



Detaljregulering E18 Kragerø – Bamble: Kopi av innkomne uttalelser Høring planforslag 2025 – Bamble kommune

Nasjonal PlanID:

Kragerø: 3814_201

Bamble: 3813_369

09.03 | 26

Prosjektoversikt

Prosjekt nr.:	10227421
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	NV40E18KB-PLA-PLN-00016

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	09.03.2026	NOISES/Sweco	NOMAGL/Sweco	NOHOLL/Sweco

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse

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

Kontaktinformasjon:

Karl Arne Hollingsholm, prosjektleder, Sweco

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

Høring og offentlig ettersyn

Nr.	Avsender
	Myndigheter
1	Telemark fylkeskommune
2	Statsforvalteren i Vestfold og Telemark
3	Bane NOR
4	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
5	Norges vassdrags- og energidirektorat
6	Statens vegvesen
7	Bamble kommune
8	Kragerø kommune
9	Direktoratet for mineralforvaltning
10	Mattilsynet
11	Drangedal kommune
12	Grenland brann redning IKS
13	Vestmar Nett AS
14	Kragerø Bredbånd AS
	Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier
15	Bakkeveien skogsbilveilag og Grunneiere langs Bakkeveien
16	Bamble bondelag
17	Bamble ungdomsråd
18	Elevrådet ved Rønholt skole
19	Naturvernforbundet i Grenland og naturvernforbundet i Telemark
20	Rørholt vel
	Grunneiere, privatpersoner og næringsliv
21	Abbas H. Fadel
22	Ingolf Cato Haugen Refsnes
23	Jarle Westgård
24	Kroken Naturstein v/ Arild Kolstad
25	Linda Ranum
26	Niels Schweigaard
27	Ole Thomas Westgård
28	Roy Tore Bakkekleiv Haukedal
29	Thor Egil Gruer
30	Tim A Kronborg

MYNDIGHETER



NYE VEIER AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Seksjon Samfunn og plan

Vår dato: 21.03.2025

Deres dato:

Vår referanse 24/04068-35

Deres referanse:

Vår saksbehandler: Kristine Gisholt

Uttalelse til offentlig ettersyn av reguleringsplan for E18 Kragerø - Bamble - planID 3814_602/3813_369 - Kragerø/Bamble kommune - Oversendelse

Telemark fylkeskommune viser til brev datert 23. januar 2025 om offentlig ettersyn av reguleringsplan for nye E18 Kragerø-Bamble, med høringsfrist 21. mars 2025.

Telemark fylkeskommunes uttalelse ble behandlet i møtet i det politiske hovedutvalget for næring, industri og klima (HNIK) den 20. mars 2025 i HNIK-sak 24/25. Uttalelsen består av saksframlegget, administrativ uttalelse, protokollen fra behandlingen i hovedutvalg for samferdsel og protokoll fra behandlingen i HNIK, og følger vedlagt.

Det ble innstilt på å legge ned innsigelse til deler av planen ut fra kulturminnefaglige og planfaglige vurderinger (innstillingen punkt 1 og 2 under innsigelse). Det ble vedtatt innsigelse for punkt 1, men punkt 2 ble tatt ut.

Når det gjelder punkt 1 under innsigelse og punkt 1-10 under vesentlig merknad i vedtaket, ser fylkeskommunen fram til videre samarbeid i saken.

Med hilsen

Tor Arne Hellkås
seksjonsleder
Samfunn og plan

Kristine Gisholt
rådgiver
kristine.gisholt@telemarkfylke.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Vedlegg:

Protokoll Vedtak HNIK-sak 24-25 20. mars 2025

Protokoll Behandling HS-sak 10-25 20. mars 2025

Telemark fylkeskommune Saksframlegg HNIK-sak 24-25

Uttalelse (administrativ) til offentlig ettersyn av reguleringsplan for E18 Kragerø-Bamble

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK

STATENS VEGVESEN

KRAGERØ KOMMUNE

BAMBLE KOMMUNE



Telemark

FYLKESKOMMUNE

Saksprotokoll

Arkivsak 24/04068
Saksbehandler Kristine Gisholt

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel	20.03.2025	10/25
2 Hovedutvalg for næring, industri og klima	20.03.2025	24/25

Uttalelse til offentlig ettersyn av reguleringsplan for E18 Kragerø - Bamble - planID 3814_602/3813_369 - Kragerø/Bamble kommune

Hovedutvalg for næring, industri og klima har behandlet saken i møte 20.03.2025 sak 24/25

Møtebehandling

Representant Thorleif Fluer Vikre (FrP) fremmet følgende forslag på vegne av et samlet hovedutvalg;

Innstilingen:

2. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 fremmes det innsigelse til at områdene LAA1 og LAA3 kan bli regulert til næringsområde, jf. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Innsigelsen kan imøtekommes ved at punkt 2.4.3. e) og g) i reguleringsbestemmelsene for Kragerø kommune, sier at områdene skal tilbakeføres til LNFR-område i sin helhet.

Forslag at punkt 2 utgår.

Begrunnelse: Områdene LAA1 og LAA3 ligger inne som regulert til næringsområde i forslag til områdeplan for Fikkjebakke. Planen er ikke vedtatt, men satt på vent i flere år på grunn av at man må få vedtatt E18 planen slik at området kan sees under ett. Det er naturlig at når samfunnet bruker milliarder på veganlegg så må man også søke å realisere samfunnsnytte for deponiområder ved kunne gjenbruke planerte deponiområder.

Forslag til endringer i

Planbestemmelser Detaljregulering for E18 Kragerø - Bamble

2.4.3 LNFR formål kombinert med andre angitte hovedformål (LAA1-18)

Innstilling:

e) Innenfor LAA1 (Fikkjebakke vest 1) kan det etableres permanent masselager for syredannende bergarter, forutsatt at det foreligger tillatelse etter forurensingsloven. Det kan også lagres rene masser i området.

Endres til:

e) Innenfor LAA1 (Fikkjebakke vest 1) kan det etableres permanent masselager for syredannende bergarter, forutsatt at det foreligger tillatelse etter forurensingsloven. Det kan også lagres rene masser i området. **Masser som lagres skal bygges opp med stabile, komprimerte fyllinger.**

Innstilling:

g) Innenfor LAA3 (Fikkjebakke vest 3) kan det etableres permanent masselager for rene overskuddsmasser fra samferdselsanlegget, herunder ikke-syredannende sprengstein. Areal innenfor LAA3 hvor det er myr skal unngås, med mindre resten av området er utnyttet fullt ut.

Endres til:

g) Innenfor LAA3 (Fikkjebakke vest 3) kan det etableres permanent masselager for rene overskuddsmasser fra samferdselsanlegget, herunder ikke-syredannende sprengstein. Areal innenfor LAA3 hvor det er myr skal unngås, med mindre resten av området er utnyttet fullt ut. **Masser som lagres skal bygges opp med stabile, komprimerte fyllinger**

Leder Ådne Naper (SV) fremmet følgende forslag på vegne av et samlet hovedutvalg; Fylkeskommunen viser for øvrig til høringsuttalelsene fra Bamble kommune og Kragerø kommune.

Representant Marius Schulze (MDG) fremmet følgende forslag på vegne av et samlet hovedutvalg; Faunapassasjer

For å sikre at hjorteviltets leveområder forvaltes slik at produktivitet bevares, bør reguleringsbestemmelsene punkt 2.3.13 d, e, f, g, h (Kragerø) og punkt 2.3.8 d, e, f (Bamble) endres jf. Statens Vegvesen sin håndbok 134.

Faunapassasjer bør i all hovedsak etableres som overganger, for å sikre hjorteviltet i Telemark vandringsveier og utveksling mellom kyststrøk og innlandet.

Faunapassasjer bør plasseres der det er mest vilt som trekker.

Votering

Fylkesdirektørens innstilling punkt 1 ble enstemmig vedtatt.

Forslag fremmet av Vikre, Naper og Schulze ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Telemark fylkeskommune fremmer innsigelse til planforslaget på følgende punkt:

1. Med hjemmel i lov om kulturminner § 1 og § 3 første ledd, fremmes det innsigelse til reguleringsplan for E18 Kragerø–Bamble. Innsigelsen frafalles om følgende punkter tas til følge:
 - a. Det søkes om frigivelse for ID263561 (H730) og ID265840 (H730_5).
 - b. Det legges inn hensynssone c) i plankart med tilhørende tekst i bestemmelsene for kulturminnene ID263558, ID263559, ID263560 (H730), ID265838 (H730_4), ID270909 (H730_3), ID272053 (H730_1) og ID272562 (H730_2). Hensynssonene utarbeides i samråd med og skal godkjennes av Telemark fylkeskommune som kulturminnemyndighet. Om tilstrekkelige hensynssoner ikke kan legges inn på grunn av konflikt med tiltak i planen, må det søkes om frigivelse.

