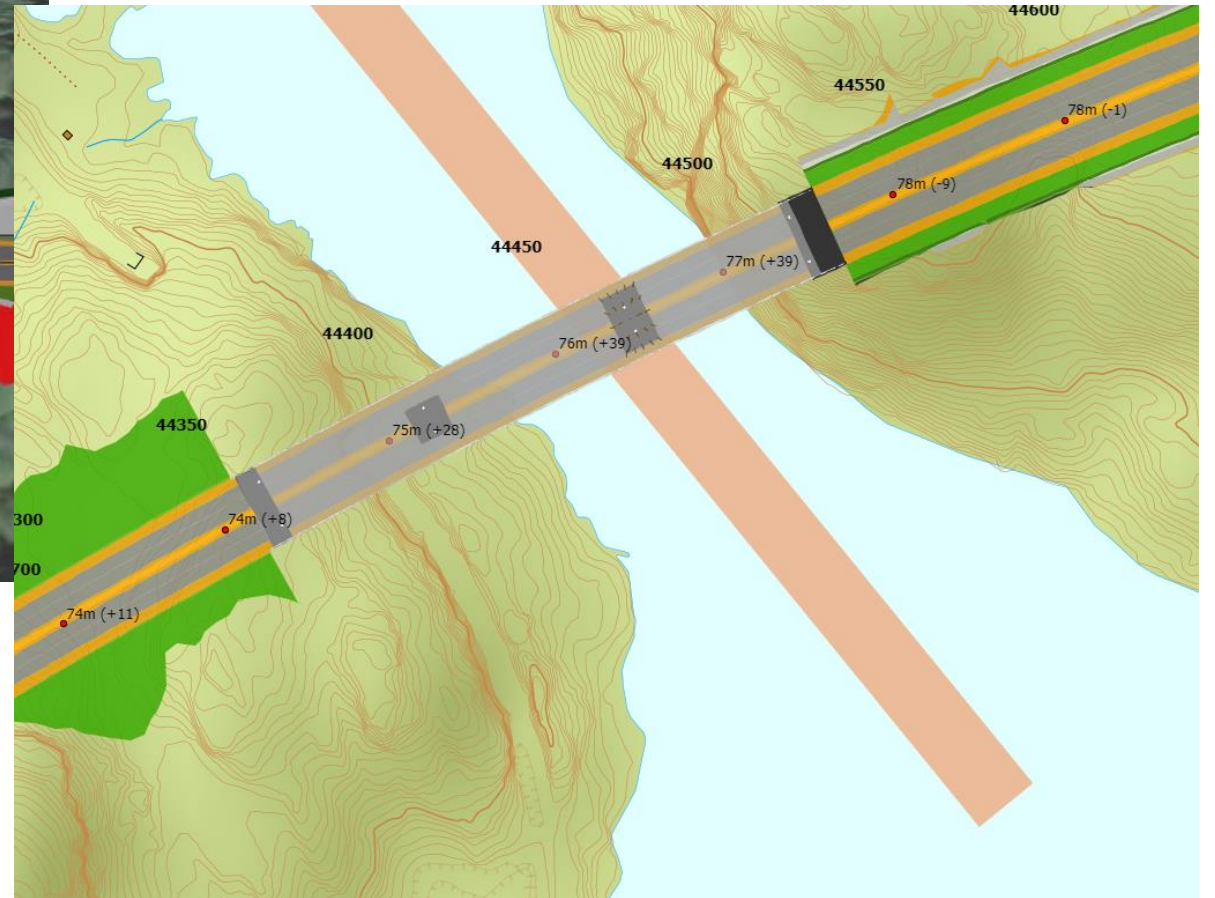
- Dimensjonering og utforming er langt over krav til lysåpning.

### Terreng: Dårlig

- Terrenget ved passasjen er brattlendt på begge sider, spesielt på østlig side.
- Terrengform med kupert terreng, boliger, veikryss og vann på nordside av bro gjør ikke dette til noe naturlig sted der dyr vil søke frem til for passasje.

### Multibruk/Annet: Ja

- På vestre side av elva er det planer for Kragerø kommune å legge til rette for en sammenhengende turvei fra Sannidal til Drangedal grense på traseen til den nedlagte Kragerøbanen.





# ØDEGÅRD VILTOVERGANG

## 45720 Bjønnås (Veg krysning 50)

### Funksjon og plassering: Middels

- Passasjen er feil plassert da den ligger i med et brattlendt og lite naturlig omliggende terreng.
- Det ville vært ønskelig å få trukket overgangen ytterligere mot vest mellom profilnummer 45300 og 45500, mot der Vilttrekk samlet kunnskap er markert.
- Nåværende plassering er tilpasset vei og skjæringshøyde, ikke viltfunksjonen som skal være dens primærfunksjon.
- Overgangen er svært viktig, og kan etter vår mening med en flytting bli en veldig viktig og god faunapassasje for de store viltrike områdene sør for ny veitrase.
- Da hverken Tyvannselvbrua eller Tisjøbrua kan regnes som fullgode faunapassasjer vil avstand til forrige faunapassasje mot syd være **4720** meter. (Hegland viltovergang)
- Tilsvarende kan vi ikke se at Auråbrua eller Stidalskilen vil ha noen nevneverdig faunafunksjon. Så uten tiltak her vil avstand til neste faunapassasje mot Nord vil da være **4620** meter. (Skaugheia viltovergang i Bamble)

### Dimensjonering og utforming: Bra

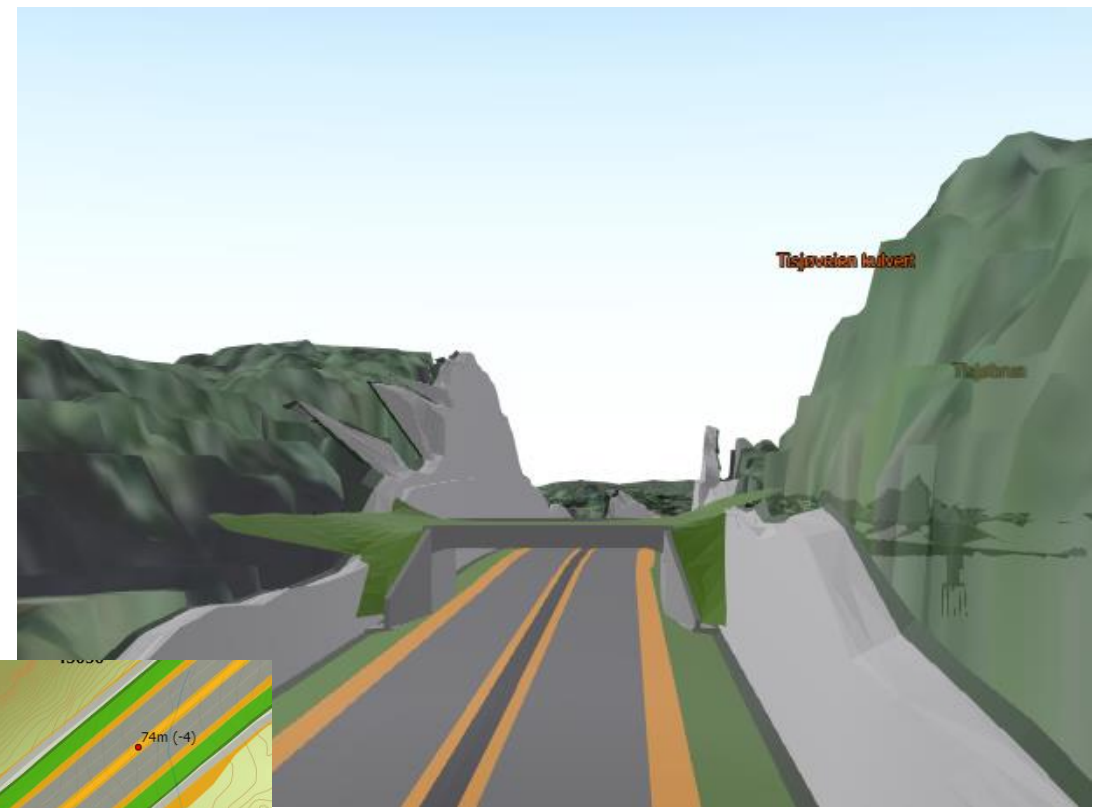
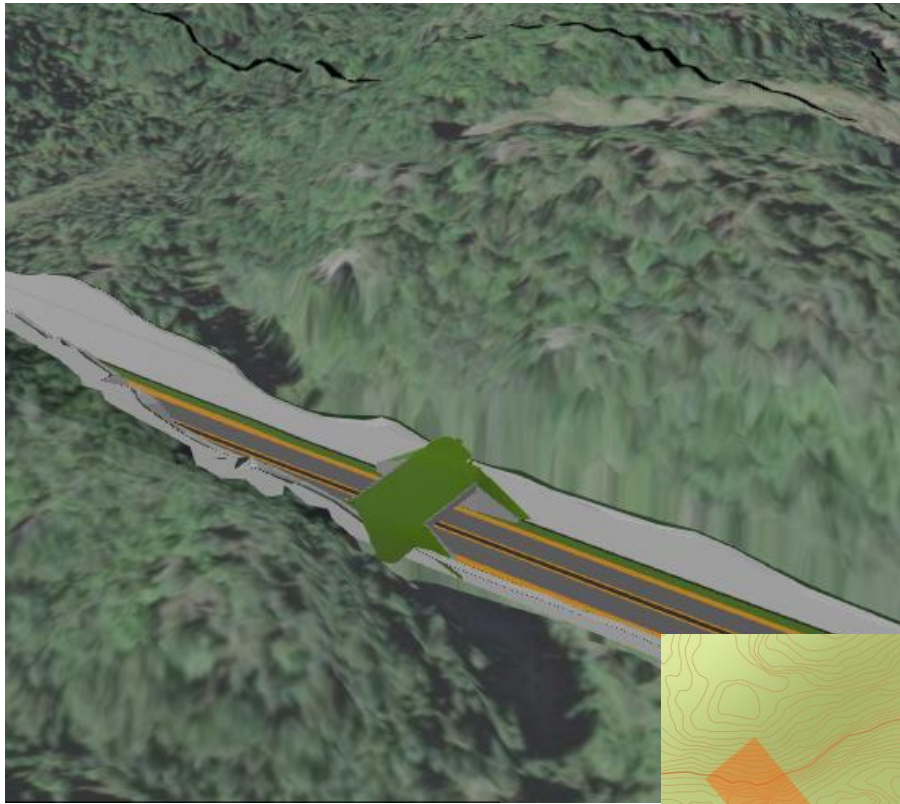
- Bredde på overgangen er oppgitt til 40 meter. Med viltgjerder vil den reelle passasjen bli noe smalere.
- Viktig at overgang etableres med tilstrekkelig toppdekke som tillater gode vekstforhold for vegetasjon.
- Det forventes at overgang skjermes mot lys og støy fra veibane.

### Terreng: Dårlig

- Terrenget rundt passasjen er svært dårlig med bratt terreng på begge sider av overgangen, spesielt på nordsiden. Overgangen faller ikke naturlig inn i en bevegelsesrute for vilt.

### Multibruk/Annet: Nei

- Det er ikke kjent at overgang skal ha annen funksjon en faunapassasje





# AURÅENBRUA

## 47460 Auråa (Vegkrysning 53)

### Funksjon og plassering: Dårlig

- Passasjen er helt feil plassert. Plassering er her igjen tilpasset multibruk og veiteknisk behov, uten fokus på vilthensyn.
- Vi kan heller ikke her forstå hvordan Vilttrekk samlet kunnskap legges her. Det stemmer ikke med lokal kunnskap rapportert inn i medvirkningsprosessen.
- Slik undergangen legges i en undergang i en brattlendt renne med elveløp og bilvei gjennom, og der den i tillegg mot syd ender ut i dagens E18 trase som opprettholdes med lavere bro samt nytt omliggende skogsbilveinett må vi rett og slett melde at denne undergangen vil ha svært dårlig funksjon.
- Vi ønsker at passasjen legges der vi i dag hyppig opplever dyrepåkjørsler og utfordringer med dette i området mellom profilnummer 47700 og 47800.

### Dimensjonering og utforming: Bra

- Dimensjoner på undergang er godt innenfor kravene med en bredde på 50 m., høyde på 8 m. og lengde på 50 m i fyllingskanter medfører det en lysåpning på 8.
- Men økt dimensjonering av bruspenet her løser ikke hovedutfordringen ved at passasjen er feil plassert og ligger i ett område med store forstyrrelser.

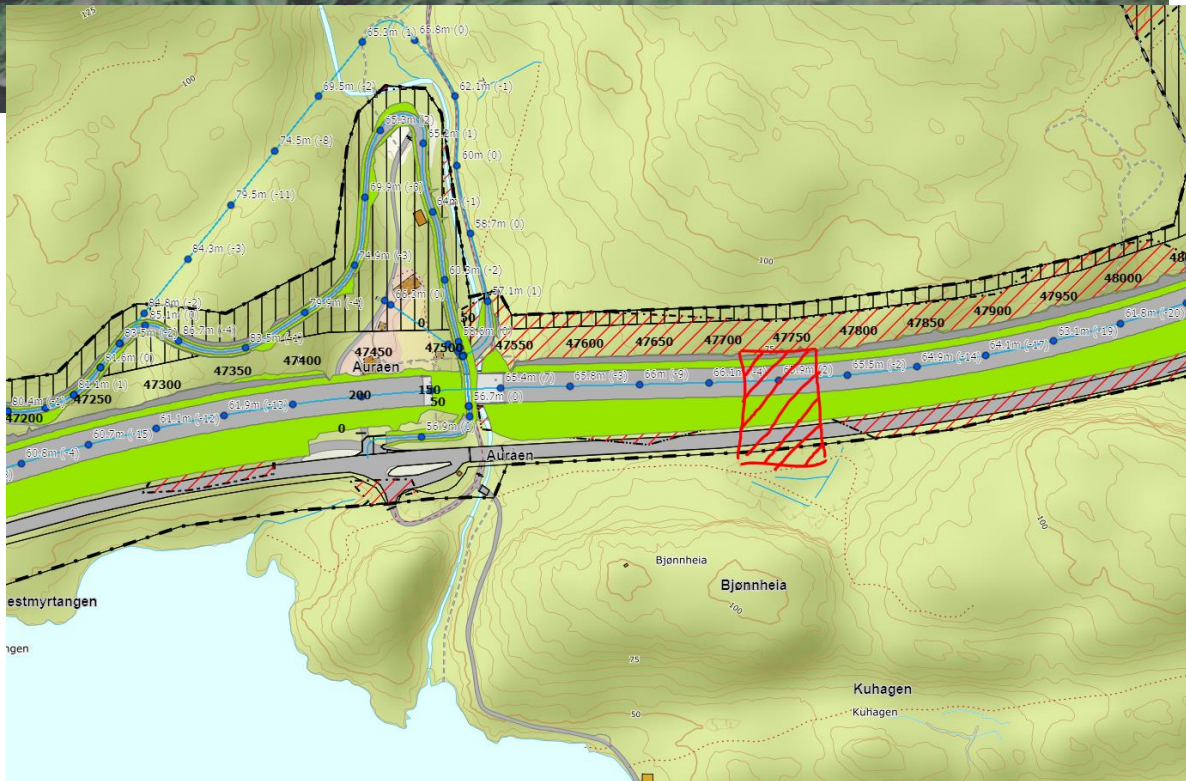
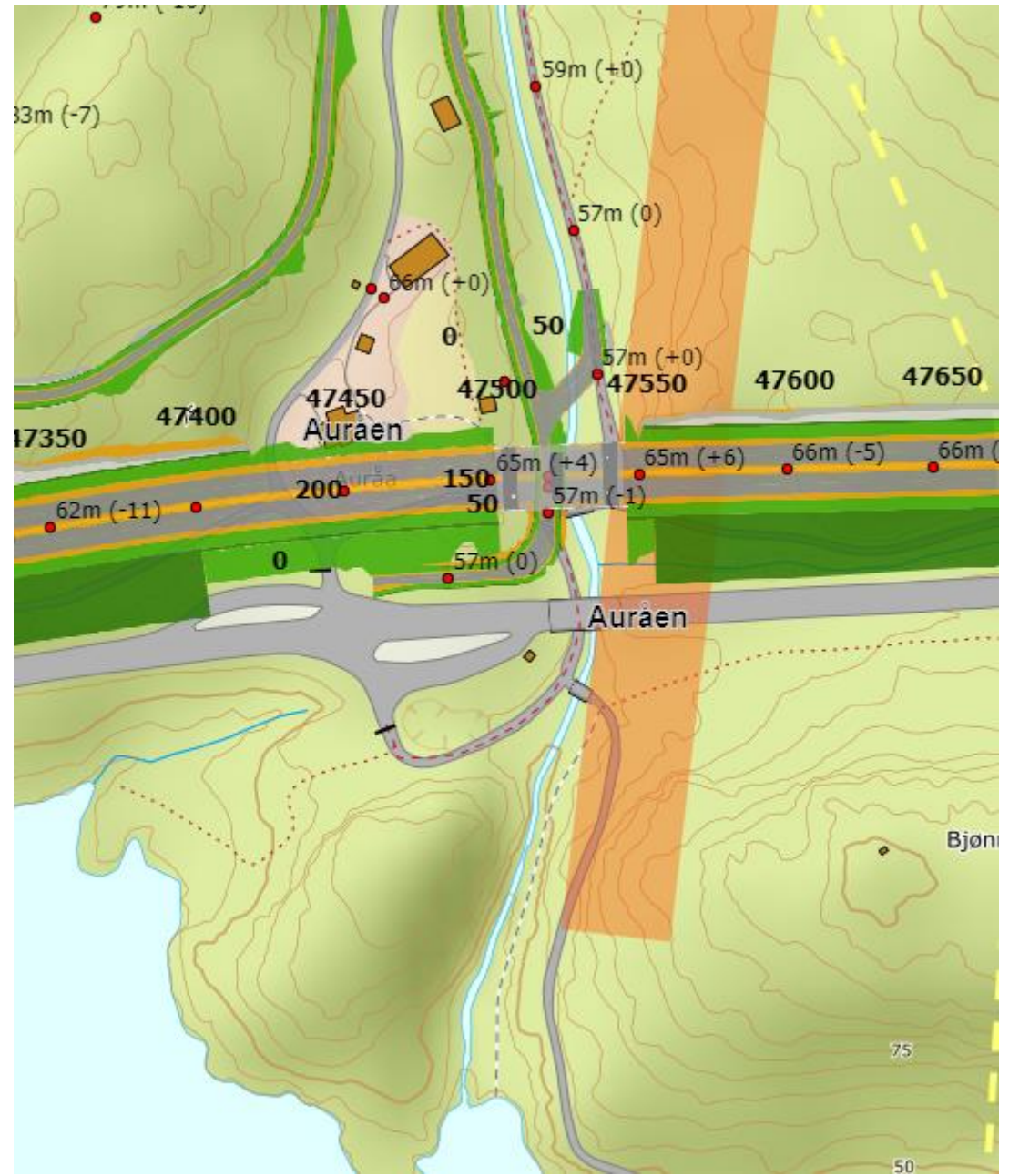
### Terreng: Dårlig

- Terrengtet rundt passasjen er trangt og kupert med mange forstyrrende elementer. Dette er ikke noen naturlig trekkvei for vilt i dette området.
- Skogsvei som føres under bro går også ut i forgreninger på begge sider.

### Multibruk/Annet: Ja

- Overgang etableres med multibruk til flere skogsbilveier og middels brukt turvei.
- Løsning foreslått ansees som trafikkfarlig da man her forsøker å lede viltet ifra ett stort område ut på trafikkert vei.
- Det er svært viktig at det her gjennom dialog forsøkes å finne en løsning for faunapassasje som kan ha en tilstrekkelig funksjon for å hindre en betydelig barrierevirkning i dette store og viktige viltområdet.







# STIDALSKILEN KULVERT

## 48320 Stidalskilen (Vegkrysning 54)

### Funksjon og plassering: Dårlig

- Passasjen vil slik vi ser det ikke ha noen funksjon som faunapassasje.
- Den ligger heller ikke med noen plassering der lokal kunnskap tilsier at det ønskes etablert noen faunapassasje.

### Dimensjonering og utforming: Dårlig

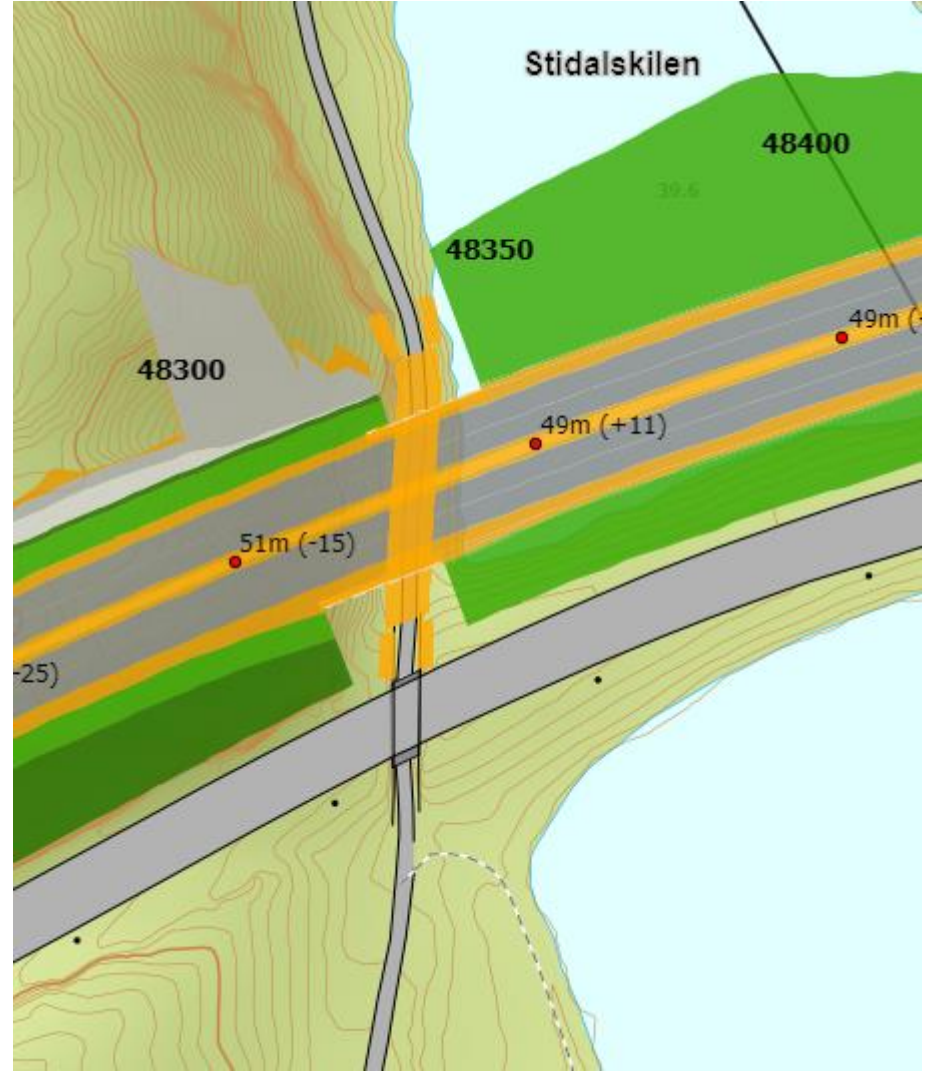
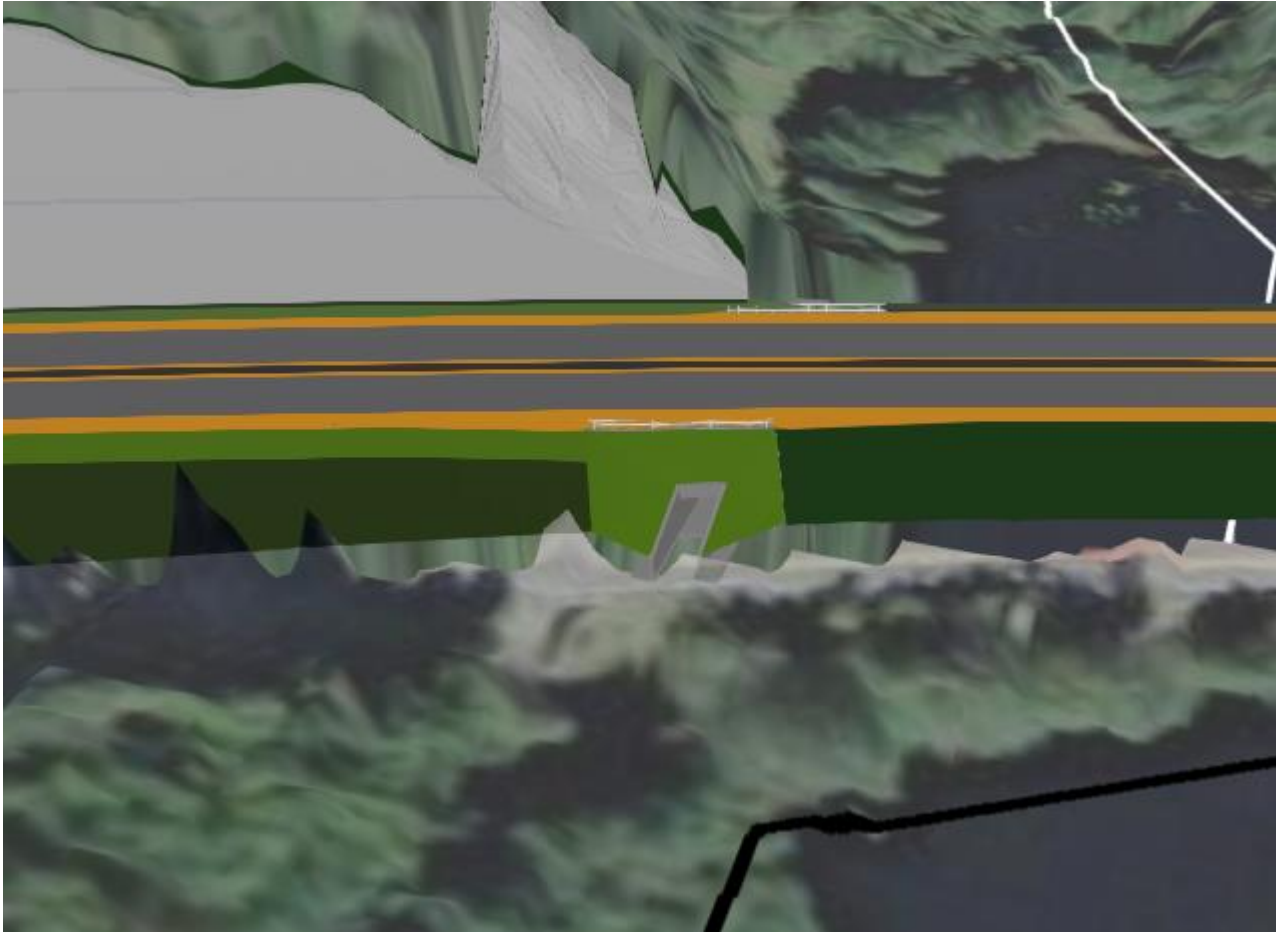
- Som kulvert med en antatt dimensjon bredde 5 m høyde 5 m og lengde med skjæring på 80 m vil det medføre en lysåpning på 0.31.
- Skogsvei som føres igjennom kulvert opprettholder føring under dagens trase i en kulvert som er dimensjonert med 4 meter høyde og 4 meter bredde.
- Dermed kan vi ikke på noen måte se på denne som noen form for passasje med faunafunksjon.

### Terreng: Dårlig

- Terrenget rundt kulvert er svært dårlig med bratt skråning/skjæring mot vest og vann mot øst ned i et dalføre.

### Multibruk/Annet: Ja

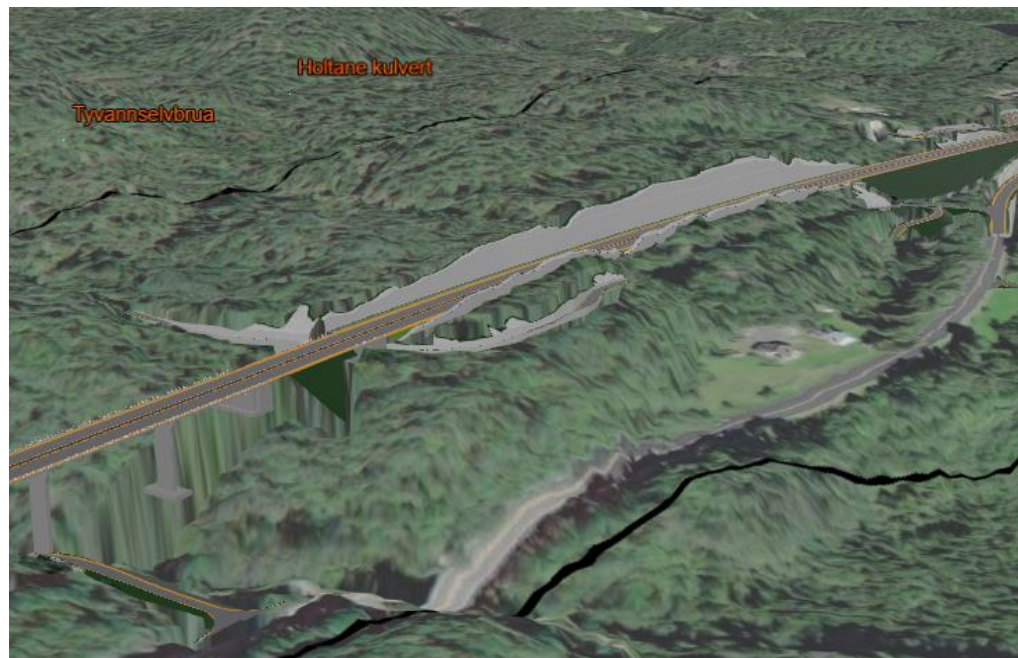
- Kulvert som etableres for gjennomføring av skogsbilvei.
- Vil trolig i liten grad benyttes som turvei.



# FAUNAPASSASJE HOLTANE

## Faunapassasje Holtane

- Da Tyvannselvbrua og Tisjøbrua ikke kan sees å ha noen betydelig faunafunksjon, får området mellom profilnummer 42000 og 44500 en total barrierevirkning.
- Her må det etableres ett godt funksjonelt faunatiltak i området mellom profilnummer 42100 og 42600 for å motvirke dette.



# OPPSUMMERING

## Oppsummering vilthensyn ny E18 Kragerø kommune

- Slik vilthensyn nå er ivarettatt er det fortsatt ikke tilfredsstillende. Løsningene som følge av forbedrete tiltak gjennom «viltpakken» har gitt en forbedringer på flere viktige krysningpunkter, men fortsatt er det behov for noen forbedringer gjennom god dialog for å sikre at ny E18 trase ikke vil medføre en betydelig barrierevirkning i flere deler av vår kommune.
- Krysningpunkter er i stor grad feil plassert, i liten grad tilpasset omliggende terreng og i flere tilfeller ikke tilpasset trafikksikkerhetshensyn.
- Kragerø viltneemd mener at veien med foreslåtte tiltak fortsatt vil medføre en betydelig barriere for fauna gjennom vår kommune.
- Vi vil nok en gang påpeke hvor viktig det er å ikke skape denne type barriere da vi har store og viltrike naturområder på begge sider av planlagt veitrase.

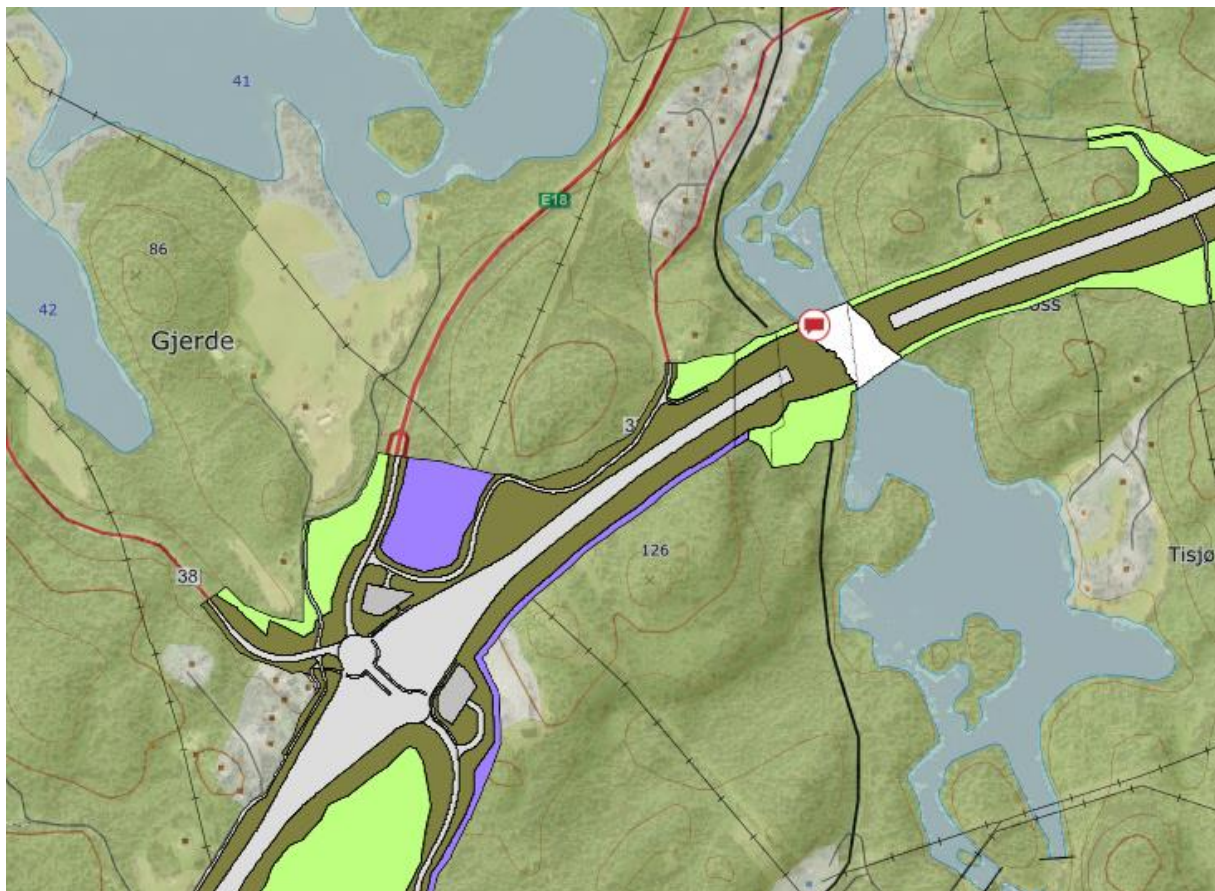




### Kragerøvassdragets grunneierlag

<b>Navn</b>	Kragerøvassdragets grunneierlag
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 12:37
<b>Innspill:</b> Høring av reguleringsplan for ny E18 gjennom Kragerø kommune. Fra: Kragerøvassdragets grunneierlag	

### Kartutsnitt



Fra: Kragerøvassdragets grunneierlag  
Styret  
[lgron@kebas.no](mailto:lgron@kebas.no)

Sannidal 14.09.2021

Til: Nye Veier E18 Tvedestrand Bamble

## Høring av reguleringsplan for ny E18 gjennom Kragerø kommune

Reguleringsplan for Nye E18 er på høring med frist 15.09.21.

### **Styret i Kragerøvassdragets grunneierlag har notert fra høringsdokumentene:**

Fra høringsdokumentet «reguleringsbestemmelser Bamble og Kragerø»

#### 2.8 Naturmangfold og vannmiljø (§ 12-7 nr.6)

##### 2.8.1 Vassdrag

Berørte vassdrag skal tilbakeføres med naturlig utforming. Tilbakeføring omfatter kantvegetasjon, vannløp og substrat.

Bekkekulverter skal konstrueres slik at de ikke forårsaker nye vandringshindre for fisk eller andre ferskvannsorganismer. Kulvertløsning skal tilrettelegges for passering av landlevende organismer ved hjelp av langsgående repos og naturlig bunns substrat.

