

COWI

N NyeVeier

NYE VEIER AS, E18 DØRDAL – TVEDESTRAND
DETALJREGULERINGSPLAN

OPPSUMMERING AV MERKNADER VED VARSEL OM OPPSTART



Varsel om oppstart for planarbeidet ble sendt til hjemmelshavere per post og til offentlig instanser, lag, foreninger og andre interessenter 28.08.2020. Varslet ble også publisert på kommunenes nettsider, samt varslet i Telemarksavisa (29.08), Agderposten (29.08), Varden (31.08), Kragerø Blad (01.09), Aust-Agder Blad (29.08) og Tvedestrandposten (29.08). I det følgende oppsummeres innspillene som har kommet inn.

1.1 Grunneiere

Fra	Oppsummering av innspill
Bjørn Ludvigsen 30.08.2020	Ønsker at områdene rundt Langtjenn ved Lauvland i Tvedestrand og Sandvann bevares. Viktige områder benyttet til rekreasjon, bading og fiske (sunn ørretbestand i Sandvann). Området består også av fritidsboliger. Ser ut ifra kartene at senterlinjen på veien er tegnet inn med bro over Langtjenn. Her er det ønskelig at veilinen trekkes østover i retning Sambermyrene. Ønsker også at veilinen trekkes lengre vekk fra Sandvann.
Eilev Angelstad 02.09.2020	Gjelder bru over Fossveit. Redd brua blir stor og skjemmende og at det kan bli meget støyende for beboere i området. Angelstadområdet har mye støy fra dagens E18-trafikk. Antar ny E18 vil medføre enda mer støy. Ønsker støyskjerming på brua slik at det ikke blir bråk i dalen mot Valle og Lunde. Overskuddsmasse kan gjerne brukes som støyskjerming.
Betzy Vegard Stavelin 02.09.2020	Eksjø er et viktig rekreasjonsområde som må bevares. Har hatt familiehytte i området i 60 år. Ønsker at støyskjerming får høy prioritet da lyden bærer godt. Påpeker at forurensning av Eksjø vil være en katastrofe for aktiviteter som bading og fiske og for hyttene i området.
Ole Christian Gliddi 1 02.09.2020	Gjelder kryssing av lokalvei og hensyn til eksisterende næring v/Rødmyr. Ønsker at anleggsarbeid og ny veitrase tar hensyn til lokal trafikk i tilknytning til næring som landbruk (melkebil), skogbruk, lagerlokaler (båtopplag). Lokalveien er eneste tilførselsvei for vogntog og må til enhver tid være dimensjonert for store vogntog med min. 5,5 m høyde, også med tanke på mulighet for å møtes og svingradier tilpasset ekstra lange vogntog. Antar veien mellom Rømyrkrysset og Amtmannssvingen skal bli brukt som tilførselsvei til anlegget ved Rømyr og over til Fosstveit. Ønsker å unngå konflikt med brukere av veien og anser det som nødvendig med økt tilrettelegging for gående og syklende. Kan gjerne ta kontakt ved spørsmål, avklaring og dialog.
Ole Christian Gliddi 2 02.09.2020	Viser til område på kartet (nord for Rødmyr) for mulig massedeponi og mottak av overskuddsmasser, steinmasser, jord, leire, fresemasse osv. Kan gjerne ta kontakt for dialog.

Lars Albert Albertsen 02.09.2020	Ønsker overgang ved Rømyr for tungtransport og store biler og maskiner. Opplyser om at det regelmessig og flere ganger i uka er vogntog innom og at dette må hensyntas i anleggsperioden og fremtiden.
Erik Hansen 03.09.2020	Opplysning om boligfelt på gnr/bnr. 59/12, Middagsheia på Gamle Sørlandske i Sannidal. Den sørlige teigen har samme gårdsnummer som hoved eiendom.
Aud Angelstad 06.09.2020	Påpeker viktigheten av støyskjerming og ønsker at all overskuddsmasse skal brukes til dette. Modal er i dag uten støy og dette ønskes også i fremtiden. Ønsker tunnel forbi Skjerkholtgrenda for å ivareta viktig turområde og passasje for hjortevilt. Storelva er ei lakseførende elv og veisalt må hindres i å berøre vannet.
Jarle Songedal 06.09.2020	Viktig leve- og trekkområde for hjortevilt mellom Tvedestrand og krysset til Risør, særlig ved Skjerkholt og kommunegrensa mellom Vegårshei og Tvedestrand. Ønsker at det blir opprettet dialog med lokale jegere og kjentfolk som kjenner området. Ønsker tunneler for å ivareta naturen.
Michael Hopstock 1 06.09.2020	Viser til område på kartet. Viktig med tiltak mot støy for å skjerme gårdstun, (Ødegård i Kragerø kommune).
Michael Hopstock 2 06.09.2020	Viser til område på kartet. Viktig med tiltak mot støy for å skjerme gårdstun, (Østerfoss i Kragerø kommune).
Michael Hopstock 3 06.09.2020	Hullvann og området rundt har store verdier for planteliv, dyreliv og rekreasjon. Ønsker at området blir skjermet for støy og annen forurensning.
Michael Hopstock 4 06.09.2020	Hullvann og området rundt har store verdier for planteliv, dyreliv og rekreasjon. Ønsker at området blir skjermet for støy og annen forurensning.
Michael Hopstock 5 06.09.2020	Sannidal kirke med tilhørende kirkegård er et viktig religiøst sted og kulturminne. Kirken og kirkegården må tas hensyn til i det videre arbeidet.
Eilev Angelstad 07.09.2020	Ønsker støyskjerming forbi Modalen. Grenda er i dag uten støyforurensning. Vegtraseen bør unngå Langtjenn og Sandvann. Sandvann er et mye brukt fiskevann. Ønsker tunnel forbi Skjerkholt og gjennom Hallandsheia. Hallandsheia er et utfartsmål og viktig passasje for vilt og område for tiurleik. Ønsker tunnel for å unngå høye skjæringer.

<p>Per Arvid Larsen (tre vedlegg) 07.09.2020</p>	<p>Gjentar innspill fra KDP-prosessen, gnr/bnr. 50/5. Ønsker ikke at eiendommen blir delt i to på langs pga. aktiv skogdrift og jakt. Eiendommen ligger i et område som er viktig for vilt. Ønsker tunnel i vestre grense av eiendommen for å trekke veien bort fra husene og sikre bedre bo og drivemiljø. Tre vedlegg medfølger (1) tidligere innspill til høringsutkast, (2) innspill om trafikkstøy og støv, (3) kartskisse med forslag til veitrase på eiendommen.</p>
<p>Anne Angelstad 09.09.2020</p>	<p>Bosatt i Modalen. I Modalen er det ikke trafikkstøy og ønsker at det skal forbli slik i fremtiden. Foreslår å benytte overskuddsmasser til å lage en støyskjerm rundt området. Ønsker støyskjerming på brua ved Angelstad/Fosstveit pga. mye støy fra nåværende vei/trafikk. Det er to brønner (innsender og nabo) som vil kunne bli negativt påvirket av anleggsarbeider i heia ovenfor husene. Ønsker at ny vannforsyning er på plass før anleggsarbeidene starter. Langtjern ønskes bevart. Ønsker tunnel i Møbbeheia ved Skjerkholt for å unngå støy i Skjerkholtgrenda. Ønsker tunnel gjennom Hallandsheia for å bevare område som er viktig for friluftsliv, vilt og tiurleik. Reagerer også på at veitraseen blir liggende i kanten av Sandvann, som er et fiskevann med god kvalitet på fisken.</p>
<p>Jarle Songedal 09.09.2020</p>	<p>Stiller spørsmål om det er sett på mulighetene for å bygge ny Fv416 fra krysset til Risør og til Bråtenkrysset på Vegårdshei. Viser til at det er lovet utbedring av veien og at kommunen har mottatt penger til dette. Ønsker veistandard med gul midtstripe. Forbedring vil føre til besparelse i tid, økt trafiksikkerhet og være bedre for miljø.</p>
<p>Niels Schweigaard 09.09.2020</p>	<p>Eier av Masterød gnr/bnr. 61/1 i Bamble. Innspillet gjelder gårdsvei til Masterød som tar av fra Gamle Sørlandske (fv. 363) på Skauheia og krysser nåværende E18 i bro ved Plassen. Foreslår en rimeligere løsning enn det planprogrammet legger opp til mtp. rekreasjon av dagens/fremtidig E18 for gårdsvei og for tømmertransport.</p>
<p>Linda og Halvor Vika 11.09.2020</p>	<p>Gjelder berørt boligeiendom ca. 2 km fra Brokelandsheia. Ønsker å bli innløst fortest mulig da huset blir berørt og da de har nytt hus disponibelt. Har vært i kontakt med Erlend Sjulstad Lie. Blitt informert om at det skal avholdes grunneiermøte i oktober.</p>
<p>Björg Haaland Bjørnstad 13.09.2020</p>	<p>Eier av hytte, Greinveien 260 (nær opptil kraftlinje). Området er brukt til rekreasjon hele året med stier/gamle ferdselsveier, gamle boplasser og gruver. I tillegg er det fiskevann og vilt i området. Ønskelig at ny vei legges så langt som mulig over mot/på Vegårdshei kommune. Tunnel gjennom Blautmyrknatten eller lengre nord vil sørge for skjerming mot naturen på sørsiden av veien.</p>
<p>Inge Ramleth 14.09.2020</p>	<p>Viser til innspill sendt 14.05.2020 (KDP-prosessen). Ser ut ifra utsatte stikk for traseen at bolighuset blir værende i veikanten av motorveien. Foreslår at eiendommen kan brukes som riggplass til brobygging. Ønsker rask avklaring om de blir innløst eller</p>

	ikke. Om de ikke blir innløst ønsker de at veien trekkes lengst mulig vekk fra deres eiendom. Har brønn i dalen mellom hus og veien.
Øivind Moen 1 (e-post) 14.09.2020	Ønsker bedre tilrettelegging for myke trafikanter ved Sannidalsveien (Fv363) og over Tangen bru. Dette har vært en politisk lovnad uten at det har skjedd noe. Positivt at Nye Veier tar ansvar og sier de skal bygge gang/sykkelvei, men redd dette ikke skjer. Både vei og bro (Tangen-broa) er der og det er tegnet og beregnet at man kan forbedre situasjonen uavhengig av ny E18. Har forstått kostandene ved dette bæres av E18-prosjektet.
Jan-Erik Siring og Gunn Hege Flåta Siring 16.09.2020	Familie bosatt på eiendommen med gnr/bnr. 42/34, Gamle Sørlandske 1129, Sundebru. Eiendommen er innenfor planområdet. Har i flere år følt seg truet av utbygging av E18 og jernbanen. Ønsker ikke å bli boende i huset om ny E18 blir anlagt nærmere eiendommen. Ønsker hurtig avklaring om innløsning er aktuelt.
Tor Martin Grue 16.09.2020	Stebekken er gytebekk for ørret og er fiskeførende. Bekken er ca. 1,5 km fra Bråtvann, (Kragør kommune).
Asbjørn Froholt 17.09.2020	Eier av hytte gnr/bnr. 32/48, Aklandsveien 1125 Vegårshoi. Har mottatt brev om at det skal gjøres grunnundersøkelser og stiller spørsmål om dette stemmer. Er også spent på om prosjektet vil berøre deres eiendom og ønsker tydeligere kart for å se om deres eiendom er innenfor varslingsgrensa. Stiller spørsmål ved at den stiplede linjen (varslingsgrensen) er markert rundt elveleie fra Saga og til Nedre Sagvann, hvor det ser ut til at den tangerer hyttetomta ved Saga. Ønsker informasjon om hvorfor dette området er stippet. Ønsker også oversikt over anleggsområder i forbindelse med bygging. Går ut ifra at det allerede er avholdt informasjonsmøter, men at de ikke er opplyst da eiendommen ligger utenfor varslingsområdet.
Tor Martin Grue 1 17.09.2020	Dårlig/ingen mobildekning. Ønske om utbedring av mobildekning i forbindelse med ny E18, (Stedalen, Kragør kommune).
Tor Martin Grue 2 17.09.2020	Dårlig/ingen mobildekning. Ønske om utbedring av mobildekning i forbindelse med ny E18.
Tor Martin Grue 3 17.09.2020	Dårlig/ingen mobildekning. Ønske om utbedring av mobildekning i forbindelse med ny E18.
Tor Martin Grue 4 17.09.2020	Viser til punkt i kartet. Driftsvei for skogbruk.

Tor Martin Grue 5 17.09.2020	Dårlig/ingen mobildekning. Ønske om utbedring av mobildekning i forbindelse med ny E18.
Rolf Moseid 19.09.2020	Viser til punkt i kartet, (Brumyrheia i Risør kommune). Ønsker at driftsveien skal ivaretas da dette er eneste mulighet til å kjøre ut virke. Veien er driftsvei for en betydelig mengde skog og benyttes av to gårdsbruk.
Øystein Vierli 20.09.2020	Påpeker at planområdet er utvidet ved Bytingsmyra/Sandvasslåtta ved nordenden av Sandvann i Vegårshei kommune. Trudde planområde for reguleringsplanen måtte forholde seg til området som ble vedtatt i kommunedelplanen og synes det er merkelig at området er utvidet. Er selv grunneier i området innenfor varslingsgrensa og ønsker å få mer informasjon om hva området er tiltenkt.
Preben Nilsen 21.09.2020	Nøsted & AS holder til i Kragerø næringspark, Industriveien 2. Antar ny E18 vil ligge nær næringslokale deres. Tomta kan være disponibel som riggplass/steindeponi i en periode. Ønsker gjerne en prat med de som har ansvar for utfylling av overskuddsmasse.
Rita Bråten 22.09.2020	Opplyser om at det er mye leire i grunnen på eiendommen (hus og gårdsvei) og hvor gårdsveien til Lille Østerholt er anlagt. Ønsker å opplyse om dette med tanke på ev. anleggstrafikk forbi eiendommen/huset. Om anleggstrafikken skal gå forbi eiendommen ønskes det informasjon i forkant slik at det kan gjøres tiltak for redusering av støy. Opplyser om at eiendommens kloakk krysser over gårdsveien til Lille Østerholt. Ønsker informasjon om hvordan barna i grenda/husstanden kan ferdes trygt og på en trafikkikkermåte til skole i anleggsperioden.
Erik Lindland 1 (Fem vedlegg) 23.09.2020	Sterk innvending mot at Tøresmyrdalen skal brukes som deponi. Dalen er vakker, vill og byr på friluftsopplevelser, kulturminner og gamle tradisjoner. For 20 år siden ble det registrert to rødlistearter av sopp og 6 signalarter av lav og sop. Iht. Direktoratet for naturforvaltning er området vurdert som <i>viktig</i> (B) og <i>svært viktig</i> (A). Rapport følger innspillet som vedlegg.
Erik Lindland 2 23.09.2020	Ønsker at forbindelsen mellom Fv. 3/Lindlandsveien får en hensiktsmessig tilkobling til den nye planlagte Risørveien fra Barlindalen til Vinterkjærområdet/dagens E18. En lettvent tilkobling til E18 er viktig for den lille grenda Lindland med ca. 12 husstander.
Tormod Hagelia 1 23.09.2020	Grunneier Modalsveien 47. Bekymret for støy og tap av flott utsikt mot vest. Ser på støy som en utfordring, både i byggeperioden og etter ferdigstilling av veien. Antar at ny trase vil føre til at utsikten mot vest vil være en bro istedenfor horisont. Påpeker også ulempene med evakuering ved sprengning i anleggsperioden. Ønsker å få boligen innløst.

Tormod Hagelia 2 23.09.2020	Ønsker at veien mot Fosstveit og Gamleveien skal fungere optimalt. Om det planlegges å lede dagens E18 inn på veien mot Amtmannsvingen er det ikke ønskelig at dette blir gjort som ved Nygård/Myklebostad ved Fiane. Det bør anlegges gangfelt opp til Amtmannsvingen med tanke på trafikksikkerhet. Særlig aktuelt om veien skal brukes som omkjøringsvei og for Tvedestrand kommune med tanke på utvikling av området i dalen for landlig sentral boligbebyggelse.
Nina Hagane på vegne av Haldis Hagane 23.09.2020	Grunneier Modalsveien 38. Etter planen skulle sønnen overta huset, men dette har blitt uaktuelt da eiendommen ligger ca. 175 meter fra den stiplede linjen. Ny bru ved Fosstveit kommer antagelig i ca. samme høyde som huset, og det antas at dette vil medføre en del støy. Ønsker innløsning, og har tidligere vært i kontakt med daværende ordfører Jan Dukene ang. dette da eiendommen ligger i oransje støysone og ulempene det medfører å ha en firefeltsmotorvei så nære. Har brønn som ligger i korridoren og ønsker denne erstattet om hun ikke blir innløst.
Dagfinn Kvanneid 23.09.2020	Ønsker at eksisterende tursti mellom Greina og Sandvannshytta blir bevart. Dersom det ikke er mulig ønskes det at det tilrettelegges for nye stier i området, slik at det flotte turterrenget fortsatt kan benyttes.
Alf Christophersen 23.09.2020	Har i tidligere prosess kommet med innspill ang. friluftsliv og om dette blir tillagt samfunnsøkonomisk verdi. Har fått inntrykk av at dette ikke er tilfelle. Har tanker om samspill mellom motorvei og friluftsliv og viser til hvordan dette er løst i USA. Viktig å sikre friluftslivsinteressene i området rundt Songeskau og Espehaugen mellom Molandsvann og Eksjø. Forslår tunnel, istedenfor skjæring, for å ivareta interessene i området. Foreslår å regulere området som nasjonalpark for å sikre tilrettelegging for helårs friluftsliv. Ønskelig med adkomstveier til parkeringsplasser både nord og sør for ny E18. Ønsker også kryssinger av ny E18 for vilt og turisme (for eks. norsk-amerikanere som ønsker å utforske anene).
Arnold Simonstad 23.09.2020	Merknad til planarbeidet i området Djupmyr i Vegårshei kommune. Svært viktig å ta hensyn til støy i området og særlig utover Eksjø som er et område som blir brukt mye i fritiden til fiske og bading. Det er også ca. 50 fritidsboliger i området. Ønskelig at veien skal legges godt nede i terrenget og støyskjerming som støydempende tiltak. Innsender er grunneier av eiendom gnr/bnr. 31/3 som omkretser mye av Eksjø og har ca. 30 hyttetomter, hvor 10 står usolgt. Økt støy vil kunne forringe områdetets kvaliteter og føre til utfordringer for fremtidig salg av hyttetomter. Bekymret for hvordan dette kan påvirke kommende generasjoner. Påpeker viktigheten av fysisk befaring i terrenget for å se på området. Svært viktig her hvor det er åpent terreng og økt støy vil kunne påvirke svært negativt.
Signe Gregersen 26.09.2020	Spørsmål om Nye Veier ville ha sponset et stykke vei, slik de gjør fra Vinterkjær til Dørsdalen, dersom politikerne i Risør hadde valgt den opprinnelige grønne korridoren som ville gitt Risør en egen vei fra byen og opp til nytt kys.

Geir Berget 1 26.09.2020	Er mangeårig bruker av rasteplassene ved Østerholtheia og ønsker at det etableres noe lignende for trafikanter på E18. Anser Sandvann som en naturlig rasteplass for E18 sydgående. Anser Store Sandvann som en naturlig rasteplass for E18 nordgående. Rasteplassene blir etableres med mål om å gi trafikantene, barn og voksne, lett tilgang til natur, fiske- og badeplasser i en skjermet sone fri for kjøpepress. Ønsker at stopp kan gi økt kunnskap om naturen og bærekraftig utvikling. Foreslår en naturpaviljong med bilder/posters. Anser det som nødvendig at naturpaviljongen er stengt kveld/natt for å unngå hærverk/overnatting. Utformingen kan baseres på videreutvikling av kvalitetene som de populære rasteplassene på Østerholtheia innehar. Viser til kartfestet punkt og foreslår for eks. gangbru ut til holmene i vannene. Det bør sees på ladepunkter for EL-biler i tilknytning til rasteplass/naturpaviljong. Kan gjerne se på samarbeid med UIA.
Geir Berget 2 26.09.2020	Er seg mangeårig bruker av rasteplassene ved Østerholtheia og ønsker at det etableres noe lignende for trafikanter på E18. Anser Sandvann som en naturlig rasteplass for E18 sydgående. Anser Store Sandvann som en naturlig rasteplass for E18 nordgående. Rasteplassene blir etableres med mål om å gi trafikantene, barn og voksne, lett tilgang til natur, fiske- og badeplasser i en skjermet sone fri for kjøpepress. Ønsker at stopp kan gi økt kunnskap om naturen og bærekraftig utvikling. Foreslår en naturpaviljong med bilder/posters. Anser det som nødvendig at naturpaviljongen er stengt kveld/natt for å unngå hærverk/overnatting. Utformingen kan baseres på videreutvikling av kvalitetene som de populære rasteplassene på Østerholtheia innehar. Viser til kartfestet punkt og foreslår for eks. gangbru ut til holmene i vannene. Det bør sees på ladepunkter på EL-biler i tilknytning til rasteplass/naturpaviljong. Kan gjerne se på samarbeid med UIA.
Nils Engelsen 26.09.2020	Traseen ødelegger et helt jaktområde slik den ligger nå. Ønsker at traseen legges lengre mot vest, nærmere Rullande på Skjerholt. Veien vil da berøre mindre jaktterreng og skape mindre ulemper for alle parter. Bør legge traseen på nordsiden av høyspentmastene.
Heidi og Tom Inge Thorsen 27.09.2020 (e-post)	Bor på Gamle Sørlandske 140 i Sannidal. Er bekymret for støy- og lysforurensing under og etter ferdigstilling av veien. Småbruket ligger ikke langt fra traseen som er tegnet inn. Avstanden fra inntegnet linje for ny vei kontra dagens vei er betydelig kortere fra bostedet. Spør om det er realistisk med kompensasjon mot lyd/støy- og lys. Rundt eiendommen er det fine turmuligheter. Opplyser om at det bor hunder på småbruket. Frykter at mye brukte turmuligheter og adkomst til skogen blir begrenset i arbeidet og etter ferdigstilling av veien. Opplyser om at de har borehull (vann) og er bekymret for dette mtp. rystelser/grunnarbeider.
Trond Løvdal for Edgar Løvdal 27.09.2020	Innsenders far er eier av Greinaveien 25 gnr/bnr. 73/9. Ønsker å informere om dyretråkk fra Ås til Songeskogen. Har selv jaktet i terrenget i ca 35 år og er godt kjent med trekkrutene. Dyretråkket går fra sørvest på Songe Djupmyr og i retning Greina. Tråkket blir benyttet av elg, rådyr og hjort. Det er også dyretråkk fra helt øst på Ås.

Petter Aaland 28.09.2020	Alti Kragerø (Kjøpesenter i Sannidal) anser det som hensiktsmessig at veikrysset på ny E18 trekkes så langt øst som mulig, slik at det blir knutepunkt øst (Tangen og Sannidal). Anser dette som mest fornuftig med tanke på eksisterende plan for sentrumsutvikling i området Sannidal og dagens "trykkområde" for infrastruktur. Kollektivtrafikken er lokalisert i området og det blir naturlig knutepunkt. Avstand mellom E18 og Sannidal blir også kortest mulig. Østvendte løsning vil styrke områdets funksjon og falle naturlig inn under eksisterende infrastruktur og utviklingsplaner i området.
Bjørn Gunnar Standal Darre 28.09.2020	Alti Kragerø (Kjøpesenter i Sannidal) anser det som hensiktsmessig at veikrysset på ny E18 trekkes så langt øst som mulig, slik at det blir knutepunkt øst (Tangen og Sannidal). Anser dette som mest fornuftig med tanke på eksisterende plan for sentrumsutvikling i området Sannidal og dagens "trykkområde" for infrastruktur. Kollektivtrafikken er lokalisert i området og det blir naturlig knutepunkt. Avstand mellom E18 og Sannidal blir også kortest mulig. Østvendte løsning vil styrke områdets funksjon og falle naturlig inn under eksisterende infrastruktur og utviklingsplaner i området.
Asbjørn Tonstøl 1 29.09.2020	Drikkevannskilden til bolig ligger mellom veitraseen og boligen. Om vannkilden blir forurenset vil de forlange tilkobling til kommunalt vann-nett vederlagsfritt.
Asbjørn Tonstøl 2 29.09.2020	Opplyser om at traseen blir liggende slik at bostedet blir utsatt for støy og lysreflekser. Ønsker å vite hva som blir gjort for å hindre dette.
Knut Aas (tre vedlegg) 30.09.2020	Rideveien Vierli-Angelstad i Tvedestrand og Vegårshei er fredet ferdselsåre (tolket som ridevei/postvei) fra jernalder-middelalder. På strekningen inne på gnr/bnr. 47/1 ligger det tre veiviservarder langs veien. Veien blir jevnlig ryddet. Fra Lyngrothei til Blautmyrknatten ligger rideveien på vestsiden av heiene og innenfor båndleggingssonen for ny vei. På bakgrunn av dette ønskes fremtidig E18 på østsiden av heiene, helst øst for kraftlinje/i tunnel. Ved heiene er det fri sikt fra rideveien og inn i Vegårsheis nabokommuner og mot Telemark. Lyngrotheia og Blautmyrknatten er i dag naturlig støybuffer mot store deler av Vegårshei.
Inge Ramleth og Nina Hagane 02.10.2020	Bosted Modalsveien, gnr/bnr. 56/6 (57/6) i Tvedestrand kommune. Har hatt bosted her i 36 år og trives godt med stillheten, samtidig som det er sentralt med 5 km til byen. Ser mørkt på å få en firefelts motorvei som nærmeste nabo, men ønsker ikke å være vanskelig. Har i samråd med familie kommet frem til at de ønsker å bli innløst. Eiendommen kan da brukes som støyvoll mot resten av grenda.
Knut Aas 1 (tre vedlegg) 03.10.2020	Kulturminne Likkvile. På Blautmyrknatten er et av de eneste likkvilene i området markert. Likkvile er godt synlig rett ved ferdselsåren mellom husmannsplassene Greina – Lyngrot – Hytta. Automatisk fredet kulturminne fra førreformatorisk tid. Vedleggene viser kart og utskrift fra kulturminnesøk.

<p>Knut Aas 2 (ett vedlegg) 03.10.2020</p>	<p>Kulturminne steingjerde på eiendommen gnr/bnr. 47/1 i Vegårshei kommune. Fra sørøstre del av eiendommen går et av de mest markerte steingjerdene mellom Vegårshei og Tvedestrand kommuner. På nevnte eiendom ligger gjerdet i eiendomsgrensa fra Blautmyrknatten ned til Djupmyr og videre mot Nattvann. Den øvre delen ned mot Djupmyr er uvanlig bred og forseggjort. Gjerdet ligger i kanten av kraftlinja. Ønskelig at kulturminne bevares. Vedlegg viser kartskisse.</p>
<p>Ole Jørgen Granerud (ett vedlegg) 04.10.2020</p>	<p>Eier av Vestre Lien, gnr/bnr. 51/1 i Tvedestrand kommune. Eiendommen ligger i søndre kant av korridoren der den går gjennom Skjerkholt skog. Ut ifra kart ser det ikke ut som eiendommen blir betydelige berørt av selve veitraseen, men mulig berørt av pilotveier. Stiller seg positiv til at eiendommen benyttes om det blir behov. Har registrert at veien er tenkt noe utvidet nordover der veien passerer Skjerholtlonene. Mener det er en god løsning å flytte veien lengre nord og følge eiendomsgrensa østover mot grensa til Vegårshei. Ønskelig at dette også gjøres østover slik at veien blir liggende mellom Krok vann og Nattvann, på oversiden av høyspentlinja lengst mulig østover. Vil med dette kunne spare Sandvann for forurensning og ivareta rekreasjonsområdet. Vedlegget inneholder innspill sendt i KDP-prosessen. Ønsker at veitraseen legges naturlig ift. drift av eiendommene og naturlig deling av jaktterreng. Viltpassasjer må sikres.</p>
<p>Kari Andersen Tisjø 1 04.10.2020</p>	<p>Gjelder støyforhold på Tisjø. Tar det som en selvfølge at det blir støyskjerming på begge sider av brua over vassdraget. Tenker på skjerming av støy fra trafikk og slag på broskjøtene. Opplyser om at det er spesielle lydforhold på Tisjø.</p>
<p>Kari Andersen Tisjø 2 04.10.2020</p>	<p>Ønsker at Tisjøveiens utkjøring blir i nærheten av dagens utkjøring på Fossen. Viktig at det blir en trygg skolevei for barna som bor i området. I tillegg er det viktig at veien ikke blir særlig lengre enn dagens vei til Tisjø.</p>
<p>Eirin og Anders Farmen 04.10.2020</p>	<p>Påpeker at firefelts motorvei over Tisjøvannet vil få svært negative følger for naturmiljø, nærmiljø og friluftsliv i området. Er selv hytteeiere i området og påpeker at motorvei vil være en ulempe for hytteeiere, boligeiere og andre som benytter området til rekreasjon. Helt avgjørende at bro og vei sikres med støydempende tiltak. Ønskelig med støydempende tiltak på begge sider av broen. Ønskelig at hensyn til lysforurensning ved bygging av vei og bro i området vurderes, særlig behov for skjerming mot vann/vassdraget.</p>
<p>Rune Sundsdal og Tore Skaaland 04.10.2020</p>	<p>Varden – Djupmyr i Tvedestrand er et villmarksområde for mange innbyggere i Tvedestrand og Vegårshei kommuner. Har selv brukt området til skiturer, fotturer og løpeturer i fire tiår. Krysser ofte kommunegrensa til Vegårshei på vei nordover. 300 meter syd for rød veilinje i kartet er det hvert år tiurleik, noe som ikke vil bli mulig i fremtiden pga. støy, om veien anlegges her. Har tenkt at området ligger for høyt over havet (200-228 moh) til at det kan legges vei her mtp. energiforbruk. Påpeker også at det er en ulempe med støy om veien blir anlagt så høyt i terrenget. En vil da kunne høre veien langt inne i Vegårshei kommune og sydover. På bakgrunn av dette er det ønskelig med tunnel i området. Noe som også vil være positivt for viltoverganger for det artsrike viltområdet.</p>

Ole Tommy Nyland 1 05.10.2020	Viser til punkt i kartet, (Humlestadåsen i Kragerø kommune). Drikkevannsbrønn, reservebrønn til drikkevann.
Ole Tommy Nyland 2 05.10.2020	Viser til punkt i kartet, (Humlestadåsen i Kragerø kommune). Borehull vann.
Ole Tommy Nyland 3 (ett vedlegg) 05.10.2020	<p>Viser til vedlegg med innspill fra Mo jaktlag.</p> <p>For Mo jaktlag vil ny vei i området Tyvandselva – Fikkjebakke og Lyås – fylkesgrensa påvirke deres jaktterreng. Områdene er å regne som de mest viltrike for jaktlaget de siste 30 årene. 60 % av alle elger felt av Mo jaktlag er felt i dette området de siste 30 årene. I tillegg er det hjort i området, som i enda større grad enn elgen er konsentrert i deler av terrenget. Mener det er nødvendig å se på muligheter for tunnel fra Lyås til Bråtvannsdalen. Dette vil sikre et sentralt viltområde med liten menneskelig aktivitet og bevare en bred urørt trekkvei for viltet mellom indre og ytre områder for både Kragerø og Risør kommune. Er bekymret for konsekvenser av foreslått trase med fyllinger og skjæringer i det sårbare våtmarksområdet på heiområdet nær traseen.</p> <p>Viktig at det sikres tilstrekkelig med krysningsmuligheter av traseen for å sikre tilgjengelighet for grunneiere/brukere av området. I vedlegget er det to bilder 1) forslag til tunnel og 2) estimert nedslagsfelt for bekk/våtmarksområdet.</p>
Tor Martin Grue 1 05.10.2020	Viser til punkt i kartet, (Fosteråsen i Drangedal kommune). Boret brønn. 70 meter dyp.
Tor Martin Grue 2 05.10.2020	Viser til punkt i kartet, (Stene i Kragerø kommune). Brønn.
Tor Martin Grue 3 05.10.2020	Viser til punkt i kartet, (Fosteråsen i Drangedal kommune). Boret brønn. 70 meter dyp.
Tor Martin Grue 4 05.10.2020	Viser til punkt i kartet, (Fosteråsen i Drangedal kommune). Boret brønn. 70 meter dyp.
Tor Martin Grue 5 05.10.2020	Viser til punkt i kartet, (Stebekken i Kragerø kommune). Gytebekk for ørret.
Knut Aas (ett vedlegg)	Gjelder eiendom gnr/bnr. 47/1 i Vegårshei kommune. Eiendommen er stor i sørlandsk målestokk og har skogbruk som hovednæring. I tillegg har utmarksnæringen, spesialt jaktutleie, blitt stadig viktigere. Ved Hytta, en gammel husmannsplass

