



Notat kommunevise tilbakemeldinger perioden januar-april 2021

E18 Tvedestrand – Bamble. Detaljreguleringsplan.

Oppdragsnr:	100411
Oppdragsnavn:	E18 Tvedestrand – Bamble. Detaljreguleringsplan.
Dokument nr.:	NV38E18TB-PLA-NOT-0001
Filnavn	E18TB Notat kommunevis dialog

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av

Forord

Denne fagrapporten er utarbeidet som en del av arbeidet med reguleringsplan for E18 mellom Tvedestrand og Bamble. Veistrekningen går gjennom kommunene Bamble og Kragerø i Vestfold og Telemark, og kommunene Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Agder. Rapporten tar for seg temaet kommunevise tilbakemeldinger etter dialogmøter, perioden januar-april 2021.

Tiltakshaver og ansvarlig for utredningen er Nye Veier.

Hos Nye Veier leder Stian Blindheim arbeidet med reguleringsplanen. Kristian de Lange er prosjektleder hos COWI AS. Fagansvarlig for kommunikasjon og medvirkning har vært Rina Brunsell Harsvik.

Mai 2021
Rugtvedt

Innhold

Forord	3
1. Bakgrunn	5
2. Om prosessen.....	6
3. Kommunevise tilbakemeldinger fra notat av 16. februar 2021	7
3.1. Bamble kommune.....	7
3.2. Kragerø kommune.....	9
3.3. Gjerstad kommune.....	12
3.4. Vegårshei kommune.....	16
3.5. Risør kommune.....	19
3.6. Tvedestrand kommune.....	22
4. Øvrige punkter	26
5. Oppsummering.....	27
6. Vedlegg.....	28
6.1. Kommunenes tilbakemelding 12. januar	28
6.2. Kommunenes tilbakemelding 16. februar	32
6.3. Presentasjon fra IKP-styrets femte arbeidsmøte.....	50
7. Utrykte vedlegg.....	64
7.1. Presentasjoner fra februar	64
7.2. Presentasjonene fra IKP-styrets arbeidsmøter nr. 1, 2, 3 og 4.....	64
7.3. Referat fra dialogmøter	64

1. Bakgrunn

Nye Veier har fått i oppdrag fra Stortinget i å utarbeide kommunedelplan med konsekvensutredning for strekningen E18 Dørdal – Grimstad. Kommunedelplanen ble vedtatt i 2019. I 2020 ble det vedtatt oppstart av reguleringsplanarbeidet for strekningen E18 Tvedestrand – Bamble. Planen er å legge reguleringsplanforslaget ut på høring i juni 2020.

Interkommunalt plansamarbeid (IKP) med strekningen E18 Dørdal – Grimstad ble etablert i 2018 med utgangspunkt i Plan- og bygningslovens §9. Dette var første gangen bestemmelsen ble tatt i bruk. Hensikten med et slikt samarbeid var å avveie hensyn og interesser på tvers av kommunegrenser, samt at det var ressurseffektivt for kommunene som var involvert.

IKP har etter plan- og bygningsloven blitt delegert myndighet av kommunestyrene for prosessledende vedtak - varsel av planoppstart, legge forslag til planprogram ut på høring, fastsette planprogram og legge planen ut på høring. Det er i tillegg etablert underutvalg for delstrekningene Tvedestrand – Bamble og Arendal – Grimstad. For dette planforslaget er det underutvalget Tvedestrand – Bamble som har håndtert detaljspørsmål knyttet til den konkrete delstrekningen og innstilt prosessledende beslutninger til styret. Sluttbehandling av planforslaget vil skje i den enkelte kommunes kommune-/bystyre.

I løpet av høsten 2020 ble det i forbindelse med reguleringsplanarbeidet gjennomført en rekke temamøter med kommunene, fylkeskommunene og statsforvalterne for å diskutere sentrale tema.

5. januar 2021, oppdatert 12. januar, oversendte Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei og Tvedestrand kommuner, samt Interkommunalt plansamarbeids styre dokumentet *Samlede innspill til Nye Veier fra styret og kommunene*. Styret og kommunene hadde gjennom desember 2020 arbeidet med punkter som de ønsket fokus på i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Dokumentet viste hva som var fokusområder og prioriteringer for kommunene. Det videre arbeidet med fokusområdene og prioriteringene skulle skje gjennom den løpende dialogen mellom kommunene og Nye Veier. Dokumentet omtales heretter notat av 12. januar.

Som følge av innspill fra styret og kommunene hadde Nye Veier en to-ukers arbeidsperiode med disse innspillene. Fokusområdene og prioriteringene var relativt omfattende temaer. Tilbakemeldingene fra Nye Veier ble presentert i kommunevise møter 2. og 3. februar.

På grunn av omfattende materiale og de kommunevise møtenes form opplevde kommunene at det var mindre rom for dialog og tilbakemeldinger fra kommunene i møtene. Det ble derfor avtalt at kommunene skulle gi sine utdypende tilbakemeldinger i et samlet dokument. Dokumentet *Kommunenes samlede tilbakemeldinger etter kommunevise møter i uke 5* ble oversendt Nye Veier 16. februar. Nye Veier og COWI gikk gjennom tilbakemeldingene og utarbeidet en fremdriftsplan inkludert en tett dialog med kommunene.

En generell tilbakemelding fra kommunene av 16. februar var at de opplevde en ubalanse i fremstillingene av argumentene i favør Nye Veier. Kommunene ønsket at vurderingene skulle balanseres bedre på faglig grunnlag.

Dette notatet beskriver hvordan prosessen ble gjennomført og hvordan innspillene ble håndtert på grunnlag av innspillene i den kommunevise tilbakemeldingen av 16. februar. Notatet Kommunevise tilbakemeldinger legges frem i forbindelse med oversendelse av plandokumentene til kommunene, fylkeskommunene og statsforvalterne.

2. Om prosessen

På bakgrunn av kommunenes tilbakemeldinger til Nye Veier henholdsvis 12. januar og 16. februar ble det gjennomført to perioder med møtevirksomhet mellom Nye Veier og kommunene:

- › På styremøtet 13. januar ble det orientert om prosessen overfor kommunene. Etter en kort, intern arbeidsperiode for Nye Veier og COWI ble det gjennomført kommunevise gjennomganger med tilbakemeldinger på innspillene fra hver av kommunene. Møtene ble gjennomført i uke 5. De kommunevise innspillene og presentasjonene som ble vist kommunene i uke 5 ligger vedlagt.
- › Som følge av kommunenes utdypende tilbakemeldinger i etterkant av møtet i uke 5, ble det besluttet å arbeide videre med kommunenes ønskede fokusområder og prioriteringer. Det ble gjennomført ytterligere samhandlingsmøter. Ny fremdriftsplan vedtatt. I denne omgang skulle også statsforvalterne og fylkeskommunene i de respektive fylker også inkluderes. I løpet av uke 5 til 15 ble det gjennomført temavise arbeidsmøter med IKP-styret. Temaene områdeutvikling langs nye E18, vilthåndtering og friluftsliv, tunnel, prosjektets bærekraftsmål og sertifiseringsverktøyet Ceequal ble gjennomgått. Videre ble det gjennomført ukentlige dialogmøter med kommunene, møter med statsforvalterne og fylkeskommunene, samt temamøter i denne perioden.

I IKPs styremøte 21. april ble justert fremdriftsplan vedtatt med utleggelse av planforslag i juni 2021.

Nye Veier benyttet digital innsynsløsning for å både gjennomgå mulige løsninger i møter, samt dele alternative linjeforslag, kryssløsninger mm med kommunene, fylkesmannen og statsforvalteren.

Nye Veier benyttet digital innsynsløsning for å både gjennomgå mulige løsninger i møter, samt dele alternative linjeforslag, kryssløsninger mm med kommunene, fylkeskommunene og Statsforvalteren. I innsynsløsningen var det mulig å se løsningene i 2D- og 3D-format, inkludert eksempellinja, fagtema, planforslaget osv.

3. Kommunevise tilbakemeldinger fra notat av 16. februar 2021

Under gjennomgås utdrag fra kommunenes innspill av 16. februar, deretter en kort oppsummering av hva man har blitt enige om gjennom dialogmøter og en skjematisk oversikt og konkret gjennomgang av tilbakemeldingene. Oppsummeringen er basert på presentasjon fra IKP-styrets femte arbeidsmøte 14. april 2021.

3.1. Bamble kommune

3.1.1. Kommunens innspill

Bamble kommune viser til at administrasjonen ikke har sett en helhetlig detaljplanskisse. Kommunen er opptatt av at de myke trafikantene, beboerne, blir ivaretatt.

Ny E18 medfører at en gjeldende plan for firefeltsvei oppheves langs eksisterende E18. Et utviklingsområde hjemlet i arealplan for Bakkevannet syd fjernes. Kommunen ønsker at detaljplanen derfor må inneholde:

- › En trafikkplan som erstatning for firefeltsplanen langs dagens E18, inklusiv hvileplassen der. Planen skal sikre fremtidig rekreasjon og badeplass, vurdering av gang- og sykkelveier, samt hjemmel til nye avkjørsler.
- › God og sikker avkjørsel fra dagens E18 til Gamle Sørlandske vei.
- › Sikre eksisterende og fremtidig bruløsning til Rørholtveien. Sikre gangtrafikk rundt Bakkevannet til Postveien fra begge sider.
- › Viltunder- og overganger må ha en betydelig bredde. Hensynssoner må sikres.
- › Original strandsone ved Bakkevannet syd forutsettes bevart. Tilrettelegging av pilar for ny vei ved eller i bukta kan tillates. Vannkvaliteten må ikke forringes i elv og gytetrekk som følge av ytterligere tiltak
- › Driftsveier for skogbruk må dimensjoneres for store kjøretøyer.

3.1.2. Oppsummering av justeringer som følge av kommunens innspill

Justeringene handler først og fremst om området ved Bakkevannet. Det legges inn i plandokumentene at dagens E18 omklassifiseres. På flere steder langs dagens E18 benyttes veiskulder til å etablere gang- og sykkelvei. Det er innarbeidet arealformål som grunnlag for utarbeidelse av trafikkplan, og plankartet er justert. Det er kommunen som utarbeider

trafikkplan og inkluderer vurderinger rundt rasteplass og hvileplass. Det legges inn i planbestemmelsene en tursti langs fremtidig fylkesvei for å sikre tilgang til Postveien. Detaljering av tursti gjøres i neste fase. Vannkvaliteten forringes midlertidig under anleggsperioden. Planbestemmelser og plan for ytre miljø utformes slik at vannkvaliteten tilbakeføres etter gjennomført anleggsperiode.

Vilthåndtering, inkludert viltpassasjer, behandles i egen prosess med eget dokument som legges frem i forbindelse med offentlig ettersyn. Se også informasjonsboks om generell håndtering av vilthensyn på strekningen under kapittel 3.6.2.

Konkrete justeringer etter dialog med Bamble kommune:

Innspill	Vurderinger
Hensyn til myke trafikanter ved Dørdal	Løses ved omklassifisering
Utviklingsområdet ved Bakkevannet	Innarbeides i plandokument
Sikre rekreasjon, hvileplass mm ved Bakkevannet	Innarbeides i plandokument
Sikre god avkjørsel ved dagens E18 og Gamle Sørlandske	Innarbeides i plandokument
Sikre bruløsninger ved Rørholtveien	Innarbeides i plandokument
Sikre gangtrafikk Bakkevannet og Postveien	Innarbeides i plandokument og løses ved omklassifisering
Viltunder- og overganger med bredde. Hensynssoner	Intensjonen anses innarbeidet i plandokument
Bevare original strandsone ved Bakkevannet syd	Innarbeides i plandokument
Ikke forringe vannkvaliteten i elv	Ivaretas for drift, men noe utfordring i anleggsfase. Omtales i plandokument og miljøprogram
Driftsveier dimensjoneres for store kjøretøy	Innarbeides i plandokument
Turvei mellom Skogen gård og Plassen gård	Innarbeides i plandokument

Figur 1: Oversikt over Bamble kommunes fokusområder og håndteringen av disse, jfr. IKP-styrets arbeidsmøte 14. april 2021.

3.2. Kragerø kommune

3.2.1. Kommunens innspill

Kommunestyret slutter seg til Nye Veiers anbefaling om at østre kryssalternativ skal benyttes på Fikkjebakke. Det forutsettes at det til høringen følger likeverdige vurderinger og kartframstillinger for midtre og vestre kryssalternativ.

Der veilinja går gjennom attraktive friluftsområder og inngrepsfri natur ønsker kommunen at landskapshensyn, tilrettelegging for friluftsliv, gode viltkryssinger og infrastruktur for skogbruket skal være viktige hensyn i planprosjektet.

Vilthensyn er spesielt viktig på denne veitraseen. Veien ligger i et svært viltrikt område som er viktig for å utveksle vilt med de fragmenterte områdene ut mot kysten. Kommunen forventer derfor at man forholder seg til oppdatert kunnskap om viltpassasjer. Det er også ønske om at viltgjerdet langs nåværende.

Kommunen ønsker at tunnel skal utredes som alternativ til skjæring på den ca. 1,5 km lange strekningen mellom Bråtvannsdalen og Blautmyrdalen. Skjæringen er et uforholdsmessig stort inngrep i et større ubebygde villmarksområde. Tunnelløsning vil erstatte to viltpassasjer og være av stor betydning for vandring til kystnære viltområder i Kragerø, Gjerstad og Risør mellom Kilsfjorden og Søndeledfjorden.

Kommunen mener at veien generelt bør legges tettere på eksisterende terreng hvor den nå er vist på fyllinger. I særlig grad gjelder dette strekningen Blautmyrdalen – Fikkjebakke. Det er avgjørende at man får en totalløsning som gir god avskjerming.

Kommunen mener at overskuddsmasser i størst mulig utstrekning må benyttes til å bygge opp landbruksarealer og næringsområder. For Kragerø gjelder dette særlig næringsarealer på Fikkjebakke. Der det er hensiktsmessig bør vollen bygges som avskjerming mot omgivelsene. Øvrige massedeponier bør fortrinnsvis etableres med tanke på senere gjenbruk. Kartlegging og håndtering av sulfidholdige masser må fremgå av planforslaget.

Brua over Kragerøvassdraget ønskes primært bygget uten fundamenter eller søyler ute i vassdraget.

Nåværende E18 må videreføres som fylkesvei på strekningen Gjerdemyra – Tangen. Det ønskes at det skal vektlegges gode løsninger for myke trafikanter inn mot krysset på Gjerdemyra fra Holtane, Våsjø og Farsjø. Planarbeid for gang- og sykkelvei langs fylkesvei 38 Drangedalsveien mot Sannidal og langs jernbanelinja fra Farsjø skal prioriteres med tanke på mulig ferdigstilling samtidig med E18.

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

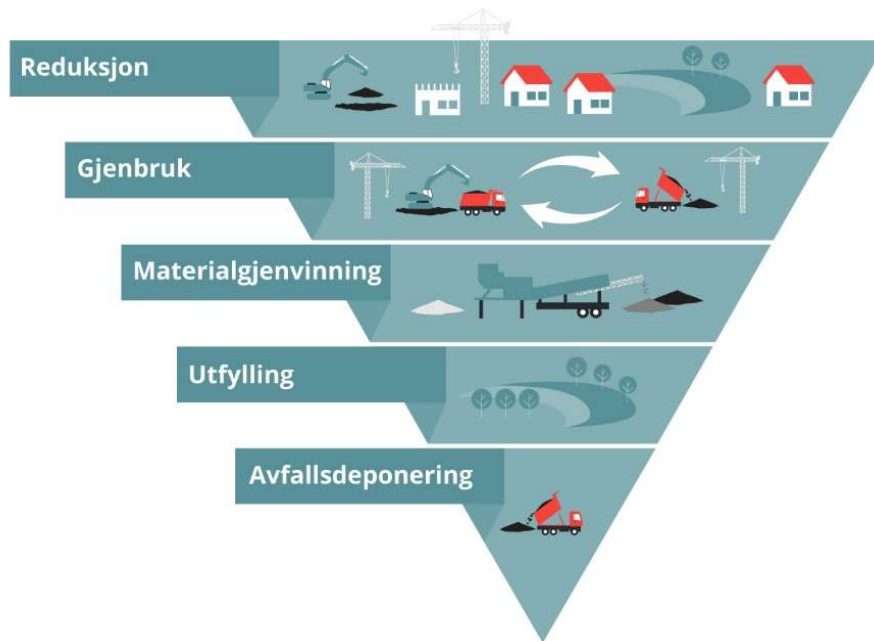
3.2.2. Oppsummering av konkrete justeringer som følge av kommunens innspill

Alternative kryssplasseringer på Fikkjebakke er vist i innsynsløsningen og beskrives i rapport Alternativvurdering veigeometri. Alternativer beskrives i materialet som sendes på høring. Fjerning av viltgjerder kan gjennomføres dersom det er trafikkmessig forsvarlig, gjøres strekningsvis og avklares med fremtidig veieier.

Gjennom hele planarbeidet har det vært arbeidet med optimalisering av linja ut fra tverrfaglige temaer. Forslaget som foreligger er resultat av vurderinger av hvilke løsninger med minst mulig konflikt for både prissatte og ikke-prissatte tema. Forslaget som foreligger er resultat av vurderinger av hvilke løsninger med minst mulig konflikt for både prissatte og ikke-prissatte tema (se Planbeskrivelsen). Hensyn til vilt/friluftsliv blir ivaretatt gjennom forslag til løsning. Se informasjonsboks om håndtering av vilthensyn under kapittel 3.6.2 og håndtering av friluftsliv, by- og bygdsliv under kapittel 3.3.2. Massehåndtering er et av mange faglige tema som ligger til grunn for optimaliseringene.