Bekke- og elvekryssinger skal lokaliseres og bygges slik at skader på vannmiljøet i størst mulig grad begrenses. Ved behov for plastring og erosjonssikring skal tiltakene bygges slik at de er minst mulig til skade for vannmiljøet.

Som en del av prosjektets miljøoppfølging utarbeides tiltaksplaner for vassdrag med sårbare sjeldne arter.

Detaljplanlegging og utførelse av vassdragstiltak skal foregå i samråd med fagkyndig med naturfaglig kompetanse.

#### 3.4 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (§ 12-5 nr.6)

##### 3.4.1 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (V)

Området omfatter vassdrag med tilhørende strandsone. Før det igangsettes arbeid i

kantsonen, skal det utarbeides en detaljert plan for hvordan rekonstruksjon skal skje, og hvordan arbeid skal gjennomføres for å minimalisere inngrep. Tiltak skal fastsettes i miljøoppfølgingsplan.

Prosjektleder henviser dessuten til NIBIO rapporten med førundersøkelser av vann og vassdrag, den ble sendt ut i egen mail tidligere.

I rapporten er vannforekomstene delt inn i Bakkevann, Grummestadvann, Lonavassdraget, Hullvann og Hullvannvassdraget, og Kragerøvassdraget (dvs. Tyvann, Søndbøvann, Tisjø, Gjerdedalskilen). Rapporten viser dagens tilstand av vannforekomstene og er et viktig kunnskapsgrunnlag når veiprojektet skal gjennomføres. **I følge §12 i vannforskriften skal dagens miljøtilstand ikke forringes av nye tiltak og nye aktiviteter.**

### **Kragerøvassdragets grunneierlag ønsker å sende følgende innspill i forbindelse med høring av reguleringsplan for Nye E18.**

- Kantsoner langs vassdrag og ved krysninger er særlig viktig og må ha tilstrekkelig bredde for å gi en god effekt (jf. NIBIO, NVE veileder).
- Alle vassdragstiltak må inngå i reguleringsplanen og være tilstrekkelig belyst. § 12 i vannforskriften og nylig publisert veiledning beskriver hvordan nye tiltak og nye



aktiviteter skal behandles.

- Reguleringsplanen skal sørge for at nedbygging og tørrlegging av myrområder unngås.
- Det bør tilstrebes å finne bedre alternativer istedenfor planlagte massedeponier ved Hullvann 20-30 m og Stidalen 40-50 m.
- Høye fyllinger ved Blautmyrdalen/Vassbånddalen (20-30 m) og Bråtvannsdalen (20-30 m) er uheldig og tunnel bør utredes.
- Tisjø Bro (Kragerøvassdraget), bro Pilarer i vann må unngås.
- Ha en god føre-var rutine og prosedyrer for å unngå deponier og etterfølgende avrenning fra syredannende gneiss .
- Beskytte Kragerøvassdraget mot enhver forurensning i byggeperioden og sikre vannområdet Hull og Kragerøvassdraget mot avrenninger i ettertid.
- Kragerøvassdraget og Hullvann må sikres mot støy ved bru og skjæringer for å unngå forringelse av natur- og opplevelsesverdiene i området. Foreslått skjæring ved Auråa kan uten støyskjerming bli en «reflektor» mot vannområdet. Likeledes må det effektiv og god støyskjerming ved og på Tisjø bro på begge sider for å skåne Fosseskjæra, samt vassdraget nedstrøms brua.
- Ivareta Gjerdedalsbekken som er en god gytebekk. Det foreslås oppsamling for saltavrenning og overflatevann med slitasje produkter fra veidekke og bildekk, samt trafikkforurensning av kjemisk art.
- Gjerdedalsbekken og Gjerdedalskilen må sikres mot all forurensning. Gjerdedalskilen har helt minimal vannutskifting ved Gjerdedalsbekken innløp. Gjerdedalskilen har begynnende problem med fullsirkulasjon på grunn av veisaltning. Oksygen er nesten fraværende under 8 m dyp. Økt saltbelastning kan øke problemet og i verste fall resultere i permanent saltstagnasjon (*kilde: Nibio rapport vol7 Nr3 2021*) Bekken ved Gjerde og bekken til Gjerdedalskilen viste de høyeste kloridkonsentrasjonene. Bekken til Gjerdedalskilen viste moderat tilstand for fosfor og svært dårlig for Nitrogen.
- På tross av dette er det fin ørret og abbor i Gjerdedalskilen. Men den er sårbar.
- Gjerdedalsbekken er gytebekk for Gjerdedalskilen, Wåsjøvannet, Gjerdevannet og Lona med Sagkjenna.
- Gjerdedalsbekken er registrert med høyeste tetthet av ørret av alle de undersøkte bekker i Kragerø-Bamble. 201 individer per 100m<sup>2</sup>, hvorav en tetthet på 175 årsyngel per 100m<sup>2</sup>. (*kilde:Nibio rapport vol7 Nr3 2021 side 146*)
- På stasjonen i Gjerdedalsbekken ble det påvist 11 leddormer, 1 bille, 24 tovinger, 3 steinfluer, 4 vårfluer, ørret og 2 Phytosphthora arter i prøven. Samt rødlistet sommerfugl *Atolmis rubricollis*. Dette er høyt i forhold til de andre prøvestasjonene.
- Det må være stor oppmerksomhet på forhold som kan forverre vassdraget:
- Saltavrenning fra kryss og vei. Etter nytt Gjerdemyra kryss er bygget er saltet kryssareal over dobbelt så stort. Saltholdig vann må ikke få renne ned i Gjerdedalsbekken.

- Det er leire i området og fungerende tiltak må være på plass før graving i Gjerdemyraområdet.
- Kvikkleire er i hele Gjerdemyraområdet og mot Holtane. Under bygging av eksisterende E18 støtte entreprenørene på store og uventede problemer med kvikkleire i området. Leira rant på egenhånd og stor gravemaskin holdt på å forsvinne i leira.
- Det er grunnvannoppkommer nær E18 bro over Fv38.
- Før nåværende E18 ble bygget hadde Gjerdedalsbekken ingen vannforsyning fra Gjerdemyra. Da rant alt vann fra Gjerdemyra ut i Gjerdevannet. Eneste vannforsyning til Gjerdedalsbekken var grunnvanskildene og en liten bekk fra Nordre Holtane. Begge er i funksjon i dag.
- Kun eksisterende E18s veibane er masse utskiftet til fast fjell da den ble bygget i 1971.
- Fv38 ble bygget i området ved å tippe sprengstein på leire. Ingen masseutskifting på Fv38. Dette er en dårlig fundamentering for nye rundkjøringer. Det er steinfyllinger på leire ingen vet tilstanden av og med ukjente grunnvannssystemer. Det er å anbefale å la disse dårlig fundamenterte fyllingene ligge i ro og ikke øke belastningene og ikke forstyrre ukjente vannveier. *(Erfaringer fra Gjerdrum)*  
Fjellformasjon under eksisterende E18 bro og vestover mot Gjerdedalen kan ikke regnes å kunne holde en leirmassebevegelse.
- Sulfide bergarter, avrenning til vassdrag må unngås.
- Sprengstein sprengt med Nitratholdig sprengstoff må ikke ha avrenning til dette vassdraget (Gjerdedalsbekken og Gjerdedalskilen). Dette vassdraget er allerede overbelastet. *(kilde: Nibio rapport vol7 Nr3 2021)*
- Gjerdedalsbekken må beskyttes mot partikkel-, olje- og leirforurensning i anleggsperioden. Det er leire i området. Det er erfaringer med kvikkleire i området fra bygging av eksisterende E18.
- Gjerdedalsbekken har grunnvanskilder. Viktig at disse ikke blir forstyrret av veianlegget. Det er antatt at grunnvanskildene (ligger under dagens steinfylling som er tippet på leirmasser) har ukjent løp gram til Gjerdedalsbekken gjennom leirmasser.
- Gjerdemyra kryss må trekkes tilbake til kryssløsning og plassering fra tidlig 2020. Krysset vil få betydelig veisaltavrenning.
- Gjerdedalsbekken og Gjerdedalskilen er allerede påvirket av N2 fra sprengstein og klorider fra veisalt. Vassdraget tåler ikke mer. *(kilde: Nibio rapport vol7 Nr3 2021)*
- Miljøproblemene ved Gjerdemyra kryss er betydelige og undervurdert på tidligfase. Det vil være en god løsning med et veikryss på ny E18 gjennom Kragerø kommune lokalisert på foreslått veikryssløsning på Fikkjebakke. Kombinert med ny vei fra Humlestad til rundkjøringen i Sannidal som innfartsvei til Kragerø.
- Opprettholde Stidalsbekken (Hullvann) sin funksjon som gytebekk. Det innebærer at en må sikre mulighet for fiskevandring inn og ut av den innerste delen av Stidalskilen. Fra før er fyllingen under dagens E18 et vandringshinder for fisk, fordi det ligger tørrlagt i perioder.

Dette bør også utbedres for å sikre fiskens vandringsvei.

- Viktig å nevne at deponiområder må sikres slik at det ikke oppstår avrenning av partikler og næringsstoffer til vann og vassdrag (jf. fagrapporter ifm høringen).
  - All erosjonssikring i vassdrag må utføres på en miljøvennlig måte, dvs. at mest mulig av den naturlige elvemorfologien og de naturlige sedimentdynamiske prosesser opprettholdes.
  - I tiltakspakken til styringsgruppen for vannområdet Kragerøvassdraget er det foreslått 30 mill. (2012 kroner) i perioden 27-33 finansiert av regulanten, for å få full fiskevandring (Laks, sjøørret og ål) tilbake i vassdraget. Styret for grunneierlaget støtter dette tiltaket. Ny E-18 må ikke hindre gjennomføring av et slikt tiltak.
- Styret i Kragerøvassdragets grunneierlag slutter seg for øvrig til NVE sine innspill nr. 2 og 6 (se nedenfor) som ble spilt inn under behandling av kommuneplandelen i 2019.
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 oppfylging 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.*

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 høringen 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 konkretvurdering.»*

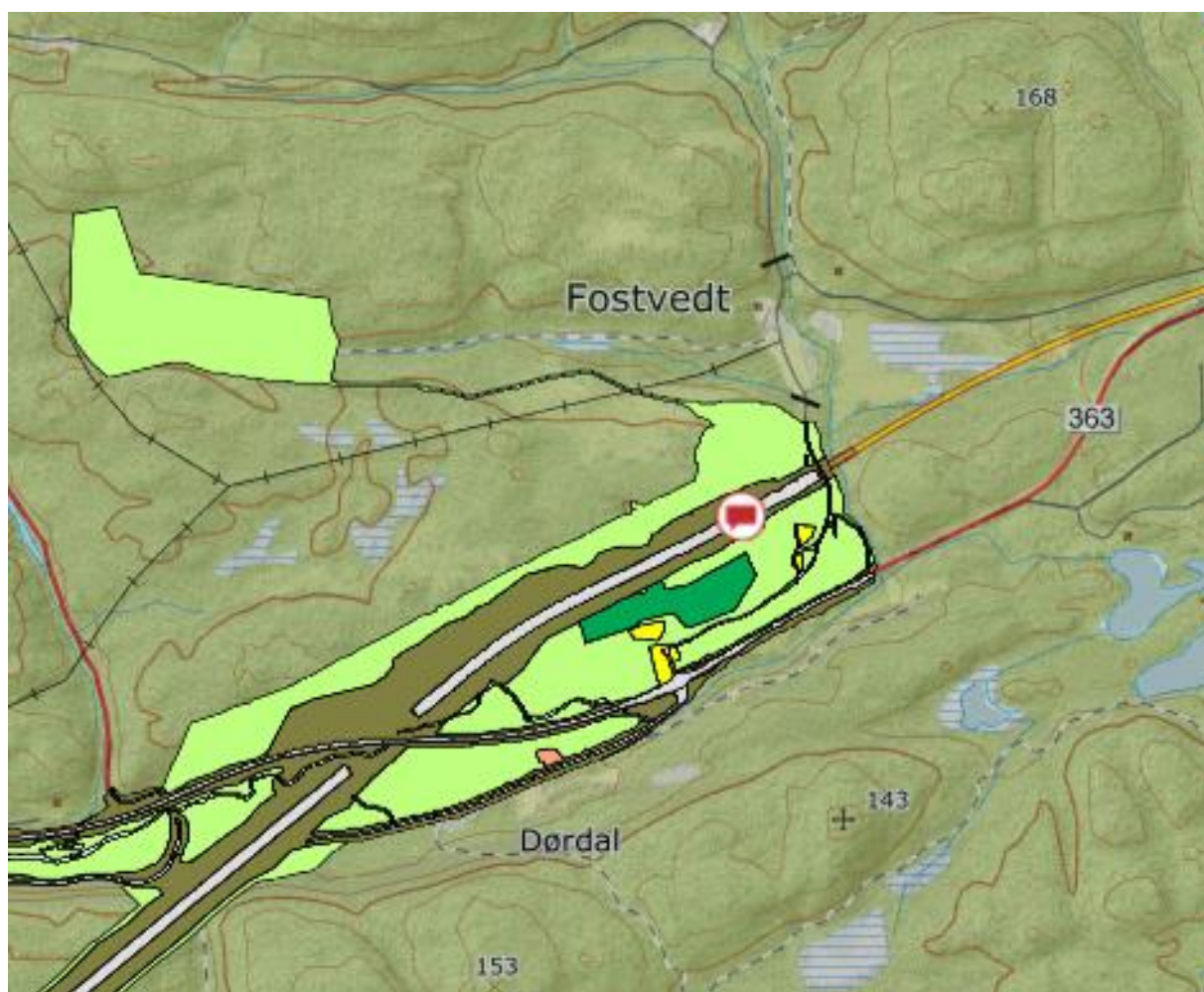
Med vennlig hilsen

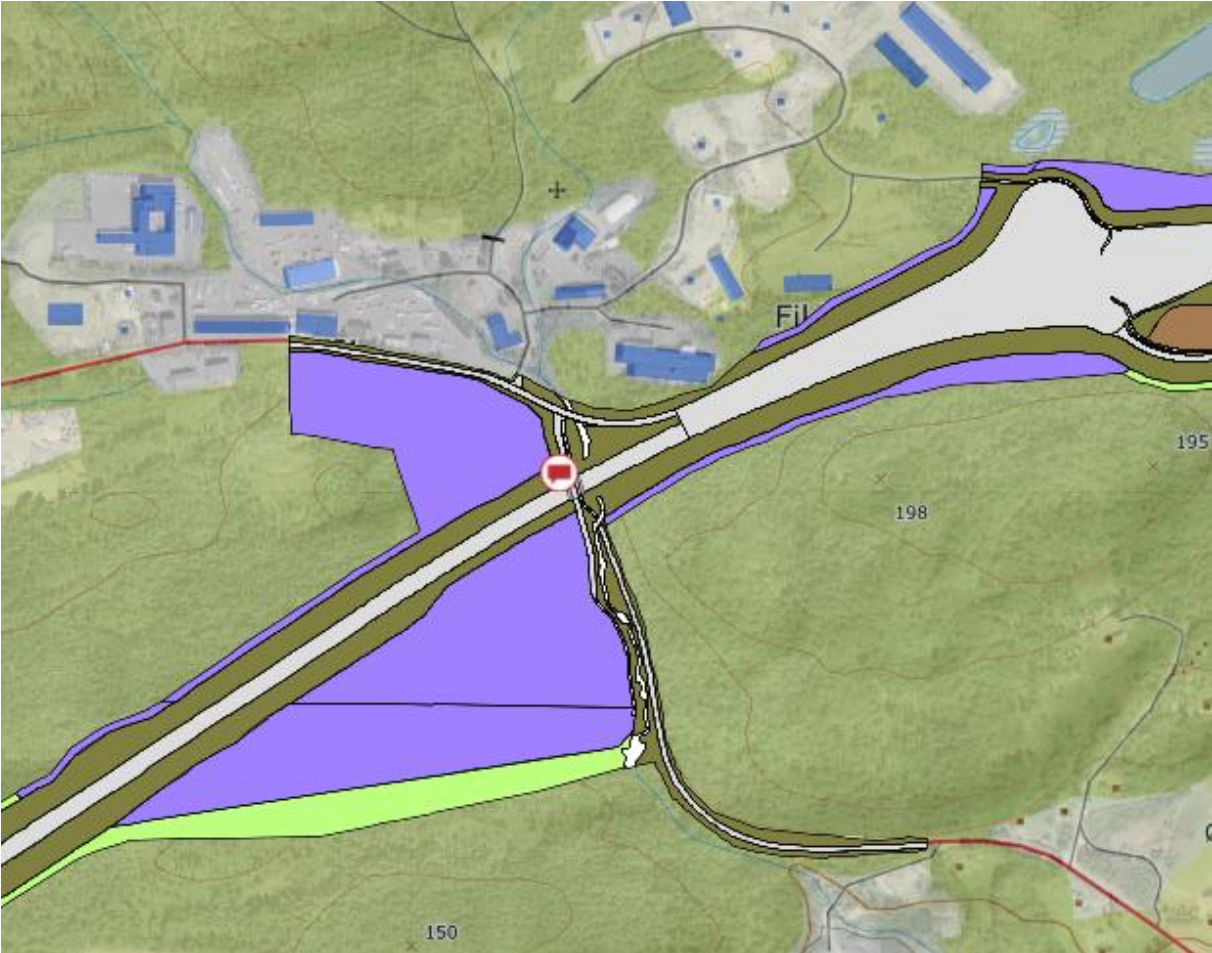
Styret i Kragerøvassdragets grunneierlag

### Norges Lastebileier-Forbund

<b>Navn</b>	Norges Lastebileier-Forbund
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 09:15
<b>Innspill:</b>	

### Kartutsnitt







NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Kristiansand, 15.09.2021

## HØRING E18 TVEDESTRAND-BAMBLE

NLF Agder og Rogaland har følgende innspill til E18 Tvedestrand -Bamble.

Det er kortere transporttid som er viktigste faktorer for oss som igjen betyr reduserte utslipp i form av redusert drivstoff og reduserte tidskostnader.

NLF Agder og Rogaland mener følgende innspill er viktig for en fremtidsrettet, miljøvennlig og trafikksikker vei:

- Veien må bygges slik at den blir kortest mulig i avstand og samtidig tar de nødvendige miljøhensyn.
- Veien må ha fri ferdsel i byggeperioden.
- Minst mulig stigninger da dette er krevende for energiforbruk / CO2 utslipp
- Minst mulig kurvaturer
- Hele strekningen må være 4-felt
- At prosjektet gjennomføres helhetlig
- At prosjektet gjennomføres på så kort tid som mulig

Det må tenkes lade / fyllinfrastruktur på strekningen. Strøm og hydrogen fyllstasjon må opprettes. Det må er viktig at man i forhold til døgnhvileplasser tenker E39 fra Oslo til Stavanger som et prosjekt. Døgnhvileplassene må bygges ut tidsmessig ifht framtidens behov for både service og energikilder.

I tillegg må det komme små hvileplasser i nærheten av de avkjørslene så også lokale bedrifter får muligheten for de lovpålagte kjøre hviletidsbestemmelser.

Med vennlig hilsen  
Norges Lastebileier-Forbund

Reidar Retterholt  
Regionsjef Agder og Rogaland

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.



**For the best experience, open this PDF portfolio in  
Acrobat X or Adobe Reader X, or later.**

[Get Adobe Reader Now!](#)



## Rødt Risør, K.H. Thygesen

<b>Navn</b>	Rødt Risør, K.H. Thygesen
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 22:11
<b>Innspill:</b> Se vedlegg	

### Kartutsnitt



**From:** Thygesen, Knut Henning[Knut.Henning.Thygesen@politiker.agderfk.no]

**Sent:** 2021-09-15 22:18:23

**To:** Post[post@nyeveier.no]

**Subject:** HØRINGSUTTALELSE PLAN KRAGERØ TVEDESTRAND NYE VEIER  
**HØRING REGULERINGSPLAN KRAGERØ-TVEDESTRAND.**

**FRA RØDT RISØR ved Knut Henning Thygesen, leder.**

**NB: RØDT HAR TIDLIGERE SENDT INN HØRINGSUTTALELSE. DERE KAN SE BORTIFRA DET. DENNE UTTALELSEN ER STORT SETT DET SAMME SOM TIDLIGERE, MEN MED ET UTDYPENDE VEDLEGG.**

**Til Nye veier**

**Fra Rødt Risør. Urbakken23 4950 Risør, tlf 95176978**

**HØRINGSUTTALELSE FRA RØDT RISØR TIL REGULERINGSPLAN FOR NY E-18 DØRDAL-TVEDESTRAND.**

**Rødt mener den foreslåtte reguleringsplanen for Dørdal-Tvedestrand bryter med så mange av de målsettingene som er satt for traseen at vi vil be om at nye trasealternativer utredes, i all hovedsak langs den nåværende traseen. (Gjenbruksalternativet) Når slike alternativer utredes, må både smal firefelts med 100km/t (ordførernes umiddelbare forslag), men også 2+1-vei, tofelts med midtdeler og forbikjøringsfelt, og 90 km/t, utredes. Vi mener utredning av flere alternativer for «Gjenbruksalternativet» vil være svært viktig både som beslutningsgrunnlag for denne traseen, men at det også vil ha overføringsverdi for Nye Veiers videre prosjektering for andre parseller.**

#### **DET FREMLAGTE REGULERINGSFORSLAGET TIL NYE VEIER.**

Det er flere forhold som etter vårt syn ikke tilfredsstillers dagens krav til en utbedring av E-18, slik det er foreslått i reguleringsplanen. Her er ti punkter kort oppsummert.

1. Prosjektet blir den største miljørasering av natur i østregionens historie og er i praksis irreversibelt.
2. Klimaregnskapet for traseen er oppsiktsvekkende negativt, med 1/2 million CO2e i anleggs- og driftsfasen, ifølge Nye Veiers egne tall. Det er ca 1% av Norges samlede utslipp pr. år!
3. Veien vil pålegge trafikantene en innbetaling til bomselskapet, banken og staten på i underkant av 4 mrd. kroner, en betydelig del betalt av regionens mange pendlere.
4. Prosjektet vil trolig bidra til å svekke østregionen som felles arbeidsregion, noe som strider mot et viktig premiss kommunen hadde for å gå inn i arbeidet med prosjektet.
5. Den nye E-18 vil bli liggende enda lenger fra regionens tettest befolkede område Risør by.
6. Trasevalget vil flytte veien bort fra Risørs største arbeidsplass, industriområdet på Moland.
7. Trafikkmengden (ÅDT) er den laveste mellom Oslo og Kristiansand og trenger ikke, ut i fra trafikkmengde, firefelts etter normen. (En ny rød-grønn regjering vil trolig heve normen fra 12000 ÅDT, innført av sittende regjering i 2012). Norge ligger lavt sammenliknes med andre land før krav til firefelts inntreffer, Tysklands krav er det dobbelte, 25000. Å heve kravet til 15000 eller mer forsterkes av at vi forventer en revolusjon for digital styring av biler i tiåra framover.

8. Den planlagte fartsøkningen fra dagens 80 til 110-120-130) vil øke energiforbruket kraftig, fordi strøm og bensin/dieselforbruket øker eksponentielt fra 80km.t og oppover. Høy hastighet er en klimaversting.
9. En firefeltsvei vil bidra til å øke biltrafikken, mens det politiske målet er å redusere bilbruken og føre mer trafikk (gods/tog) over fra bil til tog, båt og buss.
10. Sist og ikke minst; prosjektet har en samfunnsøkonomisk nettoverdi på *minus 2.7 milliarder kroner*.

Nylig åpnet direktør i Nye Veier Finn Aasmund Hobbesland for å se på en alternativ trase. Han sa til Agderposten 31/8: «Skal vi bygge 4-felts vei på en relativt lite trafikkert strekning mellom eksempelvis Risør og Kragerø – eller skal vi nøye oss med 2- og 3-feltsvei?» <https://www.agderposten.no/nyheter/nye-veier-bor-vi-skrote-4-felts-motorvei-likevel/>

Dette samsvarer med Rødts uttalelse til Planprogrammet 17.12.2018. Her sto det sentralt at et så stort prosjekt, en av de største motorveiprosjektene i landet, måtte utrede et alternativ til ny, firefelts trase gjennom verdifull natur. Vi fikk ikke gjennomslag. Vi syntes det var uforståelig. <https://www.irisor.no/2018/12/18/onsker-a-beholde-mye-av-dagens-e18/>

Vi mener fortsatt en slik utredning vil være verdifull både for å gi et bedre demokratisk grunnlag for å fatte vedtak for denne særskilte parsellen, men vil også være verdifull for andre sammenliknbare parseller under planlegging. Totalt skal Nye Veier bygge for 200 mrd.

Vi vil derfor foreslå i denne høringsuttalelsen at det parallelt med ordførerkollegiets (planstyrets) forslag om å utrede smal firefelts-vei der eksisterende vei gjenbrukes, lages en tilsvarende utredning av en tofeltsvei med forbikjøringsfelt, midtdeler og 90 km/t i hovedsak langs eksisterende trase.

### **Det betyr at vi mener dette alternativet må utredes.**

1. at traseen Kragerø-Vinterkjær opprettholdes i all hovedsak som i dag, med utbedring til 2+1-vei der det ikke allerede er det, og
2. at parsellen Vinterkjær-Tvedestrand i sin helhet oppgraderes til 2+1-vei med samme standard. I et slikt forslag skal det være et premiss at dyrka mark i størst mulig grad ikke røres, at lydskjerming overoppfyller veinormen og at en slik vei blir minst like trygg å kjøre som en firefelts bygd for en smal firefelts med 100-110 km/t.

En slik tilnærming står vi ikke alene om. I 2020 skrev «Følgforskning av planprosjektet E18 Dørdal – Grimstad» en forskningsrapport fra NTNU/SITEF, følgende:

*Det er uklart om alternative veikonsepter er tilstrekkelig utredet. Den negative lønnsomheten reiser spørsmålet om man har valgt riktig konsept. Nye Veier legger vekt på å planlegge og bygge ut prosjektene de har ansvar for til firefelts motorveg. Det er i tråd med politiske ønsker, men i dette planprosjektet er nullalternativet det beste alternativet fra et samfunnsøkonomisk perspektiv. Vi stiller derfor spørsmål ved om man heller burde ha vurdert en optimalisering av dagens trase fremfor firefelts motorveg, eller eventuelt på delstrekninger.*

Les hele rapporten her: <https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/bitstream/handle/11250/2722726/F%25C3%25B8lgeforskning%2bav%2bplanprosjekt%2bssluttrapport.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Norges Naturvernforbund har mye samme syn og skriver til Stortingets transport- og kommunikasjonskomite forsommeren 2021 at de anbefaler en 2+1-vei på hele strekningen: <https://naturvernforbundet.no/getfile.php/13163435-1614033092/Dokumenter/høringsuttalelser%20og%20brev/2021/210211-samferdsel-E18%20Tvedestrand-Dørdal.pdf>

NNVF har en rekke kildehenvisninger i denne uttalelsen.

Se også komiteens

behandling: <https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2020-2021/inns-202021-281s.pdf>

## VEDLEGG

**I dette vedlegget kommenterer vi nærmere metodikken som bør brukes ved en analyse/utredning av ulike løsninger som i hovedsak følger dagens E-18 fra Kragerø til Tvedestrand, der både smal firefelts (som ordførerne har signalisert) og to pluss trevei med midtdeler og 90km/t inngår i analysen, slik at de kan stilles oppimot hverandre utifra et bredere spekter av verdier.**

Vi mener det er svært uheldig at det fra starten på prosjekteringen ikke er utredet to alternativer som kan settes opp mot hverandre, slik Rødt foreslo i vår høringsuttalelse fra desember 2018 (Planprogrammet).

Når 4-felt og 110 km/t er satt som premiss, uten å vite konsekvensene av dette valget, mener vi det er uforsvarlig som politikere å vedta dette. Prosjektet er enormt stort både i økonomi og natur/klima og trenger for politisk vurdering og vedtak, å synliggjøre konsekvensene av flere løsninger, både firefelts og trefelts.

Dagens planlagte 4-felt må sammenliknes med et alternativ der høy sikkerhet og fremkommelighet, men lav skade på naturmiljø, klima og lokalsamfunn, samt samfunnsøkonomi, er kriteriene for valg av løsning. Dette *kan* være 3-felts og 90 km/t. Estimert energiforbruk (ink. trafikk på veien) må være en del av dette grunnlaget i valg av løsning da det både er en kostnad for trafikantene og for samfunnet (produksjon/alternativ bruk).

Videre mener vi metodikken som benyttes underestimerer samfunnskostnadene siden det ikke er satt noen kostnad ved naturødeleggelse og utslipp av klimagasser. Naturområdene gir i dag økosystemtjenester, og inngrep i disse vil i menneskelig tidsperspektiv være irreversible.

En tilnærming til å estimere kostnad for naturødeleggelse er likevel å anslå hva restaurering av tilsvarende arealer ville kostet. En restaureringskostnad er ikke en fullgod løsning, men det gir i alle fall en minimumsverdi på dagens naturarealer og medfølgende økosystemtjenester.

På samme måte må klimagassutslippene gis en kostnad – f.eks. ved å bruke kvotepris per tonn. For arealendring må også forventet endring i binding av klimagasser inn i klimagassbudsjettet (eks. årlig binding av klimagasser i arealer med myr vs veiareal i veiens forventede levetid). Fremlagte klimagassbudsjett antar vi har stor usikkerhet og ber om at usikkerhet for de ulike elementet oppgis samt at det sannsynliggjøres at/om estimatene er realistiske. Som en del av vurderingen om estimatene er realistiske må klimagassbudsjett og -regnskap for tilgrensende og ferdigstilte prosjekter (E18 Tvedestrand – Arendal og E18 Rugtvedt – Dørdal) fremlegges.

Vi mener metodikken som benyttes delvis er utdatert og ikke vektlegger tap av natur, habitatfragmentering, samlet belastning og usikkerhet i tilstrekkelig grad og at staten (i form av NV) da ikke følger føre-var prinsippet, konvensjonen om biologisk mangfold, naturmangfoldloven med mer.

For arealene som skal tilbakeføres til natur må det stilles tydelige krav slik at dette blir økologisk fungerende og verdifulle arealer og ikke «billig skrotemark».

Sendt fra min iPad

# Reguleringsplan, ny 4-felts E18 Dørdal – Tvedestrand Bekker, vann og vassdrag i Kragerø kommune



E18 Tvedestrand –  
Bamble

## Reguleringsplan for ny E18 i Kragerø kommune – Oppsummering

- Kragerø har mer eller mindre sammenhengende områder med syredannede bergarter. Disse må kartlegges nøye før reguleringsplanen godkjennes. De røde områdene er Bråtvannsdal, Fikkjebakke og Brynemoen, masse fra disse representerer spesialavfall og må transporteres til godkjent mottak
- Deponier i kommunen (ca. 4 000 000 m<sup>3</sup>). Sur avrenning, aluminium og tungmetaller kan ta livet av alt liv i vassdraget fra Østerholtheia til Tveitereid, i verste fall helt ned til Åtangen i Kilsfjorden. Situasjonen er lik eller lignende for Hullvann og Hellefjorden.
- Ny E18 må planlegges med massebalanse (uten deponier) for å redusere risikoen for at syredannede bergarter i deponiene ødelegger vassdragene som drenerer områdene på begge sider av ny E18.
- Stebekken og Kvennvannselva bør få naturlige løp. Det bør bygges broer som dekker vei og bekk/elv.
- Broen som krysser Kragerøvassdraget må bygges uten brokar i elva.
- Helvetestjenn vil trolig dreneres helt eller delvis.
- Våtmarksområdet rundt Fosteråstjennene vil trolig dreneres ut.
- Gjerdalsbekken og Gjerdalskilen er et sårbart område som ikke tåler mer salter.
- Alle kulverter for bekker må lages/bygges med naturlig bunn.
- Reguleringsplanen inneholder ingen amfibietuneller.
- Stidalsbekken må sikres god forbindelse med resten av Hullvann, bekken skal krysse dagens E18 og ny 4-felts E18.
- Reguleringsplanen for Ny E18 mangler mange detaljer om høyder på traséen/fyllinger/skjæringer, tverrprofiler, mm., Statens veivesen gjorde dette vesentlig bedre.

# Reguleringsplan i Kragerø kommune – Bekker, vann og vassdrag, eksempel på hvor galt det kan gå!

## Ekstreme aluminiumskonsentrasjoner og lav pH i Langedalstjønna i Lillesand kommune - årsak, virkninger og mulige tiltak

Hindar, A.; Lydersen, E.; Kroglund, F.

### Research report



### Abstract

Innenfor nedbørfeltet til Langedalstjønna ved E-18-senteret i Lillesand er det sprengt ut 200.000 m<sup>3</sup> masse. Dette har forårsaket en ekstrem vannkvalitet i tjernet. Undersøkelsen omfatter kjemiske analyser fra vann og tilløpsbekk, fiskeutsettinger, mineralkartlegging av berggrunn og spesialanalyse av aluminiumskjemi. Det er foreslått tiltak mot nye tilførsler og for å bedre vannkvaliteten i bekk og tjern. Sulfatkonsentrasjonen i tjernet har økt dramatisk (til 80 mg/L) og pH er redusert til 4.3-4.4. Aluminiumskonsentrasjonen har økt fra 0.1 til omkring 5 mg/L Al. Oksidasjon av sulfid til sulfat på overflatene av opake ertsmineraler er den svært sannsynlige årsaken til avrenning av sulfat, aluminium og basekationer fra de utsprengte steinmassene og nedbørfeltet. Ytterligere utspregninger bør stoppes. Størst mulig del av feltet bør tildekkes slik at vann ikke kommer fram til mineraloverflatene. Grunnvannspeilet bør senkes der det er mulig. Tjernet bør kalkes for å gjøre det levelig for fisk og andre organismer. I tillegg bør tilløpsbekken avsyres og aluminium fanges opp.

### Publisher

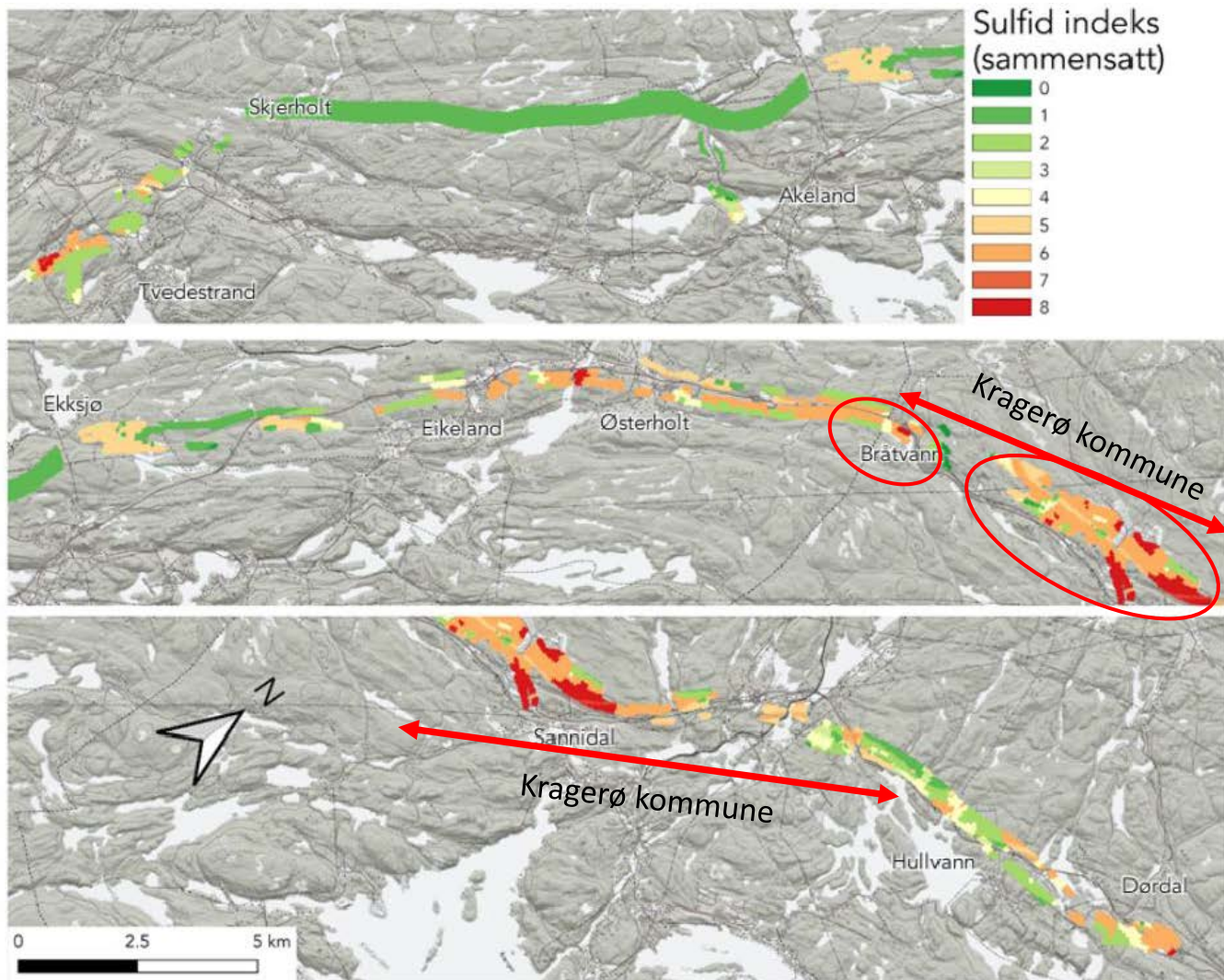
Norsk institutt for vannforskning

I dette eksemplet er det kun sprengt ut 200 000m<sup>3</sup>, i Kragerø kommune skal det deponeres inntil 4 000 000m<sup>3</sup>!