06.10.2020	ikke langt fra korridoren, er tradisjonelt de beste jaktterrengene. Det er av stor betydning at Lyngrotheia og Blautmyrknatten bevares uten inngrep med tanke på jakt og støy. For grunneier og utmarksnæringen er det å foretrekke at veilinjen følger eksempellinjen øst for kraftlinjen. I KDP er det tegnet inn en viltpassasje. For vilt, jakt og rekreasjon er det å foretrekke tunnel i området. Tunnel anses også positivt mtp. stigningsforhold, CO ₂ - miljø, snøforhold, gammel ferdselsåre, kulturminner og helhetlig område/landskap. Ny vei i området vil dele terrenget og være irreversibelt. Viser til H710_4 i KDP for viltpassasjer og poengterer viktighetene av viltgjerder helt til bakken.
Ole Christian Gliddi 07.10.2020	Gjelder Gamle Vestlandske hovedvei som er den gamle hovedveien gjennom Tvedestrand. Denne bør kobles sammen på begge sider av ny E18, da veien blir brukt om landbruksvei og turvei. Ønskelig å se denne i sammenheng med en viltpassasje, selv om viltet passerer mer oppe på høydene enn der veien ligger.
Knut Aas (ett vedlegg) 07.10.2020	Gjelder kulturminner ved Aas gård, gnr/bnr. 47/1 i Vegårshei kommune. Gården har vært i familien eie siden reformasjonen. Eiendommen på 12 000 daa har aldri vært delt og har stor lokalhistorisk verdi. Det har tidligere vært 10 husmannsplasser tilknyttet gården og mange av de ligger i nærheten av veikorridoren. I tilknytning til husmannsplassen er det mange ferdselsårer. Disse er jevnlig benyttet av jegere, turgåere og andre fra både Tvedestrand og Vegårshei. Viser til vedlagt kart for oversikt over ferdselsårer. Har et sterkt ønske om at veien ikke skal berøre eiendommen for å holde nåværende areal intakt og udelt.
Jens Angelstad Noddeland (Lauvlandsveien skogsbilvei) 07.10.2020	På grunn av fastboende, fritidsboliger og tilgang til skogbruk må Lauvlandsveien, veien til Lauvland, være fullt kjørbar hele anleggsperioden. Veien er adkomstvei for skogseiendommer tilhørende grunneiere på Angelstad, Modalen og Lauvland. Det er to velteplasser for tømmer i forbindelse med veien. Veien er hovedåre for et nettverk av traktorveier. I tillegg er den mye brukt som adkomstvei for friluftsliv, rekreasjon, jakt og fiske.
Erik Næsland 07.10.2020	Postveien fra 1700-tallet går fra Tisjøveien, krysser Ødegårdsveien og går parallelt med nærværende E18 til Auråen. Veien er mye brukt som turvei for lokalbefolkningen i Farsjø og ønskes bevart.
Erik Næsland 2 07.10.2020	Ønskelig med kryss inn på Farsjøveien ved Hunsvik når ny E18 står ferdig og nåværende veitrase blir omgjort til fylkesvei. Store deler av Farsjøbygda unngår i dag veistrekningen ved Bratsbergås og Gropedalen.
Knut Aas 1 08.10.2020	Viktig naturområde for Vegårshei, Tvedestrand og Risør, (Lyngrotheia – Hallandsheiene). Korridoren avsatt til ny veg mellom Risør og Tvedestrand går gjennom et stort jomfruelig område og vil dele dette i to. Området ligger langt fra jernbane og trafikkerte veier. Området er unikt med tanke på størrelse og kvalitet og nærheten til byene Risør og Tvedestrand. Området er

	<p>viktig for rekreasjon, næring og kjerneområde for hjorteviltstammen i regionen. Da selve veitraseen skal velges er det derfor av stor betydning at det tas hensyn til naturens egenverdi og at alle inngrep gjøres så skånsomt som mulig. Ønsker at det vurderes tunnel i midtre del av korridoren ved Lyngrotheia – Hallandsheiene.</p>
<p>Knut Aas 2 08.10.2020</p>	<p>Ønsker at det vurderes tunnel i ved Lyngrotheia – Hallandsheiene mellom Risør og Tvedestrand. En tunnel vil ha mange samfunnsmessige fordeler. 1) Området er høyeste punktet på strekningen, vil kunne redusere stigningsforhold, 2) tunnel vil gi CO₂-gevinst pga. stigningsforhold, 3) området er et viktig turterreng for Vegårshei og Tvedestrand, gamle ferdselsårer kulturminner bevares, 4) åpenbare fordeler for viltet og for antall viltoverganger, 5) tunnelen vil binde sammen de to oppdelte områdene veien vil gi og 6) ønskelig at Nye Veier gjør tiltak for å bevare naturen der det er mulig og hensiktsmessig selv om kostnadene kan bli høyere. Påpeker at firefelts vei er et irreversibelt inngrep.</p>
<p>Reidar Malm og Kari-Åsne Rye 08.10.2020</p>	<p>Merknad om støy generelt og særlig i tilknytning til eiendom i Gjerstad kommune. Viser til vedlegg for mer informasjon. I vedlegget påpekes det at støy og støybegrensning er et meget komplisert fagområdet og at utredninger og "folks virkelighet" kan avvike. Eiendommen er allerede sjenert av støy fra eksisterende E18. Støyproblematikken er trolig ikke direkte helseskadelig, men oppleves plagsom utendørs, særlig i sommerhalvåret. Støyen kommer i hovedsak fra trafikk på veien som ligger høyere enn husene. Da ny E18 er planlagt høyere i terrenget antas det at dette medfører økende støy. Er bekymret for hvordan de blir påvirket og hvordan "støy-virkeligheten" blir. Det påpekes at denne ikke nødvendigvis samsvarer med teoretisk utredning. Veien over planlagt bru ved Sundsmyra og vestover mot skolen blir særlig spennende. Sunde-Østerholtområdet bør skånes ekstra godt for støy med tanke på skolen, flerbrukshall, boligene og ferdsel til fots i området.</p> <p>Forventer å bli kontakta av utbygger i forkant av planlagte støyskjermingstiltak og ber om bekreftelse på dette allerede nå.</p>
<p>Jens Petter Rønningen (ett vedlegg) 08.10.2020</p>	<p>Aklandsveien ble i 1970 bygd rett gjennom Rønningen gård. Industrien på Moland har utviklet seg til å inneholde 600 arbeidsplasser. Stiller spørsmål til hvordan utviklingen vil bli i fremtiden. Mener det ikke er fremtidsrettet å legge tilførselsveien til industrien på Moland gjennom boligområdet og gårdstunet i Torbjørnsdalen. Lister også opp momenter det må tas hensyn til:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mange brønner langs veien pga. ikke kommunalt VA-anlegg. - Fylkesveien går i dag 10,5 meter fra husveggen. Med tanke på trafiksikkerhet for barn og husdyr er ikke dette ønskelig. - Det er dyrket mark langs veien i Torbjørnsdal. Ikke ønskelig at dette blir veiformål. - Aktiv gårdsdrift medfører mye kjøring av traktor. Traktor med redskap/kjetting/utstyr vil hindre øvrig trafikk og kunne skape farlige situasjoner - Aklandsveien har vært brøytet/strødd. Ved overgang til salting vil brøyting med skjær føre til økt støy. - Aklandsveien brukes til sykling, rulleski. Økt tungbiltrafikk vil være uheldig for dette.

	<p>- Fartsgrensen gjennom Torbjørndal bør bli lav</p> <p>På bakgrunn av disse momentene stilles det spørsmål om det skal bygges tilførselsvei gjennom Torbjørnsdalen. Mener en fremtidsretta løsning er å lede trafikken fra Vinterkjør til industrien på Moland via eksisterende E18. Ved å beholde Pinesundbroen vil det bli en mye raskere og sikrere adkomst til industrien til og fra øst. Å beholde Pinesundbroen vil også føre til langt mindre trafikk på tilførselsveien i retning sør.</p>
Inger Marie Johnsen (e-post) 09.10.2020	Har kjøpt eiendom som ligger stille og rolig for seg selv i Risør, Akland. Ser ut ifra kart et veien er tenkt rett bak tomten og har en rekke spørsmål ang ny E18 i Risør. Spørsmålene gjelder blant annet drikkevannskilde, naturmangfold, støy, forurensning, om det skal sprenges og hogges skog. Opplyser samtidig at eiendommen er rasutsatt og er bekymret for ev. sprengningsarbeider.
Tor Martin Grue 1 09.10.2020	Viser til punkt i kartet, (Stene i Kragerø kommune). Dårlig/ingen mobildekning. Ønsker forbedret mobildekning i forbindelse med ny veg.
Tor Martin Grue 2 09.10.2020	Viser til punkt i kartet, (Fosteråsen i Drangedal kommune). Dårlig/ingen mobildekning. Ønsker forbedret mobildekning i forbindelse med ny veg.
Tor Martin Grue 3 09.10.2020	Av hensyn til hjortevilt er det ønskelig at veien legges i tunnel mellom Lyås og Bråtvannsdal.
Svein Vindfjell 09.10.2020	Viser til punkt i kartet, (Fosteråsen i Drangedal kommune). Dårlig/ingen mobildekning. Ønsker forbedret mobildekning i forbindelse med ny veg.
Bjørn Westre 09.10.2020	Viser til punkt i kartet, (Fosteråsen i Drangedal kommune). Dårlig/ingen mobildekning. Ønsker forbedret mobildekning i forbindelse med ny veg.
Knut Bjorvatn (ett vedlegg) 11.10.2020	Viser til møte med Nye Veier hvor han ble oppfordret til å bruke medvirkningsportalen i etterkant av møtet. Eier to eiendommer som vil bli kraftig berørt av ny E18. Den ene eiendommen er den første som vil bli berørt fra Rømyr i Tvedestrand kommune. Foreslår at eiendommen kan brukes som deponi for steinmasser. Viser til vedlegg 1 for kartskisse. Har foreslått for kommunen at området på begge sider av veien blir omregulert til næring/industri. Nærhet mellom deponi og skjæring ved Bergehagenheia vil være positivt da veien fra Fosstveit til Berghagene er bratt og lite egnet til transport. Ønskelig at ny vei fra Bjørnstad til Berghagene blir vurdert. Viser til vedlagt kartskisse.

	<p>Eier området på Fosstveit regulert til industri. Opplyser om at det er mulig å bruke en tomt på ca. 4 mål til oppsett av boligbrakker for arbeidere. Viser til kartskisse.</p> <p>La i møtet med Nye Veier frem forslag til en midlertidig vei fra Berge gård til Rossland og videre til Nes Verk under byggingen av brua ved Fosstveit. Nye Veier besitter kartskisse (vedlegg 2). Har informert Nye Veier om at det er av interesse å overta eiendommene 58/149, 58/134, 58/60, 57/9, 57/27, 57/28 og 57/29 som delvis kompensasjon for areal som går tapt på privat grunn.</p>
Rolf Castor Simonsen 11.10.2020	<p>Bor ved riksvei 38 på Wåsjø. På grunn av utbygging i nabokommuner har det de senere årene blitt mer trafikk og støy i området. Antar at ny E18 og nytt kryss på Gjerdemyra vil genere økt trafikk og dermed også støy. Riksvei 38 har fartsgrense 80 km/t, men tilfredsstillende ikke kravene til gul midtstripe. Det er i dag farlig og ferdes langs veien. Ønsker gang-/sykkelsti. I tillegg ønskes støyskjerming fra E18. Ønsker et kryss med ny vei til Sannidal, og ser ikke hensikten med to kryssløsninger.</p>
Asbjørn Tonstøl 12.10.2020	<p>Ser at nærmeste grunnboringshull er foretatt ca. 100 meter fra boligen. Dersom dette blir trasevalget, vil støy og forurensning bli svært plagsomt. Ønsker i det tilfelle kompensasjon for forringelse av eiendommen.</p>
Ida Skjerkholtalen 12.10.2020	<p>Ønsker at bygdene blir ivaretatt i dette prosjektet, slik Nye Veier har gjort i tidligere prosesser. Tenker særlig på brua over Storelva og støyskjermingstiltak på brua. Ønsker at det sees på mulighet for at overskuddsmasser fra nærliggende prosjekter kan bli brukt til støyskjermingsvoller for beboere i Modalen og Angelstad.</p>
Gunnar Skjerkholtalen 12.10.2020q	<p>Har brukt området som friluftsområde i over 50 år. På toppen av heia er det et viktig dyretråkk. Kanskje det viktigste fra Sandvann v/Lauvland og Sandvannet v/Songe. Området er også et fint helårs friluftsområde. Opplyser også om tiurleik i området. Ønskelig at veien legges i tunnel i dette området, særlig mtp. dyretråkket. Området er god egnet for tunnel pga. senkning i terrenget og at overskuddsmasser kan legges der.</p>
Ståle W. Øylandsdal 1 (e-post) (to vedlegg) 12.10.2020	<p>Eiendommen 56/4 blir kraftig berørt. Savner alternativ til kryssløsning i Vinterkjær hvor eksisterende E18 blir benyttet som lokalvei. Bosatte i Øylandsdal ønsker å beholde veien for minst mulig inngripen i eiendommene.</p> <p>Virker som det er forekomsten av elvemuslinger i Hammerelven som styrer planleggingen i Vinterkjær-området. Forstår ikke at det ikke er mulig å skåne disse med dagens utbyggingsteknologi og utstyr. Muslingene har opplevd både ras og veiutbygging tidligere hvor de ikke har blitt tatt hensyn til. Stiller spørsmål til at det må kunne gjøres tiltak for å beholde vannkvaliteten ved en utbygging.</p> <p>Slik forslaget foreligger går store deler med dyrka mark og skog tapt for Øylandsdal. Viktige vilttrekk og beiteområder ødelegges også.</p>

	Legger ved innspill gitt til Risør kommune etter at planområdet Fv. 416 ble utvidet ved eiendommene, samt kartskisse av busstopp. Håper på tett dialog og at planene blir landet snart. Belastende å bo i området hvor veibygging er planlagt i flere tiår.
Even Hæhre Ødegaard 1 12.10.2020	Ønsker mer fokus på utvikling av næringsarealer parallelt med etablering av ny E18. Dette bør igjen sees i sammenheng med tilrettelegging for å sikre energiløsninger for fremtidens næringspark, (Fikkjebakke). Ved å anlegge krysset som opprinnelig skissert v/ Steintransport AS sine arealer vil en kunne nyttiggjøre seg overskuddsmasser til å fylle opp nytt kryss, tilknyttede arealer og g/s-vei mot Sannidal sentrum. Denne løsning fordrer mindre inngrep enn det alternative krysset ved Øverbø. Arealer fra Krokenveien mot Østerholtheia vil være jomfruelig og gi rom for etablering. Kan skape synergier mot Nilsbukjær avfallsdeponi og se på muligheter for fjernvarmeanlegg. Bilister vil komme nordfra gjennom større deler av næringsparken før de svinger mot Sannidal/Drangedal.
Even Hæhre Ødegaard 2 12.10.2020	Strømtilførelsen langs ny E18 må sikres, gjerne fra Kragerø Energi eller fra Agder Energi. Begge traseene går parallelt med ny E18. Vannkrevende industri bør kunne tilføres vann fra nytt sted, som alternativ til dagens kommunale. Eks. fra Kragerøvassdraget. Ser ut til at Steintransport AS sine arealer blir berørt uansett kryssløsning. Valg av kryssløsning bør tas uavhengig hensynet til tomten.
Steinar Kvifte 12.10.2020	Ny firefelts motorvei vil dele skogsområder i to og det vil være behov for viltoverganger. Har vært på mye skogturer i området mellom Lunde og Vegårshei de siste 45 årene. Er av den oppfatning at en god viltovergang bør være stor og plasseres godt unna turløyper. Ønskelig å bevare naturen fremfor å lage viltoverganger. Mange fordeler med å lage tunnel under området ved Greina, 1) en god viltpassasje, 2) unngår lang bratt stigning på veien/nedover, 3) god miljøpolitikk, 4) ivareta tiurleiken i området og 5) gamle steinmurer i området forblir urørt.
Bente Moe på vegne av fire grunneiere (ett vedlegg) 12.10.2020	Eiendommene består av områder med dyrket mark, beite og skog og er attraktive småbruk/eiendommer. Husene er over 100 år og godt bevart. Eiendommene ligger sentralt, men også for seg selv med mulighet til å leve tett på naturen med et rikt dyreliv. På en av eiendommene er det gjort funn ifb. med arkeologisk utgravning. Abel skole benytter eiendommene til undervisningsformål. I tillegg er området mye brukt til friluftsliv og rekreasjon. Det er gamle turstier og kirkeveier i området. Skolebarn fra Holtesiden benytter stier gjennom eiendommene til/fra skolen. Ønsker å beholde friheten ved å bo der. Jernbaneverket har i sin utredning foreslått tunnel under eiendommene. Da jernbane er mer krevende å bygge enn vei kan det ikke være umulig for Nye Veier AS å bygge tunnel i samme korridor eller i en utvidet korridor i østlig retning mot Holte. Det har i mange år vært snakket om boligområde i åsen mellom våre eiendommer og Holte. Hvis ny E18 blir liggende oppe i dagen vil det på grunn av støy ikke øke interessen for bebyggelse i området. På ny E18 mellom Arendal-Tvedestrand finnes

	<p>det veistrekninger med svinger og kurver i terrenget. Mener dette også er mulig å få til ved å utvide traseen i østlig retning mot Holte. Her er det også plass til tunell. Ønsker at ny E18 forbi Abel skole legges i tunell som vist i skisse. En annen mulighet er å utvide nåværende to felt og legge lokk på strekningen med kulverter. Ønsker å bli tatt med på råd.</p>
<p>Halvor Skjerkholt 12.10.2020</p>	<p>Holder innspillene innenfor korridoren da denne er vedtatt. Korridoren er utvidet vest for Skjerkholt. Dette er svært skadelig for naturen og området rundt Skjerkholtlona vil bli mer ødelagt. Utvidelsen går mot et område Staten vurderer til barskogvern. Rapport fra ornitolog følger som vedlegg. En kapasitet på veiplanlegging mener tunnel under utløpet ved Skjerkholtlona blir billigere enn bru over, men antagelig dyrere å drifte på lang sikt. Likevel er det klart store fordeler for vilt, fauna og allmenhetens bruk av naturen og kulturlandskapet. Salt over rekka på brua og direkte i Skjerkholtlona vil være vanskeligere å fange opp, enn en sluk i bunnen av en tunnel. Skjerkholtlona er drikkevann sommertid. Om brua skal benyttes som viltpassering vil dette kunne føre til flere drukninger på grunn av dårlig is på vannet. Viser til Grenstøl for hva som ikke er ønskelig.</p> <p>Gamle ferdselsårer, skogbilveier og fløtningsdammen (restaurert) forblir urørt ved tunnel. Tunnel vil også være positivt for lysforurensning og støy. Svært viktig økosystem i Skjerkholtlona, noe som understrekes ved at Statens utreder en fredningssak der.</p>
<p>Gunhild Risdal Konnestad (ett vedlegg) 12.10.2020</p>	<p>Viser til vedlegg for innspill. Har registrert at industribedriftene på Moland industriområde ønsker å beholde dagens E18 fra Buråsen til Moland for å komme seg raskere østover. Siden ny E18 vil dele terrenget, vil det å beholde dagens E18 bidra til en ytterligere oppdeling av naturområdet. Ønskelig med mest mulig sammenhengende naturområder. Synes det er rart å ta en omkamp på dette da dette ble avklart i KDP-arbeidet.</p> <p>Viktig å unngå trafikk forbi Rønningen gård. Fv. 416 går gjennom tunet og det er dyrket mark på begge sider. Allerede nå er trafikken til ulempe for gårdsdriften. Viktig å legge til rette for fortsatt drift for en av få melkebruk i kommunen. Økt trafikk vil også påvirke andre beboere og skolevei for barn. Ønsker ikke at veien forbi Rønningen skal være åpen for trafikk til industriområdet. Ønsker at denne trafikken skal gå helt ned til Vinterkjær og at fv. 416 fra nytt kryss på E18 til kryss ved Moland stenger for trafikk utenom for eiendommene.</p> <p>Ang. mulig massedeponi på Askekjær, området er et myrområde. Mener reguleringsplanen som ligger til grunn er gammel. Det er også registrert kulturminne "veianlegg" der. Opplyser om at plasseringen av massedeponi på kart tar med den sørlige delen av Geitefjell. Her er det en MiS-registrering. Skeptisk til at området de eier sør for Geitefjell er tatt med.</p> <p>Påpeker ulemper som at det er bratt og krever terrenginngrep og at det er negativt for vegetasjonen ved etablering av midlertidig vei fra ny E18 til Askekjær.</p> <p>Opplyser om gamle ferdselsveier i området. Regner med disse blir registrert og hensyntatt. Det er også et gammelt sagn knyttet til Riggussteinen, steinen er viktig å bevare.</p>

	<p>Vegårsheiveien over Espehaugmyre er mye brukt til tur og jakt og må bevares. Ønsker å bevare mest mulig sammenhengende skogsområder for å sikre bevegelsesfrihet for viltet. Ønsker god sikring med viltgjerder. Regner med vilt- og jaktlag blir tatt med på råd når viltkrysninger skal planlegges.</p> <p>Avstand til Molandsvann er viktig for å minimere risikoen for forurensning.</p> <p>Viktig å bevare Espehaugmyra da det er en av få myrer hvor det vokser multer og da den er av viktig friluftsverdi, samt viktig for klima- og miljøhensyn.</p>
<p>Jostein Nesland og Elin Moe (ett vedlegg) 13.10.2020</p>	<p>Innspill ang. tilførelsesvei fra ny E18 Fikkjebakke til Tangen. Området rundt Sannidal kirke er et gammelt historisk sted med en rekke eldre gårder. I området er det også ferdselsårer som har utviklet seg over tid fra gamle ride-/postveier til lokal/fylkesveier. Næringsområdet på Fikkjebakke har utviklet seg raskt de senere årene og trafikkmengden på fv. 3374 har økt betydelig. Veien ligger fortsatt i den samme traseen som den gamle rideveien. Ifb. med ny E18 ønskes det å etablere ny trase med fullkryss på Fikkjebakke. Dette vil medføre en ytterligere betydelig økning av trafikk på fv. 3374 da denne nå vil bli tilførselsvei til/fra ny E18. Det anslås en økning på 900 biler i ÅTD i Dok-E-003 Planbeskrivelse, som følge av at kryss flyttes fra Tangen til Fikkjebakke. Det antas at det da ikke er tatt høyde for at Fikkjebakke industriområde forventes å være ett vekstområde med ytterligere etableringer av næring og arbeidsplasser, som med stor sannsynlighet vil medføre ytterligere trafikkbelastning på denne strekningen. Ønsker at veien utbedres til veistandard HØ2 og at det etableres gang- og sykkelvei. Veien passerer på strekningen 13 boliger, hvorav 5 eldre gårdsbruk. For disse har de senere års trafikkøkning vært en stor belastning. Den varslede økte trafikkmengden her vil ytterligere forverre dette med hensyn til trafiksikkerhet, støv og støy. På denne relativt korte strekningen er det 11 avkjørsler til boliger hvorav flere av disse kan karakteriseres som utsatte og uoversiktlige.</p>
<p>Halvor Skjerkholt 13.10.2020</p>	<p>På Skjerkholt gård drives svært aktivt skogbruk. Uttak av spesialtømmer og bearbeiding av dette gir arbeidet til 3 ansatte. Utleie av jakt har pågått i årevis. Dette er med å skape inntektsgrunnlaget på gården. Derfor er det svært viktig at sideanlegg på veien blir utforma med jord/steinvoller som støydempende tiltak. Effekten av tunnel forbi Skjerkholtlona sammen med støyskjerming vil kunne avbøte på ødeleggelser for vilt. I fokuset på at veier skaper lettere trafikk og dermed arbeidsplasser mellom regionene må ikke de arbeidsplassene som står i fare for å gå tapt bli glemt. Innspillet har fokusert mest på Skjerkholtlona, men områdene rundt er med på å skape verdiene og det er derfor viktig at de også skjermes. Skjerkholt er innfarten for bruk av skogen langt innover i Vegårshei. Ønsker tunnel og påpeker at de naturgitte forholdene legger til rette for at det er mulig. Ang. elg og drukning vises det til Grenstøl for hva som ikke er ønskelig.</p>
<p>Hans Olav Tisjø 13.10.2020</p>	<p>Opplyser om at det går en høyspentlinje over krysset på Gjerdemyra. Samme linje står på eiendommen (i tunet). Ønskelig at denne blir lagt i bakken pga. støy. Linjen er kun en reservelinje.</p> <p>Ønskelig å lage en ny påkjørsel direkte på dagens E18, da den nye veien vil ta store deler av eksisterende adkomst.</p>

Else Tove Lauvdal (e-post) 13.10.2020	Ønsker å bli løst ut om dette er mulig. Eneste fastboende husstand i området, (Lauvland i Tvedestrand kommune).
Bjørnar Tonstøl 1 13.10.2020	Skogsbilvei, (øst for Fikkjebakke). Viktig å sikre adkomst til skogseiendommene.
Bjørnar Tonstøl 2 13.10.2020	Sandtak, næringsvirksomhet, (øst for Fikkjebakke).
Bjørnar Tonstøl 3 13.10.2020	Privat brønn drikkevann, (Hegland i Kragerø kommune). Viktig å hindre avrenning fra ny E18.
Bjørnar Tonstøl 4 13.10.2020	Dyrket mark, (Hegland i Kragerø kommune).
Bjørnar Tonstøl 5 13.10.2020	Privatvei som driftes av veilag. Viktig å sikre adkomst til skogseiendommene. (Hegland i Kragerø kommune).
Bjørnar Tonstøl 6 13.10.2020	Gammelt bryggerhus. Første bygningen som er reist på gården. (Hegland i Kragerø kommune).
Bjørnar Tonstøl 7 13.10.2020	Blåmerket tursti av Kragerø Turlag, (øst for Fikkjebakke).
Terje Simonstad 13.10.2020	Innspill til trasevalg ved Eksjø. Som hytteeier ved Eksjø er det beklagelig at ny E18 vil komme så nærme det fantastiske rekreasjonsområdet. En av hovedgrunnene til å bygge fritidsbolig ved Eksjø var stillheten og idyllen med fiske- og badevann. Det å sitte på terrassen å høre naturen blir ikke det samme som å ha støy fra ny E18. Hører i dag E18 mot Brokelandsheia når vindretningen er fra øst. Ny vei kommer til å gi hytteeierne betydelig støyforurensning. Ber om følgende prioritering: 1) flytte traseen til Akland og spare området ved Eksjø, 2) veien legges i tunnel forbi Eksjø, som vil fungere positivt for støy og dyreliv og sjenerende veilys, 3) senke veien så mye som mulig forbi Eksjø og Snøreis ned i terrenget og lage gode støyvoller mot Eksjø. Ønsker at hytteeierne skal bli tatt hensyn til og at de får god informasjon.