Generelt om håndtering av masser for strekningen:

Masser håndteres etter 'massepyramide' hvor det viktigste tiltaket er å begrense uttak av masser, beslaglegge færre arealer, redusere klimagassutslipp og forurensning. Ved optimalisering av linja har dette vært et viktig tema. Gjenbruk til for eksempel veifundament, materialgjenvinning ved å bearbeide masser til nytt produkt (knusing av stein), utfylling med overskuddsmasser etter gjenbruk og materialgjenvinning til voller, fundament mv, og avfallsdeponi til godkjente anlegg er i prioritert rekkefølge tiltak som kan gjennomføres når uttakene er begrenset så mye som mulig.



Figur 2: Massehåndteringspyramide, jfr. IKPs arbeidsmøte nr 2, 3. mars 2021.

I tilknytning til Kragerø kommunes behov er det avsatt areal til mulige støyvoller som kan opparbeides dersom det blir masseoverskudd.

Bruløsninger ved Kragerøvassdraget anbefales løst gjennom byggesak. I løpet av prosessen er det enighet mellom aktørene at nåværende E18 videreføres som fylkesvei på strekningen Gjerdemyra – Tangen.

Det er foreslått en ny løsning for kobling av fylkesvei og justering av vei/kryss ved Gjerdemyra der hele løsningen er flyttet mot vest. Dette gir krysset en bedre og mer oversiktlig løsning enn opprinnelig foreslått kryssområde.

Vilthåndtering, inkludert viltpassasjer, behandles i egen prosess med eget dokument som legges frem i forbindelse med offentlig ettersyn. Se også informasjonsboks om generell håndtering av vilthensyn på strekningen under kapittel 3.6.2.

Konkrete justeringer etter dialog med Kragerø kommune:

Innspill	Vurderinger
Alternative utforminger av kryssløsning for Fikkjebakke	Innarbeides i plandokumentet

Ivareta hensyn til friluftsliv, viltkrysninger og skogbruk	Tas til orientering. Intensjonen anses ivaretatt i plandokument
Viltgjerder fjernes langs dagens E18	Avklares med ny veieier. Fjernes dersom trafikksikkerhetsmessig forsvarlig
Nye vei legges generelt tettere eksisterende terreng. Støyskjerming	Innarbeides delvis i plandokument
Overskuddsmasser til næringsareal ved Fikkjebakke	Areal avsettes i plandokument
Bru over Kragerøvassdraget uten fundament i vassdrag	Opprinnelig løsningsforslag opprettholdes
Dagens E18 mellom Gjerdemyra og Tangen opprettholdes	Imøtekommes. Innarbeides i plandokument
Løsninger for myke trafikanter ved Gjerdemyrkrysset	Innarbeides delvis i plandokument
Begrunnelse for valg av løsninger i plandokument viktig	Innarbeides i plandokument
Kartlegging av sulfidholdige masser inkluderes i planforslag	Er gjennomført og innarbeidet
Alle innspill skal vurderes	Imøtekommet
Kollektivtransportknutepunkt ved Fikkjebakke	Ivaretas for drift, men noen utfordringer i anleggsfase. Omtales i plandokumentet
Underutvalget er gitt mandat ifm viltkryssløsninger	Tas til orientering

Figur 3: Oversikt over Kragerø kommunes fokusområder og håndteringen av disse, jfr. IKP-styrets arbeidsmøte 14. april 2021.

3.3. Gjerstad kommune

3.3.1. Kommunens innspill

Gjerstad kommune er opptatt av hvordan området ved Brokelandsheia løses. Trafikksikkerhet er viktig, samt løsninger for kiss- and- ride, gang- og sykkelvei, busstopp for lokaltrafikk og påkobling til internvei på Brokelandsheia. Både støyskjerming og innsyn til området fra vei er også viktige temaer, og det er ikke ønskelig at fjellskjæringen kommer i veien for innsyn.

Kommunen har områder hvor det er ønsket å binde opp areal til massedeponier. Dette gjelder både til erstatningsareal for næringsarealer som går tapt ved utbygging av ny vei, samt for avsetting av nye arealer som vil være gunstig for framtidig næringsutvikling. Dette gjelder spesielt for Sorttjenn og Klavdalen.

Ved Abel skole ønskes det at skolen får erstattet tur- og uteområdet sør for skolen, som går tapt ved utbygging av vei. Målet er å finne en løsning som gjør at vi kan vike fra kravet om tunnel forbi skolen.

Trafikksikkerhet knyttet til Sundsmyra er et viktig tema for kommunen. Det er behov for forbedring av trafikksikkerheten, både under eksisterende E18 og ny E18.

Gjerstad kommune ønsker å få oversendt et støykart, som viser stekningen fra sør for Klavfjelldalen til Østerholtsheia, slik veilinjen ligger nå. For kommunen er det viktig at ny vei ikke stopper all mulighet for framtidig boligutvikling i og rundt kommunesenteret og oppvekstsenteret i kommunen. Dette handler om muligheten for framtidig utvikling i Gjerstad kommune.

Kommunen er imot å søke dispensasjon fra stigningsforhold grunnet trafikksikkerhet. Bli søknad om dette sendt, ønsker kommunen å legge ved et avsnitt i søknaden om deres bekymringer med begrunnelser.

Gjerstad kommune ønsker god og tett dialog med Nye Veier, og håper på en vilje til å gi og ta fra begge kanter. De ønsker også drøftingsmøter sammen med de andre kommunene i Agder, Statsforvalteren og fylkeskommunen om temaene massehåndtering, viltpassasjer og turområder.

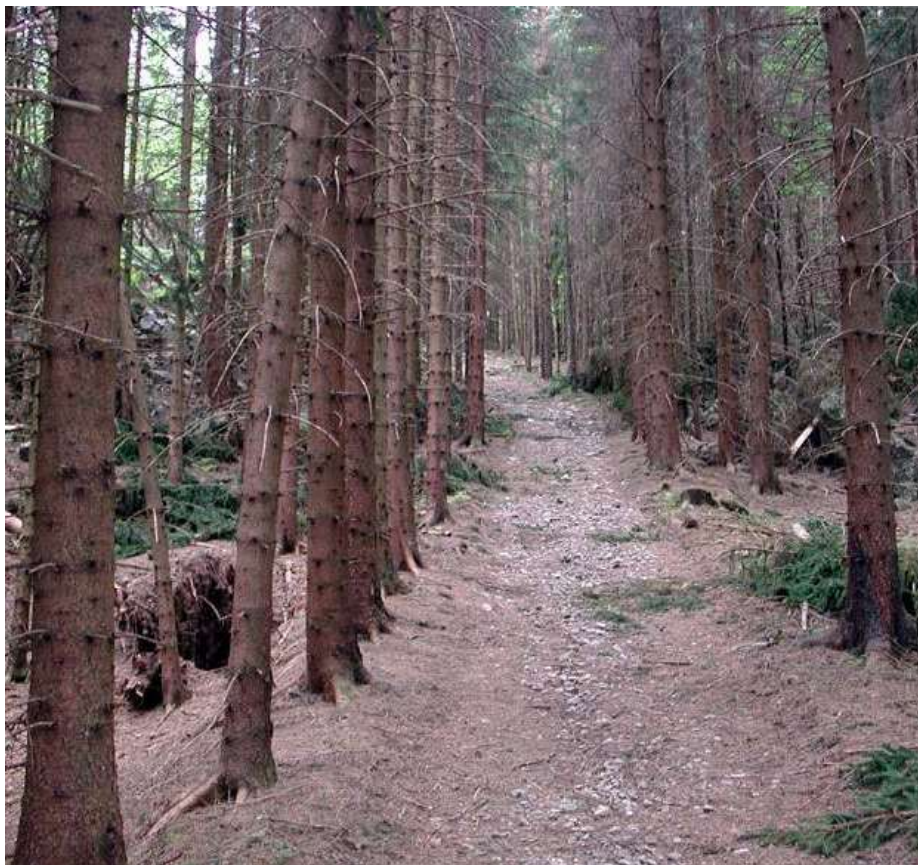
3.3.2. Oppsummering av konkrete justeringer som følge av kommunens innspill

Nye løsninger på Brokelandsheia (etter innspill fra kommunen) innarbeides i planforslaget, inkludert gang- og sykkelvei, og påkobling til Gjerstadveien. Fjellskjæring reduseres som avklart i møte med kommunen. Dette er lagt inn i bestemmelsesområde på plankart med tilhørende bestemmelser. Støysonekart oppdateres til offentlig ettersyn.

Når det gjelder massedeponier vil mulige deponiområder legges inn i planforslaget. Se informasjonsboks i kapittel 3.2.2 om generell håndtering av masser på strekningen.

Generelt om håndtering av friluftsliv, by- og bygdeliv for strekningen:

I arbeidet med fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv er bruken av områder og tilgjengelighet til disse viktig. I prosessen er det jobbet systematisk med å flytte veilinja bort fra der folk bor. Det legges videre opp til at passasjer skal benyttes under anleggsperioden. I samarbeid med fagtema kulturminner er det utarbeidet løsninger som ivaretar flere hensyn samtidig. Bevaring og ombygging av kulturminnet Postveien er et eksempel på dette. Dette fører til gode turveier og opprettholder kulturminnetes attraktivitet.



Figur 4: Postveien ved Aurås.

Området sør for Abel skole tas i bruk for ny vei. Samtidig legges ny vei lengre vekk fra skolen, og det etableres en bedre sykkelvei langs Gamle Sørlandske. Videre etableres ny gang og sykkelvei opp mot krysset ved Sunde bru. Nye turløyper skal etableres. Nye Veier bevilger tilskudd til å etablere nytt område for skolens uteaktivitet ved Skarkfjell.

Foreslått løsning for Sundsmyra opprettholdes. Mulighet for ny løsning ivaretas. Undersøkelser gjort i områder viser at flomsituasjonen blir uendret med Nye Veiers forslag. Det gjøres mindre tiltak for å øke sikkerheten, blant annet med en gjerdeløsning mellom vei og gang- og sykkelvei. Endelig løsning avklares med kommunen/veieier.

Det legges inn to løsninger for stigningsforhold ved Østerholtheia. Valg av prinsipp må avklares gjennom fraviksprosess med Vegdirektoratet.

Vilthåndtering, inkludert viltpassasjer, behandles i egen prosess med eget dokument som legges frem i forbindelse med offentlig ettersyn. Se også informasjonsboks om generell håndtering av vilthensyn på strekningen under kapittel 3.6.2.

Konkrete justeringer etter dialog med Gjerstad kommune:

Innspill	Vurderinger
Kryssløsning på Brokelandsheia	Innarbeides i plandokument
Fjellskjæring ved Brokelandsheia	Innarbeides i plandokument
Massehåndtering ved Sorttjern og Klavdalen	Areal avsettes i plandokument
Erstatte tur/uteområde ved Abel skole	Imøtekommet
Sundsmyra kulvert, overvann og trafiksikkerhet	Løsningsforslag opprettholdes. Mulighet for ny løsning ivaretas
Støy ved kommunesenteret – oversende støykart	Imøtekommet
Dispensasjon fra stigningsforhold for ny E18	Håndteres gjennom fraviksprosess
Plan for massehåndtering	Fagrapport for massehåndtering
Temamøte om viltpassasjer og turområder	Imøtekommet
Avkjøring til rasteplass, Østerholtheia	Løsningsforslaget opprettholdes (ingen avkjøring)

Figur 5: Oversikt over Gjerstad kommunes fokusområder og håndteringen av disse, jfr. IKP-styrets arbeidsmøte 14. april 2021.

3.4. Vegårshei kommune

3.4.1. Kommunes innspill

Kommunen viser til at det i forbindelse med KDP i 2019 ble fremmet en innsigelse fra Statsforvalteren knyttet til valgte eksempellinje. Innsigelsen ble trukket etter enighet om å ta inn bestemmelser med føringer for videre arbeid med reguleringsplan. Det er en klar forventning fra kommunen til at utredning av reelle alternativer, blant annet ved Eksjø og ved Skjerkholtalen skal gjennomføres.

For strekningen Skorstøl – Tvedestrand står det i KPD at det skal utredes muligheter for bru- og tunnelløsninger som skadereduserende tiltak, særlig med tanke på naturmiljø og friluftsliv. Kommunen ønsker at det skal utarbeides vurderinger av alternativer som oppfølging av bestemmelsene i KDP.

Kommunen har jobbet med optimalisering av en tunnelløsning gjennom Espehaugen, Eksjø, og ønsker å få oversendt kart over tunnelinnslagene, bedre grunnlagsmateriell og støyanalyser. Kommunen mener at tunnel generelt, og særlig ved Eksjø, er det beste skadereduserende tiltaket når det gjelder friluftsjø og friluftslivet. Kommunen er uenige i at åpen veiløsning er innenfor støykravene (lavere enn 55 db). Overskuddsmasse fra anlegget kan brukes i områder hvor det er masseunderskudd, særlig i Barlinddalen-området til tilrettelegging av næringsarealer eller i nærliggende områder hvor det er behov for skadereduserende tiltak.

Kommunen ønsker få vurdert tunnelløsning i Hallandsheia (Tvedestrand) langs eksempellinja, og å sammenlikne konsekvensene av en tunnelløsning på østside av kommunegrense/høyspent med en tunnelløsning på vestsiden. Det er viktig at den gamle Postveien ikke ødelegges. Kommunen oppfatter at åpen vei i Lyngrotheia kan føre til dette. Kommunen vil ha nærmere informasjon om veihøyde, støyanalyser og andre konsekvenser for åpen veiløsning både på vest- og østsiden av høyspent.

Kommunen ønsker også at det ses på andre alternativer med tunnelløsning, som ikke ødelegger Lyngrotheia/Blautmyrknatten. Ved en vei på vestsiden av høyspent kan det være aktuelt med en forholdsvis kort tunnel et sted mellom Blautmyr (vest for høyspent) og øst for Djupmyr.

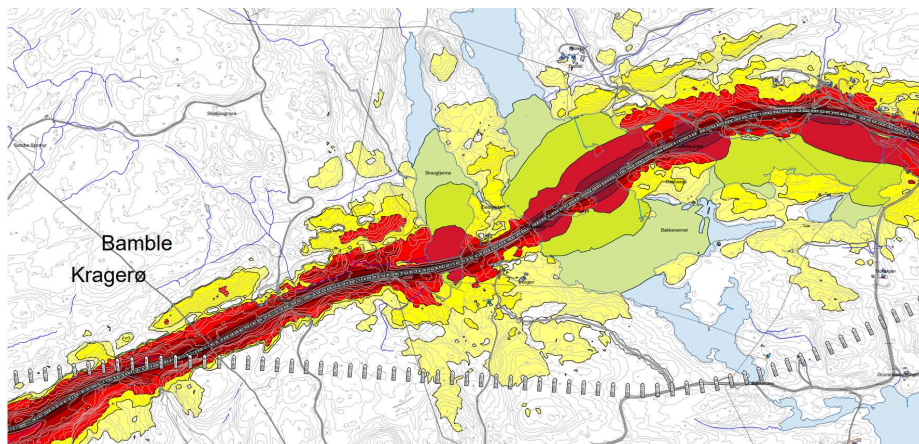
Kommunen ønsker å komme i direkte dialog med Nye Veier/COWI for å drøfte alternativene i både Eksjø-området og i området ved Hallandsheia / Blautmyr (det siste felles med Tvedestrand).

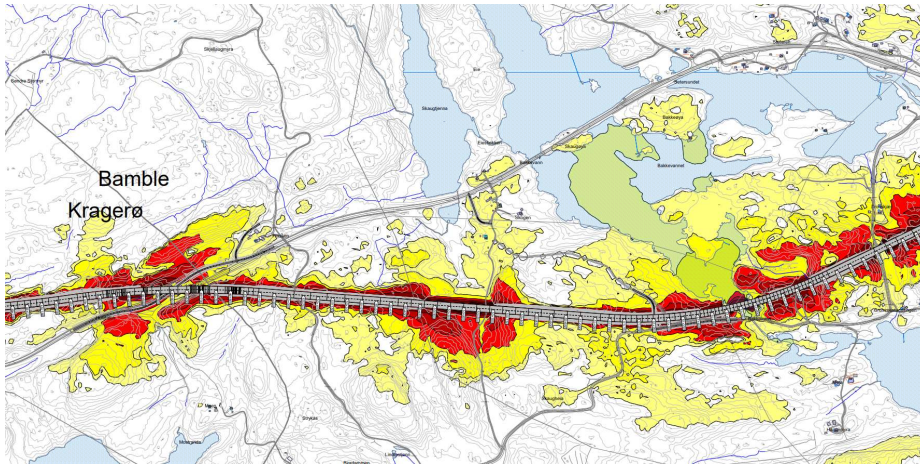
3.4.2. Oppsummering av konkrete justeringer som følge av kommunens innspill

Vegårshei kommune har fått gjennomslag for bedre støyskjerming ved Eksjø – Skjerkholt enn opprinnelig foreslått, støyreducerende tiltak som støyvoller eller støyskjerm er nå lagt inn i planforslaget. Ny beregning for støysoner gjennomføres. Omfang avklares på grunnlag av dette. Kommunen har også fått gjennomslag for en bedre løsning ved Risørkrysset, samt tilskudd til flytting av fritidshytta ved Sandvann. Se ellers informasjonsboks i kapittel 3.3.2. om generell håndtering av friluftsliv, by- og bygdeliv.