Det bør bygges tunneller og reduser behovet for massedeponi!!



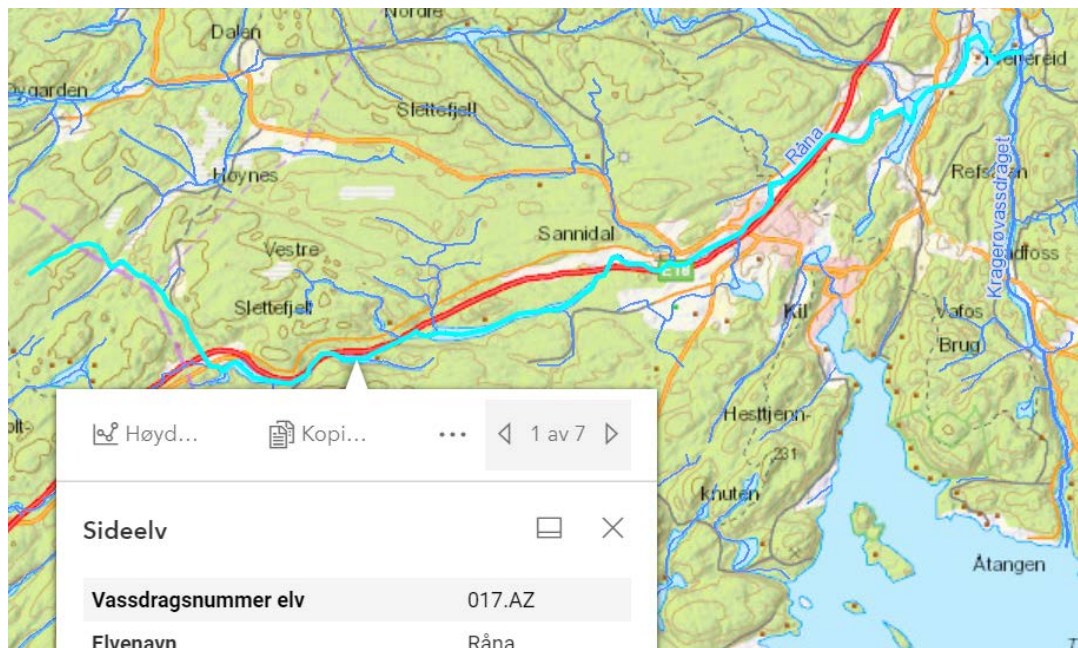
# Reguleringsplan i Kragerø kommune – Syredannede bergarter i Kragerø kommune!



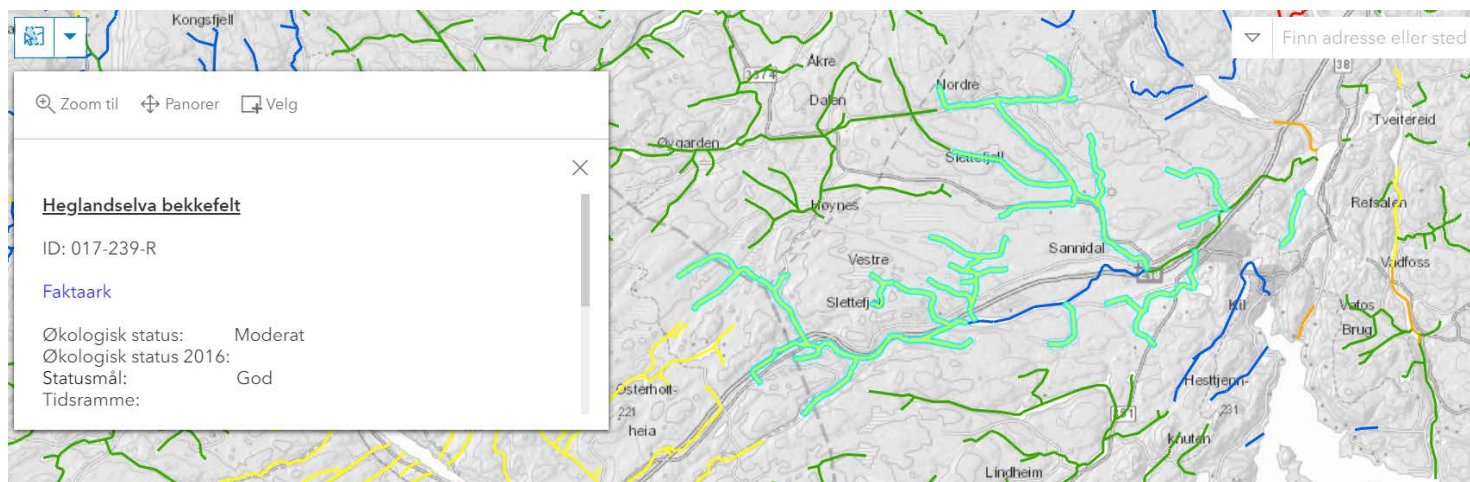
Kartene viser stor sannsynlighet for at deponiene i kommunen vil inneholde syredannede bergarter. Deponiene og veifyllingene vil inneholde spesialavfall, potensielt 4 000 000m<sup>3</sup>. Traseen går igjennom flere røde områder for syredannende bergarter, dette betyr at masse fra disse områdene er spesialavfall og må transporteres til godkjent mottak, dvs. Langøya i Holmestrand. Deler av strekningen er heller ikke kartlagt, dette må gjøres før reguleringsplanen vedtas/godkjennes.

Figur 4-1. Aktsomhetskart som viser sannsynlighet for mulig sulfidholdig berg basert på en kombinasjon av resultater fra geoskanning og kartlagt berggrunn i undersøkelsesområdet (Emerald, 2020). Figuren viser traseen fra Tvedestrand og nordover til Dørdal.

# Reguleringsplan i Kragerø kommune – Berørte vassdrag!



De meste av nedbøren dreneres ut av traséen i sammen vassdrag fra Østerholtheia til Tveitereid og videre nedover Kragerøvassdraget til Åtangen i Kilsfjorden.



## Utdrag fra Fagrapport Naturmangfold 1.4 Kragerø kommune – Bekker, vann og vassdrag

<b>L2 Hullvann inkl. Hullvann bekkefelt</b>	<b>Middels</b>	<b>Ubetydelig</b>	Påvirkning er først og fremst knyttet til fysiske tiltak i Auråa, Vesterbekk og Stidalskilen. Delområdet verdi og økologiske funksjoner opprettholdes i stor grad.
<b>L3 Farsjø inkl. Farsjø bekkefelt</b>	<b>Middels</b>	<b>Ubetydelig</b>	Kryssområde på Gjerdemyra drenerer til delområdet via innløpsbekk til Gjerdedalskilen. Det er påvist stasjonær ørret i denne bekken. Bekken har et lite nedbørfelt som fra før av er betydelig belastet med veganlegg og andre arealbeslag. Tiltaket vil ha nærføring til åpen del av tilløpsbekken. Det er ikke planlagt fysiske inngrep i vannstrengen nedstrøms Gjerdeveien. Delområdets verdi og økologiske funksjoner opprettholdes i stor grad.
<b>L4 Tisjø med Vadfosselva bekkefelt</b>	<b>Middels</b>	<b>Ubetydelig</b>	Tiltaket krysser nordre del av Tisjø på høg bru. Tiltaket vurderes ikke å endre avstand til miljømålet; godt økologisk potensiale. Delområdets verdi og økologiske funksjoner opprettholdes i stor grad.
<b>L5 Grøtvann inkl. Grøtvann bekkefelt, Tyvannselva og Tyvann</b>	<b>Middels</b>	<b>Ubetydelig</b>	Tiltaket krysser Tyvannselva like nedstrøms utløpet fra Store Grøtvann. Kryssingen planlegges på høy bru. Tiltaket vurderes ikke å endre avstanden til miljømål for vannforekomstene i delområdet. Påvirkningen på delområdet som helhet vurderes som ubetydelig. Delområdets verdi og økologiske funksjoner opprettholdes i stor grad.
<b>L6 Lonelva - Heglandselva inkl. Heglandselva bekkefelt</b>	<b>Middels</b>	<b>Noe forringet</b>	Bråtvann, Søndbøvann og Svarttjenn vil bli saltpåvirket. Bekk fra Brynemo krysses med liten bekkekulvert inntil 2 m. Bekk ved Fikkjebakke (Kvennvannselva) krysses med stor bekkekulvert, 3-5 m. Røssbekken krysses med liten bekkekulvert. Stebekken krysses med stor kulvert, 3-5 m.

Denne vurderingen sier **ikke** noe om påvirkning av syredannede bergarter og deponier. Alle disse vassdragen, bekker og vann kan bli ødelagt av lav pH, aluminium og tungmetaller.

# Utdrag fra planbestemmelser for reguleringsplan i Kragerø kommune – Bekker, vann og vassdrag

## 2.8 Naturmangfold og vannmiljø (§ 12-7 nr.6)

### 2.8.1 Vassdrag

Berørte vassdrag skal tilbakeføres med naturlig utforming. Tilbakeføring omfatter kantvegetasjon, vannløp og substrat.

Bekkekulverter skal konstrueres slik at de ikke forårsaker nye vandringshindre for fisk eller andre ferskvannsorganismer. Kulvertløsning skal tilrettelegges for passering av landlevende organismer ved hjelp av langsgående repos og naturlig bunns substrat.

Bekke- og elvekryssinger skal lokaliseres og bygges slik at skader på vannmiljøet i størst mulig grad begrenses. Ved behov for plastring og erosjonssikring skal tiltakene bygges slik at de er minst mulig til skade for vannmiljøet.

Som en del av prosjektets miljøoppfølging utarbeides tiltaksplaner for vassdrag med sårbare sjeldne arter.


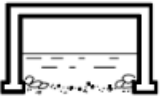






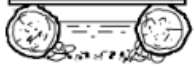
Detaljplanlegging og utførelse av vassdragstiltak skal foregå i samråd med fagkyndig med naturfaglig kompetanse.

# Utdrag fra Fagrapport Hydrologi, 1. Sammendrag Kragerø kommune – Bekker, vann og vassdrag

Felt nr.	Navn	Areal km <sup>2</sup>	Q dim m <sup>3</sup> /s	Type tiltak m <sup>3</sup> /s	Dimensjon Diameter (m)	Min kt. m.o.h.
1	Gongeelva	21.6	27.1	Bru		48.6
2	Bakkevannet	48.1	58.8	Bru		39.8
3	Stidalskilen	2.09	6.1	Kulvert	2.4	
4	Auråa	4.76	8.8	Bru		56.6
5	Vesterbekk	1.46	4.3	Kulvert	2	
6	Tisjødalgruva	0.19	0.9	Kulvert	1.2	
7	Dammkjerr	0.31	1.5	Kulvert	1.4	
8	Tisjø	1177	749	Bru		42.2
9	Tyvanselva	15.2	22.3	Bru		50.8
10	Kvennvanselva	6.11	13.3	Kulvert/bru	Firkant 3.5 x 2.3	120.95
11	Dammyra	2.51	6.8	Kulvert	2.4	
12	Blaudmyrdalen	0.193	0.8	Kulvert	1	
13	Helvetstjenn	0.8	2.5	Kulvert	1.6	
14	Stebekken	3.31	8.7	Kulvert	Firkant 2 x 2	
15	Østerholtheia	0.41	1.7	Kulvert	1.4	

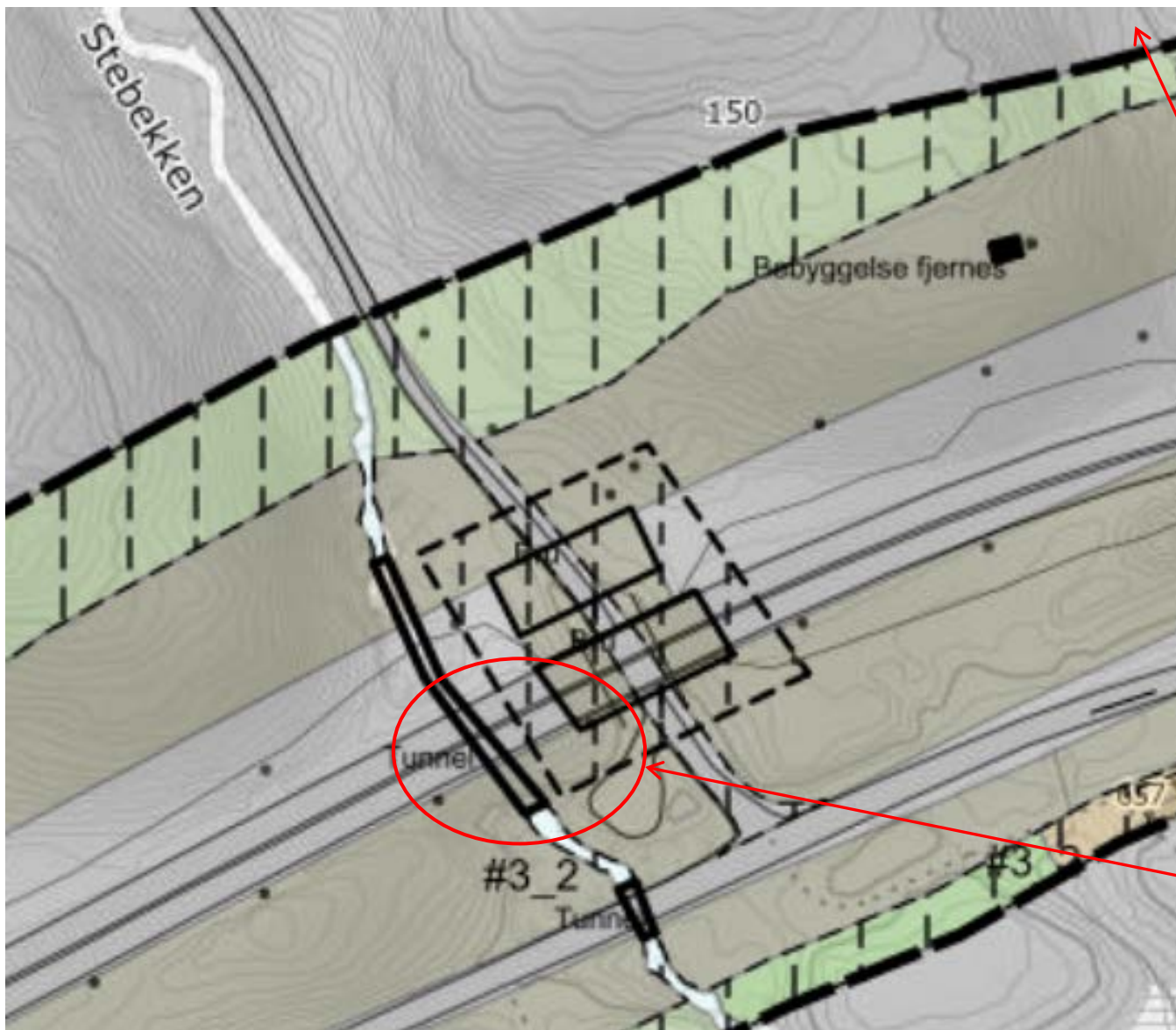


# Kryssing av vassdrag og bekkeløp - Gode løsninger for fisk og vannlevende organismer

TYPE OF CULVERT	FISHERIES CONSIDERATIONS	HYDRAULIC CONSIDERATIONS
<p>Open Bottom Pipe Arch</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Retains natural stream bed and gradient.</li> <li>- Water velocities not significantly changed.</li> <li>- Can be designed to maintain normal stream width up to fish passage design flow.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wide bottom area enables passage of high flows while minimizing increases in flow depth.</li> <li>- Large waterway opening for low clearance installations.</li> </ul>
<p>Open Bottom Box Culvert</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Retains natural stream bed and gradient.</li> <li>- Water velocities not significantly changed.</li> <li>- Can be designed to maintain normal stream width up to fish passage design flow.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Can be designed to maintain normal width of the stream channel.</li> <li>- When a large end area is required in low fill, box culverts can be put side by side.</li> </ul>
<p>Box Culvert With Trough</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trough concentrates water maintaining fish passage even in low flows.</li> <li>- Baffles or culvert fishway can be installed inside.</li> <li>- Can be embedded and designed to simulate stream up to fish passage design flow.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Can be designed to maintain normal width of the stream channel.</li> <li>- When a large end area is required in low fill, box culverts can be put side by side.</li> <li>- Note: Trough can fill with bed load material and create maintenance problems.</li> </ul>
<p>Box Culvert</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Limits fish passage during low flow due to decreased flow depths.</li> <li>- Baffles or culvert fishway can be installed inside.</li> <li>- Can be embedded and designed to simulate stream up to fish passage design flow.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Can be designed to maintain normal width of the stream channel.</li> <li>- When a large end area is required in low fill, box culverts can be put side by side.</li> </ul>
<p>Pipe Arch Culvert</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wide, flat profile allows improved fish passage by back watering the structure.</li> <li>- Baffles or culvert fishway can be installed inside.</li> <li>- Can be embedded and designed to simulate stream up to fish passage design flow.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wide bottom area of culvert enables passage of high flows while minimizing increases in the flow depth.</li> <li>- Large waterway opening for low clearance installations.</li> </ul>
<p>Horizontal Elliptical Culvert</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Represents a compromise between pipe arch and round culvert cross-section.</li> <li>- Baffles or culvert fishway can be installed inside.</li> <li>- Can be embedded and designed to simulate stream up to fish passage design flow.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Squat profile useful in low fill elevations.</li> <li>- Shape results in deeper water depth than pipe arch, but does not offer as broad a bottom area.</li> </ul>
<p>Stacked Culverts</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allows for fish passage during wider range of flows than single culvert.</li> <li>- Baffles or culvert fishway can be installed inside.</li> <li>- Can be embedded and designed to simulate stream up to fish passage design flow.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Some hydraulic properties as type of single culvert used (Round, Box, etc.)</li> </ul>
<p>Round Metal Culvert</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baffles or culvert fishway can be installed inside.</li> <li>- Can be embedded and designed to simulate stream up to fish passage design flow.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Generally constricts stream width and creates high flow velocities with increased chance of scour.</li> <li>- Concentrates water during low flows.</li> </ul>
<p>Log Culvert</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ensure proper decking to avoid introduction of sediment and debris into the stream.</li> <li>- Maintains natural stream bed and gradient.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exercise care not to restrict stream width.</li> <li>- Normally only used as a temporary facility.</li> </ul>

Figur 15: Forskjellige typer av kulverter med tanker til fiskevandring og hydraulikken. (Kilde /10/)

## Reguleringsplan ny E18 Kragerø - Stebekken



Stebekken er gytebekk for ørreten i Bråtvann og Lonavassdraget

Planlagt massedeponi, D28 Stedalen, ca. 227.000m<sup>3</sup>, fare for sulfidholdige bergarter og forsurening av Bråtvann og Lona.

Nedstrøms for eksisterende kulvert går Stebekken i myr. Ørreten må altså igjennom kulverten for å finne gode gyteforhold.

Eksisterende kulvert for Stebekken, denne er tenkt forlenget med kulvert eller rør, total lengde 31m. Den nye delen blir brattere pga stigende terreng oppstrøms eksisterende kulvert

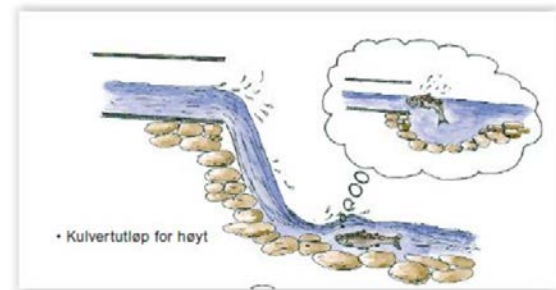
# Reguleringsplan ny E18 Kragerø - Stebekken



Under foss/dropp er det lite/grunt vann. Nedstrøms for kulverten står det tett med fisk om høsten. Denne kulverten er ikke i henhold til dagens standard for bekkekulverter og strider mot reguleringsbestemmelsene for Kragerø (2.8.1)

## Problemårsak

- a) Høydesprang
- b) Mangel av kulp



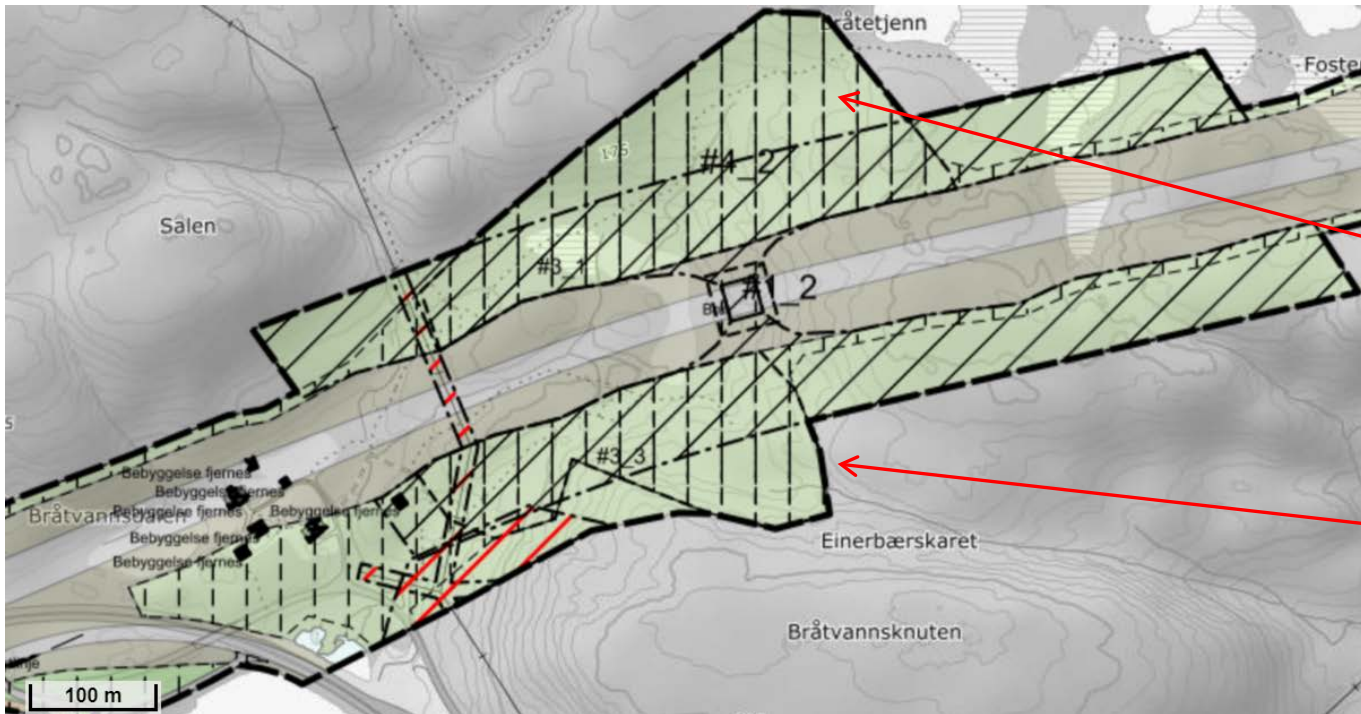
Eksisterende kulvert for Stebekken med betongdekke med glatt bunn og dropp 30-40cm ved normalvannstand. Denne er tenkt forlenget med firkant 2x2m eller rør  $\varnothing 2,4\text{m}$  og lengde 31m. Går fisk igjennom så lange kulverter? Nedstrøms 100m ligger Bråtvann, her er det registrert ål, i Stebekken er det ikke funnet ål. Denne kulverten fungerer som ei åle-felle.



**Kulverten og eksisterende bru bør rives og erstattes av bru som dekker både skogsbilveien og bekken slik at gytefisk kommer videre oppover i Stebekken.**



# Reguleringsplan ny E18 Kragerø - Bråtvannsdal

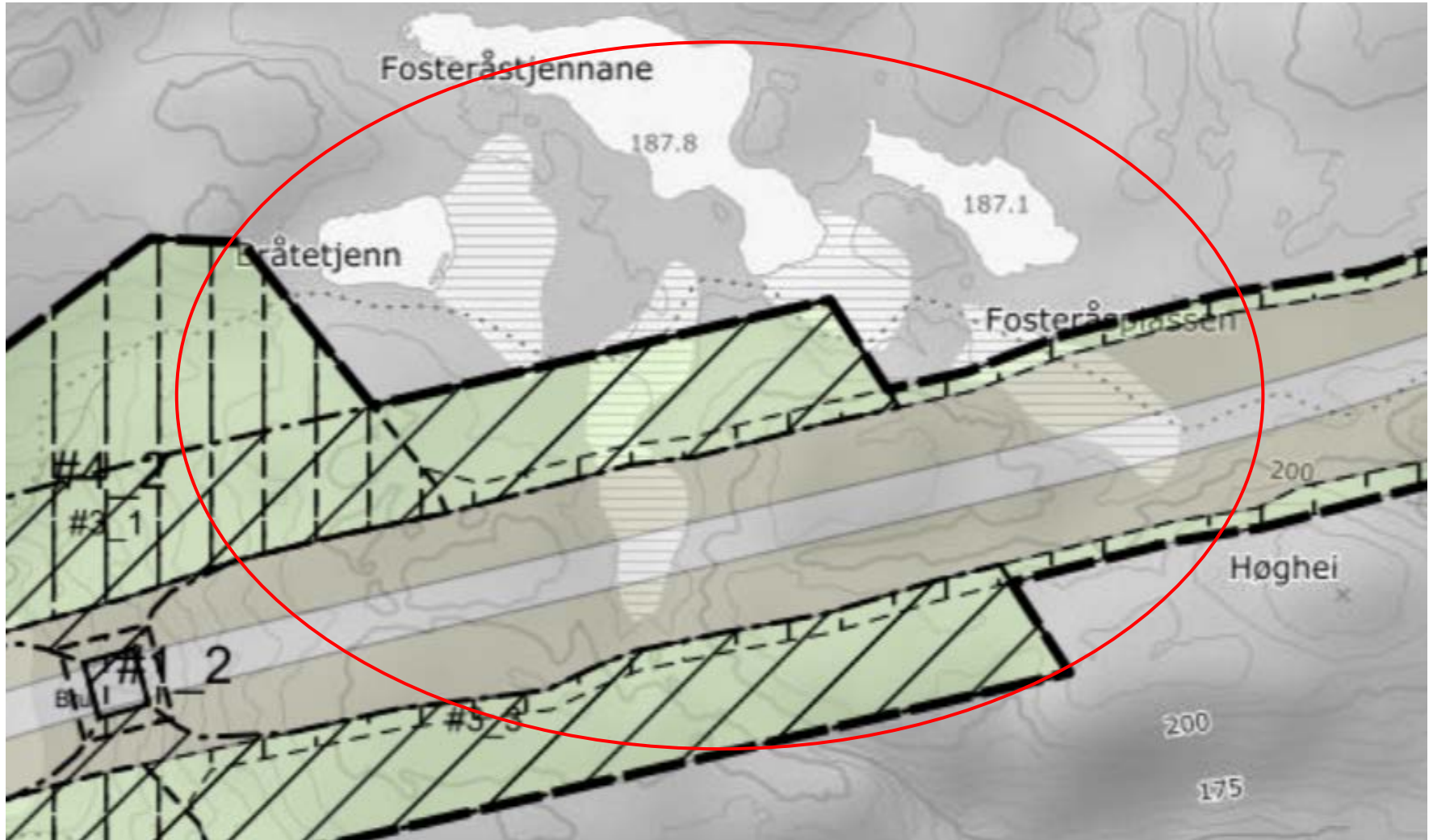


Planlagt massedeponi, D26  
Bråtvannsdal, ca. 334.000m<sup>3</sup>,  
fare for sulfidholdige  
bergarter og forsurening av  
Bråtvann og Lona.

Planlagt massedeponi, D27  
Sälen, ca. 205.000m<sup>3</sup>, fare  
for sulfidholdige bergarter  
og forsurening av Bråtvann og  
Lona.

All masse som tas ut mellom Bråtvannsdal (Bråtetjenn) er merket rødt i forhold til syredannende bergart.  
All masse som tas ut i dette området mellom Bråtetjenn og Høgstli er sannsynligvis spesialavfall og må  
transporteres til godkjent mottak (Holmestrand).

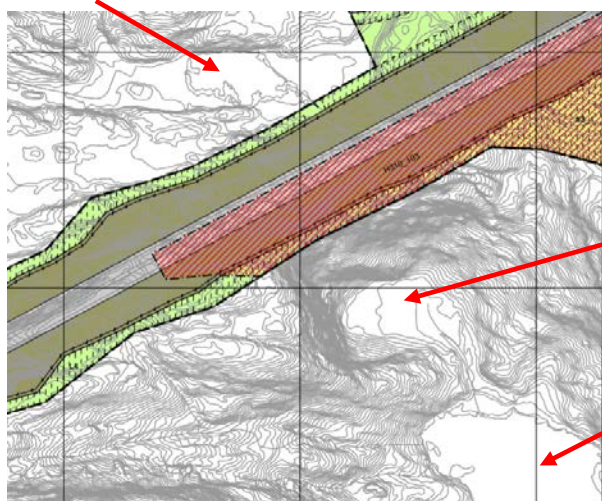
# Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Bråtetjenn, Fosteråstjennene og våtmarksområdet rundt



Planforslaget for ny E18 risikerer å drenere hele området innenfor rød sirkel, tunnell igjennom området reduserer faren for drenering av området. Reguleringsplanen inneholder ingen amfibiekulvert i området.

# Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Helvetestjenn

## Helvetestjenn

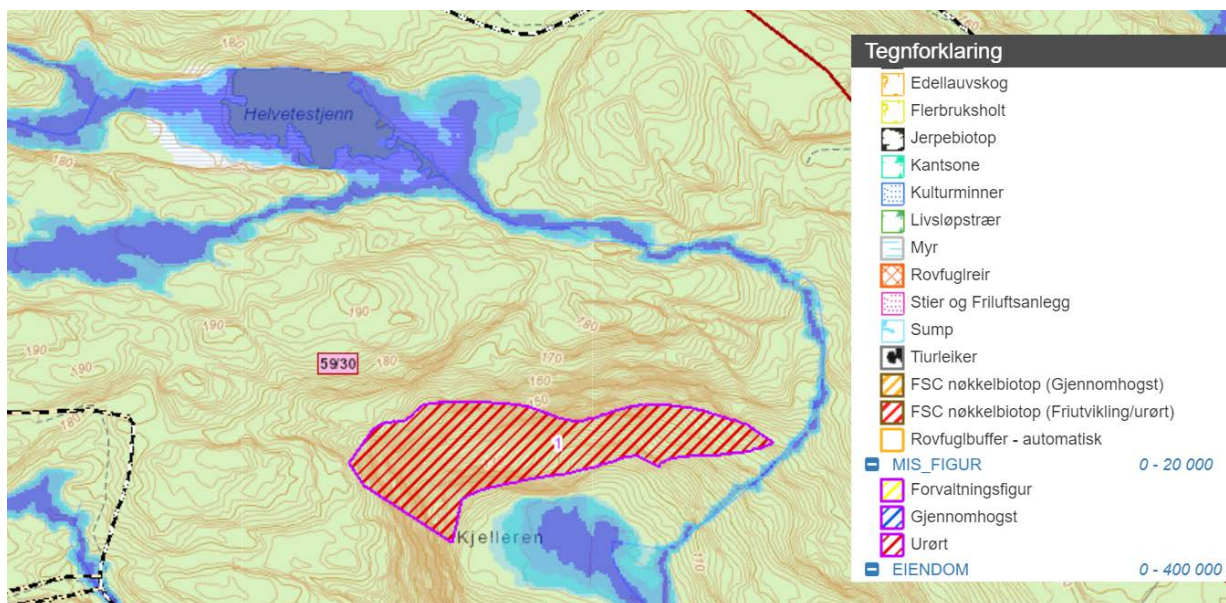


Stor fare for at Helvetestjenn vil dreneres/tømmes for vann, siden veien kommer i høy skjæring. Hvordan skal bekken fra Helvetestjenn krysse veien?

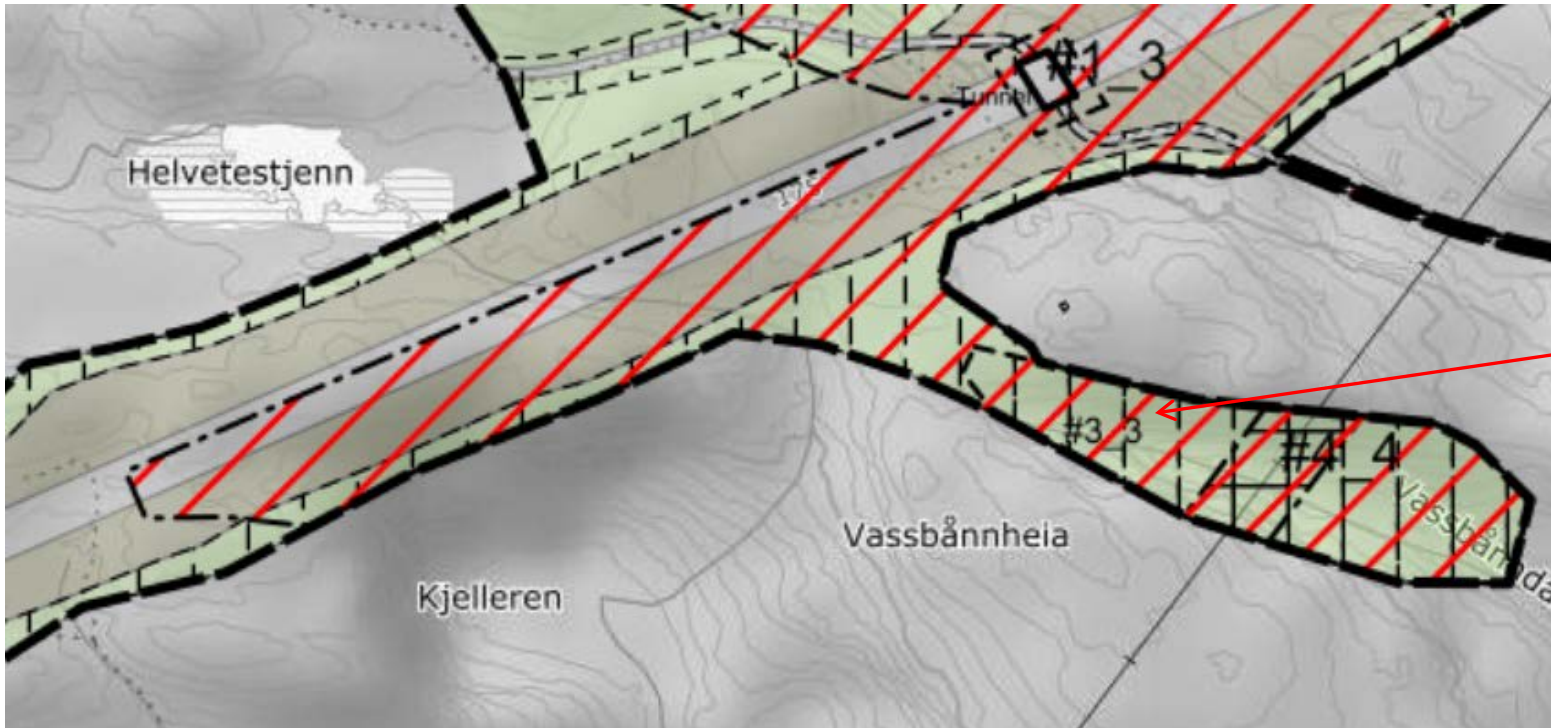
Er det plass til 4-felts motorvei mellom Helvetestjenn og nøkkelbiotopi i Kjelleren?