<p>Pål og Elizabeth Jareg 13.10.2020</p>	<p>Eier et historiske hus (ca 150 år) ved Store Eksjø. Har deltatt i Facebook gruppa Bevar Store Eksjø og omegn og har kommentarer til ny E18 forbi Eksjø. Den nye veien er sløsing med ressurser da en oppgradert E18 forbi Brokelandsheia ble bygget for ca 10 år siden. Veien medfører et større inngrep i naturen og er i konflikt med Det grønne skifte og Miljødirektoratets indikator 1.1.8. Området ved Eksjø er relativt uberørt med gode rekreasjonsmuligheter og et rikt dyre- og fugleliv. Om veien likevel bygges bør den legges lavt i terrenget og gå i tunnel i området som er indikert i andre høringsinnspill.</p>
<p>Kirsti Jareg 13.10.2020</p>	<p>Viser til Miljødirektoratets miljøindikator 1.1.8. vedrørende uberørt natur. Sør-Norges nevnes spesifikt som en landsdel som er berørt av økt inngripen hva angår nye veier. Forundret over omfattende rasering av nye skogsområdet omkring Eksjø og at en ikke tar direktoratets og myndighetenes signaler mer på alvor. Har et gammelt familiehus i området som brukes store deler av året. Finner det underlig at en ny svær motorvei skal ligge nært til det kulturhistoriske området med gamle tømmerfløterveier intakt. Offentlig sløseri da allerede bygd vei for kun noen få år siden mellom Brokelandsheia og Sørlandporten ikke benyttes. Ny vei vil forurense miljøet med lyd og lys, forstyrre dyrelivet, forstyrre rekreasjon og berøre idyllen for all framtid. Om man mot formodning går videre med planene må trase forbi Eksjø legges i tunnel. Åpen trase høyt i terrenget og med store skjæringer vil medføre uakseptabel og irreversibel lyd- og lysforurensning av noen av Sørlandets fortsatt uberørte og verdifulle naturområder.</p>
<p>Jørgen Fensgård 13.10.2020</p>	<p>Eksjø er habitat for en eksepsjonelt rik fauna av vegetasjon, insekter og dyre- og fugleliv. Har selv observert elg, rådyr, hjort, rev, bever, mink, buorm, hoggorm og en meget rik fuglefauna ila. de tre årene de har hatt hytte. Har også observert nordfirfisle og fiskeørn. Fiskeørnen hekker vest i Eksjø og trekker jevnlig over vannet. Mener det er viktig at E18 bygges så skånsomt som mulig forbi Eksjø og aller helst i tunnel. Adkomstvei for anleggstrafikk bør ikke bli lagt inn mot Limyrveien, da dette vil skape et grovt innhugg i naturen og være kilde til mye støy. Frykter at et fantastisk fristed og paradiset med mange gode minner blir ødelagt. Har linket til en video fra Eksjø.</p>
<p>Robin Jareg 13.10.2020</p>	<p>Har familiehytte ved Eksjø som brukes store deler av året. Svært trist og oppfattes som unødvendig med ny trase istedenfor å ta i bruk traseen som allerede er lagd mellom Brokelandsheia og Sørlandporten for kun få år siden. Betegner det som offentlig sløsing. Å anlegge ny E18 ved Eksjø vil føre til ødeleggelse av rekreasjonsmuligheter og idyll grunnet lyd- og lysstøy. I tillegg vil mye uberørt natur ødelegges, både i anleggsfasen og ved ferdigstilling. Dette i en tid da Sørlandet har svært lite uberørt natur igjen jf. Miljødirektoratets miljøindikator 1.1.8. Planen fremstår håpløst gammeldags og nokså miljøfiendtlige. Om man velger å gå videre med planene om trase forbi Eksjø bør denne være i tunnel. Det må unngås å ha åpen trase med store skjæringer høyt i terrenget mtp. støy. Tunnelen bør gå under Espehaugen og minimum til dalsøkket bak Skomakerheiane, helst ned til nordre del av Barlinddalen. Planene fremstår helt unødvendig mht. inngripen i uberørt natur.</p>

<p>Harald Elvåshagen 13.10.2020</p>	<p>Eier eiendom med gnr/bnr. 58/4, (Barlindalen i Risør kommune). Traseen vil dele området i to og gjøre det ubrukelig som skogteig og som jaktområde. Som følge av at trasevalget må det kjøres bort store mengder stein via avlastningsvei til Askekjerr. Dette gjør området helt ubrukelig til jakt da det deles ytterligere opp. Askekjett har vernet veiminne. Myrområdet hvor steinen skal dumpes hos også verdi som naturområde. Anser naturinngrep som uakseptabelt og kan ikke se at fylkesmannen har gjort en vurdering av dette. Ber som tilbakemelding om dette er gjort og med tilhørende dokumentasjon. Forstår ikke hvorfor traseen ikke kan legges nær høyspentlinja hvor naturinngrep vil bli minimalisert. Lurer på om dette er vurdert av fylkesmannen.</p>
<p>Henrik Teigen (ett vedlegg) 13.10.2020</p>	<p>Svært viktig med god støydemper fra ny bru for beboere på Tisjø og Fossen-området. Har lagt ved bilde.</p>
<p>Marte Tisjø 13.10.2020</p>	<p>Viktig å få utkjøring fra Tisjøveien i nærheten av der dagens inn/utkjøring ligger. Viktig at veien ikke blir veldig mye lengre enn dagens vei med tanke på skolebarn som skal gå til/fra buss.</p>
<p>Tor Martin Grue 13.10.2020</p>	<p>Stebekken er gytebekk for ørret. (Kragerø kommune)</p>
<p>Olav Hagelia 13.10.2020</p>	<p>Gjelder vannledninger som går fra Langtjenn til husstandene på Noddeland og Hagelia ved Modalen i Tvedestrand. Det ser ut til at veien vil krysse disse. Viktig at det sikres vannforsyning ved tørre somre. Det vil medføre en stor ekstra kostnad for beboere i området om de må borre etter vann.</p>
<p>Tormod Hagelia 13.10.2020</p>	<p>Privat VA med trykkforsterker/vannpumpe i kum rett ved veien. VA, strøm og tele krysser veien for forsyning av Modalsveien 45 og 47.</p>
<p>Synnøve Emblem Holte og Lars Holte (ett vedlegg) 13.10.2020</p>	<p>Har arealer avsatt til bolig i kommuneplanens arealdel på Holte gnr/bnr. 43/14, (Gjerstad kommune). Har to bekymringer med hensyn til lokalisering av ny E18. Frykter at støy kan gjøre boligfeltet mindre attraktivt. Bjørndalsveien er ansett som den gunstigste adkomsten, og gir kort og trygg vei til Abel skole. God veiløsning og best mulig støyskjerming er viktig for boligområdet. Bjørndalsveien er også viktig for skogsdrift. Området er også et mye brukt tur- og rekreasjonsområde for beboere og for Abel skole og i tilknytning til fritidsaktiviteter. Påpeker at gode viltoverganger på Østerholtheia er enormt viktig. Når ny E18 med viltgjerde står ferdig er utmarka sydøst for E18 fra Kilsfjorden i Kragerø til Nordfjorden i Risør gjerdet inne. Det betyr svært mye for elg- og hjortestammen at vi får en best mulig løsning for viltpassering mellom Fikkjebakke og Østerholt.</p>

Anders Lunde 14.10.2020	Eier av gnr/bnr. 53/1 og 53/4 i Tvedestrand kommune. Ønsker å gjøre oppmerksom på at traseen ligger i en gammel bytterøys mellom gårdene på Lunde og mange flere. Denne har historisk betydning. Den ligger helt i eiendommens nordligste punkt der den grenser til flere andre eiendommer. Skulle en ny vei komme her er det særdeles viktig at den kommer i tunnel under denne. Dette er også et naturlig punkt for viltpassasje.
Miriam Bendiksen 14.10.2020	Har familiehytte på Eksjø som brukes flittig. Støtter de innspill som er skrevet av Robin Jareg og Kirsti MacDonald Jareg. Helt enig at Eksjø må bevares som den naturperlen den er og som gir glede for dyr og mennesker.
Alf Christophersen 14.10.2020	Ser traseen ved Sandvann/Greina/Hallandsheiene berører spillplasser for tiur og orrhane. For ca. 30 år siden ble en hubro hørt av en ornitolog. Har antagelig forsvunnet fra Songe, men kan fortsatt være i området ved Sandvann. Vil derfor forslå at det fra vinteren og utover våren settes ut noen lyttestasjoner for å overvåke om det befinner seg truede fuglearter i området som det bør tas hensyn til.
Morten Bjerka 14.10.2020	Viktig at overskuddsmasser fører til mest mulig næringsareal som opparbeides parallelt med E18. Tror dette blir ivaretatt med kryss ved Steintransport. Ved krysset nærmest Tangen må det opparbeides areal til kollektivknutepunkt, slik at all aktivitet samles i næringsparken og nærhet til eksisterende knutepunkt. Følgende bør samspilles med kommuner og næringsdrivende: 1) strømtilførsel langs ny E18 må sikres, gjerne fra Kragerø Energi/Agder Energi, 2) vannkrevende industri som Vistin Parma, bør kunne tilføre vann fra nytt sted som alt. til dagens kommunalt rensende. Vann fra Kragerøvassdraget bør sees på som en mulighet.
Andrea Maini 14.10.2020	Gjelder nedsida av Eksjø i Vegårshei kommune. Viktig at vegen blir lagt i tunnel eller langt ned i terrenget, at det blir støyvoller mot Eksjø og ved Langhøl og Uvann og at det blir svakere og smartere lys rett ned på vegen. Viktig at veien kommer så lavt som mulig i terrenget mot Barlinddalen.
Jens Jørgen Grønstad 14.10.2020	Ønsker veien trukket 100 meter mot sør for nåværende eksempellinje over eiendommene med gnr. 57 og bnr. 8, 9 og 10, (Kragerø kommune). Ved å gjøre dette beholdes utsikten mot Kilsfjorden. Veien vil da gå i sørsiden av den høyere Tømmeråsen. Dette kan være en gunstig veitrase som fortsatt er innenfor vedtatt korridor.
Tor Arne Myhre (tre vedlegg) 14.10.2020	Har hytte ved Eksjø og bruker mye av fritiden rundt vannet. Ønsker fortsatt å kunne jogge rundt vannet og padle i kajakk, kano og robåt på vannet. Viktig at veien blir så lavt som mulig i terrenget i nedre enden av Eksjø og at det blir lagt en støyvoll, slik at lyden ikke ljuver utover vannet. Viser til vedlagte bilder og håper ikke veien blir synlig derfra. Regner med det blir en overgang for mennesker/dyr over veien mot Espehaugen.

<p>Kristian Vabø 14.10.2020</p>	<p>Aktivt reir for fiskeørnpar som årlig vender tilbake. Plassert nord i Savannet, nær utløpet av elva som kommer fra Langhøl, på en liten øy, rett sør-vest for det nye krysset ned til Risør og veldig nær der traseen krysser over elva. Det er også observert mår og bever der. Fossefall er observert på vestsiden der elva fra Langhøl deler seg i to. Mye elg og rådyr på vest- og østsiden av Savannet og mot Aklandsveien. Det er også ørret og abbor i Savannet, og ørret i vassdraget som renner videre nedover. På bakgrunn av mye dyreliv i området ønskes det bro som gjør det mulig å bevare dyrelivet og tursti. Stien er en gammel traktorvei som går fra Aklandsveien, mot Knutebekken og til Vierliveien. Om det blir pendlerparkering i området kan det være mulig at stien blir enda mer brukt. Blir gjerne med om noen skal på befarings i området.</p>
<p>Tor Martin Grue 14.10.2020</p>	<p>Driftvei skogbruk, (v/Forbufjell i Kragerø kommune).</p>
<p>Trond Glidje 1 14.10.2020</p>	<p>Innspill ang. bru over Fosstveit. Bekymret for støy opp dalen og langs elva. Dette på bakgrunn av tidligere erfaring i forrige byggetrinn Tvedestrand – Arendal. Har betydelig støyproblemer i dag, spesielt fra trailere fra Rømyrtunnelen og til Grenstølkrysset. Lyden bærer enormt lang via dalen. Påpeker viktigheten av å sikre brua mest mulig ift støy. Selv om ev. beregninger viser at man ligger innenfor lovlig støy er det allikevel et stort problem når man ikke har hatt støy tidligere.</p>
<p>Trond Glidje 2 14.10.2020</p>	<p>Lokalvei Amtmannsvingen til Gliddi. Det må sørges for at det er tilgang med større trailere/hogstmaskiner/tømmerbiler fra Amtmannsvingen retning Myklebostad/Gliddi/Nygård. Lokalveien er i dag et hinder fra å komme retning Fianesvingen med større utstyr. Avhengig av at bønder/skogeiere får inn nødvendig utstyr, samt at næringsdrivende kan få inn kranbiler med større båter.</p>
<p>Magnhild Wastøl (ett vedlegg) 14.10.2020</p>	<p>Eier og driver en kombinert landbruks- og næringseiendom i Kragerø. Forvalter egen skog og driver med næringsutvikling med mål å kunne skape arbeidsplasser og gi noe tilbake til lokalmiljøet. Prosjektet vil påvirke eiendommen betydelig og ønsker å komme med innspill til følgende områder i reguleringsarbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Områder for deponi og lagring av masseoverskudd til bruk for opparbeidelse av tomter. Disse områdene bør opparbeides til et hensiktsmessig nivå med tanke på profilering til ny E18. Det er flere arealer i området som anses å være egnet til dette formålet. - Områder som kan brukes til riggområde under byggeprosessen. - Tilrettelegging for kollektivknutepunkt, bensinstasjon, ladestasjon og serveringsted i tilknytning til kryssplassering. - Døgnhvileplass. - Ivaretagelse av skogsbilvei i området Lyås

	Bør gå inn for å plassere krysset i direkte tilknytning til eksisterende næringspark. Det anses som naturlig at både nytt kryss og kollektivknutepunkt vurderes plassert mest mulig gunstig i forhold til både den eksisterende næringsparken og veien til Drangedal. Anser kryssplasseringen som er tegnet på eksempellinja ved Fikkjebakke, i område hvor Steintransport er etablert, som en god plassering da det allerede er gjort store inngrep i dette arealet. Her er det store områder hvor overskuddsmasse kan benyttes. Dette vil også være gunstig med tanke på støy, ettersom åsen i øst/sørøst vil stenge for støy ned til bebyggelse i Sannidal.
Alf Eivind Myren 1 14.10.2020	Gnr/bnr. 32/3, 16, (Vegårshei kommune). Driver med svineproduksjon og ammeku. Beitende dyr på eiendommen. Disponerer også arealer til beite på eiendommen Vierli.
Alf Eivind Myren 2 14.10.2020	Viltoverganger, særlig ved krysset i Barlindalen. Må jobbes frem bedre løsninger enn ved Grenstøl. Løsningene må gi dyr som kommer i veibanen mulighet til å komme seg av igjen, uten å måtte løpe langs et gjerde, for eks. med en rampe ned fra veien. Høyden må være såpass at de ikke kommer opp igjen, men likevel velger denne utveien.
Alf Eivind Myren 3 14.10.2020	Viktig med støyskjerming i forbindelse med kryssing av Savann, i nærheten av nytt Risør-kryss. Veien blir liggende i enden av dalen og støy vil bære godt oppover mot bebyggelsen (200-300m til nærmeste hus) om det ikke skjerms.
Alf Eivind Myren 4 14.10.2020	Eksjø-området er ei perle for de som bor i området. Området er fredelig, rolig og det er ikke engang motoriser ferdsl på vannet. Utrolig viktig at støyskjermingen blir så god som mulig, aller helst med tunnel gjennom Espehaugen. Ved tunnel vil også viltovergangen ivaretas på best mulig måte.
Alf Eivind Myren 5 14.10.2020	Rødlistet ål er registrert i vassdraget. Det befinner seg også hekkende fiskeørn i området.
Alf Eivind Myren 6 14.10.2020	Eksjø er drikkevannskilde til flere husstander, hytter og beitedyr. I tillegg er vassdraget vernet. Forurensning må hindres, både i byggefasen og i tiden etter bygging.
Eilef Myren 14.10.2020	Har spørsmål om hva som skjer med bilveien, skog- og traktorveien opp mot Espehaugen. Det er mye vilt mellom Espehaugen og Liknuten, hele veien fra Molandsvann og til bommen på skogsbilveien. Viltgjerdene må være tette slik at mindre dyr ikke kommer gjennom gjerdet. Ønsker å vite hva som skjer med tapt jaktareal-jaktrett. Det kan bli en del støy fra veien og rett ut på Eksjø. Ved Eksjø er det snart 50 hytter. Ønskelig med støydemping. Opplyser om nedgravd strømledning til hytte på Snøreis.

Arild Stulen 14.10.2020	Vil informere om enebolig i Fikkjebakke pga. støy ved bygging av ny vei.
Regina Brajkovic 1 14.10.2020	Brønn, (v/Holtane i Kragerø kommune).
Regina Brajkovic 2 14.10.2020	Opplyser om gammel vei i jordekant, den såkalte Kongeveien, (v/Holtane i Kragerø kommune). Viktig å ta hensyn til denne.
Regina Brajkovic 3 på vegna av fire grunneiere (to vedlegg) 14.10.2020	<p>Viser til vedlagt innspill og kart, (v/Holtane i Kragerø kommune). Flere grunneiere som mister mye dyrkamark og kommer med felles innspill på å erstatte noe av tapet. Er åpne for å diskutere andre løsninger. Har forslag til deponering av overskudds sprengstein og masser og bruk av areal på Holtane/Bråtane i anleggsperioden for ny E18. Viser til kart, Nye Veier kan disponere avmerkede arealer etter behov i anleggsperioden. Plass til å deponere store mengder masser midlertidig i anleggsfasen eller permanent. Området ligger svært tilgjengelig, både til massedeponering og til midlertidige anleggsveier.</p> <p>Forslår:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) All skog på området hogges av grunneiere eller Nye Veier. 2) Planlegge vannveier som må fungere etter tiltaket. 3) Matjord og skogjord skrapes av og legges til side. Undergrunnsjord for seg selv. 4) Etablerer nødvendige og ønskede vannveier med rikelig kapasitet. 5) Tenker steindeponi, gjerne i forskjellige nivåer som passer til industri/næringstomter med permanente utkjøringer på egnede steder. 6) Ønsker muligheten til å legge undergrunnsjorda opp på industri-næringstomt og matjord på toppen. Totalt min. 1m. Behov for drenering skal utredes, og det skal dreneres litt bedre enn anbefalingene. 7) Eventuelt overskudd av matjord kan plasseres på myrområde på Gjerde 53/2. 5 da 0,5-1m tykkelse. Eier mottar denne gratis og planert. Eier besørger området drenert. Grunnen består av 70cm myrjord og leire under. 8) Områdene skal reguleres til industri og jordbruk for ikke å låse fremtidig bruk. 9) Gjenbruk av eventuell midlertidig anleggsvei av lokale grunneiere. 10) Området skal etter bruk leveres ferdig til bruk og ryddet. Det skal være gode adkomster fra rv. 38 egnet for store vogntog.
Siri Fossen (ett vedlegg) 14.10.2020	Vedtatt kommunedelplan får store negative konsekvenser for eiendommen, Østerfoss (i Kragerø kommune). I forbindelse med reguleringsplanen må det legges inn kompensierende tiltak der hvor veien passerer eiendommen. Dette i form av miljøtunnel/viltovergang slik at veien bygges inn for å skjerme eiendommen for lyd, lys og støv. Området rundt eiendommen,

	<p>ved Tisjø hvor ny trase krysset rettvisklet over et smalt sund, har store friluftsmessige opplevelseskvaliteter og veilinjen kommer i stor konflikt med ikke-prissatte verdier, samt store negative konsekvenser for bomiljøet. I fremlagte planer er området svært dårlig og lite detaljert beskrevet, hva gjelder de negative konsekvensene (bomiljø, kulturminner, naturmangfold, støy, lys og forurensning). Eiendommen ligger skjermet og er et av få gjenværende opprinnelige småbruk i området. På småbruket er det husdyr, dyrking av grønnsaker og skogsdrift. Opplyser om rik forekomst av kulturminner. Blant annet går Den gamle Postveien over deler av eiendommen og må bevares. Fosseskjæra er et av de beste gyteområdene i Kragerøvassdraget. Opplyser om rikt dyreliv på eiendommen, noe som er lite hensyntatt i forslaget. Påpeker at det å bli berørt av et veiprojekt av slike dimensjoner er en krevende øvelse. Legger vekt på den personlige- og følelsesmessige siden av en stor inngripen, hvor tilværelsen vektas opp mot samfunnsøkonomiske nytte. Dersom forslag til traseen blir vedtatt vil dette få store økonomiske konsekvenser i tillegg til å endre eiendommens verdi og utviklingspotensial.</p>
<p>Halvor Skjerkholt (ett vedlegg) 14.10.2020</p>	<p>Eier av store skogsarealer og gårder i aktiv drift i Tvedestrand kommune. Viktig at kommunen ikke vedtar en trase som medfører store inngrep i verdifull natur, når det foreligger alternativer. Har tidligere påpekt at Skjerkholtskauen er et viktig område av flere årsaker, og påpeker dette igjen. Oppsummerer flere viktige momenter. Peger bla. på variert naturmangfold, viktig tur- og rekreasjonsområde og at deler av området er foreslått til frivillig vern. Ber på bakgrunn av dette at veien legges i tunnel på deler av strekket gjennom Skjerkholtskauen og at resten legges godt skjermet med jordvoller. Om veien blir i dagen, må det bygges bro over Skjerkholtlonene. Vei i dagen vil bli en barriere for hjort, elg og andre dyr. I tillegg vil område miste sitt særpreg, også for friluftsliv- og rekreasjon. Viser til kommunedelplan s. 89. Tiltak på flere forskjellige områder forventes å gi betydelig miljøskade for delområde Skjerkholt dersom veien legges i dagen. Viser til at nedbygging av naturområder er den viktigste trusselen mot artsmangfoldet og er en viktigere årsak til utryddelse av arter enn klimaendringer jf. rapport fra FNs naturpanel fra 2019. Har forstått at det sannsynlig vil bli billigere å bygge tunnel enn bro. Oppfatter også at kommunen er positivt til tunnel.</p> <p>Det fremgår av planprogrammet at området ved Skjerkholtlonene er utvidet noe, for å kunne se på muligheten for optimalisering av veilinjen noe lengre vest enn korridoren som er fastsatt i KDP. Oppfatter det slik at denne endringen er gjort for om mulig å skåne Skjerkholtgården noe.</p> <p>En slik løsning vil imidlertid ikke bidra til å imøtekomme alle de utfordringer som en vei med dagløsning vil medføre i dette området. En forskyvning av veien bort fra Skjerkholtgården vil medføre at veien vil gå lenger inn i skogen med de konsekvenser dette medfører for dyrelivet, jakt, fiske og rekreasjon. Korridoren er også lagt innenfor et område som er under utredning for barskogvern.</p> <p>Viser til merknadene som ble sendt inn i arbeidet med KDP.</p>
<p>Astrid Myhre (ett vedlegg)</p>	<p>Eier av gnr/bnr. 32/1 og 28, (Vegårshei kommune). Viser til tidligere innsendte innspill (totalt 55) i forrige høringsrunde.</p>

14.10.2020	<p>På nedsiden av Eksjø bør E18 legges i tunnel pga. natur-, friluftsliv- og kulturkvaliteter. Vei i dagen vil komme i direkte synsfelt og kunne ødelegge for rundt 50 hytter, samt andre hus og gårder i området.</p> <p>Utleiehytter og utleie av fiske i Eksjø utgjør store deler av inntektsgrunnlaget ved gården. Det er regulert 12 hyttetomeer (planlagt for utleie) og en villmarkscamp for utleie som vil få direkte utsyn på vegen om den ikke blir lagt i tunnel.</p> <p>Nærestadheia mellom Ekjsø og Moland er svært viktig for vilt. Har trekt ut egen eiendom fra Nærestad jaktlag som avbøtende tiltak for viltet da korridoren ved Eksjø ble vedtatt.</p> <p>Om E18 ikke blir lagt i tunnel er det viktig at E18 blir lagt så lavt som mulig i terrenget, både ved Eksjø og over mot Barlinddalen.</p> <p>Dette er viktig for at området ved Eksjø og gårdene i Nærestadgrenda ikke skal få vegen som utsikt. Støyvoll mot Eksjø og lite veglys er viktig tiltak.</p> <p>Langs Langhøl er det viktig at den gamle postveien ikke blir ødelagt og at veien blir lagt med støvoll mot Uvann hvor det er store naturverdier.</p>
Liv Bjørg Såmundsen 14.10.2020	<p>Nabo til dagens E18, (v/Sundebru). Opplever støy hele året, men betydelig forverret i sommerhalvåret. Har også blitt påvirket negativt i tidligere anleggsperioder pga. støy, sprenging og skade på hus. Det ser ut til at ny E18 blir liggende i linje over mot huset. Er bekymret for hvordan fremtiden vil bli med tanke på støy fra ny E18. Spør hvordan man ser på støy ovenfor naboer til veien og til nærmiljø. Imøteser en tilbakemelding om hvordan støy skal løses. Eks. støytiltak, erstatning.</p>

1.2 Interessenter, lag og foreninger

Fra	Oppsummering av innspill
Rose Carona AS v/ Rose Eiendom AS, Øyvind Berge 10.09.2020	Representerer en regional næringsutvikler som har posisjonert seg sentralt på Brokelandsheia i Gjerstad kommune. Registrer at planene er i direkte konflikt med egne planer for området. Grunneier av ca. 50 daa stort utbyggingsområde på Brokelandsheia Øst. Har klargjort tomter til utbyggingsformål og er i kontakt med flere interessenter bla. opplevelsessenter. Forvalter YX-stasjon, 7-Eleven kiosk og Rema 1000. Ønsker at detaljreguleringen skal hensynta utvikling av eiendommen, og skape forutsigbarhet. Ønsker smale skjermingssoner, smidighet fra NV (innsigelsesrett) i kommende byggesaker. Viser til store økonomiske konsekvenser om ny vei krever grunnen. Ønsker å holdes orientert, samt tas med i råd som gjelder ny vei på egen eiendom. Vedlagt ligger tomtedelingsplan.
Stedalen veilag 1 16.09.2020	Viser til festet nål i kartet for eksisterende skogsbilvei for tømmertransport. Høyde på bru må være minimum 5 meter pga. tømmertransport. (Stedalen i Kragerø kommune).
Stedalen veilag 2 16.09.2020	Viser til festet nål i kartet. Påpeker at mobildekning er viktig for skogbruket og beboere i området.
Syklistens landsforening, lokallag Grenland v/Leif Sigvaldsen 17.09.2020	Planområdet ligger utenfor Grenland, men medlemmene sykler innenfor området. Har erfaring med store veiprosjekter på E18 gjennom Telemark. Usikre på om fremkommeligheten for syklende trafikanter blir ivaretatt. Ikke gode erfaringer fra tidligere store veiprosjekter på E18 i Telemark. - Langangen – Sky (Larvik): Ikke mulig å sykle strekningen etter ferdigstilling fordi gamleveien ble stengt av stor steinfylling. Flere år senere ble forbindelsen åpnet. - Østerholtheia Sannidal – Sundebu: Når ny vei ble bygd ble gamleveien tilbudt til syklistene – en god løsning. Under arbeid på E18 ble gamleveien omkjøringsvei og forbudt for syklistene. Ingen mulighet for å sykle mellom Tangen/Kragerø og Gjerstad (lange omveier). Sak på NRK radio hvor SVV svarte at det å forby syklistene var ok. - Breviksbrua: ved stengning av E18 Grenlandsbrua/Kjørholttunnelen gikk all trafikk på Breviksbrua. Minimumsløsninger for G/S-trafikk over brua ble dårligere og er ikke rettet opp. Påpeker at veimyndigheten har ansvar for alle trafikkgrupper. Ønsker at syklistene (beboere og sykkelturnister) skal ha akseptabelt veitilbud på strekningen i anleggsperiode og som permanent løsning. Om det ikke løses innenfor planområdet ønskes det bindende føringer for tiltak som ivaretar sykkeltrafikk på alternative veier. Ønsker at dette skal stå ferdig før veianlegget tas i bruk.

Stedalen veilag 17.09.2020	Ønske om egen av-/påkjøring når eksisterende E18 blir lokalvei. Dette vil lette adkomst for tømmerbiler/vogntog.
Lindland jaktlag ved grunneier-representant Erik Lindland 23.09.2020	Innspill på vegne av Lindland jaktlag i Risør. Jaktlaget består av 7 grunneiere. Jaktlaget ser med bekymring på tap som ny motorveitrase kan påføre jaktinteresser, skogbruk- og friluftsinnteresser i et mye brukt område. Planlagt veitrase strekker seg fra kryssing av det vernede Nærestadvassdraget/Savann til kommunegrensa Risør/Tvedestrand. Ønskelig at fire konkrete avbøtende tiltak gjøres i planarbeidet. 1) Romslig passasje for vilt, skogbruk og friluftsinnteresser i område ved Knutebekken, 2) tilstrekkelig høy/bred passasje/undergang for vilt, skogsmaskiner og biltrafikk i området hvor ny motorvei vil krysse Liaveien, 3) tilstrekkelig bred/høy passasje/undergang for vilt, skogsmaskiner og biltrafikk i området hvor ny motorvei vil krysse gårdveien inn til Lia gård, 4) viltovergang hvor motorveien vil krysse kommunegrensa Risør/Tvedestrand. I område ved kommunegrensa er det aktivt elgråkk som bør ivaretas. Viltovergangen bør dimensjoneres for fremtidig skogsdrift.
Modalsveien veilag v/ Tormod Hagelia 23.09.2020	Merknad fra Modalsveien veilag v/ forman Tormod Hagelia, (Tvedestrand kommune). Modalsveien brukes av 15 hus og 1 hytte, hvorav 13 er helårsboliger. Brukere av veien er bekymret for trafikkavvikling, støv og støy, samt trafikksikkerhet for myke trafikanter. Langs veien er det henteplass for skolebarn. I tillegg går eldre ungdomsskoleelever langs veien for å ta bussen på Sandvad. Ønsker at bruk av veien avklares med grunneiere og veilaget i god tid før endringer skjer/bruk av veien.
Kai Larsen Sandvannshyttas venner (To vedlegg) 23.09.2020	Viser til vedlagte kart som viser eksisterende turruter som er godt ryddet og blåmerket i terrenget i området Songeskau i Tvedestrand, Vegårshei og Risør kommuner. Turrutene er opparbeidet i samarbeid med Songe skiklubb, Songe vel og Songe motorbåtforening. Hovedjobben er utført av beboere i Lindland. Flere av turrutene ligger innenfor varslingsområdet og ny vei vil sannsynligvis berøre mange av disse, avhengig av trase. Turrutene er svært mye brukt både sommer og vinter, og særlig i forbindelse med besøk på Sandvannshytta som ligger i nordenden av Sandvann. På hytta er det postkasse for besøkende. Ønsker at området hensyntas. For friluftsliv og aktivitet er det viktig at ny vei kan krysses flere steder. Ønsker erstatning for områder som forsvinner til annet formål. Sandvannshytta blir antagelig liggende nær veitraseen og det anses at støy kan bli skjemmende.
Tvedestrand villag v/ Ole Jørgen Granerud (fire vedlegg) 04.10.2020	Ønsker at jakt, fiske og friluftsliv ivaretas. Viser til tidligere innspill (vedlegg) og anmoder om at det tas spesielt hensyn følgende momenter: - Om teknisk mulig bør villpassasjer utføres som korte tunneler/miljøtunneler (Midtbøheia og Blautmyrknuten-Hallandsheia). - Ønskelig å etablere en velfungerende villpassasje syd for Storelva ved Berghagene, eks. bru over jordene i Berghagene. - Støyvoller må etableres utenfor bebyggelse for å forstyrre vilt og friluftsliv minst mulig. Ønsker å være en aktiv medspiller i videre utforming av veien for eks. med gode støydempingstiltak. Ønsker å bli tatt med når endelig veilinje prosjekteres og bygges.

	<p>Som vedlegg følger tidligere innspill til Nye Veier. I hovedsak dreier tidligere innspill seg om å sikre gode og hyppige passasjemuligheter over/under ny veitrase for vilt, næringsutvikling og befolkningen (ønskelig med 1 km mellom hver passasje). Ønsker også at veien legges i terrenget på en måte som minimerer belastningen til nærområdene i utmark og på bygdene. Veien bør planlegges slik at terrenget gir naturlig skjerming av støy. Ikke ønskelig å dele opp større sammenhengende naturområder unødvendig. Ønskelig at veien følger eiendomsgrenser der det er mulig. Bemerker at føre-var prinsippet blir spesielt viktig, da det er vanskelig å se for seg samlet belastning for fauna og nærområder for øvrig og samlede konsekvenser av veien som en barriere. Ønsker at størrelse og frekvensen av viltpassasjer ikke reduseres i forhold til de som er bygd på strekningen Tvedestrand – Arendal, og at disse sees på som absolutte minimumsløsninger. Passasjer slik at naturlig naturmangfold opprettholdes på begge sider av traseen. Har videre ønske om jordlag på 0,5 m slik at varig vegetasjon kan etablere seg i veiskråninger, viltpassasjer etc. og at viltgjerder skal plasseres så nære veien som mulig. Har lagt ved kartskisse for hvor det er ønskelig med viltpassasjer.</p>
<p>Tvedestrand viltlag v/ Ole Jørgen Granerud (ett vedlegg) 04.10.2020</p>	<p>Vedlegget tilhører innspillet over. Kom ikke med i oversendelsen. Vedlegget er utskrift av en e-post til Nye Veier med påminnelse om viktigheten av å ta mest mulig hensyn til fauna, jakt, fiske og friluftsliv.</p>
<p>Ytre Haugen Grunneierlag/jaktlag (ett vedlegg) 06.10.2020</p>	<p>Viser til vedlegg for innspill og kart. Felles uttalelse fra et samlet grunneier/jaktlag på Ytre Haugen i Gjerstad. Ønsker å bli tatt med i råd om vilttiltak og avbøtende tiltak for skogbruk. Hadde forventet mer informasjon og bedre oppfølging, istedenfor å måtte lete etter informasjon selv/innsendt informasjonsbrev.</p> <p>Samtlige medlemmer blir direkte/indirekte berørt fra Småtjennheiene til kommunegrensa ved Risør. Forstår at endelig valg av linje er bestemt ved oppstart av reguleringsplanarbeidet og ønsker særlig å kommentere to forhold 1) krysningspunkter/sammenhengende biotoper for vilt og 2) tilkomstveier for et effektivt skogbruk.</p> <p>Kommentarene gjelder i hovedsak deler av traseen som går gjennom uberørt terreng, og ikke de delene som følger dagens veilinje.</p> <p>1) Viltbiotoper/krysningspunkter</p> <p>Terrenget ble delt i to diagonalt ved forrige E18 utbygging (20 år siden). Inndelingen vanskeliggjør effektiv viltforvaltning, selv med en del avbøtende tiltak. På bakgrunn av dette er det ikke ønskelig med enda en ny trase. Ikke fornøyd med at den nye traseen beskjerer ytterligere uberørt utmark. Men ønsker å finne gode løsninger sammen. Viser til at det i forbindelse med valg av korridor ble vedtatt av parsellen mellom Nærsbumyr (Buråsen) og Moland skulle tilbakeføres til skogsmark. Så på dette som et "plaster på såret". Har registrert at det er forsøkt å opprettholde denne parsellen. Dette vil være svært ødeleggende for sammengende viltbiotoper og viltets forflytningsmuligheter og ønskes avvist.</p>