Generelt om håndtering av støy på strekningen:

Et sentralt element for å redusere støy er å optimalisere veilinja. Generelt sett gir lavere veilinja mindre støy. Gode og hensiktsmessige støyløsninger utformes i selve plangrepet og planløsningene, og nedfelles i planbestemmelsene. Det er lagt inn opsjoner hvor det er mulig å legge inn støyvoll i plandokumentet. Dette gir entreprenøren fleksibilitet og handlingsrom, samtidig som prosjektet angir hvor masser kan plasseres, jfr. informasjonsboks om massehåndtering i kapittel 2.2.2. Ved tverrfaglige vurderinger sammen med fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv, og naturmangfold har fagtema støy optimalisert linja slik at opp mot 200 hus har forbedret status fra gul og rød støysone, sammenlignet med den vedtatte eksempellinja i kommunedelplanen.





Figur 6 og 7: Eksempel på justert veillinje hvor støysituasjonen er forbedret. Figur 6 viser dagens situasjon ved Bakkevannet fremskrevet til 2060, mens figur 7 viser ny veillinje i løsningsforslag fremskrevet til 2060 ved Bakkevannet.

Nye Veier har justert veilinjene ved Djupmyr/Espehaugen, i tillegg er linjen lagt lavere i terrenget. Støyberegninger for Eksjø viser at støynivå ligger innenfor terskelverdi, men Nye Veier har likevel satt av ekstra areal til annen veigrunn for en mulig støyvoll mot Eksjø. Det gis også mulighet for støyskjerm på Djupmyr kulvert i plandokumentene.

For tema tunnel- og bruløsninger som skadereduserende tiltak, se Vedlegg Utredning av bru- og tunnelloesninger som skadereduserende tiltak.

Vilthåndtering, inkludert viltpassasjer, behandles i egen prosess med eget dokument som legges frem i forbindelse med offentlig ettersyn. Se også informasjonsboks om generell håndtering av vilthensyn på strekningen under kapittel 3.6.2.

Konkrete justeringer etter dialog med Vegårshei kommune:

Innspill	Vurderinger
Ny kryssløsning ved Risørkrysset	Innarbeides i plandokument (ruterkryss)
Bedre støysituasjon for Eksjø	Innarbeides i plandokument
Flytting av fritidshytta ved Sandvann	Tilskudd til flytting

Figur 8: Oversikt over Vegårshei kommunes fokusområder og håndteringen av disse, jfr. IKP-styrets arbeidsmøte 14. april 2021.

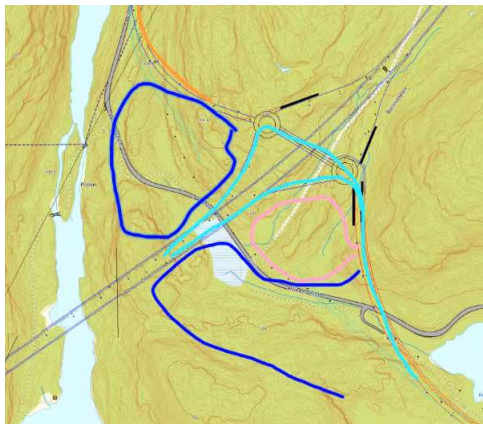
3.5. Risør kommune

3.5.1. Kommunens innspill

Risør kommune savner samfunnsutviklingsperspektivet, spesielt gjelder dette samfunns- og næringsutvikling, næringsattraktivitet og –arealer, samt kollektivtransport.

Kommunen har tidligere meldt inn behov for felles temamøter om vilt/friluftsliv, massebalanse og støy. De mener det er viktig med et overordnet perspektiv. Spesielt savnes dialog og samarbeid med Nye veier, fylkeskommune og Statsforvalter.

Kommunen mener at et ruterkryss lenger nord i Barlinddalen vil gi en bedre løsning for kollektivtransporten og muliggjør bedre utnyttelse av næringsarealer. Risør kommune forutsetter at avtalen om å fylle opp arealer for næringsarealer holdes, og at det kan finnes andre måter å få fylt opp krysområdet slik at det kan brukes etterpå.



Kommunen mener det er feil å fylle igjen Knutebekken. Grunner til dette er turveier, skogsbilvei, kulturmiljø, samt at bekken er en del av det vernede Vegårvassdraget. Andre løsninger må vurderes.

Risør kommune har sendt et dokument til Nye Veier/COWI med prioriterte steder for deponi (høst 2020). De valgte deponiområdene til Nye Veier er ikke med i lista, og er ukjent for Risør kommune. Kommunen ønsker mer informasjon og dialog om dette.

Næringsveien ved Moland er svært viktig for Risør kommune, men håndteres i egne prosesser. Risør kommune har fått nei fra Statsforvalter til å opprettholde Næringsveien, men vil samarbeide med interkommunalt planstyre med målsetting om at veien kan inkluderes i høringsforslaget. I en formell høring vil saken belyses fra flere perspektiv på en ryddig og demokratisk måte.

3.5.2. Oppsummering av konkrete justeringer som følge av kommunens innspill

Kommunen har blant annet fått gjennomslag for ny kryssløsning ved Risørkrysset (ruterkryss) og tilrettelegging for kollektivtransport. De har også fått gjennomslag for tilgjengeliggjøring av deponiområde for fremtidig utvikling, samt en oppgradering av Risørveien.

Det har vært prosess tilknyttet behov og tilgang på deponimasser i forbindelse med Risørkrysset. Dette har vært en god prosess, og det vises til dette arbeidet mht. kommunens innspill rundt deponiområder.

Generelt om håndtering av myr og flom for hele prosjektet:

Kartlegging av myrområdene og deres verdi er en viktig del av utredningsarbeidet Nye Veier gjør når man skal bestemme hvor den nye veien skal gå. Det er gjennomført spesifikke dybdeberegninger av myr, og ikke gjennomsnittsberegninger slik det er vanlig i dag. Dette gir en mer korrekt beregning av hvor mye CO₂ hver myr inneholder. Nye Veiers arbeid knyttet til kartlegging av myrer i reguleringsarbeidet, handler om å unngå inngrep i myr. Der dette ikke er mulig, er målet å minimere inngrepene som påføres myra og deretter identifisere avbøtende tiltak. For å få best mulig innsikt i klimagassutslipp gjør vi flere undersøkelser for hver av myrene. Myr er viktige for å demme opp for store vannmasser og tørke, fordi vann fanges raskt opp og slippes sakte ut.



Figur 9: Prøvetaking i myr. Dypere myrer har høyere verdi og inneholder mer CO₂. Potensiale for utslipp av CO₂ blir dermed også høyere.

For tema tunnel- og bruløsninger som skadereduserende tiltak, se rapport Utredning av bru- og tunnelløsninger som skadereduserende tiltak.

Vilthåndtering, inkludert viltpassasjer, behandles i egen prosess med eget dokument som legges frem i forbindelse med offentlig ettersyn. Se også informasjonsboks om generell håndtering av vilthensyn på strekningen under kapittel 3.6.2.

Følgende vedtak om næringsveien ved Moland industriområde ble fattet på styremøte 17. februar: "For å kompensere for negative konsekvenser for næringslivet på Moland industriområdet anbefaler styret at «Næringsveien», dagens E18 mellom Moland og Buråsen/Pinesund fortsatt ligger inne i planforslaget som legges ut på høring våren 2021. Det

søkes en avklaring med Statsforvalteren og Agder fylkeskommune om mulighetene for å få dette til. Resultatet av denne avklaringen legges fram for styret i plansamarbeidet for vurdering før det konkrete reguleringsarbeidet starter." Statsforvalter har senere besluttet i brev av 13.04.2021 å opprettholde sin beslutning om å tilbakeføre veien til naturområde. Denne løsningen innarbeides i plandokumentene.

Konkrete justeringer etter dialog med Risør kommune:

Innspill	Vurderinger
Ønsker dialog om kollektivtransport og kryssområdet	Innarbeides i plandokument
Behov for felles temamøter	Dialog og samarbeid forbedret
Ny kryssløsning ved Risørkrysset	Innarbeides i plandokument (ruterkryss)
Avtale mellom Nye Veier, Agder fylkeskommune og Risør kommune	Imøtekommet
Fylling og kulvert ved Knutebekken	Opprinnelig løsningsforslag opprettholdes
Massebalanse og utvalgte deponiområder	Status gjennomgått med kommunen
Inkludering av Næringsveien i høringsforslaget	Statsforvalter har konkludert med at Næringsveien tilbakeføres til natur.

Figur 10: Oversikt over Risør kommunes fokusområder og håndteringen av disse, jfr. IKP-styrets arbeidsmøte 14. april 2021.

3.6. Tvedestrand kommune

3.6.1. Kommunens innspill

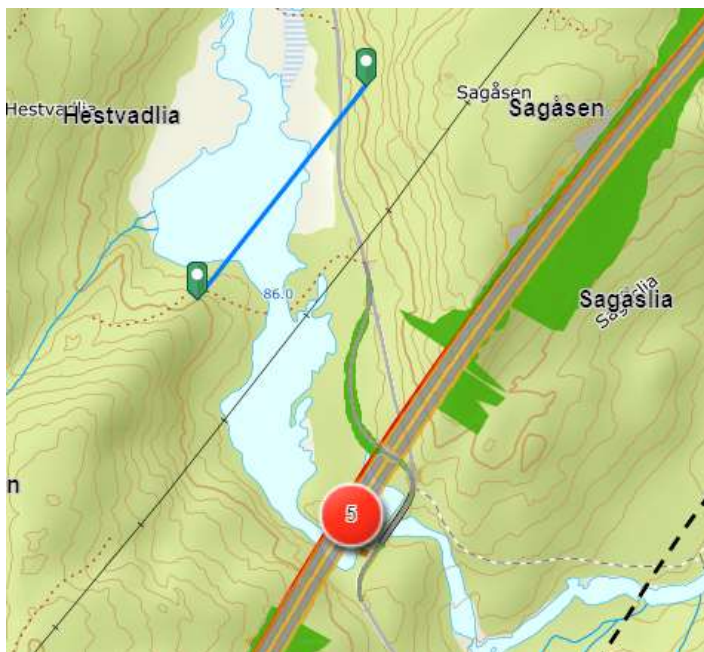
Generelt ønsker Tvedestrand kommune at alternative traseer skal optimaliseres videre. Dette vil gi kommunens forslag en balansert fremstilling i forhold til det Nye Veier til nå har vist.

I området ved Modal har kommunen pekt på en alternativ linje. I Nye Veiers vurdering pekes det på en rekke utfordringer med denne veilinja, knyttet til geoteknikk, overvannsproblematikk, naturmangfold og tekniske anlegg. Kommunen mener likevel at de reduserte ulempene for Modalenbygda veier tyngre enn Nye Veiers innvendinger, og ønsker

en bedre utredning av disse traseene. Et viktig element her er hvilke hus som blir innløst ved de forskjellige linjene.

På strekningen Skjerkholt – Nattvann har kommunen pekt på tre alternativer der det første alternativet sannsynligvis er det beste. Kommunen mener dette alternativet som ligger lavere i terreng vil gi bedre skjerming av Skjerkholt/Lia, mindre støybelastning for omkringliggende områder og kan egne seg for tunnelløsning. Nye Veiers fremstilling har behov for justeringer fordi den ikke gir et riktig bilde.

Nordvest for Skjerkholt har Nye Veier utarbeidet en ca 215 m lang bru mot dagens 180 meter. Kommunens vurdering er at den broløsningen som Nye Veier presenterer kun tar økonomiske hensyn uten hensyn til kantsoner langs et vernet vassdrag. Skissen under viser et eksempel på en brolengde på 225 meter i kommunens løsning, som de mener kan gi skjerming mot Skjerkholt på begge sidene av vassdraget. Kommunen mener det er rom for optimalisering av kommunens forslag til veilinjer.



Kommunen mener at de viktige friluftsområdene ved Sandvann ikke er tilstrekkelig hensyntatt i Nye Veiers forslag til løsning. De ønsker kompenserende tiltak for friluftslivet. Det gjelder for Sandvannshytta som mister sin verdi som turmål, men det må også gjøres ytterligere tiltak. Veien griper inn i et spesielt fint og attraktivt friluftsområde.

Kommunen mener at Akershusrapporten er den eneste rapporten som med en viss tyngde er laget om viltets bruk av viltpassasjer knyttet til 4-felts motorveg i Norge. Kommunen viser til at Nye Veiers bakgrunn for valg av mindre viltpassasjer ikke stemmer overens med det som er anbefalt i Akershusrapporten. Kommunen etterlyser hvilke vitenskapelige metoder som er

benyttet for valget om bredde/lengde på minimum 0,8 og åpenhetsindeks på 2,5. Kommunen mener også det er lite kunnskap om hjortens bruk av passasjer. Kommunen er svært skeptisk til minimumsløsninger, og generelle løsninger. Kommunen har tidligere gitt beskjed om at alle viltpassasjene må vises i forhold til de løsningene som er valgt i reguleringsplan.

Kommunen har en forventning om at hensyn til verna vassdrag og vassdrag generelt blir synliggjort i planforslaget gjennom bestemmelser som ivaretar hensynene som de statlige retningslinjene krever. Det er vist et forslag til en bruløsning som ikke er i tråd med statlige retningslinjer på dette området.

I notatet er det vist løsninger som er lite tilfredsstillende for lokalveinettet ved Rømyr. I et felles møte med fylkesmann/fylkeskommune, ble løsningen utsatt for kritikk. Kommunen vil derfor foreslå at det blir gjennomført et felles møte med fylkeskommunen som vil eie det meste av veinettet som nå planlegges.

3.6.2. Oppsummering av konkrete justeringer som følge av kommunens innspill

Tvedestrand kommune har gjennom prosessen bidratt til gode forbedringer og optimaliseringer tilpasset lokale forhold. Blant annet har kommunen fått et vesentlig forbedret løsningsforslag med hensyn til høyder og fyllinger sammenliknet med KDP-linja, samt bedret løsning ved Amtmannssvingen med blant annet tverrforbindelse og gang- og sykkelvei. Det er også lagt inn muligheter for støyskjermingstiltak ved Skjerkholt.

I området ved Modalen er det modellert opp en løsning med støyvoll langs veien slik at arealbehov avdekkes. Dette legges inn i plankartet som "annen veigrunn". Det innløses tre boliger som følge av løsningen. Entreprenør kan eventuelt sette opp skjerm og redusere arealbeslag ved gjennomføring av prosjektet, dersom det er en bedre løsning totalt sett.

På strekningen Skjerkholt-Nattvann er linja justert for å unngå utfylling i Sandvann. Overskuddsmasser kan legges opp som skjermingstiltak langs veien. For tema tunnel som skadereduserende tiltak, se "Utredning av bru- og tunnelloesninger som skadereduserende tiltak" om redegjørelse for tunnelvurderinger. Kommunen har fått gjennomslag for tilskudd til flytting av Sandvannshytta, noe som også har vært viktig for flere av de andre kommunene.

Generelt om håndtering av vilthensyn på strekningen:

Viltpassasjer er en del av selve tiltaket, og ikke et skadereduserende tiltak. Det betyr at vilthensyn blir ivaretatt fra starten av arbeidet. Det er jobbet mye med krysningsløsninger for å fremme bevegelse for viltet. Det innebærer blant annet et stort fokus på vegetasjon og terrengutforming slik at det skal se ut som vegetasjon og terreng har vært der tidligere. Dette fremmer bevegelse for viltet. Videre er det lagt vekt på vegetasjon nærme vann da pattedyrene trekker hit. Viltfaglig kompetanse vil videreføres til prosjekteringsfasen, og ved utførelse av anleggstiltak.



Figur 11: Eksempel på viltovergang.

Henvisning til valg av bredde og lengde, og åpenhetsindeks er hentet fra Statens Vegvesens Håndbok V134 "Veger og dyreliv". Vilthåndtering, inkludert viltpassasjer, behandles i egen prosess med eget dokument som legges frem i forbindelse med offentlig ettersyn.

Konkrete justeringer etter dialog med Tvedestrand kommune:

Innspill	Vurderinger
Optimalisering av kommunens alternativer	Imøtekommet i stor grad, prosess rundt omklassifisering i tillegg
Støyvoller ved Modalen	Flere mulige løsninger er vurdert. Foreløpig konkludert med at innløsning (som skissert) er beste løsning.
Veitrase ved høyspentlinje. Broløsninger	Vurdert, men ikke funnet bedre løsning enn anbefalt linje
Sandvasshytta. Kompenserende tiltak	Tilskudd til flytting
Antall viltoverganger og avstand	Løsningsforslag opprettholdes
Vernet vassdrag synliggjøres i planforslaget	Fremgår av løsningsforslaget
Bedre lokalveiløsning ved Rømyr	Prosess med Agder fylkeskommune

Figur 12: Oversikt over Tvedestrand kommunes fokusområder og håndteringen av disse, jfr. IKP-styrets arbeidsmøte 14. april 2021.