Kjelleren

Plasstjenn



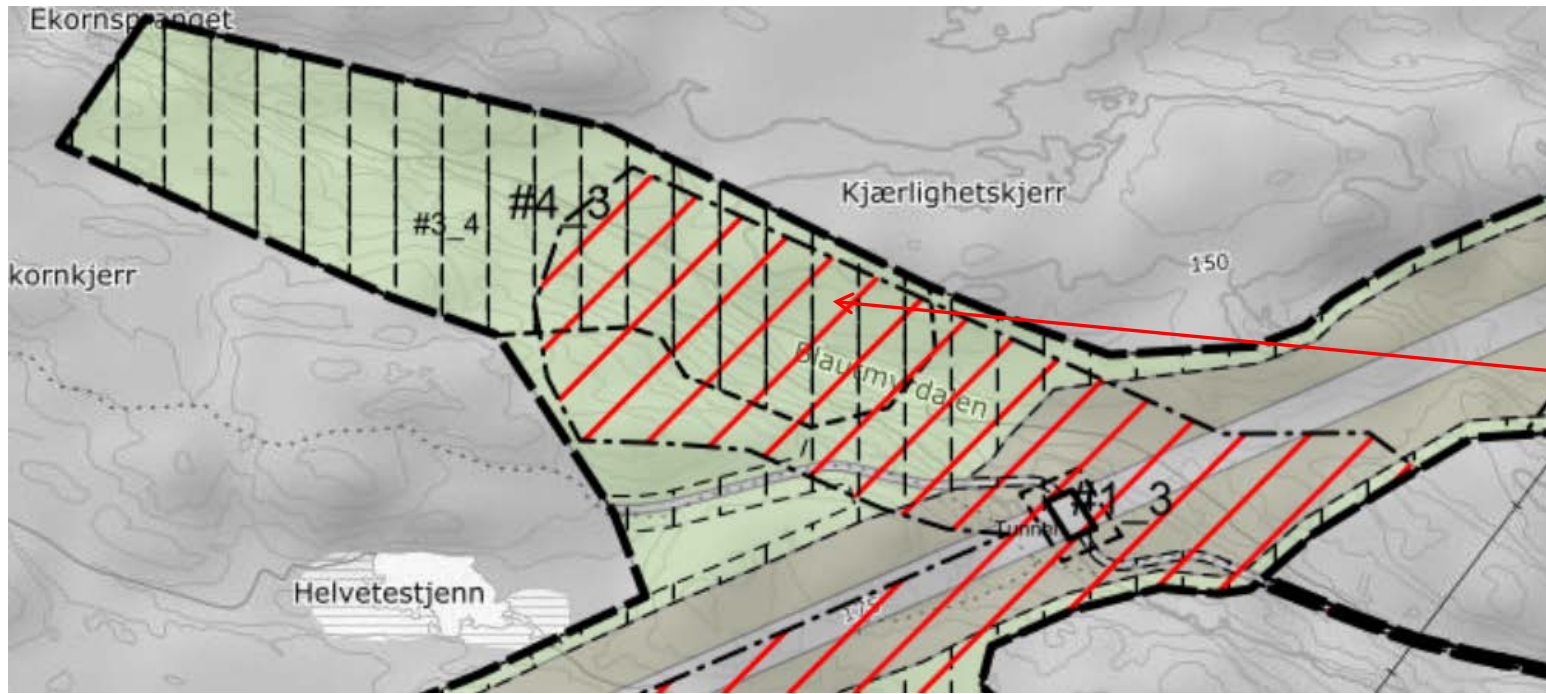
## Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Bekken fra Torvtjenn og Helvetestjenn



Planlagt  
massedeponi,  
D25B  
Vassbåndalen, ca.  
145.000m<sup>3</sup>, fare  
for sulfidholdige  
bergarter og  
forsuring av Lona.

Bekken fra Helvetestjenn krysses i kulvert, det er planlagt massedeponi i bekkefare i Vassbåndalen. Strider mot reguleringsbestemmelsene i Kragerø. Reguleringsplanen inneholder ingen amfibiekulvert i området.

## Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Bekken i Blautmyrdalen



Planlagt  
massedeponi,  
D25A  
Blautmyrdalen, ca.  
332.000m<sup>3</sup>, fare  
for sulfidholdige  
bergarter og  
forsuring av  
Røssbekken og  
Lona.

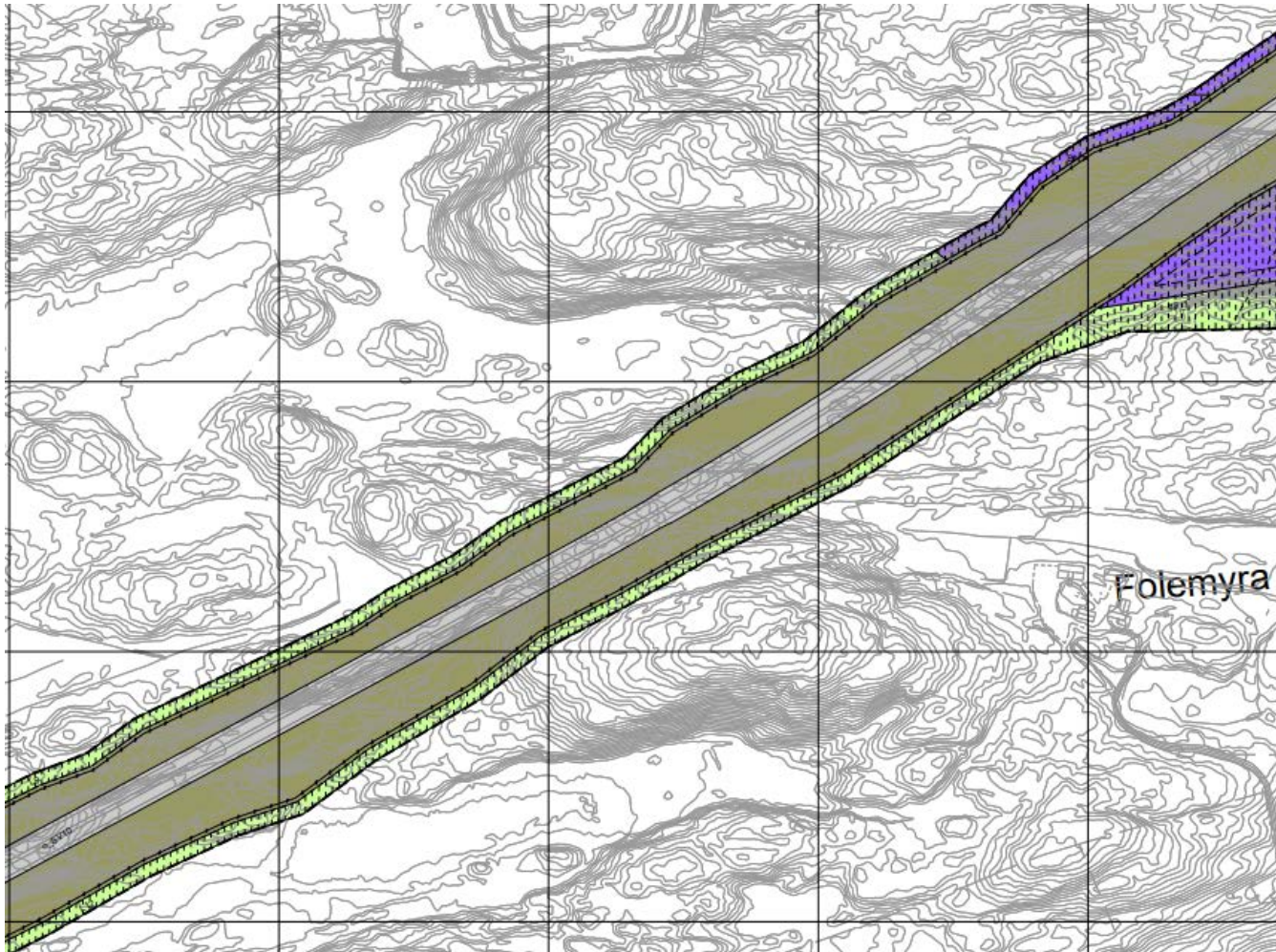
Bekken i Blautmyrdalen krysses med betongkulvert, denne må lages med naturlig bunn (Reguleringsbestemmelsene Kragerø kommune). Reguleringsplanen inneholder ingen amfibiekulvert i området.

## Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Røssbekken ved Lille Dammyra



Røssbekken ved Lille Dammyra krysses i liten kulvert, denne må lages med naturlig bunn (reguleringsbestemmelse for Kragerø kommune). Veien går på høy fylling med stor sannsynlighet for syredannede bergarter. Reguleringsplanen inneholder ingen amfibiekulvert i området.

## Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Bronåsdaalen



Bronåsdaalen krysses med veien på høy fylling (tverrprofil/høyde i området mangler i reguleringsplanen) med stor sannsynlighet for syredannede bergarter og ekstremt spredning av støy fra veien. Reguleringsplanen inneholder ingen amfibiekulvert i området.

# Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Kvennvannselva ved Fikkjebakke



Planlagt massedeponi, D23 Kåskollen, ca. 169.000m<sup>3</sup>, fare for sulfidholdige bergarter og forsurening av Kvennvannselva.

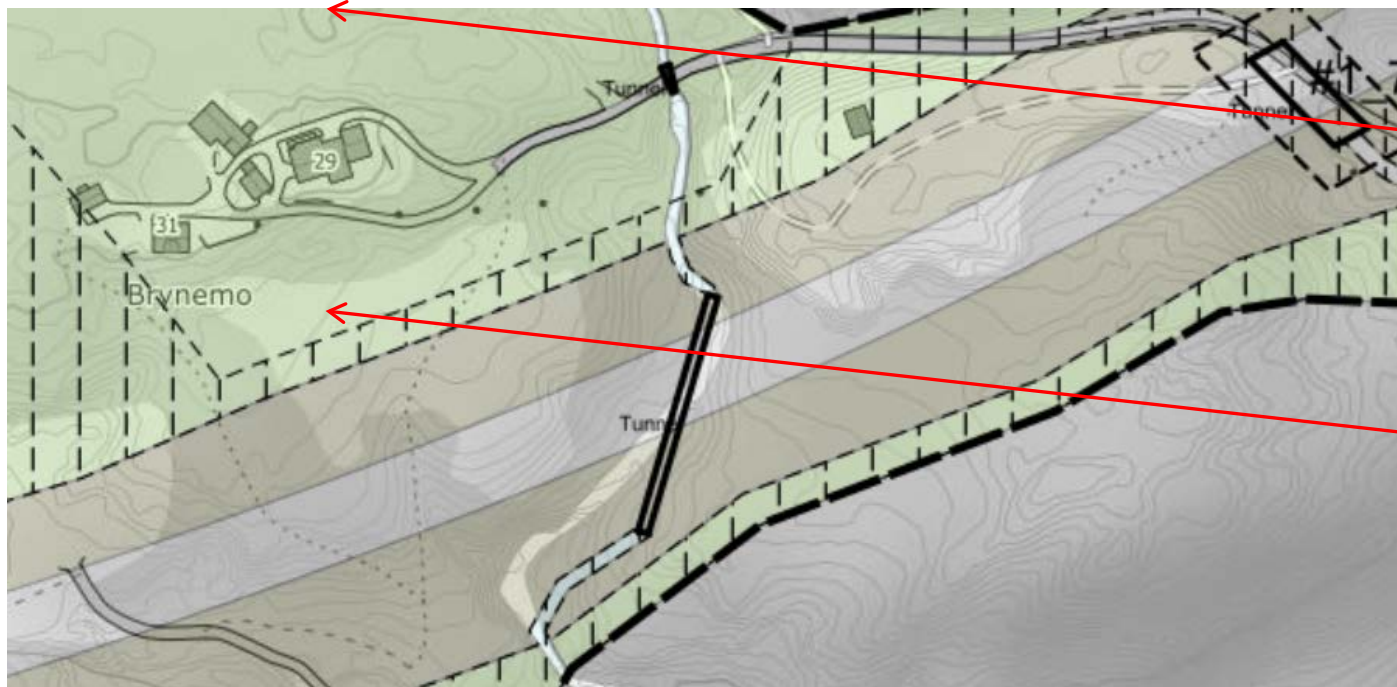
Planlagt massedeponi, D24 Kåsa, ca. 327.000m<sup>3</sup>, fare for sulfidholdige bergarter og forsurening av Kvennvannselva.

Kvennvannselva er fiskeførende for ørret og bekkørøye.

Reguleringsbestemmelsene krever naturlig utforming av bekker og vassdrag. Her bør det bygges bro som dekker Kvennvannselva og Krokenveien. Reguleringsplanen inneholder ingen amfibiekulvert i området.



## Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Bekken ved Brynemo



Planlagt massedeponi, D20 Langtjenn, ca. 615.000m<sup>3</sup>, fare for sulfidholdige bergarter og forsurening av Heglandselva.

Planlagt massedeponi, D19 Brynemo, ca. 182.000m<sup>3</sup>, fare for sulfidholdige bergarter og forsurening av Heglandselva.

Bekken ved Brynemo krysses i liten kulvert, denne må lages med naturlig bunn. Reguleringsplanen inneholder ingen amfibiekulvert i området.

## Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Tyvannselva



Grøvvann er drikkevannskilde for Kragerø og Tyvannselva er fiskeførende for ørret, krysses med bro.

# Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Gjerdebekken og Gjerdalskilen

Det er leire i hele området til dels kvikkleire. Avrenning i dag skjer til Gjerdedalsbekken som renner ut i Gjerdedalskilen videre til Wåsjøvannet, Gjerdevannet, Lona og Sagkjenna. Derfra ut i Farsjøvannet.

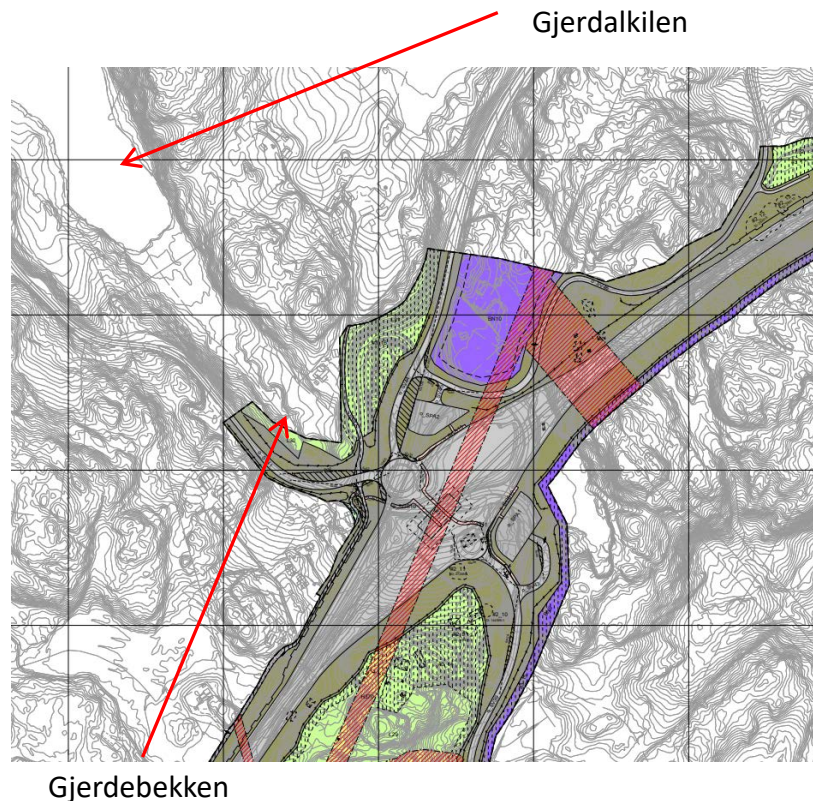
Gjerdedalsbekken og Gjerdedalskilen er et svært verdifullt naturområde med flott fiskestamme. Gjerdedalsbekken er gytebekk for Gjerdedalskilen, Wåsjøvannet, Gjerdevannet og Lona med Sagkjenna

Det må beskyttes mot all skade og ulempe i byggeperioden – med fare for styrtregn og senere driftsperiode. Gjerdedalsbekken og Gjerdedalsbekken må sikres mot all forurensning. Avrenning av veisalt må opphøre.

Gjerdedalskilen er allerede kloridrik og uten oksygen under 8m dyp på grunn av veisalt og tåler ikke mer. Det har aldri blitt betalt erstatning for forurensning av vassdraget.

Gjerdedalskilen har helt minimal vannutskifting ved Gjerdedalsbekken innløp. Gjerdedalskilen har begynnende problem med fullsirkulasjon på grunn av veisalting. Oksygen er nesten fraværende under 8 m dyp. Økt saltbelastning kan øke problemet og i verste fall resultere i permanent saltstagnasjon (*kilde: Nibio rapport vol7 Nr3 2021*) Bekken ved Gjerde og bekken til Gjerdedalskilen viste de høyeste kloridkonsentrasjonene. Bekken til Gjerdedalskilen viste moderat tilstand for fosfor og svært dårlig for Nitrogen.

På tross av dette er det fin ørret og abbor i Gjerdedalskilen. **Men fiskebestanden er sårbar.**



# Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Gjerdebekken og Gjerdalskilen

Gjerdedalsbekken er registrert med høyeste tetthet av ørret av alle de undersøkte bekker i Kragerø-Bamble. 201 individer per 100m<sup>2</sup>, hvorav en tetthet på 175 årsyngel per 100m<sup>2</sup>. (kilde: Nibio rapport vol7 Nr3 2021 side 146). Dette er ikke tatt med i Nye Veiers oppsummering! (?)

- På stasjonen i Gjerdedalsbekken ble det påvist 11 leddormer, 1 bille, 24 tovinger, 3 steinfluer, 4 vårfluer, ørret og 2 Phytosphthora arter i prøven. Samt rødlistet sommerfugl Atolmis rubricollis. Dette er høyt i forhold til de andre prøvestasjonene.

**Det må være stor oppmerksomhet å unngå forhold som kan forverre og skade vassdraget:**

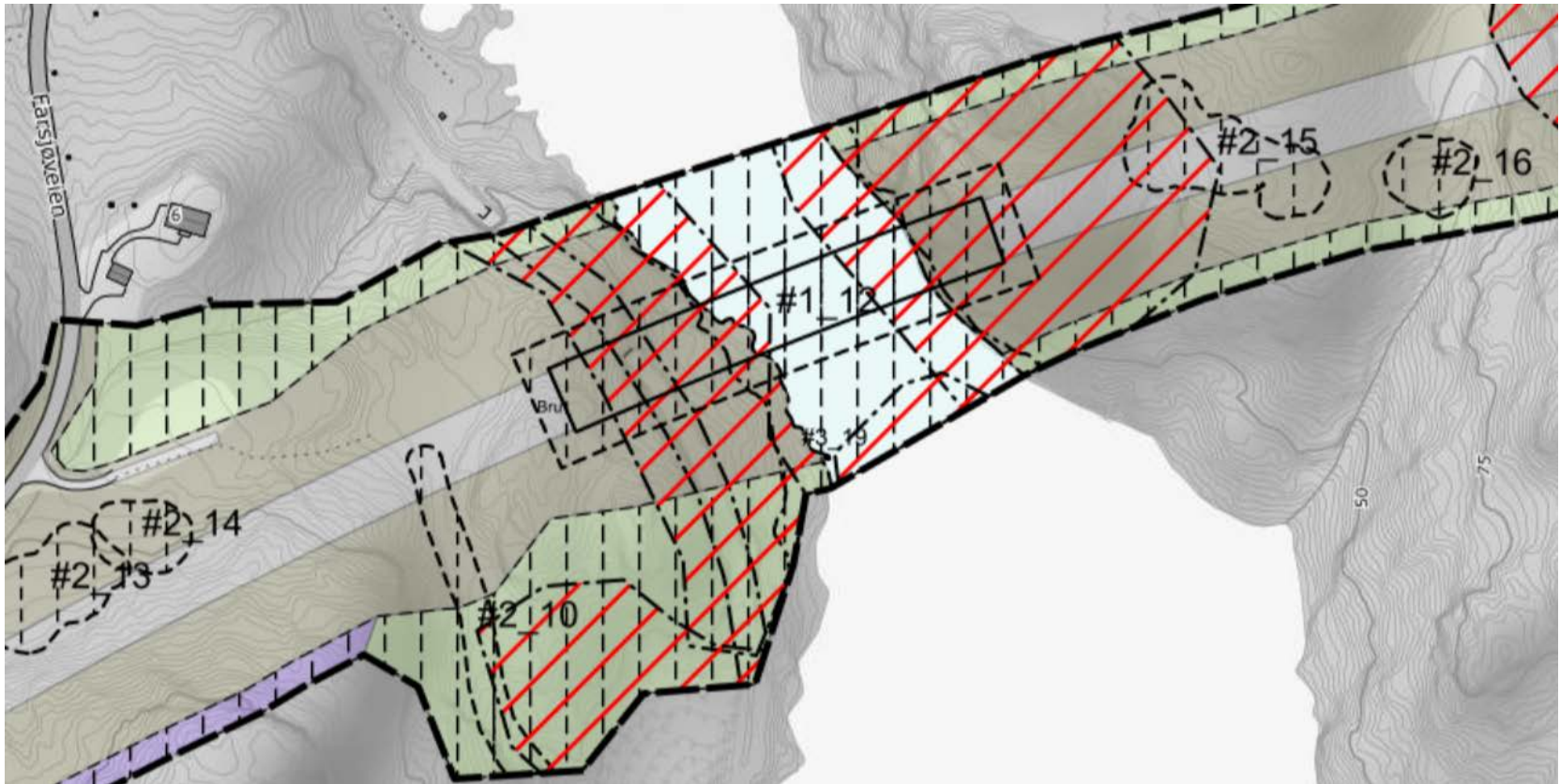
- Saltavrenning fra kryss og vei. Etter nytt E18 Gjerdemyrakryss er bygget, er saltet areal over dobbelt så stort. Saltholdig vann må ikke få renne ned i Gjerdedalsbekken.
- Det er leire i området og fungerende tiltak må være på plass før graving i Gjerdemyraområdet.
- Kvikkleire er i hele Gjerdemyraområdet og mot Holtane. Under bygging av eksisterende E18 støtte entreprenørene på store og uventede problemer med kvikkleire i området. Leira rant på egenhånd og en stor gravemaskin holdt på å forsvinne i leira.

- Det er grunnvannoppkomme nær E18 bro over Fv38. Det er iskaldt vann i Gjerdedalsbekken hele sommeren og Gjerdedalsbekken er aldri tørr.
- Før nåværende E18 ble bygget hadde Gjerdedalsbekken ingen vannforsyning fra Gjerdemyra. Da rant alt vann fra Gjerdemyra ut i Gjerdevannet. Eneste vannforsyning til Gjerdedalsbekken var grunnvannskildene og en liten bekk fra Nordre Holtane. Begge er i funksjon i dag.
- Kun eksisterende E18 er masse utskiftet til fast fjell.
- Fv38 ble bygget i området ved å tippe sprengstein på leire. Ingen masseutskifting på Fv38. Dette er en dårlig fundamentering for nye rundkjøringer. Steinfyllinger på leire ingen vet tilstanden av og med ukjente grunnvannssystemer. Det er å anbefale å la disse dårlig fundamenterte fyllingene ligge i ro og ikke øke belastningene og ikke forstyrre ukjente vannveier. (Erfaringer fra Gjerdrum)
- Sulfide bergarter, avrenning til vassdrag må unngås.
- Sprengstein sprengt med Nitratholdig sprengstoff må ikke ha avrenning til dette vassdraget (Gjerdedalsbekken og Gjerdedalskilen). Dette vassdraget er allerede overbelastet. (kilde: Nibio rapport vol7 Nr3 2021)

**Hensyn til drenering av utmark:**

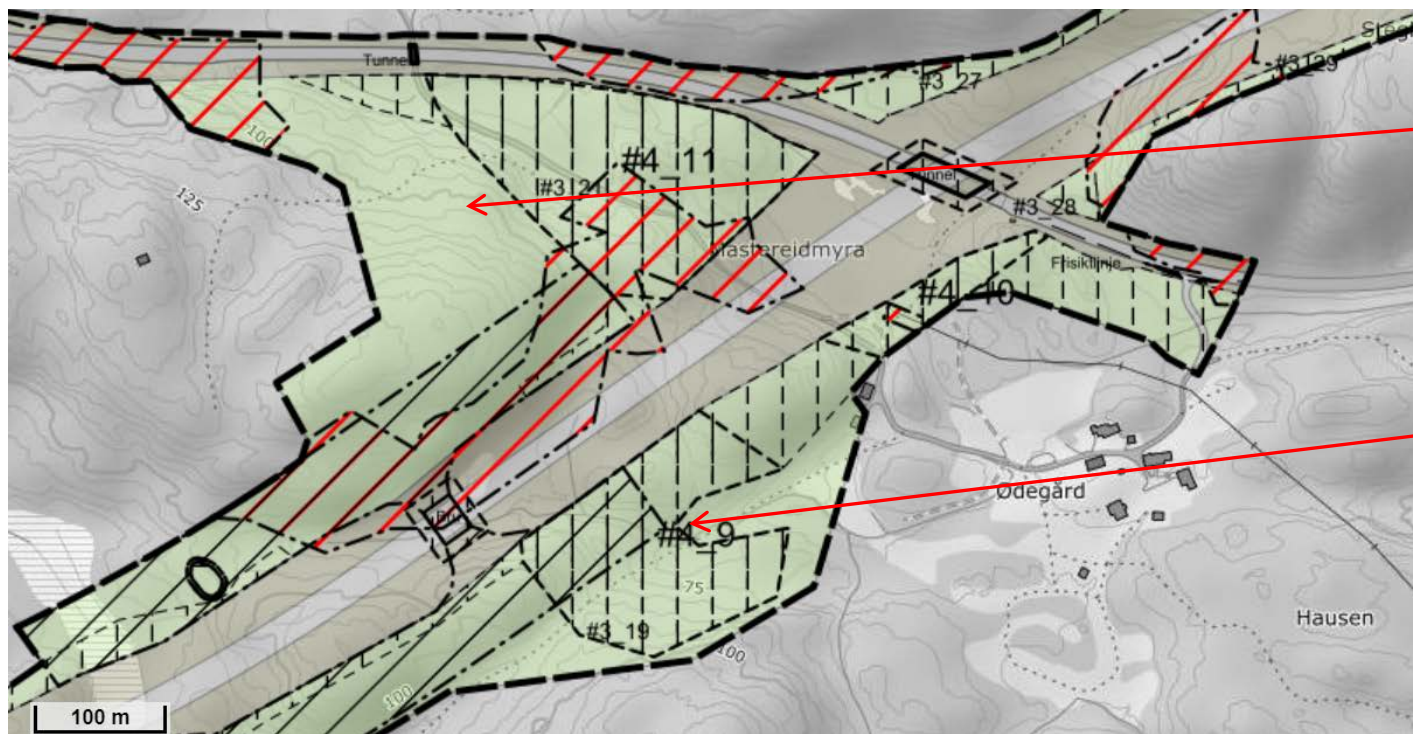
Viktig at skog og utmark blir drenert slik at skogbruk og ferdsel ikke blir skadelidende ved eller som følge av anlegget eller forårsaket av dette. Vannveier må opprettholdes og beskyttes. De bygges slik at vedlikehold er lett. De dimensjoneres slik at de er rikelig dimensjonert for styrtregn og klimaendring i framtid.

## Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Kragerøvasdraget nedstrøms Fosseskjæra



Kragerøvasdraget krysses med bro med brukar midt i elva, elva er fiskeførende for ørret abbor sik sørv, krysses med bro. Brokaret i elva må tas ut og finne løsning uten brokar i elva.

## Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Ødegård

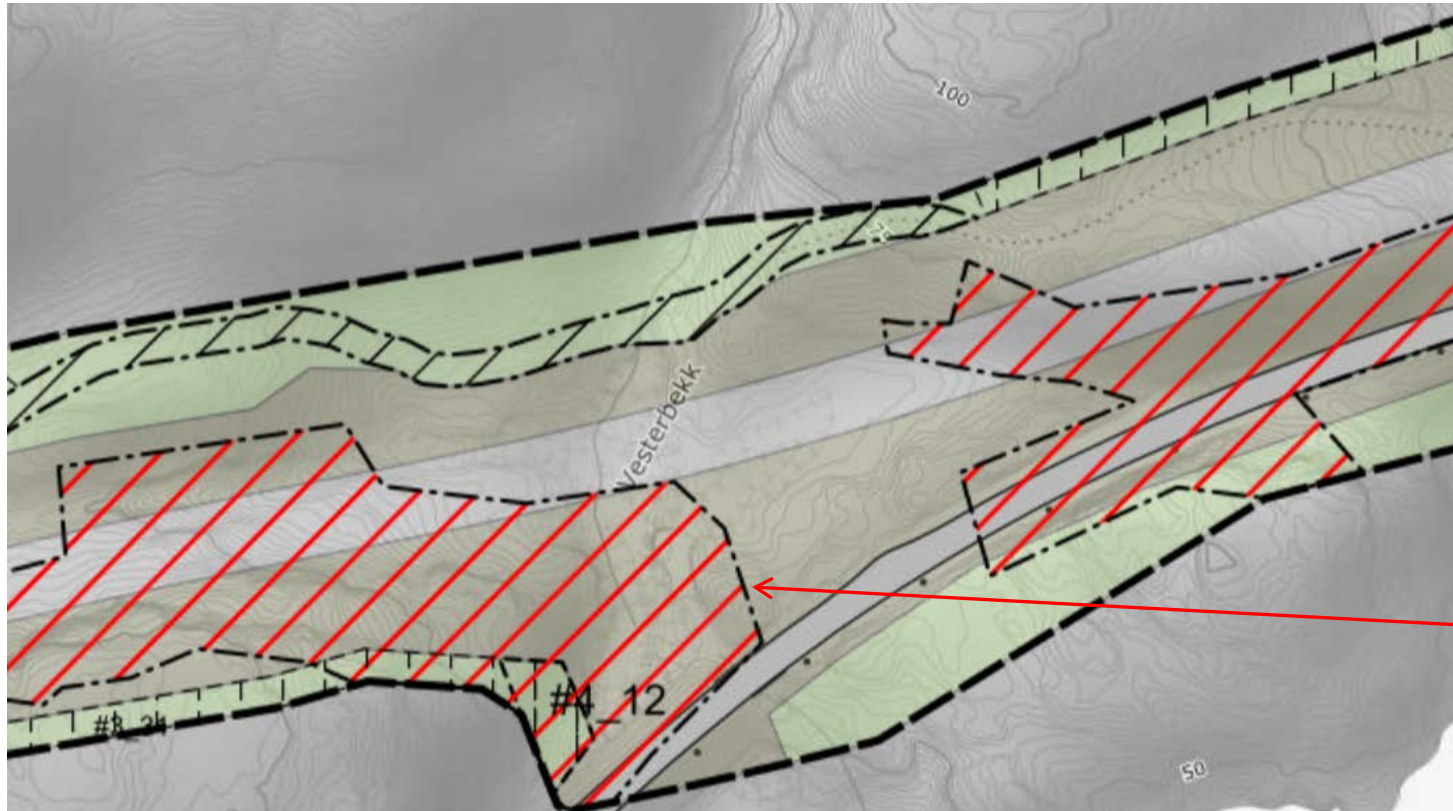


Planlagt massedeponi, D13 Ødegård, ca. 300.000m<sup>3</sup>, fare for sulfidholdige bergarter og forsuring av bekk og Hullvann.

Planlagt massedeponi, D14 Ødegård, ca. 84.000m<sup>3</sup>, fare for sulfidholdige bergarter og forsuring av bekk og Hullvann.

Reguleringsplanen inneholder ingen amfibiekulvert i området.

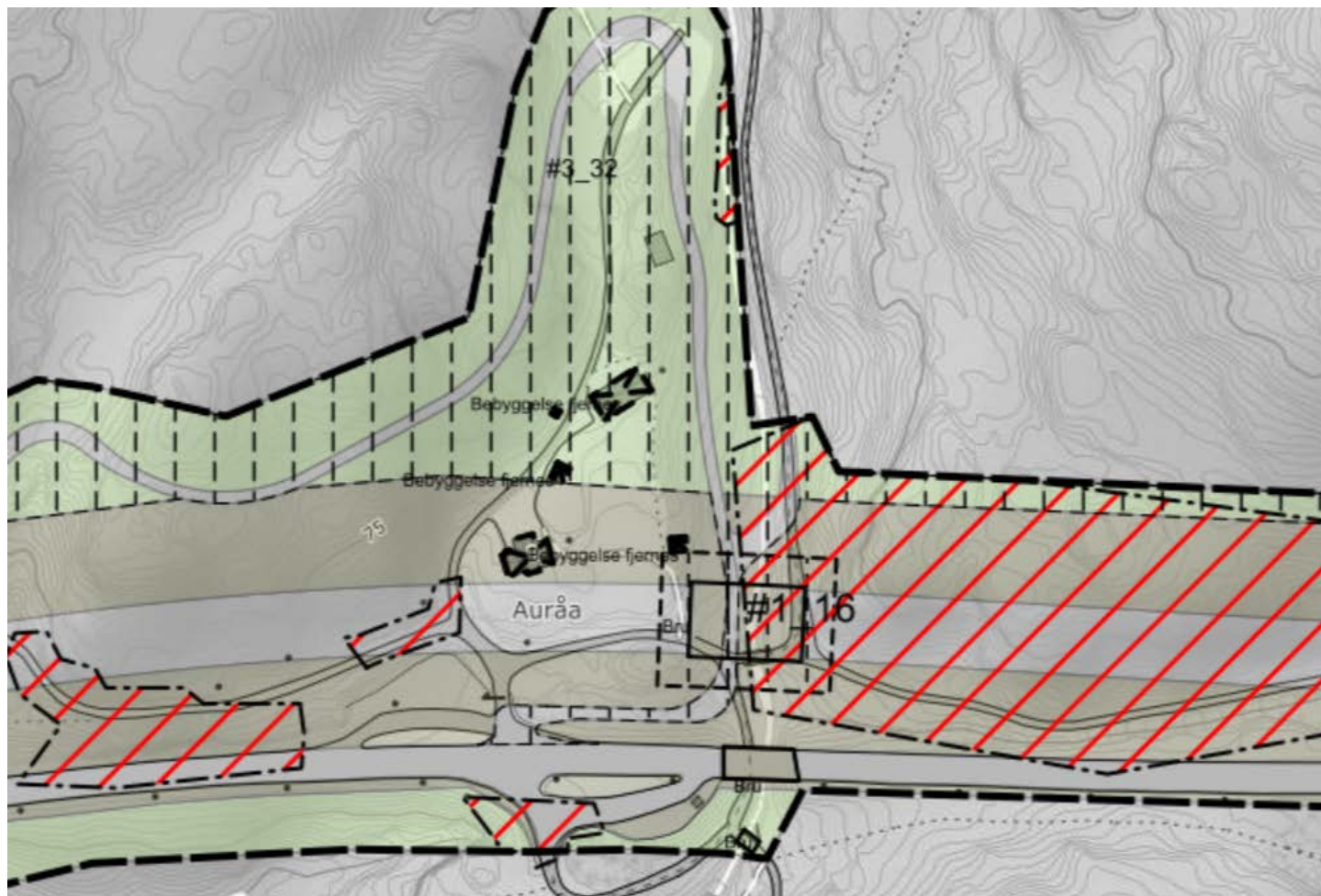
## Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Vestrebekken



Planlagt massedeponi, D12 Vestrebekken, ca. 65.000m<sup>3</sup>, fare for sulfidholdige bergarter og forsurening av Vestrebekken og Hullvann.