Telemark fylkeskommune har vesentlig merknad til:

1. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at eksisterende E18 mellom Nygård og Tyvannselva/Hegland fjernes og tilbakeføres/restaureres til natur innen ett år etter at ny E18 er åpnet.
2. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at eksisterende E18 øst for den nye avkjøringa til Farsjøveien må fjernes og tilbakeføres/restaureres til natur innen ett år etter at ny E18 er åpnet.
3. Eksisterende beredskapsveg ved Nygård med forbindelse mellom E18 og Gamle Sørlandske må beholdes siden den inngår i planen for omkjøringsveger for strekningen Nygård - Agder grense. Den må vises i reguleringsplanen.
4. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at Byggeplan for områdene o_KK (kollektivterminal) og o_AVT (pendlerparkering) ved Fikkjebakke må godkjennes av fylkeskommunen før bygge- og anleggsarbeidene med de starter.
5. GS-tiltak planlagt langs eksisterende (dagens) E18 mellom den vestre rundkjøring i Gjerdemyrakrysset og rundkjøringa med avkjøring til Farsjø, må vises i planen. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at GS-tiltakene skal være ferdig etablert før første del av eksisterende Farsjøvegen blir stengt.
6. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at det gamle Dørdalkrysset og første del av Gamle Sørlandske må utbedres i henhold til gjeldende reguleringsplan «Reguleringsendring for E18 Rugtvedt – Dørdal R09 Langrønningen - Dørdal - Plan ID 318» før vegen skal brukes som omkjøringsveg for E18.

7. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at den nye Rørholtveien må være ferdig etablert før første del av eksisterende Rørholtvei fjernes.
8. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at plan for midlertidige løsninger i anleggsfasen innenfor areal avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde må godkjennes av alle aktuelle/berørte vegeiere før arbeidene med anlegget starter.
9. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at alle samferdselstiltak vist i planen, må være ferdig etablert innen et år etter at ny E18 er åpnet.
10. Plankartet må vise områdene som er foreslått regulert til arealformål 'bebyggelse og anlegg (BA)', som gjeldende arealformål i kommuneplanens arealdel, med hensynssone #MBA.

Planbestemmelser Detaljregulering for E18 Kragerø - Bamble

2.4.3 LNFR formål kombinert med andre angitte hovedformål (LAA1-18)

e) Innenfor LAA1 (Fikkjebakke vest 1) kan det etableres permanent masselager for syredannende bergarter, forutsatt at det foreligger tillatelse etter forurensingsloven. Det kan også lagres rene masser i området. Masser som lagres skal bygges opp med stabile, komprimerte fyllinger.

g) Innenfor LAA3 (Fikkjebakke vest 3) kan det etableres permanent masselager for rene overskuddsmasser fra samferdselsanlegget, herunder ikke-syredannende sprengstein. Areal innenfor LAA3 hvor det er myr skal unngås, med mindre resten av området er utnyttet fullt ut. Masser som lagres skal bygges opp med stabile, komprimerte fyllinger.

Fylkeskommunen viser for øvrig til høringsuttalelsene fra Bamble kommune og Kragerø kommune.

Faunapassasjer

For å sikre at hjorteviltets leveområder forvaltes slik at produktivitet bevares, bør reguleringsbestemmelsene punkt 2.3.13 d, e, f, g, h (Kragerø) og punkt 2.3.8 d, e, f (Bamble) endres jf. Statens Vegvesen sin håndbok 134.

Faunapassasjer bør i all hovedsak etableres som overganger, for å sikre hjorteviltet i Telemark vandringsveier og utveksling mellom kyststrøk og innlandet.

Faunapassasjer bør plasseres der det er mest vilt som trekker.



Telemark

FYLKESKOMMUNE

Saksprotokoll

Arkivsak 24/04068
Saksbehandler Kristine Gisholt

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel	20.03.2025	10/25
2 Hovedutvalg for næring, industri og klima	20.03.2025	24/25

Uttalelse til offentlig ettersyn av reguleringsplan for E18 Kragerø - Bamble - planID 3814_602/3813_369 - Kragerø/Bamble kommune

Hovedutvalg for samferdsel har behandlet saken i møte 20.03.2025 sak 10/25

Møtebehandling

Representanten Martine Tinderholt Øverland (Ap) fremmet følgende forslag på vegne av AP, SP, MDG, SV, V, KRF, Høyre og Uavhengig:

Punkt 2 i fylkesdirektørens innstilling utgår.

Begrunnelse: Områdene LAA1 og LAA3 ligger inne som regulert til næringsområde i forslag til områdeplan for Fikkjebakke. Planen er ikke vedtatt, men satt på vent i flere år på grunn av at man må få vedtatt E18 planen slik at området kan sees under ett. Det er naturlig at når samfunnet bruker milliarder på veganlegg så må man også søke å realisere samfunnsnytte for deponiområder ved kunne gjenbruke planerte deponiområder.

Planbestemmelser Detaljregulering for E18 Kragerø - Bamble

2.4.3 LNFR formål kombinert med andre angitte hovedformål (LAA1-18)

Innstilling:

e) Innenfor LAA1 (Fikkjebakke vest 1) kan det etableres permanent masselager for syredannende bergarter, forutsatt at det foreligger tillatelse etter forurensingsloven. Det kan også lagres rene masser i området.

Endres til:

e) Innenfor LAA1 (Fikkjebakke vest 1) kan det etableres permanent masselager for syredannende bergarter, forutsatt at det foreligger tillatelse etter forurensingsloven. Det kan også lagres rene masser i området. **Masser som lagres skal bygges opp med stabile, komprimerte fyllinger.**

Innstilling:

g) Innenfor LAA3 (Fikkjebakke vest 3) kan det etableres permanent masselager for rene overskuddsmasser fra samferdselsanlegget, herunder ikke-syredannende sprengstein. Areal innenfor LAA3 hvor det er myr skal unngås, med mindre resten av området er utnyttet fullt ut.

Endres til:

g) Innenfor LAA3 (Fikkjebakke vest 3) kan det etableres permanent masselager for rene overskuddsmasser fra samferdselsanlegget, herunder ikke-syredannende sprengstein. Areal innenfor LAA3 hvor det er myr skal unngås, med mindre resten av området er utnyttet fullt ut. **Masser som lagres skal bygges opp med stabile, komprimerte fyllinger.**

Faunapassasjer

For å sikre at hjorteviltets leveområder forvaltes slik at produktivitet bevares, bør reguleringsbestemmelsene punkt 2.3.13 d, e, f, g, h (Kragerø) og punkt 2.3.8 d, e, f (Bamble) endres jf. Statens Vegvesen sin håndbok 134.

Faunapassasjer bør i all hovedsak etableres som overganger, for å sikre hjorteviltet i Telemark vandringsveier og utveksling mellom kyststrøk og innlandet.

Faunapassasjer bør plasseres der det er mest vilt som trekker.

Fylkeskommunen viser for øvrig til høringsuttalelsene fra Bamble kommune og Kragerø kommune.

Votering

Innstilling fra fylkesdirektøren punkt 1 ble enstemmig vedtatt.

Forslag fremmet av Øverland (Ap) ble enstemmig vedtatt.

Uttalelse

Telemark fylkeskommune fremmer innsigelse til planforslaget på følgende punkt:

1. Med hjemmel i lov om kulturminner § 1 og § 3 første ledd, fremmes det innsigelse til reguleringsplan for E18 Kragerø–Bamble. Innsigelsen frafalles om følgende punkter tas til følge:
 - a. Det søkes om frigivelse for ID263561 (H730) og ID265840 (H730_5).

- b. Det legges inn hensynssone c) i plankart med tilhørende tekst i bestemmelsene for kulturminnene ID263558, ID263559, ID263560 (H730), ID265838 (H730_4), ID270909 (H730_3), ID272053 (H730_1) og ID272562 (H730_2). Hensynssonene utarbeides i samråd med og skal godkjennes av Telemark fylkeskommune som kulturminnemyndighet. Om tilstrekkelige hensynssoner ikke kan legges inn på grunn av konflikt med tiltak i planen, må det søkes om frigivelse.