	<p>Har registrert at hensyn til vilt skal særlig ivaretas i arbeidet. Som grunneiere og viltforvaltere kjenner de området godt gjennom generasjoner og har vedlagt kartskisse som viser viktige trekkruter. Påpeker viktigheten av gode viltgjerder som tetter helt ned til bakken. Området har i tidligere arbeid og utredninger blitt definert som område som er svært viktig for hjortevilt.</p> <p>2) Tilkomstveier for effektivt skogbruk Ny veilinje, vil som i forrige runde, avskjære naturlige driftsveier og skogbestander. Påpeker viktigheten av avbøtende tiltak i god tid. Bør være gode muligheter for å kombinere viltkrysninger med skogsbilveiltak. Vedlagt kart skisserer også mulige skogsbilveier.</p> <p>3) Generelt Har en godt etablert gapahuk midt i den nye korridoren som brukes i tilknytning til skogsarbeid, jakt og friluftsliv. Det er også flere godt brukte turstier innenfor korridoren. Viser til kartskisse.</p>
<p>Farsjø vel på vegne av styret Jon Magnus Jacobsen (ett vedlegg) 07.10.2020</p>	<p>Innspillet gjelder området Farsjø, Gjerdemyra og Holtane. Velets medlemmer representerer lokalsamfunnene i østre Sannidal (Farsjø, samt Våsjø, Gjerdemyra, Holtane og Tveitereid). Ønsker i hovedsak tilrettelegging for myke trafikanter og nye av- og påkjøringer fra Farsjøveien til dagens E18 når denne blir avløst.</p> <p>Når avkjøring på Tangen uteblir og erstattes med Fikkjebakke forventes det at flere vil kjøre om Gjerdemyra og dermed blir det økt trafikk på strekningen Sannidal-Gjerdemyra. Ønsker tilrettelegging for myke trafikanter. Kragerø kommune og Farsjø Vel jobber for at den gamle jernbanetraseen fra Farsjø stasjon til Sannidal skal gjøres om til g/s-vei/turvei. Denne vil bli krysset hvor ny E18 krysser elva. Ber om at broen bygges uten å frata muligheten for å benytte jernbanelinjen som g/s-vei. Ønskelig at Nye Veier går i samarbeid med kommunen og FK for å realisere g/s-vei.</p> <p>Det må tilrettelegges for myke trafikanter ved knutepunkt ved ny kryssløsning for E18 på Gjerdemyra.</p> <p>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 ivaretatt og nedgradert til fylkesvei slik at den vil fungere som lokalvei med av -og påkjøringer for eiendommer og atkomster langs strekningen.</p> <p>Bistår gjerne med lokalkunnskap og deltar gjerne på befaring og møter for å finne de beste løsningene.</p>
<p>Kragerø Turlag (DNT) v/ Gunnar Aabøe 08.10.2020</p>	<p>Kragerø Turlag opparbeidet en tursti mellom Kragerø og egen turisthytte på Jambakkmyra. Stien krysser i dag under "gamle" E18 ved undergangen ved Hegland. Turlaget ønsker tilsvarende mulighet for krysning av den nye veien i området mellom Brynemo og Hegland.</p>
<p>Bevar Eksjø og omegn v/ Elin Haugholt-Dale</p>	<p>Ønsker at veien forbi Eksjø og videre mot krysset til Risør legges i tunnel. Innspill fra steder på strekningen videre fra Tvedestrand tilsier at støyforurensning er et stort problem til tross for utredninger og målinger. På bakgrunn av dette, samt</p>

08.10.2020	behovet for viltoverganger, ønskes det at behovet for tunnel blir utredet. Ønsker å bevare Eksjø som et fredelig friluftslivs- og rekreasjonsområde.
Stedalen Veilag 09.10.2020	Dårlig/ingen mobildekning, (Kragerø kommune). Ønsker at mobildekningen forbedres da dette er viktig for driftsapparat i skogbruket og for entreprenør.
Sannidal Skogeierlag 1 (tre vedlegg) 09.10.2020	Innspillet gjelder hele strekningen i Kragerø kommune. Innspill er lagt ved som vedlegg (1). Ny veitrase gjennom Kragerø kommune vil i stor grad gå i uberørt terreng og vil kunne medføre at 27 skogeiendommer splittes opp. Forventes at det jobbes med løsninger som kan sikre grunneiere og allmenheten tilgang til områdene. Vedlagt ligger to kart. Gul strek = trase, rød stiptet strek = båndleggingssone, blå strek = skogs-/bilveier, lilla strek = tømmerveier. Forventes at Nye Veier sammen med entreprenør etablerer skogsbilveier med veiklasse 3 i de tilfeller kjøreveier/tømmerveier avskjæres/løsning medfører lengre transportstrekning. Forventes at underganger bygges med minimumshøyde på 5 meter. I noen tilfeller kan over/underganger kombineres med viltkryssninger. Dette må være i områder uten mye ferdsel for å unngå å forringe kvaliteten til viltkryssningen. Skogbruket er avhengig av god mobildekning for kommunikasjon. Det er ønskelig at det legges opp til det på begge sider av veitraseen.
Sannidal Skogeierlag 2 (ett vedlegg) 09.10.2020	Innspillet gjelder hele strekningen i Kragerø kommune. Innspill er lagt ved som vedlegg (1). Vedlegget inneholder referat fra utvidet styremøte 16. mai 2019 ang. ny E18 Dørdal – Tvedestrand.
Kragerø Næringsforening v/ Janne Pihl 12.10.2020	Viktig å prioritere utvikling av næringsarealer parallelt med etableringen av ny E18. Ønskelig at utvikling av næringsarealer sees i sammenheng med tilrettelegging for å sikre energiløsninger og annen infrastruktur for fremtidens næringspark. Ønsker god tilknytning mellom E18 og fylkes- og lokalveinettet, og presiserer viktigheten av nødvendige oppgraderinger av fylkes- og lokalveier for trafiksikkerhet. Viktig med gode kryssløsninger på Gjerdemyra og Tangen/Fikkjebakke. Ved Tangen/Fikkjebakke er det ønskelig at E18 knyttes nært til næringsarealet for å kunne videreutvikle Kragerø Næringspark, og at det etableres et moderne kollektivknutepunkt.
Lindtjenn velforening 12.10.2020	Representerer nærmeste boligfelt på Brokelandsheia Øst. Deler av Lindtjenn boligfelt ligger nær eksisterende E18 og har potensielle støytfordringer i dag. Frykter mer støy i forbindelse med anleggsarbeid og ny E18, som trolig anlegges nærmere boligfeltet. Forventer støyskjermingstiltak. Ønskelig med bedre trafiksikkerhet for myke trafikanter. I dag er det uoversiktlig vei fra Lindtjenn, Lindvollheia og Fiane til Brokelandsheia, noe som gjør at flere benytter kjøretøy. Hovedproblemet er fortau ved innkjøring til YX og Rema 1000.

<p>Angelstad Vel 12.10.2020</p>	<p>Ny bru ved Fosstveit vil skape mye støy for hele bygda. Ønskelig med maksimal støyskjerming på brua. Ønsker også skikkelig støyskjerming mot bebyggelsen i Modalen, Lauvland og Skjerkholt, og generelt for fritidsboliger. Traseen går gjennom et av kommunens beste viltområder. Støtter Storvalets innspill om viltover/underganger, forslag til tunnel og viltgjerder. Traseen går gjennom et mye brukt friluftsområde med turruter og oppkjørte skiløyper. Hallandsheia er utfartsmål for mange. Her kan det egne seg med tunnel. Det er en gammel fredet ridevei fra Vierli til Angelstad. Ber om at dette blir ivaretatt. Ønsker å bli godt informert om planer for lokalveier fra Lunde til Tvedestrand og Fosstveitveien, Angelstadveien og Skjerkholtveien. Ønsker særlig fokus på myke trafikanter da trafikken på Gamleveien Lunde – Tvedestrand har økt og forventes å øke. Savner informasjon om videre planer.</p>
<p>Skjerka Fellesfløtning 12.10.2020</p>	<p>Er en gammel fløtningsforening som fungerer som et grunneierlag med fisk, tilrettelegging og pleie av kulturlandskap omkring vassdraget. Ser mange uheldige og ødeleggende omstendigheter med kryssing på bru over Skjerkholtlona. Har mottatt flere millioner kr til kulturtiltak og fisk. Arbeidet står nå i fare for å bli ødelagt for alltid. Har også opparbeidet turområde med stier, steingjerder, dammer, gamle boplasser, fiskeinnretninger og skogsbuer. Kryssing av Skjerkholtlona i tunnel vil være avgjørende for at arbeidet kan fortsette. Poengterer at det er svært viktig at vannkvaliteten ikke forringes.</p>
<p>Torbjørnsdalen og Moland Vel 12.10.2020</p>	<p>Viser til innspill som vedlegg. Innspill ang. fv. 416 forbi Rønningen gjennom Torbjørnsdalen. Veien blir mye brukt til turgåing, sykling, ridning og rulleski av folk i nærområdet og ellers i kommunen. Veien er viktig for rekreasjon for mange. Rønningen gård driver med melkeproduksjon og har dyrket mark og beite på begge sider av veien. Økt trafikk på veien vil medføre store ulemper og risiko for folk og dyr. Ønsker ikke at fv. 416 skal være en tilførselsvei til ny E18 med den økte trafikken det innebærer. Ønskelig at veien stenges med skilt "kjøring til eiendommene tillatt". Ønsker at trafikken fra E18 skal gå om Vinterkjær på ny vei. Fv. 416 kan brukes som en beredskapsvei om det skulle bli nødvendig.</p>
<p>Angelstad jaktlag 13.10.2020</p>	<p>Presiserer viktigheten av gode viltoverganger for hele E18 traseen. Ønsker tilstrekkelig med gode viltpassasjer, at det etableres veier for brukere av natur- og skogområder og at det etableres gode støyskjermingsvoller i området. Svært viktig med gode viltoverganger med tanke på hjort som trekker fra områder sør for eksisterende E18 og inn i skogområdene som vil ligge nord for ny E18. Hver høst i forbindelse med brunsten hos hjorten ser man tydelig trekk nordover i terrenget. Det ser også ut til at hjorten er nord for E18 gjennom vinteren og trekker sørover vår og sommer. Ser at store mengder rådyr trekker sørover så snart snøen legger seg, ny E18 trasé vil ligge så langt nord i terrenget, i et mer snørikt område hvor rådyr vil lide dersom de ikke kan trekke ned i lavereliggende områder sør for E18. Angelstad jaktlag har ingen erfaringer med tanke på trekkruter for elg, men antar at det vil foregå en del trekk av elg spesielt i parringstiden på høsten, samt trekk mot vinterbeiter. En ny E18 vil virke som en barriere for trekkende dyr, det er derfor viktig med tilstrekkelig mengde viltoverganger for å unngå at dyr trekker</p>

	<p>langs gjerder. Viser til problemene som oppstår i Grenstølkrysset og at dette viser en svakhet ved viltgjerder, en svakhet som kan reduseres ved å øke antallet godt plasserte viltoverganger. Viktig at det etableres nye tilførselsveier for personer som benytter skogsområdene til tur, jakt og annen rekreasjon, disse veiene kan gjerne etableres i forbindelse med viltoverganger. Ønsker også parkeringsmuligheter. Påpeker viktigheten av støyskjerming for mennesker og dyr. Masser kan gjerne brukes som støyvoller. Jaktlaget vil få stor nytte av en tunnel ved Skjerkholt, noe som vil gi gode viltpassasjer for dyr som trekker til og fra skogsområdene sør i Vegårshei.</p>
<p>Risør Næringspark 13.10.2020</p>	<p>Ny E18 er positivt for næringslivet i hele regionen. Imidlertid medfører korridoren fastlagt i kommunedelplan at E18 blir lengre unna næringsområde på Moland. Det blir nesten 4 km mellom E18 og Risør næringspark, og kommer du østfra blir adkomsten til Risør næringspark 6 km lenger. Dagens E18 mellom Pinesund og Risør næringspark (næringsveien) er innlemmet i planområdet for varsel om oppstart. Tilgang til Risør næringspark er omtalt i planprogrammet fordi det ikke er avklart hvorvidt det kan være mulig å opprettholde dagens E18 som lokalvei mellom Risør næringspark og ny E18, med østvendt kryss, eller om den skal tilbakeføres til naturlig terreng. Risør kommune, Nye Veier AS og Agder fylkeskommune har skrevet under på en samarbeidsavtale der Risør kommune aksepterer at ny E18 legges i ny trase mot Vegårshei, mot en rekke forutsetninger. Et av punktene i avtalen var at avgjørelse om hva som skulle skje med strekningen fra Risør Næringspark på Moland til ny E18 skulle avklares i reguleringsplanprosessen. Å fjerne veien og muligheten for en effektiv påkobling østover til og fra Risør næringspark er svært uheldig. Det vil få store kortsiktige ulemper med økte kostander for næringslivet, men ikke minst vil de langsiktige effektene for utviklingen og attraktiviteten i regionen være store. Dersom man velger å tilbakeføre strekningen til natur, vil den opplevde tilgjengeligheten til område bli langt mindre. Dårligere tilgjengelighet har en kostnadsside. Dersom den direkte påkoblingen østover tas bort ser vi at selv om bo- og arbeidsmarked blir større av ny E18, vil vi ikke vil få noe effekt ut av dette. Vår konkurransekraft vil heller svekkes. På lang sikt er vi bekymret for vår egen investeringsvilje i området, og kan måtte flytte til andre områder med bedre betingelser. Minner også om at en del av avtalen mellom Nye Veier, Aust-Agder Fylkeskommune og Risør kommune er at det skal etableres et riggområde med etterbruk i tilknytning til Risør næringspark. Dersom man tar bort tilkoblingen østover frykter vi at denne investeringen blir fånyttet. Det må også poengteres at adkomsten vestfra til industriområde må bli så god som mulig. Veien gjennom Torbjørnsdalen må rustes for å håndtere vare- og persontransport til industriområde.</p>
<p>Vegårshei viltlag v/Bjørn Saga 13.10.2020</p>	<p>Kommer med innspill til område berørt i østre og sørøstre del av Vegårshei. Området er viktig for utvikling av hjortestammen. Korridoren går gjennom et jomfruelig område og deler det i to. 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. På bakgrunn av dette ønskes det vurdert tunnel i midtre del av korridoren. Dette vil gi store fordeler for viltforvaltning, rekreasjon og jaktutøvelse.</p>

	<p>Regner med viltpassasjene i KDP etableres slik de er tegnet inn og gis en utforming som er hensiktsmessig. Enkelte grunneiere vil kunne gi god informasjon om hvor resten av passasjene bør ligge.</p> <p>Viltgjerdene må plasseres så nær veien som mulig, og være godt sikret mot bakkenivå for å hindre at hunder kan komme under.</p> <p>Det er viktig at støy forebygges for å gi fortsatt gode rekreasjonsmuligheter i området, spesielt ved Eksjø og Lyngrotheia/Blautmyrknatten da heiene er naturlig støybuffer i dag.</p> <p>Ønsker at det etableres varig vegetasjon etter anleggsfasen utenfor viltgjerdene og ved over/underganger.</p> <p>Viltlaget og grunneiere bidrar gjerne videre i prosessen.</p>
<p>Rørholt Vel v/ Trond Arne Jensen 13.10.2020</p>	<p>Traseen som er valgt ved Bakkevannet til kommunegrensa anses som den beste for videre planlegging. Den bevarer flest bosetninger på Dørdal og tar vare på de mulighetene dagens E18 gir for videre utvikling av lokalsamfunnet. Eksisterende E18 som framtidig avlastningsvei vil binde sammen lokalsamfunnene Rønholt/Dørdal med Farsjø/Sannidal på en god og rask måte. Framtidig ny trase syd for eksisterende E18 vil kunne bidra til at nåværende E18 kan benyttes som en rask og forsvarlig veiforbindelse for husstandene i Bakkeveien og ved Skauheia, som ikke har forsvarlig atkomst per dd. Ny motorvei forbi Grådalen gjør det mulig å knytte Rørholtveien inn til dagens E18 via ny kort vei i fjellskjæring ved Rørholtbrua i Grådalen. Denne løsningen eliminerer problemene knyttet til dagens Rørholtbru, og på sikt vedlikeholdsarbeidet på brua. Gamle Sørlandske hovedvei, rv.363, fra Helle føres inn på dagens E18 via Bakkeveien. 1400m av Gamle Sørlandske fra Bakkeveien til Dørdal kan nedlegges som offentlig vei. Skisser i vedlegget.</p>
<p>Sannidal Invest v/ Emil Lønne Fredriksen (ett vedlegg) 13.10.2020</p>	<p>Eier gnr/bnr. 58/16 i Kragerø kommune. Tomta er 17 mål og det er ønskelig å fylle opp med overskuddsmasser og stein. Deler av området har tidligere vært brukt som mindre tipp-plass og til mellomlagring av stein- og grusmasser. I kommuneplanens arealdel er deler av området avsatt til jernbanestasjon og tilhørende parkering. Har vært i kontakt med Bane NOR, Nye Veier, fylkeskommunen og Statens vegvesen som alle stiller seg positive til å etablere steinfylling. Ønskelig med et samarbeid.</p> <p>Vedlegg viser kartskisse av eiendommen.</p>
<p>Skjerka Fellesfløtning v/ Halvor Skjerkholt 13.10.2020</p>	<p>Har tidligere sendt inn mange opplysninger om nedslagsfeltet til Skjerka Fellesfløtning. Hver enkelt eiendom har spilt inn sine husmannsplasser, stier, steingjerder, ferdselsårer, fløtningsdammer og ikke minst den kulturelle verdien som hver enkelt eiendom utgjør.</p> <p>Slik E18 er planlagt gjennom området vil den dele nedslagsfeltet i to og med det støysette og lyssette området langt utover akkurat der veien kommer. Dette vil gi uante effekter på verdiene av området. Da tiltakene som gjøres ikke er reversible er det kun tunnel som vil kunne gi litt pusterom slik at områdets verdi vil bevares. COVID-19 viser at avstand er det beste, noe som igjen sier at friluftsliv må tas på alvor. Har årlig folk som kommer for å fiske og bruke naturen. Ved å anlegge tunnel ved passering av Skjerholtlona vil store verdier være sikra på en langt bedre måte enn en bruløsning.</p>

<p>STN + v/ Morten Lindvik 13.10.2020</p>	<p>STN+ er en tverrfaglig bedriftsklynge øst i Agder (tidligere Sørlandsporten Teknologi Nettverk). Representerer 18 bedrifter med ca. 1000 ansatte. En betydelig del av medlemmene vil bli berørt av en ev. stenging av gamle E18 fra Brokelandsheia over Pinesund Bru til Akland. For mange vil det bety 12 km lengre vei til jobb hver dag og tilsvarende mer tid. Nærheten til Brokelandsheia for bedriftene på Akland vil også bli berørt. Bedriftene selv vil, i tillegg til økt avstand til E18, bli berørt med dårligere adkomst, særlig for store vogntog og spesialtransport. Bekymret for at de muligheter som burde åpne seg gjennom lettere tilgjengelig arbeidsmarked mot øst, som følge av bedre vei, kan bli oppveiet av at netto kjøreavstand til Akland øker fra øst. Kan løses ved å beholde gamle E18 fra Akland over Pinesund Bru mot Brokelandsheia og knytte denne veien mot ny E18 med østvendte ramper.</p>
<p>Lindal Gruppen AS v/ Morten Lindvik 13.10.2020</p>	<p>Felles uttalelse fra Lindal Gruppen AS med datterselskap og leietakere (over 100 ansatte) som er lokalisert i Risør Næringspark (Modalen industriområde). Lindal Gruppen AS med datterselskap og leietakere er betydelig operatører innen byggebransjen og har i tilknytning til dette mye transport inn og ut av området. Transporten ut av området består særlig av elementer og moduler og kan kreve lang og bred transport. Viktig at det holdes en best mulig vei østover. Stenging av dagen E18 fra Akland og østover vil medføre betydelig ulemper. Har stadig behov for arbeidskraft og arbeidsmarkedet øst for Akland er av økende viktighet. Det er ikke ønskelig at ansette skal få lengre kjørevei da dette kan være utslagsgivende for valg av arbeidssted. Ønsker at dagens E18 opprettholdes og kobles på ny E18 med østvendte ramper.</p>
<p>IMS Technologies 13.10.2020</p>	<p>Eksportbedrift som produserer maritimt utstyr på Akland. 120 ansatte jobber ved Risør Næringspart på Moland. 70 % av produksjonene går til eksport og det går daglig vogntog til/fra bedriften. Det meste av transporten går østover og det er viktig å beholde veien kortes mulig. 6 km eller 4,5 min økt vei er betydelig. Dersom det blir endringer på veien, vil det kunne medføre økte transportkostnader og lengre reisevei for ansatte. Ønsker at dagens vei østover beholdes slik at trafikk til og fra Moland ikke trenger å kjøre om Risørveien. Ønsker tett dialog om tilgang og veier til industriområdet.</p>
<p>Agder Utvikling AS v/ Per Eskeland 13.10.2020</p>	<p>Eier tomteareal på ca. 30 mål i østgående retning merket Brokelandsheia Nord, gnr/bnr. 3/232 (se vedlegg 1). Området er regulert til næring og tilrettelagt med trafostasjon og vann og avløp. Har spilt inn til Nye Veier at dette kan være egnet riggområde for entreprenør. Område kan også ha behov for masser. Område grenser til dagens og kommende trase og i umiddelbar nærhet til Brokelandsheia. Ønsker dialog.</p>
<p>Holt og Vegårshei bondelag 1 13.10.2020</p>	<p>Bør unngå dyrket mark så godt det lar seg gjøre. Dyrket mark som forsvinner under bygging av veien/tilførselsveier må erstattes. Det må opparbeides ny dyrket mark. I områder hvor ny vei blir lagt tett opp til beiteområdene må det lages gjennomgang slik at dyrene kan krysse. Må også sikres at forsøpling ikke havner i beiteområdet. Storelva er et lakseførende vassdrag og blir brukt som drikkevann for beitende dyr. Elva må skånes. Det må settes opp støyskjerming på ny bru over Fosstveit, forbi Modalen og Skjerkholt, for å skåne grendene mot støy. Viktig med mange og riktig plassert viltoverganger. I</p>

	forhold til et aktivt skogbruk i området, må skogsbilveier og leggerplasser erstattes i de områdene de blir berørt av byggingen. Det må settes opp støyskjerming ved Eksjø som skåner hus og hytter så godt som mulig. Eksjø er et verna vassdrag og blir brukt som drikkevann for både folk og beitende dyr. Vassdraget må derfor skånes. Det må også settes opp støyskjerming på ny bro over Savann, som skåner støy innover dalen og opp mot bebyggelse.
Holt og Vegårshei bondelag 2 13.10.2020	Bør unngå dyrket mark så godt det lar seg gjøre. Dyrket mark som forsvinner under bygging av veien/tilførselsveier må erstattes. Det må opparbeides ny dyrket mark. I områder hvor ny vet blir lagt tett opp til beiteområdene må det lages gjennomgang slik at dyrene kan krysse. Må også sikres at forsøpling ikke havner i beiteområdet. Storelva er et lakseførende vassdrag og blir brukt som drikkevann for beitende dyr. Elva må skånes. Det må settes opp støyskjerming på ny bru over Fosstveit, forbi Modalen og Skjerkholt, for å skåne grendene mot støy. Viktig med mange og riktig plassert viltoverganger. I forhold til et aktivt skogbruk i området, må skogsbilveier og leggerplasser erstattes i de områdene de blir berørt av byggingen. Det må settes opp støyskjerming ved Eksjø som skåner hus og hytter så godt som mulig. Eksjø er et verna vassdrag og blir brukt som drikkevann for både folk og beitende dyr. Vassdraget må derfor skånes. Det må også settes opp støyskjerming på ny bro over Savann, som skåner støy innover dalen og opp mot bebyggelse.
Sannidal utleiebygg AS v/ Emil Lønne Fredriksen og Øyvind Fredriksen 13.10.2020	Ønsker å tilby tipp-plass på gnr/bnr. 58/16 i Sannidal, Kragerø kommune. Sannidal invest eier i overkant av 17 mål. Deler av tomten har tidligere blitt brukt som tipp-plass/mellomlagring av masser for flere lokale entreprenører. Mesteparten av området er ubenyttet. Ønsker å steinsette hele/deler av området for videre utvikling senere. Innenfor kommuneplanen er området 1 av de 5 satsningsområdene til Kragerø kommune. Ser på dette som en samfunnsmessig gevinst hvis det nå kan legges til rette for framtidig næring og eller jernbanestasjon ved å bruke eventuelle overskuddsmasser til å etablere en tom som i dag er ubenyttet. Bane Nor tegnet inn en fremtidig jernbanestasjon her for mange år siden. Har vært i kontakt med Bane Nor som stiller seg positive til utfyllingen. De legger til grunn at sørlandsbanen er et stykke frem i tid.
Lunde Gård Engros AS v/ Anders Lunde 14.10.2020	Viser til felles innspill fra Næringsforeningen på Moland industriområde på Akland. Ønsker å få frem konsekvensene for firma ved å ta bort dagens E18 mellom Moland industriområde til Pinesund. Dette vil påvirke de daglige lastebilene som kjører ut med varer og få konsekvenser for daglig langtransport som kommer med sendinger. Særlig de som skal østover vil få større kostnad. Det vil også kunne by på utfordringer mtp. kjøre-hviletid for langtransportsjåførere.
Vennevann viltstells område v/ Trond Glidje 14.10.2020	Behov viltover/undergang Bergehaganaheia. Bergehaganaheia er meget trafikkert ift. vilt. Bekymret for mulighetene for viltutveksling på langs av heia nordøstlige retninger/eller motsatt vei fra nord-øst og sydover. Mange viltkryssinger over Storelva, fra ca 300m på oversiden av Fosstveit til ca. 800m på oversiden av Fosstveit. En del av viltet passerer mot Rømyr tunnelen eller nordøst mot nabo jaktlaget Tveite. Bekymret for at Bergehaganaheia blir splittet og hindrer dette. Ønsker

	viltover/undergang for å ivareta viltet. Påpeker føre-var og gjør så mye som mulig for å hindre likende situasjoner som ved Grenstøl.
Otechos Services AS 14.10.2020	Viktig for næringen (energi og industri) at dagens E18 mellom Akland og Brokelandsheia forblir tilgjengelig. Hvis ikke vil det påløpe ekstrakostnader ved utrykninger, service, vareleveranser og -forsendelser. Konkurransmessig vil det bli vanskeligere å vinne jobber mot større og mer sentralt beliggende bedrifter enn det allerede er. Bedriften vil også kunne bli mindre attraktiv for personell som bor østover. Merker fra før at bedriften er mindre attraktiv for personell fra vest pga. bompenger. Høyutdannet personell er vanskelig å få tak i. Hvis veien som går rett forbi Siva blir borte, blir ikke dette lettere. Noe som kan være avgjørende for videreutvikling av bedriften.
Songe jaktlag 1 (ett vedlegg ettersendt på e-post) 14.10.2020	Samla innspill fra grunneiere i Songe jaktlag. Alle eiendommene ligger i den vedtatte korridoren fra kommunegrensa mellom Risør og Tvedestrand og til grensa mot Lunde jaktlag i sør. Grunneierne vest for Songe vil få eiendommene delt av den nye veien. Er opptatt av restverdiene av eiendommene etter veien er bygd. Restverdien for eiendommene vil være størst ved å legge veien så langt vest i korridoren som mulig, viser til vedlagt kart. Eiendommene vil da være et samlet stykke og ikke to smale teiger på hver side av veien. Plassering av veien i vest er også positivt for jakt. Det er også foreslått viltoverganger på kartet, gjerne ved bruk av tunnel. Referer til innspill fra Sandvannshyttas venner som trekker frem det gode opparbeidede stinettet og tilrettelegging for allmenn ferdsel i området. Ønsker at mest mulig av stinettet blir ivaretatt. Der dette ikke er mulig er grunneierne positive til å opprette nye stier som erstatning for de som går tapt. Ser for seg at dette kan gjøres i samarbeid med Nye Veier.
Sannidal historielag v/Ole Tommy Nyland 14.10.2020	Har forståelse for at det er vanskelig å gjennomføre så omfattende tiltak uten at det vil gjøres inngripen på områder av historisk verdi. Har sett i dokumenter til kommunedelplanen og mener at tiltak beskrevet har mindre konsekvenser for områder med kulturarvverdi i Kragerø kommune. Ber allikevel om at områder som blir berørt i stor grad skånes i de tiltak som gjøres ved etablering av ny veitrase. Ber om kartlegging og dokumentasjon av berørte områder/bygg der det ikke er mulig å unngå inngrep. Bekymret for at valgt trase kan medføre støyproblemer ned til det viktige kulturmiljøet rundt Sannidal Kirke. Ber om at det sikres tilstrekkelige støytiltak rundt ny trase. Innenfor båndleggingsområdet for ny E18 trase fra Bamble grense til Fylkesgrensen og fv. 3374 Fikkjebakke – Tangen ligger det en rekke eldre gårder og fornminner, bla. Vestlandske Hovedvei, gravrøyser ved Holtane og gravfelt ved Øvrebø. I innspillet er gårder som med sikkerhet ble etablert før 1650, gårder som antas å være yngre enn 1650 og fraflyttende bosettingsplasser listet opp.
Dørdal Velforening og Bakkeveien skogsbilveilag	Dørdal velforening: For Bakkeveien høres det fornuftig ut med av/påkjøring ved Kåsene. For Bakkekleiv/Sæteren høres det mest fornuftig ut med av/påkjøring slik det er i dag. For Rørholtveien høres det mest fornuftig ut at av/påkjøring blir i området rundt Kåsene, sammen med Bakkeveien.

<p>(ett vedlegg) 14.10.20</p>	<p>Bakkeveien skogsbilveilag:</p> <p>Adkomsten langs Bakkeveien har i 50 år vært et stort problem for de som bor langs veien og andre tilreisende. Årsakene er to kulverter, en ved Kåsene og en i nordenden av veien ved gården Sæteren. Kulvertene ble prosjektert og laget på feil grunnlag/analyse slik at det i dag ikke er mulig å kjøre gjennom disse med store lastebiler, brannutrykning, tømmertransport m.v. Av denne grunn er det avgjørende at vi i tilknytning til utbygging av ny E18 får rettet opp disse manglene. Når eksisterende E18 bli fylkesvei tror vi den beste løsningen er å lage en utkjøring/avkjøring fra Bakkeveien til fylkesveien ved Kåsene, i nord. Med denne løsningen er all type transport langs Bakkeveien fra og med kulverten ved Sæteren og nordover ivaretatt. Mener at det også er nødvendig å lage en utkjøring/avkjøring fra Bakkeveien til fylkesveien, nåværende E18, ved Bakkekleiv, i området hvor det i dag er satt opp en bom. Dette for å tilfredsstille behovet adkomst for store kjøretøyer, utrykning, tømmertransport m.v. i den sydlige delen av Bakkeveien. Tror ikke det er hensiktsmessig å knytte Helleveien inn til Bakkeveien og fylkesveien med et felles kryss ved Kåsene. Det betyr sannsynligvis at det må lages en ny bru for trafikanter fra vei 363, Helle, over Gongeelva. Tror derfor det er enklest at trafikk fra og til Helle går langs eksisterende «gamle sørlandske», vei 363, opp til Dørdal med påkjøring/avkjøring der, slik som det er i dag.</p>
-----------------------------------	--

1.3 Offentlige instanser

Fra	Oppsummering av innspill
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) 31.08.2020	Orienterer om at FM skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er i varetatt i plansaker. DSB har innsigelseskompetanse etter PBL i plansaker som berører virksomheter som håndterer farlige stoffer, transport av farlig gods, brannsikkerhet, herunder tunneler og underjordiske anlegg og tilfluktsrom. DSB bistår FM om nødvendig. Ber om at høringen sendes til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det ønskes uttalelse om, og om det er behov for direkte involvering av DSB.
Fiskeridirektoratet 01.09.2020	Orienterer om rollen som myndighetens rådgivende og utøvende organ innen fiskeri- og havbruksforvaltningen. Fiskeridirektoratet region sør ser ikke at det framlagte detaljreguleringsforslaget vil medføre konsekvenser for deres interesser, og har dermed ingen merknader til planarbeidet.
Sektorleder Samfunn og infrastruktur Tvedestrand kommune, Svein O. Dale 11.09.2020	Gjelder innspill til kartet brukt på medvirkningsportalen. Ønsker at kartene viser flere detaljer som myrer, vann mm. Viser til at kartene i kommunedelplan-arbeidene var bedre.
Statens jernbanetilsyn 29.09.2020	Orienterer om tilsynets rolle. Statens jernbanetilsyn har ikke funnet grunn til å gi bemerkninger til planprogrammet. Tilsynet presiserer at dokumentasjonen for prosjektet foreligger på et overordnet nivå. De har derfor hatt begrenset mulighet til å avdekke eventuelle forhold som kan være i strid med krav i jernbanelovgivningen på nåværende tidspunkt.
Statnett 07.10.2020	<p>Orienterer om at Statnett eier, drifter og utvikler det norske transmisjonsnettet – hovednettet i strømforsyningen. Planområdet berører eksisterende 420 kV-ledning Arendal – Bamble. Ledningen er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), jf. energiloven § 3-1 første ledd. Anlegg er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser. Transmisjonsnettledninger skal derfor ikke inntegnes med planformål. Det bes om at anleggene skal innarbeides i plankartet med hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6).</p> <p>Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelser knyttes opp mot hensynssonen: <i>Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.</i></p> <p>Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte, som i dette tilfelle er totalt 40 meter bredt, 20 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen. Statnett har styringsrett innenfor ledningens byggeforbudsbelte.</p>

	<p>Høyder til ledningen og avstander til master kan være sterkt regulerende for valg av trase. Krysninger og nærføring må avklares med Statnett.</p> <p>Det må til enhver tid være adkomst til anlegget. Det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over jordkabler, skade på mastejording eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.</p> <p>Arbeid nært spenningssatt anlegg må skje på en måte som ikke gir fare for skade på personell eller Statnetts ledninger, maskiner og utstyr. For arbeid som skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line, er det varslingsplikt til Statnett seinest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet. Ber om at publikasjonen om HMS ved arbeid nær høyspentanlegg nedenfor følger det videre planarbeidet. https://www.statnett.no/om-statnett/vart-hms-arbeid/arbeid-nar-hoyspentanlegg/</p> <p>Ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.</p>
Norsk Maritimt Museum (e-post) 07.10.2020	<p>Ser at det i forbindelse med sitt ansvarsområde som er kulturminner i vann, vil bli nødvendig å gjennomføre arkeologiske registreringer i flere av de vannene som vil bli berørt av vegbyggingen (herunder riggområder etc). I forhold til fremdriftsplan og rekkefølgebestemmelser i forvaltning av arkeologiske kulturminner antar de at den typen kulturminner det er størst sjans for at finnes i de berørte vannene er båter / rester av båter omfattet av kulturminneloven § 14. For slike kulturminner er praksis i kulturminneforvaltningen slik at det i regelen ikke dispenseres gjennom planvedtak i henhold til kml § 8 fjerde ledd, men gjennom enkeltvedtak etter kml § 14 annet ledd. Av hensyn til prosess og saksbehandlingstid ved eventuell(e) dispensasjonssøknad(er) er det derfor gunstig at det legges opp til å avklare konfliktpotensialet tidlig.</p> <p>Anbefaler at det inngås en avtale om kostnadsdekning og gjennomføring av kulturminneregistrering i vann på et tidlig tidspunkt i reguleringsplanarbeidet.</p>
Riksantikvaren 07.10.2020	<p>Riksantikvaren gir uttalelse vedrørende de forvaltningsområdene hvor direktoratet har ansvar som fagmyndighet. I dette tilfellet gjelder det eventuelle middelalderkirker i kommuner som berøres av planarbeidet. Middelalderske kirker er automatisk fredet jf. lov om kulturminner § 4 første ledd pkt. a. Forutsetter derfor at planarbeidet tar tilbørlig hensyn til middelalderkirker i planområdet, og at plansaken gjør greie for dette i utredninger, konsekvensutredninger, illustrasjoner og visualiseringer. Ber om at de involverte fylkeskommunene følger opp dette i plansaken.</p>
Bamble kommune 09.10.2020	<p>Orienterer først om oppstartsprosess og saksopplysninger.</p> <p>Forventer at lokalveier, driftsveier og turveier i større grad blir avklart i detaljplanen og at en passer seg for å blande viltkorridorer med kjøre- og turveger.</p>

Bamble kommune har innspill som følger:

1. Ny firefelts motorvei i Dørdalsheia – Bakkevannet syd blir prosjektert helt annerledes enn hva gjeldende planer fra Vegvesenet tilsier. Kommunen forutsetter at en opphever vegplanen fra 2013 ved Bakkevannet nord.