4. Øvrige punkter

Under prosessen og dialogen med kommunene har det gjennom dialogmøtene kommet frem forslag til gode forbedringer og optimaliseringer. Under vises det eksempler på dette. I alt 104 små og store justering er blitt gjennomført på grunnlag av slike innspill. Noe av dette er redegjort for i punktene under i grove trekk:

- › Ytterligere forbedringer ved kryssløsninger for blant annet gang- og sykkelveier, påkoblinger til andre veier mm.
- › Benytte veiskulder ved eksisterende E18 til etablering av gang- og sykkelveier/turveier.
- › Justering og etablering av skogsbilveier.
- › Flytting av anleggsområder der det var nødvendig på grunn av lokale forhold.
- › Optimaliserte løsninger for kollektivtrafikk ved flere kryssløsninger.
- › Nedklassifisering av eksisterende E18 på enkelte områder. Øvrig håndtering av vei skal ny veieier foreta.

- › Breddejustering av lokalveier.
- › Mindre justeringer av veilinjer, kryssløsninger og nærliggende områder.
- › Justering av enkelte byggegrenser.

5. Oppsummering

Det er gjennomført en omfattende og åpen prosess med kommunene, fylkeskommune og statsforvalterne fra januar til april 2021. Notatet viser at de aller fleste innspillene fra kommunene er imøtekommet. Når det gjelder redegjørelse for IKP- styrets henstilling om viltinteresser, og bru- og tunnel som skadereduserende tiltak vises det til planmaterialet for øvrig der det i vedleggslisten til planbeskrivelsen er listet opp relevante rapporter og dokumentasjon. Planbeskrivelsen har også en oppsummerende del hvor dette er omtalt.

6. Vedlegg

6.1. Kommunenes tilbakemelding 12. januar

E18 Tvedestrand – Bamble.

Samlede innspill til Nye Veier fra styret og kommunene.

Styret og kommunene har gjennom desember 2020 arbeidet med punkter som de ønsker fokus på i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Dette dokumentet oppsummerer innspillene, og er et arbeidsdokument som viser hva som er fokusområder og prioriteringer for kommunene, men ikke en detaljert sjekklister. Videre arbeid med fokusområdene skjer gjennom den løpende dialogen med kommunene, og innenfor rammene og målene til prosjektet.

Generelt:

Kommunene er opptatt av å få se planinnhold, høyder, løsninger og kommunikasjon rundt alternative linjer, herunder dokumentasjon og underlag for valg. Dette har vært mangelfullt hittil. Ting har bedret seg, men det er fortsatt ønskelig med deling av faglige (også tildels uferdige) rapporter, og f.eks tverrprofiler og lengdeprofiler for å få et bilde av massebalansen, terrenginngrep, høyder og lengder på skjæringer, fyllinger og bruer.

Fellespunkter:

- › Vilthensyn er spesielt viktig på denne veitraseen. Vegen ligger i et svært viltrikt område som er viktig i forhold til å utveksle vilt med de fragmenterte områdene ut mot kysten. Kommunen forventer derfor at man forholder seg til Akershusrapporten. Denne rapporten peker på at 1 km mellom hver viltpassasje fungerer godt, mens det blir varige skiller på vilttetthet hvis man kommer opp i avstander på 1,7 km mellom hver viltpassasje.
- › Overskuddsmasser i prosjektet kan brukes til å bygge opp landbruksarealer og næringsområder. Kommunen ønsker derfor å bidra til at disse massene blir brukt på gode måter.
- › Kommunene peker på at før planen kan bli lagt ut på høring må det ligge grundige og gode vurderinger bak det som blir presentert. Dette innebærer at kommunene må kunne begrunne de valgene som er gjort i forhold til trasevalg, høyder, tunneler, viltpassasjer, tiltak for friluftsliv, hensyn til bosetting og andre forhold. Det er derfor viktig at kommunene blir involvert i planarbeidet slik at planen ikke blir forsinket.
- › Nye Veier har lagt opp til et stort medvirkningsarbeid. I henhold til pbl skal alle som har kommet med innspill få en vurdering av sitt innspill. Dette må gjøres i forbindelse med at planen legges ut på høring.

- > *Veilinja går generelt gjennom attraktive friluftsområder og dels inngrepsfri natur. Landskapshensyn, tilrettelegging for friluftsliv, gode viltkryssinger og infrastruktur for skogbruket er også viktige hensyn i planprosjektet. Kommunene ønsker at det blir avsatt midler til et felles prosjekt for å se på kompensierende tiltak i friluftsområdet rundt Sandvann. Sandvannshytta, som har vært et turmål, mister sin verdi som følge av den nye veien, og er en av de tingene som må kompenseres. I tillegg må det ses på kompensierende tiltak på strekningen forbi Abel skole, som mister et stort turområde både for skoleelever og lokalbefolkning. Om ikke dette er mulig, så er (miljø)tunell eneste løsning.*
- > *Kartlegging og håndtering av sulfidholdig masse i/etter anleggsfasen.*

Konkrete kommunevise innspill:

Tvedestrand:

- > *Generelt opptatt av støy mot friluftsområder, vilttrekk og utforming av skjæringer (slakere). Etterspør respons på innspill til alternative traseer i Modalen. Hvilke vurderinger er gjort her?*
- > *I Tvedestrand er det mange aktuelle veglinjer som ikke er presentert. Kommunen mener at flere veglinjer må diskuteres før man kan konkludere med hvilke linjer som man bør jobbe videre med. Kommunen ønsker å se på alternative traseer forbi Modalen, Skjerkholt og aktuelle traseer som på en god måte ivaretar miljø/ friluftshensyn ved Lyngrotheia/Sandvann.*
- > *Kommunen har bedt Nye Veier om å komme med forslag på hvor man kan plassere en miljøtunnel som ivaretar friluftsliv og vilthensyn på best mulig måte. Kommunen mener at en miljøtunnel vil være viktig som avbøtende tiltak, og har pekt spesielt på området ved Hallandsheia/Lyngrotheia.*
- > *Kommunen ønsker at det blir utarbeidet en samlet plan for erstatningsveier knyttet til landbruk*
- > *Savner avklaring knyttet til lokalvegssystemet ved Lunde-Rømyr-Amtmannssvingen.*

Risør:

Risør kommune har en vedtatt avtale med Nye Veier og Agder fylkeskommune (august 2019) som forplikter Nye Veier til å (utdrag):

- > *bygge kollektivknutepunkt og parkeringsplasser i forbindelse med nytt kryss på E18.*
- > *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.*

- › *Risørkrysset (Barlinddalen) må bli bedre.*
 - › *Risør kommune ønsker at krysset utformes som et ruterkryss. Det er effektivt og forutsigbart, og muliggjør utnyttelse av arealene ved Kroktjennliene/Barlinddalen.*
 - › *Kollektivknutepunktet må være effektivt og trafiksikkert, både for ekspressbuss og regionale ruter. Det må avsettes et tilstrekkelig antall p-plasser til dette. Risør kommune har foreslått kollektivknutepunkt i kryssets nordøstre tangent, men dette må videreutvikles i samarbeid med Nye Veier og konsulent.*
 - › *Det skal etableres attraktive næringsarealer i kryssområdet. Nye Veier anlegger et deponi som Risør kommune senere kan utnytte til næringsareal. Risør kommune skal i gang med en reguleringsplan for nye næringsarealer ved nytt Risørkryss og langs ny 416. Risør har felles interesse med Vegårshei i saken, og det er viktig for hele østregionen at Aklandsområdet fungerer.*
 - › *Det skal etableres deponiområder ved både Risørkrysset og ved Moland vest, jfr. avtalen. Risør kommune har også spilt inn andre aktuelle deponiområder.*
- › *Næringsveien fra Moland til Pinesund har eget prosjekt om utredning av mulighet for å videreføre (og nedskalere) dagens E18 mellom Moland industriområde og Buråsen med østvendt kryss på ny E18. Ingen ekstra kostnad sammenlignet med tilbakeføring til natur, men fortsatt komplisert ift innsigelse fra Fylkesmannen. Også fylkeskommunen har betenkeligheter.*

Vegårshei:

- › *Skjerme store villmarksområder fra Skjerkholtlonene til Nattvann/Sandvann. Veien må ligge så lavt som mulig, og tunnel ved Hallandsheiene / Greina må utredes som skadereduserende tiltak i forhold til friluftsliv, vilt, støy, estetikk og landskap.*
- › *Skjerming av Eksjø, som har stor verdi for blant annet friluftslivet og hytter. Ved Eksjø vil vi få klarhet om valgt veilinje og se på alternativer: kan veien legges enda lavere og hvordan er støyforholdene (45dB-grense) og hvilke støyskjermingstiltak (støyvoll mm.) brukes, særlig i området ved Djupmyr hvor veien ligger mest utsatt i forhold til støy, synlighet og lys. Alternativ veilinje med tunnel lenger østover (Djupmyrlia) må utredes som skadereduserende tiltak i forhold til friluftsliv, vilt, støy, og landskap.*
- › *Krysset ved Barlinddalen som ligger i Risør er viktig for Vegårshei som får dette krysset som nærmeste tilførselsvei til E18 og med viktig kollektivpunkt. Vi støtter Risør sitt innspill angående krysset ved Barlinddalen med (fra Vegårshei sin side) fokus på:

 - › *Gang- og sykkelvei som bør forlenges litt nordover (litt forbi rundkjøringen mot Vegårshei) for å skape en trafiksikker løsning for myke trafikanter.**

- > *et godt fungerende kollektivknutepunkt fra og til Vegårshei.*
- > *tilrettelegging for næringsområder i kryssområdet.*
- > *Ellers er vi opptatt med viltkryssinger (antall, utforming og plassering) og viser til felles innspill om dette temaet. Samt alle andre kommuneoverstigende temaer som omtalt i denne felles uttalelsen.*

Gjerstad:

Ved Abel skole:

- > *Fokus på området rundt Abel skole og utvidelse av denne for utvikling av oppvekstsenter. Bruk av dagens E18 som lokalvei samt beholde Gamle Sørlandske (over Gamle Sunde bru) som g/s-veg.*
- > *Abel skoles turmuligheter i skogsområdene øst for eksisterende E18 blir sterkt påvirket med vei på alle kanter. Ser en eller annen form for tunell på deler av strekket som eneste løsning som ivaretar dette godt nok.*
- > *Ønsker at adkomst til framtidig boligområde på Åsen sees i sammenheng med vei for å ivareta skogsdrift. Ønsker å se på alternative løsninger.*
- > *Kulvert over Sundsmyra – opptatt av sikker/trygg løsning både for bilister og syklende/gående og at flomsikring og overvannshåndtering sees i sammenheng med jordbruksarealer.*

Ved Brokelandsheia:

- > *Skjæring øst for Brokelandsheia, ønsker her at skalken mellom ny og gammel veg tas ned for å beholde innsyn til Brokelandsheia.*
- > *Opptatt av kryssløsning på Brokelandsheia som ivaretar myke trafikanter, trafiksikker skoleveg, kollektivløsning med tosidig park and ride, løsning for overgang mellom lokalbuss og langdistanse buss. Videre opptatt av stigningsforhold for påkobling for lokalveger (spesielt fra Brokelandsheia vest).*
- > *Overvannshåndtering fra Nybøtjenna, kulvert og evt fordrøyningsbasseng.*
- > *Da mye av regulert næringsområde forsvinner ved utbygging av ny E18, er Gjerstad opptatt av å benytte overskuddsmasse til erstatningsareal ved Sorttjenn, som førsteprioritet i området.*

Østerholtheia:

- > Ønsker at det blir sett på muligheten for å beholde rasteplassen, som er populær og mye brukt. Rasteplasser ønskes for øvrig som et tema på et fellesmøte for hele strekket.
- > Ønsker ikke at fravik fra stigningskravet for 110 km nedover fra Østerholtheia. Det vil bli en utfordring for tungbiltrafikken, spesielt vinterstid.

Kragerø:

Har endel å jobbe med rundt kryssplassering og utforming ved Fikkjebakke. Ønsker vurdert tunnel på delstrekning lengst vest (mellom Bråtvannsdalen og Blautmyrdalen). For brua over Kragerøvassdraget ønskes ikke fundamenter og søyler ute i vassdraget. Ellers er det god dialog mht. vilt. Ønsker at viltgjerd langs dagens E18 fjernes.

Ønsker generelt at vegen legges tettere på eksisterende terreng hvor den nå er vist på høye fyllinger. Dette gjelder i første rekke strekningene Blautmyrdalen – Fikkjebakke. Veien skjærer gjennom lite påvirket og verdifullt naturområde. Forslaget begrunnes med redusert landskapsvirkning, langtrekkende bakgrunnsstøy og lys mot naturområder/stille naturområder mot nord og syd samt mot bebyggelse langs gamle sørlandske, Lønne og videre mot Tangen. Overskuddsmasser bør benyttes til ytterligere avskjerming av veien.

Ønsker tilpasning av byggegrenser mot nåværende og fremtidige næringsarealer på Fikkjebakke og Gjerdemyra og at maksimalt 50 m benyttes etter veilovens bestemmelser mot disse arealene, ev. med mulighet for ytterligere tilpasning. I regulerte byggeområder bør gjeldende byggegrenser videreføres så langt mulig.

Bamble:

Opplever ingen utfordringer mht. korridor, men har noe utfordring ift gammel E18. Nye Veier må oppheve gammel og utdatert reguleringsplan for ny E18. Videre ønsker kommunen å bevare rasteplassen ved Bakkevann til friluftsmål. Dette har små økonomiske konsekvenser.

Håkon Håversen, 12. januar 2021

6.2. Kommunenes tilbakemelding 16. februar

Kommunenes samlede tilbakemeldinger etter kommunevise møter i uke 5.

Generelt:

Som følge av innspill fra styret og kommunene i notat av 12. januar har Nye Veier og COWI hatt en to-ukers arbeidsperiode med disse innspillene, som ble besvart ut i kommunevise møter 2. og 3. februar.

Disse kommunevise møtene hadde en form som gjorde at det ble mest informasjon fra Nye Veier og COWI, og lite rom for dialog og tilbakemeldinger fra kommunene. Det ble derfor avtalt at kommunene skulle gi sine utdypende tilbakemeldinger samlet. Nye Veier og COWI gjør deretter en gjennomgang av tilbakemeldingene, og går inn i videre dialog med kommunene fram mot høring av reguleringsplan.

En generell tilbakemelding fra kommunene er at de opplever at det argumenteres imot deres forslag, og i favør av NV/COWIs forslag. Det er ikke bra, slike vurderinger må gjøres balansert og på faglig grunnlag.

Det savnes fortsatt plandokumenter, tegninger og fagtemaerapporter, og det er ønske om å se mer detaljerte løsninger, særlig på vilt og friluftsliv og håndtering av overskuddsmasser. Aller viktigst er likevel å få til dialog rundt utvikling av reguleringsplan. Dette må bli en del av det som den ekstra tiden det nå legges opp til fram mot høringsperioden brukes til. Det er derfor viktig å få på plass en overordnet framdriftsplan, med konkret møteplan, også med temamøter som kommunene har spilt inn. Dette for å få til samhandlingsform som gir en god dialog med kommunene, statsforvalterne og fylkeskommunene.

Kommunene forventer at premissene fra kommunedelplan og planprogram blir fulgt opp med grundige faglige avveininger, noe det så langt i prosessen mangler mye på. Samme forventning har kommunene til at private og offentlige innspill fra varslingsrunden vil bli fulgt opp i planarbeidet slik det er forutsatt. Kommunene vil bidra i dette arbeidet på en konstruktiv måte, noe det må legges godt til rette for i planprosessen.

Kommunevise tilbakemeldinger

Bamble:

Vi viser til det pågående detaljplanarbeidet, våre tidligere innspill og hva som planen må løse.

Pr. dato har ikke administrasjonen sett en helhetlig detaljplanskisse. Vi mangler innsyn i hvordan de myke, beboere, blir ivaretatt rent kommunikasjonsmessig i bygda

Bamble kommune er i en særstilling da det må oppheves en gjeldende fire- felt plan langs dagens E- 18 og vi mister et utviklingsområde hjemlet i arealplan i Bakkevannet syd.