Telemark fylkeskommune har vesentlig merknad til:

1. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at eksisterende E18 mellom Nygård og Tyvannselva/Hegland fjernes og tilbakeføres/restaureres til natur innen ett år etter at ny E18 er åpnet.
2. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at eksisterende E18 øst for den nye avkjøringa til Farsjøveien må fjernes og tilbakeføres/restaureres til natur innen ett år etter at ny E18 er åpnet.
3. Eksisterende beredskapsveg ved Nygård med forbindelse mellom E18 og Gamle Sørlandske må beholdes siden den inngår i planen for omkjøringsveger for strekningen Nygård - Agder grense. Den må vises i reguleringsplanen.
4. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at Byggeplan for områdene o_KK (kollektivterminal) og o_AVT (pendlerparkering) ved Fikkjebakke må godkjennes av fylkeskommunen før bygge- og anleggsarbeidene med de starter.
5. GS-tiltak planlagt langs eksisterende (dagens) E18 mellom den vestre rundkjøring i Gjerdemyrakrysset og rundkjøringa med avkjøring til Farsjø, må vises i planen. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at GS-tiltakene skal være ferdig etablert før første del av eksisterende Farsjøvegen blir stengt.
6. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at det gamle Dørdalkrysset og første del av Gamle Sørlandske må utbedres i henhold til gjeldende reguleringsplan «Reguleringsendring for E18 Rugtvedt – Dørdal R09 Langrønningen - Dørdal - Plan ID 318» før vegen skal brukes som omkjøringsveg for E18.
7. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at den nye Rørholtveien må være ferdig etablert før første del av eksisterende Rørholtvei fjernes.
8. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at plan for midlertidige løsninger i anleggsfasen innenfor areal avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde må godkjennes av alle aktuelle/berørte vegeiere før arbeidene med anlegget starter.
9. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at alle samferdselstiltak vist i planen, må være ferdig etablert innen et år etter at ny E18 er åpnet.

10. Plankartet må vise områdene som er foreslått regulert til arealformål 'bebyggelse og anlegg (BA)', som gjeldende arealformål i kommuneplanens arealdel, med hensynssone #MBA.

Planbestemmelser Detaljregulering for E18 Kragerø - Bamble

2.4.3 LNFR formål kombinert med andre angitte hovedformål (LAA1-18)

e) Innenfor LAA1 (Fikkjebakke vest 1) kan det etableres permanent masselager for syredannende bergarter, forutsatt at det foreligger tillatelse etter forurensingsloven. Det kan også lagres rene masser i området. Masser som lagres skal bygges opp med stabile, komprimerte fyllinger.

g) Innenfor LAA3 (Fikkjebakke vest 3) kan det etableres permanent masselager for rene overskuddsmasser fra samferdselsanlegget, herunder ikke-syredannende sprengstein. Areal innenfor LAA3 hvor det er myr skal unngås, med mindre resten av området er utnyttet fullt ut. Masser som lagres skal bygges opp med stabile, komprimerte fyllinger.

Faunapassasjer

For å sikre at hjorteviltets leveområder forvaltes slik at produktivitet bevares, bør reguleringsbestemmelsene punkt 2.3.13 d, e, f, g, h (Kragerø) og punkt 2.3.8 d, e, f (Bamble) endres jf. Statens Vegvesen sin håndbok 134.

Faunapassasjer bør i all hovedsak etableres som overganger, for å sikre hjorteviltet i Telemark vandringsveier og utveksling mellom kyststrøk og innlandet.

Faunapassasjer bør plasseres der det er mest vilt som trekker.

Fylkeskommunen viser for øvrig til høringsuttalelsene fra Bamble kommune og Kragerø kommune.



Arkivsak

24/04068-27

Saksbehandler

Kristine Gisholt

Saksgang

Hovedutvalg for næring, industri og
klima

Hovedutvalg for samferdsel

Møtedato

20.03.2025

20.03.2025

Uttalelse til offentlig ettersyn av reguleringsplan for E18 Kragerø - Bamble - planID 3814_602/3813_369 - Kragerø/Bamble kommune

Innstilling fra fylkesdirektøren

Telemark fylkeskommune fremmer innsigelse til planforslaget på følgende punkt:

1. Med hjemmel i lov om kulturminner § 1 og § 3 første ledd, fremmes det innsigelse til reguleringsplan for E18 Kragerø–Bamble. Innsigelsen frafalles om følgende punkter tas til følge:
 - a. Det søkes om frigivelse for ID263561 (H730) og ID265840 (H730_5).
 - b. Det legges inn hensynssone c) i plankart med tilhørende tekst i bestemmelsene for kulturminnene ID263558, ID263559, ID263560 (H730), ID265838 (H730_4), ID270909 (H730_3), ID272053 (H730_1) og ID272562 (H730_2). Hensynssonene utarbeides i samråd med og skal godkjennes av Telemark fylkeskommune som kulturminnemyndighet. Om tilstrekkelige hensynssoner ikke kan legges inn på grunn av konflikt med tiltak i planen, må det søkes om frigivelse.
2. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4 fremmes det innsigelse til at områdene LAA1 og LAA3 kan bli regulert til næringsområde, jf. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Innsigelsen kan imøtekommes ved at punkt 2.4.3. e) og g) i reguleringsbestemmelsene for Kragerø kommune, sier at områdene skal tilbakeføres til LNFR-område i sin helhet.

Telemark fylkeskommune har vesentlig merknad til:

1. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at eksisterende E18 mellom Nygård og Tyvannselva/Hegland fjernes og tilbakeføres/restaureres til natur innen ett år etter at ny E18 er åpnet.
2. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at eksisterende E18 øst for den nye avkjøringa til Farsjøveien må fjernes og tilbakeføres/restaureres til natur innen ett år etter at ny E18 er åpnet.
3. Eksisterende beredskapsveg ved Nygård med forbindelse mellom E18 og Gamle Sørlandske må beholdes siden den inngår i planen for omkjøringsveger for strekningen Nygård - Agder grense. Den må vises i reguleringsplanen.
4. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at Byggeplan for områdene o_KK (kollektivterminal) og o_AVT (pendlerparkering) ved Fikkjebakke må godkjennes av fylkeskommunen før bygge- og anleggsarbeidene med de starter.
5. GS-tiltak planlagt langs eksisterende (dagens) E18 mellom den vestre rundkjøring i Gjerdemyrakrysset og rundkjøringa med avkjøring til Farsjø, må vises i planen. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at GS-tiltakene skal være ferdig etablert før første del av eksisterende Farsjøvegen blir stengt.
6. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at det gamle Dørdalkrysset og første del av Gamle Sørlandske må utbedres i henhold til gjeldende reguleringsplan «Reguleringsendring for E18 Rugtvedt – Dørdal R09 Langrønningen - Dørdal - Plan ID 318» før vegen skal brukes som omkjøringsveg for E18.
7. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at den nye Rørholtveien må være ferdig etablert før første del av eksisterende Rørholtvei fjernes.
8. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at plan for midlertidige løsninger i anleggsfasen innenfor areal avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde må godkjennes av alle aktuelle/berørte vegeiere før arbeidene med anlegget starter.
9. Det må stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at alle samferdselstiltak vist i planen, må være ferdig etablert innen et år etter at ny E18 er åpnet.
10. Plankartet må vise områdene som er foreslått regulert til arealformål 'bebyggelse og anlegg (BA)', som gjeldende arealformål i kommuneplanens arealdel, med hensynssone #MBA.

Bakgrunn og saksgang

Planarbeidet gjennomføres som et interkommunalt plansamarbeid etter plan- og bygningsloven § 9-1. Interkommunalt plansamarbeid benyttes når det er hensiktsmessig å samordne planleggingen over kommunegrenser. Reguleringsplanarbeidet for E18 fra Nygård i Kragerø til Dørdal i Bamble, ledes av et styre (IKP-styret) bestående av politisk ledelse fra de to

kommunene. Endelig vedtak av reguleringsplanen skal gjøres av hvert enkelt kommunestyre, for sitt eget område.

Nye Veier/v konsulent Sweco la forslag til reguleringsplan for E18 Kragerø-Bamble ut til offentlig ettersyn 23. januar 2024. Fylkeskommunen har fått fastsatt uttalefrist til 21. mars 2025. Det er utarbeidet felles planbeskrivelsene og fagutredninger for hele strekningen samlet, mens plankart og planbestemmelser er utarbeidet for hver kommune separat.