Vestrebekken finnes det ikke noe info om i reguleringsplanen. Bekkeløpet dekkes av massedeponi. Strider mot reguleringsbestemmelsene i Kragerø. Fiskeførende for ørret. Reguleringsplanen inneholder ingen amfibiekulvert i området.

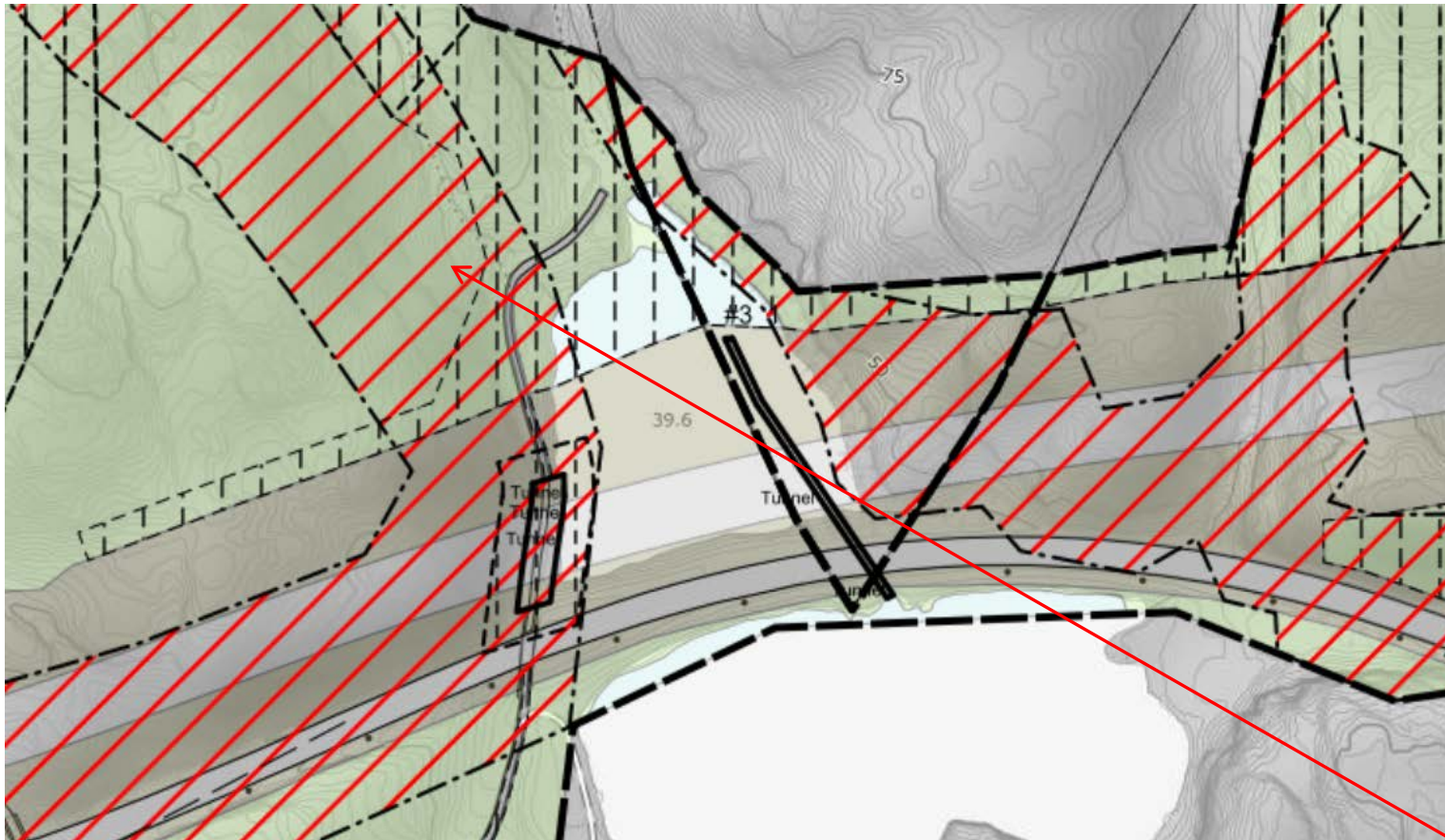
## Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Langsjøelva/Auråa



Langsjøelva ved Auråa krysses med bro som dekker elva og lokalvei, er fiskeførende for ørret. Reguleringsplanen inneholder ingen amfibiekulvert i området.



## Reguleringsplan ny E18 Kragerø – Stidalsbekken

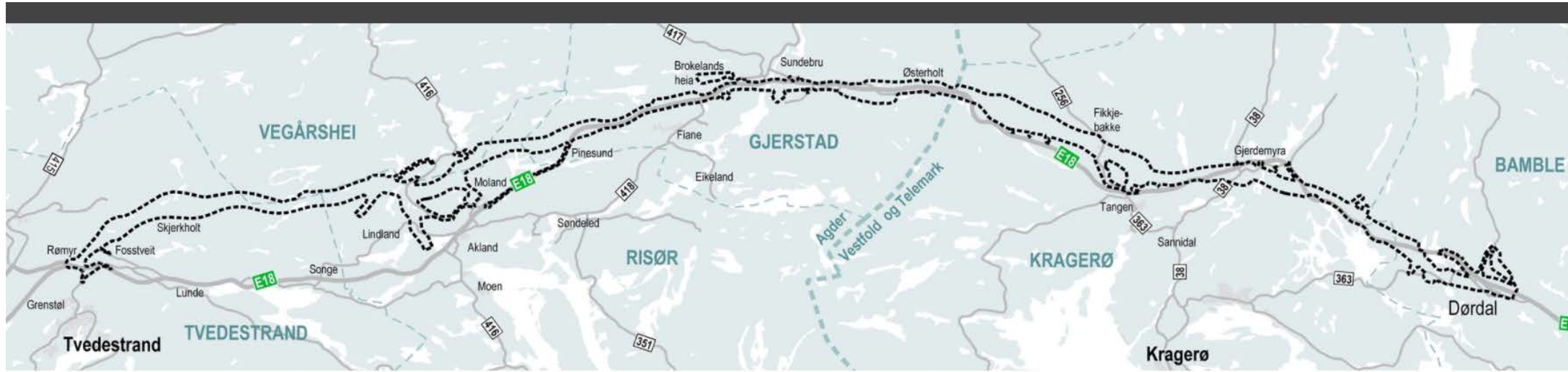


Stidalsbekken krysses med lang kulvert for eksisterende og ny E18, er fiskeførende for ørret. Deponier er bekymring i forhold til vann og fisk.

Planlagt massedeponi, D9 Stidalen, ca. 671.000m<sup>3</sup>, fare for sulfidholdige bergarter og forsurening av Stidalsbekken og Hullvann.

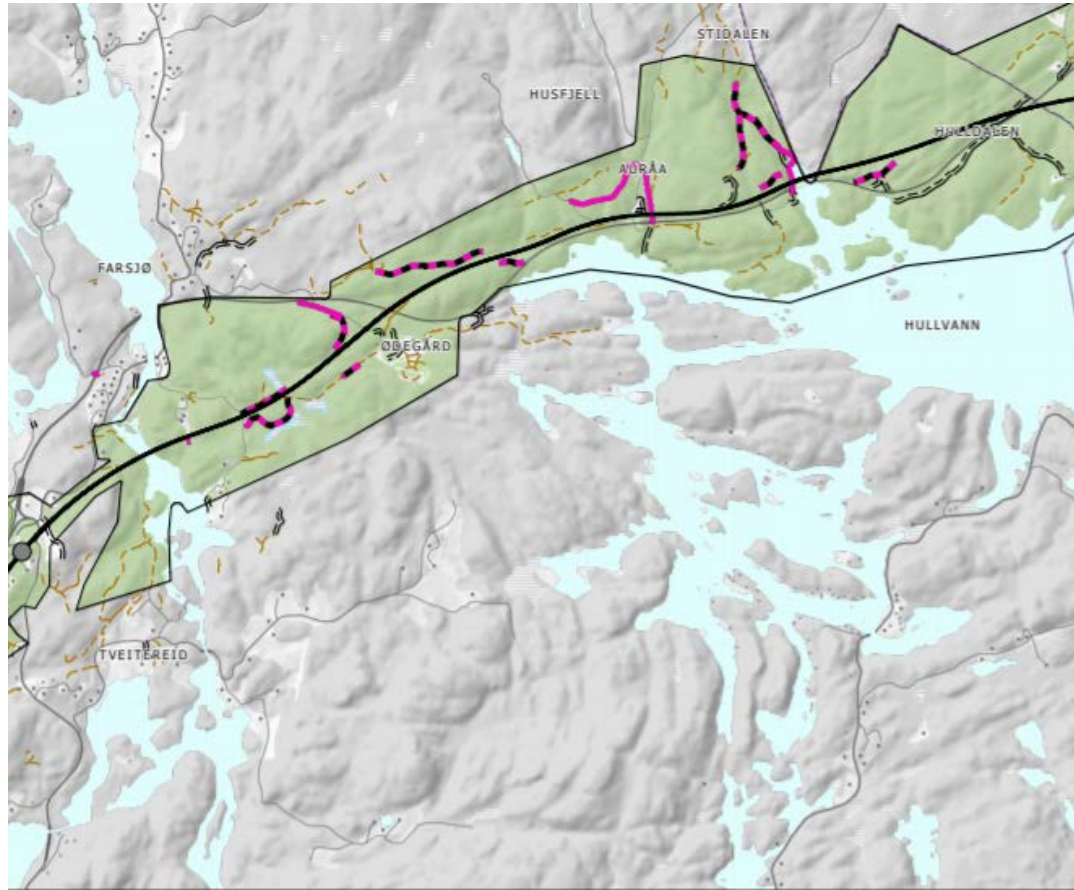
# Reguleringsplan, ny 4-felts E18 Dørdal – Tvedestrand

## Skogsbilveier i Kragerø kommune



E18 Tvedestrand –  
Bamble

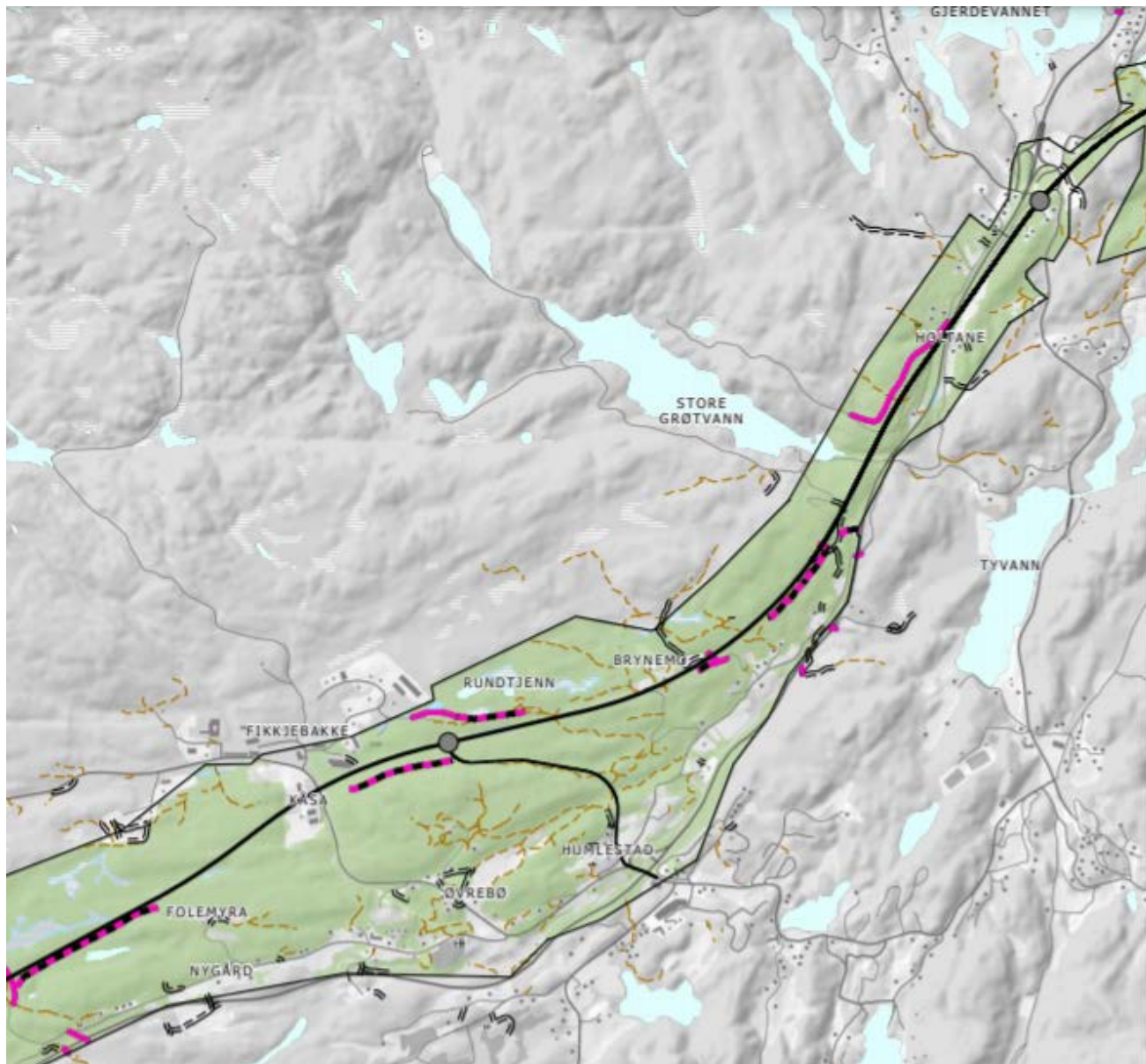
# Utdrag fra Fagrapport Naturresurser Vedlegg 11 Utmark, Kragerø kommune – Skogsbilveier



Resultat av gjennomgang med Sannidal Skogeierlag, AT Plan og Nye Veier

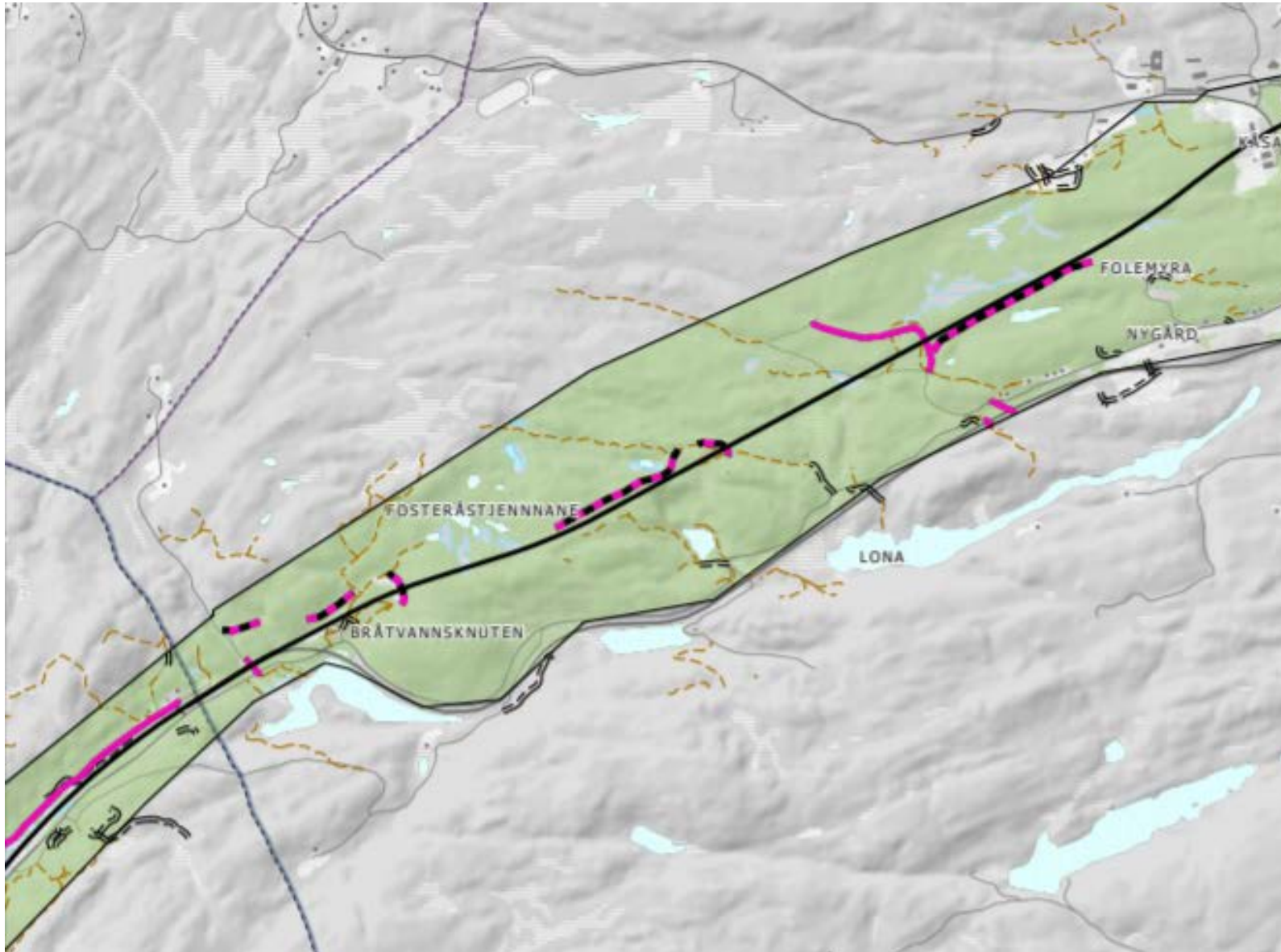


## Utdrag fra Fagrapport Naturresurser Vedlegg 11 Utmark, Kragerø kommune – Skogsbilveier



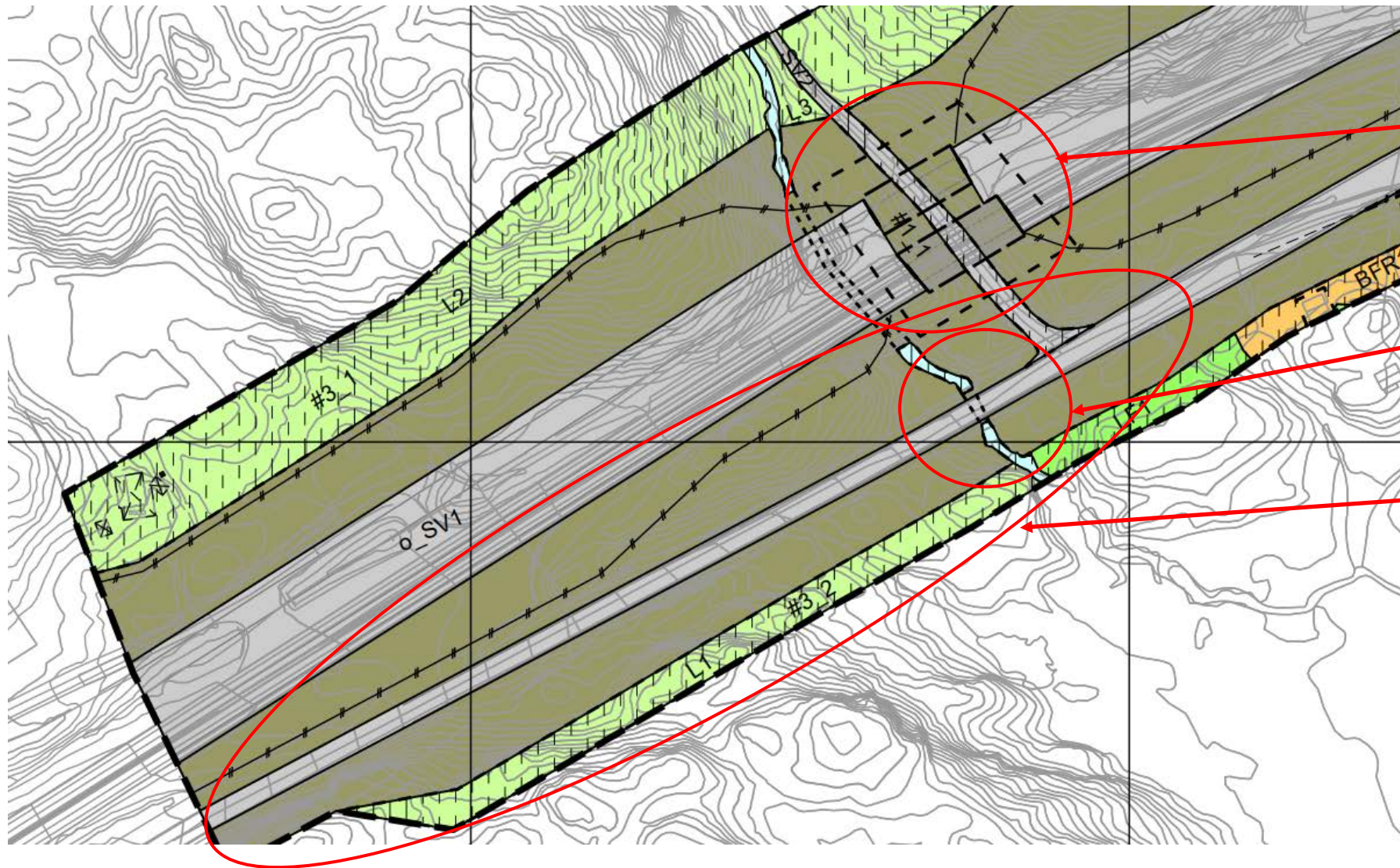
Resultat av gjennomgang med Sannidal Skogeierlag, AT Plan og Nye Veier

# Utdrag fra Fagrapport Naturresurser Vedlegg 11 Utmark, Kragerø kommune – Skogsbilveier



Resultat av gjennomgang med Sannidal Skogeierlag,  
AT Plan og Nye Veier

# Skogsbilvei – Stedalsveien

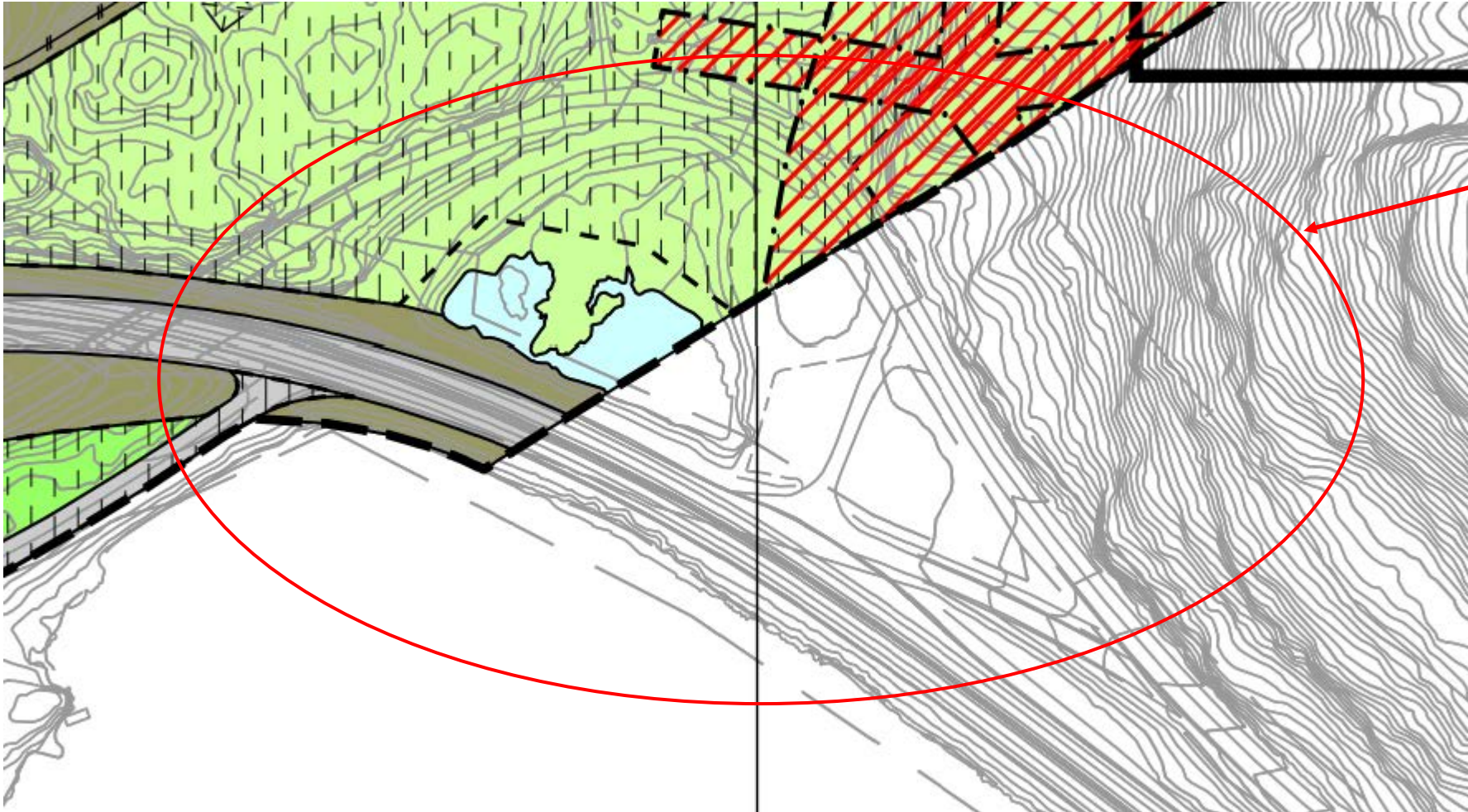


Høyde på bro min 5m, pga. tømmer transport med bil og henger (24m)

Bro med liten bredde bør utvides, pga. tømmer transport med bil og henger (24m)

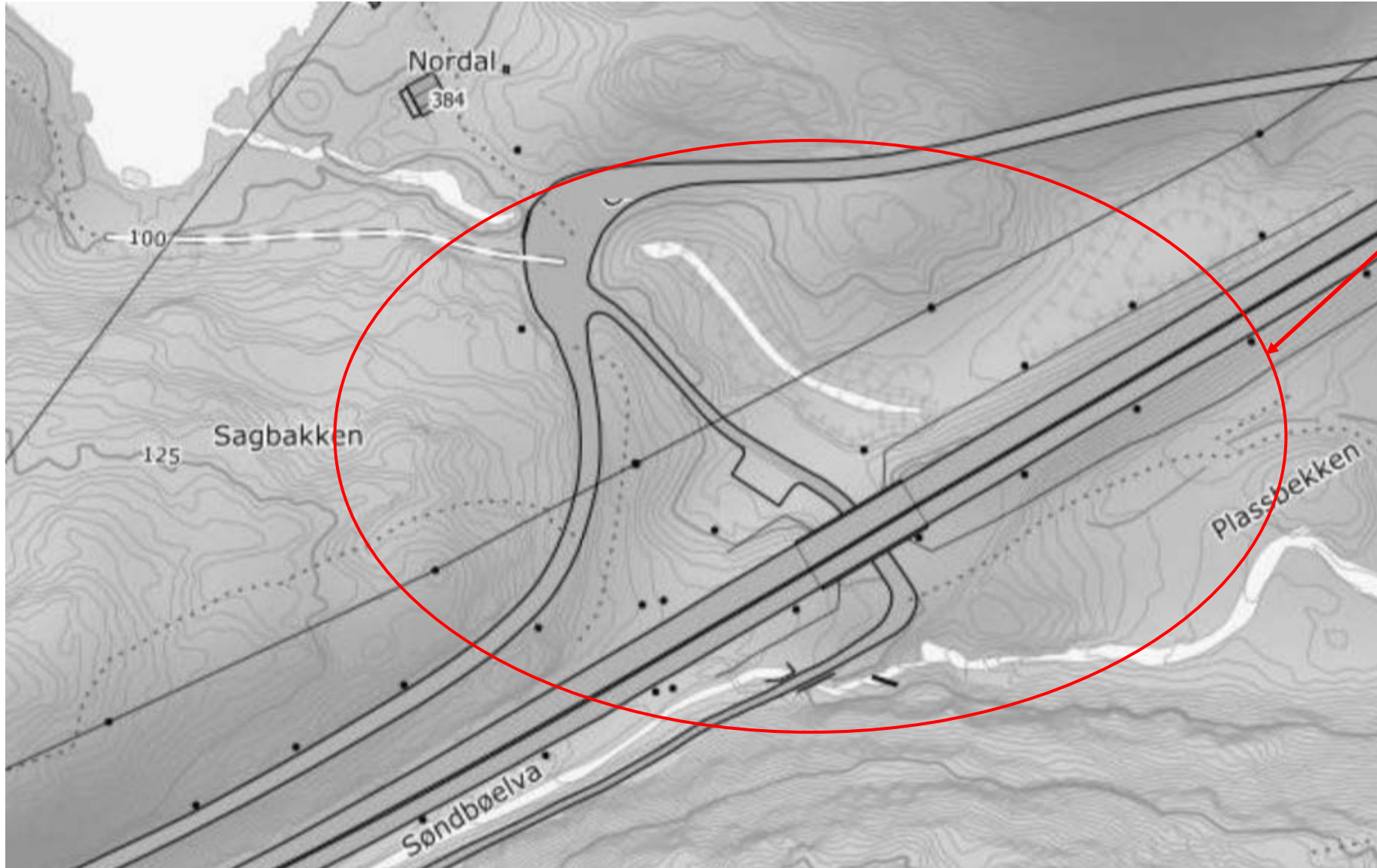
Gamle sørlandske bør oppdateres til samme standard som øst og vest for denne korte strekningen.

## Skogsbilvei – Bråtvannsdalen



Her må de lages en god påkobling mellom Gamle Sørlandske og dagens E18. Reguleringsplanen bør utvides slik at dette kommer med i utbyggingen.

## Skogsbilvei – Plassen og Torsseter veien



Her må de lages en god påkobling mellom Gamle Sørlandske, Torsseterveien og dagens E18. Reguleringsplanen bør utvides slik at dette kommer med i utbyggingen.



# Skogsbilvei - Røssbekk



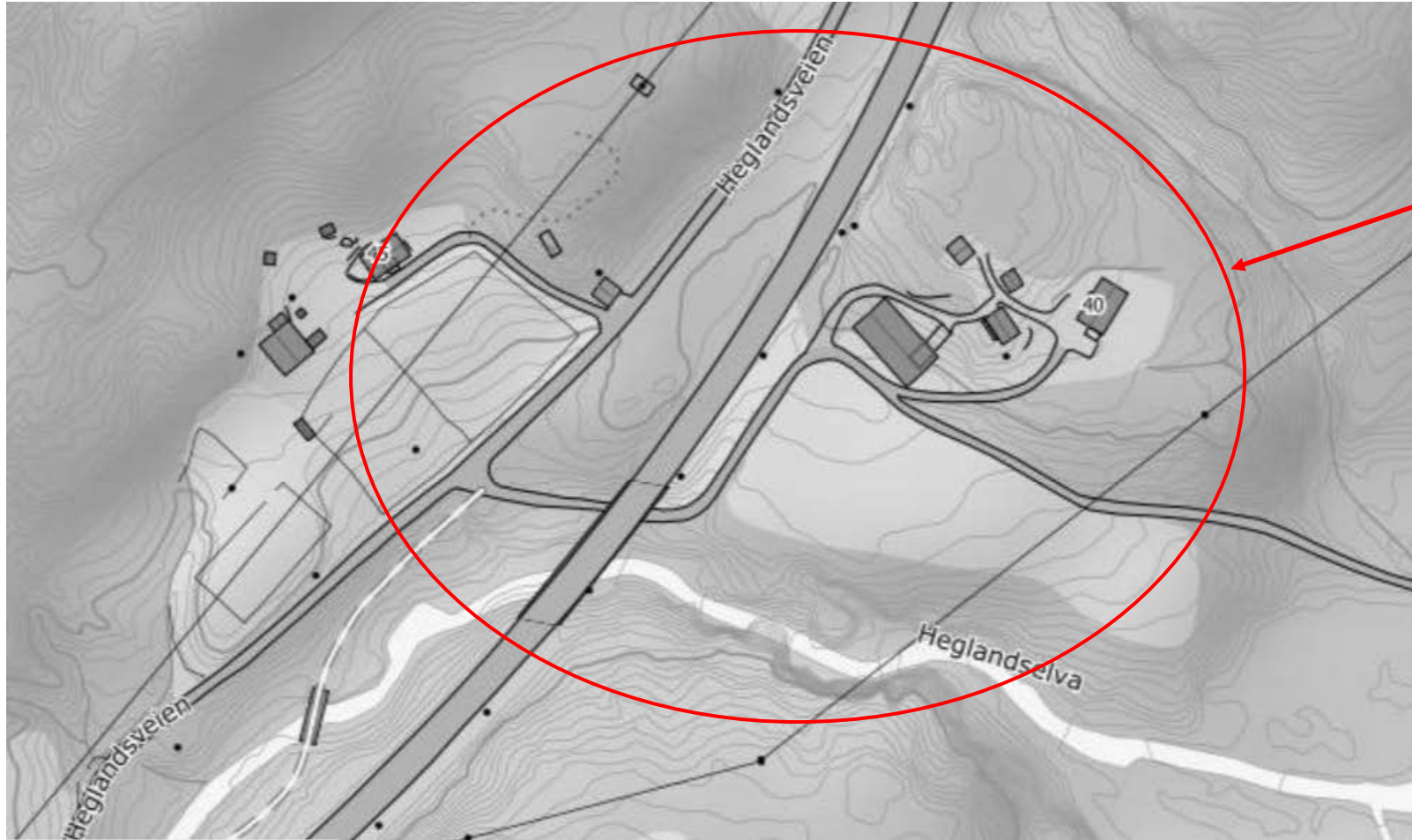
Her må de lages en god påkobling mellom skogsbilvei og dagens E18. Reguleringsplanen bør utvides slik at dette kommer med i utbyggingen.

