



Vegårshei kommune

Rådmannens stab

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 08.10.2020
Vår ref: 20/474-30
Deres ref:
Saksbeh.: Chantal van der Linden
Tlf.

Innspill til oppstart av planarbeid med reguleringsplan for E18, strekning Dørdal-Tvedestrand

Kommunestyret i Vegårshei kommune vedtok den 6.10.2020 (sak 20/48) følgende innspill til oppstart av planarbeid med reguleringsplan for E18 Dørdal-Tvedestrand.

INNSPILL TIL PLANPROGRAM OG VARSLING OM OPPSTART AV PLANARBEID MED REGULERINGSPLAN FOR E18 DØRDAL-TVEDESTRAND.

Nytt kryss ved Barlinddalen og næringsutvikling

Ny E18 utvider det regionale bo- og arbeidsmarkedet og er positivt for vårt næringsliv, fordi tilgang til varer og kompetanse øker, og en kan spare store tidskostnader. Det nye krysset ved Barlinddalen ligger i Risør men kun 250 meter forbi vår kommunegrense med Risør på dagens FV 416. Krysset ligger omtrent 3 km. nærmere Vegårshei sentrum enn dagens adkomst ved Moland og blir dermed den korteste tilførselsvei fra Myra til E18. Risør foreslår å kalle krysset for 'Risørkrysset'.

For både Risør og Vegårshei kommune er dette kryssområdet og fremtidig utvikling av Moland industriområde (flere arbeidsplasser / økt sysselsetting) av stor betydning (s. 32 i planprogrammet). Risør har inngått en avtale med Nye Veier og Fylkeskommunen bla. om tilrettelegging for næringsområder, riggområder og etterbruk ved Moland.

Kommunedelplanen har bestemmelser om at krysset skal tilpasses tilstøtende veisystem, og sammenhengen i eksisterende gang-/sykkelveisystem skal opprettholdes. Det skal tilrettelegges for kollektivknutepunkt med gang- og sykkelveiforbindelse til Vinterkjær.

Bestemmelsene i kommunedelplanen sier kun noe om tilknytting til eksisterende gang- og sykkelssystemer og om en GS-forbindelse mellom det nye krysset til Vinterkjær. For de som kommer til fots eller syklende fra Vegårshei (FV416) må det tilrettelegges for gående og syklende i den nye kryssløsningen og til/rundt kollektivknutepunktet. For øvrig støtter vi fylkeskommunes innspill angående 'kollektiv og utforming/funksjon av kryssløsninger' for fullt.

Kontaktinformasjon: www.vegarshei.kommune.no
Postadresse: Molandsveien 11, 4985 VEGÅRSHEI
Besøksadresse: Molandsveien 11, 4985 VEGÅRSHEI
Org.nr.:

Telefon: +47 37170200
E-post: post@vegarshei.kommune.no



Kollektivtransport

Det nye Risørkrysset vil bli eneste ekspressbusstopp for reisende til/fra Vegårshei og en ny mulighet for reisende fra Vegårshei mot øst. Det blir også et viktig knutepunkt for elever fra Vegårshei som skal fra/til VGS i Risør. Det vil være behov for pendlerparkering og tilrettelegging for servicefunksjoner som stimulerer til overgang fra bil til buss.

I kapittel 7.5 omtales trafikale virkninger. Her er det blant annet beskrevet at eksisterende kollektivtilbud skal legges til grunn for en utredning om kollektivtransport. Det er uakseptabelt at en legger til grunn eksisterende kollektivtilbud, når en bruker analyseår 2060 for biltrafikk. Det er viktig at vi legger til grunn et mer ambisiøst nivå for kollektivtrafikken for å øke konkurransekraften. Vi mener det er viktig å ha tett og god dialog med Agder Kollektivtrafikk AS og Agder fylkeskommune for hvordan vi kan få en mer konkurransedyktig kollektivtransport, spesielt på regionale og lokale ruter.

Det oppfordres for øvrig å ha en dialog med AKT og fylkeskommunen om rutetidene generelt. For Vegårshei sin del er busstilbudet østover ganske dårlig per i dag.