Et sammenhengende planarbeid for fremtidig E18 på strekningen har pågått over flere år i ulike faser:

- 2018-2019: En kommunedelplan med konsekvensutredning for strekningen Dørdal – Grimstad ble utarbeidet og vedtatt i 2019. Planen fastsatte en korridor for fremtidig E18 som ble båndlagt i påvente av videre planlegging.
- 2020-2021: Nye Veier fortsatte planleggingen med en detaljregulering på strekningen Tvedestrand – Bamble, hovedsakelig innenfor korridoren fra kommunedelplanen. I 2021 var et planforslag på offentlig ettersyn og høring (heretter kalt planforslag 2021). Summen av innkomne merknader og innsigelser viste at det ikke var tilslutning til planforslaget, og at det ikke ga et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt.
- 2021-2022: Med bakgrunn i merknadene og prosjektets kostnadsnivå ble det gjennomført en verdioptimalisering (Nye Veier, 2022), med mål om økte kostnads- og miljømessige gevinster. Et sentralt grep var å planlegge for 100 km/t, som bidrar til bedre tilpasning til dagens landskap og mindre arealbruk. Verdioptimaliseringen pekte på at økt grad av gjenbruk kan øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Strekningen mellom Tvedestrand – Bamble ble deretter delt i tre deler med ulike tidshorisonter og planprosesser. For delstrekningen gjennom Kragerø og Bamble kommuner ble det anbefalt å fortsette planprosessen og videre utredning av to alternativer.
- 2022-2024: Det er utarbeidet en tilleggsutredning av alternativer og en detaljregulering med tilhørende fagrapporter. I løsningsutviklingen av tiltaket er det vurdert optimaliseringsalternativer, for å bedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Kunnskapsgrunnlaget har økt i takt med løsningsutviklingen i planarbeidet, og detaljreguleringen bygger på tidligere og ny kunnskap.

Fylkeskommunen uttalte seg til utvidet varsel om oppstart av planarbeid, jf. vårt brev av 20. februar 2023 (VTFK sak 20/35872), hvor vi spesielt hadde kommentarer til regional utvikling, landskap, jordvern, næring, vannressursforvaltning, samferdsel, klima og energi, vilthensyn og friluftsliv og kulturarv.

Fylkeskommunen har gjennom prosessen deltatt i ulike temamøter, arbeidsmøter og dialogmøter.

Grunnlag for fylkeskommunens vurderinger

Fylkeskommunens vurderinger gis på grunnlag av mål, retningslinjer, bestemmelser, føringer og anbefalinger slik de er nedfelt i overordna nasjonale og regionale styringsdokumenter. Med hjemmel i kapittel 3 i plan- og bygningsloven har fylkeskommunen plikt og rett til å delta i planleggingen når den berører våre saksfelt, eller våre egne planer og vedtak.

Saken legges fram for hovedutvalg for samferdsel til uttalelse og hovedutvalg for næring, industri og klima som vedtar fylkeskommunens endelige uttalelse til høringen.

Saksopplysninger

Reguleringsplan for ny E18 Kragerø - Bamble går gjennom Bamble og Kragerø kommuner.



Et sentralt hovedgrep ved samferdselstiltaket er mer gjenbruk av dagens E18, sammenliknet med planforslaget fra 2021. En viktig forutsetning for mer gjenbruk er endret hastighet fra 110 km/t til 100 km/t. Gjenbruk av dagens veikorridor reduserer arealbehovet, gir lavere kostnader og gir lavere klimagassutslipp. Fremtidig E18 i planområdet gjenbruker ca. 35 % av eksisterende veikorridor i Kragerø og 100 % i Bamble. Det sparer spesielt natur- og friluftsområder som ikke er påvirket av dagens vei.

Planmaterialet som er på høring, kan sees i sin helhet på Nye Veier sin hjemmeside [her](#). Som vedlegg til denne politiske saken legges planbeskrivelse (vedlegg 1), planbestemmelser for Kragerø (vedlegg 2), planbestemmelser for Bamble (vedlegg 3), plankart for Kragerø (vedlegg 4), plankart for Bamble (vedlegg 5), møtoreferat kulturarv (vedlegg 6) og uttalelse (administrativ) (vedlegg 7).

Jordvern

Dyrka mark av god kvalitet er en nasjonalt viktig ressurs som vi må ivareta dersom vi skal nå de nasjonale og regionale jordvernmålene. I den faglige vurderinga veies landbrukshensynet opp mot andre samfunnsmessige hensyn, og samfunnsnyttene ved et slikt veiprojekt vurderes høyt. Nye veier har hatt mål om å omdisponere minst mulig dyrka mark, både for selve veilinja, men

også for sideveier, konstruksjoner og så videre. Veibygginga fører til et permanent beslag av om lag 26 daa fylldyrka jord. Dette arealet er fordelt på små teiger langs store deler av traseen. Det er utarbeidet matjordplan for dette arealet, slik at matjorda kan brukes videre til jordbruksformål.

Vilt

Ny E18 gjennom Kragerø og deler av Bamble kommuner må anses å være en betydelig barriere for viltets frie vandring og en fragmentering av dets leveområder. For det regionale vilthensynet i denne sammenheng er det av stor betydning at hvert enkelt tiltak, for å redusere barriere- og fragmenteringseffekten, plasseres og utformes riktig. Inngrepene og avbøtende tiltak som etableres ved bygging av ny E-18 vil være å regne som evigvarende, og det er derfor svært viktig at man også investerer i naturens interesser. Minimumsløsninger er således ikke å anses som godt nok.

Fylkeskommunen har sammen med Statsforvalteren, og representanter fra Bamble- og Kragerø kommuner befart strekningen som foreligger i planforslaget. På strekningen foreslås det totalt seks viltpassasjer. Det er i Kragerø kommune planlagt krysningspunkt ved eksisterende faunapassasje Nygård II, hvor det vil skje en utvidelse av brua, men passasjen under brua opprettholdes. Ved Hegland planlegges det kryssing i kulvert, mens det ved Tyvannselva, Tisjømyra og Auråa planlegges for kryssing under bru. Av disse vil Auråa og Nygård II ha flerbruksløsninger.

I Bamble kommune er det foreslått en viltpassasje ved Plassen, der det planlegges viltlokk med flerbruksløsning. I tillegg vil det ved Bakkevannet bru og ved Dørdal (kulvert) tilrettelegges for krysningspunkt for småvilt.

Kulturminner og kulturmiljø

Det ligger 24 automatisk freda kulturminner i planområdet. Av disse er 19 spor etter bosetning og aktivitet i steinalder, og én etter bosetning i perioden folkevandringstid–merovingertid. Ett av kulturminnene er en gravrøys som markerer et gravsted, sannsynligvis fra jernalder, mens to er kokegroplokaliteter der den ene er datert til bronsealder. Det siste kulturminnet er rester av en hulvei, som viser spor etter ferdsel i området gjennom en lang periode. Fire kulturminner ligger i Bamble kommune, mens 20 ligger i Kragerø kommune.

Ni kulturminner er regulert til bevaring i planforslaget, og er fremstilt som hensynssone d) (jf. pbl § 11-8 d). Ingen kulturminner er sikret ved bruk av hensynssone c) (jf. pbl 11-8 c). Det søkes om tillatelse til å fjerne de øvrige 15 kulturminnene.

Kulturarv i Telemark fylkeskommune har vært i dialog med Nye Veier siden 2018, da det ble startet opp et arkeologisk registreringsprosjekt i forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplan for ny E18. Siden den gang er det gjennomført feltundersøkelser i perioden 2019–2024, i takt med behov for endringer av planavgrensning. Den siste rapporten fra undersøkelsene er ferdigstilt våren 2025. Kulturminnedatabasen Askeladden har kontinuerlig

blitt oppdatert underveis i prosjektet, slik at Nye Veier så snart som mulig skulle ha tilgang på kartfiler over påviste kulturminner.