Detaljplanen må i tillegg til fire felt motorveg inneholde:

1. *En trafikkplan som erstatning for firefeltplanen langs dagens E- 18 inklusiv hvileplassen der. Planen skal sikre framtidig rekreasjon, badeplass. Fisk – opphold for den delen av Bamble og grendene der. - gangtilknytning, hjemmel til nye avkjørsler der, gårdsveg til g/veger? -- i Bakkevannet Nord- Skisse er oversendt. Vi ønsker også at det kan vises et framtidig visningsbygg for 4 typer nasjonale veger der.*
2. *God sikker ny avkjørsel fra dagens E- 18 til Gamle Sørlandske. Sikre løsning for beboere/ barn opp til grendehuset, ved krysset i Gongeelvosen og langs eldre veger. Bussholdeplasser?*
3. *Sikre nåværende og framtidig bruløsning og økt trafikkformålsbredde opp i Rørholtvegen, mot deponiet.*
4. *Sikre almen gangtrafikk rundt Bakkevannet og til Postvegen fra begge sider. Fra Gamle Kragerø veg - Mastereid Gård. Fra Dørdal til Mastereid / postvegen*
5. *Viltunder og overganger må ha en betydelig bredde uten annen pålagt bruk. Hensynsoner utfor dem må sikres.*
6. *Original strandsone i Bakkevannet syd forutsettes bevart, med unntak av en liten tilrettelegging utfor pilar for fire felt side øst ved / i bukta.*
7. *Ingen ytterligere tiltak som forringer vannkvaliteten, elv, gyttestrekk og er ugunstig for vilttrekk.*
8. *Driftsveger for skogbruk/ veger må oppdimensjoneres for store kjøretøyer.*
9. *Se løsninger fra gården Skogen med boliger til gården Plassen - Mastereid. Hva med dagens E- 18 syd for Skautjenna mot Kragerø med «krabbefelt». Endring av bruk /formål?*

Kragerø:

Kommunestyrets vedtak 11.02.2021 sak 21/21

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

10. *Kommunestyret slutter seg til Nye Veiers anbefaling om at østre kryssalternativ skal benyttes på Fikkjebakke. Det forutsettes at det til høringen følger likeverdige vurderinger og kartframstillinger for midtre og vestre kryssalternativ.*
11. *Der veilinja går gjennom attraktive friluftsområder og inngrepsfri natur skal landskaphensyn, tilrettelegging for friluftsliv, gode viltkryssinger og infrastruktur for skogbruket være viktige hensyn i planprosjektet, herunder avskjerming av lys og støy*

- mot omgivelsene. Planforslaget må inneholde lengde- og tverrprofiler som synliggjør vegens høydeplaseringer samt høyder på skjæringer og fyllinger og utforming av disse.*
12. *Vilthensyn er spesielt viktig på denne veitraseen. Vegene ligger i et svært viltrikt område som er viktig i forhold til å utveksle vilt med de fragmenterte områdene ut mot kysten. Kommunen forventer derfor at man forholder seg til oppdatert kunnskap om viltpassasjer.*
 13. *Tunnel skal utredes som alternativ til skjæring på den ca. 1,5 km lange strekningen mellom Bråtvannsdalen og Blautmyrdalen. Skjæringen er et uforholdsmessig stort inngrep i et større ubebygde villmarksområde. Tunnelløsning vil erstatte to viltpassasjer og vil være av stor betydning for vandring til kystnære viltområder i Kragerø, Gjerstad og Risør mellom Kilsfjorden og Søndeledfjorden. Viltgjerder langs nåværende E18 må fjernes.*
 14. *Generelt bør veien legges tettere på eksisterende terreng hvor den nå er vist på fyllinger. I særlig grad gjelder dette strekningen Blautmyrdalen – Fikkjebakke. Det er avgjørende at man får en totalløsning som gir god avskjerming.*
 15. *Overskuddsmasser må i størst mulig utstrekning benyttes til å bygge opp landbruksarealer og næringsområder. For Kragerø gjelder dette særlig næringsarealer på Fikkjebakke. Der det er hensiktsmessig bør vuller bygges som avskjerming mot omgivelsene. Øvrige massedeponier skal fortrinnsvis etableres med tanke på senere gjenbruk.*
 16. *Brua over Kragerøvassdraget ønskes primært bygget uten fundamenter eller søyler ute i vassdraget.*
 17. *Nåværende E18 må videreføres som fylkesvei på strekningen Gjerdemyra – Tangen*
 18. *Det skal vektlegges gode løsninger for myke trafikanter inn mot krysset på Gjerdemyra fra Holtane, Våsjø og Farsjø. Planarbeid for GS-veg langs fv. 38 Drangedalsveien mot Sannidal og langs jernbanelinja fra Farsjø skal prioriteres med tanke på mulig ferdigstilling samtidig med E18.*
 19. *Før planen kan bli lagt ut på høring må det ligge grundige og gode vurderinger bak det som blir presentert. Dette innebærer at kommunen må kunne begrunne de valgene som er gjort i forhold til trasevalg, høyder, tunneler, viltpassasjer, tiltak for friluftsliv, hensyn til bosetting og andre forhold. Det er derfor viktig at kommunene blir involvert i planarbeidet slik at planen ikke blir forsinket.*
 20. *Kartlegging og håndtering av sulfidholdige masser må fremgå av planforslaget.*
 21. *Nye Veier har lagt opp til et stort medvirkningsarbeid. I henhold til pbl. skal alle som har kommet med innspill få en vurdering av sitt innspill. Dette må gjøres i forbindelse med at planen legges ut på høring.*

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

23. Kommunestyret gir underutvalg mandat til å konkretisere kryssoverganger jf. vedlegg krysningspunkt for vilt.

Utfyllende merknader fra saksbehandler og underutvalg:

Fikkjebakke:

Til høring må adkomst fra Krokenveien gjennom næringsområdet muligheter v/østre kryssalternativ.

Utforming av kollektivknutepunkt/serviceområde ved krysset bearbejdes videre. Endelig avklaring av områdets plassering gjøres i høringsperioden.

Kollektiv:

Ønske om samle til ett knutepunkt, fortrinnsvis Fikkjebakke, for ekspress- og region- og lokalbuss. Det avklares i høringen om dette skal legges til Fikkjebakke eller Gjerdemyra. Velges Fikkjebakke opprettholdes stopp for lokal- og regionbuss på Gjerdemyra.

Viltpassasjer:

Foreslåtte passasjer på ny E18 har etter kommunens oppfatning så langt ikke blitt prioritert i tilstrekkelig grad når det gjelder plassering og utforming. Kommunen har en rekke merknader til plassering, utforming og flerbruk, disse fremgår av kravliste for viltpassasjene i eget vedlegg "Vurdering av krysningspunkt for vilt 01.02.21".

Det er kommunedirektørens oppfatning at tunnel på strekningen Bråtvannsdalen – Blautmyrdalen vil være et viktig og riktig grep for å ivareta naturverdier og miljøhensyn hele den ca. 4 km lange strekningen til Fikkjebakke. Spesielt for viltet ser vi at allerede dagens E18 er en vesentlig barriere for viltets utveksling mot mere kystnære arealer, dette sannsynligvis som en konsekvens av feil utformet og dårlig fungerende viltpassasjer. Når viltgjerd langs denne strekningen fjernes, vil situasjonen sannsynligvis bedre seg her. Da er det vesentlig at vilthensynet har høyeste prioritet for ny vei på strekningen slik at det kan oppnås en vesentlig forbedring fra dagens situasjon.

Tunnel eller skjæring:

En høy skjæring gjennom Vestre Slettfjell vil være et svært uheldig og uønsket inngrep i naturområdet. Konsekvenser i forhold til viltets bruk av området og muligheter for uhindret å

kunne krysse vegtraséen og trekke mellom skogsarealene på begge sider vil sannsynligvis bare i begrenset grad kunne kompenseres.

Skjæring over 30 m høyde vil være i strid med forutsetningene i KDP.

KDP planbeskrivelse s.33: For tunneler er utgangspunktet at det blir lagt inn tunneler ved fjellskjæringer over 30 meter. Dette er vurdert videre og det er sett på hvert enkelttilfelle. Forslaget om skjæring oppfattes ut fra foreliggende vurderingsgrunnlag til å være er i direkte strid med dette. Også forutsetningen om ingen tunnel i st.prp. og kostnadsestimater som ligger til grunn for denne har ikke tatt hensyn til KDP i tilstrekkelig grad på dette punktet. Det foreligger ikke tegningsmateriale og påstanden om 40 m skjæring er ikke tilbakevist fra utbyggers side. Det er heller ikke begrunnet ut over kostnadshensynet hvorfor kravet i KDP ikke gjøres gjeldende på strekningen.

Vegens høydeplassing og bruk av overskuddsmasser:

Generelt bygges vegen på til dels høye fyllinger, og vi har fått forståelse for at dette i stor grad gjøres av hensyn til massebalanse i prosjektet og en mest mulig rasjonell håndtering av utnyttelse og håndtering av overskuddsmasser. Kommunen har forståelse for utslippsmål knyttet til massetransport i anleggsperioden, samtidig er det viktig at dette også avveies mot andre miljømessige konsekvenser og belastninger dette skaper videre i hele vegens levetid. Det pekes spesielt på økt landskapsvirkning og visuell barrierevirkning samt støyutbredelse i vegens omgivelser. Der myrarealer må krysses vil nedbyggingen øke med fyllingenes høyde/bredde. Konkrete avveininger må fremkomme av planforslaget.

Strekningen Blautmyrdalen – Fikkjebakke framheves spesielt i denne sammenhengen. Det forventes at vegen kan legges tettere på eksisterende terreng og overskuddsmasser benyttes til å bygge opp sideterreng i form av støyvoller. Det er også ønskelig å benytte overskuddsmasser til etablering av næringsarealer på Fikkjebakke. Vi etterlyser også avklaring av øvrige deponimuligheter i dette området og for øvrig langs traséen. I et miljøperspektiv er det viktig at overskuddsmasser kan ivaretas som ressurs for fremtidig anvendelse.

Bro – Tisjø:

Kommunen fastholder kravet om at det ikke skal bygges bropillar i elva. Ved alternativ løsning må dagens jernbanetrasé langs elva kunne opprettholdes og opparbeides som GS-veg.

Kryss – Farsjøveien:

Nytt kryss ved Gjerdevannet etableres slik det er åpnet for ved planoppstart. Resterende strekning av fv 3366 Farsjøveien utgår, ev. videreføres som GS-veg som alternativ til at GS-veg via det nye krysset.

GS-løsninger i tilknytning til kryss Gjerdemyra:

Kommunen arbeider for et funksjonelt og fremtidsrettet GS-system i tilknytning til nytt kryss på Gjerdemyra i samarbeid med Vestfold og Telemark fylkeskommune. Så langt det er overkommelig må planforslaget tilrettelegge for og implementere løsninger for dette innenfor planområdet. Følgende strekninger er aktuelle:

- › *Fra Holtane-grenda: Det må etableres funksjonell og sikker GS-løsning til kryssområdet som er universelt utformet da dagens adkomst langs lokalvei brytes. Langs nåværende E18 må fysisk adskilt GS-veg opparbeides.*
- › *Gjerdemyra – Sannidal: Foreløpig vurdering er at ny GS-veg må anlegges langs Fv38 til Tveitereid, derfra langs jernbanelinja med påkobling til GS-veg ved Støa.*
- › *Gjerdemyra – Våsjø: GS-veg planlegges hovedsakelig på fylling langs fv. 38.*
- › *Gjerdemyra – Fossgrenda: GS-veg kan bygges fortrinnsvis langs nåværende E18 til nytt kryss ved Gjerdevannet. Alternativt opprettholdes dagens fv.-strekning Som GS-veg*

Strekningen langs Hullvann:

Det opparbeides erstatning for postveien på strekning der denne bygges ned. Forbindelsen skal opprettholdes som turvei.

Det stilles krav til støyavskjerming mot Hullvann.

Gjerstad:

Ifm. det kommunevise møtet for Gjerstad, med NV og Cowi, tirsdag 02.feb. 2021, kom det fram en del forhold i NV sitt skriftlige svar til Styrets punktvis innspill til NV, og i NV sin presentasjon, som kommunen kommenterte på i møtet, men som ikke møtet la opp til å svare ut. Vi synes møteformen var litt spesiell, og hadde nok sett for oss at det var lagt opp til mer drøftinger og større grad av toveiskommunikasjon.

Kommunen ønsker tilbakemelding på en del av disse forholdene, samt å få til nødvendige drøftinger med NV, for å kunne komme til enighet/finne en løsning som begge parter kan leve med. Vi kan ikke skyve dette foran oss lenger – tid for å legge planen ut på høring nærmer seg med stormskritt, selv om det nå er foreslått å forlenge fristen noe. NV skulle komme tilbake til hvordan dialogmøtene framover skal legges opp. Gjerstad kommune ønsker tilbakemelding på disse punktene, og møte(er) rundt flere av forholdene:

- › *Kryssløsning på Brokelandsheia – her er kommet inn nye løsninger, og trafiksikkerheten er svekket ut ifra det vi tidligere er presentert og har blitt enige om å jobbe ut ifra, på tidligere møter. Dette ønsker vi et spesifikt møte på, hvor vi blir presentert nye løsninger med begrunnelser. Vi ønsker å ha*

med fylkeskommunen på møtet, og Njål Are Møller fra AKT også, for å se på løsningene som jobbes med for lokalbusstrafikken.

- > Fjellskjæringen som vil komme nord for krysset på Brokelandsheia – vi ønsker å få presentert støykart for forskjellige scenarioer her, for å kunne vurdere behov for støyskjerming vs. innsyn. Det står høyt på vår agenda å få en god løsning for innsyn til Brokelandsheia. Det må også vurderes hvordan skjæringen virker på tungbiltrafikken, og lyden som skapes fra dem, ved inn- og utkjøring av fjellskjæringens munninger.
- > Dere skriver at dere ikke ønsker å binde opp entreprenør når det kommer til valg av massedeponier. Dette kan være ok enkelte steder, men samtidig så er det nettopp i en reguleringsplan kommunen har mulighet til å gi bestemmelser for å få til ønsket verdiskapning i lokalmiljøet og i regionen, samt å få økt lokal og regional samfunnsøkonomisk lønnsomhet, som er en del av E18-planens målsetning. Sånn sett, er det slik at kommunen har områder som en ønsker å binde opp til massedeponier, for å få etablert erstatningsarealer til næringsarealer som går tapt ved utbygging av ny vei, samt nye arealer, som vil være gunstig for framtidig næringsutvikling.
- > For Gjerstads del, så gjelder dette området ved Sorttjenn og i Klavdalen (begge sider av veien). For området rundt Sorttjenn, så må det også stå i bestemmelsene at området må masseutskiftes, så det kan bebygges etter at deponiet er fylt opp. Utover det, så kan man gi spillerom for entreprenøren, selv om det må stå i bestemmelsene at masseforvaltning skal skje i dialog med kommunen.
- > Dere la fram tre scenarioer for styret, fra veldig åpne reguleringsplaner, til strenge reguleringsplaner. Tilbakemeldingen til dere var da, at graden av hvor strenge bestemmelsene skal være må variere langs strekket. Altså bør det slik vi ser det, være de tigheste bestemmelsene rundt Brokelandsheia, også når det gjelder plassering og definering av massedeponier, på den delen av E18 som går gjennom Gjerstad. Om vi ikke får til dialog rundt disse tingene, så kommer vi ikke videre. Vi ønsker derfor et dialogmøte med dette som tema, hvor vi kan gå ned på teknisk detaljnivå, ved behov.
- > Vi jobber med kostnadsrammen for å erstatte tur-/uteområdet til skolen, for å få på plass adkomstvei til nytt turområde, tilrettelegging stier, opparbeiding av bål-/leirplass med gapahuk, sikring av stup, rydding og merking av stier, samt få laget et orienteringskart. Vi må også sikre at vi kan få på plass nødvendige grunneieravtaler. Vi jobber for at dette skal la seg gjøre. Spørsmålet er hvem som skal gjøre hva og hvordan vi skal kjøre prosessene her framover – dette må vi ha en dialog rundt. Målet er å finne en løsning som gjør at vi kan vike fra kravet om tunnel forbi Abel.
- > Dere snakker bare om overvannshåndtering og flom ifm. kulvert over Sundsmyra. Her er trafikksikkerheten et like viktig tema. Dette er en 90 graders sving, hvor gang- og sykkelveien under dagens E18 kommer rett ut i veien, i denne 90 graders svingen, uten at det er god nok sikt for verken bilister, eller myke trafikanter. Dette er en avlastningsvei til E18 i dag, men krava den gangen veien fikk denne statusen, var annerledes enn i dag. Her må vi få til en forbedring av trafikksikkerheten, både under eksisterende E18 og ny E18. Vi ønsker at dere ser på muligheter for å bedre trafikksikkerheten her. Vi blir gjerne med på en befaring.
- > Gjerstad kommune har vårt kommunesenter med handelsvirksomhet, boligetableringer og skole/oppvekstsenter, langs både ny og gammel E18. Med utvidelse til en firefelts motorvei, vil støyforholdene øke noe, og ved at veilinjen flyttes/justeres noe, stemmer verken eksisterende

støykart, eller støykart fra kommunedelplanen. Vi ønsker å få oversendt et støykart, som viser stekningen fra sør for Klavfjelldalen til Østerholtsheia, slik veilinjen ligger nå. For Gjerstad, så er det viktig at ny vei ikke stopper all mulighet for fremtidig boligutvikling i og rundt kommunesenteret og oppvekstsenteret i kommunen. Dette handler om muligheten for framtidig utvikling i Gjerstad kommune.

- › Å søke dispensasjon fra stigningsforhold på en ny og fremtidsrettet E18, for å spare penger, når farten skal økes til 110 km/t, synes vi er uforsvarlig. Til syvende og sist blir det Østre Agder og de som jobber i redningsetatene her, som må ut på veien og gjøre jobben, når lastebilene sklir ut i grøfta, eller i midtrabatten, vinterstid. Om dere ikke etterkommer vårt ønske om å la være å sende søknad for å vike fra stigningskravet, så ønsker vi å ha et avsnitt med i søknaden om våre bekymringer med begrunnelser, for at Gjerstad kommune er mot denne løsningen.

Møtet/møtene må gi rom for toveiskommunikasjon, og det må være vilje til å gi og ta fra begge kanter. Vi ønsker å kunne diskutere og kna detaljer og tekniske løsninger, og at begrunnelsene for løsninger som presenteres kommer tydelig frem. Drøftinger og dialog, med løsningsfokus, må stå i sentrum. Vi ønsker å få til møte(er) i uke 7, seinest i uke 9.

Etter som arbeidet skrider frem. Vil det helt sikkert utkrystallisere seg andre ting vi ønsker å få drøftet med dere. Det er derfor viktig å ha god og tett dialog gjennom hele prosessen.