Støy og friluftsliv: Eksjø og Lyngrotheia

Friluftsliv er et viktig tema. Ny E18 vil splitte store sammenhengende friluftsområder som er registrert som «svært viktige» eller «viktige» friluftsområder i alle kommuner. På Vegårshei er det området ved Eksjø som har store friluftsverdi men også lenger sørover ved Skjerkholt / Blautmyrknatten er det store sammenhengende skogsområder som berøres av ny E18. (I Arendal ble det ved en tilsvarende problemstilling gitt 40 millioner til kompensierende tiltak).

I planprogrammet må Nye Veier vise hvordan de har tenkt å løse denne problemstillingen i våre kommuner, og hvilken prosess det legges opp til for gjennomføre dette. Mange av de kompensierende tiltakene må gjøres utenfor området som blir regulert, og det er derfor viktig at vi tidlig kommer i gang med nødvendige prosesser for å løse dette til beste for alle parter.

I forhold til Eksjø-området har Vegårshei kommune tidligere ikke ønsket innsnevring av båndleggingssonen ved Espehaugen, med tanke på å få til en løsning med best mulig støyskjerming her. Eksjø er et viktig nærfriluftsområde med store friluft- og naturinteresser og mange hytter rundt Eksjø. Vegårshei kommune vektlegger derfor stillhet og ro i dette området og ønsker at tunnel vurderes som støyforebyggende tiltak.

I området ved Blautmyrknatten og Lyngrotheia forventer Vegårshei kommune at dersom veien blir liggende i dagen, i åpen løsning, at veibanen blir liggende øst for toppen av Blautmyrknatten, mot nedre grense av båndleggingsområdet, øst for kraftlinjen og på en maksimal høydekote på 200moh, uten behov for fjerning / sprenging av terreng (Blautmyrknatten / Lynrotheia). Dette i forhold til:

- Støy: en vei som ligger høyt opp i terrenget skaper mer støy og lyden strekker seg langt
- Landskapsvirkningen: voldsomme eksponering / store skjæringer som kommer til å bli synlige vestfra og fra stor avstand.
- Kulturminne: en gammel ridevei i dette området ødelegges hvis veien kommer inn på Vegårshei.

I planprosessen må det vurderes tunnel i dette området som kan bli (miljømessig) den beste løsningen, siden denne delen av ny E18 kommer til å bli den høyeste på hele strekningen. Tunnel vil også kunne kombineres med en god viltpassasje.

Landbrukets driftsveier/skogsveier/anleggsveier

både eksisterende og endret behovet for driftsveier, berøres av ny E18. Det er kommunen som godkjenner nye driftsveier i landbruket, og det bør lages en overordnet plan for hvordan landbruksveinettet skal være etter veibyggingen. Disse veiene benyttes også ofte i tilknytning til friluftslivet. Det er en enkel måte å komme seg ut i naturen på for de som trenger tilrettelagte ruter, og de kan benyttes av folk med redusert bevegelighet. Tilrettelegging for friluftslivet i etterkant av ny vei og behovet for nye driftsveier i landbruket kan og bør sees i sammenheng. Dette styrker argumentet for at det er kommunene som bør ha ansvaret for utføring av kompensierende tiltak både for skogbruket og for friluftslivet.

På Vegårshei er (eksisterende) Vierliveien og Limyrveien tatt med i planavgrensningen for å se på muligheten for å benytte disse som adkomstveier til anlegget. Nye Veier angir at videre planarbeid (etter at planprogrammet og planområdet er vedtatt) må svare for i hvilken grad det er mulig, og hvilken standard veien får.

Vi mener at det må være en forutsetning i videre planarbeid at anleggsveiene både i anleggsperioden og etterpå får/holder en god standard for at:

- veien ikke blir (for) dårlig for dagens brukere pga. pågående anleggsarbeid
- veiene etter utbyggingsperioden etterlates i en bedre stand enn før utbygging
- veiene oppgraderes i utbyggingsfasen dersom det er behov for det

Dette gjelder også direkte omgivelse og andre elementer i / langs veien. Blant annet bruer. Det må være forutsigbart hva standarden på anleggsveiene blir etter og i anleggsperioden.

Det forutsettes for øvrig at veiene som ikke skal brukes som anleggsvei og områder som ikke brukes til anleggsareal tas ut av planområdet før reguleringsplanen legges ut til offentlig ettersyn.