Fylkeskommunen har i flere omganger gjennom disse årene påpekt behov for hensynssone c) for automatisk fredede kulturminner som skal reguleres til bevaring, samt at utstrekning av slike hensynssoner skal utarbeides i samråd med fylkeskommunen som kulturminnemyndighet. Det er informert om dette både i skriftlig form og i dialogmøter, senest i møte med Sweco 16.01.2024. På dette møte ble det også avtalt at Sweco i god tid før offentlig ettersyn skulle ta kontakt med fylkeskommunen, både for å diskutere behovet for å søke om dispensasjon fra kulturminneloven og avklare utstrekning av hensynssoner (jf. vedlagte referat). Fylkeskommunen har likevel ikke blitt kontaktet for å diskutere og avklare disse problemstillingene før planen ble lagt ut til offentlig ettersyn.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser

Fylkesdirektøren gjør oppmerksom på at etter forskrift om fastsetting av myndighet med videre etter kulturminneloven § 7 (3), plikter fylkeskommunen å underrette Riksantikvaren dersom fylkeskommunen vil fatte et vedtak som er i strid med de faglige tilrådingene i saker som berører kulturminner eller kulturmiljøer av nasjonal eller vesentlig regional verdi. Riksantikvaren kan beslutte å overta slike saker, og overtar da fylkeskommunens myndighet.

Nye Veier har i planforslaget foreslått at 11,6 kilometer veg skal omklassifiseres til fylkesveg. Fylkesdirektøren ønsker ikke å overta mer enn 4,15 kilometer. De kilometer fylkeskommunen overtar har et vedlikeholdsbehov. Det er ikke redegjort for kostnader.

Konsekvenser for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål

Å bygge motorvei medfører et betydelig utslipp av klimagasser og at urørt myr og skogbruksarealer går tapt. Nye Veier og SWECO har utarbeidet et klimabudsjett som ligger til grunn for reguleringsplanen, hvor bygging, drift og vedlikehold av veianlegget er inkludert i tillegg til arealbruk. Det totale klimagassutslippet til veiprojektet er i denne fagrapporten estimert til 290 366 tonn CO₂-ekvivalenter (CO₂e), noe som tilsvarer 104 % av all veitrafikken fylket hadde i 2023.

Veiprojektets utslipp avhenger av fasen.

Resultat samlet	Klimagassutslipp [tonn CO ₂ -ekv.]	Andel av totale utslipp
Byggefase A1-A5	57 585	20 %
Driftsfase B1-B5	37 542	13 %
Permanent arealbruksendring	106 730	37 %
Midlertidig arealbruksendringer	88 509	30 %
SUM totalt	290 366	100 %

Av de 37 542 tonn CO₂e forbundet med drift og vedlikehold, er hele 48% forbundet til re-asfaltering. Her kan nyere fossilfri teknologi komme til å minke utslippet. Det pågår også flere spennende prosjekter om gjenbruk av asfalt, med potensialet til å minke utslippene. Til tross

for slike tiltak, reduserer ikke veiprojektet utslippet av klimagasser i regionen, og bidrar ikke til å nå målet om fylkes mål om 60% klimagassreduksjon innen 2030.

Målene for reguleringsplanarbeidet tar utgangspunkt i målene for kommunedelplanen, og er utarbeidet av Nye Veier i samråd med styret i interkommunalt plansamarbeid.

Samfunnsmålene i prosjektet skal bidra til sektorpolitiske mål i NTP, skape et sikkert og verdiskapende transportsystem i regionen ved å binde sammen bo- og arbeidsmarked, samt legge til rette for at det nye transportsystemet blir samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Effektmålene er økt verdiskaping i regionene, bedre trafiksikkerhet, bærekraftsertifisering, bedring av fremkommelighet og tilrettelegging for økt kollektivtrafikk, og redusert reisetid.

Fylkesdirektørens vurdering

Generelt

Prosjektet er en del av pågående oppgradering av E18 fra Oslo til Kristiansand, som vil gi sammenhengende firefelts motorvei på strekningen. Prosjektet ligger inne i Nasjonal transportplan og styret i Nye Veier har prioritert strekningen E18 Kragerø - Bamble for regulering og utbygging. Strekningen vil kobles på allerede ferdigstilt parsell av ny E18 ved Dørdal. Planforslaget regulerer trase for ny firefelts motorvei i hovedsak i korridoren som er avsatt i kommunedelplanen, men noe utenfor da det er lagt opp til mer gjenbruk av eksisterende E18.

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

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

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

Vilt

Slik fylkesdirektøren opplever planforslaget, er det stor variasjon i viltpassasjenes utforming og plassering i terrenget. Vilthensynet er i liten grad hensyntatt, og følgelig vil foreslåtte løsninger påvirke viltets arealbruk og muligheter til forflytning negativt. Samlet sett anses derfor ikke høringsforslaget å løse utfordringene for viltet på en tilfredsstillende måte. Fylkesdirektøren oppfatter at ikke reguleringsbestemmelsene tydelig nok, beskriver utforming og

dimensjonering av faunapassasjer. Statens vegvesen sin håndbok 134 må derfor legges til grunn som minimumsløsninger ved utforming av krysningspunktene. Det er da viktig å merke seg at bredden/høyde på passasjene skal måles mot reell funksjon for viltet, og ikke eventuelt lengde/høyde på selve brukonstruksjon, eller lignende. Her bør man prioritere viltets interesser, fremfor å søke minimumsløsninger.

Fylkesdirektøren opplever at høringsforslaget i stor grad legger viltpassasjer der man allerede «må» etablere annen infrastruktur. Dette medfører også at det er lange avstander mellom de ulike viltpassasjene.

For nærmere vurderinger, se vedlegg 7 – Uttalelse (administrativ)

Samferdsel

Overflødige vegstrekninger

Mye av dagens E18 vil bli gjenbrukt, men det vil være to strekninger av dagens E18 som foreslås å bli liggende igjen som veg når ny E18 åpnes.

Nygård – Tyvannselva/Hegland



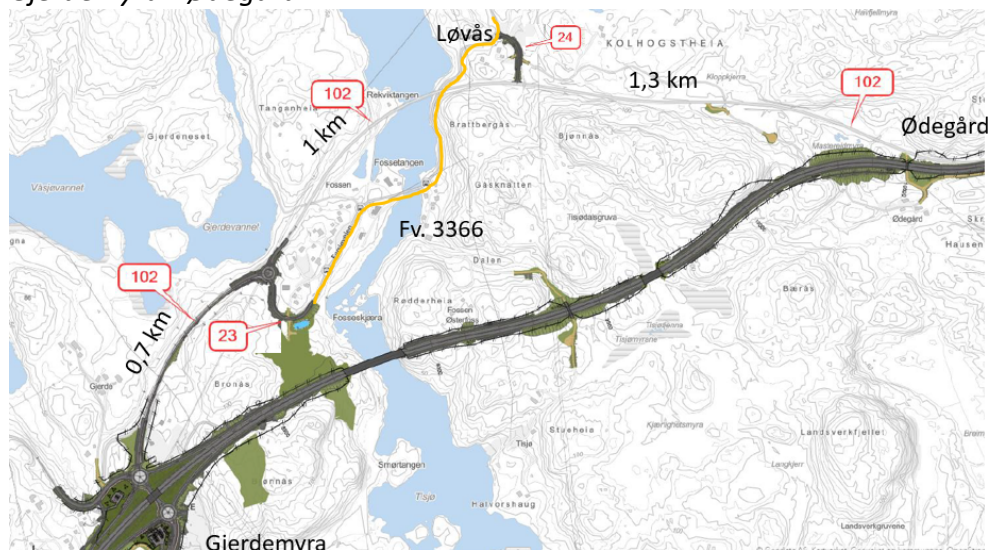
Fylkesdirektøren mener det er uaktuelt å overta den aktuelle strekningen som fylkesveg, siden den ikke vil få fylkesvegfunksjon. Ingen boliger/næringsvirksomhet har i dag atkomst fra denne vegen. Den er avkjørselsfri. Prinsippene i vegloven er dessuten at fylkesveger må betraktes som lokalveger som *set bygder eller grender i samband med riksvegar eller beinveges med byar og større sentra*. Dette prinsippet kan ikke sies å være innfridd her.

Mellom Nygård og Tyvannselva/Hegland er eksisterende E18 foreslått som omkjøringsveg, ved hendelser der det ikke blir mulig å kjøre toveistrafikk i én kjørebane på den nye vegen. Den nye E18 bygges med to kjørebaner og med mulighet for å åpne midtrekkverket for hver tredje kilometer. Dersom det inntreffer en hendelse, kan man lede trafikken i ett felt, eller etter litt arbeidsinnsats ha to-veis trafikk i den ene kjørebane. Dette betyr at det sjelden vil være behov for å benytte vegen som omkjøringsveg, da dette fordrer at alle fire kjørefelt på ny E18 må stenges samtidig. For å tilfredsstille et eventuelt behov for omkjøring for ny E18 vil fylkeskommunen bli påført store vedlikeholdskostnader til asfalt, veglys, vintervedlikehold med mer på en veg som sjelden vil bli brukt.