Fellespunkter, som vi ønsker å få drøftingsmøter på, sammen med de andre kommunen i Agder, samt Statsforvalteren og fylkeskommunen:

- › Massehåndtering.
 - › Det står i tilbakemeldingen fra NV på styrets innspill, at det er utarbeidet en rapport for massehåndtering. Denne vil vi gjerne se – her er detaljeringsgrad viktig iht. spesifikke områder. Det står i kommunedelplanen kap. 5, punkt 4, at det skal utarbeides en masseforvaltningsplan. Er det denne som nå kalles rapport for massehåndtering? I så fall er vi usikker på om en rapport er godt nok. Vi mener det bør lages en plan.
 - › Massehåndtering er viktig for videre verdiskapning i regionen, samt som et samfunnsøkonomisk aspekt i lokal og regional sammenheng. For Gjerstad sin del er området ved Sortkjenn, samt Klavfjelldalen viktige områder å få konkrete bestemmelser rundt.
- › Viltpassasjer og turområder – se egen mail som er sendt fra Gjerstad, ved Tonje Berger Ausland, med viktige kommentarer fra Martin Due-Tønnessen (som både repr. Tvedestrand og Agderkommunene i denne saken), fra Risør, ved Sigrid Hellerdal Garthe, som også vegårshoi, ved Chantal van der Linden, støtter. Flere mail sendt 02.02.21, som oppfølging til tidligere mail om temaet. Dette har vært et temamøte vi har forsøkt å få på agendaen siden begynnelsen av januar.

Notatet er gjennomgått og understøttes av kommunedirektøren i Gjerstad, og Gjerstad kommunes representanter i underutvalget.

Vegårshei:

I forbindelse med KDP i 2019 hadde FM en innsigelse på valgt eksempllinje. De trakk innsigelsen etter at de ble enige med NV om å blant annet ta inn noen bestemmelser med tydelige føringer for videre arbeid med reguleringsplan. I tillegg er disse bestemmelsene kommentert i planbeskrivelsen for å understreke hensikten med disse: nemlig at det ligger en klar forventning til utredning av reelle alternativer, blant annet utredning av tunnel ved Eksjø og Nordøst for Skjerkholtdalen som fylkesmannen kommenterte i sin tilbakemelding etter et møte om innsigelse i 2019 og som Ingunn Løvdal og saksbehandleren i saken i går bekreftet i en telefonsamtale med Vegårshei.

Konkret har dette resultert i følgende bestemmelser som gjelder i vedtatt KDP:

5.11 SKORSTØL - TVEDESTRAND

På strekningen Skorstøl – Tvedestrand skal blant annet mulighetene for bru- og tunnelløsninger utredes som skadereduserende tiltak, særlig med tanke på naturmiljø og friluftsliv.

hensynssone H710-3 nærmiljø (som gjelder for Eksjø-området sier):

Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilstrebes løsninger som minimaliserer inngrep og gir god ivaretagelse av friluftslivs-, bo- og nærmiljøkvalitetene.

Tunnellengder skal optimaliseres innenfor det som er teknisk og økonomisk forsvarlig. For løsninger med vei i dagen skal det legges vekt på støyskjerming og estetisk utforming, jf. Estetisk veileder for Nye Veier. Inngrep som ikke kan unngås følges opp med skadereduserende og/eller kompenserende tiltak.

I planbeskrivelse står det videre:

I reguleringsplanfasen vil detaljplassering av veien og ulike løsninger bli utredet, herunder mulig tunnelløsning i Espehaugen ved Eksjø. Spesielt ved Eksjø er det viktig at hensynet til støy og eksponering **blir gjort førende for valg av løsninger**. Tiltakene må vurderes opp mot en samlet kostnadsramme som ikke reduserer prosjektets samlede samfunnsnytte.

0 m. tunnel som står i Prop.70 virker fullstendig i strid med KDP bestemmelser (og altså føringer for reguleringsplanen) om å utrede tunnelløsninger / alternative veiløsninger.

Ut fra disse kravene i bestemmelsene mener vi at det er beklagelig at Nye Veier / Cowi ikke har kommet med vurdering av alternativer på eget initiativ (som oppfølging av bestemmelsene i

KDP) uten at kommunene måtte komme med eget innspill om dette. Alternativer som NV/Cowi likevel har blitt vurdert tidligere har i så fall ikke blitt synliggjort eller diskutert med kommunene underveis fram til vi etterspurte disse selv.

EKSJØ

Vi vil jobbe videre med optimalisering av en tunnelløsning gjennom Espehaugen (Eksjø).

Her har dere allerede gjort en første vurdering: men det er veldig vanskelig å se hva denne vurderingen inneholder og hvor veilinjene/tunnel er tenkt (det er kun lagt ved en 3D illustrasjon på side 46). Kan dere sende oss /vis oss tydelig kart på det som viser hvor tunnelinnslagene er tenkt? Er det ved Djupmyr eller Bjørkekjer? Jeg kan heller ikke se om veien fortsetter på øst eller vestsiden av Snøreis: det ser sånn ut at det er på østsiden. **Vi vil altså få tilsendt bedre grunnlagsmaterieell (kart) inkl. støyanalyse for tunnelløsningen og ber om et sær møte med dere om Eksjø.** Antar at dere allerede har disse kartene som kan sendes til oss snarest?

I forhold til deres vurdering av tunnelløsning ved Eksjø, skriver dere at åpen veiløsning og vei med tunnel er likeverdige i forhold til friluftsliv, som må være en feil i deres vurdering: det er helt opplagt at tunnel generelt og særlig i dette området med store friluftssinteresser er den beste skadereduserende tiltak når det gjelder friluftssinteresser både for hytter og boliger rundt Eksjø og for friluftslivet generelt i dette området. I tillegg til støy er en fordel med tunnel også at veien ikke blir direkte synlig fra Eksjø.

Dere kommenterer at støyen ved åpen veiløsning er innenfor krav til grenseverdier (lavere enn 55 db) i gjeldende retningslinjer T-1442. Disse grensene gjelder for bebyggelse i området. I samme retningslinjer står ellers:

Utenfor tettstedsbebyggelse defineres stille områder / rekreasjonsområder / nærfriluftsområder som områder hvor støynivået er under Lden 40 dB.

Et annet moment ang. tunnelløsning ved Eksjø er at dere skriver i vurderingen at det blir overskuddsmasse. Massen kan brukes i områder hvor det er masseunderskudd: særlig i Barlinddalen-området til tilrettelegging av næringsarealer eller i nærliggende områder hvor det er behov for skadereduserende tiltak.

HALLANDSHEIA

Vi vil få **vurdert tunnelløsning i Hallandsheia** (Tvedestrand) altså langs eksempeillinje, som etterspurt den 12.1: slik at vi kan sammenligne konsekvensene av en tunnelløsning på østside av kommunegrense / høyspent med en tunnelløsning på vestside. Dere har kun utredet tunnelløsning på vestside av høyspentlinje og inn på Lyngrotheia som Tvedestrand har bedt om.

Åpen vei i Lyngrotheia betyr ødeleggelse av området rundt det høyeste punktet og en stor del av den gamle Postveien: noe som vi ikke ønsker. Det kan tydes på at veien (ved veien i dagen) på vestsiden av høyspent (som foreslått av Tvedestrand) kommer til å ligge 15 meter lavere (omtrent på 195moh ?) enn eksempeillinje på østsiden (210moh ?). Stemmer dette? Eller ligger

eksempellinje lavere i dagens modell? **Kan dere gi oss nærmere informasjon om vei høyde og vise oss støyanalyser og andre konsekvenser for åpen vei løsning både på vest- og østsiden av høyspent?**

Men se også gjerne på andre alternativer med tunnelløsning (som ikke ødelegger Lyngrotheia/Blautmyrknatten): hva er den beste løsningen i dette området dersom det skal bli tunnel? Det har også Tvedestrand etterpurt. Ved en vei på vestsiden av høyspent kan det være aktuell med en forholdsvis kort tunnel et sted mellom Blautmyr (vest for høyspent) og øst for Djupmyr for eks, hvor tunnelen krysser høyspent rett under Hallandsheia for å komme tilbake til eksempellinjen nordover. Da blir tunnelen i hvert fall også kortere.

Vi ønsker å komme i direkte dialog med dere for å drøfte alternativene i både Eksjø-området og i området ved Hallandsheia / Blautmyr (det siste felles med Tvedestrand).

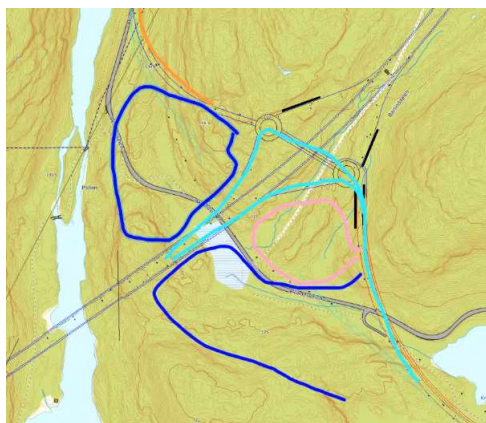
Risør:

Generelt:

- > Vi savner samfunnsutviklingsperspektivet. For Risørs del: samfunns- og næringsutvikling, næringsattraktivitet og –arealer. Kollektivtransport.
- > Kryssområdet er spesielt viktig for oss. Her ønsker vi tett og konstruktiv dialog slik at vi får gode løsninger som alle parter er fornøyd med.
- > Vi har tidligere meldt inn behov for felles temamøter om vilt/friluftsliv, massebalanse, støy. Viktig med overordnet perspektiv. Spesielt savner vi dialog og samarbeid med Nye veier, fylkeskommune og Statsforvalter.
- > Det er positivt at vi får tilgang på fagrapporter så snart disse er klare til å oversendes kommunene. Viktig for intern prosess og faglig nivå på tilbakemeldingene osv.

Risørkrysset:

- > Risør kommune har hatt dialog med Agder fylkeskommune og AKT, samt Vegårshei kommune. Vi mener at et ruterkryss lenger nord i Barlinddalen vil gi en bedre løsning for kollektivtransporten og muliggjør mye bedre utnyttelse av næringsarealer.
- > Skisse fra Agder fylkeskommune viser at en kryssplassering lenger nord i Barlinddalen gjør at området f.eks kan benyttes til kollektivlegg (rosa felt) og næringsarealer (blå felt). Det kan også tenkes at kollektivområdet kan plasseres på nordøstsiden av krysset.



- › *Risør kommune savner at Nye Veier vurderer og kommenterer rapporten fra AKT om kollektivtransport og fordeler med ruterkryssløsning. Ruterkryssløsning gir mindre svingebevegelser og er svært viktig for passasjerenes kjørekomfort. Det reduserer også tidstapet ved å benytte Risørkrysset.*
- › *Risør kommune forutsetter at avtalen holdes, og at det kan finnes andre måter å få fylt opp kryssområdet slik at det brukes etterpå. Kan en se på høyden på veilinja? Eller ta ned masser i forbindelse med bygging av Risørkrysset? Det vil i så fall være positivt med ruterkryss plassert lenger nord, siden denne løsningen forutsetter uttak av masser.*
- › *Vi ber om dialog med Nye Veier om utforming av kryss slik at vi får en forståelse for hvorfor Nye Veier fremdeles holder på at «hank-løsningen» midt i kryssområdet er den beste. En bedre plassering og kryssutforming er viktig for samfunnsutvikling og tilgjengelighet i regionen og for kollektivtransporten.*

Avtalen mellom Nye Veier, Agder fylkeskommune og Risør kommune:

- › *Vi viser til avtalen som ble inngått i august 2019, spesielt punkt 3e. Dette er viktig for Risør kommunes samfunnsutvikling og næringsattraktivitet, og skal kompensere for de store ulempene vi får som følge av at veien kommer 3 km lenger unna sentrum og våre lokalveisystemer og at vi må bygge opp nye næringsområder.*
- › *I forbindelse med utarbeidelse av avtalen i 2019 trodde partene at det ville være et masseoverskudd i prosjektet på 1,2 – 1,4 mill m³. Nye Veier vurderer at forventet masseoverskudd fra veilinja i KDP er dramatisk redusert i arbeidet med reguleringsplan. Det er derfor lite masser fra veilinja som kan benyttes til utfylling av næringsarealer ved Risørkrysset og Moland vest. Risør kommune mener det er av avgjørende betydning at kryssområdet får gode arealer til kollektivknutepunkt og næringsutvikling, og at dette er nedfelt i avtalen.*
 - › *Vi blir enige om å ha et eget møte om avtalen.*
 - › *Oppdatering: Avtalen ble drøftet i et møte fredag 5. feb 2021, med alle parter tilstede. Nye Veier vil se på hvilke muligheter som ligger i å ta ut masse i kryssområdet for å*

tilrettelegge for framtidige næringsarealer. De vil deretter gi Risør kommune en tilbakemelding.

Knutebekken:

Som påpekt tidligere mener vi det er feil å fylle igjen Knutebekken. Turveier, skogbilvei, kulturmiljø samt at bekken er en del av det vernede Vegårsvassdraget er viktige argumenter for hvorfor bekken ikke bør legges i kulvert og fylles igjen. Andre løsninger må vurderes. [018/5 Vegårsvassdraget - NVE](#)

Massebalanse:

Risør kommune har sendt et dokument til Nye Veier/Cowi med prioriterte steder for deponi (høst 2020). De valgte deponiområdene til Nye Veier er ikke med i lista, og ukjent for Risør kommune. Vi vil gjerne ha mer informasjon og dialog om dette.

Næringsveien:

Næringsveien er svært viktig for Risør kommune, men håndteres i egne prosesser. Risør kommune har fått nei fra Statsforvalter til å opprettholde Næringsveien, men vil samarbeide med interkommunalt planstyre med målsetting om at veien kan inkluderes i høringsforslaget. I en formell høring vil saken belyses fra flere perspektiv på en ryddig og demokratisk måte.

Tvedestrand:

Notatet til Nye Veier om kommunevise avklaringer ble diskutert i møte 3. februar. I møtet la kommunen frem merknader til Nye Veiers notat som vi ble bedt om å oversende skriftlig. Kommunens tilbakemelding innebærer at det må gjøres et omfattende arbeid før Tvedestrand kommune vil stille seg bak et forslag om å legge planen ut på høring.

Her kommer en oppsummering av tilbakemeldingene våre.

1. **Alternative traseer.**

Generelt har Nye Veier gjort vurderinger av alternativene som oppfattes som ufordelaktige i forhold til kommunens forslag. Dette er uheldig siden man på den måten ikke får sett tilstrekkelig på traseer som til slutt vil kunne gi en bedre veglinje enn dagens forslag. Eksempler på at våre forslag ikke blir vurdert med tilstrekkelig seriøsitet er at det hevdes at vi får dårligere massebalanse med våre forslag, og brolengder oppgis å være ufordelaktig lange. Med en videre optimalisering kommunens alternativer mener vi at ingen av disse argumentene har tung verdi.

Modalen.

I dette området har kommunen pekt på en alternativ linje. I Nye Veiers vurdering pekes det på en rekke problemer med denne veglinja, som vi mener er marginale. Det gjelder utfordringer knyttet til geoteknikk, overvannsproblematikk, naturmangfold og tekniske anlegg. Ingen av disse punktene mener vi kan tillegges vekt av betydning, sett i forhold til hva vi oppnår med reduserte ulemper for Modalenbygda. (Støy og landskapsvirkning)

Økte kostnader på 7 millioner er også marginale i forhold til totalsummen i prosjektet og da står man igjen med en vurdering av myr på den ene siden og støy/nærhet til 4-felt mot boliger på den andre siden. Støy påvirker Modalen/Noddeland med forholdsvis mange boliger i den ene løsningen, og Lauvland i den andre hvor det bare er en bolig. Før vi kan avklare endelig trase gjennom dette området må vi derfor ha en bedre utredning av disse traseene. Et viktig element her er hvilke hus som blir innløst ved de forskjellige linjene.

Skjerkholt - Nattvann

På denne strekningen har kommunen pekt på tre alternativer der det første alternativet sannsynligvis er det beste. Det er i hovedsak fire fordeler med dette alternativet.

1 Bedre skjerming av Skjerkholt/Lia og annen bebyggelse ved at veien blir bedre skjermet av Sagåsen og Midtbøheia. I dag ligger veien med en åpen side mot dette området på minimum 750 meter. Med kommunens forslag vil bare 300 meter av traseen kaste støy mot Skjerkholt. Veien vil også ligge 250 meter lenger inn i dalen, noe som vurderes å være klart positivt for kulturmiljøet på Skjerkholt.

2 På strekningen fra Skjerkholtlonene til Lyngrothheia vil man i store deler av traseen kunne ligge i en dal som går fra Kråketjennhogsten til Blautmyr. Denne dalen ligger 20-40 meter lavere i terrenget enn der foreslått vegtrase ligger. Dette vil medføre betydelige mindre støybelastning i nærområdene til veien både i Vegårshei og Tvedestrand og anses som en stor fordel for omkringingliggende områder.

3 Ved Blautmyr under Blautmyrknatten som vil være omtrent på det høyeste punktet på vegen, ligger kommunens løsning 25-30 meter lavere i terrenget enn Nye Veier sin. Dette utgangspunktet kan fortsette enten inn i Blautmyrknatten i tunnel, eller gå rett frem i skjæring over til Djupmyr, eller gå i tunnel under kommunegrensa og komme ut øst for Djupmyr. Ved alle disse løsningene vil veien kunne komme ut på ca kote 185-190, og således ligge ca 20 meter lavere i terrenget enn Nye Veier sin løsning som vi oppfatter å ligge ca på kote 207 når veien kommer ut av skjæringen nord for Nordre Greinmyra.