Viktig å sette av nok areal der hvor anleggsveiene kommer ut på andre veier. For eks. der hvor Limyrveien kommer ut på FV 416: her er det satt av lite areal. Akkurat her midt i en sving kan det for eks. være behov for trafikksikkerhetstiltak (forbedre sikt mm.).

Utvidelse/avvik av planområdet ved Nattvann/Krokvann:

I foreslått planavgrensning er det tatt med et ekstra område på omtrent 30.000m² ved Nattvann/Krokvann som avviker fra kommunedelplanens planområde og som ikke er i tråd med kommuneplanens arealdel. Det er ikke beskrevet hvorfor dette er gjort og det må derfor være tungtveiende grunner for at man skal godkjenne endringer her. Nye veier har informert oss om at dette arealet vurderes som mulig areal til rigg- og anleggsområder og/eller areal for eventuell masselagring. Vi fraråder dette på det sterkeste på grunn av følgende:

Området ved Nattvann og Krokvann er særdeles sårbart med tanke på avrenning til denne delen av Skjerkavassdraget. Begge vann renner ned i Rossålvann/Østebøvann/Langevann som er det eneste vannet i Skjerkas område som blir fullkalket hvert år. Det er brukt store ressurser på å få opp den gode fiskebestanden. Et massedeponi i dette område er en dårlig løsning og medfører unødvendig risiko for vann, miljø og natur.

Viltpassasjer

På strekningen Arendal-Tvedestrand ble det bygd viltunderganger som i hovedsak var 28 meter brede og 8-10 meter høye. Erfaringene så langt viser at de fleste av disse fungerer etter hensikten til tross for at de også til en viss grad brukes av friluftsliv og motoriserte kjøretøy. Erfaringene er også at viltpassasjene fungerer langt bedre enn i Bamble, hvor man har klart færre passeringer av storvilt på sine viltoverganger. På strekningen Arendal-Tvedestrand er det to viltpassasjer som fungerer dårligere enn ønsket. Vi tror at det er utformingen av sideterrenget til disse kulvertene som gjør at dette ikke fungerer optimalt.

Vi mener at en viktig grunn til at viltundergangene på strekningen Arendal-Tvedestrand fungerer så godt er at det gjort meget grundige undersøkelser i forkant i forhold til hvor elgen faktisk passerte. På denne strekningen var skogen hogd flere år før bygging. Etter hogsten ble det satt ut viltkamera i hele traseen og elgplasseringer i hele traseen ble fulgt over flere år.

I den traseen som planlegges nå er det ikke mulig å få kartlagt elgtrekkene på samme nivå. Vinteren 2019/2020 skulle det vært gjennomført tellinger på sporsnøen, men dette ble ikke gjennomført på grunn av manglende snøforhold. I og med at reguleringsplanen skal være ferdig våren 2021 vil det heller ikke være mulig å få med en full sesong med sporsnø før planen skal være ferdig. Med tett skog i hele traseen vil man heller ikke kunne få det samme inntrykket ved bruk av viltkamera. Beslutningsgrunnlaget for plassering av viltpassasjene vil derfor være svakere enn på strekningen Tvedestrand-Arendal. Strekningen i Bamble hadde også et svakere beslutningsgrunnlag, noe som kan forklare hvorfor

overgangene her fungerer dårligere.

En samlet vurdering knyttet til viltpassasjer er at det er mange momenter som er viktige i forhold til om en passasje fungerer. Størrelsen, plassering i forhold til viltets trekkruter, sideterreng med mer, avgjør om en viltpassasje vil bli god. Så lenge kunnskapsgrunnlaget om denne strekningen ikke er bedre enn det er, så må man sørge for at det er så tett med passasjer at man tåler at noen ikke fungerer optimalt.

Samtidig er det en kjennsgjerning fra andre områder i landet at mange viltpassasjer kommer under press. Ny E18 vil være en 100% barriere i all fremtid, og kommunene kan ikke alltid prioritere viltet i sin arealplanlegging. Det er derfor viktig at man tar høyde for at noen av viltpassasjene vil få redusert virkning i fremtiden. En peker også på at etablering av tunnel kan gi gode og naturlige viltpassasjer.

Det er derfor svært viktig at det blir planlagt et antall passasjer som tar høyde for dette, og at passasjene er så store at man kan ha en fleksibel bruk av passasjen. Det bør for eksempel være rom for at det bygges veier gjennom noen av kulvertene, hvis det viser seg at samfunnet utvikler seg i en retning i fremtiden som vi ikke ser konsekvensene av i dag.