I nord krysser den kommunale Heglandsveien eksisterende E18 i en kulvert som er noe trang, og det er i reguleringsplanen foreslått en ny avkjøring til Heglandsveien for å lette adkomsten til Kragerø kommunes vannverk. Kulverten har eksistert siden midten av 1970-tallet, og vi må anta at det er lite trafikk til dette vannverket. Det virker unødvendig å opprettholde dagens E18 kun på grunn av den begrensede trafikken til vannverket.

Av hensyn til at det blir så godt som ingen gjenværende trafikk her på eksisterende E18, og at det legges opp til at det kan gå to-veis trafikk i den ene kjørebanelen på den nye E18, mener Fylkesdirektøren at den aktuelle eksisterende E18 - vegstrekningen må legges ned som offentlig veg, omdefineres til Landbruk-, natur- og friluftsmål (LNFR) og fjernes fysisk med påfølgende restaurering/tilbakeføring til natur. Kulverten på Heglandsveien kan da fjernes, og framkommelighetsproblemet på Heglandsveien for trafikk til vannverket vil da være løst. Rekkefølgekrav må stilles til fjerning av vegen og tilbakeføring av arealet til natur. De regulerte tilkøplingene mellom ny og eksisterende E18, ved henholdsvis Nygård og Hegland, må endres da det som følge av fjerning og tilbakeføring, ikke blir behov for disse.

Gjerdemyra - Ødegård



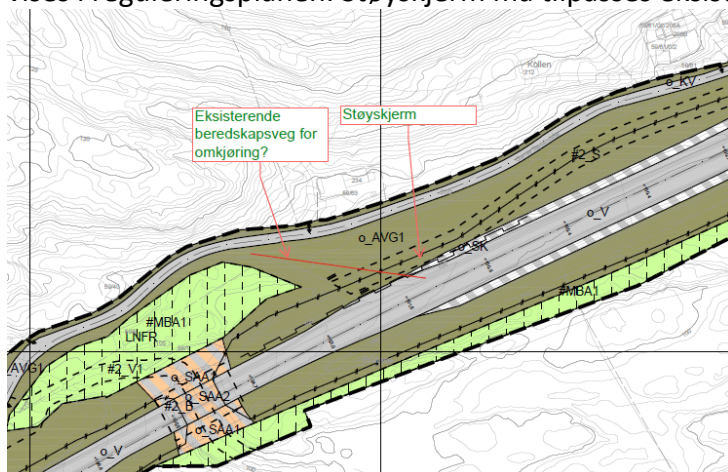
Dagens E18 mellom Gjerdemyra og Ødegård, markert med 102 på kartet ovenfor, er foreslått å bli liggende igjen som lokalveg for Farsjøbygda og omkjøringsveg for ny E18. De første 700 m av dagens fylkesveg 3366 mot Farsjø blir fjernet i forbindelse med bygging av ny E18. Ny adkomst til Farsjøveien (23) blir fra en ny rundkjøring på dagens E18 ca. 650 nord for Gjerdemyrakrysset. Nord for Farsjøbrua er det også foreslått å bygge en ny tilkomst fra dagens E18 til Farsjøveien (24). Dagens E18 har her en stigning på 5,5 %, mens kravene i N100 er maks 5 % for både vegklasse H1 og H01. Dagens Farsjøvei mellom disse to tilkøplingene, en strekning på ca. 1100 meter, er foreslått omklassifisert til kommunal veg. Fylkesvegen fortsetter deretter 3,3 km lenger innover til Dal. Det er også foreslått en ny avkjørsel mot Ødegård fra dagens E18. Ødegård har i dag tilkomst via en skogsbilveg og i kulvert under dagens E18, men dagens skogsbilveg vil bli brutt av ny E18 og det er tenkt laget en kulvert under ny E18 lenger nord.

Det synes unødvendig å lage en ny avkjørsel fra dagens E18 til Farsjø. Dagens fylkesveg til Farsjø bør kunne beholdes da den har bruksklasse for normaltransport Bk10 – 50 tonn og for

tømmertransport Bk10 - 60 tonn med 24 m tillatt lengde. Ved å gjøre det slik kan eksisterende E18 – strekning fra ny rundkjøring mot Farsjø til vegens ende ved Ødegård legges ned som offentlig veg og fjernes siden den ikke vil betjene noen og det legges opp til at det kan gå to-veis trafikk i den ene kjørebanelen på den nye E18. Det er ikke noe poeng å ha flere veger enn nødvendig. Fylkesdirektøren mener at den aktuelle eksisterende E18 - vegstrekningen må fjernes fysisk med påfølgende restaurering/tilbakeføring til natur. Ny adkomst til Farsjøveien nord for Farsjøbrua blir da unødvendig å bygge. Adkomst til Ødegård kan finne sin løsning ved bruk av eksisterende skogsbilveg i kombinasjon med traséen for dagens E18. Fylkeskommunen bør da beholde dagens fylkesveg 3366 til Farsjø, og reguleringsplanen må endres for det nye krysset Farsjøveien/eksisterende E18, som følge av at den aktuelle eksisterende E18 - strekningen fjernes.

Beredskapsveg ved Nygård

Eksisterende beredskapsveg med forbindelse mellom E18 og Gamle Sørlandske må beholdes siden denne inngår i omkjøringsplanen for strekningen Nygård - Agder grense. Den må derfor vises i reguleringsplanen. Støyskjem må tilpasses eksisterende veger.



Kollektivterminal Fikkjebakke

Fylkeskommunen som skal drifte fremtidig kollektivterminal må være med i planleggingen av løsningen som velges. Byggeplan for kollektivterminalen med pendlerparkering må godkjennes av fylkeskommunen. Krav om dette må framkomme i reguleringsbestemmelsene. En løsning er illustrert, men den kan ikke påregnes å bli realisert.

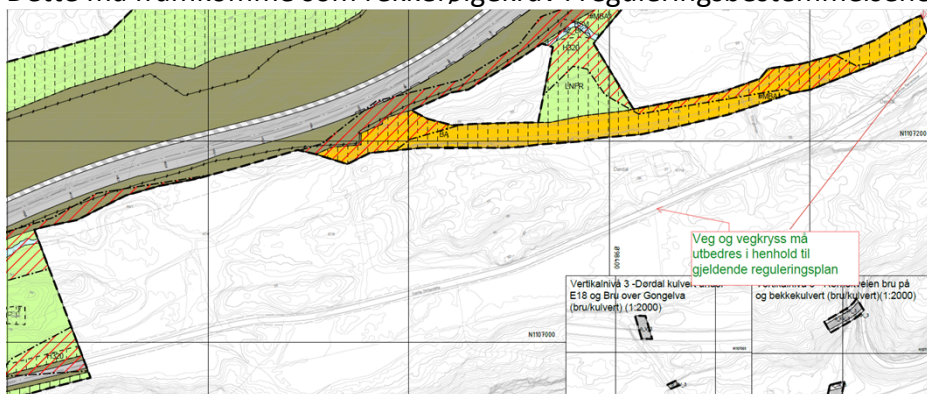
Gang-/sykkelveg fra Gjerdemyra

Det er planlagt gs-tiltak langs eksisterende E18 mellom vestre rundkjøring i Gjerdemyrakrysset og rundkjøring med avkjøring til Farsjø. Løsningen er ikke regulert inn og deler av strekningen ligger utenfor reguleringsplanen. Dette må vises i plankartet og knyttes til rekkefølgekrav at gs-tiltak skal være ferdig etablert, før første del av eksisterende Farsjøvegen blir stengt.

Dørdalkrysset og Gamle Sørlandske

Det gamle Dørdalkrysset og første del av Gamle Sørlandske (figur med illustrasjon nedenfor) må utbedres i henhold til gjeldende reguleringsplan *Reguleringsendring for E18 Rugtvedt – Dørdal R09*

Langrønningen - Dørdal - Plan ID 318. Dette må utføres før vegen skal brukes som omkjøringsveg for E18. Ombyggingen her ble utsatt i 2019, på lik linje med vegstrekningen som nå skal fjernes, da det var usikkerhet rundt videreføringen av E18 og behovet for midlertidig omkjøringsvei. Dette må framkomme som rekkefølgekrav i reguleringsbestemmelsene.