2. Kommunen forventer en endringsplan for det aktuelle strekket tilpasset bygdeforhold og omgivelser. Da ny vei vil beslaglegge gode friluft/utmarksområder ved Bakkevannet syd er det gledelig å se at planomfanget tar for seg den vestlige rasteplassen. Med dette kan Bakkevannet nord forsterkes som lokalt/regionalt friluftsområde for opphold, bading, fiske og utfart.

3. Viser til pkt. 4.6.3 i planprogrammet ang vannressurser. Det er et betydelig vanddistrikt som blir berørt. Kvaliteten på vannet må ikke forringes og det forventes nøye vurdering knyttet til mulig uheldig avsig fra motorveien.

4. Viser til pkt. 4.8 i planprogrammet ang kulturmiljø. I planprogrammet nevnes Postvegen fra 1600-tallet. Postvegen er merket og vernet. Tror tilgangen og opplevelsen blir bedre når trafikken flyttes. Opplyser om at det på et strekke av Gamle Kragerøveg- Askeklova ble benyttet dynamitt, og at dette sannsynligvis var første gang i Norge, og derfor av kulturhistorisk betydning. Ved å etablere en ny firefelts motorvei ved Bakkevann utgjør dette den fjerde veiutformingen i omtrent samme område og det dannes veghistorie. Kommunen har spilt inn muligheten av å få vurdert et område avsatt til mulig framtidig "visningsbygg for nasjonalt type vegeer" i fellesmøter med fylkesmyndigheter og med Nye Veier. Ideen kom ifb. med pågående kulturminnearbeid. Planomfanget tar for seg gamle ferdseisveger og kommunikasjonslinjer i nord-syd retning i Bakkevannet vest – Skaugen gård. Ønskelig å opprettholde kommunikasjonen. Opplyses om at Gamle Kragerø vei er eneste adkomst for eiendommer og mye benyttet turistvei.

5. Viser til pkt. 4.9 og 7.3.2 i planprogrammet ang. friluftsliv. Enig i beskrivelsen på s. 23. Ønsker at det reguleres et oppgradert badeanlegg ved dagens rasteplass ved Bakkevannet som en delerstatning for området som går tapt i syd. Ang "kortreist massetransport" har kommunen forståelse for behovet. Ønskelig å benytte steinressurser som skjermingstiltak mot støy mot boliger og friluftsområder. I områder med bosetting og nær dagens hovedvei må barn og unges interesser ivaretas og forbedres. Ser behov for fortau og siktutbedring.

6. Merker seg at planens utstrekning omfatter Rørholtveien og mulighetene for innkomst vestfra til Closs-deponiet på Gonges grunn. Den vestlige delen av deponiet ble klarert i forbindelse med Rugtvedt – Dørdal utbyggingen. Ønsker regulering som

	<p>sikrer transportvei, offentlig fylkesvei med bru inn mot Rørholt. Skogrådgiver har omtalt veien som viktig for tømmer i et stort område. I tillegg er veien merka tursti og ferdselsåre.</p> <p>Kommunen er kjent med tidligere innspill om masseutnyttelse syd-vest for Skaugen gårdsbebyggelse og merker seg at planområdet nå strekker seg på sydsiden av Gamle Kragerø vei i et nyhugd område. Avsig herfra vil gå direkte til Teksttjenn og vassdraget som ender i smoltanlegget.</p> <p>På grunn av omgivelsene må ikke området ved den eldre brua over Bakkevannets utløp og området langs vannstrengen benyttes som deponi/masseanlegg.</p> <p>7. Viser til pkt. 6.7 i planprogrammet. Merker seg at tidligere innspill om vilttrekk i området Plassen – Skautjenna forekommer av de foreløpige rapportene. Det er også ønskelig med trekklinje (undergang) i Dørdal-området mot Myrland-Isvann. Mtp. viltoverganger er det ønskelig at erfaring fra lignende prosjekter, hvor overgang ved Vardås ble økt fra ønskelig 40 m til 60 m, bør legges til grunn. Gledelig å se at det legges opp til å skille vilt og turveger/veger. For å unngå tiltak som forringer trekket bør det reguleres med hensynssone i linje ut og inn av viltkorridorene. Reguleringsformål og bestemmelser må sikre at underganger ikke nyttes til lagring.</p> <p>8. Påpeker at støy og luftforurensningstemaet generelt er særs viktig. Ønskelig å finne de beste løsningene.</p> <p>9. I pkt. 7.8.1 nevnes temaet omklassifisering av vei. Temaet ble løftet frem av FK. Antar at drøftingene løses i bla. ROS-analysen. Temaet burde vært grundigere analysert. Mener en omklassifisering er en diskusjon utover reguleringsformål da det også dreier seg om standard, krav og tilstand.</p> <p>10. Barn og unges interesser er et avgjørende tema som skal ha høy oppmerksomhet, slik som planprogrammet legger opp til.</p> <p>11. Angående bru ved Bakkevann. Kommunen har stadig blitt utfordret på brulengde og mulig fylling i strandsone, men har frarådd dette. Bakkevannets uberørte strandsone må sikres og vil med det hensynta landskapsverdier, opplevelsesverdier og dyr og fuglers bruk.</p> <p>Opplyser om at landbrukssjefen, miljørådgiver og kommunalteknisk er orientert.</p>
<p>Agder fylkeskommune, Fylkesrådmannen (ett vedlegg) 09.10.2020</p>	<p>Positive til detaljregulering av E18 Dørdal-Tvedestrand. Viktig at følgende forhold ivaretas i det videre planarbeidet: Kryss med fleksible løsninger for kollektivtrafikken og parkering, friluftssinteresser (herunder barn- og unges interesser), viltforvaltning, vannforekomster, landbruk, kulturminner og kulturmiljø, samferdsel, klima og landskap. Fylkeskommunen ønsker å samarbeide</p>

videre i planprosessen. Fylkestinget vedtok at parsellen Buråsen-Moland på dagens E18 bør tilbakeføres til skogsareal når ny vei er ferdigstilt, samt at det er viktig å inkludere lokale villag i plassering og utforming av viltkryssinger og viltgjerdar. Fylkeskommunen har vurderinger knyttet til følgende tema:

Regional utvikling

Mener ny vei kan gi økt verdiskaping i regionen ved å knytte bo og arbeidsmarkedene tettere sammen. I utredningen knyttet til næring og handel skal føringer gitt i overordnede planer videreføres og vurderinger rundt temaer som økt trafikk, handelslekkasje og arealbruk gjøres der det er relevant. Mener det er viktig at næringsområdet på Brokelandsheia styrkes og at ny kryssløsning gir god tilgang til området.

Klima

Fylkesrådmannen er positiv til at det skal gjøres analyser av myr og våtmarksområder som blir berørt av det planlagte veianlegget, og videre vurderes hvilken klimaeffekt arealbeslagene i disse områdene vil ha for klimabudsjettet.

Kollektivtrafikken

Kollektivtransport er viktig i utviklingen av Agder. Viktig å legge til rette for effektive, fleksible og fremtidsrettede løsninger for kollektivtrafikken. Mener det i alle kryssene må tilrettelegges for etablering av kollektivknutepunkt med tilhørende parkerings- og sykkeloppstillingsplasser for bussreisende, og at de må utformes med sikte på enklest mulig av- og påkjørsel for alle bussruter. Det gis anbefaling til videre planarbeid. Fylkesrådmannen imøteser nærmere dialog og samarbeid med Agder kollektivtrafikk AS og Nye Veier AS vedrørende utforming av kollektivknutepunktene.

Friluftsliv og nærmiljø (inkludert barn- og unge)

Viser til hensynssoner for Nærmiljø fra KDP. I detaljreguleringen må interesser, potensielle konflikter, avbøtende og kompensierende tiltak på detaljert nivå utredes. Forutsetter at utredninger av støypåvirkning er i samsvar med T1442/2016. Kartleggingen bør inkludere støygrense 40 dB, retningslinje for maks støy i stille områder, som nærfriluftsområder og bymark utenfor by og tettsted. Ved medvirkning fra barn- og unge oppfordres det til å ta med foreninger som benytter berørte områder, som for eksempel speidergrupper, 4H foreninger eller tilsvarende.

Viltforvaltning

Terrenginngrep og langsgående viltgjerdar pga. ny E18 vil bli en betydelig barriere for vilt. Spesielt større vilt som elg og hjort vil få leveområdene splittet opp. Disse artene har behov for relativt store leveområder og manglende trekkmuligheter vil kunne få negative konsekvenser for utbredelsen og utvikling av hjorteviltbestandene.

I Regionplan Agder 2030 er det fremhevet at naturmangfoldet skal ivaretas for fremtidige generasjoner gjennom utvikling, bruk og vern. Fylkesrådmannen har derfor forventninger om at ny E18 skal bli miljømessig bærekraftig for storvilt i et 100-årsperspektiv.

Fylkesrådmannen har følgende innspill i planarbeidet:

1. Alle viltpassasjer som er vist i kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad, samt øvrige viltpassasjer som fastsettes i detaljreguleringen, må utformes som viltpassasjer for storvilt. Minimumskrav til bredde og lengde bør fremgå av planbestemmelsene.
2. Det bør i gjennomsnitt være en viltpassasje for storvilt per to km veilengde, med mindre det kan dokumenteres at det ikke er behov for dette.
3. Viltpassasjer bør primært bygges som viltovergang eller viltundergang under bro. Eventuelle kulverter for vassdrag bør tilrettelegges med småviltpassasje.
4. Alle viltpassasjer skal som et minimum utformes i tråd med kravene i Håndbok N200 Vegbygging. Det bør stilles strengere krav til utforming dersom det er nødvendig for å sikre at viltpassasjene får tilstrekkelig kvalitet.
5. Viltpassasjer bør ikke kombineres med turveier, drifteveier osv.
6. Ved alle viltpassasjer for storvilt bør det i tilstrekkelig utstrekning legges inn hensynssoner med bestemmelser som sikrer at det ikke skjer menneskelig aktivitet og tiltak som reduserer bruken av viltpassasjen (f.eks. lagringsplass for ved, materialer og utstyr, etablering av turstier og turveier, etablering av boliger, hytter, og landbruksbygg).
7. Ved alle viltpassasjer bør det stilles krav om at det ved istandsetting må benyttes tilstrekkelig med masser for å sikre at naturlig stedefen tre- og buskvegetasjon kan etableres.
8. Bestemmelsene må sikre at viltets bruk av viltpassasjene skal overvåkes av fagkyndig 5 år inn i driftsfasen, slik at eventuelle avbøtende tiltak kan vurderes.
9. Som en del av planarbeidet må det gjøres en samlet vurdering av hvordan viltpassasjene fungerer sammen, slik at planen sikrer tilstrekkelig reduksjon av veiens barriereeffekt.
10. Arbeidet med feltundersøkelser bør intensiveres i høst, vinter og vår, slik at kunnskapsgrunnlaget blir best mulig før vedtak av plan. I tillegg til feltundersøkelser bør det gjennomføres GIS-analyser ved hjelp av verktøyene for simulering av dyrenes bevegelser – f.eks. analyseverktøyet Circuitscape (ESRI).

Vannforekomster

Det er viktig at planarbeidet tar sikte på å minimere negativ påvirkning på vannforekomstene, både med tanke på fysiske inngrep, vannkjemisk, vassdragenes omgivelser og kantvegetasjon. Regionalplan for vannforvaltning for vannregionen Agder 2016 – 2021 skal legges til grunn for planlegging i Agder. Nye tiltak i vann må det vurderes mot vannforskriftens §12 (denne paragrafen gir betingelser for nye inngrep i vann dersom miljømålene gitt i forskriftens §1-§7 ikke kan nås). Det er kommunene som har ansvar for at denne vurderingen blir gjort. Mange av vannforekomstene inneholder fisk. Planprogrammet gir en god

oversikt over temaene som skal utredes og det er allerede avholdt møter hvor temaet er vannmiljø og fisk. Fylkesrådmannen er positiv til at det tidlig er startet et grundig arbeid med forundersøkelser og utredninger.

Landbruk

Fylkesrådmannen er positiv til at det ved utarbeidelse av detaljreguleringsplanen skal tilstrebes å unngå omdisponering av dyrka mark, at det skal utarbeides en egen matjordplan og at det legges opp til god dialog med jord- og skogeiere.

Samferdsel

Konsekvenser for eksisterende veinett, inkludert anleggsveier og trafikale virkninger på veinettet i anleggsperioden og aktuelle omkjøring- og beredskapsveier på fylkesveinettet skal utredes. anbefaler at utredningene inkluderer virkning på fylkesveinettet knyttet til trafikksikkerhet, masseforflytning og tunge leveranser. Videre bør utbedringer knyttet til sikt, horisontal og vertikalgeometri også utredes. Fylkesrådmannen har i tillegg følgende innspill: Omklassifisering av eksisterende veinettet må omtales i reguleringsplanforslaget. Sideveiene som inngår i porteføljen til Nye Veier AS skal være tilrettelagt for modulvogntog. Dersom det er behov for midlertidige avkjørsler fra fylkesveinettet må det reguleres eller avklares via søknad eller arbeidsvarsling.

Kulturminner og kulturmiljø

I planprogrammet stilles det spørsmål ved om det er mulig med dispensasjonsbehandling og utgraving av berørte kulturminner, før reguleringsplanvedtak, kun basert på vedtatt kommunedelplanen. Det er ikke gjort tilstrekkelige utredninger i forbindelse med KDP til at undersøkelsesplikten, iht. kulturminneloven, er oppfylt. Det kan derfor ikke søkes om dispensasjon før detaljreguleringsplanen er lagt ut til offentlig ettersyn. Det omtalte miljøprogrammet i planprogrammet må også omfatte kulturarv. Nødvendig med avbøtende tiltak og sikring av kulturarv som skal bevares ved anleggsgjennomføringen. De viktigste kjente kulturminneverdiene som kan bli berørt er Holtegrenda i Gjerstad og Fosstveit i Tvedestrand. Når undersøkelsesplikten er oppfylt, vil fylkeskommunen lage en samlet vurdering av kulturminneverdier innenfor reguleringsområdet. I Holtegrenda i Gjerstad kommune går gamle Sørlandske hovedvei som er et prioritert kulturminne. Planleggingen og utformingen av ny bro ved Østerholt er et viktig element, og fylkesrådmannen mener at det må søkes løsninger som minimaliserer påvirkningen og barrierevirkningen broa kan gi på dette kulturmiljøet. Arealet ved Kjerringmyra må også vurderes i forbindelse med Holtegrenda. Først når undersøkelsesplikten er oppfylt, vil det være mulig å vurdere kulturminneverdiene tilknyttta grenda.

Landskap

Viktig at det legges opp til god landskapsetikk og landskapspleie langs traseen, særlig når ny vei legges nær vann og eksponerte partier. I planarbeidet skal 3D-visualisering brukes, dette kan gi et godt bilde av hvordan landskapet blir påvirket av den nye veien.

	<p>Fremdrift/medvirkning</p> <p>I planen legges det opp til en stram fremdrift. Viktig å legge opp til god medvirkning i planprosessen med interkommunalt samarbeid og temamøter, hvor også fylkeskommunen får anledning til å delta.</p>
<p>Mattilsynet 12.10.2020</p>	<p>Orienterer om Mattilsynets rolle som statlig myndighet for drikkevann, fisk og dyr, med ansvar for å ta vare på nasjonale og regionale føringer i plansaker som kan påvirke deres fagområde. Viser til at det i plandokumentene er lagt inn føringer for både drikkevann, vannmiljø og dyrevelferd hos vilt. Påpeker at det er lagt inn hensynssoner rundt store drikkevannskilder og at det er presisert at mindre drikkevannskilder ikke er prissatt og skal erstattes ved behov.</p> <p>Ønsker at det gjøres en vurdering om det bør kartlegges om andre dyr (beitedyr, husdyr) som kan bli påvirket av arbeidet i anleggsperioden og driftsfase og om det eventuelt må settes i gang kompensierende tiltak.</p>
<p>Agder Energi Nett AS (ti vedlegg) 10.13.2020</p>	<p>Har etter energiloven områdekonsesjon i Agder fram til fylkesgrense Vestfold og Telemark. Gjør oppmerksom på at det i planforslaget må tas hensyn til bestående anlegg. AEN har etablert høyspentanlegg og lavspenninganlegg i området. Viser til kartvedlegg for oversikt. Om det skal arbeides nærmere høyspentlinjer enn 30 meter må AEN kontaktes. Viser til nettside med mer informasjon. Gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres i planen og generelt om inntegning i plankartet. I god tid før utbygging må det avklares hvordan nye utbyggingsområder i planområdet skal forsynes med elektrisk strøm.</p>
<p>Skagerak Nett AS (fire vedlegg) 13.10.2020</p>	<p>Skagerak nett har etter energiloven områdekonsesjon i Bamble kommune. Nettselskapet etablerer og drifter strømmettet i kommunen (høy/lavspent) og eier og drifter regionalnettet i kommunen. Eier og drifter også deler av 145 kV linje ved Gjerdemyra, som berøres av planen. Skagerak Nett har behov for kraftutveksling med Kragerø Energi og ønsker derfor å legge 24kV kabelanlegg langs ny veitrasè.</p> <p>Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som kan medføre forringelse av adkomst til anleggene.</p> <p>Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra Plan- og bygningsloven, og for disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Utgangspunktet er derfor at kraftledninger ikke skal inntegnes som et arealformål i en reguleringsplan, men bør innarbeides som hensynssone (faresone).</p>

Nettselskapet har kraftledninger etablert innenfor/nær planområdet. Kraftledningsanlegget har et byggeforbudsbelte som innebærer restriksjoner for arealbruken. Ber om at traseen med byggeforbudsbeltet (12 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen) registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler).

Nettselskapet har kabelanlegg etablert innenfor/nær planområdet som det må tas hensyn til. For kabelanlegg kan det normalt iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 2 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Vedlagt kart viser kun omtrentlig beliggenhet, og det må bestilles kabelpåvisning.

For anlegg etablert etter anleggskonsesjon (>24 kV) er det i innspillet listet opp vilkår for at omlegging av anlegg skal kunne gjennomføres.

Selskapet må til enhver tid ha tilgang til transformatorstasjoner i planområdet.

Nettselskapet har høyspenningskabler etablert innenfor planområdet. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant.

Det må tas hensyn til høyspenningsluftledninger som ligger innenfor planområdet. Ledningene har et byggeforbudsbelte på 6 meter målt vannrett fra nærmeste faseleder (tråd) til nærmeste bygningsdel og bebyggelse kan ikke tillates innenfor definert byggeforbudssone. Nettselskapet ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg. For å sikre strøm til ny bebyggelse, vil det bli behov for å sette av arealer til å etablere en eller flere nye nettstasjoner. Dette er avhengig av effektbehovet til planområdet. Nettselskapet ber om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planforslaget har.

I innspillet listes det opp krav ved utforming og plassering av nettstasjoner.

Arealer som i fremtiden skal brukes til nettstasjoner avsettes i planen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1510.

Den/de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Dersom planen forutsetter at eksisterende høyspenningsanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende traseene/nettstasjonen.

	<p>Nettselskapet informerer om at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres planen, herunder plankartet. Høyspentkabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Kapasiteten i eksisterende anlegg innenfor planområde er fullastet. Tiltakshaver må påregne en forsterking/ombygging av anlegget for at nevnte tiltak skal kunne forsynes med strøm. Nettselskapet ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny vei skal forsynes med elektrisk strøm og for å planlegge nye elektriske anlegg.</p>
<p>Kragerø viltnevd v/ Ole Tommy Nyland (ett vedlegg) 13.10.2020</p>	<p>Ny trase i Kragerø legges i stor grad i ny trase i urørt skogsterreng. Ser det som en stor utfordring at veitraseen gjennom Kragerø kommune blir en effektiv barriere for viltet mellom innlandet og de ytre deler av kommunen. Frykter at for stor barrierevirkning mellom områder innenfor og utenfor veitrase kan medføre risiko for innavl hos storvilt. Ser positivt på at det vektlegges at faunapassasjene skal være planfrie og kun ha en funksjon – for viltet. Veldig positivt at nyere forskning og erfaringer skal legges til grunn ved plassering og utforming av tiltak. Forventer også at erfaringer fra utbygging Rugtvedt - Dørdal og viltiltak i Bamble kommune tas med som erfaringsgrunnlag. Håper tilstrekkelig ressurser legges i forundersøkelser vilt og at lokalkompetanse fra jaktlag hentes inn og lyttes til. Det er viktig at Nye Veier med Cowi prioriterer funksjonsverdi av etablerte faunapassasjer, for å unngå dyre tiltak med mangelfull verdi og dårlige kombinasjonsløsninger. Ønsker at det etterstrebes å etablere hensynssoner rundt alle faunapassasjer for å hindre fremtidige utbygginger som forringer faunapassasjenes funksjon.</p> <p>Som del av utbyggingsprosjektet ønskes det at viltgjerder på den eksisterende E18 trase fjernes. Det må også i forbindelse med reguleringsplan sikres at det etableres viltgjerder i forbindelse med tilførselsveier og kryss på Gjerdemyra og Fikkjebakke. Det må sikres tilstrekkelig tilgang med porter i viltgjerder for å sikre at viltnevd raskt og sikkert kan få tilgang til veitrase for å utføre nødvendige oppdrag. Foreslått løsning i kommunedelplan med 3 vilthensynsområder, samt 6 mulige passeringsområder under bru er etter vårt syn langt fra tilstrekkelig.</p> <p>Østre del av trase fra Bamble grense til bru over Kragerøvassdraget er til dels tilfredsstillende med noen justeringer. Vestre del av trase fra Kragerøvassdraget til Fylkesgrense er svært lite tilfredsstillende, strekning på 1,5 mil hvor det etter vårt syn kun vil være en fungerende faunapassasje – Kjerkemobreimyrr mot Buttelholkollen. Innspillet inneholder også gjennomgang av foreslåtte faunapassasjer i kommunedelplanens planbeskrivelse og ønsket forbedring ved faunapassasje 9, som i hovedsak er ønske om tunnel fra Blautmyrdalen til Bråtvannsdalen.</p>
<p>Bane Nor 13.10.2020</p>	<p>I kommuneplanens arealdel for Kragerø er deler av aktuelt planområde vist med hensynssone for fremtidig jernbanekorridor. I kommuneplanens arealdel for Gjerstad kommune er deler av planområdet vist med hensynssone infrastruktur (jernbane). Kommunedelplan for E18 Dørdal - Grimstad ble vedtatt høsten 2019. I denne omtales KVU for Grenlandsbanen som viser blant annet fremtidige jernbanekorridorer samt stasjon på Tangen. Det forutsettes i KDP at grensesnittet mellom veg og bane løses i</p>

	<p>samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og Nye Veier. Hensynet til fremtidig jernbane og stasjonsutvikling er ikke utredet i kommunedelplanen, men skal følges opp i videre planlegging. I planprogrammet for detaljreguleringen kan vi ikke se at temaet er beskrevet og ber om at dette tas med i det videre arbeidet.</p>
<p>Risør kommune 13.10.2020</p>	<p>I saksfremlegget orienteres det bla. om prosjektet og om videreføring av interkommunalt samarbeid.</p> <p>Er av den oppfatning at planprogrammet er grundig og omfattende og har ivaretatt mange viktige perspektiver for planutarbeidelsen.</p> <p>For Risør kommune er kryssområdet ved Barlinddalen (Risørkrysset) og fremtidig utvikling av Moland industriområde av svært stor betydning. Viser til at det ble inngått avtale mellom Nye Veier, Agder fylkeskommune og Risør kommune om bla. tilrettelegging for næringsområder, riggområder og etterbruk, som en kompenserende ordning for at Risør måtte akseptere veivalg som innebærer større avstand mellom E18 og nytt Risørkryss. I dette inngår bla. avtale om tilrettelegging for næringsområder, riggområder og etterbruk. Har store forventninger til at disse tiltakene skal planlegges og gjennomføres på en måte som gjør at de blir et betydelig bidrag til en positiv utvikling for kommunen og for regionen og en reell kompensasjon for ulempene som en økt avstand til nytt kryss på E18 innebærer. Den inngåtte avtalen er et viktig dokument for Risør kommune og denne må det refereres til i planprogrammet, og omtales og utdypes mer enn det som nå ligger inne. I avtalen har Nye Veier bla. forpliktet seg til (pkt 3e i avtalen):</p> <p>«planlegge og gjennomføre etterbruk av riggplasser og etablering av deponiplasser i samarbeid med Risør kommune på følgende områder: - ved Moland industriområde (vest) - ved kryssområdet ved E18 hvor kommunen skal ha framtidige næringsarealer med eksponering mot E18»</p> <p>I tillegg vil vi påpeke viktigheten av å tilrettelegge for serviceanlegg og parkeringsplasser i forbindelse med kollektivknutepunktet.</p> <p>Opprettholdelse av veien på dagens E18 mellom Moland industriområde og Pinesund er viktig tema og har store konsekvenser for næringslivet og attraktiviteten til industriområdet. I planprogrammet framkommer en balansert vektning av motstriden mellom det som står i avtalen mellom Nye Veier, Fylkeskommunen og Risør kommune (aug 2019) og innspillet fra fylkesmannen. Ser positivt på at det blir en avklaring på dette i løpet av planprosessen.</p> <p>Tidsplanen</p>

Tidsplanen er svært ambisiøs. Erfaringen fra kommunedelplanen er at planarbeidet krever mye politisk og administrativ involvering. Vil på bakgrunn av tidligere erfaringer, 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.

Kan 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.

4.10. Landskap

Landskap har en grov beskrivelse av landskapet, uten at det omtales hvilke konsekvenser det har for planleggingen. Her bør det inn en formulering som: «Det småkuperte 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 negativ 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 og friluftsliv.»

6.5 Masseforvaltning

Må ta med noe om håndtering av sulfidholdige masser. På strekningen mellom Arendal og Tvedestrand er det nå et betydelig utlekk av sulfid fra fyllingene. I deler av vegstrekningen er vi over marin grense (80 meter i Tvedestrand som øker til 100 meter i Gjerstad). Her vil det ikke være bufrende masser, og det må derfor tas mer hensyn til dette enn på strekningen Arendal-Tvedestrand hvor så å si hele veilinja lå lavere enn marin grense. Det må derfor stå noe i planprogrammet om hvordan man håndterer sulfidholdig fjell knyttet til dette kapittelet, ev. i 4.7.3 Vannmiljø.

Friluftsliv

Friluftsliv er et viktig tema. Ny E18 vil splitte store sammenhengende friluftsområder som er registrert som «svært viktige» eller «viktige» friluftsområder i Gjerstad, Risør og Tvedestrand. 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 å 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 Arendal var det kommunen som overtok ansvaret for de kompensierende tiltakene, og det kan være en mulighet for en tilsvarende løsning for vår kommune. Savner også at Lindland inkluderes som konfliktområde i punkt 7.3.2.

Driftsveier/skogsveier

	<p>Landbrukets driftsveier/skogsveier, både eksisterende og endret behov for driftsveier, berøres av ny E18. På bakgrunn av dette bør det lages en overordnet plan for hvordan landbruksveinettet skal være etter veibyggingen. Veien benyttes også ofte i tilknytning til friluftslivet. Tilrettelegging for friluftslivet i etterkant av ny vei og behovet for nye driftsveier i landbruket bør sees i sammenheng.</p> <p>Kommunene bør ha ansvaret for kompensierende tiltak både for skogbruket og for friluftslivet.</p> <p>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. Synes det er pussig at en legger til grunn eksisterende kollektivtilbud, når en bruker analyseår 2060 for biltrafikk. Viktig å legge til grunn et mer ambisiøst nivå for kollektivtrafikken for å øke konkurransekräften. Mener det er viktig å ha tett og god dialog med Agder Kollektivtrafikk AS og Agder fylkeskommune. I tillegg må skoletransporten vurderes nøye, da dagens Vinterkjær-kryss er et viktig kollektivknutepunkt for elever i Østregionen i dag.</p> <p>Omtalen av miljøoppfølging og spesielt punkt 8.2 om miljøsertifisering er krevende å forstå. Dette bør utdypes og forklares noe mer, eventuelt vist til en referanse som interesserte kan sjekke.</p>
<p>Vegårshei kommune 13.10.2020</p>	<p>Nytt kryss ved Barlinddalen og næringsutvikling: Ny E18 er positivt for næringslivet. Det nye krysset ved Barlinddalen ligger i Risør, men kun 250 meter forbi vår kommunegrense med Risør på dagens fv. 416. 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.</p> <p>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 (fv. 416) må det tilrettelegges for gående og syklende i den nye kryssløsningen og til/rundt kollektivknutepunktet. Støtter fylkeskommunes innspill angående 'kollektiv og utforming/funksjon av kryssløsninger'.</p> <p>Kollektivtransport: Det nye Risørkrysset vil bli eneste ekspressbusstopp for reisende til/fra Vegårshei og en ny mulighet for reisende fra Vegårshei mot øst. Viktig knutepunkt for elever fra Vegårshei som skal fra/til VGS i Risør. Behov for pendlerparkering og tilrettelegging for servicefunksjoner som stimulerer til overgang fra bil til buss.</p>

Kap. 7.5, trafikale virkninger.