Landskap

Det gjelder avsnitt 4.10 i forslag til planprogram

Her skrives det veldig grovt om landskapet uten at det sies noe om hvilke konsekvenser dette har for planleggingen. Her bør det inn en formulering som:

«Det småkupperte landskapet innebærer at man vil få store skjæringer og fyllinger på vegstrekningen. Hvis det ikke bygges tunneler og broer vil man få minst 40- 50 meter høye hel- og halvskjæringer som vil ha veldig stor landskapsvirkning. Det må derfor være en målsetting for planarbeidet å redusere landskapsvirkningene ved å bygge nødvendige tunneler og broer der dette er viktig. Dette må også sees i sammenheng med vilthensyn, friluftsliv og støyproblematikk.»

Masseforvaltning

Når det gjelder avsnitt 6.5 i forslag til planprogram så bør det stå noe om hvordan man håndterer sulfidholdig fjell knyttet til dette kapittelet, evt i 4.7.3 Vannmiljø.

På strekningen mellom Arendal og Tvedestrand er det nå et betydelig utlekk av sulfid fra fyllingene. I tillegg er det laget et ekstremt stort sulfiddeponi på Grenstøl med 700 000 m³ sulfidholdige masser. I henhold til NGO sitt oversiktskart er vi i de samme geologiske formasjonene på denne strekningen som mellom Arendal og Tvedestrand.

Med mindre det finnes masser som bufrer dette vil svovelet danne svovelsyre som kan få effekter på fisk. I deler av vegstrekningen er vi over marin grense (80 meter i Tvedestrand som øker via Vegårshei til 100 meter i Gjerstad). Her vil det ikke være bufrende masser, og det må derfor tas mer hensyn til dette enn strekningen Arendal Tvedestrand hvor så å si hele veilinja lå lavere enn marin grense.

Tidsplanen

Tidsplanen som det legges opp til må oppfattes som svært ambisiøs. Vi vil spesielt oppfordre til at det tas hensyn til kommunenes skrivefrister og gjennomføring av politiske møter når planen skal ut på førstegangshøring på vårparten i 2021. Kommunene bør gis en høringstid på minimum åtte uker for å sikre grundige prosesser.

Jernbaneutbygging

I planprogrammet kan vi ikke se at det er omtalt noe om framtidig jernbaneutbygging. Dette er viktig å vurdere, siden planlagte korridorer for vei og bane ligger så nær hverandre. Det bør også omtales mulige togstasjoner, både ved Tangen og på Brokelandsheia.

Åpent kontor i kommunene

Nye Veier har opplyst at de skal ha åpent kontor for grunneiere som har behov for kontakt. Dette anser vi som svært viktig, siden prosessen skal gå veldig raskt. I likt linje med Tvedestrand sitt innspill anbefaler vi at man legger kontordager (for eks.) til de forskjellige kommunehusene både på kvelds- og dagtid og at det skal være lett for grunneierne til å ta kontakt med Nye Veier sine rådgivere. Dette gir kort vei for grunneiere og andre som har behov for dialog.

Innspillsportalen

Nye Veier har opplyst at gamle innspill i innspillsportalen som kom i forbindelse med kommunedelplanen ikke tas med videre i prosessen, og at man dermed må komme med samme innspill på nytt til både denne høringen og neste høring hvis noen ønsker samme innspill i alle høringene. Kommunen mener at det er unødig tungvint, siden det bør være enkelt å plukke ut de merknadene som gjelder det aktuelle planområdet, og ta hensyn til dette gjennom hele prosessen.

Med hilsen

Chantal van der Linden
Rådgiver plan

Brevet er ekspedert elektronisk, og har derfor ingen signatur.

Mottakere: NYE VEIER AS
Cowi AS v/ Heidi Bergom

Kopi til: Rådmannens stab /v Liv K. Strand
FYLKESMANNEN I AGDER
TVEDESTRAND KOMMUNE
GJERSTAD KOMMUNE
RISØR KOMMUNE
ARENDALE KOMMUNE
ARENDALE KOMMUNE /v Håkon Håversen
GRIMSTAD KOMMUNE
BAMBLE KOMMUNE
KRAGERØ KOMMUNE
AGDER FYLKESKOMMUNE