I henhold til kommunedelplanen skal det utredes tunnelløsninger på strekningen mellom Pinesund og Skjerkholt, og vi anser at dette er et område som vil fungere langt bedre med en tunnel-løsning for vilt og friluftsliv.

4 Støy mot Sandvann og friluftsområdene er et viktig tema på den nordre delen av parsellen som ønskes lagt om. Ved å ligge så lavt som kote 185-190 ved Djupmyr vil man få en lav veglinje som gir lite støy mot Sandvannsområdet. Det er viktig å ta med seg den lave høyden og se på muligheter også for å senke veilinje nord i Sandvann for å redusere støyproblemene her også.

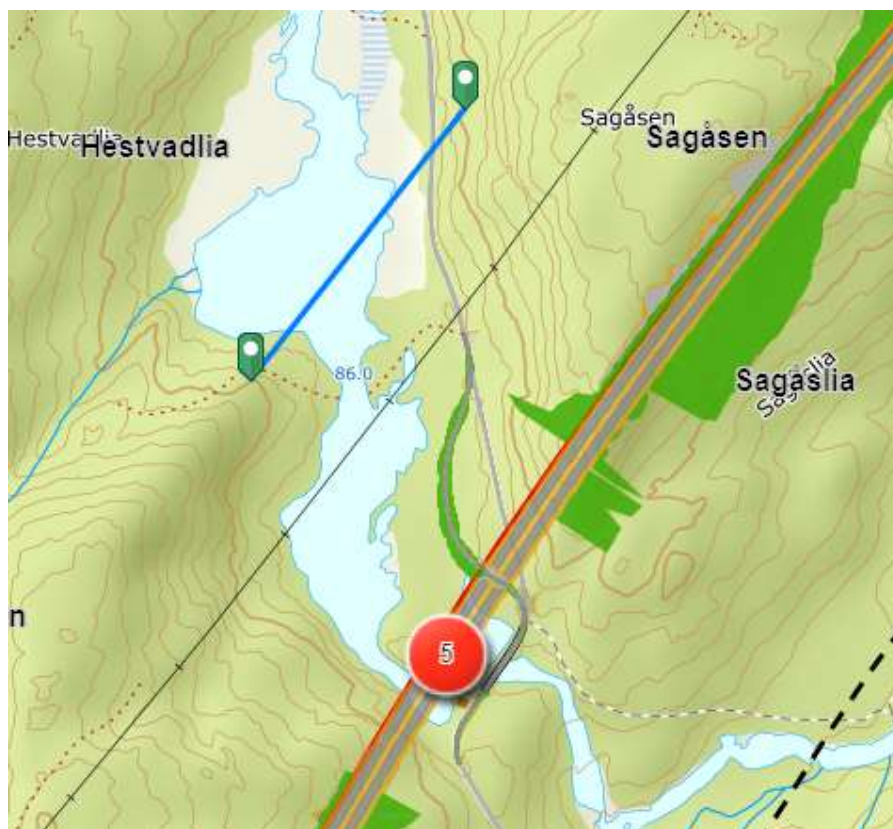
I Nye Veiers vurdering av vårt vegforslag har man også her lagt vekt på forhold som ikke gir et riktig bilde av de to traseene.

Nye Veier hevdet i møtet at veien ikke kunne ligge i faresonen til høyspentlinja siden dette ville bli svært kostnadskrevende. Det ble også vist kart som viste at eksempellinja lå utenfor faresonen. Dette stemmer ikke. Tvert i mot er det slik at sprengingsarbeidene ved en optimalisert variant av vår veglinje kan legges utenfor faresonen, mens man kan legge veien tett på høyspenten med en ren fyllingsvei, som ikke gir ekstra kostnader. Det kan lages en fyllingsvei sammenhengende i dalen med lav veglinje og lite støy fra Kråketjennhogsten til Blautmyr.

I Nye Veiers alternativ vil det være betydelige sprengingsarbeider på strekningen fra skjæring ved Hogstene til nord for Nordre Greinmyra der man ligger mindre enn 100 meter fra høyspenten. I modellen som er vist knyttet til våre forslag til vegløsning har Nye Veier ikke sett på muligheten for å la de delene av veien som går i fylling ligge inne i faresonen. Dette innebærer blant annet at vegløsningen i modellen får en lite tiltalende utforming. (Her påpekes det at kommunen ikke kjenner til hvor stor faresone for høyspent av denne typen er, men modellen ser ut til å bruke 100 meter. Uansett vil deler av Nye Veier sitt anlegg ligge i faresonen, mens vårt forslag vil kunne bygges uten/minimal sprenging i faresonen.) Her er med andre ord både økonomiske fordeler, støyfordeler og man får samlet store tekniske inngrep på en bedre måte enn Nye Veiers forslag.

Nye Veier hevder at kommunens løsning krever 300 meter bro mens dagens bro bare er 180 meter. I modellen er Nye Veiers bro ca 215 meter. Ved en optimalisering av kommunens veglinje ser det ut til at man også her vil kunne komme ned mot 200-225 meters bro, avhengig av hvor mye man ønsker å utfordre naturverdiene langs et vernet vassdrag. Vår vurdering er at den broløsningen som Nye Veier presenterer i notatet kun tar økonomiske hensyn uten hensyn til kantsoner langs et vernet vassdrag. Vi tror derfor at også Nye Veiers løsning vil bli lengre enn de oppgir i notatet, på grunn av at man må ta hensyn til miljø i større grad enn det Nye Veier ønsker.

Skissen under viser et eksempel på en brolengde på 225 meter i kommunens løsning. Her kommer du godt på land på begge sider med god avstand til kantsoner i vassdraget. Terrenget er slik at så fort du kommer på land vil du gå inn i skjæring som skjærer mot Skjerkholt på begge sidene av vassdraget.



Videre peker Nye Veier på forhold som vi mener er mindre viktige, og som kan løses ved god prosjektering. Det pekes blant annet på at det er større konflikt med naturverdier ved Skjerkholtlonene, samtidig som man ikke nevner at dagens linje krysser miljøfigur ved Kråketjenn. De har også lagt betydelig vekt på støy ved Skjerkholtlonene som etter vår mening har klart mindre verdi enn kulturmiljøet på Skjerkholt.

Kommunens konklusjon på dette er at det er rom for optimalisering av kommunens forslag til veglinjer, og at veglinjene gjennom kommunen må avklares før det er hensiktsmessig å jobbe med detaljer. Kommunen kan ikke godta et planforslag som ikke er tilstrekkelig utredet for å finne de beste løsningene.

2. Friluftsliv

De viktige friluftsområdene ved Sandvann er ikke tilstrekkelig hensyntatt i Nye Veiers forslag til løsning. Kommunen mener fremdeles det må gjennomføres et prosjekt der man kan gjennomføre kompenserte tiltak for friluftslivet. Det gjelder spesielt at Sandvannshytta mister sin verdi som turmål, men det må også gjøres ytterligere tiltak. Vegen griper inn i et spesielt fint og attraktivt friluftsområde som er preget av skrinne furuskog som gir en åpenhet og liten grad av gjengroing i kombinasjon med spennende vassdragsnatur som man ikke finner andre steder i kommunen.

Slik Nye Veiers forslag nå foreligger er ikke dette tilstrekkelig til å kunne vedta en reguleringsplan for området. Det må foretas kompensierende tiltak i langt større grad enn det som ligger i forslag til tiltak fra Nye Veiers side.

3. Vilt

I dokumentet til Nye Veier pekes det på flere forskjellige forhold før de konkluderer blant annet med at Akershus-rapporten ikke gir signifikante svar, og at de derfor bruker mindre viltpassasjer enn det som anbefales i denne rapporten. Her er det grunn til å påpeke at dette er den eneste vitenskapelige rapporten med en viss tyngde som er laget i forhold til viltets bruk av viltpassasjer knyttet til 4 felts motorveier i Norge.

I stedet ønsker Nye Veier å bruke skjematisk passasjer med prinsipp om at bredde/lengde skal være minimum 0,8 og åpenhetsindeks på 2,5. Hvilke vitenskapelige metoder som er brukt for å komme frem til disse tallene opplyses ikke.

Nye Veier har i notatet laget en tabell som viser hvor vilt skal passere som henviser til pælenr som ikke gir noe mening, og det er derfor vanskelig å forstå denne tabellen.

Viltkrysningene har fått navn som gjør at man til en viss grad kan finne frem, men det er vanskelig å se om det legges opp til viltkrysning på begge sider av en bro etc med mindre man har mer nøyaktig informasjon.

På generelt grunnlag mener kommunen at vi har et stort ansvar som planmyndighet i forhold til å ta høyde for at viltunderganger er store nok, og at de i et 50 års perspektiv må ta høyde for utvidet bruk. Det kan være at man får flere turgåere, mer behov for veier, kystjernbane som ødelegger noen av undergangene med mer. I tillegg til dette vet vi svært lite om hjortens bruk av viltpassasjer knyttet til 4-felts motorveier. Hjorten har større tendenser til trekk en elg, og er også generelt mer forsiktig. Det er derfor trolig at hjorten vil være mer skeptisk til bruk av viltpassasjer enn elg, noe som innebærer at det er riktig å ha større viltpassasjer enn det som foreslås av Nye Veier.

Usikkerhet omkring utbygging vil alltid være en joker i forhold til viltpassasjer. Vi ser at det allerede nå er press knyttet til utbygging på strekningen Arendal-Tvedestrand, noe som underbygger behovet for tilstrekkelig antall med store og gode viltpassasjer, siden man må påregne at i et langsiktig perspektiv vil noen forsvinne og noen vil få redusert verdi.

Vi er derfor svært skeptisk til minimumsløsninger, og generelle løsninger. Kommunen har tidligere gitt beskjed om at alle viltpassasjene må vises i forhold til de løsningene som er valgt i reguleringsplan. Hvis det blir behov for endringer kan man ta dette som mindre endringer når detaljprosjekteringen kommer i gang hvis dette gir like gode eller bedre løsninger for viltet.

4. Verna vassdrag

I henhold til retningslinjer for verna vassdrag skal kommunen sørge for at all planlegging knyttet til verna vassdrag skal ivareta naturverdiene langs vassdraget. I notatet er det vist et forslag til en broløsning som ikke er i tråd med statlige retningslinjer på dette området.

Kommunen har en forventning om at hensyn til verna vassdrag og vassdrag generelt blir synliggjort i planforslaget gjennom bestemmelser som ivaretar hensynene som de statlige retningslinjene krever.

5. Lokalveier

I notatet er det vist løsninger som er lite tilfredsstillende for lokalveinettet ved Rømyr. Disse skissene er blitt vist en gang før i et felles møte med fylkesmann/fylkeskommune, og de ble da utsatt for omfattende kritikk. Vi vil derfor foreslå at det blir gjennomført et felles møte med fylkeskommunen som vil eie det meste av vegnettet som nå planlegges. Det er vanskelig å se at kommunen kan anbefale at løsningen som nå foreligger kan sendes ut på høring før man har kommet frem til en omforent løsning med fylkeskommunen.

6.3. Presentasjon fra IKP-styrets femte arbeidsmøte

Presentasjonen ble holdt i IKP-styrets femte arbeidsmøte 14. april 2021. Møtet ble avholdt på Teams.





Samhandling E18 Tvedestrand – Bamble Arbeidsmøte 5

Dagsorden



Følge opp vedtak i IKP-styret 17. februar 2021:

«På neste arbeidsmøte i styret bes Nye Veier legge fram møte- og framdriftsplan som sikrer godt samarbeid med kommunene, fylkeskommuner og Statsforvaltere. I perioden fram til planforslaget legges ut på høring legges det opp til ukentlige arbeidsmøter mellom styret og Nye Veier»



Status

*Per Kristian Lunden, styreleder interkommunalt plansamarbeid E18
Dørdal-Grimstad*

Hvordan gjør vi dette i dag?



- Oppsummering av dialogmøter med statsforvalter, kommunene og øvrige myndigheter
- Oppsummering av arbeidet med ikke-prissatte hensyn og avbøtende tiltak
- Gjennomgang av kommunenes samlede innspill - utsjekk
- Videre framdrift



Faglige anbefalinger og oppsummering av dialogmøter

Johan Arnt Vatnan, utbyggingsdirektør, Nye Veier

Faglige anbefalinger og oppsummering av dialogmøter



- Oppsummering av dialogmøter med statsforvalter
- De samlede faglige anbefalingene
- Gjennomgang av det planfaglige bakgrunnsmateriale



Status dialogmøter

Stian Blindheim, planprosessleder, Nye Veier

Status dialogmøter



- Kommunene
- Fylkeskommunene
- Har gjennom samhandling kommet fremt til enighet i de aller fleste innspillene



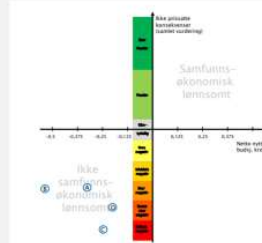
Hvordan kommer vi i mål?



Utredning av bru- og tunnelloesninger som skadereduserende tiltak; N KDP bestemmelse 5.11

(«På strekningen Skorstøl – Tvedestrand skal blant annet muligheter for bru- og tunnelloesninger utredes som skadereduserende tiltak, særlig med tanke på naturmiljø og friluftsliv»).

- Det utarbeides en egen oppsummering for å dokumentere hvordan bestemmelsen er ivarettatt i planprosessen og i planmaterialet.
- I oppsummeringen vurderes de forskjellige alternativene og det redegjøres for konkrete avbøtende tiltak.
- Virkningsgraden av de forskjellige alternativene for tema naturmangfold og friluftsliv dokumenteres.
- Foreløpig disposisjon
 - Bakgrunn
 - Hensikt og metodikk
 - V712
 - Ikke-prissatte tema
 - Sammenstilling av virkningsgrad (aksediagram mm)
 - Silingsprosess ifbm reguleringsplan
 - Delstrekninger
 - Konfliktkart
 - Skadereduserende tiltak
 - Samfunnsøkonomisk analyse



Utredninger

Rapporter og dokumentasjon som utarbeides

- Planbeskrivelse hovedrapport
- Reguleringsbestemmelser - pr kommune
- Plankart pr. kommune
- Planprogram
- ROS-analyse
- Fagrapport kulturarv
- Fagrapport naturmangfold
- Fagrapport friluftsliv/ by- og bygdelig
- Fagrapport naturressurser
- Fagrapport landskapsbilde
- Fagrapport matjordplan
- Fagrapport prissatte virkninger
- Fagrapport klimagassbudsjett
- Fagrapport lokal og regional utvikling
- Fagrapport luftkvalitet
- Fagrapport potensielle sulfidførende bergarter
- Fagrapport støy
- Fagrapport trafikkale virkninger
- Fagrapport kollektiv
- Fagrapport forprosjekt veigeometri
- Fagrapport geoteknikk - utredning av sikkerhet mot kvikkleireskred
- Fagrapport geoteknikk
- Fagrapport skredfarekartlegging
- Fagrapport vurdering bergkvalitet
- Fagrapport ingeniørgeologi
- Fagrapport hydrologi
- Fagrapport vann, avløp og overvann
- Fagrapport estetisk oppfølgingsplan
- Fagrapport konstruksjoner
- Fagrapport elektro
- Fagrapport anleggsgjennomføring
- Medvirkning barn og unge - oppsummering
- Myr oppsummeringsnotat
- Miljøprogram (YM-plan)
- Dokumentasjon CEEQUAL Oppdatering miljøindikatorer
- Overvåkingsprogram vannresipienter - behov avklares
- Utslippstillatelse for byggeplan
- Søknad - fylling i vann og vassdrag
- X-tegninger, driftsfasen, strekningsvis,
- SHA risikovurdering - restrisiko
- Trafiksikkerhetsrevisjon
- Alternativsvurdering veigeometri
- Oppsummeringsnotat avbøtende tiltak
- Datarapport - grunnundersøkelser
- Datarapport - georadar vedlegg
- Datarapport - Bathymetri/geofysikk på vann vedlegg
- Rapport områdestabilitet vedlegg til plan
- Masseforvaltningsplan
- Masselagring - KU samlingsrapport
- Masselagring - KU Kulturarv
- Masselagring - KU Naturmangfold
- Masselagring - KU Friluftsliv/ by- og bygdelig
- Masselagring - KU Naturressurser
- Masselagring - KU landskapsbilde
- W-tegninger

N NyeVeier

Gjennomgang av ikke-prissatte tema

Kristian de Lange, prosjektleder, COWI

Generelt om arbeidet



- Det er gjennomført et svært omfattende tverrfaglig arbeid med å utrede traseer og linjer.
- Ambisjonen har vært å jobbe frem løsninger med minst mulig konflikt for alle temaene, både prissatte og ikke-prissatte tema
- Digital samhandlingsplattform har gjort arbeidet effektivt og alternativene er behandlet grundig
- Jobbet mye med å dokumentere hvilke alternativ man har jobbet med slik at man kan gå tilbake ved behov
- Det produseres i tillegg en rekke illustrasjonsmodeller. Lettere å vise hvordan det faktisk blir

Ikke-prissatte tema i prosjektet:

- Landskap
- Naturmangfold
- Naturressurser
- Kulturarv
- Friluftsliv, by- og bygdeliv
- Ytre miljø og klima
- Støy
- Samt Ceequal