Beskrevet at eksisterende kollektivtilbud skal legges til grunn for en utredning om kollektivtransport. Uakseptabelt at en legger til grunn eksisterende kollektivtilbud, når en bruker analyseår 2060 for biltrafikk. Viktig å legge til grunn et mer ambisiøst nivå for kollektivtrafikken for å øke konkurransekraften. Viktig med tett og god dialog med Agder kollektivtrafikk AS og Agder FK, også ang rutetider generelt. Busstilbudet østover er ganske dårlig pr. dd.

Støy og friluftsliv: Eksjø og Lyngrotheia

Ny E18 vil splitte store sammenhengende friluftsområder som er registrert som «svært viktige» eller «viktige» friluftsområder. Eksjø har store friluftsverdier. Lenger sørover ved Skjerkholt / Blautmyrknatten er det store sammenhengende skogsområder som berøres.

Planprogrammet må vise hvordan denne problemstillingen er tenkt løst, og hvilken prosess det legges opp til for å 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. Vektlegger stillhet og ro i dette området og ønsker at tunnel vurderes som støyforebyggende tiltak.

I området ved Blautmyrknatten og Lyngrotheia forventes 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/Lyngrotheia). Dette pga. støy, landskapsvirkning og hensyn til kulturminner.

I planprosessen må det vurderes tunnel i dette området som kan bli (miljømessig) den beste løsningen pga. høyde. Tunnel vil kunne kombineres med god viltpassasje.

Landbrukets driftveier/skogsveier/anleggsveier

Bør lages en overordnet plan for hvordan landbruksveinettet skal være etter veibyggingen. Veiene benyttes ofte i forbindelse med friluftsliv. 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/beholder 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.

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 gjøres. Har blitt informert om at arealet gjelder mulig rigg- og anleggsområde/masselagring. Fraråder dette på det sterkeste her pga. særlig sårbart område med tanke på avrenning til Skjerkavassdraget. Det er brukt store ressurser for å få opp den gode fiskebestanden her. Massedeponi her er en dårlig løsning, og medfører unødvendig risiko for vann, miljø og natur.

Viltpassasjer

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. 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, sideterrang 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.

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

Viser til avsnitt 4.10 i planprogrammet. 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 støyprobatikk.»

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, ev. i 4.7.3 Vannmiljø. 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.

Tidsplan

Svært ambisiøs. Oppfordrer 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.

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

Anses som svært viktig. Ønskelig at dagene legges til de forskjellige kommunehusene på dag- og kveldstid for at det skal være lett for grunneierne.

Innspillsportalen

	<p>Mener det er unødig tungvint at innspill som ble sendt inn i forbindelse med KDP må sendes inn på nytt. Det bør være enkelt å plukke ut de merknadene som gjelder det aktuelle planområdet, og ta hensyn til dette gjennom hele prosessen.</p>
<p>Vegårshei kommune (tillegg) 14.10.2020</p>	<p>Fv. 416 strekningen Barlinddalen-krysset – Limyrveien må innlemmes i planområdet. Deler av Vierliveien og Limyrveien er tatt inn i planområdet da disse er aktuelle som mulige anleggsveier. Dersom disse veiene tas i bruk som anleggsveier, blir det også en god del anleggsrelatert trafikkbelastning på fv. 416 mellom nytt E18-kryss og adkomst med Vierliveien og/eller Limyrveien. Med tanke på helhetlig planlegging for gode løsninger er det naturlig å ta dette strekket inn i planområdet.</p> <p>Særlig aktuelt er siktsoner og veiutformingen ved inn og utkjøring på Limyrveien og Vierliveien, men også generelt i forhold til trafikksikkerhet, at veien er svært smal enkelte steder, og at et lengre strekk går langs skrenten ned mot Nærestad-vassdraget. Det er ikke usannsynlig at fylkesveien trenger utbedringer og/eller regulering av trafikkavvikling i forbindelse med anleggsarbeidene.</p> <p>Viser til fylkeskommunenes innspill ang. konsekvenser for eksisterende veinett inkludert anleggsveier og trafikale virkninger på veinettet i anleggsperioden og at aktuelle omkjøring- og beredskapsveier på fylkesveinettet skal utredes. Med tanke på denne vurderingen av virkning på fylkesveinettet bør også denne strekningen mellom Barlinddalkrysset og Limyrveien tas med i planområdet.</p> <p>Fv. 416-strekningen i Risør mellom nytt kryss ved Barlinddalen og Moland industriområde er også tatt med i planområdet. I planprogrammet under avsnitt 4.1 Planavgrensning står at det dette er gjort 'i tilknytning til at virkninger på lokalt veinett skal vurderes'. Med samme argumentasjon er det naturlig å innlemme strekningen langs fv. 416, i forlengelsen av planlagt kryssløsning i Barlindalen, til og med krysset Limyrveien i planområdet. Viser til vedlagt kartskisse.</p>
<p>Gjerstad kommune 14.20.2020</p>	<p>Kryssområdet på Brokelandsheia og framtidig utvikling av kommunesenteret er av svært stor betydning. Det er avgjørende å få en rask avklaring på at høye skjæringer forbi Brokelandsheia ikke kan forekomme. Gjerstad kommune registrerer at NV ikke ønsker sterke føringer i planprogrammet for utforming av krysset på Brokelandsheia, men vi opprettholder vårt innspill om at her må det sterkere føringer inn i planprogrammet. Generelt sett så må etablerte områder beholde innsyn på dagens nivå. Det er også viktig for de veifarendes sikkerhet at raste- og hvileområder er synlig fra veien.</p> <p>Under 6.2.1 Kryss og kollektivknutepunkt, Brokelandsheia, Gjerstad, andre avsnitt, så må første setning her endres fra «Det må etterstrebes en løsning som i varetar dagens funksjoner for krysset, der krysset binder sammen begge sidene av E18...» til «Det må <u>etableres</u> en løsning som...». Kommunedirektøren er glad for at det er satt fokus på tilrettelegging for kollektiv, og det kan godt komme enda tydeligere fram i planprogrammet at det må etableres gode kollektivstopp og park and ride på begge sider av E18, i kryss som Brokelandsheia.</p>

Gjerstad kommune mener det er viktig at dagens E18 mellom Moland og Pinesund tilbakeføres til skogmark. Dette av hensyn til sammenhengende viltbiotop og viltets forflytningsmuligheter. Grunneierne har allerede fått delt opp skogen ved forrige veibygging. Vi er også bekymret for at det kan bli vesentlig trafikk på denne tidligere veistrekningen

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

4.10 Landskap har en grov beskrivelse av landskapet, uten at det omtales hvilke konsekvenser det har for planleggingen. Mener det bør inn en formulering som omtaler konsekvensene.

6.3 Overvannshåndtering. Vi ser det er lagt inn dim F2 for 200-årsflom for veiutbyggingen. På Brokelandsheia ligger det en ambulansesentral. Denne går under samfunnskritiske funksjoner og krever F3, planlegging for en 1000-årsflom. (Sikkerhetsklasse iht. TEK 17).

Når det gjelder 6.5 Masseforvaltning, må det stå noe i planprogrammet om hvordan man håndterer sulfidholdig fjell knyttet til dette kapittelet, evt. i 4.7.3 Vannmiljø. Eventuelle massedeponier bør i hovedsak plasseres slik at de kan få en etterbruk til næring eller landbruk.

Under 6.7 Viltpassasjer, fjerde avsnitt, ønsker Gjerstad kommune å få inn en setning om minstekrav til åpningsindeks, i tråd med det som er gjort på strekningen Arendal-Tvedestrand (åpningsindeks 8), og en presisering av hyppighet på viltover-/underganger, på minimum hver 2. km. Av talla vi har på viltpassasjer pr. nå, så kan det se ut som viltpassasjene på strekningen Arendal-Tvedestrand fungerer bedre enn de som er satt opp på nye strekninger i Vestfold og Telemark. Dette er også viktige momenter for å ivareta fremtidige utviklingsmuligheter, både innen landbruksnæringen, friluftsliv og generell adkomst.

Friluftsliv er et viktig tema. Ny E18 vil splitte store sammenhengende friluftsområder som er registrert som «svært viktige» eller «viktige» friluftsområder i Gjerstad, Risør og Tvedestrand. I Arendal ble det ved en tilsvarende problemstilling gitt 40 millioner til kompenserende 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, aller helst i tett samarbeid med kommunen og aktuelle grunneiere. Mange av de kompenserende 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 Arendal var det kommunen som

overtok ansvaret for de kompenserende tiltakene, og det kan være en mulighet for en tilsvarende løsning for vår kommune. Det er ikke godt nok å skrive at det skal «...tilstrebes å opprettholde forbindelser eller finne gode skadereduserende tiltak...» i 7.3.2. Friluftsliv/by- og bygdeliv, fjerde avsnitt. Her må det komme tydelig fram at det skal opprettholdes forbindelser eller etableres kompenserende tiltak.

En liten presisering: 7.3.5.1 Jordbruk, bør bytte overskrift til Landbruk, evt. så kan det skrives om noe, og splittes i to underkap. – et for jordbruk og et for skogbruk.

I kapittel 7.5 er det beskrevet at eksisterende kollektivtilbud skal legges til grunn for en utredning om kollektivtransport. Mener det er viktig at vi legger til grunn et mer ambisiøst nivå for kollektivtrafikken for å øke konkurransekraften. God dialog med Agder Kollektivtrafikk AS og Agder fylkeskommune for hvordan vi kan få en mer konkurransedyktig kollektivtransport, spesielt på regionale og lokale ruter er viktig. Skoletransporten må vurderes nøye med tanke på nye kryssløsninger, da dagens Vinterkjær-kryss er et viktig kollektivknutepunkt for elever i Østregionen i dag.

Kommunen mener at det er hensiktsmessig å koble inn jordskifteretten, som har god forståelse knyttet til god arrondering av eiendommer.

Tidsplanen som det legges opp til oppfattes som svært ambisiøs.

Gjerstad kommune ser positivt på tidsplanen, men vil likevel påpeke: Erfaringen fra kommunedelplanen er at planarbeidet krever mye politisk og administrativ involvering. Flere ganger har vi erfart at det ikke har vært tilstrekkelig tid til gode politiske eller administrative prosesser. 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 seks uker for å sikre grundige prosesser. I tillegg må dokumenter og møter kommuniseres i god tid, minst én uke før.

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. Viktig med åpent kontor for grunneiere og anbefaler kontordager i kommunehusene både på kvelds- og dagtid. Dette gir kort vei for grunneiere og andre som har behov for dialog.

Nye Veier har opplyst at gamle innspill i innspillportalen 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.

<p>Kragerø Energi AS (ett vedlegg) 14.10.2020</p>	<p>Informerer om kryssinger og nærføringer av eksisterende høy- og lavspent nett i Kragerø Energi AS sitt konsesjonsområde.</p> <p>Se innspill for oversiktskart og informasjon om hvilke anlegg som er innenfor planområdet, samt ev. konfliktområder/hensyn som må tas.</p> <p>Lister opp ønsker ift. hva de kjenner til av planene:</p> <ol style="list-style-type: none">1. KEAS ønsker å opprette høyspent jordkabelforbindelse mot Skagerak Nett ved Bamble kommunegrense. Ønsker å benytte ny utbygging for fremføring. (T01)2. KEAS ønsker å opprette høyspent jordkabelforbindelse mot Agder Energi ved Gjerstad kommunegrense. Ønsker å benytte ny utbygging for fremføring. (T12)3. KEAS ønsker å forsterke forsyningen frem til Industriområdet Fikkjebakke. Ønsker å benytte ny utbygging for fremføring. (T03-T10 mht. løsning)4. Grunnet ombygginger ved eller i nærheten av eksisterende anlegg, ønsker KEAS å bygge om noen kjernepunkter ifm. bygging av ny veitrasse. Dette gjelder spesielt ved begge kommunegrensene. Dette gjelder også:<ul style="list-style-type: none">- Ødegården (T03) Ny nettstasjon med koblingsanlegg for flere avganger.- Holtanesletta (T06) Ny nettstasjon med koblingsanlegg for flere avganger.- Grøtvann(T07) Ny nettstasjon med koblingsanlegg for flere avganger.- Fikkjebakke (T09) Ny nettstasjon med koblingsanlegg for flere avganger.- Fikkjebakke (T10) Sammenkobling av eksisterende nett mot ny nettstasjon.- Bråtvannsdalen (T12) Ny nettstasjon med koblingsanlegg for flere avganger. Sammenkobling av KEAS nett mot Agder Energi.5. KEAS ønsker tilbakemelding om effektbehov så tidlig som mulig i prosessen. KEAS ønsker også oversikt over planlagte anlegg ifm. utbyggingen, eventuelle områder regulert for utbygging. Dette for å bedre kunne komme til best mulig teknisk løsning for tiltakene vi og dere ønsker å gjennomføre.6. Veglys ved ny E18 vil kreve en nettstasjon pr.km (ca.)7. Ønsker mer detaljerte kart mht. tilbakemelding på løsninger for kryssing/nærføring av eksisterende nett, og nye løsninger.8. KEAS ønsker å bli tatt med i planfasen så tidlig som mulig, samt byggemøter der det er relevant.
---	--

<p>Grimstad kommune 14.10.2020</p>	<p>Orienterer om at Grimstad kommune er indirekte påvirket av planarbeidet i kraft av det interkommunale plansamarbeidet for E18 mellom Dørdal og Grimstad. I tillegg vil bla. valg og løsninger for kollektiv være med å påvirke bo- og arbeidsmarkedet i regionen.</p> <p>Forslaget til planprogram er grundig og redegjør i all hovedsak for hvilke utredningstemaer som vil være sentrale og hvilken metodikk som skal benyttes. Mener at forutsetninger/utredningskravene fra KDP er spesielt viktige, og at de følges tett opp i det videre arbeidet.</p> <p>Retter spesielt fokus på kollektiv som tema. Selv om Grimstad ikke direkte er berørt av reguleringsarbeidet er det viktig at det tilrettelegges for effektive og robuste kollektivløsninger, bla. ved å se på helheten - ut av planområdet og regionen i ett. Minner om at det er startet opp en verdiøkingsprosess for strekningen Arendal – Grimstad hvor målsetningen er å bli prioritert for utbygging hos Nye Veier. Det er viktig for bo- og arbeidsmarkedet i hele regionen at det interkommunale plansamarbeidet står samlet og blir videreført også etter at planlegging og utbyggingen av strekningen Dørdal – Tvedestrand er ferdigstilt.</p> <p>Merker seg at det er lagt opp til en ambisiøs fremdriftsplan. Dette er i utgangspunktet bra, men erfaringer fra KDP-prosessen tilsier at det bør settes av noe mer tid slik et en sikrer medvirkningsprosesser og at forslaget og virkninger blir godt vurdert og forankret i de enkelte kommuner.</p> <p>Ser fram til å følge prosessen, samt bidra positivt inn i det interkommunale samarbeidet.</p>
<p>Tvedestrand kommune 14.10.2020</p>	<p>Orienterer som bakgrunn for saken.</p> <p>Teknikk-, plan og naturutvalget bemerker at området er svært viktig for vilt og ber om at det spesielt vurderes et rikelig antall brede viltoverganger, bla. grunnet manglende sporingsmuligheter vinterstid. Er av den oppfatning at planprogrammet er grundig og omfattende og har ivaretatt mange viktige perspektiver for planutarbeidelsen. For Tvedestrand er friluftsliv, bo- og gårdmiljø, vilt og landskaps/terrengtilpasning av stor betydning.</p> <p>Poengeter at tidsplanen er svært ambisiøs. Erfaring fra KDP er at det krever mye politisk og administrativ involvering. Oppfordrer til å ta hensyn til kommunenes skrivefrister og gjennomføring av politiske møter når planen skal ut på høring. Ønsker høringstid på minimum 8 uker. I planprogrammet er det vanskelig å se at man har beskrevet at planområdet er utvidet til å gjelde områder utenfor kommunedelplanen. I Tvedestrand gjelder det spesielt et område nord for Skjerkholt. Det er ikke beskrevet hvorfor dette er gjort. Dette grepet er ikke i tråd med gjeldende kommuneplan/kommunedelplan, og det må derfor være tungtveiende grunner for at man skal godkjenne endringer her. Det er en svakhet at ikke dette og andre endringer er beskrevet tilstrekkelig i planprogrammet.</p>

Landskap

4.10 Landskap. Planprogrammet har en grov beskrivelse av landskapet, uten at det omtales hvilke konsekvenser det har for planleggingen. Her bør det inn en formulering som: «Det småkuperte 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 negativ 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 og friluftsliv.»

Masseforvaltning

Når det gjelder pkt. 6.5 masseforvaltning så må det stå noe om håndtering av sulfidholdige masser. På strekningen mellom Arendal og Tvedestrand er det nå et betydelig utlekk av sulfid fra fyllingene. I tillegg er det laget et stort sulfiddeponi på Grenstøl. Deler av vegstrekningen er over marin grense (80 meter i Tvedestrand som øker 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. Det må derfor stå noe i planprogrammet om hvordan man håndterer sulfidholdig fjell knyttet til dette kapitlet, ev. i 4.7.3 Vannmiljø.

Eventuelle massedeponier bør plasseres slik at de kan få en etterbruk til næring eller landbruk.

Friluftsliv

Friluftsliv er et viktig tema. Ny E18 vil splitte store sammenhengende friluftsområder som er registrert som «svært viktige» eller «viktige» friluftsområder i Gjerstad, Risør og Tvedestrand. I Arendal ble det ved en tilsvarende problemstilling gitt 40 millioner til kompenserende 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 å gjennomføre dette. Mange av de kompenserende 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 Arendal var det kommunen som overtok ansvaret for de kompenserende tiltakene, og det kan være en mulighet for en tilsvarende løsning for vår kommune. Savner også at Lindland inkluderes som konfliktområde i punkt 7.3.2.

Viltpassasjer

Gode erfaringer med viltunderganger på strekningen Arendal – Tvedestrand. 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 trekkruiter, sideterrang med mer, avgjør om en viltpassasje vil fungere godt. Så lenge kunnskapsgrunnlaget om denne strekningen ikke er bedre enn det er pga. mangel på snø under registrering, så må man sørge for at det er så tett med passasjer at man tåler at noen ikke fungerer optimalt.

Viktig at man tar høyde for at noen av viltpassasjene vil få redusert virkning i fremtiden. 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. Det bør derfor være krav til en miljøoppfølgingsplan for vilt etter at anlegget er ferdig, for å sikre en best mulig bruk av viltundergangene.

Driftsveier/skogsveier

Landbrukets driftsveier/skogsveier, både eksisterende og endret behov for driftsveier, berøres av ny E18. På bakgrunn av dette bør det lages en overordnet plan for hvordan landbruksveinettet skal være etter veibyggingen. Veien benyttes også ofte i tilknytning til friluftslivet. Tilrettelegging for friluftslivet i etterkant av ny vei og behovet for nye driftsveier i landbruket bør sees i sammenheng.

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. Synes det er pussig at en legger til grunn eksisterende kollektivtilbud, når en bruker analyseår 2060 for biltrafikk. Viktig å legge til grunn et mer ambisiøst nivå for kollektivtrafikken for å øke konkurransekraften. Mener det er viktig å ha tett og god dialog med Agder Kollektivtrafikk AS og Agder fylkeskommune. I tillegg må skoletransporten vurderes nøye, da dagens Vinterkjær-kryss er et viktig kollektivknutepunkt for elever i Østregionen i dag.

Omtalen av miljøoppfølging og spesielt punkt 8.2 om miljøsertifisering er krevende å forstå. Dette bør utdypes og forklares noe mer, eventuelt vist til en referanse som interesserte kan sjekke.

Jordskiftesak

Ved vegutbygginger har man ofte hatt jordskiftesaker som bidrar til god arrondering i etterkant av vegprosesser som deler eiendommer. Mener at det er hensiktsmessig å koble inn jordskifteretten, som har god forståelse knyttet til god arrondering av eiendommer, da det skal jobbes raskt og dette være betryggende for alle parter.

Åpne kontordager

Anser dette som svært viktig. Gjerne i hver kommune og på dag- og kveldstid.

Innspillportalen

Mener det er unødig tungvint å måtte sende inn innspillene fra KDP-prosessen på nytt, siden det bør være enkelt å plukke ut de merknadene som gjelder det aktuelle planområdet, og ta hensyn til dette gjennom hele prosessen.

<p>Forsvarsbygg 14.10.2020</p>	<p>Forsvarsbygg uttaler seg til planer som behandles etter plan og bygningsloven med den hensikt å ivareta Forsvarets arealbruksinteresser. Vi kan ikke se at Forsvarets arealbruksinteresser blir berørt og har derfor ingen merknader til det varslede planarbeidet.</p>
<p>Statens vegvesen 14.10.2020</p>	<p>Samfunnsmål Statens vegvesen vil understreke at trafikksikkerhetsarbeidet må prioriteres høyt. NTP har som overordnet mål, ferdigbygget Riksvegrute 3; Oslo- Kristiansand-Stavanger (transeuropeisk vegnett, TEN-T vegnett) i 2050, uten trafikkulykker med døde eller hardt skadde.</p> <p>Effekt mål Statens vegvesen stiller spørsmål om hvordan en skal måle disse effektmålene for prosjektet: *-Et transportsystem som ikke øker negative ringvirkninger for trafikksikkerhet og framkommelighet på øvrig veinett. *-Et transportsystem som samlet sett forbedrer framkommeligheten i berørte BA kommuner og legger til rette for kollektivtrafikk. *-Økt verdiskaping i regionen gjennom økt mobilitet i berørte BA regioner med minimum 15% av investeringskostnadene fra åpningsåret i forhold til nullveisystemet. Mener at kanskje planprogrammet burde ha omtalt det nærmere. Ønsker at dette blir fulgt opp ved endringer i planprogrammet og i planbeskrivelsen til reguleringsplanen. Videre kunne kort omtale av hva en oppnår med bærekraftsertifisering Ceequal vært omtalt i planprogrammet, da dette er eneste effekt mål for målsettingene for klima og miljø. Som omtalt nedenfor er det viktig at ikke viktige kostnadskrevenne miljøtiltak nedprioriteres til fordel for måloppnåelsen ved å nå prissatte mål. En gevinst som prosjektet får ved å senke investeringskostnadene, men som kan slå ut negativt for viktige mål for klima og miljø.</p> <p>Resultat mål Resultatmålet om vedtatt reguleringsplan i juni 2021 setter hele planarbeidet under et veldig tidspress. Statens vegvesen mener at med så kort planleggingstid, er det fare for at flere mål (inklusive resultatmål), ikke vil bli oppfylt. Tidsressursen er avgjørende for reguleringsplanens kvalitet, jvf. målene til reguleringsplanen. Statens vegvesen vil gi innspill om at det er en stor risiko for forsinkelser i planprosessen, når en planlegger med en så stram (ambisiøs) framdriftsplan.</p> <p>Anleggstida Det er i planprogrammet satt viktige mål for anleggstrafikk og anleggsperioden. Statens vegvesen forutsetter at disse målene blir konkret fulgt opp i reguleringsplanen med faseplaner for trafikkavviklinga i anleggsperioden. Faseplaner må inn i planprogrammet.</p>

Fremdriftsplan

Statens vegvesen ønsker en fremdriftsplan som gir tilstrekkelig tid til planlegging med reell medvirkning. Vi ønsker som et minimum en detaljert framdriftsplan for planprosessen etter plan- og bygningslovens bestemmelser. Dette vil gi en forutsigbarhet og mulighet for å planlegge saksbehandlingen for beslutningstakere (kommunene), formelle høringsinstanser, berørte parter og interesseorganisasjoner. Dette vil sikre forsvarlig og formell (juridisk) saksbehandling av reguleringsplanen. Vi minner om at planen skal forankres igjennom kommunal behandling i 6 kommuner og 2 fylkeskommuner (regioner). Tilbakemelding på planprosessen for kommunedelplanen E18 Dørdal- Grimstad var et samstemmig ønske fra alle offentlige etater, om mer tid for å sikre bedre kvalitet på planen og unngå innsigelser.

Planområdet

Planområdet er KDP korridoren med tilleggsarealer for mulige utvidelser for rigg- og anleggsområder, midlertidige anleggsveier og områder til masselagring, permanent og midlertidig, (jvf. planprogrammet Kap.1.3 s.6). Statens vegvesen forutsetter at eventuelle nye areal i varslingsområdet, blir utredet. Registrerer at deler av planområdet for KDP er innskrenket for området Vinterkjær/Øylandsdal i Risør, etter avtale med Risør kommune, som vil regulere dette området i egen reguleringsplan (jvf. planprogrammet s.15). Forventer at de to reguleringsplanene planlegges i et tett samarbeid, for å sikre at planløsningene ivaretar E18 bestemmelser og mål for kryss og tilførselsveger. Vi viser til brev av 14.10.20 fra Vegårshei kommune, der kommunen ber om at fv.416 strekning «Barlinddalen-krysset – Limyrveien» innlemmes i planområdet for ny E18. Statens vegvesen støtter kommunens forslag.

Optimalisering av veglinja

Optimaliseringen forstås som beste plassering og løsning for å nå målene. Vi mener at prissatte konsekvenser, målt i EFFEKT programmet, framtrer som det viktigste kriteriet i optimaliseringsprosessen. De andre relevante kriterier er beskrevet i planprogrammet, men det framgår ikke hvordan disse skal måles, og vektlegges ved valg av planløsninger. Statens vegvesen ønsker at en i valg av eksempelvis endelig planløsninger for kryss, lager en samlet oversikt over tema/kriterier, vektlegger og foretar en samlet vurdering for optimal, endelig planløsning.

Natur

Veganlegget er et stort naturinngrep. Skadeomfanget må begrenses. Statens vegvesen nevner dette fordi avbøtende tiltak ofte er kostnadsdrivere i planløsningen. Forutsetter at avbøtende tiltak som eksempelvis miljøpassasjer i vann og på land, sedimentasjonsbasseng og tilstrekkelig kvalitet på veganlegget med hensyn til faunaen i planområdet, blir regulert og bygget.

Klima

NTP har satt klimamål for transportsektoren. Vegsektoren skal stå for 30% av klimakutt i Norge, jvf. Klimakur 2030. Bygging av 4 felts motorveier er med på å øke trafikken. Derfor må en legge inn tiltak som kan avbøte dette. Videre beregne effekten av disse tiltakene i et klimabudsjett. Tilrettelegging for økt bruk av kollektivtransport på vegnettet kan være et avbøtende tiltak. Planlegging og bygging av samferdselsanlegg i kryss inkluderer god veginfrastruktur for sykkel – og gange fram til kollektivknutepunkt i veganleggets kryssområder. Ladestasjoner på Park&Ride og rasteplasser kan være et annet tiltak.

Bærekraftig arealforvaltning

Statens vegvesen anbefaler å ivareta/utvikle eksisterende veganlegg der det er mulig, framfor å bygge nytt. Dette er en god strategi for bærekraftig arealforvaltning og for bærekraftig forvaltning av samfunnets veginfrastruktur.

Samfunnssikkerhet

En plan for omkjøringsvegnettet må utarbeides i reguleringsplanfasen og legge føringer for det vegnett som er påkrevd for drift og vedlikehold og ulykkeshendelser (ROS analysen) for det nye E18 anlegget. Tilpasninger/påkoblinger mellom ny E18 og omkjøringsruta tas inn i reguleringsplanen. Vi forutsetter at det reguleres nødvendig areal, for å sikre god og sikker trafikkavvikling i anleggsperioden for alle trafikantgrupper. En plan for omkjøringsveier bør samkjøres med faseplanene for gjennomføring av anlegget.

Rasteplass

Rasteplassen på Østerholtheia har meget gode kvaliteter og bør om mulig beholdes.

Trafikale virkninger for lokalveinettet

Dette er beskrevet i planprogrammet, jvf. planprogrammet kap. 7.5. og kap. 7.8.1. Statens vegvesen vil understreke viktigheten av denne utredningen og at den må omfatte anleggsperioden og analysere trafikale forhold i ny E18 situasjon. Videre at den kunnskap som framkommer om tema omkjøringsveger /beredskapsveger i ROS analysen (samfunnssikkerhet og trafiksikkerhet) blir inkludert i denne utredningen. Statens vegvesen forutsetter at ny E18 analyseres gjennom en ROS-analyse med tanke på behovet for kryss og beredskapsveger, og hvordan trafikken på lokalvegnettet/ regionalvegnettet påvirkes av endret trafikkmønster. Både for driftsfasen og for anleggsfasen.

Kryss

I KDP er det satt krav til at det som grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplan skal gjennomføres en utredning av behov for tilrettelegging og framkommelighet i områdene: Tangen-Fikkjebakke-Gjerdemyra i Kragerø kommune, Brokelandheia i Gjerstad kommune og Savann-Vinterkjær, Risør kommune. Denne utredning er fulgt opp i planprogrammet, jvf. planprogrammet

	<p>kap.7.5. Understreker viktigheten av denne utredningen. Anbefaler at kunnskap som framkommer i klimaregnskap kan trekkes inn her, for å få analysert potensiale for mulig overføring av personbiltrafikk til kollektivtransport, samt gange og sykkel. Denne utredningen må omfatte planløsninger som ivaretar hva som er bestemt for kryssområdene, i planbestemmelsene til KDP for ny E18 Dørdal- Grimstad.</p> <p>Viser forøvrig til kommentarer ift. endret planområde for Øylandsdal/Vinterkjær og ønske fra Vegårshei kommune om å innlemme «Barlinddalen-krysset – Limyrveien».</p>
<p>Kragerø kommune 14.10.2020</p>	<p>Ifølge saksfremlegget har Kragerø kommune gitt innspill på følgende punkter: Vannressurser, kulturmiljø, kryss-/kollektivknutepunkt, optimalisering av veilinjene, overvannshåndtering, masseforvaltning, viltpassasjer, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold – vannmiljø, vannressurser, omklassifisering av vei. Nye kryss på nåværende E18. Spesielt vektlegges at en optimalisering av kryssplassering på Fikkjebakke samt vurdering av ny lokalveg Tangen – kryss Fikkjebakke ikke må endre forutsetningen om 2 kryss i Kragerø på Fikkjebakke og Gjerdemyra slik dette fremgår av kommunedelplanen (KDP) for E18 Dørdal - Grimstad.</p> <p>Saksfremlegget orienterer særlig om planavgrensning, viktige vannmiljø og kryssløsninger som svært aktuelt.</p> <p>Det er ikke merknader til oppstartsvarselet.</p> <p>Merknadene viser til kapitelnummer og overskrifter i planprogrammet:</p> <p>4.6.3 Vannressurser Smoltanlegg i Hellefjorden er under planlegging og det er gitt konsesjon for uttak av produksjonsvann fra Hullvann.</p> <p>4.8 Kulturmiljø I forbindelse med KDP ble den gamle postveien på strekningen Damkjerr – Auråen og videre inn i Bamble kommune registrert som en sammenhengende strekning med stor verdi. Den er nevnt for Bamble, men mangler for Kragerø.</p> <p>4.9 Friluftsliv Ingen kommentarer</p> <p>6.2.1 Kryss/kollektivpunkt Kryss: Planprogrammet må avklare om, og i hvilken grad, ny lokalveg Tangen – kryss Fikkjebakke og ev. justert kryssplassering i retning Gjerdemyra vil utfordre en 2-kryss løsning i Kragerø. En ev. endret kryssplassering på Fikkjebakke kan ikke gå på bekostning av løsningen med 2 fullverdige kryss i Kragerø, noe som er fastlagt i KDP.</p>

Kollektivpunkt: Det forventes positiv utvikling for kollektivtrafikken og framskrivning av trafikk tall må benyttes som grunnlag for planleggingen på tilsvarende måte som for privatbil- og godstrafikk. Må tilrettelegges for effektiv kobling mellom lokaltrafikk og fjernbussruter og god tilgjengelighet med kortes mulig avstand for myke trafikanter og i tråd med prinsipper for universell utforming. Formuleringer vedr. etablering av kollektivknutepunkt, bla. i tilknytning til kryss på Fikkjebakke og Gjerdemyra i KDPs bestemmelser tas med i planprogrammet.