## Skogsbilvei - Lyås



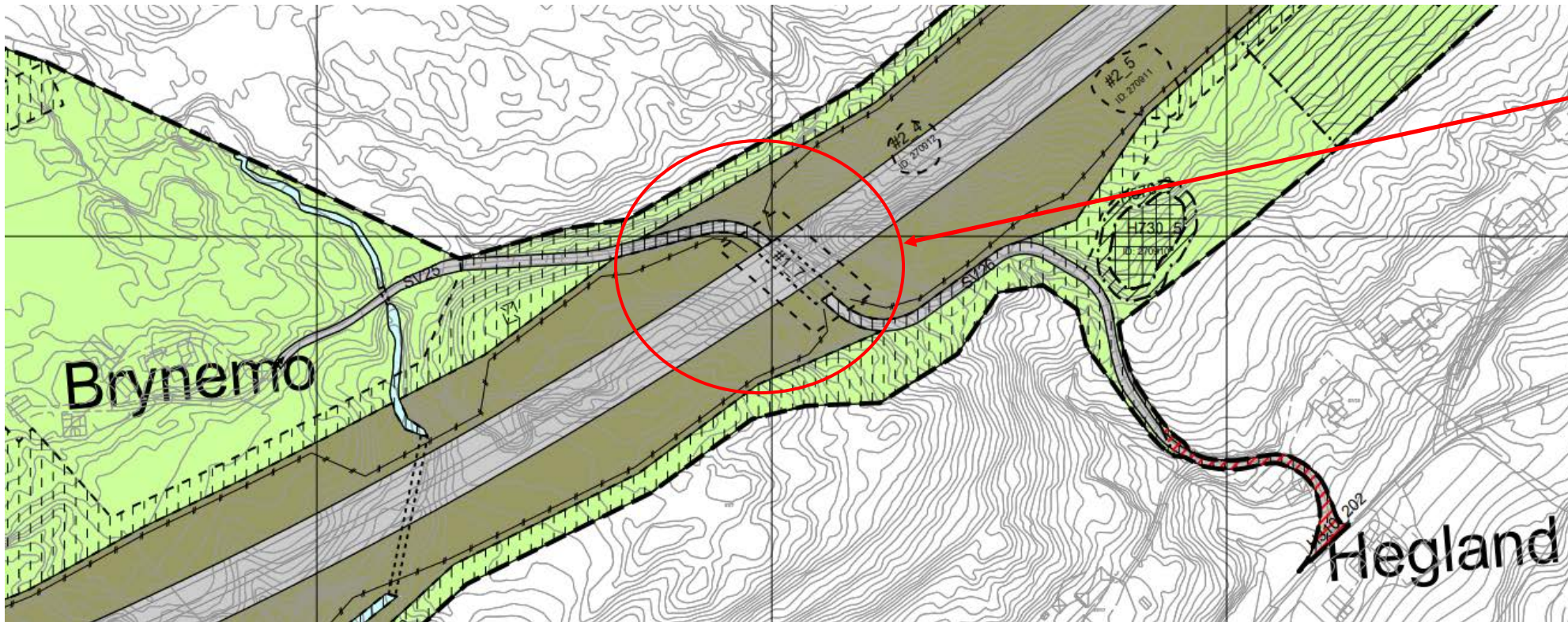
Her må de lages en god påkobling mellom skogsbilvei og dagens E18. Reguleringsplanen bør utvides slik at dette kommer med i utbyggingen.

## Skogsbilvei - Hegland



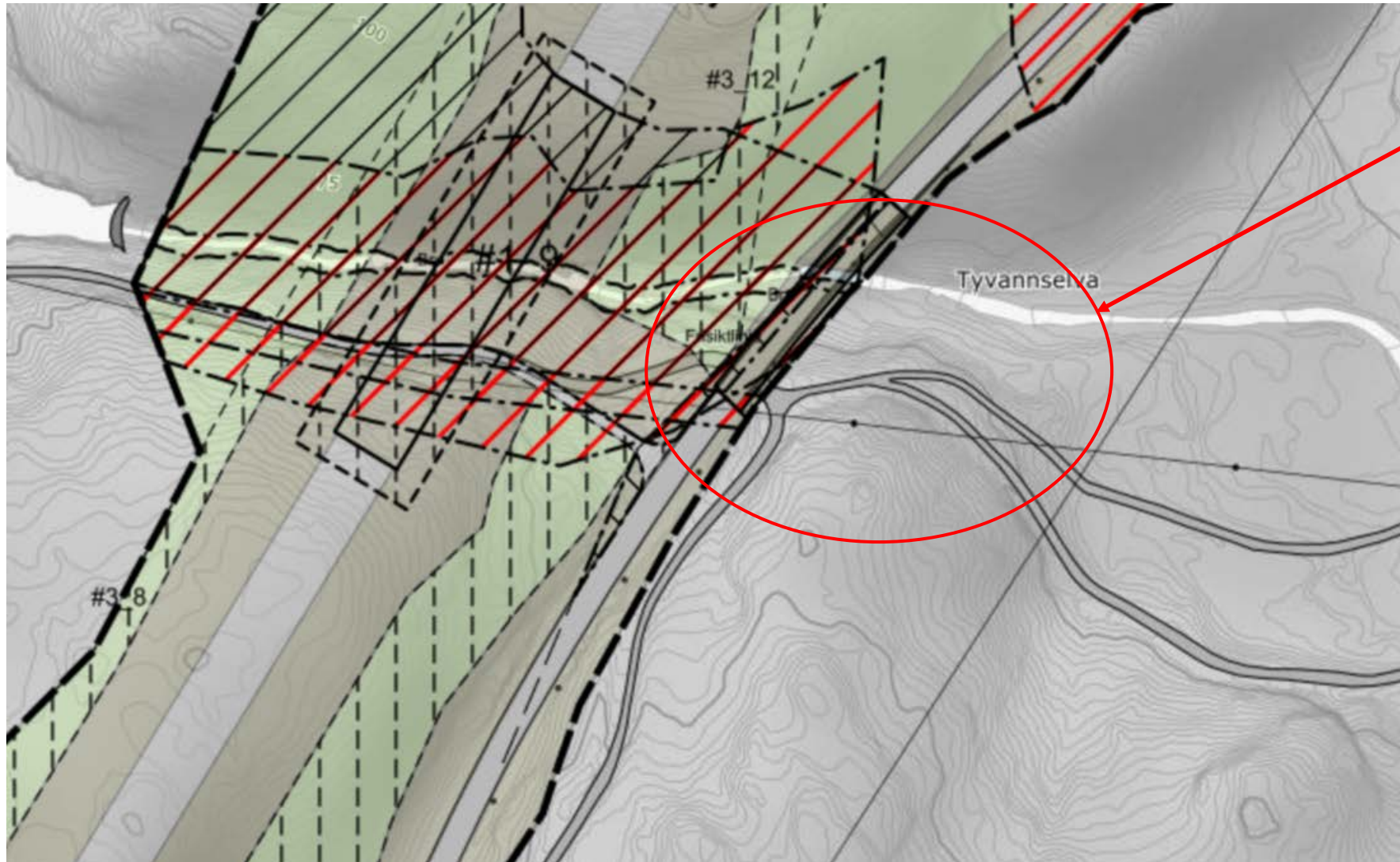
Her må de lages en god påkobling mellom skogsbilvei, Heglandsveien og dagens E18. Reguleringsplanen bør utvides slik at dette kommer med i utbyggingen.

# Skogsbilvei – Brynemo/Hegland



Høyde på bro/kulvert min 5m, pga. tømmer transport med bil og henger (24m)

## Skogsbilvei - Tyvannselva



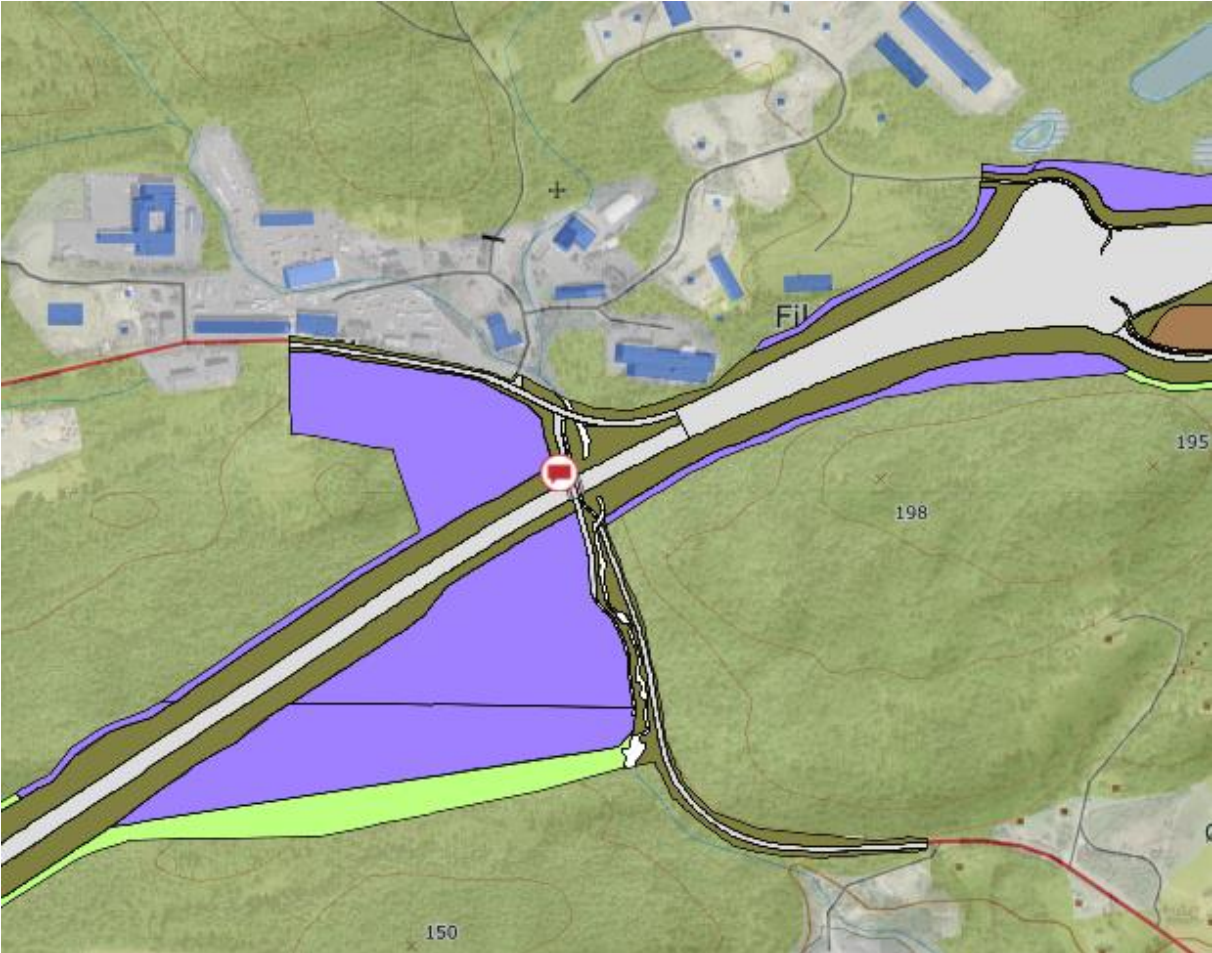
Her må de lages en god påkobling mellom skogsbilveiene øst for dagens E18. Reguleringsplanen bør utvides slik at dette kommer med i utbyggingen.

## Skjerka Fellesfløting

<b>Navn</b>	Skjerka Fellesfløting
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 07:46
<p><b>Innspill:</b> Skjerka Fellesfløtning representerer ca 20 grunneiere i Vegårshei, Tvedestrand og Risør. Grunneierlaget er en gammel fløtingsforening etablert i 1872 med et nedbørsfelt på 44 km<sup>2</sup> tilknyttet vassdraget som starter i den sørøstre del av Vegårshei og munner ut i Storelva ved Lunde i Tvedestrand, der dagens E18 går rett forbi. I planområdet der ny vei er planlagt går deler av vassdraget fra Sandvann via Baltjenn ned i Åsvann i Tvedestrand kommune, og på Vegårshei siden starter en annen vannstreng fra Nattvann, via Krokvann, Rossålvann, Østebøvann, Langevann ned Beidalselva til Skjerkholtlonene ,og videre derfra ned i Åsvann. Herfra går vassdraget videre ut i Storelva. Storelva er en lakseførende elv med en av de svært få stedege laksestammene i landet, og det er også registrert elvemusling. Det er også mange myrer og våtmarksområder av stor verdi for det biologiske mangfoldet i området. Reguleringplanen viser at veien vil komme svært nær vassdraget ved Nattvann, Krokvann og Sandvann , og vi ber om at alle nødvendige hensyn tas for å bevare vannkvaliteten og hindre avrenning og forurensing ned i vassdraget både på Vegårshei- og Tvedestrandssiden. Dette gjelder naturligvis både i anleggsperioden og driftsfasen. Veien vil også krysse ved Skjerkholtlonene som bl.a er et svært viktig våtmarksområde. Avrenning og forurensing herfra vil gå videre ned vassdraget mot Åsvann og utløp Storelva. Brokar og utforming av broen her må også ta nødvendige hensyn. Skjerka Fellesfløting har også siden 1990 tallet planlagt og gjennomført en rekke kulturminnetiltak i området. Det er investert millionbeløp i hele Skjerkas område, og mange av disse er knyttet til den delen av vassdraget som ligger nær den planlagte veitrasséen. Ved en ny vei i området vil verdien av disse tiltakene miste mye av sin verdi, og dette må kompenseres.</p>	

### Kartutsnitt







## Skjerka Fellesfløting v/Monica Bredsten

<b>Navn</b>	Skjerka Fellesfløting v/Monica Bredsten
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 21:27

**Innspill:** Innspill: De senere årene har allmenhetens bruk av områdene langs Skjerka, og heiarealene rundt helt tydelig økt. Grunneierlaget langs Skjerka selger fiskekort, og antall kjøp har det siste året økt med 500%. Over hele landet viser det seg at friluftsliv for folk flest er den aktiviteten som virkelig har økt i Covid-19 perioden vi har vært gjennom. Alle signaler fra trendforskere og direkte fra undersøkelser blant vanlige friluftslivsbrukere bekrefter at denne trenden bare vil forsterkes. Nye Veier og kommunens politikere kan ikke frarøve verken friluftsfolk eller grunneiere muligheten til å nyte dette området uten å virkelig kompensere slik at tilgjengelighet til arealene blir opprettholdt på aller høyeste nivå. Styret Skjerka fellesfløting

### Kartutsnitt

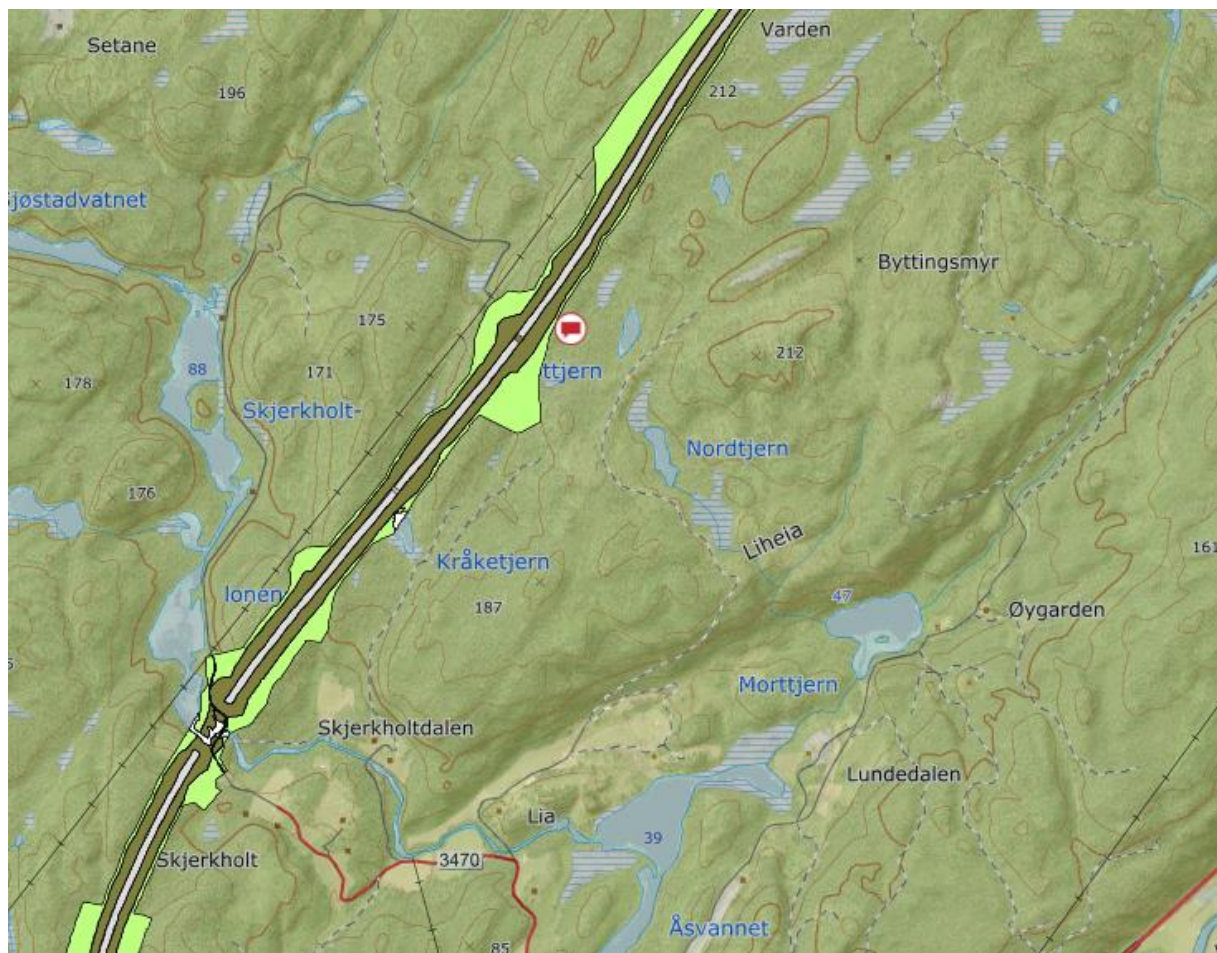


## Skjerkholt Jaktlag v/ Ole Jørgen Granerud

<b>Navn</b>	Skjerkholt Jaktlag v/ Ole Jørgen Granerud
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 07:37

**Innspill:** Vedlagt følger innspill til forslag til reguleringsplan for ny E18 fra Rømyr til Risør kommunegrense.

### Kartutsnitt



## INNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR NY E18 FRA SKJERKHOLT JAKTLAG

Sammen med barrierevirkningen er støyforurensning de to største utfordringene knyttet til E18 utbyggingen.

Besluttet trasé mellom Tvedestrand og Gjerstad går gjennom mangfoldig og artsrikt naturområde. Slik den er lagt, vil fragmentering av dagens sammenhengende habitater få en stor negativ konsekvens for en rekke viltarter. Gode avbøtende tiltak er derfor avgjørende for å ivareta naturmangfoldet i trå med gjeldende lover og direktiver.

Det kan virke som at NyeVeier (NV) ikke har til hensikt å følge anbefalinger knyttet til faunapassasjer og føre var prinsippet i naturmangfoldsloven. De signaler som gis er tvert imot at dette ikke er forenlig med mandatet om å bygge billig.

Leser vi vegvesenets egne manualer, eks. V134 er det ekstraordinære krav knyttet til faunapassasjer når man deler opp større urørte naturområder. Da inngår også krav om tunell løsning i tillegg til over/ underganger for å sikre naturlige og mer sammenhengende krysningspunkter over trasèen.

Det er viktig at man opprettholder kravet om etablering av passasjer i et omfang og størrelser som er forenlig med de seneste forskningsrapporter og anbefalinger på området. Vi viser bla. til rapport 316 utarbeidet for statens vegvesen.

Denne viser at optimal effekt først oppnåes ved 40 meters bredde og frekvens på 1 passasje pr 1 km, ved kryssing av motorveg. NV har en tendens til å mene at langt mindre løsninger er ok og utelater dermed å ta innover seg all fakta.

Ut over dette må det tas høyde for føre var prinsippet i naturmangfoldsloven. Norge har også forpliktelser knyttet opp mot en rekke standarder der hensyn til faunaen helt ned til insektsnivå må ivaretas. Det er nylig oppdaget en forekomst av Dvergflaggermus ved Fosstveit.

Dette er en rødlistart som må hensyntas. Trasèen berører også rike storfuglbiotoper med leikområder. Her må sikre overflygnings trekk lokaliseres og ivaretas.

Med bakgrunn i de feil som er gjort ved anlegging av veikrysset ved Grenstøl må det sikres at viltet får naturlige trekk utenom det nye krysset og planlagt industriområde ved krysset mellom E18 og fv 416 i Barlindalen .

En ny E18 trasé med 110 sone vil påføre nærområder i stor utstrekning en massiv støyforurensning. Dette vil ramme beboere, naturopplevelser og friluftsliv i overskuelig fremtid. Hvordan veien legges i terrenget er avgjørende for utfallet. Ut over dette må man stille krav til å etablere støyvoller/ skjerm for å minimere fremtidig belastning også i områder uten nær bebyggelse. I dag er det kun krav til støydempende tiltak i tilknytning til bolig der støyen kommer over et vist nivå. Men med støyforurensningen vi nå blir påført må det være legitimt å be om avbøtende tiltak for nærområder og friluftsinnteresser. Vi viser til avbøtende tiltak Arendal kommune fikk i bymarka til flere titals millioner og mener øst-kommunene kan kreve kompensierende tiltak.

## **Kommentarer til forslag til reguleringsplan:**

Bru over Skjerkholtlonene fungerer dårlig som viltpassasje.

Det må sikres tilfredsstillende plass så vilt kan passere mellom brukar/fyllinger og vannet eller egen viltpassasje på begge sider av brua

Veipassasje ved Kloppemyr må utvides til fullverdig bred viltpassasje og det må etableres en tunell der veien passerer det høyeste området på trasèen ved Hallandsheia. Dette er avgjørende ikke bare for hjortevilt.

Dessverre har det vært altfor lite fokus på det faktum at Tvedestrand kommunes siste område med en levedyktig bestand av storfugl og orrfugl ligger midt i ny veitrassee. Der Nye Veier vil bygge ny motorvei på høydedraget opp mot Varden, og videre østover ligger spillmyrene der storfugl og orrfugl har laget nytt liv til nye generasjoner med skogsfugl i hundrevis av år. Dette området, og nevnte spillmyrer vil bli fullstendig ødelagt. De fuglene som eventuelt fortsatt klarer å formere seg i området på begge sider av veien vil leve utrygt når de beveger seg på vingene over motorveien. Siden veien er planlagt høyt i terrenget ved siden av eksisterende høyspentlinje, vil veitrafikken bli en enda større barriere og fluktfelle enn tidligere. Siden fuglene vil måtte oppnå en unaturlig høy flygehøyde ved passering av veien for å unngå krasj med biler over denne ene barrieren, og deretter en felle til når høyspentlinja skal passeres. Det er en kjensgjerning at høyspentlinjer er en av de verste unaturlige avtagere av norsk skogsfugl. Når det nå kommer en motorvei parallelt med høyspentlinja vil det bli katastrofalt for den lokale skogsfuglebestanden som faktisk er den siste virkelig verdifulle i vår kommune.

Overskuddsmasse må benyttes til støyvoller langs veien i stedet for massedeponier, og deponier og fyllinger. må ha et tykt jordlag på toppen som kan gi grunnlag for skogplanting, viltåkre eller dyrket mark.

Skjerkholt Jakttlag

14.09.2021

Ole Jørgen Granerud

# Høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan for E18 Tvedestrand – Bamble

Skåtøy skogeierlag består av eiendommer i tidligere Skåtøy kommune. Arealet består av Skåtøy og andre øyer i skjærgården, i tillegg fastlandsområdene Levangshalvøya og landområder øst for Kragerø til kommunegrensa til Bamble. Arealet er ca. 114 000 da. Som interesseforening for mange grunneiere i området, gir vi slik uttale:

For forvaltningen av viltet i våre områder og sikring av biologisk og genetisk mangfold, er det svært viktig at det blir gode løsninger for viltpassasjer både i Kragerø, fra kommunegrense mot Bamble til Fylkesgrensen, men også gjennom Gjerstad i Aust Agder. Nye veier må sikre at det blir etablert viltpassasjer som sikrer gode passasjer for viltet over den store barrieren som en slik vei utgjør. Vi vil komme med følgende konkrete innspill som gjelder for E18 gjennom Kragerø (dette samsvarer i stor grad med hva som blir spilt inn fra lokalkjente aktører og foreninger):

1. Stidalsbukta / vandringskanal gytebekk Gytebekk, inkl. vandringsrør under dagens E18, biotop i Stidalsbukta og tilhørende hensynssoner må fremkomme på plankart.
2. 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.
3. Ødegård viltovergang må flyttes 50 – 80 meter lenger vest for å hindre at den ligger i ett utilgjengelig område.
4. 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.
5. Hegland viltovergang flyttes ca 400 m øst til området som i «vilttrekk samler kunnskap» viktig å unngå konflikt med boliger og gårdsdrift.
6. Antall viltpassasjer vest for Fikkjebakke er for få, de må økes i antall.
7. Eksisterende viltovergang over dagens E18 på Østerholtheia må bygges på ny og på en slik måte at den vil fungere som viltovergang over dagens og ny trasse.

På generelt grunnlag, gjentas følgende fra vår forrige uttale.

- Antall viltpassasjer fra Dørdal i Bamble til grense mot Aust Agder til og med Gjerstadvassdraget MÅ være av en slik kvalitet og kvantitet at viltbestanden i vårt område ikke forringes og utarmes biologisk over tid. Vi viser her til, og støtter opp om, innspill og uttale fra Mo jaktlag, Viltnemda i Kragerø og Sannidal skogeierlag.
- Viltpassasjene må plasseres der viltet naturlig vil trekke. Hvis dette fravikes vil ikke overgangen fungere etter sin hensikt.
- Lokal kunnskap som innehas av både viltnemda og de berørte grunneiere og andre med lokalkunnskap om vilttrekk MÅ lyttes til og vektlegges, dette med tanke på antall og plassering.

For Skåtøy Skogeierlag  
Jarle Tonstøl  
Formann

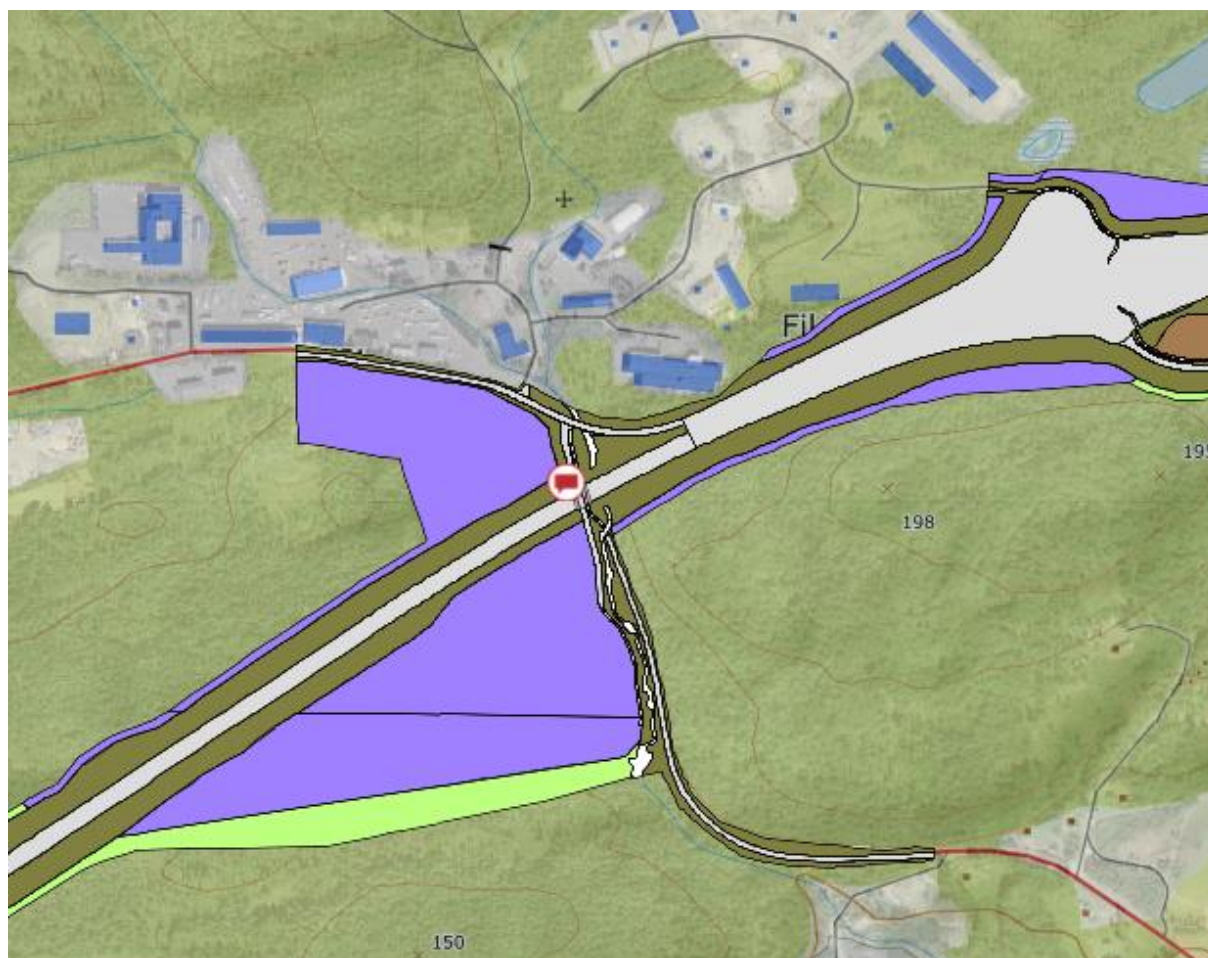
Styret

Jarle Tonstøl      Asbjørn Westgård      Kai Gunnar Snøås      Kjell Tveitereid      Erling Ballestad

### Steintransport AS

<b>Navn</b>	Steintransport AS
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 07:37
<b>Innspill:</b> Se vedlegg	

### Kartutsnitt



## Nye Veier

### Innspill til reguleringsplan - ny E18

- Adkomstvei til «Gromstad Båtservice via / fra Krokenveien:  
Denne avkjøringen bør komme opp fra Krokenveien via undergangen gjennom E18 og «lande» inn på industriområdet «etter» det siste bygget til Gromstad som ligger på Gnr./Bnr.: 59/127. Adkomsten vil da bli midt mellom eksisterende og nytt areal.
- Områdene i det vi mener er beskrevet som Masselagringsområde D23 Kåskollen (Gnr./Bnr. 59/159 og 59/157):  
Her skal etter våre samtaler med Nye Veier dette ikke benyttes til Masselagring, men opprettholdes som vårt industriområde før, under og etter anleggsperioden for Ny E18. Vi forutsetter at området ikke båndlegges og at det står som industri/lager. Vi ser også på muligheten for uttak av den tilstøtende Kåskollen i samarbeid med grunneier Magnhild Wastøl. Alternativt vil Steintransport AS måtte re lokalisere seg og i verste fall flytte ut av Kragerø Kommune.
- Hoved avkjøringen til våre områder (kall det gjerne D23 Kåskollen) og eiendommene med Gnr./Bnr. 59/128, 59/152 og 59/150:  
Avkjøring fra Krokenveien, som beskrevet i Nye Veiers planforslag, vil fungere for disse områdene.  
Dersom det vurderes rundkjøring på Krokenveien, vil det være av betydning for oss hvor og hvordan denne tenkes etablert.  
Se vedlagte enkle skisser med følgende kommentarer:  
Forslag A stjeler mye areal av vår tomt, i tillegg gir den restriksjoner på videre drift. Området mellom oss og Nilsbukjær er merket deponi = lilla på reguleringen (D23 Kåskollen), Nye Veier forteller oss at dette ikke vil bli et deponi.  
Vi ønsker noe som de to siste skissene, men bekken (merket gult) vil muligens også være en utfordring.
- Vi ønsker nok en gang å spille inn at en vestre kryssløsning i våre øyne vil gi en bedre helhetlig løsning for Sannidal/Kragerø og for Fikkjebakke Industriområde.
  - Man unngår et kryss som hovedsakelig blir liggende i fjellskjæring og i nær tilknytning til store eksisterende våtmarksområder (som er tenkt utviklet til industritomter). Denne løsningen vil også gi ytterligere mengder overskuddsfjell som man ikke har behov for og som det i et miljøperspektiv bør søkes å unngå.
  - Man slipper en lokalvei fra Tangen i Sannidal og opp til Nye E18 som får et unødvendig bratt stigningsforhold. Vognvog som skal akselerere fra rundkjøring på Tangen og opp til Ny E18 vil støye unødig. GS-veien vil også bli bratt langs denne traseen.
  - Ved en vestre løsning vil man kunne plassere krysset uavhengig av dominerende fjellskjæringer og det kan etableres næring og sikre fremtidig utvikling i 360 grader rundt krysset. Man vil ved denne løsningen også sikre en sammenhengende fjellskjæring ned mot Brynemo / Tangen – området mht. støy fra Ny E18.

Kragerø 14.09.2021

Mvh  
for Steintransport AS  
Even Hæhre Ødegaard (s)







B



C

Damila

nyrtheta

nshesten

Øvre Eskilsmyr

Kåskollen

Krokeneveien

Stuttidalen

Brentheta

veien

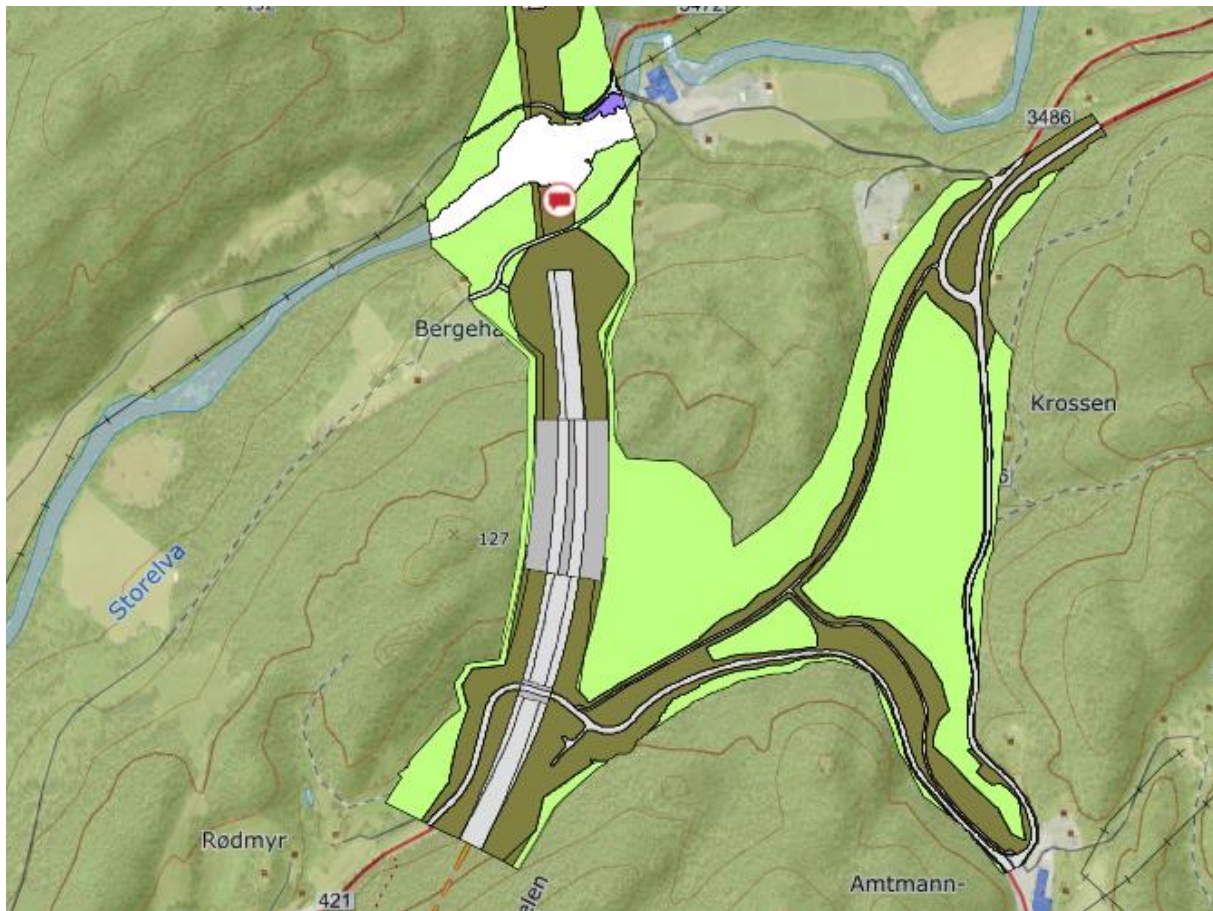
kan

## Werner Grov

<b>Navn</b>	Werner Grov
<b>Innsendt</b>	9/15/2021, 20:24

**Innspill:** Innspill til nye E18. Gjelder ved bygging av ny bro ved Fosstveit: Her er det områder med turstier som må tas hensyn til, da med spesielt masse etablering langs elva denne massen må ikke forhindre tursti som går langs vassdraget. Vil kantsonen mot Berghagen tåle vekten av steinmassene som er planlagt helt fram mot der skråningen starter? Under arbeidet må det tas hensyn til at der ikke blir forurensning av vassdraget som er vernet, her også sediment utslipp i anleggsperioden. Er det planer for tiltak på forurensning fra overvann fra brua. Storelva elveeierlag

### Kartutsnitt



Innspill til nye E18.