Landskap



- Arbeidet mye med å bevare landskapet mest mulig
- Justert veilinjer for at den skal innordne seg landskapet
- Hullvann:
 - KDP-linja lå høyt og eksponert mot landskapet. Justert ned for å minimere eksponeringen
- Utvikler en estetisk oppfølgingsplan
 - Viktig for at bygget anlegg blir i tråd med intensjonene
 - Gir føringer for behandling av terreng, vegetasjon, materialbruk i veinlegg, bruløsninger mm
 - Er basert på Nye Veiers estetiske veileder



Naturmangfold - vilt



- Viltpassasjer er en del av selve tiltaket, og ikke et skaderedusende tiltak. Det betyr at vilthensyn blir ivare tatt fra starten av arbeidet.
- Har jobbet mye med krysningsløsninger for å fremme bevegelse for viltet
- Stort fokus på vegetasjon og terrengutforming. Skal se ut som det har vært der tidligere. Dette fremmer bevegelse for viltet.
 - Gjelder også i anleggsfasen
 - Vegetasjon viktig nær vann da pattedyr trekker hit. Vegetasjon skal bevares.
 - Revegetering så raskt som mulig der eksisterende vegetasjon må fjernes
- Viltfaglig kompetanse videreføres til prosjekteringsfase og ved utførelse av anleggstilltak

Vurdering viltpassasjer og flerfunksjonelle krysninger

N

- Planlagt 11 viltpassasjer
- I tillegg 17 flerfunksjonelle passasjer for vilt og mennesker
- Lokalisert slik at de ivaretar de vante trekkrutene.
- Variasjon i avstand av krysning i områder uten trekkruiter
- Unngå avbøtende tiltak som endrer atferdsmønster
- Egnede vegetasjon og terreng for å ivareta fauna på mest mulig skånsom og naturlig måte



Naturmangfold øvrig

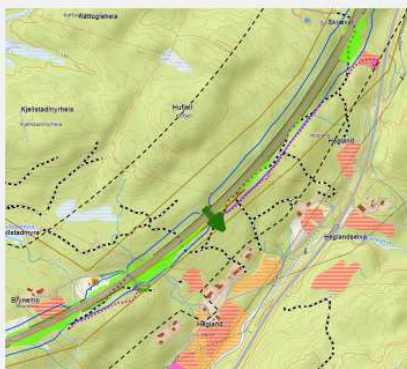
N

- Omfattende forundersøkelser med høyt detaljnivå sammenlignet med erfaringer fra tidligere prosjekter.
- Kartlagt og supplert tidligere kartlegging for å verifisere funn.
- Omfattende geologisk og geoteknisk prøvetaking. Naturmangfold sentral del av arbeidet:
 - Alle steder for borrehull er vurdert på forhånd for å oppnå minst mulig påvirkning på naturtyper og natursammenheng
 - Naturkyndig hoggeteam vurderte fysisk alle veier til borrehull i forkant av borreteamet. Hoggning har vært gjort etter instruks med løpende dialog
- Jobbet systematisk med linjer for å unngå inngrep i naturområder, vassdrag og myrer. De av slike områder fleste er unngått i forslag til linje



Naturressurser

N



- Sikre den kommersielle delen av skogs- og landsbruksområdene
- Kartlagt alle områdene det er behov for nye traktor- og skogsbilveier
- Sikre fortsatt adkomst til landbruks- og skogsareal
- Veiene som blir fjernet erstattes
 - Skogsbilvei ved Hullvann i Kragerø kommune
 - Boligvei ved Nattvann er lagt inn. Sikrer fortsatt gårdsdrift

Brynemo, Kragerø. Sikret adkomst til eksisterende veier/drifteveier langs tiltaket.

Kulturarv

N

- KDP-linjen tar godt vare på kulturminnene
- Likevel behov for justering langs noen linjer. F.eks.:
 - Veien flyttet lengre fra Plassen gård og Gjerdegårdene. Det gamle krysset nedgraderes
 - Ved Sannidal unngår man å bruke Krokenveien hvor den verneverdige kirken, gårdene og veifarene ligger
 - Lille Østerholt er reddet og kulturlandskapet mer bevart enn i KDP



Sannidal kirke og Mo gård. Ny trase gir bedre løsning for kirke, fredet kirksted, listeførte gårder og kulturlandskap

Friluftsliv, by- og bygdeliv

N

- Det er bruken av området og hvordan man kommer seg dit som viktig
- Jobbet systematisk med å flytte linjen bort fra der folk bor
- Jobbet tett med blant annet kulturminner for å ivareta flere verdier
 - Bevaring og ombygging av kulturminnet Postveien bidrar til turveiene og attraktiviteten
- Område ved Abel skole tas i bruk for ny vei. Samtidig legges ny vei lengre vekk fra skolen, samt at det etableres en bedre sykkelvei og ny gang og sykkelvei opp mot krysset. Nye turløyper skal etableres.
- Legge til rette for at passasjer kan brukes gjennom anleggsfasen
- Omfattende medvirkning
 - Medvirkning for barn og unge avdekket feks. at området ved Tangen ble brukt i langt større utstrekning. Har bidratt til at det er foreslått gang- og sykkelvei her



Postveien ved Auråa

Ytre miljø/YM og klima

N

- Blitt mindre arealbruksendring som følge av ny vei pga mindre endringer enn eksempel linja
- Arbeid med kartlegging av forurenset og syreholdige bergarter.
 - Gjennomført supplerende kartlegging og prøvetaking.
 - Plan for deponering og håndtering av forurenset masse
- Kartlegging og dybdemåling av myr
 - Spesifikk beregning av dybder for hver myr istedenfor gjennomsnittsmål som gjøres i stor grad i dag
 - Mer korrekt beregning av hvor mye CO₂ hver myr inneholder



Prøvetaking i myr: Dypere myrer har høyere verdi og kan slippe ut mer CO₂

Ceequal



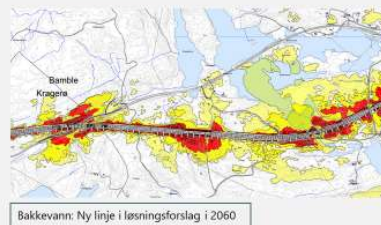
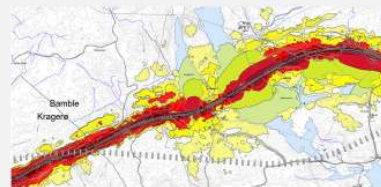
- Ceequal er et sertifiseringsverktøy.
 - Må dokumentere alle deler av prosessen
 - Bevisstgjør egen kunnskap og erfaring
 - Stimulerer til helhetlig tekning
- Gjelder også for anleggs- og driftsfasen.
 - Forplikter Nye Veier i de neste fasene.
 - Krav må tas inn i kontrakt med leverandører
- Bidrar også til at man tenker annerledes og ser flere sammenhenger
 - Får bl.a poeng for mindre utslipp fra myr og mindre tap av viktig natur
 - Lysforurening ved Ridesenter førte til justering av plassering av lys
- Øker bærekraften i prosjektene
 - Gjenbruk av vei har økt i prosjektet. Dette gjelder f.eks. Østerholt og Brokelandsheia
- Toveiskommunikasjon mellom alle parter. I prosjektet er det gjennomført omfattende medvirkning bla ovenfor barn og unge

CEEQUAL®
delivered by bre

Støy



- Samarbeidet nært med friluftsliv, by- og bygdrelv samt naturmangfold:
 - Mellom 100 og 200 hus er "flyttet" ut fra gul og rød sone ift. KDP. Bidratt til bedre støyforhold i nærmiljøet
 - Støyforhold for støyfølsomme dyrearter
- Sentralt støytiltak å justere veilinja. Lav linje gir generelt sett mindre støy:
 - Bakkevannet: Linja er både flyttet lengre bort og lavere i terrenget. Dette bidrar til redusert støy
- Det er lagt inn opsjoner hvor det er mulig å legge inn støyvoll i plandokumentet. Dette gir entreprenøren fleksibilitet og handlingsrom, samtidig som prosjektet angir hvor masser kan plasseres, ref. pyramide for håndtering av masser



Utkvitterte tema - kommunegjennomgang

Stian Blindheim, planprosessleder, Nye Veier

Oppsummering



- Har gjennom samhandling kommet fremt til enighet i de aller fleste innspillene
- Kommunene har bidratt til gode forbedringer og optimaliseringer
- Dette gjelder spesielt:
 - Kryssløsninger
 - Justering av viltpassasjer
 - Gang- og sykkelveier
 - Traseer (Linjer)
 - Justering av byggegrenser
- *Det settes av areal til massehåndtering på flere av områdene kommunene har bedt om og som gir mulighet for entreprenøren til benytte disse arealene.**



Bamble kommune



- Omklassifere vei, og bruke veiskulder til gs-vei på flere steder på dagens E18
- Innarbeidet generelle arealformål som grunnlag for senere utarbeidelse av trafikkplan
- Sikret bruløsning i plankartet
- Viltpassasjer utformet i henhold til norm
- Vannkvalitet forringes midlertidig i anleggsfasen. YM-plan og planbestemmelser utarbeidet
- Øvrige detaltilpasninger



Kragerø kommune



- Enkelte av innspillene blir delvis innarbeidet i planforslaget (støyvoller mm)
- Oppdatert kunnskap ligger til grunn i alt arbeidet som gjennomføres
- Løsning for Fikkjebakke innarbeides i planforslaget
- Optimalisert løsning for Gjerdemyrå med lokalveger innarbeides i planforslaget



Gjerstad kommune



- Det legges inn to løsninger for stigningsforhold. Valg av prinsipp må avklares gjennom prosess
- Mulige deponiområder legges inn i planforslaget
- Løsning for Brokelandsheia innarbeides i planforslaget, inkl gs-vei og påkobling lokalvei
- Fjellskjæring reduseres ved Brokelandsheia. Støysonekart oppdateres
- NV aksepterer å bidra til at skolen får nye områder for uteaktivitet. Nytt område etableres ved Skarkfjell.
- Hensyn til vilt/friluft blir ivaretatt gjennom forslag til løsning. Intensjonen i innspillet om tunnel blir ivaretatt i løsningsforslaget



Risør kommune



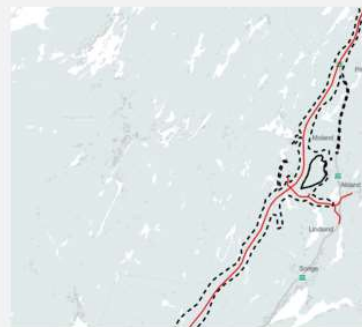
- Støysonekart er lagt inn
- Ny løsning for Risørkrysset er lagt frem i dialogmøte. Med noen få justeringer er det nå en omforent løsning
- Dialog om massehåndtering
- Næringsveien håndteres i egen prosess



Vegårshei kommune



- Eksjø – Skjerkholt: Foreslåtte skadereduserende tiltak, støyvoller eller støyskjerm legges inn i planforslaget. Ny beregning for støysone gjennomføres. Omfang avklares på grunnlag av dette
- Øvrige innspillene handler i hovedsak om tunnel som skadereduserende tiltak.
- Hensyn til vilt/friluft blir ivaretatt gjennom forslag til løsning. Intensjonen i innspillet om tunnel blir ivaretatt i løsningsforslaget
- Risørkrysset er tilpasset for å gi en god løsning for reisende med kollektivtransport til og fra Vegårshei.



Tvedestrand kommune



- Løsningsforslaget er vesentlig forbedret mht. høyde og fyllinger i forhold til KDP-linja
- Mulighet for støyvoller Skjerkholt-Savvann.
- Friluftsliv
 - Midler til Sandvannområdet avsettes
- Hensyn til vilt/friluft blir ivaretatt gjennom forslag til løsning.
- Intensjonen i innspillet om tunnel blir ivaretatt i løsningsforslaget



Veien videre

Per Kristian Lunden, styreleder interkommunalt plansamarbeid E18 Dørdal-Grimstad



Kommunenes samlede innspill - sjekkliste

Bamble kommune – avklarte innspill



Innspill	Kommentar
Hensyn til myke trafikanter ved Dørdal	Løses ved omklassifisering
Utviklingsområde ved Bakkevannet	Innarbeides i plandokument
Sikre rekreasjon, hvileplass mm ved Bakkevannet.	Innarbeides i plandokument
Sikre god avkjøring ved dagens E18 og Gamle Sørlandske	Innarbeides i plandokument
Sikre bruløsninger ved Rørholtvegen	Innarbeides i plandokument
Sikre gangtrafikk Bakkevannet og Postveien	Innarbeides i plandokument og løses ved omklassifisering
Viltunder og -overganger med bredde. Hensynssoner	Intensjonen anses innarbeidet i plandokumentet
Bevare original strandsone ved Bakkevannet syd	Innarbeides i plandokumentet
Ikke forringe vannkvaliteten i elv	Ivaretas for drift, men noe utfordring i anleggsfase. Omtales i plandokument*
Driftsveger dimensjoneres for store kjøretøy	Innarbeides i plandokument
Turvei mellom Skogen gård og Plassen gård	Innarbeides i plandokument

Kragerø kommune – avklarte innspill



Innspill	Kommentar
Alternative utforminger av kryssløsning for Fikkjebakke	Innarbeides i plandokument
Ivareta hensyn til friluftsliv, viltkryssninger og skogbruk	Tas til orientering. Intensjonen anses ivarettatt i plandokument
Viltgjerd fjernes langs dagens E18	Avklares med ny veieier. Fjernes dersom trafikksikkerhetsmessig forsvarlig
Ny veg legges generelt tettere eksisterende terreng. Støyskjerming	Innarbeides delvis i plandokument
Overskuddsmasser til næringsareal ved Fikkjebakke	Areal avsettes i plandokument
Bru over Kragerøvassdraget uten fundament i vassdrag	Opprinnelig løsningsforslag opprettholdes
Dagens E18 mellom Gjerdemyra og Tøngan opprettholdes	Imøtekommes. Innarbeides i plandokument
Løsninger for myke trafikanter ved Gjerdemyrkrysset	Innarbeides delvis i plandokument
Begrunnelse for valg av løsninger i plandokument viktig	Innarbeides i plandokument
Kartlegging av sulfidholdige masser inkluderes i planforslag	Er gjennomført og innarbeidet

Kragerø kommune – avklarte innspill



Innspill	Kommentar
Alle innspill skal vurderes	Imøtekommet
Kollektivtransportknutepunkt ved Fikkjebakke	Innarbeides i plandokument
Underutvalget er gitt mandat ifm med viltkryssløsninger	Tas til orientering

Gjerstad kommune – avklarte innspill



Innspill	Kommentar
Kryssløsning på Brokelandsheia	Innarbeides i plandokument
Fjellskjæring ved Brokelandsheia	Innarbeides i plandokument
Massehåndtering ved Sorttjønn og Klavdalen	Areal avsettes i plandokument
Erstatte tur/uteområde ved Abel skole	Imøtekommet
Sundmyra kulvert, overvann og trafikkikkerhet	Løsningsforslag opprettholdes. Mulighet for ny løsning ivaretas
Støy ved kommunesenteret – oversende støykart	Imøtekommet
Dispensasjon fra stigningsforhold for ny E18	Håndteres gjennom fraviksprosess
Plan for massehåndtering	Fagrapport for massehåndtering
Temamøte om viltpassasjer og turområder	Imøtekommet

Risør kommune – avklarte innspill



Innspill	Kommentar
Ønsker dialog om kollektivtransport og kryssområdet	Innarbeides i plandokument
Behov for felles temamøter	Dialog og samarbeid forbedret
Ny kryssløsning ved Risørkrysset	Innarbeides i plandokument (rutekryss)
Avtale mellom Nye Veier, Agder F-kommune og Risør kommune	Imøtekommet
Fylling og kulvert ved Knutebekken	Opprinnelig løsningsforslag opprettholdes
Massebalanse og utvalgte deponiområder	Status gjennomgått med kommunen
Inkludering av Næringsveien i høringforslaget	Avventer tilbakemelding fra Statsforvalteren

Vegårshei kommune – avklarte innspill



Innspill	Kommentar
Ny kryssløsning ved Risørkrysset	Innarbeides i plandokument (rutekryss)
Bedre støytsituasjon for Eksjø	Innarbeides i plandokument
Flytting av fritidshytta ved Sandvann	Tilskudd til flytting
Avkjøring til rasteplass, Østerholtheia	Løsningsforslaget opprettholdes (ingen avkjøring)

Tvedestrand kommune – avklarte innspill	
Innspill	Kommentar
Optimalisering av kommunens alternativer	Imatekommet i stor grad, prosess rundt omklassifisering i tillegg
Støyvoller ved Modalen	Flere mulige løsninger vurderes
Veitrase ved høystpentlinje. Brøløsninger	Vurdert, men ikke funnet bedre enn anbefalt linje.
Sandvasshytta. Kompenserende tiltak	Tilskudd til flytting
Antall viltoverganger og avstand	Løsningsforslag opprettholdes
Vernet vassdrag synliggjøres i planforslaget	Fremgår av løsningsforslaget
Bedre lokalvæsløsning ved Råmyr	Prosess med Agder fylkeskommune

7. Utrykte vedlegg

7.1. Presentasjoner fra februar

7.2. Presentasjonene fra IKP-styrets arbeidsmøter nr. 1, 2, 3 og 4

7.3. Referat fra dialogmøter