Øvrige merknader til reguleringsbestemmelsene

Det må stilles rekkefølgekrav til at den nye Rørholtveien må være ferdig etablert før første del av eksisterende Rørholtvei fjernes, og at plan for midlertidige løsninger i anleggsfasen innenfor areal avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde, må godkjennes av alle aktuelle/berørte vegiere før arbeidene med anlegget starter. Det må også stilles rekkefølgekrav om at alle samferdselstiltak vist i planen, må være ferdig etablert innen et år etter at ny E18 er ferdigstilt.

For **faglige råd** fra Samferdsel, se vedlegg 7 – Uttalelse (administrativ)

Kulturminner og kulturmiljø

I [Stortingsmelding nr. 16 Nye mål i kulturmiljøpolitikken - Engasjement, bærekraft og mangfold](#), legger Regjeringen til grunn at kulturminner og kulturmiljø skal bidra til bærekraftig utvikling gjennom en helhetlig samfunnsplanlegging. Mennesker har alltid satt spor etter seg i omgivelsene. Disse sporene utgjør fellesskapets hukommelse om tidligere generasjoners samfunn og levemåter. De er miljømessige, sosiale og økonomiske ressurser, som gir grunnlag for kunnskap, opplevelse og bruk. Kulturminner og kulturmiljø oppfattes som en berikelse for omgivelsene, og Regjeringens overordnede mål er at alle skal ha mulighet til å engasjere seg og ta ansvar for kulturminner og kulturmiljø. I planområdet for ny E18 i kommunene Bamble og Kragerø, ligger det til sammen 24 automatisk fredede kulturminner. De vitner om bosetning og bruk av området fra steinalder til middelalder, og gir oss kunnskap om menneskers liv i en tid som for lengst er borte.

Landskapsrommet kulturminnene ligger i har i de aller fleste tilfeller endret seg siden kulturminnet ble til. Landskapet som de i dag inngår i, er likevel en viktig ramme for å kunne tolke og forstå i hvilken sammenheng kulturminnet ble til, hvilke ressurser som ble utnyttet og hvilken samfunnsstruktur som rådet. For å sikre og bevare automatisk fredete kulturminner i arealplansammenheng, bør derfor også omgivelsene de inngår i sikres et vern. Dette også for å hindre at kulturminner blir utilbørlig skjemmet. Som en form for buffer reguleres derfor et

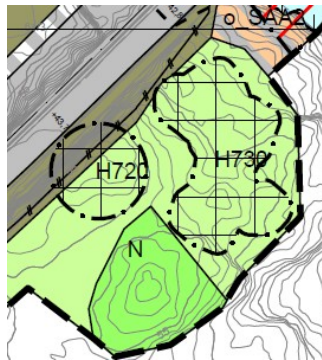
område rundt kulturminnene til hensynssone c). Med dette menes omgivelser som strekker seg ut over kulturminnenes sikringssoner (jf. [kulturminneloven](#) § 6).


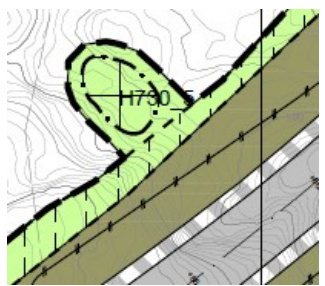

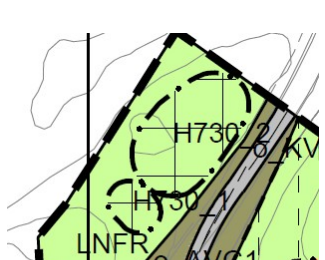

Det søkes om tillatelse til å fjerne 15 kulturminner i planområdet, noe som representerer et vesentlig inngrep i kulturminnebestanden i området. Vektet opp mot tiltakets samfunnsnytte, er fylkesdirektøren likevel innstilt på å gi tillatelse til å fjerne kulturminner som er i konflikt med tiltak i planen, da med vilkår om en arkeologisk utgraving. Gjennom en arkeologisk utgraving vil kildeverdier bli ivaretatt, og ny kunnskap blir tilgjengeliggjort for forskning og formidling.

Ni av lokalitetene er i planforslaget regulert til bevaring. Det er svært positivt at kulturminner søkes bevart i forbindelse med utbyggingsprosjekter, men fylkesdirektøren vurderer likevel at kulturminnene ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget. Fire kulturminner ligger tett på arealformål som tillater tiltak som er uforenelig med bevaring av kulturminnene, og/eller ivaretagelsen av deres kontekst og sammenheng i landskapet. Videre mangler alle ni kulturminner hensynssone c). Dette danner grunnlag for å fremme innsigelse til planforslaget (jf. kulturminneloven § 1 og § 3 første ledd).

Omfang og størrelse for hensynssone c) vil være begrunnet i en faglig vurdering basert på type kulturminne og hvilken tilknytning det har til landskapet rundt. Definerings av hensynssone c) skal derfor alltid gjøres i samråd med kulturminneforvaltningen. Bestemmelser tilknyttet hensynssone c) for kulturminner og kulturmiljø, vil typisk inneholde forbud mot å kjøre med tunge kjøretøy, lagre anleggsutstyr eller byggematerialer, eller gjøre inngrep i grunnen. I tillegg stilles det krav om at hensynssonen i anleggsperioden skal gjerdes inn med et midlertidig gjerde.

For å sikre kulturminner og kulturminneverdier i anleggsperioden og for fremtiden, må derfor følgende følges opp:

Kommune	ID-nummer	Type	Hensynssone/arealformål	Vurdering	Plankartutsnitt
Bamble	263558	Boplasspor fra steinalder	H730/LNFR	Hensynssone c) må innarbeides i plankart med tilhørende tekst i planens bestemmelser.	
Bamble	263559	Boplasspor fra steinalder	H730/LNFR	Hensynssone c) må innarbeides i plankart med tilhørende tekst i planens bestemmelser.	
Bamble	263560	Boplasspor fra steinalder	H730/LNFR	Hensynssone c) må innarbeides i plankart med tilhørende tekst i planens bestemmelser.	

Kommune	ID-nummer	Type	Hensynssone/ arealformål	Vurdering	Plankartutsnitt
Bamble	263561	Boplasspor fra steinalder	H730/LNFR	Det må søkes om tillatelse til fjerning. Kulturminnet ligger kant i kant med arealformål som hjemler terrenginngrep mm., og kan ikke gis en tilstrekkelig omfattende hensynssone c).	
Kragerø	265838	Boplasspor fra steinalder	H730_4/LNFR	Hensynssone c) må innarbeides i plankart med tilhørende tekst i planens bestemmelser.	
Kragerø	265840	Boplasspor fra steinalder	H730_5/LNFR	Det må søkes om tillatelse til fjerning. Kulturminnet ligger nær arealformål som tillater terrenginngrep mm., og kan ikke gis en tilstrekkelig omfattende hensynssone c).	
Kragerø	270909	Boplasspor fra steinalder	H730_3/LNFR, omgitt av midlertidig bygge- og anleggsområde	Hensynssone c) må innarbeides i plankart med tilhørende tekst i planens bestemmelser.	
Kragerø	272053	Hulvei	H730_1/LNFR	Hensynssone c) må innarbeides i plankart med tilhørende tekst i planens bestemmelser, eller det må søkes om tillatelse til fjerning.	
Kragerø	272562	Boplasspor fra steinalder	H730_2/LNFR	Hensynssone c) må innarbeides i plankart med tilhørende tekst i	

Kommune	ID-nummer	Type	Hensynssone/ arealformål	Vurdering	Plankartutsnitt
				planens bestemmelser, eller det må søkes om tillatelse til fjerning.	

Tiltak planen legger til rette for er vurdert å ha stor samfunnsnytte, og fylkesdirektøren vurderer derfor at innsigelsen kan løses gjennom bruk av hensynssone c) og dispensasjon fra kulturminneloven. Fylkeskommunen kan ikke behandle spørsmålet om dispensasjon før forholdet til alle kulturminner i planområdet er avklart.

For tilleggsopplysninger se vedlegg 7 – Uttalelse (administrativ)

Planfaglige råd/planforslaget

Planforslaget viser midlertidige arealformål på to forskjellige måter, enten med hensynssone eller med kombinasjonen hensynssone og bebyggelse og anlegg (BA). Midlertidige arealformål skal kun vises med hensynssone #MBA. Dette fremkommer av [Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister](#). Arealene foreslått regulert som bebyggelse og anlegg (BA) – må endres til gjeldende arealformål i kommuneplanens arealdel.