Gjelder ved bygging av ny bro ved Fosstveit:

Her er det områder med turstier som må tas hensyn til, da med spesielt masse etablering langs elva denne massen må ikke forhindre tursti som går langs vassdraget.

Vil kantsonen mot Berghagen tåle vekten av steinmassene som er planlagt helt fram mot der skråningen starter?

Under arbeidet må det tas hensyn til at der ikke blir forurensning av vassdraget som er vernet, her også sediment utslipp i anleggsperioden. Er det planer for tiltak på forurensning fra overvann fra brua.

Storelva elveeierlag

Innspill til nye E18.

Gjelder ved bygging av ny bro ved Fosstveit:

Her er det områder med turstier som må tas hensyn til, da med spesielt masse etablering langs elva denne massen må ikke forhindre tursti som går langs vassdraget.

Vil kantsonen mot Berghagen tåle vekten av steinmassene som er planlagt helt fram mot der skråningen starter?

Under arbeidet må det tas hensyn til at der ikke blir forurensning av vassdraget som er vernet, her også sediment utslipp i anleggsperioden. Er det planer for tiltak på forurensning fra overvann fra brua.

Storelva elveeierlag



**For the best experience, open this PDF portfolio in  
Acrobat X or Adobe Reader X, or later.**

[Get Adobe Reader Now!](#)

## KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Eksjø bomfeste.

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:	
Gårdsnavn:	Simonstad	Gnr. 31	Bnr. 4
Eiendom:	Øya	Vei og gateadr	
Lokalitet:		Terrengtype:	

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)	BT 018-5-4						
Reg. nr. på kartet:	912080						
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	83929	linje	35381	flate	

Stedsnavn:	Sagodden
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	Sagodden har navnet etter saga som sto nedenfor Øylondammen.
Kilde:	

KM-VERNEVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	<input type="checkbox"/>	Høy verneverdi	<input type="checkbox"/>	Svarthøy verneverdi	<input type="checkbox"/>

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005
----------------	-----------------	-------	-----------

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	
-----------	--	---------	-----------	-------	--	---------	--

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	<input type="checkbox"/>	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	<input type="checkbox"/>	Ikke synlig kulturminne - )under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	<input type="checkbox"/>	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	<input type="checkbox"/>	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	<input type="checkbox"/>	
7. Minnesmerke	<input type="checkbox"/>	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	<input type="checkbox"/>	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	<input type="checkbox"/>	2. Personhistorie	<input type="checkbox"/>	3. Literatur	<input type="checkbox"/>	4. Tro	<input type="checkbox"/>
5. Tradisjon	<input type="checkbox"/>	6. Sagn	<input type="checkbox"/>	7. Annet	<input type="checkbox"/>		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING	KM_DATKVAL																				
	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ombygging	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Revet/brent/ falt i ruin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utfyllende opplysninger om datering: I bruk så lenge fløtinga pågikk.																					

	KM_FUNK_OP Opprinnelig funksjon	KM_FUNK_NÅ Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Energiforsyning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiske	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ferdse/samferdse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hendelse/tro/tradisjon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Produksjon/industri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jakt/fangst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landbruk	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vannforsyning/renov.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utdypeende forklaring: Permanent tømmerbom (jernbom) for å hindre at tømmeret fløt utover Eksjø, når fløtinga pågikk gjennom Øylondammen.		



KM_BETEGNELSE								
DAM	<input type="checkbox"/>	Type:	Fløte	<input type="checkbox"/>	Magasin	<input type="checkbox"/>	Kombinasjon	<input type="checkbox"/>
		Byggemåte:	Stein	<input type="checkbox"/>	Kiste	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>
			Bukke	<input type="checkbox"/>	Flake	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Reguleringsmåte:	Nåle	<input type="checkbox"/>	Planke	<input type="checkbox"/>	Luke	<input type="checkbox"/>
		Annen type dam:						

ELVELØPS- UTBEDRING	<input type="checkbox"/>	Tømmerrenne	<input type="checkbox"/>	Vedrenne	<input type="checkbox"/>			
		Bom (lense), styrebom				<input type="checkbox"/>		
		Skjerm	Stein	<input type="checkbox"/>	Tre	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Materiale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jern	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Annen elveutbedring:						

VARPING	Varpfeste	<input checked="" type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
---------	-----------	-------------------------------------	-------	--------------------------

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	<input type="checkbox"/>	Tømmeropptaksplass	<input type="checkbox"/>	Sorteringsplass	<input type="checkbox"/>
	Annet	<input type="checkbox"/>				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI									
KVERN	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>				
MØLLE	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgs	<input type="checkbox"/>				
SAG	<input type="checkbox"/>	Oppgangs	<input type="checkbox"/>	Sirkel	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>
		Gård	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgsproduksjon	<input type="checkbox"/>		
STAMPE	<input type="checkbox"/>								
KRAFT VERK	<input type="checkbox"/>	Elektrisk kraftproduksjon			<input type="checkbox"/>				
HAND VERK	<input type="checkbox"/>	Garveri	<input type="checkbox"/>	Farger	<input type="checkbox"/>				
VANN KRAFT	<input type="checkbox"/>	Kvernfall	<input type="checkbox"/>	Overfallshjul	<input type="checkbox"/>	Støthjul	<input type="checkbox"/>	Vannturbin	<input type="checkbox"/>
Annet håndverk eller industri		<input type="checkbox"/>							

SKOGSHÅNDVERK	<input type="checkbox"/>	Tjæremile	<input type="checkbox"/>	Kolmile	<input type="checkbox"/>	Håndsagstiling	<input type="checkbox"/>
---------------	--------------------------	-----------	--------------------------	---------	--------------------------	----------------	--------------------------

SAM- FERDSEL	<input type="checkbox"/>	Sti	<input type="checkbox"/>	Sledevei	<input type="checkbox"/>	Kjørevei	<input type="checkbox"/>
		Vadested	<input type="checkbox"/>	Bro	<input type="checkbox"/>	llandskjøringssted	<input type="checkbox"/>
		Båtstø	<input type="checkbox"/>	Fergeplass	<input type="checkbox"/>	Roskifte	<input type="checkbox"/>

FISKE	<input type="checkbox"/>	Ålekar	<input type="checkbox"/>		
Annen fast fiskeinnr.	<input type="checkbox"/>	Fiskeplass	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>

Vaskeplass	<input type="checkbox"/>	Badeplass	<input type="checkbox"/>
------------	--------------------------	-----------	--------------------------

HISTORISK HENDELSE M.M.					
Ulykke	<input type="checkbox"/>	Sagn	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):					

Hovedmateriale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>	Stein	<input type="checkbox"/>	Murstein	<input type="checkbox"/>	Metall	<input checked="" type="checkbox"/>
KM_MAT	Betong	<input type="checkbox"/>	Glass	<input type="checkbox"/>	Støpestein	<input type="checkbox"/>	Intet	<input type="checkbox"/>	Ukjent	<input type="checkbox"/>

Konstruksjon, materialbruk: Jernbolter på begge sider til å feste bommen i.

Mål:	L:	B:	H:	<b>Mål i meter, eventuelt med en desimal!</b>
------	----	----	----	---

Tilstand:

<b>Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet</b>	
Byggherre	Songe Tresliperi?
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:

<b>FOTOGRAFERING</b>									
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	<input type="checkbox"/>	Dias	<input type="checkbox"/>	Digitale	<input checked="" type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>	
Film, bildendr.									
Fotografens navn	Øystein Værland								

Eksjø bomfeste for ”jernbom” ved sagodden



## KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Eksjø-dammen.

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:	
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr. 32	Bnr. 4
Eiendom:	Nærestad	Vei og gateadr	
Lokalitet:		Terrengtype:	

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)	BT 018-5-4  Koordinater vannmerket på side 3						
Reg. nr. på kartet:	912078 = dam. 912079 = vannmerke						
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	83377	linje	35568	flate	

Stedsnavn:	Eksjø-dammen
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	Dam for å stemme opp Eksjø.
Kilde:	

KM-VERNEVERDI (fylles ikke ut foreløpig)			
Lavere verneverdi	<input type="checkbox"/>	Høy verneverdi	<input type="checkbox"/>
		Svarthøy verneverdi	<input type="checkbox"/>

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005
----------------	-----------------	-------	-----------

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	
-----------	--	---------	-----------	-------	--	---------	--

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	<input type="checkbox"/>	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Inngrep
3. Usynlig kulturminne	<input type="checkbox"/>	Ikke synlig kulturminne - )under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	<input type="checkbox"/>	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	<input type="checkbox"/>	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	<input type="checkbox"/>	
7. Minnesmerke	<input type="checkbox"/>	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	<input type="checkbox"/>	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	<input type="checkbox"/>	2. Personhistorie	<input type="checkbox"/>	3. Literatur	<input type="checkbox"/>	4. Tro	<input type="checkbox"/>
5. Tradisjon	<input type="checkbox"/>	6. Sagn	<input type="checkbox"/>	7. Annet	<input type="checkbox"/>		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING	KM_DATKVAL																				
	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ombygging	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Revet/brent/ falt i ruin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utfyllende opplysninger om datering: Denne dammen ble trolig bygget i 1930åra. Før det var dammen i Eksjø lengre nede, i utløpet av den gamle brua.																					

	KM_FUNK_OP Opprinnelig funksjon	KM_FUNK_NÅ Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Energiforsyning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiske	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ferdse/samferdse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hendelse/tro/tradisjon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Produksjon/industri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jakt/fangst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landbruk	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vannforsyning/renov.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utdypeende forklaring: Dammen bygd for tømmerfløting.		

KM_BETEGNELSE								
DAM	<input checked="" type="checkbox"/>	Type:	Fløte	<input checked="" type="checkbox"/>	Magasin	<input checked="" type="checkbox"/>	Kombinasjon	<input checked="" type="checkbox"/>
		Byggemåte:	Stein	<input type="checkbox"/>	Kiste	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>
			Bukke	<input type="checkbox"/>	Flake	<input type="checkbox"/>	Betong	<input checked="" type="checkbox"/>
		Reguleringsmåte:	Nåle	<input type="checkbox"/>	Planke	<input checked="" type="checkbox"/>	Luke	<input type="checkbox"/>
	Annen type dam: Det er 5 damluker, alle "tverrstemt". Midtluka er til fløting.							

ELVELØPS- UTBEDRING	<input type="checkbox"/>	Tømmerrenne	<input type="checkbox"/>	Vedrenne	<input type="checkbox"/>			
		Bom (lense), styrebom				<input type="checkbox"/>		
		Skjerm	Stein	<input type="checkbox"/>	Tre	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Materiale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jern	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
	Annen elveutbedring:							

VARPING	Varpfeste	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
---------	-----------	--------------------------	-------	--------------------------

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	<input type="checkbox"/>	Tømmeropptaksplass	<input type="checkbox"/>	Sorteringsplass	<input type="checkbox"/>
	Annet	<input checked="" type="checkbox"/>	Vannmerke som viser max tillatt høyde i Eksjø.*			

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI									
KVERN	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>				
MØLLE	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgs	<input type="checkbox"/>				
SAG	<input type="checkbox"/>	Oppgangs	<input type="checkbox"/>	Sirkel	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>
		Gård	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgsproduksjon	<input type="checkbox"/>		
STAMPE	<input type="checkbox"/>								
KRAFT VERK	<input type="checkbox"/>	Elektrisk kraftproduksjon			<input type="checkbox"/>				
HAND VERK	<input type="checkbox"/>	Garveri	<input type="checkbox"/>	Farger	<input type="checkbox"/>				
VANN KRAFT	<input type="checkbox"/>	Kvernfall	<input type="checkbox"/>	Overfallshjul	<input type="checkbox"/>	Støthjul	<input type="checkbox"/>	Vannturbin	<input type="checkbox"/>
Annet håndverk eller industri		<input type="checkbox"/>							

SKOGSHÅNDVERK	<input type="checkbox"/>	Tjæremile	<input type="checkbox"/>	Kolmile	<input type="checkbox"/>	Håndsagstiling	<input type="checkbox"/>
---------------	--------------------------	-----------	--------------------------	---------	--------------------------	----------------	--------------------------

SAM- FERDSEL	<input type="checkbox"/>	Sti	<input type="checkbox"/>	Sledevei	<input type="checkbox"/>	Kjørevei	<input type="checkbox"/>
		Vadested	<input type="checkbox"/>	Bro	<input type="checkbox"/>	llandskjøringssted	<input type="checkbox"/>
		Båtstø	<input type="checkbox"/>	Fergeplass	<input type="checkbox"/>	Roskifte	<input type="checkbox"/>

FISKE	<input type="checkbox"/>	Ålekar	<input type="checkbox"/>		
Annen fast fiskeinnr.	<input type="checkbox"/>	Fiskeplass	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>

Vaskeplass	<input type="checkbox"/>	Badeplass	<input type="checkbox"/>
------------	--------------------------	-----------	--------------------------

HISTORISK HENDELSE M.M.					
Ulykke	<input type="checkbox"/>	Sagn	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse): * Dette vannmerke (Bolt i fjell) var en streng regulering av dammen. Kom vannstanden over merket, gikk vannet inn på dyrka mark. Koordinater på vannmerket er X=83467 Y= 35504.					

Hovedmateriale	Tre	<input checked="" type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>	Stein	<input type="checkbox"/>	Murstein	<input type="checkbox"/>	Metall	<input type="checkbox"/>
KM_MAT	Betong	<input checked="" type="checkbox"/>	Glass	<input type="checkbox"/>	Støpestein	<input type="checkbox"/>	Intet	<input type="checkbox"/>	Ukjent	<input type="checkbox"/>

Konstruksjon, materialbruk: Hovedmateriale er betong, damfestene på sidene samt søylene mellom damlukene. Brua over dammen er av tre. Det er også noen "forlengere" av dammen i begge endene (på skrå i forhold til dammen). Denne dammen (brua) ble nyttet som gangvei til Limyra.

Mål: L: 15,5m\* B: 0,9m H: 1,2m **Mål i meter, eventuelt med en desimal!**

Tilstand: Dammen er inntakt og står delvis oppdemt.

#### Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet

Byggherre	Grunneiere i vassdraget ? muligens+ Songe Tresliperi?
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Odd Inge Nærestad
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Protokoll Songe Tresliperi
---	----------------------------

#### FOTOGRAFERING

Fototeknikk:	Negativ fargefilm	<input type="checkbox"/>	Dias	<input type="checkbox"/>	Digitale	<input checked="" type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
Film, bildendr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							

Eksjø dam oppstrøms



Eksjø dam nedstrøms





## KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: <small>Type og lokalitetsnavn</small>	Fossen saga.

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:	
Gårdnavn:	Nærestad	Gnr. 32	Bnr. 19
Eiendom:		Vei og gateadr	
Lokalitet:		Terrengtype:	

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)	BT 018-5-4						
Reg. nr. på kartet:	912076						
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	83147	linje	35546	flate	

Stedsnavn:	Fossen
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	Foss i elva.
Kilde:	

<b>KM-VERNEVERDI</b> <small>(fylles ikke ut foreløpig)</small>					
Lavere verneverdi	<input type="checkbox"/>	Høy verneverdi	<input type="checkbox"/>	Svarthøy verneverdi	<input type="checkbox"/>

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005
----------------	-----------------	-------	-----------

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	
-----------	--	---------	-----------	-------	--	---------	--

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	<input type="checkbox"/>	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	<input type="checkbox"/>	Ikke synlig kulturminne - )under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	<input type="checkbox"/>	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	<input checked="" type="checkbox"/>	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	<input type="checkbox"/>	
7. Minnesmerke	<input type="checkbox"/>	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	<input type="checkbox"/>	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	<input type="checkbox"/>	2. Personhistorie	<input type="checkbox"/>	3. Literatur	<input type="checkbox"/>	4. Tro	<input type="checkbox"/>
5. Tradisjon	<input type="checkbox"/>	6. Sagn	<input type="checkbox"/>	7. Annet	<input type="checkbox"/>		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING	KM_DATKVAL																				
	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ombygging	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Revet/brent/ falt i ruin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utfyllende opplysninger om datering: Saga ble bygget ca. ? som moderne vannsag med turbindrif. Den brandt i 1924																					

	KM_FUNK_OP Opprinnelig funksjon	KM_FUNK_NÅ Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Energiforsyning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiske	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ferdse/samferdse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hendelse/tro/tradisjon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Produksjon/industri	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jakt/fangst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landbruk	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vannforsyning/renov.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utdypeende forklaring: Vannsag med turbin.		

KM_BETEGNELSE								
DAM	<input type="checkbox"/>	Type:	Fløte	<input type="checkbox"/>	Magasin	<input type="checkbox"/>	Kombinasjon	<input type="checkbox"/>
		Byggemåte:	Stein	<input type="checkbox"/>	Kiste	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>
			Bukke	<input type="checkbox"/>	Flake	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Reguleringsmåte:	Nåle	<input type="checkbox"/>	Planke	<input type="checkbox"/>	Luke	<input type="checkbox"/>
		Annen type dam:						

ELVELØPS- UTBEDRING	<input type="checkbox"/>	Tømmerrenne	<input type="checkbox"/>	Vedrenne	<input type="checkbox"/>			
		Bom (lense), styrebom				<input type="checkbox"/>		
		Skjerm	Stein	<input type="checkbox"/>	Tre	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Materiale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jern	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Annen elveutbedring:						

VARPING	Varpfeste	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
---------	-----------	--------------------------	-------	--------------------------

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	<input type="checkbox"/>	Tømmeropptaksplass	<input type="checkbox"/>	Sorteringsplass	<input type="checkbox"/>
	Annet	<input type="checkbox"/>				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI									
KVERN	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>				
MØLLE	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgs	<input type="checkbox"/>				
SAG	<input checked="" type="checkbox"/>	Oppgangs	<input type="checkbox"/>	Sirkel	<input checked="" type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input checked="" type="checkbox"/>
		Gård	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgsproduksjon	<input checked="" type="checkbox"/>		
STAMPE	<input type="checkbox"/>								
KRAFT VERK	<input type="checkbox"/>	Elektrisk kraftproduksjon			<input type="checkbox"/>				
HAND VERK	<input type="checkbox"/>	Garveri	<input type="checkbox"/>	Farger	<input type="checkbox"/>				
VANN KRAFT	<input type="checkbox"/>	Kvernfall	<input type="checkbox"/>	Overfallshjul	<input type="checkbox"/>	Støthjul	<input type="checkbox"/>	Vannturbin	<input type="checkbox"/>
Annet håndverk eller industri		<input type="checkbox"/>							

SKOGSHÅNDVERK	<input type="checkbox"/>	Tjæremile	<input type="checkbox"/>	Kolmile	<input type="checkbox"/>	Håndsagstiling	<input type="checkbox"/>
---------------	--------------------------	-----------	--------------------------	---------	--------------------------	----------------	--------------------------

SAM- FERDSEL	<input type="checkbox"/>	Sti	<input type="checkbox"/>	Sledevei	<input type="checkbox"/>	Kjørevei	<input type="checkbox"/>
		Vadested	<input type="checkbox"/>	Bro	<input type="checkbox"/>	llandskjøringssted	<input type="checkbox"/>
		Båtstø	<input type="checkbox"/>	Fergeplass	<input type="checkbox"/>	Roskifte	<input type="checkbox"/>

FISKE	<input type="checkbox"/>	Ålekar	<input type="checkbox"/>		
Annen fast fiskeinnr.	<input type="checkbox"/>	Fiskeplass	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>

Vaskeplass	<input type="checkbox"/>	Badeplass	<input type="checkbox"/>
------------	--------------------------	-----------	--------------------------

HISTORISK HENDELSE M.M.					
Ulykke	<input type="checkbox"/>	Sagn	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):					

Hovedmateriale	Tre	<input checked="" type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>	Stein	<input checked="" type="checkbox"/>	Murstein	<input type="checkbox"/>	Metall	<input type="checkbox"/>
KM_MAT	Betong	<input type="checkbox"/>	Glass	<input type="checkbox"/>	Støpestein	<input type="checkbox"/>	Intet	<input type="checkbox"/>	Ukjent	<input type="checkbox"/>

Konstruksjon, materialbruk: Saga var av tre. Det er noen rester igjen av grunnmurene (Holdestein)

Mål:	L:	B:	H:	<b>Mål i meter, eventuelt med en desimal!</b>
------	----	----	----	---

Tilstand:

#### Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet

Byggherre	
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Songe Tresliperi?
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Gammelt bilde av saga
---	-----------------------

#### FOTOGRAFERING

Fototeknikk:	Negativ fargefilm	<input type="checkbox"/>	Dias	<input type="checkbox"/>	Digitale	<input checked="" type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
Film, bildendr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							



Fossen (Eksjø sag) ca.1920



Sagtomta nå (2005)

## KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Fossen renner.

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:	
Gårdnavn:	Nærestad	Gnr. 32	Bnr. 4
Eiendom:		Vei og gateadr	
Lokalitet:		Terrengtype:	

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)	BT 018-5-4						
Reg. nr. på kartet:	912077						
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	83260	linje	35540	flate	Inntak ren.

Stedsnavn:	Fossen
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	Foss i elva.
Kilde:	

KM-VERNEVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	<input type="checkbox"/>	Høy verneverdi	<input type="checkbox"/>	Svarthøy verneverdi	<input type="checkbox"/>

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005
----------------	-----------------	-------	-----------

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	
-----------	--	---------	-----------	-------	--	---------	--

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	<input type="checkbox"/>	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Inngrep
3. Usynlig kulturminne	<input type="checkbox"/>	Ikke synlig kulturminne - )under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	<input type="checkbox"/>	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	<input type="checkbox"/>	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	<input type="checkbox"/>	
7. Minnesmerke	<input type="checkbox"/>	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	<input type="checkbox"/>	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	<input type="checkbox"/>	2. Personhistorie	<input type="checkbox"/>	3. Literatur	<input type="checkbox"/>	4. Tro	<input type="checkbox"/>
5. Tradisjon	<input type="checkbox"/>	6. Sagn	<input type="checkbox"/>	7. Annet	<input type="checkbox"/>		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING	KM_DATKVAL																				
	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ombygging	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Revet/brent/ falt i ruin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utfyllende opplysninger om datering: Tømmer-renne i bruk til 1960?																					

	KM_FUNK_OP Opprinnelig funksjon	KM_FUNK_NÅ Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Energiforsyning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiske	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ferdse/samferdse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hendelse/tro/tradisjon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Produksjon/industri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jakt/fangst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landbruk	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vannforsyning/renov.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utdypeende forklaring: Tømmer-renne for å fløte tømmeret forbi fossen. Koordinatene er avsatt der renna begynner. Her var det en stenge-anordning i elva, slik at tømmeret ble ledet inn i renna. På elvas østside er det også rester av steinrenne. Det var til turbinhjulet på saga.		

KM_BETEGNELSE								
DAM	<input checked="" type="checkbox"/>	Type:	Fløte	<input type="checkbox"/>	Magasin	<input type="checkbox"/>	Kombinasjon	<input type="checkbox"/>
		Byggemåte:	Stein	<input type="checkbox"/>	Kiste	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>
			Bukke	<input type="checkbox"/>	Flake	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Reguleringsmåte:	Nåle	<input type="checkbox"/>	Planke	<input type="checkbox"/>	Luke	<input type="checkbox"/>
	Annen type dam: Den gamle Eksjødammen lå her ved innløpet av rennene.							

ELVELØPS- UTBEDRING	<input checked="" type="checkbox"/>	Tømmerrenne	<input type="checkbox"/>	Vedrenne	<input type="checkbox"/>			
		Bom (lense), styrebom	<input type="checkbox"/>					
		Skjerm	Stein	<input checked="" type="checkbox"/>	Tre	<input checked="" type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Materiale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jern	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
	Annen elveutbedring: Demning for å lede vannet i rett renne.							

VARPING	Varpfeste	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
---------	-----------	--------------------------	-------	--------------------------

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	<input type="checkbox"/>	Tømmeropptaksplass	<input type="checkbox"/>	Sorteringsplass	<input type="checkbox"/>
	Annet	<input type="checkbox"/>				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI									
KVERN	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>				
MØLLE	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgs	<input type="checkbox"/>				
SAG	<input type="checkbox"/>	Oppgangs	<input type="checkbox"/>	Sirkel	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input checked="" type="checkbox"/>
		Gård	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgsproduksjon	<input type="checkbox"/>		
STAMPE	<input type="checkbox"/>								
KRAFT VERK	<input type="checkbox"/>	Elektrisk kraftproduksjon			<input type="checkbox"/>				
HAND VERK	<input type="checkbox"/>	Garveri	<input type="checkbox"/>	Farger	<input type="checkbox"/>				
VANN KRAFT	<input type="checkbox"/>	Kvernfall	<input type="checkbox"/>	Overfallshjul	<input type="checkbox"/>	Støthjul	<input type="checkbox"/>	Vannturbin	<input type="checkbox"/>
Annet håndverk eller industri		<input type="checkbox"/>							

SKOGSHÅNDVERK	<input type="checkbox"/>	Tjæremile	<input type="checkbox"/>	Kolmile	<input type="checkbox"/>	Håndsagstiling	<input type="checkbox"/>
---------------	--------------------------	-----------	--------------------------	---------	--------------------------	----------------	--------------------------

SAM- FERDSEL	<input type="checkbox"/>	Sti	<input type="checkbox"/>	Sledevei	<input type="checkbox"/>	Kjørevei	<input type="checkbox"/>
		Vadested	<input type="checkbox"/>	Bro	<input type="checkbox"/>	landskjøringssted	<input type="checkbox"/>
		Båtstø	<input type="checkbox"/>	Fergeplass	<input type="checkbox"/>	Roskifte	<input type="checkbox"/>

FISKE	<input type="checkbox"/>	Ålekar	<input type="checkbox"/>				
Annen fast fiskeinnr.	<input type="checkbox"/>	Fiskeplass	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>		

Vaskeplass	<input type="checkbox"/>	Badeplass	<input type="checkbox"/>
------------	--------------------------	-----------	--------------------------

HISTORISK HENDELSE M.M.					
Ulykke	<input type="checkbox"/>	Sagn	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):					



Hovedmateriale	Tre	<input checked="" type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>	Stein	<input checked="" type="checkbox"/>	Murstein	<input type="checkbox"/>	Metall	<input type="checkbox"/>
KM_MAT	Betong	<input type="checkbox"/>	Glass	<input type="checkbox"/>	Støpestein	<input type="checkbox"/>	Intet	<input type="checkbox"/>	Ukjent	<input type="checkbox"/>

Konstruksjon, materialbruk: Tømmer-renna var på ca.120m, derav 110m med stein. (Ca.10m av tre som delvis er råtnet bort) Renna mot saga var for det meste av stein.

Mål:	L:	120m	B:		H:		<b>Mål i meter, eventuelt med en desimal!</b>
------	----	------	----	--	----	--	---

Tilstand: Steinrenne god.

<b>Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet</b>	
Byggherre	
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	Per Heimdal
Nåværende eier(-e)/ brukere	Odd Nærstad (32/4) og Songe Tresliperi? (32/19)
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Protokoller Songe Trsliperi
---	-----------------------------

<b>FOTOGRAFERING</b>								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	<input type="checkbox"/>	Dias	<input type="checkbox"/>	Digitale	<input checked="" type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
Film, bildendr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							

Fossen tømmer-renne til høyre. Renne til venstre er inntak til vannturbinen sag.



Renna ned mot saga



## KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Rundholt-saga. (Den gamle) (+ kassebordsag)

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:	
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr. 32	Bnr. 14
Eiendom:	Rundholt	Vei og gateadr	
Lokalitet:		Terrengtype:	

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)	BT 018-5-4  Koodinater nyere Kassebordsag= x=82178 y=35460						
Reg. nr. på kartet:	912069						
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	82197	linje	35452	flate	

Stedsnavn:	Rundholt
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	
Kilde:	Per Heimdal og Josef Stebekk

KM-VERNEVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	<input type="checkbox"/>	Høy verneverdi	<input type="checkbox"/>	Svarthøy verneverdi	<input type="checkbox"/>

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005
----------------	-----------------	-------	-----------

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	
-----------	--	---------	-----------	-------	--	---------	--

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	<input type="checkbox"/>	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	<input type="checkbox"/>	Ikke synlig kulturminne - )under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	<input type="checkbox"/>	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	<input checked="" type="checkbox"/>	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	<input type="checkbox"/>	
7. Minnesmerke	<input type="checkbox"/>	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	<input type="checkbox"/>	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	<input type="checkbox"/>	2. Personhistorie	<input type="checkbox"/>	3. Literatur	<input type="checkbox"/>	4. Tro	<input type="checkbox"/>
5. Tradisjon	<input type="checkbox"/>	6. Sagn	<input type="checkbox"/>	7. Annet	<input type="checkbox"/>		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING	KM_DATKVAL																				
	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ombygging	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Revet/brent/ falt i ruin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Utfyllende opplysninger om datering: Den gamle saga som har stått her, har en dokumentasjon på at var i bruk ca.1850. Den er trolig adskillig eldre en det. I 1930-40 ble det bygget en enkel kassebordsag drevet med vannkraft. Jernkallen står her enda. (Se bilde s.5)</p>																					

	KM_FUNK_OP	KM_FUNK_NÅ
	Opprinnelig funksjon	Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Energiforsyning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiske	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ferdse/samferdse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hendelse/tro/tradisjon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Produksjon/industri	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jakt/fangst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landbruk	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vannforsyning/renov.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Utdypeende forklaring: Det står rester av den gamle saga - steinhaug som kanskje var feste for vannhjul?

KM_BETEGNELSE								
DAM	<input type="checkbox"/>	Type:	Fløte	<input type="checkbox"/>	Magasin	<input type="checkbox"/>	Kombinasjon	<input type="checkbox"/>
		Byggemåte:	Stein	<input type="checkbox"/>	Kiste	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>
			Bukke	<input type="checkbox"/>	Flake	<input type="checkbox"/>	Betong	<input checked="" type="checkbox"/>
		Reguleringsmåte:	Nåle	<input type="checkbox"/>	Planke	<input checked="" type="checkbox"/>	Luke	<input type="checkbox"/>
		Annen type dam:						

ELVELØPS- UTBEDRING	<input type="checkbox"/>	Tømmerrenne	<input type="checkbox"/>	Vedrenne	<input type="checkbox"/>			
		Bom (lense), styrebom				<input type="checkbox"/>		
		Skjerm	Stein	<input type="checkbox"/>	Tre	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Materiale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jern	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Annen elveutbedring:						

VARPING	Varpfeste	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
---------	-----------	--------------------------	-------	--------------------------

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	<input type="checkbox"/>	Tømmeropptaksplass	<input type="checkbox"/>	Sorteringsplass	<input type="checkbox"/>
	Annet	<input type="checkbox"/>				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI									
KVERN	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>				
MØLLE	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgs	<input type="checkbox"/>				
SAG	<input checked="" type="checkbox"/>	Oppgangs	<input checked="" type="checkbox"/>	Sirkel	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>
		Gård	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input checked="" type="checkbox"/>	Salgsproduksjon	<input checked="" type="checkbox"/>		
STAMPE	<input type="checkbox"/>								
KRAFT VERK	<input type="checkbox"/>	Elektrisk kraftproduksjon			<input type="checkbox"/>				
HAND VERK	<input type="checkbox"/>	Garveri	<input type="checkbox"/>	Farger	<input type="checkbox"/>				
VANN KRAFT	<input type="checkbox"/>	Kvernkall	<input type="checkbox"/>	Overfallshjul	<input type="checkbox"/>	Støthjul	<input type="checkbox"/>	Vannturbin	<input type="checkbox"/>
Annet håndverk eller industri		<input type="checkbox"/>							

SKOGSHÅNDVERK	<input type="checkbox"/>	Tjæremile	<input type="checkbox"/>	Kolmile	<input type="checkbox"/>	Håndsagstiling	<input type="checkbox"/>
---------------	--------------------------	-----------	--------------------------	---------	--------------------------	----------------	--------------------------

SAM- FERDSEL	<input type="checkbox"/>	Sti	<input type="checkbox"/>	Sledevei	<input type="checkbox"/>	Kjørevei	<input type="checkbox"/>
		Vadested	<input type="checkbox"/>	Bro	<input type="checkbox"/>	Ilandskjøringssted	<input type="checkbox"/>
		Båtstø	<input type="checkbox"/>	Fergeplass	<input type="checkbox"/>	Roskifte	<input type="checkbox"/>

FISKE	<input type="checkbox"/>	Ålekar	<input type="checkbox"/>				
Annen fast fiskeinnr.	<input type="checkbox"/>	Fiskeplass	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>		

Vaskeplass	<input type="checkbox"/>	Badeplass	<input type="checkbox"/>
------------	--------------------------	-----------	--------------------------

<b>HISTORISK HENDELSE M.M.</b>			<input type="checkbox"/>
Ulykke	<input type="checkbox"/>	Sagn	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):			

Hovedmateriale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>	Stein	<input checked="" type="checkbox"/>	Murstein	<input type="checkbox"/>	Metall	<input type="checkbox"/>
KM_MAT	Betong	<input type="checkbox"/>	Glass	<input type="checkbox"/>	Støpestein	<input type="checkbox"/>	Intet	<input type="checkbox"/>	Ukjent	<input type="checkbox"/>

Konstruksjon, materialbruk: Vannhjulet som ligger igjen fra kassebogdsaga er av jern.

Mål:	L:	ca.8m	B:	ca.6m	H:	*1,6m	<b>Mål i meter, eventuelt med en desimal!</b>
------	----	-------	----	-------	----	-------	---

Tilstand: De oppgitte mål er antydning til "grunnmur". I det ene hjørne er det en solid steinmur 1,4mx1,4m H=1,6m. Trolig har sagbygningen ligget i denne høyde.

<b>Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet</b>	
Byggherre	
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Osmund Rundholt
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal og Josef Stebekk

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	
---	--

FOTOGRAFERING								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	<input type="checkbox"/>	Dias	<input type="checkbox"/>	Digitale	<input checked="" type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
Film, bildenr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							



Rundholtsaga  
Rester av den gamle saga.



I 1930 åra ble det anlagt en kassebordsag  
I dette fossestryket.



## KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: <small>Type og lokalitetsnavn</small>	Rundholt-dammen.

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:	
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr. 32	Bnr. 1 og 14
Eiendom:	Nærestad	Vei og gateadr	
Lokalitet:		Terrengtype:	

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)	BT 018-5-4						
Reg. nr. på kartet:	912068						
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	82183	linje	35435	flate	

Stedsnavn:	Rundholt
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	
Kilde:	Per Heimdal

<b>KM-VERNEVERDI</b> <small>(fylles ikke ut foreløpig)</small>					
Lavere verneverdi	<input type="checkbox"/>	Høy verneverdi	<input type="checkbox"/>	Svarthøy verneverdi	<input type="checkbox"/>

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005
----------------	-----------------	-------	-----------

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	
-----------	--	---------	-----------	-------	--	---------	--

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	<input type="checkbox"/>	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	<input type="checkbox"/>	Ikke synlig kulturminne - )under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	<input type="checkbox"/>	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	<input type="checkbox"/>	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	<input type="checkbox"/>	
7. Minnesmerke	<input type="checkbox"/>	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	<input type="checkbox"/>	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	<input type="checkbox"/>	2. Personhistorie	<input type="checkbox"/>	3. Literatur	<input type="checkbox"/>	4. Tro	<input type="checkbox"/>
5. Tradisjon	<input type="checkbox"/>	6. Sagn	<input type="checkbox"/>	7. Annet	<input type="checkbox"/>		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING	KM_DATKVAL																				
	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ombygging	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Revet/brent/ falt i ruin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utfyllende opplysninger om datering: Denne dammen ble trolig bygget i 1930åra tilpasset fløtning m.m. Det har vært dam her tidligere til den gamle saga som var her.																					

	KM_FUNK_OP Opprinnelig funksjon	KM_FUNK_NÅ Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Energiforsyning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiske	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ferdse/samferdse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hendelse/tro/tradisjon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Produksjon/industri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jakt/fangst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landbruk	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vannforsyning/renov.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utdypeende forklaring: Denne "nye" dammen er mest tilpasset for tømmerfløtning, men også lagt til rette for sideluke til ålkar. Det er ikke rester igjen av selve ålkaet.		