Fikkjebakke er knutepunkt for lokaltrafikk fra Drangedal og fra Kragerø. Knutepunktet bør etableres med stopp for ekspressbuss på av- og påkjøringsrampe, parkeringsareal for park'n'ride med mulighet for hurtiglading samt sykkelparkering under tak. Lokalveg Kragerø – Tangen – Fikkjebakke må planlegges med kortest mulig reisetid og også vektlegge fremkommelighet for sykkel og gående. Kollektivknutepunktet bør ligge på vegens sydside pga. største del av trafikken vil være i retning til/fra Grenland og Oslo.

Gjerdemyra: Kollektivknutepunktet vil i første rekke betjene regionbuss til/fra Grenland. Bør tilrettelegges for park'n'ride parkering, hurtiglading, sykkelparkering under tak og tilpassede ventefasiliteter.

6.2.2 Veilinen

Det forventes generelt god landskapstilpasning av veilinje mtp. utnyttelse av terrenget for avskjerming mot omgivelsene. Planleggingen bør vurdere fjernvirkning av lavfrekvent støy og av lys, samt mulig avskjermingstiltak for dette.

6.3 Overvannshåndtering

Planområdet berører nedslagsfeltet til Store Grøtvann. Overvannshåndteringen må sikre mot utslipp til drikkevannskilden også i anleggsperioden. Hullvann vil også være sårbart for utslipp i anleggsperioden. Det planlegges uttak herfra av produksjonsvann for stort smoltanlegg.

6.5 Masseforvaltning

Parallelt med planarbeidet for E18 vil det igangsettes planarbeider for masseforvaltning. Det bør tilstrebes en samordning av masseforvaltningsplan med sikte på å kunne disponere masser for en utvidelse av industriarealet. Deponier bør i størst mulig grad planlegges for gjenbruk.

6.7 Viltpassasjer

Tilstøtende arealer til viltpassasjer bør vises med hensynssone. Ønskelig med separate krysningspunkter for ferdsels.

7.3.2 Friluftsliv/ by- og bygdeliv

Store arealer (bolig- og friluftsområder) vil påvirkes av vedvarende lavfrekvent fjernlyd/bakgrunnsstøy fra veien. Støyen forventes forsterket ift. dagens situasjon da ny E18 vil ligge høyere i terrenget, ha økt hastighet og økende trafikkmengde. Influensområder for lydpåvirkning mot omgivelsene bør kartlegges. Planarbeidet må utrede muligheter for å ivareta "stille områder" ved optimalisering av veilinja og ved avskjermingstiltak.

7.3.3 Naturmangfold

Vannmiljø: Store Grøtvann er i en særstilling fordi dette er en drikkevannskilde. Særlige hensyn til vannkvalitet må ivaretas i anleggs- og driftsfase. Bakkevann og Hullvann bør vektlegges i planprogrammet som særlige sårbare vannmiljøer pga. uttak av produksjonsvann for smolt.

Elvemusling: Det er tidligere registrert elvemusling i Lonelva i Kragerø. Ved en undersøkelse fra 2012 (ref. Statens Vegvesen) ble det ikke gjort funn, men rapportert om gode forhold for ørret som er vertsfisk. Tidligere funn er av eldre dato. Det bør gjennomføres ny kartlegging for oppdatert kunnskapsgrunnlag.

7.3.5.2 Vannressurser

Tilfreds med at Store Grøtvann nevnes spesielt. Det må stilles krav til at avrenning i nedslagsfeltet skal unngås i anleggsfasen.

7.8.1 Omklassifisering av vei

Anbefaler at nåværende E18 videreføres som lokalvei og reservevei for ny E18. Det antas en omklassifisering av denne til fylkesveg. Nye

avkjørsler kan etableres og foreslås primært anlagt som rundkjøringer.

Tiltak – lokalveg: Alternativ ny trasé Tangen – kryss E18 over Humlestad må utredes mht. virkning for omkringliggende boliger mht. støy. Høydeforskjell gjør at vegen må planlegges med stigning, noe som avstedkommer økt støynivå og forurensning fra tungtrafikk. Boliger på begge sider av nåværende E18 vil kunne være eksponert. Det foreslås at Farsjøvegen får ny avkjørsel fra nåværende E18 ved Gjerdevannet. Denne vil erstatte nåværende avkjørsel fra fv. 38 på Gjerdemyra. Planområdet er utvidet i oppstartsvarselet for å gi plass for dette i reguleringsplanen.

I tillegg bør ny avkjørsel til renseanlegget ved Store Grøtvann etableres på Hegland ved krysningspunktet mellom Heglandsveien (undergang) og dagens E18. Herfra er det tidligere omsøkt ny adkomst til renseanlegget som bør gjennomføres. Et nytt kryss vil gi adkomst til Heglandsveien fra øst. Det er ikke tatt høyde for dette i planområdet, men også her bør en ny kryssløsning og lokalveg inngå i planarbeidet.

<p>Norges vassdrags- og energidirektorat 14.10.2020</p>	<p>Opplyser om at de ikke har lest planprogrammet da de ikke fant det via lenken. Tiltaket innebærer vassdragstiltak. Vassdragstiltak må beskrives i planforslaget, og det må tydelig gå frem av plandokumentene dersom tiltaket kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdrag eller sjøen. Planforslaget må ikke legge til rette for slike tiltak uten at det samtidig avklares hvorvidt tiltaket er gjennomførbart i overensstemmelse med vannressursloven. Det forutsetter at planforslaget inneholder tilstrekkelig grunnlag for å vurdere tiltaket etter vannressursloven. Tiltaket berører flere verna vassdrag. Det må ikke planlegges for tiltak som svekker verneverdiene. Det planlagte tiltaket må avklare at omgivelsene ikke blir utsatt for økt flom- eller skredfare. Statlig planretningslinje for klimatilpasning må legges til grunn. Det er gjennom kommunedelplanen ikke avklart at tiltaket kan gjennomføres med tilstrekkelig sikkerhet mot kvikkleireskred. Dette må nå avklares i reguleringsplanen. Nødvendige sikringstiltak må beskrives og konsekvensutredes dersom virkningene kan bli betydelige. Viser til veileder 7/2014 Sikkerhet mot kvikkleireskred og at ny veileder snart blir publisert. Det må tas hensyn til drift, vedlikehold og eventuelle behov for videreutvikling av anlegg for produksjon og overføring av elektrisk kraft. Det skal angis hensynssone i plankartet der det er anlegg med konsesjon etter energiloven.</p>
<p>Fylkesmannen i Agder 14.10.2020</p>	<p>Temaovergripende innspill: Møter og dialog Det er positivt med tematiske sær møter. Poengtere at temamøtene bør «spisses» tilstrekkelig.</p> <p>Fremdrift og medvirkning Vil understreke at det er essensielt at kartlegginger, utredninger og medvirkning foregår på et så tidlig stadium som mulig, og som et minimum i forkant av at det konkrete planforslaget utarbeides. Slik vil man tidlig avdekke konflikter, og ha størst mulig forutsetninger for å legge veitraséen best mulig med tanke på å redusere negative konsekvenser, samt legge til rette for gode avbøtende og kompenserende tiltak der det er nødvendig.</p> <p>I avholdte temamøter er det kommet fram at enkelte rapporter trolig ikke vil være klare før etter at planforslaget er foreslått lagt ut til offentlig ettersyn, og til dels også etter planlagt vedtak av detaljreguleringa. Det er vanskelig å se hvordan dette er forenlig med prinsippet beskrevet over, om at forslag til detaljregulering skal bygge på utredninger og medvirkningsprosesser. Dersom nødvendige utredninger ikke foreligger tidlig nok til at et planforslag kan ta opp i seg det som kommer frem i utredningene, må framdriftsplanen endres og endelig planvedtak forskyves i tid.</p> <p>Skissert opplegg for medvirkning vurderes i utgangspunktet å kunne ivareta denne delen av planarbeidet på en god måte. Av framdriftsplanen er det noe uklart når konkret medvirkning skal foregå. Vi understreker at det er essensielt at medvirkning</p>

foregår i forkant av at et planforslag utarbeides, slik at de forhold som måtte komme fram, faktisk kan tas hensyn til. Vi ber om at framdriftsplanen utdypes slik at det kommer tydelig frem når medvirkningsprosessen skal foregå.

Når det gjelder barn og unges medvirkning, fikk vi i styremøte for det interkommunale plansamarbeidet for E18 Dørdal-Grimstad, avholdt 13.10.2020, grundigere beskrevet planlagt opplegg for medvirkning. Det fremkom da at det er utarbeida et eget opplegg for medvirkning som skal gjennomføres i regi av Nye Veiers konsulenter, på to aktuelle skoler som ligger tett på korridoren, hvorav én av skolene, Abel barne- og ungdomsskole, ligger i Agder. Opplegget vil innebære blant annet befaringsammen med barn, demonstrasjon av medvirkningsportalen og opplegg for at barna kan legge inn innspill i medvirkningsportalen.

Vi vil berømme det beskrevne medvirkningsopplegget tilknytta de skolene som blir mest berørt. For øvrige skoler ble det beskrevet et tilsvarende, men noe forenklet digitalt opplegg. For skoler som ikke har kapasitet til å delta i beskrevne opplegg, ser man for seg å utarbeide en opplæringsvideo i bruk av medvirkningsportalen, som kan vises i skolesammenheng.

Ber om at Nye Veier etterstreber å finne alternative kanaler for å nå barn og unge i Risør kommune og sikre tilstrekkelig medvirkning også fra disse. Vi har fått formidla at beskrevet opplegg er tenkt gjennomført i løpet av november. Vi ber om at dette legges inn i en mer detaljert framdriftsplan.

Når det gjelder hvordan innspill fra barn og unge tas hensyn til og innarbeides i de faktiske planene, minner vi om at det skal gå frem av dokumentene hvordan innspillene fra barn og unge er vurdert, samt hvilke vurderinger som er gjort med tanke på barns beste, jf. Barnekonvensjonens artikkel 3.

Formidling og lesbarhet

I planprosessen vil det være meget store mengder data, vurderinger og konklusjoner som skal formidles. Det er da av stor viktighet at funnene i utredningene presenteres på en ryddig og lettfattelig måte. Vi ber om at det presiseres i planprogrammet at det skal utarbeides konfliktkart som viser alle potensielle konflikter på ulike tema. Dette er spesielt nyttig i tilfeller der det er interessekonflikt mellom ulike ikkeprissatte tema.

Det har tidligere vært vurdert å dele opp veistrekken i delstrekninger, i forbindelse med utredningsarbeidet. Det er uklart hvorvidt dette fremdeles er aktuelt. For å lette dialog og medvirkning, vil vi påpeke at det i så tilfelle er viktig at ulike strekker utredes enhetlig og at dokumenter får likt oppsett for de ulike veistrekkene. Dersom temarapporter og utredninger høres underveis, forventer vi at innspill av generell karakter innarbeides for samtlige veistrekker. Dette er viktig for at aktuelle myndigheter og andre skal kunne bruke sine ressurser på en god måte.

Dersom det ved politisk behandling i forbindelse med utlegging til offentlig ettersyn, vedtas endringer i planforslaget, anmoder vi om at konsekvensutredninger oppdateres i henhold til endringer i planforslaget, for å unngå unødig forvirring og for slik å lette medvirkning.

Utredninger fra kommunedelplanarbeidet

Venter at kartlegginger, fagrapporter og utredninger fra KDP benyttes aktivt i planarbeidet.

Planavgrensning

Ber generelt om at planprogrammet tydeliggjør bakgrunnen for de ulike utvidelsene. Videre minner vi om at det er krav om fullstendig konsekvensutredning for de områder som ikke tidligere er konsekvensutreda i forbindelse med arbeidet med kommunedelplanen.

Fraråder endringer som kan medføre at myrer og viktige naturtyper bygges ned (inkl. massedeponering). Som utgangspunkt bør det ikke åpnes for utvidelser som får negativ konsekvens for registrert sårbare og trua arter. Utvidelser av plangrensa ved Skjerholtdalen og i tilknytning til Abel skole er spesielt uheldige.

Den foreslåtte utvidelsen av planområdet i Skjerholtdalen kommer i konflikt med et område der Fylkesmannen er godt i gang med et arbeid knyttet til en verneprosess for skog. Skogtypene som er registrert vest for Skjerholttonene, er prioriterte for vern i Agder, og vil bidra til å oppfylle manglene i skogvernet også på nasjonalt nivå. Minner om naturmangfoldloven (nml.) § 44 der det går fram at et forvaltningsorgan uten videre, kan avslå en søknad om tillatelse mv. til et tiltak i et område som inngår i et verneforslag, når verneforslaget er kunngjort i tråd med bestemmelsene i nml. § 42.

Fylkesmannen forutsetter at det i det videre arbeidet med detaljreguleringa, planlegges for en veiløsning som i sin helhet kan gjennomføres i tråd med avgrensninga som følger av gjeldende kommunedelplan i området ved Skjerholtdalen.

Det utvidede arealet ved Abel skole og Østerholt er hovedsakelig dyrka mark vurdert å ha stor verdi i KDP-arbeidet. Området ved Østerholt blir også trukket frem som et spesielt viktig landbruksområde innenfor Agder, som blir berørt av fremføring av ny E18 på strekket Dørdal - Tvedestrand. Den delen av det omtalte utvidede arealet som ligger lengst sørvest, grenser til Abel skole. Abel skole er i dag støyutsatt, og den er omgitt av veier på tre av fire sider. Å bygge nok en vei tett på skolen, som vil medføre at skolen blir omkranset av veier, vurderes å være meget uheldig. Se også våre kommentarer til forringelse av områder som er i bruk av skolen under overskrifta barn og unge.

Fylkesmannen forutsetter at det sees på andre alternativer for en kobling mellom dagens E18 og fv. 3688, som ikke innebærer nedbygging av dyrka mark, og slik sett en ytterligere forringelse av de viktige landbruksområdene ved Østerholt, og som heller ikke medfører ytterligere belastning på Abel skole.

Istandsetting av veistrekke til natur

Dagens E18 mellom Pinesund og Moland er innlemmet i planområdet. Fylkesmannen hadde i forbindelse med kommunedelplanen, innsigelse til valgt korridor på strekket Pinesund – Moland, blant annet på bakgrunn av barrierevirkningen til foreslått ny trasé. Innsigelsen ble trukket under forutsetning av at nevnte veistrekke på dagens E18 istandsettes til natur.

Vi registrerer at fylkesmannens forutsetning er oppfattet. Vi finner imidlertid formuleringen «Vurderinger knyttet til den aktuelle strekningen vil inngå i det videre planarbeidet» for lite konkret. Herunder etterlyser vi fortsatt at det i planprogrammet konkretiseres at det som del av reguleringsprosessen skal beskrives, og utredes hvordan, og når riving, og tilbakeføring av nevnte veistrekke til naturlig terreng skal foregå.

Vi har videre merket oss avtalen som er inngått, om at det skal avklares i den videre prosessen om dagens veistrekning skal ha en funksjon. Med bakgrunn i vår tidligere fremsatte innsigelse, og forutsetningen for å trekke denne, finner vi det svært uheldig at det nå likevel åpnes opp for at det skal vurderes/avklares hvorvidt dette veistrekket fortsatt skal ha en funksjon. Vi kan ikke se at det pr. nå er tilkommet ny informasjon i saken som tilsier endret standpunkt fra Fylkesmannens side rundt dette forholdet. En ny vurdering fra vår side fordrer nye, relevante og vektige argumenter/forhold knyttet til nasjonale og/eller viktige regionale interesser, som ikke ble vurdert, og/eller som er kommet til etter tidspunktet for vedtak av kommunedelplanen.

Tematiske merknader til planforslaget:

Optimalisering av løsninger

Vi registrerer at planprogrammets kapittel 6.2 som omhandler optimalisering av veilinja, er justert etter vårt innspill til tidligere utkast til planprogram. Ordlyden er etter hva vi oppfatter, nå i tråd med generelle prinsipper for samfunnsøkonomisk analyse basert på KU-håndbok V712, som gir grunnlag for å sikre et godt beslutningsgrunnlag basert på en faglig objektiv avveining mellom prissatte og ikke-prissatte tema. Vi oppfatter også ordlyden slik at man i optimaliseringsarbeidet i første rekke vil søke løsninger som unngår registrerte ikke-prissatte verdier fremfor løsninger som fordrer skadereduserende eller kompensierende tiltak. Dette anerkjenner vi også som et godt og viktig prinsipp.

Masseforvaltning

Massehåndtering ble mangelfullt vurdert på kommunedelplannivå. Viktig at dette gjøres tilfredsstillende nå, da massehåndtering vil ha stor påvirkning på en rekke temaer innenfor Fylkesmannens ansvarsområder. Temaet må utredes så tidlig som mulig i den videre prosessen, og det må omfatte alternativvurderinger slik at eventuelle uakseptable alternativer med tanke på konsekvens for miljø og samfunn, velges bort til fordel for bedre løsninger.

Det er stor sannsynlighet for at det er sulfidholdig berggrunn innenfor planområdet. Avhengig av omfanget, er dette en potensielt stor utfordring med tanke på massehåndtering og tilhørende problemstillinger tilknyttet sur avrenning og hensyn til vannmiljø og tilhørende naturmangfold, herunder sårbare arter. Erfaringer fra større anleggsarbeider i regionen har vist at avbøtende tiltak i tidligere prosjekter ikke har fungert etter intensjonen, med påfølgende alvorlig miljøskade som konsekvens.

Sulfid omtales i planprogrammets kapittel 8.1 under overskrifta Utredningsbehov i reguleringsplan. Det står der at miljøprogrammet skal inneholde kartlegging og oppfølging av sulfidholdige bergarter. Videre står det at det bør tas prøver før reguleringsplanen blir vedtatt.

Vi er kjent med at Nye Veier er i gang med kartlegging av potensielt sulfidholdig berggrunn i traseen ved bruk av helikopterbåren magnetismekartlegging. Til dette vil vi kommentere at det er positivt at det forskes på nye metoder for å kunne kartlegge potensielt sulfidholdig berggrunn for større områder. Etter gjennomført kartlegging forventer vi at det tas boresteinsprøver for å verifisere funn fra helikopterkartleggingene. Ved funn av sulfidholdig berggrunn skal det utarbeides tiltaksplan for håndtering av aktuelle masser. Potensielt kan prosjektet medføre at store mengder sulfidholdig stein skal håndteres. I så tilfelle vil det være behov for anleggelse av egne deponier for sulfidstein. For potensielt å kunne ta hånd om store mengder sulfidstein, er det helt nødvendig at det allerede før offentlig ettersyn av et planforslag, utredes i hvilket omfang man forventer å finne syredannende bergarter og eventuelt egne plasseringer for massene. Fylkesmannen vil trolig anmode Miljødirektoratet om å få delegert myndighet for arbeider med syredannende bergarter i prosjektet. Mengde syredannende masse og forurensningspotensialet knyttet til denne, vil være utslagsgivende for hvor omfattende saksbehandlingen vil være etter forurensningsregelverket.

Ved massehåndtering er det en fare for utilsikta spredning av fremmede arter. Vi ber om at det innarbeides i planprogrammet at planarbeidet skal ta høyde for å begrense risiko for spredning av fremmede arter i forbindelse med massetransport i anleggsfasen. Reguleringsbestemmelsene bør sikre at nye masser som tilføres planområdet skal være rene, også med hensyn til å inneholde frø og/eller plantedeler fra uønskede fremmede arter. Videre forventer vi at det etableres et naturlig vegetasjonsdekke på utfyllinger, skrånninger og andre typer areal som vil være sårbare for etablering av fremmede arter.

Støy

Forventer at det utarbeides endringskart for støy for viktige friluftsområder som i dag er lite støyusatt. Der støyen endres betydelig som følge av ny vei, bør det gjøres tiltak for å redusere støy, også i tilfeller der støyen ikke overskrider anbefalte grenseverdier fra T-1442. Konkret anbefaler vi at det tas inn i planprogrammet at bygging av støyvoller skal vurderes som avbøtende tiltak der friluftsområder blir støyutsatt. Kommunelegene må involveres også innen temaet støy. Positivt at det i planprogrammet står at vurderinger knyttet til støyulempner i anleggsfasen skal inngå i fagrapport for støy. Forutsetter at det

vurderes avbøtende tiltak også for støy i anleggsfasen. Det går frem av delkapittel 7.5 i planprogrammet at trafikale virkninger for lokalveinett skal utredes. All den tid ny vei kan medføre endrede trafikale forhold på øvrig veinett, vil dette potensielt kunne gi økt støy for enkeltstrekninger på lokalveier. Vi ber om at dette forholdet utredes, og at det innarbeides nødvendige støysikringstiltak i de jurilir diske dokumentene også for disse områdene om nødvendig.

Vannmiljø

Berømmer opplegget for den pågående prøvetakinga og forundersøkelsene som blir gjort.

Forundersøkelsene som er igangsatt, skal legges til grunn ved valg av løsninger ved utarbeiding av reguleringsplan. Her ber vi om tydeligere presiseringer av valg av tiltak. Vi vil påpeke at tiltak som må igangsettes for å opprettholde vannforekomstens økologiske funksjon, bør påvirke valg av løsninger. Dette bør synliggjøres allerede tidlig i planprosessen. Vi ber derfor om at det innarbeides i planprogrammet at det skal utarbeides et «bekkenotat», og et eget notat for innsjøer og bekkestrenger som vil bli påvirket av utfylling. Tilsvarende notater er laget i andre prosjekter i regi av Nye Veier. I en slik utredning må det fremgå om det er stor, moderat eller ingen sannsynlighet for:

- Partikkelsedimentering i bekk og innsjø
- Saltpåvirkning av bekk og innsjø. Vi vil her bemerke at salting medfører økning i klorid så totalkonsentrasjon kan være misvisende. Endring i konduktivitet kan også indikere endringene.
- Innsjøer som helt eller delvis vil fylles med sprengmasser eller andre masser
- Bekker som vil påvirkes av kryssinger på tvers og langsgående av veianlegget.

Vi viser til at flere av disse forholdene er omtalt i DOK-F-019: Tilleggsvurderinger vannmiljø, datert 08.08.2019. Når det gjelder fysiske påvirkninger, ber vi om at påvirkningen skilles, ut ifra hvorvidt det er vandrende arter i området, hvor stort habitattapet vil bli, og i hvilken grad tiltak kan gjennomføres uten å påvirke vandringsmulighet, samt hvor det må forventes betydelige utfordringer knyttet til det å sikre vandring.

Vi vil her minne om at alle inngrep som medfører tap av tilstand og funksjonalitet til en vannforekomst, skal vurderes etter vannforskriften §12. Ettersom behov for tiltak og valg av løsninger kan ha konsekvens for detaljregulering av veien, skal slike vurderinger foretas så tidlig som mulig, og før utarbeidelse av et konkret planforslag. Vi ber om at tidspunkt for når dette skal foreligge konkretiseres ytterligere i planprogrammet i henhold til dette.

Innenfor veistrekninga er det flere vassdrag med elvemusling, som kan bli påvirket av veien. Det kom frem på nevnte temamøte om vannmiljø at man er i gang med prøvetaking for å utrede om det kan finnes elvemusling i andre vassdrag langs traséen. Dette er meget positivt. På side 43 i planprogrammet står det at det skal utarbeides en tiltaksplan for å sikre at elvemusling ikke blir negativt påvirket. En slik tiltaksplan må foreligge så tidlig som mulig, og seinest ved offentlig ettersyn av et planforslag.

Vi ber om at sistnevnte konkretiseres i planprogrammet. Reguleringsplanen må utformes på en slik måte, og godtgjøre faglig for at elvemusling ikke vil påvirkes negativt. I denne sammenheng viser vi for øvrig til avsnittet om sulfidproblematikk da elvemusling er sårbar med tanke på sur avrenning.

Naturmangfold på land

Minner om at kartlegginger av naturtyper på land skal klargjøres og leveres Fylkesmannen iht. miljødirektoratets «Leveranseinstruks for import av naturtyper til Naturbase». Fylkesmannen forventer at geodata med beskrivelser leveres for import til Naturbase så fort kartleggingene er ferdigstilt for bruk i planarbeidet. På veistrekket Kristiansand – Mandal etableres det såkalte trekirkegårder som har som formål å erstatte død ved i områder som blir berørt av veien. Dette er et kompensierende tiltak knyttet til tapte habitater i veitraséen. Vi ber om at tilsvarende tiltak vurderes som et kompensierende tiltak også for E18 Dørdal - Tvedestrand. Når det gjelder temaet naturmangfold på land, viser vi for øvrig til våre kommentarer under overskriftene planavgrensning og masseforvaltning.

Myr

Det fastslås i planprogrammet at det innenfor aktuelt veistrekke finnes en del myrområder, og det sies at det skal tilstrebes å unngå nedbygging av myr. Vi ber om at det innarbeides i planprogrammet at det så tidlig som mulig skal avklares hvilke myrer som vil kunne bli berørt av tiltaket, herunder at det utarbeides et eget notat der dette fremgår. Et slikt notat bør inneholde vurderinger av omfang og konsekvenser av planlagte inngrep, både mht. naturmangfold, avrenning til myrenes resipienter, og terrengets fordrøyningskapasitet. Hvilke alternative løsninger som har vært vurdert, bør også gå frem av notatet.

Der det ikke er mulig å unngå å legge veien i tilknytning til myrer, ber vi om at det innhentes kunnskap om tilgjengelig teknologi og at det sees på innovative, bygningstekniske løsninger for å redusere behovet for nedbygging av myr. Dette bør innarbeides i planprogrammet. Det bør videre fremkomme av planprogrammet at der det ikke er mulig å unngå nedbygging av myr, skal kompensierende tiltak vurderes, som restaurering/ etablering av myr andre steder. I slike tilfeller bør masser fra myr og torv som graves opp, tas vare på slik at de kan benyttes i arbeid med å restaurere myr andre steder.

Våre erfaringer er at store myrområder som skal masseutskiftes, medfører store utslipp av fine partikler som igjen farger vann/innsjøer brune. Mens de fine partiklene følger elvene ut til sjøen og bunnfeller der, vil de tyngste partiklene bunnfelle, og disse kan komme opp i vannsøylene igjen ved neste omrøring. Dette betyr at vannene kan bli permanent endret som følge av veibygginga, noe som ikke er i tråd med vannforskriften. Kunnskapen rundt denne problemstillinga er mangelfull, og det er ukjent hvor mange år problemene med brunfarga vann vil vedvare. Det bør tas inn i planprogrammet at denne problemstillinga skal utredes, i tilfeller der masseutskifting av myrer ikke kan unngås. Videre bør avbøtende tiltak vurderes.

Vilt

Ny E18 er i utgangspunktet en total barriere for vilt, med unntak av over- og underganger. Kommunedelplanen har bestemmelser om at det skal bygges tilstrekkelig med planfrie faunapassasjer til at ny E18 ikke blir en betydelig barriere for trekk av storvilt på strekningen. Erfaringer fra tidligere utbygginger viser at dersom det ikke er mer enn 1 km mellom faunapassasjene, fremstår ikke veien som en barriere. Vi ber om at det innarbeides i planprogrammet at det skal være minst én viltpassasje pr. 2 km veilengde, med mindre det åpenbart ikke er behov for dette.

Konsekvenser for, og hensyn til vilt ble mangelfullt utreda i kommunedelplanen. Som en følge av dette ble følgende innarbeida i kommunedelplanens bestemmelser: «Oppdatert kunnskap skal legges til grunn for plassering og utforming av faunapassasjer og tilliggende terreng for å sikre deres funksjon.»

Vi vurderer at de kartlegginger og utredninger som beskrives i planprogrammet, ikke i tilstrekkelig grad vil kunne gi kunnskap om hvor faunapassasjer skal plasseres og hvordan disse skal utformes. Av planprogrammet kapittel 6.7, fremkommer det at det er utført en runde med snøsporing på strekningen Dørdal – fylkesgrensa vinteren 2020, samt at det er satt i gang kartlegging av krysningsfrekvens for Tvedestrand – Arendal. I temamøte om vilt som ble avholdt på Brokelandsheia 10.09.2020, ble det redegjort for at det skal gjøres konkret kartlegging også på strekket fylkesgrensa – Tvedestrand. Vi ber om at dette konkretiseres i planprogrammet. Med bakgrunn i at fremdriftsplanen legger opp til vedtak av detaljreguleringa allerede i juni 2021, og all den tid man ikke er sikra snø kommende vinter, forventer vi at snøsporing er én av flere metoder som skal benyttes for å kartlegge viltkryssinger på det aktuelle strekket. Vi er kjent med at GIS-analyser er benytta i forbindelse med planlegging av E39 gjennom Lyngdal, for å lokalisere steder der det er sannsynlig at vilt krysser. Vi ber om at denne typen analyser benyttes også i dette arbeidet, og at viltkameraer, samt lokalkunnskap, benyttes for å verifisere om vilt faktisk krysser de aktuelle områdene. Vi ber om at planprogrammet oppdateres i tråd med dette. Vi anbefaler også at det blir gjennomført befaringer med aktuell kommune og Fylkesmannen.

I tillegg til de konkrete forslagene til tiltak for vilt som innarbeides i planens juridiske dokumenter, forventer vi at det som del av konsekvensutredninga, gjøres en samla vurdering av om hensynet til hjortevilt er ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Vi viser ellers til Håndbok V134 Veger og Dyreliv (2014) i forhold til blant annet før- og etterundersøkelser. Etterundersøkelser må gjennomføres for å dokumentere funksjon. Dersom faunapassasjer viser seg ikke å fungere som planlagt, må det gjøres tiltak (optimalisering). Etterundersøkelsene må gjennomføres av kompetent viltfaglig personell.

Det er etter vår merknad til tidligere utkast til planprogram, tatt inn at faunapassasjer som hovedregel kun skal ha én funksjon; som passasje for vilt. Videre står følgende: «Dersom det legges opp til underganger/ overganger der funksjoner kombineres, må det etterstribes større åpenhetsindekser/ bredder enn minimumstallene som skisseres i håndbøkene.» Ved kombinasjon av funksjoner, mener vi at det bør være et krav at man legger opp til større åpenhetsindekser/ bredder, da løsningene ellers vil

fungere dårlig som under-/overganger for vilt. Vi mener ordlyden i planprogrammet bør endres på dette punktet. For så vidt gjelder lysåpning og bredder på viltpassasjer viser vi til Sluttrapportene fra Elgprosjektet i Akershus og de anbefalingene som fremsettes der.

En utfordring der faunapassasjer utformes for kun å ha funksjon som passasje for vilt, og dermed med tilhørende åpenhetsindekser, er at disse i noen tilfeller etter etablering, likevel benyttes av folk i friluftslivssammenheng eller til annen for sambruk. Dette er uheldig av hensyn til viltet, da menneskelig aktivitet vil kunne påvirke viltets bruk av slike kryssinger. I nevnte temamøte om vilt ble det løftet fram slike konkrete erfaringer fra allerede utbygd 4-felts E18 innenfor Vestfold og Telemark. Vi ber om at denne problemstillinga drøftes i utredningene, og at det for de konkrete tilfellene vurderes om det ved valg av åpenhetsindekser, er behov for å ta høyde for en ikke tiltenkt fremtidig sambruk, alternativt at det aktivt tilrettelegges for friluftsliv andre nærliggende steder.

Tett på hovedveier, spesielt i nærheten av planlagte kryss, vil det ofte bli et press på utbygging av arealer. Arealbruksendringer etter at ny vei er bygd, kan være en utfordring med tanke på å sikre at etablerte viltoverganger ikke mister sin funksjon ved at viltet fordrives av ny virksomhet tett på etablerte viltpassasjer. Vi ber om at denne utfordringa drøftes, og at man ser på løsninger for hvordan man på best måte kan sikre juridisk at viltpassasjenes funksjon ivaretas, også i et lengre tidsperspektiv. Bruk av hensynssoner kan være ett verktøy for å sikre at det ikke planlegges annen aktivitet i områdene rundt viltsonene. Det er viktig at disse hensynssonene er tilstrekkelig store til å sikre fleksibilitet til fremtidige arealbruksløsninger.

Det er viktig å kartlegge aktuelle kryssområder spesielt godt i forhold til hjortevilt, jf. utfordringer med elg på Grenstøl. Mindre justeringer av kryssplasseringer kan potensielt redusere konfliktene.