KM_BETEGNELSE								
DAM	<input checked="" type="checkbox"/>	Type:	Fløte	<input checked="" type="checkbox"/>	Magasin	<input type="checkbox"/>	Kombinasjon	<input type="checkbox"/>
		Byggemåte:	Stein	<input type="checkbox"/>	Kiste	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>
			Bukke	<input type="checkbox"/>	Flake	<input type="checkbox"/>	Betong	<input checked="" type="checkbox"/>
		Reguleringsmåte:	Nåle	<input type="checkbox"/>	Planke	<input checked="" type="checkbox"/>	Luke	<input type="checkbox"/>
		Annen type dam:						

ELVELØPS- UTBEDRING	<input type="checkbox"/>	Tømmerrenne	<input type="checkbox"/>	Vedrenne	<input type="checkbox"/>			
		Bom (lense), styrebom				<input type="checkbox"/>		
		Skjerm	Stein	<input type="checkbox"/>	Tre	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Materiale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jern	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Annen elveutbedring:						

VARPING	Varpfeste	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
---------	-----------	--------------------------	-------	--------------------------

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	<input type="checkbox"/>	Tømmeropptaksplass	<input type="checkbox"/>	Sorteringsplass	<input type="checkbox"/>
	Annet	<input type="checkbox"/>				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI									
KVERN	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>				
MØLLE	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgs	<input type="checkbox"/>				
SAG	<input type="checkbox"/>	Oppgangs	<input type="checkbox"/>	Sirkel	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>
		Gård	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgsproduksjon	<input type="checkbox"/>		
STAMPE	<input type="checkbox"/>								
KRAFT VERK	<input type="checkbox"/>	Elektrisk kraftproduksjon			<input type="checkbox"/>				
HAND VERK	<input type="checkbox"/>	Garveri	<input type="checkbox"/>	Farger	<input type="checkbox"/>				
VANN KRAFT	<input type="checkbox"/>	Kvernfall	<input type="checkbox"/>	Overfallshjul	<input type="checkbox"/>	Støthjul	<input type="checkbox"/>	Vannturbin	<input type="checkbox"/>
Annet håndverk eller industri		<input type="checkbox"/>							

SKOGSHÅNDVERK	<input type="checkbox"/>	Tjæremile	<input type="checkbox"/>	Kolmile	<input type="checkbox"/>	Håndsagstiling	<input type="checkbox"/>
---------------	--------------------------	-----------	--------------------------	---------	--------------------------	----------------	--------------------------

SAM- FERDSEL	<input type="checkbox"/>	Sti	<input type="checkbox"/>	Sledevei	<input type="checkbox"/>	Kjørevei	<input type="checkbox"/>
		Vadested	<input type="checkbox"/>	Bro	<input type="checkbox"/>	llandskjøringssted	<input type="checkbox"/>
		Båtstø	<input type="checkbox"/>	Fergeplass	<input type="checkbox"/>	Roskifte	<input type="checkbox"/>

FISKE	<input checked="" type="checkbox"/>	Ålekar	<input type="checkbox"/>			
Annen fast fiskeinnr.	<input type="checkbox"/>	Fiskeplass	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>	Tilrettelagt med dam for ålkar

Vaskeplass	<input type="checkbox"/>	Badeplass	<input type="checkbox"/>
------------	--------------------------	-----------	--------------------------

HISTORISK HENDELSE M.M.				<input type="checkbox"/>	
Ulltyke	<input type="checkbox"/>	Sagn	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):					

Hovedmateriale	Tre	<input checked="" type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>	Stein	<input type="checkbox"/>	Murstein	<input type="checkbox"/>	Metall	<input type="checkbox"/>
KM_MAT	Betong	<input checked="" type="checkbox"/>	Glass	<input type="checkbox"/>	Støpestein	<input type="checkbox"/>	Intet	<input type="checkbox"/>	Ukjent	<input type="checkbox"/>

Konstruksjon, materialbruk: Dammen i hovedløpet er av tre i en høyde på 2m, men det har vært tredam ytterligere 1m opp (er inntakt i en lengde av 3m i dammens vestsida). Det er en 20m lang betongdam på siden (mot øst). Her er det 2 åpninger for å regulere vannet. På midten av "betongskjermen" er en åpning på B=0,9m H=1,5m. Nærmest hoveddammen har det vært en tredamluke B=3,5m og H=1,5m. Denne åpningen har vært brukt ved en kassebordsag som var i drift 1930-1940. (Se vannhjul av jern)  
I et lite sideløp mot nordøst er det betongdam for ålekar. L=4,5m, B=1m, H=0,9m, bredde åpning =0,8m.

Mål:	L:	*11m	B:	0,1m	H:	2m	<b>Mål i meter, eventuelt med en desimal!</b>
------	----	------	----	------	----	----	---

Tilstand: Betongdammen i god stand, tredammen har begynnende forfall.

<b>Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet</b>	
Byggherre	Grunneiere i vassdraget ? muligens+ Songe Tresliperi?
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Astrid Myhre og Osmund Rundholt
Presoner som kan gi mer informasjon om kulturminnet	Per Heimdal

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Protokoller Songe Tresliperi
---	------------------------------

<b>FOTOGRAFERING</b>								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	<input type="checkbox"/>	Dias	<input type="checkbox"/>	Digitale	<input checked="" type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
Film, bildendr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							

Rundholddam nedstrøms – fløterløp til venstre.



Dammen sett ”oppstrøms” fra.



## KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Rundholtratet (skjermer).

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:	
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr. 32	Bnr. 1 og 14
Eiendom:	Nærestad, og Rundholt	Vei og gateadr	
Lokalitet:		Terrengtype:	

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)	BT 018-5-4						
Reg. nr. på kartet:	912070						
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	82120	linje	35445	flate	

Stedsnavn:	Rundholt
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	
Kilde:	Per Heimdal

KM-VERNEVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	<input type="checkbox"/>	Høy verneverdi	<input type="checkbox"/>	Svarthøy verneverdi	<input type="checkbox"/>

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005
----------------	-----------------	-------	-----------

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	
-----------	--	---------	-----------	-------	--	---------	--

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	<input type="checkbox"/>	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	<input type="checkbox"/>	Ikke synlig kulturminne - )under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	<input type="checkbox"/>	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	<input type="checkbox"/>	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	<input type="checkbox"/>	
7. Minnesmerke	<input type="checkbox"/>	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	<input type="checkbox"/>	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)					
1. Historisk hendelse	<input type="checkbox"/>	2. Personhistorie	<input type="checkbox"/>	3. Literatur	<input type="checkbox"/>
4. Tro	<input type="checkbox"/>	5. Tradisjon	<input type="checkbox"/>	6. Sagn	<input type="checkbox"/>
7. Annet	<input type="checkbox"/>				
Utfyllende opplysninger føres på siste side					

KM_DATERING	KM_DATKVAL																				
	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ombygging	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Revet/brent/falt i ruin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utfyllende opplysninger om datering: Siste fløting her var trolig på 1960 tallet.																					

	KM_FUNK_OP Opprinnelig funksjon	KM_FUNK_NÅ Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Energiforsyning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiske	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ferdse/samferdse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hendelse/tro/tradisjon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Produksjon/industri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jakt/fangst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landbruk	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vannforsyning/renov.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utdypeende forklaring: Skjermer for å styre tømmeret under fløting.		

KM_BETEGNELSE								
DAM	<input type="checkbox"/>	Type:	Fløte	<input type="checkbox"/>	Magasin	<input type="checkbox"/>	Kombinasjon	<input type="checkbox"/>
		Byggemåte:	Stein	<input type="checkbox"/>	Kiste	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>
			Bukke	<input type="checkbox"/>	Flake	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Reguleringsmåte:	Nåle	<input type="checkbox"/>	Planke	<input type="checkbox"/>	Luke	<input type="checkbox"/>
		Annen type dam:						

ELVELØPS- UTBEDRING	<input checked="" type="checkbox"/>	Tømmerrenne	<input type="checkbox"/>	Vedrenne	<input type="checkbox"/>			
		Bom (lense), styrebom						
		Skjerm	Stein	<input type="checkbox"/>	Tre	<input checked="" type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Materiale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jern	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Annen elveutbedring:						

VARPING	Varpfeste	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
---------	-----------	--------------------------	-------	--------------------------

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	<input type="checkbox"/>	Tømmeropptaksplass	<input type="checkbox"/>	Sorteringsplass	<input type="checkbox"/>
	Annet	<input type="checkbox"/>				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI									
KVERN	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>				
MØLLE	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgs	<input type="checkbox"/>				
SAG	<input type="checkbox"/>	Oppgangs	<input type="checkbox"/>	Sirkel	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>
		Gård	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgsproduksjon	<input type="checkbox"/>		
STAMPE	<input type="checkbox"/>								
KRAFT VERK	<input type="checkbox"/>	Elektrisk kraftproduksjon			<input type="checkbox"/>				
HAND VERK	<input type="checkbox"/>	Garveri	<input type="checkbox"/>	Farger	<input type="checkbox"/>				
VANN KRAFT	<input type="checkbox"/>	Kvernfall	<input type="checkbox"/>	Overfallshjul	<input type="checkbox"/>	Støthjul	<input type="checkbox"/>	Vannturbin	<input type="checkbox"/>
Annet håndverk eller industri		<input type="checkbox"/>							

SKOGSHÅNDVERK	<input type="checkbox"/>	Tjæremile	<input type="checkbox"/>	Kolmile	<input type="checkbox"/>	Håndsagstiling	<input type="checkbox"/>
---------------	--------------------------	-----------	--------------------------	---------	--------------------------	----------------	--------------------------

SAM- FERDSEL	<input type="checkbox"/>	Sti	<input type="checkbox"/>	Sledevei	<input type="checkbox"/>	Kjørevei	<input type="checkbox"/>
		Vadested	<input type="checkbox"/>	Bro	<input type="checkbox"/>	llandskjøringssted	<input type="checkbox"/>
		Båttstø	<input type="checkbox"/>	Fergeplass	<input type="checkbox"/>	Roskifte	<input type="checkbox"/>

FISKE	<input type="checkbox"/>	Ålekar	<input type="checkbox"/>		
Annen fast fiskeinnr.	<input type="checkbox"/>	Fiskeplass	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>

Vaskeplass	<input type="checkbox"/>	Badeplass	<input type="checkbox"/>
------------	--------------------------	-----------	--------------------------

<b>HISTORISK HENDELSE M.M.</b>			<input type="checkbox"/>		
Ulykke	<input type="checkbox"/>	Sagn	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):					



Hovedmateriale	Tre	<input checked="" type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>	Stein	<input type="checkbox"/>	Murstein	<input type="checkbox"/>	Metall	<input type="checkbox"/>
KM_MAT	Betong	<input type="checkbox"/>	Glass	<input type="checkbox"/>	Støpestein	<input type="checkbox"/>	Intet	<input type="checkbox"/>	Ukjent	<input type="checkbox"/>

Konstruksjon, materialbruk: Treskjermer som er festet til steinfyllinger og lignende gjerne med jernbolter.

Mål: L: \*ca.60m B: 0,1m H: 1m **Mål i meter, eventuelt med en desimal!**

Tilstand: Treskjermerne har begynnende forfall. Målene som er oppgitt, angir en skjerm på østsiden på ca.20m, samt to skjermer på vestsiden på til sammen 40m. Se bilder.

#### Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet

Byggherre	Grunneiere i vassdraget ? muligens+ Songe Tresliperi?
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Astrid Myhre og Osmund Rundholt
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Protokoller Songe Tresliperi
---	------------------------------

#### FOTOGRAFERING

Fototeknikk:	Negativ fargefilm	<input type="checkbox"/>	Dias	<input type="checkbox"/>	Digitale	<input checked="" type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
Film, bildendr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							

Rundholt ratet sett mot sør



Rundholdt ratet stt mot den gamle saga



## KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Sagfossen sag (+dammer)

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:	
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr. 32	Bnr. 18
Eiendom:	Sagen	Vei og gateadr	
Lokalitet:		Terrengtype:	

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)	BT 018-5-4  Koordinater dam vannhjul= x82370 y=35370 -----"----- " sagbenk=x82365 Y=35386						
Reg. nr. på kartet:	912073=sag,..074=dam vannhj,..075=dam sagbenk						
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	82362	linje	35400	flate	

Stedsnavn:	Saga
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	
Kilde:	Per Heimdal

KM-VERNEVERDI (fylles ikke ut foreløpig)			
Lavere verneverdi	<input type="checkbox"/>	Høy verneverdi	<input type="checkbox"/>
		Svarthøy verneverdi	<input type="checkbox"/>

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005
----------------	-----------------	-------	-----------

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	
-----------	--	---------	-----------	-------	--	---------	--

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	<input type="checkbox"/>	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Inngrep
3. Usynlig kulturminne	<input type="checkbox"/>	Ikke synlig kulturminne - )under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	<input type="checkbox"/>	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	<input checked="" type="checkbox"/>	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	<input type="checkbox"/>	
7. Minnesmerke	<input type="checkbox"/>	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	<input type="checkbox"/>	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	<input type="checkbox"/>	2. Personhistorie	<input type="checkbox"/>	3. Literatur	<input type="checkbox"/>	4. Tro	<input type="checkbox"/>
5. Tradisjon	<input type="checkbox"/>	6. Sagn	<input type="checkbox"/>	7. Annet	<input type="checkbox"/>		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING	KM_DATKVAL																				
	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ombygging	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Revet/brent/ falt i ruin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utfyllende opplysninger om datering: Saga brant i 1921.																					

	KM_FUNK_OP Opprinnelig funksjon	KM_FUNK_NÅ Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Energiforsyning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiske	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ferdse/samferdse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hendelse/tro/tradisjon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Produksjon/industri	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jakt/fangst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landbruk	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vannforsyning/renov.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utdypeende forklaring: Vannsag i produksjon fra ca.1900 til ca.1920. Damanlegg for saga med 2 luker. Den ene luka for vann til vannhjulet, nå i betong (X=82370 Y=35370), den andre luka i stein (X=82365 Y=35386) for tømmer fram til sagbenken. Hvor vannhjulet sto, vises ved at der er sprengt ut ei hule i fjellet på sida av grunnmuren.		

KM_BETEGNELSE								
DAM	<input checked="" type="checkbox"/>	Type:	Fløte	<input checked="" type="checkbox"/>	Magasin	<input type="checkbox"/>	Kombinasjon	<input type="checkbox"/>
		Byggemåte:	Stein	<input checked="" type="checkbox"/>	Kiste	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>
			Bukke	<input type="checkbox"/>	Flake	<input type="checkbox"/>	Betong	<input checked="" type="checkbox"/>
		Reguleringsmåte:	Nåle	<input type="checkbox"/>	Planke	<input checked="" type="checkbox"/>	Luke	<input type="checkbox"/>
		Annen type dam:						

ELVELØPS- UTBEDRING	<input type="checkbox"/>	Tømmerrenne	<input type="checkbox"/>	Vedrenne	<input type="checkbox"/>			
		Bom (lense), styrebom				<input type="checkbox"/>		
		Skjerm	Stein	<input type="checkbox"/>	Tre	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Materiale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jern	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Annen elveutbedring:						

VARPING	Varpfeste	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
---------	-----------	--------------------------	-------	--------------------------

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	<input type="checkbox"/>	Tømmeropptaksplass	<input type="checkbox"/>	Sorteringsplass	<input type="checkbox"/>
	Annet	<input type="checkbox"/>				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI									
KVERN	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>				
MØLLE	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgs	<input type="checkbox"/>				
SAG	<input checked="" type="checkbox"/>	Oppgangs	<input type="checkbox"/>	Sirkel	<input checked="" type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input checked="" type="checkbox"/>
		Gård	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgsproduksjon	<input checked="" type="checkbox"/>		
STAMPE	<input type="checkbox"/>								
KRAFT VERK	<input type="checkbox"/>	Elektrisk kraftproduksjon			<input type="checkbox"/>				
HAND VERK	<input type="checkbox"/>	Garveri	<input type="checkbox"/>	Farger	<input type="checkbox"/>				
VANN KRAFT	<input type="checkbox"/>	Kvernfall	<input type="checkbox"/>	Overfallshjul	<input type="checkbox"/>	Støthjul	<input type="checkbox"/>	Vannturbin	<input type="checkbox"/>
Annet håndverk eller industri		<input type="checkbox"/>							

SKOGSHÅNDVERK	<input type="checkbox"/>	Tjæremile	<input type="checkbox"/>	Kolmile	<input type="checkbox"/>	Håndsagstiling	<input type="checkbox"/>
---------------	--------------------------	-----------	--------------------------	---------	--------------------------	----------------	--------------------------

SAM- FERDSEL	<input type="checkbox"/>	Sti	<input type="checkbox"/>	Sledevei	<input type="checkbox"/>	Kjørevei	<input type="checkbox"/>
		Vadested	<input type="checkbox"/>	Bro	<input type="checkbox"/>	llandskjøringssted	<input type="checkbox"/>
		Båtstø	<input type="checkbox"/>	Fergeplass	<input type="checkbox"/>	Roskifte	<input type="checkbox"/>

FISKE	<input type="checkbox"/>	Ålekar	<input type="checkbox"/>		
Annen fast fiskeinnr.	<input type="checkbox"/>	Fiskeplass	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>

Vaskeplass	<input type="checkbox"/>	Badeplass	<input type="checkbox"/>
------------	--------------------------	-----------	--------------------------

HISTORISK HENDELSE M.M.					
Ulykke	<input type="checkbox"/>	Sagn	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):					

Hovedmateriale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>	Stein	<input checked="" type="checkbox"/>	Murstein	<input type="checkbox"/>	Metall	<input type="checkbox"/>
KM_MAT	Betong	<input type="checkbox"/>	Glass	<input type="checkbox"/>	Støpestein	<input type="checkbox"/>	Intet	<input type="checkbox"/>	Ukjent	<input type="checkbox"/>

Konstruksjon, materialbruk: Det står iggjen mur av deler av sagbygningen. De oppgitte mål er bare deler av grunnmuren. \*Deler av mur vises i en lengde på ca.15m, men sagbygningen har vistnok vært betydelig lengre. Den har i østlig retning støtt i mot terrenget, der det var tøkeplass for plank/bord. Der var vei inn mot "hovedveien".

Mål:	L:	11m*	B:	10m	H:	2,5m	<b>Mål i meter, eventuelt med en desimal!</b>
------	----	------	----	-----	----	------	---

Tilstand: Steinmur i bra stand

<b>Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet</b>	
Byggherre	
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	Torjus Værland (1868-1954)
Nåværende eier(-e)/ brukere	Songe Tresliperi?(32/18)
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal.

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Vegårshei historielag m.m.
---	----------------------------

<b>FOTOGRAFERING</b>								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	<input type="checkbox"/>	Dias	<input type="checkbox"/>	Digitale	<input checked="" type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
Film, bildendr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							

Fossen saga rester av grunnmur



## KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Sagfossen dam (fløterløp) + ålkar

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:	
Gårdsnavn:	Nærestad	Gnr. 32	Bnr. 1 og 18
Eiendom:	Sagen	Vei og gateadr	
Lokalitet:		Terrengtype:	

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)	BT 018-5-4  Koordinater Ålkar= x82344 y=35376 Se koordinater for 2 andre damluker på side 2.						
Reg. nr. på kartet:	912071 = Fløterdam. 912072 = ålkar						
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	82354	linje	35366	flate	

Stedsnavn:	Saga
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	
Kilde:	Per Heimdal

KM-VERNEVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	<input type="checkbox"/>	Høy verneverdi	<input type="checkbox"/>	Svarthøy verneverdi	<input type="checkbox"/>

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005
----------------	-----------------	-------	-----------

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	
-----------	--	---------	-----------	-------	--	---------	--



KM_TYPE		
1. Naturfenomen	<input type="checkbox"/>	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	<input type="checkbox"/>	Ikke synlig kulturminne - )under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	<input type="checkbox"/>	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	<input type="checkbox"/>	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	<input type="checkbox"/>	
7. Minnesmerke	<input type="checkbox"/>	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	<input type="checkbox"/>	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	<input type="checkbox"/>	2. Personhistorie	<input type="checkbox"/>	3. Literatur	<input type="checkbox"/>	4. Tro	<input type="checkbox"/>
5. Tradisjon	<input type="checkbox"/>	6. Sagn	<input type="checkbox"/>	7. Annet	<input type="checkbox"/>		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING	KM_DATKVAL																				
	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ombygging	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Revet/brent/falt i ruin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Utfyllende opplysninger om datering: Det står skrevet 1959 i støypen på den midterste dammen.																					

	KM_FUNK_OP Opprinnelig funksjon	KM_FUNK_NÅ Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Energiforsyning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiske	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ferdse/samferdse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hendelse/tro/tradisjon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Produksjon/industri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jakt/fangst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landbruk	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vannforsyning/renov.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utdypeende forklaring: Dam for tømmerfløting og vannsag. 1 luke for tømmerfløting og 2 luker for vannsaga. Den ene luka for vann til vannhullet (X=82370 Y=35370), den andre luka (X=82365 Y=35386) for tømmer fram til sagbenken. I sør enden av hoved-dammen er det en luke for ålkar. Rester av ålkaret finnes vest for fløtnings-dammen. (X= 82344 Y=35376). Egen åleluke i dammen.		

KM_BETEGNELSE								
DAM	<input checked="" type="checkbox"/>	Type:	Fløte	<input checked="" type="checkbox"/>	Magasin	<input type="checkbox"/>	Kombinasjon	<input type="checkbox"/>
		Byggemåte:	Stein	<input checked="" type="checkbox"/>	Kiste	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>
			Bukke	<input type="checkbox"/>	Flake	<input type="checkbox"/>	Betong	<input checked="" type="checkbox"/>
		Reguleringsmåte:	Nåle	<input checked="" type="checkbox"/>	Planke	<input checked="" type="checkbox"/>	Luke	<input type="checkbox"/>
		Annen type dam:						

ELVELØPS- UTBEDRING	<input type="checkbox"/>	Tømmerrenne	<input type="checkbox"/>	Vedrenne	<input type="checkbox"/>			
		Bom (lense), styrebom				<input type="checkbox"/>		
		Skjerm	Stein	<input type="checkbox"/>	Tre	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Materiale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jern	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Annen elveutbedring:						

VARPING	Varpfeste	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
---------	-----------	--------------------------	-------	--------------------------

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	<input type="checkbox"/>	Tømmeropptaksplass	<input type="checkbox"/>	Sorteringsplass	<input type="checkbox"/>
	Annet	<input type="checkbox"/>				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI									
KVERN	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>				
MØLLE	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgs	<input type="checkbox"/>				
SAG	<input type="checkbox"/>	Oppgangs	<input type="checkbox"/>	Sirkel	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>
		Gård	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgsproduksjon	<input type="checkbox"/>		
STAMPE	<input type="checkbox"/>								
KRAFT VERK	<input type="checkbox"/>	Elektrisk kraftproduksjon			<input type="checkbox"/>				
HAND VERK	<input type="checkbox"/>	Garveri	<input type="checkbox"/>	Farger	<input type="checkbox"/>				
VANN KRAFT	<input type="checkbox"/>	Kvernfall	<input type="checkbox"/>	Overfallshjul	<input type="checkbox"/>	Støthjul	<input type="checkbox"/>	Vannturbin	<input type="checkbox"/>
Annet håndverk eller industri		<input type="checkbox"/>							

SKOGSHÅNDVERK	<input type="checkbox"/>	Tjæremile	<input type="checkbox"/>	Kolmile	<input type="checkbox"/>	Håndsagstiling	<input type="checkbox"/>
---------------	--------------------------	-----------	--------------------------	---------	--------------------------	----------------	--------------------------

SAM- FERDSEL	<input type="checkbox"/>	Sti	<input type="checkbox"/>	Sledevei	<input type="checkbox"/>	Kjørevei	<input type="checkbox"/>
		Vadested	<input type="checkbox"/>	Bro	<input type="checkbox"/>	llandskjøringssted	<input type="checkbox"/>
		Båtstø	<input type="checkbox"/>	Fergeplass	<input type="checkbox"/>	Roskifte	<input type="checkbox"/>

FISKE	<input checked="" type="checkbox"/>	Ålekar	<input checked="" type="checkbox"/>				
Annen fast fiskeinnr.	<input type="checkbox"/>	Fiskeplass	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>	Egen luke for ålkaret, 1m bred.	

Vaskeplass	<input type="checkbox"/>	Badeplass	<input type="checkbox"/>
------------	--------------------------	-----------	--------------------------

HISTORISK HENDELSE M.M.				<input type="checkbox"/>	
Ulllyke	<input type="checkbox"/>	Sagn	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):					

Hovedmateriale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>	Stein	<input checked="" type="checkbox"/>	Murstein	<input type="checkbox"/>	Metall	<input type="checkbox"/>
KM_MAT	Betong	<input checked="" type="checkbox"/>	Glass	<input type="checkbox"/>	Støpestein	<input type="checkbox"/>	Intet	<input type="checkbox"/>	Ukjent	<input type="checkbox"/>

Konstruksjon, materialbruk: Det har trolig vært steindam i alle 3 utløpa. Nå er det kun inntak for tømmeret til sagbenken som er i stein. Fløtningsløpet og løpet til vannhjulet er nå av betong. (Står 1959 i betongen)  
 De oppgitte mål gjelder fløtningsdammen. Bredda på fløtningsløpet er 2m, og H=2m, men effektiv demmehøyde = 1,3m.  
 Dam midt (i betong) er 3m lang, 1m bred og 1,7m høg med åpning på 1,4m.  
 Dam øst (Steindam) er 7m lang, h 1,6m og åpning 1,2m.

Mål:	L:	13m	B:	1m	H:	*1,3m	<b>Mål i meter, eventuelt med en desimal!</b>
------	----	-----	----	----	----	-------	---

Tilstand: God

<b>Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet</b>	
Byggherre	A/S Songe Treslipri dammene i betong.
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Astrid Myhre (32/1) og Songe Treslipri?(32/18/)
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal.

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	Protokoll Songe Treslipri
---	---------------------------

<b>FOTOGRAFERING</b>								
Fototeknikk:	Negativ fargefilm	<input type="checkbox"/>	Dias	<input type="checkbox"/>	Digitale	<input checked="" type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
Film, bildendr.								
Fotografens navn	Øystein Værland							

Saga fossen (fløterløp)



Saga fossen fløterløp. Redskapsbu for fløtinga til venstre.





## KULTURMINNER LANGS VASSDRAG I AUST-AGDER

Vassdrag:	Nærestadvassdraget
Kultur minne: Type og lokalitetsnavn	Saga ved Øya også kalt Simonstadsaga

Kommune:	Vegårshei	Top. enhet:	
Gårdsnavn:	Simonstad	Gnr. 31	Bnr. 3
Eiendom:	Øya	Vei og gateadr	
Lokalitet:		Terrengtype:	

Kartbladnummer el. kartbladnavn: (øk. kartverk 1:5000)	BT 018-5-4  Koordinater dam for vannhjulet se side 2.						
Reg. nr. på kartet:	912081						
Kulturminne	Koordinat x og Y	punkt	84486	linje	35449	flate	

Stedsnavn:	Øya
Lokal uttale:	
Stedsnavnets betydning:	
Kilde:	

KM-VERNEVERDI (fylles ikke ut foreløpig)					
Lavere verneverdi	<input type="checkbox"/>	Høy verneverdi	<input type="checkbox"/>	Svarthøy verneverdi	<input type="checkbox"/>

Registrert av:	Øystein Værland	Dato:	30/8 2005
----------------	-----------------	-------	-----------

Arkiv nr.		Kommune	Vegårshei	Krets		Løpenr.	
-----------	--	---------	-----------	-------	--	---------	--

KM_TYPE		
1. Naturfenomen	<input type="checkbox"/>	Naturfenomen m. Kulturhistoriske assosiasjoner, ikke vesentl. Ingrep
3. Usynlig kulturminne	<input type="checkbox"/>	Ikke synlig kulturminne - )under bakken, u. vann, helt eller delvis fjernet
4. Andre synlige kulturminner	<input type="checkbox"/>	Kulturminner som ikke tilhører typene 5 – 11
5. Ruin eller tuft av bygning	<input checked="" type="checkbox"/>	Synlige bygningsrester uanset alder
6. Grøntområde – Hager, parker	<input type="checkbox"/>	
7. Minnesmerke	<input type="checkbox"/>	Statue, bautastein, runestein, o. l.
8. Teknisk kulturminne	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanal, tømmerrenne, tlegraf-linje, kaianlegg, jernbane, bro, vei m. m.
10. Agrart kulturlandskap	<input type="checkbox"/>	Dyrkingsspor, beiteområde og liknende

KM_ASS (fylles ut kun for objekt under KM_TYPE har verdien naturfenomen)							
1. Historisk hendelse	<input type="checkbox"/>	2. Personhistorie	<input type="checkbox"/>	3. Literatur	<input type="checkbox"/>	4. Tro	<input type="checkbox"/>
5. Tradisjon	<input type="checkbox"/>	6. Sagn	<input type="checkbox"/>	7. Annet	<input type="checkbox"/>		
Utfyllende opplysninger føres på siste side							

KM_DATERING	KM_DATKVAL																				
	Før 1537	1537-1600	1600-1700	1600-1625	1626-1650	1651-1675	1676-1700	1700-1800	1800-1825	1826-1850	1851-1875	1876-1900	1900-2000	1900-1925	1926-1950	1951-1975	1976-200	2000-2025	Dokumentert	Sannsynlig	Udokumentert
Byggeår	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ombygging	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Revet/brent/ falt i ruin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utfyllende opplysninger om datering: Simonstadsaga var såkalt "privilegert sag" er nevnt allerede i 1620. Fra 1727 gikk den over til å være gårdssag for Simonstad.																					

	KM_FUNK_OP Opprinnelig funksjon	KM_FUNK_NÅ Nåværende funksjon
Bolig/bosetning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Energiforsyning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiske	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ferdse/samferdse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hendelse/tro/tradisjon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Produksjon/industri	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jakt/fangst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landbruk	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vannforsyning/renov.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utdypeende forklaring: Fra sideløp i Øylondammen var det eget løp for vann til saga og for tømmeret som skulle skjæres. Ca.50m nedstrøms Øylondammen (vestre løp) Var det en dam (x=84520 y=35450) som førte vann inn til vannhjul for saga. Likeledes var det en "kanal" fra dette bassenget hvor tømmeret kunne føres fram til sagvelta. Her på velta var det trolig noen stokker som fungerte som bunnen i et ålkar. Vannet forsvant og tømmeret stoppet opp. Slik saga lå, var det gerit å rulle stukkene inn på sagbenken.		

KM BETEGNELSE								
DAM	<input checked="" type="checkbox"/>	Type:	Fløte	<input type="checkbox"/>	Magasin	<input checked="" type="checkbox"/>	Kombinasjon	<input type="checkbox"/>
		Byggemåte:	Stein	<input checked="" type="checkbox"/>	Kiste	<input type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>
			Bukke	<input type="checkbox"/>	Flake	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Reguleringsmåte:	Nåle	<input type="checkbox"/>	Planke	<input checked="" type="checkbox"/>	Luke	<input type="checkbox"/>
	Annen type dam: Eget løp for saga, med inntaksdam og dam for vannhjul m.m.							

ELVELØPS- UTBEDRING	<input type="checkbox"/>	Tømmerrenne	<input type="checkbox"/>	Vedrenne	<input type="checkbox"/>			
		Bom (lense), styrebom				<input type="checkbox"/>		
		Skjerm	Stein	<input type="checkbox"/>	Tre	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
		Materiale	Tre	<input type="checkbox"/>	Jern	<input type="checkbox"/>	Betong	<input type="checkbox"/>
	Annen elveutbedring:							

VARPING	Varpfeste	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
---------	-----------	--------------------------	-------	--------------------------

TØMMERFLØTING ELLERS	Utslagsplass	<input type="checkbox"/>	Tømmeropptaksplass	<input type="checkbox"/>	Sorteringsplass	<input type="checkbox"/>
	Annet	<input type="checkbox"/>				

VANNKRAFT, HÅNDVERK OG INDUSTRI									
KVERN	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>				
MØLLE	<input type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgs	<input type="checkbox"/>				
SAG	<input checked="" type="checkbox"/>	Oppgangs	<input checked="" type="checkbox"/>	Sirkel	<input type="checkbox"/>	Flom	<input type="checkbox"/>	Årgangs	<input type="checkbox"/>
		Gård	<input checked="" type="checkbox"/>	Bygde	<input type="checkbox"/>	Salgsproduksjon	<input checked="" type="checkbox"/>		
STAMPE	<input type="checkbox"/>								
KRAFT VERK	<input type="checkbox"/>	Elektrisk kraftproduksjon			<input type="checkbox"/>				
HAND VERK	<input type="checkbox"/>	Garveri	<input type="checkbox"/>	Farger	<input type="checkbox"/>				
VANN KRAFT	<input type="checkbox"/>	Kvernfall	<input type="checkbox"/>	Overfallshjul	<input type="checkbox"/>	Støthjul	<input type="checkbox"/>	Vannturbin	<input type="checkbox"/>
Annet håndverk eller industri		<input type="checkbox"/>							

SKOGSHÅNDVERK	<input type="checkbox"/>	Tjæremile	<input type="checkbox"/>	Kolmile	<input type="checkbox"/>	Håndsagstiling	<input type="checkbox"/>
---------------	--------------------------	-----------	--------------------------	---------	--------------------------	----------------	--------------------------

SAM- FERDSEL	<input type="checkbox"/>	Sti	<input type="checkbox"/>	Sledevei	<input type="checkbox"/>	Kjørevei	<input type="checkbox"/>
		Vadested	<input type="checkbox"/>	Bro	<input type="checkbox"/>	llandskjøringssted	<input type="checkbox"/>
		Båtstø	<input type="checkbox"/>	Fergeplass	<input type="checkbox"/>	Roskifte	<input type="checkbox"/>

FISKE	<input type="checkbox"/>	Ålekar	<input type="checkbox"/>		
Annen fast fiskeinnr.	<input type="checkbox"/>	Fiskeplass	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>

Vaskeplass	<input type="checkbox"/>	Badeplass	<input type="checkbox"/>
------------	--------------------------	-----------	--------------------------

HISTORISK HENDELSE M.M.					
Ulykke	<input type="checkbox"/>	Sagn	<input type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
ANNET KULTURMINNE (skriv betegnelse):					



Hovedmateriale	Tre	<input checked="" type="checkbox"/>	Jord	<input type="checkbox"/>	Stein	<input checked="" type="checkbox"/>	Murstein	<input type="checkbox"/>	Metall	<input type="checkbox"/>
KM_MAT	Betong	<input type="checkbox"/>	Glass	<input type="checkbox"/>	Støpestein	<input type="checkbox"/>	Intet	<input type="checkbox"/>	Ukjent	<input type="checkbox"/>

Konstruksjon, materialbruk: Saga var trolig av tre, kun noe av grunnmur av stein igjen.

Mål: L: ca.8m B: ca.4m H:  **Mål i meter, eventuelt med en desimal!**

Tilstand: Kun litt av steinmur igjen. Samt rester av dammen og "kanalen" ned til velta.

#### Personer (og eventuelt firmaer) med tilknytning til kulturminnet

Byggherre	
Håndverkere	
Tidligere eiere/ brukere	
Nåværende eier(-e)/ brukere	Lars Simonstad
Presoner som kan gi mer Informasjon om kulturminnet	Per Heimdal, Johannes Thorstveit

Litteratur, arkivreferanser m.m. eldre fotografier og / eller tegninger finnes hos:	
---	--

#### FOTOGRAFERING

Fototeknikk:	Negativ fargefilm	<input type="checkbox"/>	Dias	<input type="checkbox"/>	Digitale	<input checked="" type="checkbox"/>	Annet	<input type="checkbox"/>
Film, bildendr.	Se skisse side 5 og bilde side 6.							
Fotografens navn	Øystein Værland							



Simonstadsaga (grunnmur til venstre)



Saga ligger til høyre for skjerm