Planprogrammet påpeker at det som del av planarbeidet skal vurderes plassering av viltgjerder. Dette er en dagsaktuell problemstilling, da vi ser at påkjørsler av vilt er en stor utfordring på ny E18 mellom Arendal og Tvedestrand. Både av hensyn til trafikksikkerhet og av hensyn til vilt, forventer vi at dette temaet utredes tilstrekkelig og at det planlegges for gode løsninger i dialog med viltkyndig fagpersonell, for å hindre at vilt kommer inn på veien. Fylkesmannen understreker at det er avgjørende med god dialog og diskusjon av løsninger så tidlig som mulig. Dette bør ideelt sett fastsettes i forbindelse med planarbeidet, men seinest i god tid før anleggsarbeidet er i gang, mens det ennå er rom for endringer i utforming av løsning. I de tilfeller der drøfting av løsninger først etableres når konstruksjonen i praksis allerede er under oppføring, er det lite rom for reell medvirkning for Fylkesmannen.

Landbruk

Vi gir faglig råd om at det velges løsninger for fremføring av veien som minimerer behovet for omdisponering av dyrka mark, samt begrenser oppstyking av jorder, dette gjelder spesielt i området ved. Her bør bru vurderes som avbøtende tiltak. Bemerke at høyde på bruer vil påvirke i hvilken grad arealer med dyrka mark blir liggende i skygge. Ved vurdering av løsninger må dette veies opp mot hensyn til andre ikke-prissatte temaer. Fysiske inngrep som fører til endring av hydrologiske forhold, kan få konsekvens for dyrka mark. Slike konsekvenser må beskrives, og avbøtende tiltak må vurderes og sikres i planen. Understreker at matjordplan må utarbeides av fagkompetanse på området. Som hovedregel bør all matjord nyttes for å produsere mat, og fortrinnsvis i nærheten av der jorda omdisponeres. Forslag til matjordplan bør følge planen ved offentlig ettersyn av planforslaget.

Klima

Generelt er planens målsettinger for klima gode og ambisiøse. Vi forventer at det i planarbeidet konkretiseres hvilke tiltak som skal gjennomføres for å innfri målene. De ulike tiltakene som skal gjennomføres må videre kvantifiseres, slik at det tydelig går frem hva som er forventet virkning av det enkelte tiltak, og slik at man i sum faktisk innfrir de oppsatte målene. Ved utarbeiding av planen må klimamål forankres i bestemmelsene.

I planprogrammets kapittel 2.3 står det at det med utgangspunkt i målene for kommunedelplanen, er utarbeida mål for reguleringsplanarbeidet. Et av resultatmålene for prosjektet er 30 % reduksjon av klimautslipp i anleggsgfase. Tilsvarende mål i arbeidet med kommunedelplanen var en reduksjon på 40 %. Vi etterlyser en forklaring rundt hva som er bakgrunnen for denne endringa og understreker at vi forventer at man viderefører kommunedelplanens ambisiøse mål for klima.

Klimautslipp som følge av arealbruksendringer har fått økt oppmerksomhet i den senere tid. Miljødirektoratet fremhever i brev til Klima- og Miljødepartementet av 29.06.2020, at nedbygging eller omdisponering av naturområder som skog eller myr, som inneholder store lagre av karbon, medfører økte klimagassutslipp samt at det reduserer potensielt fremtidig opptak av karbon fra de aktuelle arealene.

Vi forventer at plassering og utforming av vei søker å redusere klimautslippene som følge av arealbruksendringer. Vi viser for øvrig til eget avsnitt om myr. Som del av arbeidet med kommunedelplanen ble det foretatt en enkel utregning av utslipp fra arealbruksendringer som følge av bygging av ny vei. Denne ble holdt utenfor i det endelige anslaget for klimavirkninger, fordi usikkerheten ble pekt på å være for stor. Når veilinja nå skal detaljplanlegges, herunder ved at løsninger for hvor veien skal gå i bru, i tunnel og i dagen skal bestemmes, forventer vi en mer detaljert utregning av utslipp som følge av arealbruksendringer, og at slike utslipp inngår i klimaregnskapet for veiprojektet. Dersom dette utelates, vil vei i dagen kunne komme uforholdsmessig godt ut sammenlignet med f.eks. tunnel.

Det finnes per i dag ikke én fastsatt måte å beregne klimautslipp fra arealbruksendringer på, herunder er det ingen felles mal for hva slags utslippsfaktorer som skal benyttes for de ulike typene arealbruksendringer. Utslippsfaktoren som er benytta for myr i de beregninger som ble gjort i forbindelse med kommunedelplanen, vurderes å være lav og vurderes å favorisere veiløsninger i dagen. Videre kan det synes som at det ikke er samsvar mellom utslippsfaktoren som er benytta for myr og den metodikken det vises til. Vi ber om en oppklaring her. Ved utarbeiding av et nytt budsjett for klimautslipp som følge av arealbruksendringer, forventer vi at man går mer detaljert til verks i form av at man foretar en grov inndeling i dype og grunne myrer. Vi gjør oppmerksom på at myrdybde er tilgjengelig i Kilden (kartløsning fra NIBIO med diverse arealinformasjon). For store myrrealeer som kan bli berørt av tiltaket, bør faktisk myrdybde måles.

Når det gjelder Fylkesmannens forutsetning om istandsetting av dagens E18 mellom Pinesund og Moland til natur, så vil dette i et generasjonsperspektiv kunne bidra til å redusere tiltakets totale klimautslipp. Dette er et forhold som bør tas med i det totale budsjettet for klimautslipp.

Blant planens definerte effektmål er det et mål at reguleringsplanene skal muliggjøre et transportsystem som legger til rette for økt kollektivbruk. I denne sammenheng slutter vi oss til Agder fylkeskommune sitt innspill om at kryss/ knutepunkt utformes slik at det blir kortest mulig omvei for bussene, ved at det avsettes areal på rampene til bussholdeplass. Dette vil bidra til å gjøre bussreiser mer behagelige, og det vil redusere reisetider for buss, noe som er viktig for å få flest mulig til å velge kollektivtrafikk fremfor privatbiler. Vi ber videre om at det i større grad innarbeides at det skal vurderes hvordan man kan stimulere til bruk av sykkel. Konkret bør det vurderes å legge til rette for sykkelparkering i tilknytning til kollektivknutepunkt og holdeplasser på rampene.

Barn og unge

I rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging påpekes det at barn er den gruppa i befolkninga som bruker utearealene mest. Fremføring av ny E18 vil kunne komme i konflikt med arealer som i dag er i bruk av barn og unge. I denne sammenheng minner vi om at det ved omdisponering av slike arealer, er krav til å skaffe erstatningsarealer, jf. forannevnte retningslinje. Her vektlegges videre at tilgjengelighet, og gode atkomstmuligheter til arealer og anlegg for fysisks aktivitet og friluftsliv i nærmiljøet er særdeles viktig. Dette tatt i betraktning forventer vi at det også planlegges for erstatningsarealer i de tilfeller der barn avskjæres fra arealer som er i bruk til barns lek.

Abel skole, i Gjerstad kommune, ligger tett på eksisterende E18. Vi er kjent med at Abel skole benytter arealene på sørsida av dagens E18 i undervisninga og som turområde. Vi forventer at det planlegges for erstatningsarealer dersom disse arealene blir berørt av en utbygging, samt dersom tilgjengeligheten til arealene reduseres. Abel skole er meget støyutsatt i dag. Bygging av ny E18 vil, avhengig av endelig plassering av veilinja, kunne føre til at ny E18 blir liggende i noe større avstand fra skolen.

	<p>Hvorvidt dette vil medføre en bedring i støyforhold er uavklart. Blant annet vil økt fartsgrense på ny vei, og plassering av veien i terrenget, påvirke det totale støybildet. Av hensyn til skolen og dens nærmiljø forventer vi at det gjøres grundige vurderinger rundt hvordan støyen kan minimeres. I planlegginga bør det bl.a. tilstrebtes å bevare eksisterende vegetasjon, både med tanke på å redusere støy, men også for å minske opplevelsen av å være tett på et stort veianlegg.</p> <p>Avsluttende merknader: Avslutningsvis minner vi om at det av hensyn til arkivering, ikke er tilstrekkelig at det sendes lenker til dokumenter ved høringer og offentlig ettersyn. Samtlige dokumenter i saken må sendes Fylkesmannen som faktiske vedlegg som kan arkiveres.</p>
<p>Vestfold og Telemark fylkeskommune 14.20.2020</p>	<p>Vestfold og Telemark fylkeskommune: Orienterer om bakgrunn for varselet og hvilke temaer som ble spesielt vektlagt i kommunedelplanprosessen. Orienterer videre om sin rolle. Kommenterer på de deler av planarbeidet som berører ansvarsområdet og gjelder spesielt delen i Vestfold og Telemark fylke.</p> <p>Regional utvikling Under punkt. 7.6 i planprogrammet oppgis det at ved detaljering av kryssplassering/løsninger og arealbruk rundt disse skal føringer fra overordna planer (regionalplaner) benyttes.[...] ved vurdering av eventuelle nye handels-/ næringsområder. Fylkeskommunen har vært i kontakt med Nye Veier i høringsperioden og fått bekreftet at tilrettelegging for nye handels-/næringsområder ikke er en del av denne planprosessen. Etter fylkeskommunens vurdering må eventuelle arealendringer langs ny E18 vurderes gjennom revisjon av arealdelene i kommunene, og vi forutsetter derfor at teksten i avsnitt 7.6 endres før planprogrammet vedtas.</p> <p>Jordvern Positivt at det tilstrebtes å unngå omdisponering av dyrka og dyrkbar mark, og at det skal utarbeides en matjordplan. Nye veier bør samarbeide med landbruksforvaltningen i kommunene i dette arbeidet.</p> <p>Vannressursforvaltning Regional plan for vannforvaltning for vannregion Vest-Viken 2016-2021 legger føringer for tiltak/aktivitet som kan påvirke vannforekomstene innenfor planområdet. I saker der kommunen er myndighet må det vurderes om den nye aktiviteten/det nye inngrepet i en vannforekomst fører til at miljømål ikke nås eller at tilstanden forringes, og eventuelt om vilkårene etter vannforskriften §12 er oppfylt. I tillegg til Store Grøtvann i Kragerø, bør Hullvann i Kragerø og Bakkevann i Bamble som vannkilder for smoltanlegg omtales som vannmiljøer med høy sårbarhet. Vannkvaliteten må ikke forringes, ei heller i anleggsperioden.</p>

Vilthensyn

Det forutsettes at det legges til rette for viltoverganger der en har registrert viktige trekkområder for vilt, samt at dette blir supplert med fungerende viltgjerder. Data ifm. viltovervåkning med kamera kan supplere eksisterende kunnskap.

Idrett- og friluftsliv

Det forutsettes at det stilles krav til avbøtende tiltak der utbygging fører til negative konsekvenser for viktige friluftslivsområder.

Landskap

Landskapsbildet ble utredet for alternative korridorer for E18 i forbindelse med KDP. Ser det som viktig at det legges opp til god landskapsetikk og landskapspleie langs traseen – særlig nær vann og eksponerte partier. I planarbeidet skal 3D-visualisering brukes.

Klima og energi

Med basis i klimabudsjettet, som skal utarbeides ifb. med planen, oppfordres det til å optimalisere linja for å redusere klimagassutslipp og sette klimakrav i anskaffelsen av byggeprosjektet. Det er forankret i gjeldende regional klimaplan for Telemark (2019-2026).

Viktig å etterleve presiseringen om at veianlegget ikke skal påvirke vannstrømmen ved 200-årsflom med klimapåslag. Positivt at det skal gjøres analyser av myr og våtmarksområder som blir berørt av det planlagte veianlegget. Skal vurderes hvilken klimaeffekt arealbeslagene i disse områdene vil ha for klimabudsjettet. Regional klimaplan for Telemark har en strategi for økt karbonbinding i jord, som innebærer å ta særskilt vare på – og unngå omdisponering av myrområder. Oppfordrer til å optimalisere linja for å unngå arealbeslag i myr.

Samferdsel

Merknader for temaet samferdsel knytter seg hovedsakelig til konsekvensene for eksisterende riks- og fylkesveinett i området og tilrettelegging for kollektivtrafikk.

Til planprogram:

Vil at det i planprogrammet i større grad spesifiseres hva som skal utredes når det gjelder trafikale virkninger, etterbruk og ev. ny funksjon for transportsystemet som helhet. Det må utredes hva man skal gjøre med eksisterende E18 og tilstøtende berørte fylkes-/ riksveier, selv om disse også ligger utenfor det anviste planområdet for ny E18. Momenter som må presiseres og utredes nærmere:

-Trafikale konsekvenser for lokalveivettet, primært dagens riks- og fylkesveier.

- Utbedringsbehov for etterbruk på tilstøtende berørte riks- og fylkesveier, særlig med vekt på hensynet til myke trafikanter, eventuelt om det er behov for nye lokalveier.
- Om det er hensiktsmessig at hele eller deler av eksisterende E18 får ny funksjon som lokalvei, gang-/sykkelvei, turvei e.l., eller får en annen arealbruk enn vegformål.
- Om hele eller deler av eksisterende E18 kan fjernes og gjøres om til LNF-områder, da det er svært få veiatkomster fra dagens E18 på den aktuelle strekningen. Noen atkomster er stengt med bom og brukes det vi kjenner til av tømmerbiler, renovasjonsbiler og brøytebiler.
- Beslutningsgrunnlag og eventuelle kriterier for omklassifisering, for å kunne vurdere om det er hensiktsmessig at hele eller deler av eksisterende berørte riks- og fylkesveinett bør få endret status, endret arealbruk eller kan fjernes og gjøres om til LNF-områder.
- Vurdering av nødvendige rekkefølgebestemmelser knytta til tiltakene som omfattes av kulepunktene ovenfor.
- Behov for omkjøringsvei, som påpekt i planprogrammets punkt 7.5.

Angående utredningsbehov knyttet til omklassifisering vil vi påpeke at ordlyden i planprogrammets punkt 7.8.1

«Omklassifisering av vegnett vil bli omtalt i reguleringsplanforslaget» er betydelig svakere enn i KDP bestemmelse 5.6 om trafikale virkninger for lokalveinettet: «I utredningene skal det inngå en vurdering av behov for omklassifisering av avlastet veinett som følge av ny E18. På bakgrunn av utredningene skal dimensjoneringsklasse for lokalveier fastsettes.» Ber om at utredningene om omklassifisering følger opp KDPs bestemmelse og våre prikkpunkt over, for å gi et godt vurderingsgrunnlag for videre avgjørelser.

Nødvendig tilrettelegging og utforming av kollektivknutepunkt som skal lokaliseres i tråd med gjeldende KDP må utredes, som påpekt i planprogrammet. For å sikre god lokalkunnskap i kollektivutredning bes det om tett dialog og samarbeid med Vestfold og Telemark fylkeskommune. Ser at analyseår 2060 er benyttet som grunnlag for utredning av framtidig biltrafikk. Likevel legges det opp til at man skal legge eksisterende kollektivtilbud til grunn når det gjelder kollektivutredning. Dersom man skal nå fremtidens klimamål og bedre mobilitet for ulike trafikantgrupper, må man også øke kollektivtrafikkens konkurransekraft til fordel for bilen. Kan ikke bygge nye trafikale knutepunkt med kapasitet på et minimumsnivå basert utelukkende på eksisterende kollektivtilbud. Setningen i punkt 7.5 må derfor endres til «Eksisterende kollektivtilbud og framtidig behov legges til grunn for utredningen».

Merknad til varsel om oppstart:

Kollektivtrafikk

Det må legges til rette for god framkommelighet for kollektivtrafikken med effektive og fleksible løsninger. Må tas høyde for at det kan etableres bussholdeplass på selve rampene i planskilte kryss, mtp. ekspressbussene. Utforming av kryssene må sikre

visuell kontakt fra E18 til kollektivholdeplass og parkeringsplass slik at kryssområdene oppleves som attraktive og trygge. God tilgjengelighet, korte avstander for myke trafikanter og universell utforming må vektlegges. Reguleringsplanen bør inneholde en standardisering av leskur med mulighet for elektroniske informasjonssystemer/sanntidstavle.

Det må planlegges for kiss'n'ride, innfartsparkeringsplasser og sykkeloppstillingsplasser med funksjonelle tak i forbindelse med parkering rundt kollektiv infrastruktur. Det bør også settes av arealer til etablering av hurtigladestasjoner i kryssområdene. Innfartsparkeringsplasser bør planlegges for normal ladeinfrastruktur for en større andel av oppstillingsplassene.

Nasjonale retningslinjer om samordnet areal- og transportplanlegging skal legges til grunn for rett lokalisering av knutepunkt. I Kragerø er markedet for lokale busser og skoleskyss i planområdet tilpasset etablert bosettingsmønster, skolestruktur og servicetilbud rundt Tangen og Sannidal. Det tilsier at kollektivknutepunkt for smidig overgang mellom lokalbusser og ekspressbusser langs ny E18 gjennom Kragerø, slik planen er lagt fram, må lokaliseres ved planlagt kryss på Fikkjebakke. Kortest mulig reisetid med kollektivtrafikk som er konkurransedyktig med bil gjør at det må legges til grunn absolutt kortest mulig trase for lokal kollektivtransport mellom Fikkjebakke, Tangen og Kragerø. Kollektivknutepunktet må i tillegg ligge sør for planlagt trase for E18. Er positive til at planområdet er utvidet nord for Tangen, som gir mulighet for en raskere adkomst til nytt kryss og kollektivknutepunkt på Fikkjebakke til og fra Kragerø.

Ser behov for både attraktive holdeplasser og ulike trafikantparkeringer ved Gjerdemyra da dette er et naturlig av- og påstigningssted for Grenlands- og Osloretta reiser med personbil/buss.

Følgkostnader og fylkesveiltak

Som påpekt i tidligere politisk vedtak og uttalelse til KDP forutsettes det at følgkostnader av utbedringer eller tilpasninger til ny funksjon på fylkeskommunalt veinett finansieres som en del av E18-prosjektet. Gjelder også fylkesveier som ev. skal benyttes som tilkomst til deponi, og nye kryssløsninger som krever tilrettelegging for myke trafikanter. Det samme gjelder kostnader ved ev. omklassifiseringer.

Kjent med at Bamble kommune er opptatt av å se på nye muligheter i planområdet for tilrettelegging for særlig friluftsliv og tømmertransport. Kragerø kommune vil bl.a. undersøke behov for nye avkjørselsregimer og utbedre tilrettelegging for myke trafikanter fra området rundt Gjerdemyra og videre i retning Sannidal. Fylkeskommunen støtter at det ses nærmere på løsninger for disse temaene, og forutsetter å bli tett involvert i arbeidet som angår fylkesveiene.

Kulturarv

Viser til uttalelse til KDP. Har vektlagt kulturminneverdiene som ligger i kulturmiljøet rundt Sannidal kirke og kirkested. Bra med veilinje for ny E18 som ivaretar dette kulturmiljøet og ligger skjermet fra det. Forventes at våre tidligere innspill om området rundt avkjøringsveien fv. 256 fra Fikkjebakke ned mot Sannidal blir fulgt opp. Ved utarbeidelse av reguleringsplanen må det søkes etter løsninger som minimaliserer inngrep i kulturminneobjekter.

Konsekvenser av ulike typer aktuelle inngrep må utredes. Forutsetter at området blir ivaretatt med regulering til bevaring og bruk av tilpassede hensynssoner og bestemmelser. Ber om dialog i forkant av offentlig ettersyn.

Automatisk freda kulturminner

Det har blitt gjennomført arkeologiske registreringer innenfor varslet planområdet i 2019 og 2020. Planen er i konflikt med automatisk freda kulturminner. Kan ikke gi en endelig uttale til reguleringsplanforslaget før de arkeologiske registreringene er ferdigstilt.

Tidligere kjente automatisk freda kulturminner

Til nå er det kjent over 70 automatisk freda kulturminnelokaliteter innenfor planområdet. Det var få kjente automatisk freda kulturminner i planområdet ved varslet oppstart for kommunedelplanen. Dette har endret seg gjennom Kulturarv sitt arbeid, som viser høy tetthet og variasjon i tid av kulturminner innenfor planområdet.

Lokalitetene er tilgjengelig via Askeladden. Det pågår fortsatt registreringer i området og rapport er under utarbeiding.

Kulturmiljø Sannidal – id 160601 og 271861

Gravfeltet (id 160601) må ivaretas ved bruk av hensynssoner, jf. pbl § 11-8 c og d. Det er gjort funn av ytterligere et gravfelt fra jernalder (id 271861) like nord fv. 256. Trolig et sammenhengende gravfelt.

Ut ifra detaljeringsnivået på varslet reguleringsplan er det vanskelig å se om planen er i direkte konflikt med de to gravfeltene. Dette må avklares. Positive til utvidelsen av planområdet nord for Tangen med mulighet for alternativ plassering av nytt kryss og vei. Ber om at kulturmiljøet ivaretas gjennom planprosessen med bruk av hensynssoner, gode bestemmelser og ev. avbøtende tiltak. Ber om dialog i forkant av offentlig ettersyn.

Postveien

Deler av den gamle postvegen (id 266161) går gjennom planområdet. Kulturminnet er ikke automatisk fredet. Oppfordrer til at veistrekket blir ivaretatt.

	<p>Krav om registrering Anser det for å være et høyt potensial for nye funn innenfor nye områder som er lagt inn. I henhold til kulturminneloven (kulml) § 9 må vi derfor utføre en arkeologisk registrering før vi kan gi endelig uttalelse til planforslaget. Er allerede i dialog med Nye Veier.</p> <p>Hensynssoner Automatisk fredete kulturminner skal vises som hensynssone d i plankartet. Avgrensingen av hensynssone d tilsvarer sikringssonen til kulturminnet og skal fremstilles med sosi-kode H730_#. Hensynssone d må/bør omgis av en hensynssone c som fungerer som en buffer for kulturminnet. Fremstilles med sosi- kode H570_#. Den geografiske avgrensingen av hensynssone c skal skje i samråd med regional kulturminneforvaltning. Ber om kontakt i god tid før offentlig høring.</p> <p>Mulighet for dispensasjon Orienterer om mulighet for disp. om det viser seg at et automatisk fredet kulturminne ikke kan sikres gjennom planen. Om det blir innvilget dispensasjon, vil det vanligvis stilles vilkår om en arkeologisk utgravning før tiltak i planen blir realisert. Dette vilkåret skal innarbeides i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Avklare konflikt Viser til pågående dialog knyttet til registreringer, og ber om at det tas kontakt i god tid før planen legges ut til offentlig ettersyn. Saksbehandler for arkeologi er Anja Nordvik Sætre, anja.nordvik.setre@vtfk.no</p> <p>Angående kulturminner i vann vises det til uttalelse fra Norsk maritimt museum.</p>
Kystverket Sørøst 15.10.2020	Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Jobber for effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnæringens behov for framkommelighet og effektive havner. Kystverket Sørøst kan ikke se at planarbeidet vil ha betydning for våre interesser. Har av den grunn ingen merknader til igangsettingen av planarbeidet.
Skien kommune 16.10.2020	Beskriver bakgrunn for saken og saksfremstilling. Ser videre på effekt av saken. Effekten for temaene vil bli utredet som en del av konsekvensutredningen og er ikke tema i høringsuttalelsen. Prosjektet styrker mobiliteten mot region Sørlandet og ønskes velkommen av Skien kommune som hovedstad for region Vestfold og Telemark. Tilfreds med at utvikling av kollektivknutepunktene også blir en del av planarbeidet og forutsetter at «Regional plan for samordna areal- og transport for

	<p>Telemark 2015-2025» legges til grunn. Uttalelsen er politisk behandlet med tilleggsforslag om at "Der ny vei legges over dyrket mark skal matjord omdisponeres slik at potensialet for matproduksjon opprettholdes. Se 7.3.5.1". Enstemmig vedtatt.</p>
<p>Fylkesmannen i Vestfold og Telemark 16.10.2020</p>	<p>Orienterer om plansaken og Fylkesmannens rolle. Kommenterer på de deler av planarbeidet som berører fylkesmannens ansvarsområder og som gjelder spesielt delen i Vestfold og Telemark fylke.</p> <p>Naturmangfold på land Konstaterer at det i kommunedelplanarbeidet er gjort anstrengelser for å redusere inngrep i viktige naturtyper og myrområder. Anbefaler å videreføre denne aktsomheten ved ytterligere optimalisering. Minner om at truede naturtyper representerer nasjonale interesser selv om de kan være klassifisert til regional (B) eller lokal verdi (C) jf. DN-håndbok 13. Beskyttelse av myrområder for reduksjon av CO₂ utslipp og ivaretagelse av flomdempende effekt bør få betydning for trasévalg og plassering av evt. deponiområder. Minner om at bergarten amfibolitt er kjent for å være opphav til næringsrik og basisk forvittringsjord som gir grobunn for verdifulle arter og naturtyper. Anbefaler ekstra varsomhet v/slike forekomster. Strekningen Dørdal – Tvedestrand kan romme forekomster av sand som gir levested for truede insekter. (Eks. v/Auråa). Fylkesmannen er kjent med at NV siden høsten 2019 har arbeidet systematisk med å dokumentere trekkruiter for vilt. Oppfordrer om å videreføre kartleggingen med sikte på å velge optimale steder for planfrie faunapassasjer. Sammenholdt med hensynssonene på kommunedelplankartet anbefales det å vurdere noen kortere avstand mellom faunapassasjene. Undersøkelser viser at planfrie faunapassasjer bidrar sterkt til at motorveien ikke kommer i konflikt med naturmangfoldlovens forvaltningsmål for artene. Minner om at egennavn som Husfjell eller Hufjell normalt har tilknytning til arten hubro i eldre lokal språkform, og anbefaler å undersøke slike lokaliteter. Hubro er en sterkt truet rødlisteart (EN) i Norge.</p> <p>Innspill til planprogrammet: Ber om at kategorien <i>truede naturtyper</i> beskrevet i <i>Norsk rødliste for naturtyper</i> beskrives spesielt i tillegg til de øvrige kategoriene naturtyper. Det anbefales å ta inn undersøkelser av eventuelle sandforekomster som veilinja vil krysse mhp. truede og sjeldne insekter. Anbefaler at målene om å skåne utbygging og massedeponering på myr uttrykkes enda klarere i planprogrammet hvor dette er relevant.</p> <p>Vannmiljø Verneområdet Bamble-Solum-Drangedal omfattes av forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (RPR). Vassdragsvernet og de nasjonale målene er relevante for linjeføring generelt og for konstruksjoner og veifyllinger i nærområdet til vannforekomstene Hullvann, Bakkevann og Gongeelva. For Bakkevann anbefales bruløsning, uten utfylling i innsjøen, lenger øst enn eksempellinja. Minner om at utfylling i innsjøer og elver fordrer særskilt avklaring med Fylkesmannen som myndighet. Anbefaler generelt minst mulig berøring av selve elvesonen v/kryssing av vassdrag. Er i utgangspunktet kritiske til å fylle i Stidalskilen med sprengt stein hvis eksempellinja velges. Motorvei i driftsfase medfører forurenset avrenning fra veiområdet. Forutsetter at det i reguleringsplanen beskrives rensetiltak og at det reguleres tilstrekkelig areal til slike tiltak.</p>

Innspill til planprogrammet: Anser at planprogrammet beskriver utfordringer, mål og videre utredningsbehov på en grundig måte. Ber om at hensyn som følger av vassdragsvernet nord-øst i planområdet beskrives med henvisning til RPR for vernede vassdrag.

Forurensning

Veitrafikk fører til at overflatevann fra veibane og sideterreng forurenses av miljøgifter, mikroplast-, asfalt- og jordpartikler. Salting medfører transport av salt til vassdragene. Vask av tunneler gir sterkt forurenset vaskevann. Reguleringsplanen må beskrive så effektive rense- og fordrøynings tiltak som mulig, og det må på plankartet settes av tilstrekkelig areal til slike tiltak. Til planprogrammet: Har ingen innvendinger til løsning til miljøprogram med strategier og mål i reguleringsplanfase, og detaljering og videreutvikling i miljøoppfølgingsplan i anleggsfase. Har lagt merke til krav til kartlegging og tiltaksplan ved mistanke om grunnforurensning (pkt. 7.8.4).

Landbruk

Anmoder om at strekningen v/Holtane syd for Gjerdemyra bearbeides spesielt for å redusere det direkte beslaget av dyrka mark og for å redusere arronderingsmessige ulemper på gjenværende jordbruksareal. Ved tiltak langs fv. 3374 Krokenveien anmodes det om grundig bearbeiding av alternativer med sikte på å redusere tap av jordbruksareal. Her er det også verdifullt kulturlandskap, og opprusting av fylkesveien må planlegges slik at landskapskvalitetene opprettholdes. Ved bruk av jordbruksareal som midlertidig anleggsområde anbefales strenge krav i matjordplan for å ivareta jordsmonnets produksjonsevne. Det forutsettes at skogsveinett opprettholdes på nivå med dagens situasjon. Til planprogrammet: Anbefaler at arealkategori dyrka mark arealberegnes. Vil markere at en grovmasket arealoppgave for skog av ulike boniteter også er et nødvendig beslutningsgrunnlag for selve reguleringsplanen, og at dette bør foreligge som en del av planbeskrivelsen.

Risiko og sårbarhet (ROS)

Anser at det i hovedsak ligger til rette for å opprettholde dagens vei som lokalvei. Den vil også fungere som avlastingsvei dersom ny E18 mod formodning skulle bli stengt i begge kjøreretninger. I den grad endelig trasé for E18 gjør det vanskelig å opprettholde en slik avlastingsvei, bør konsekvensene av dette drøftes i detaljert ROS-analyse. Til planprogrammet: Opprettholdelse av dagens E18 som lokalvei og mulig avlastingsvei kan bli et beslutningsrelevant tema på reguleringsstadiet dersom alternative linjer har ulik innvirkning. I så fall anser fylkesmannen det som et tema av betydning for samfunnssikkerheten som bør drøftes.

Nærmiljø og støy

Anbefaler å optimalisere linjevalg og støyskjerming med sikte på å dempe ulemper mht. nærføring og støy. (Eks. ved Gjerdemyra).

Til planprogrammet: Anbefaler å utarbeide støysonekart med intervaller på 5 desibel helt ut til 40 dBA med tanke på påvirkning på turområder og andre områder som iddelt bør ha lavt støynivå, så som kirkesteder og spesielle naturområder. Viser til pkt. 2.3 i retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)

Massedeponier

Sprengt stein er en ressurs for samfunnet som primært bør anvendes til samfunnsnyttige formål. Ved identifisering av egnede lokaliteter er det nærliggende å søke etter forsenkninger/dalformasjoner. Da oppstår gjerne konflikt mht. vannmiljø og bevaring av myr. Med henvisning til nasjonal miljø- og klimapolitikk signaliseres en svært restriktiv holdning til påvirkning av myr/våtmark og verdifulle bekkedrag. Deponering innenfor regulert veiområde til støyvoller, modifisering av sideterreng el.l. kan være hensiktsmessig. Anbefaler at slik anvendelse har utgangspunkt i funksjonelle behov, og ikke medfører økt belastning på vannmiljø eller annen verdifull natur.

Til planprogrammet: Minner om at eventuelle forslag om deponiområder utenfor varslingsområde datert 28.08.20 vil fordre nytt reguleringsvarsel.

Klimarelaterte spørsmål

Klimaendringer utløser større krav til robusthet i overvannsystem for å opprettholde framkommelighet på ny E18 under ekstreme regnværsepisoder og -perioder.

Til planprogrammet: Anbefaler at avsnittet om overvann gir klarere føringer både for hensynet til overvannsdrenering og framkommelighet for biltrafikken, og behovet for fordrøying av hensyn til vassdrag og samfunnsverdier nedstrøms veien.

Anleggsfasen

Deler av anleggsaktiviteten vil fordre avklaring etter forurensningslovgivningen, eventuelt vassdragslovgivningen som vannressurslov og/eller forskrift om fysiske inngrep i vassdrag. Anbefaler at spørsmål knyttet til konsesjonsbehandling tas opp med Fylkesmannen på et tidlig stadium i den videre prosessen.

Til planprogrammet: Samlet omfang av utfordringer knyttet til anleggsfasen fremkommer ikke tydelig nok i planprogrammet. Anbefaler at krav om fremlegging av detaljert miljøoppfølgingsplan for planmyndigheten sikres i reguleringsbestemmelsene. Likevel bør det legges opp til en kontinuerlig utvikling/forbedring av en slik plan i anleggsfasen.