Fylkesdirektøren har **vesentlig merknad** til plankartet, da det ikke følger tegnereglene.

Der bebyggelse ligger tett opp mot ny E18, legger vi til grunn at fleksibiliteten til veilinja jf. reguleringsbestemmelse 2.3.1, anvendes slik at den nye veien ikke bygges nærmere boligene enn det som er vist i plankartet. Fylkesdirektørens **faglige råd** er at bestemmelsen endres, slik at den sikrer ovennevnte.

Områdene LAA1 og LAA3 er foreslått regulert til LNFR formål kombinert med midlertidig bebyggelse og anlegg. Planbestemmelse for Kragerø kommune, punkt 4.3 a) fastsetter at områdene skal tilbakeføres til arealbruk som var før igangsetting av tiltaket, senest innen ett år etter at hele samferdselsanlegget er satt i ordinær drift. Planbestemmelser for Kragerø kommune, punkt 2.4.3 sier samtidig at det innenfor de aktuelle områdene kan etableres permanent masselager. I planbeskrivelsen er det omtalt at dette kan brukes som framtidig næringsområde. Disse områdene ligger utenfor avsatte næringsområder i gjeldende kommuneplanens arealdel. De er ikke konsekvensutredet eller avklart på kommuneplannivå. Disse områdene kan derfor ikke reguleres til næringsområde (masselager) slik planbestemmelsene foreslår. Områdene må tilbakeføres til LNFR-område i sin helhet. Fylkesdirektøren vil på grunnlaget nevnt over, anbefale å fremme **innsigelse** for å sikre at områdene LAA1 og LAA3, tilbakeføres til LNFR-område.

Vedlegg:

Vedlegg 1 - Kragerø-Bamble Nye E18 - Planbeskrivelse

Vedlegg 2 - Kragerø-Bamble Nye E18 - Planbestemmelser Kragerø

Vedlegg 3 - Kragerø-Bamble Nye E18 - Planbestemmelser Bamble

Vedlegg 4 - Kragerø-Bamble Nye E18 - Plankart Kragerø

Vedlegg 5 - Kragerø-Bamble Nye E18 - Plankart Bamble

Vedlegg 6 - Kragerø-Bamble Nye E18 - Møtereferat Kulturarv, Telemark FK

Vedlegg 7 - Kragerø-Bamble Nye E18 - Uttalelse (administrativ) til offentlig ettersyn



NYE VEIER AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Seksjon Samfunn og plan

Vår dato: 24.01.2025
Deres dato: 23.01.2025
Vår referanse: 24/04068-26
Deres referanse:
Vår saksbehandler: Kristine Gisholt

Uttalelse (administrativ) til offentlig ettersyn av reguleringsplan for E18 Kragerø – Bamble - planID 3814_201/3813_369 - Kragerø/Bamble kommune

Telemark fylkeskommune viser til oversendelse datert 23. januar 2025 vedrørende offentlig ettersyn av reguleringsplan for E18 Kragerø-Bamble i Kragerø og Bamble kommune. Uttalelsesfristen er satt til 21. mars 2025.

Planarbeidets hensikt og bakgrunn

Fylkeskommunen uttalte seg til utvidet varsel om oppstart av planarbeid, jf. vårt brev av 20. februar 2023 (VTFK sak 20/35872), hvor vi spesielt hadde kommentarer til regional utvikling, landskap, jordvern, næring, vannressursforvaltning, samferdsel, klima og energi, vilthensyn og friluftsliv og kulturarv.

Fylkeskommunens roller og ansvar

Telemark fylkeskommune har mottatt planforslaget til uttalelse i medhold av plan- og bygningsloven (pbl) § 5-2/12-14.

Fylkeskommunen skal bidra til at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Vi har en rolle som regional utviklingsaktør, planmyndighet og planfaglig veileder.

Fylkeskommunens uttalelse gis med grunnlag i mål, prinsipper og anbefalinger, slik de er nedfelt i overordnede nasjonale og regionale styringsdokumenter.

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

Fylkeskommunens vurdering

Telemark fylkeskommune vil i punktene nedenfor kommentere på de delene av planforslaget som berører våre ansvarsområder:

Vilt og fisk

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

Elgen er den arten med størst krav til en korridor, og gjennom å sikre trekkveier for denne arten vil man samtidig ivareta interessene for en lang rekke andre viltarter. Det er ekstra viktig å ta vare på sammenhengende grønne korridorer hvis det er få av dem, eller hvis de naturlige grøntkorridorene har blitt snevret inn som følge av tidligere utbygging. Trekkveier kan være viktige for ivaretakelsen av genetisk mangfold, og ivaretakelse av årsleveområder for dyr. Det er derfor viktig at viltpassasjene etableres der vilttrekk reelt er, og ikke der det ansees som mest hensiktsmessig etter menneskelige ønsker og behov.

Hvor funksjonell hver og en viltpassasje blir etter utbygging, påvirkes av utforming og plassering. For større hjortevilt er erfaringen at overganger fungerer bedre enn underganger. I tillegg er det svært viktig at tilgrensende arealer blir avsatt til hensynssoner, slik at ikke disse arealene blir nedbygd eller benyttet til formål som ikke hensyntar viltinteressene. Samlet sett vil dette være av både lokal og regional betydning, og man kan spørre seg om hensynet til hjortevilt i planforslaget er ivaretatt i nødvendig grad slik at bestandenes og leveområdenes produktivitet og mangfold ivaretas i et regionalt perspektiv.

Fylkeskommunen har sammen med Statsforvalteren, og representanter fra Bamble- og Kragerø kommuner befart strekningen som foreligger i planforslaget. For å sikre viltets interesser er vi avhengig av å benytte oss av lokalkunnskap for å treffe best mulige løsninger for viltinteressene.

De fleste krysningpunktene er ikke optimalt plassert, og hensyntar ikke eksisterende vilttrekk. Fylkeskommunen sin vurdering er at utformingen for mange av dem heller ikke er spesielt gode, og de fleste er planlagt som underganger. Det er lagt opp til flerbruksløsninger for flere av krysningpunktene, som i utgangspunktet ikke hensyntar viltinteressene. Det er også viktig å merke seg at det ikke vites hvilken fremtidig menneskelig bruk som kan komme på flerbruksløsninger. Det er derfor store muligheter for at disse over tid vil utfases som viltkorridorer.

Nye Veier vurderer selv at krysningene ved Bakkevannet bru og Dørdal kulvert i Bamble ikke vil være fullverdige passasjer og fungere dårlig for viltet. Fylkeskommunen undrer seg over hvorfor Nye veier har definert disse som viltpassasjer, da de ikke vil ha funksjon for større vilt. Det betyr at man i praksis kun gjenstår med et enkelt forslag til viltpassasje for hjortevilt i Bamble (Plassen). Det er derfor svært viktig at denne viltpassasjen plasseres rett, utformes så optimalt som mulig, og tilrettelegges med hovedhensikt for viltinteressene.

Fylkeskommunen opplever heller ikke at det er gjort gode vurderinger på egnetheten til arealer/terreng som viltpassasjene grenser til ift. annen bruk og terrengformasjon. Samlet sett

opplever Fylkeskommunen derfor ikke at utbygger, fra et naturfaglig ståsted, og i stor nok grad er sitt ansvar bevist for å sikre viltets bruk av arealer og utveksling av dyr mellom ulike områder.

Under følger oversikt over viltpassasjer med kommentarer. Vurderingene er gjort etter samråd med kommunene og befaring i felt.

Forslag Nye veier	Kommentarer	Forslag til løsning/endringer
K1256 Nygård II bru (Kragerø)	<p>Nygård II bru tenkes som gjenbruk av en allerede etablert faunapassasje på dagens E18. Kartlegginger gjennomført av FAUN naturforvaltning, tilsier at passasjen er relativt lite brukt. Ved utvidelse til fire felt vil også lysåpningen reduseres, og dermed bli mindre attraktiv for bruk.</p> <p>Fra denne faunapassasjen vil være en avstand på 4.9 km til neste passasje mot øst, noe som vil resultere i en betydelig barriere for viltet.</p>	<p>Lysåpningen og beskaffenheten til viltpassasjen må utbedres, og minst tilfredsstillende anbefalinger satt i håndbok 134 dersom det konkluderes med viltundergang. Det er allikevel en bedre løsning å etablere en overgang på stedet som hensyntar viltinteressene. I tillegg må man etablere ytterligere viltpassasje mellom Nygård bru og Hegland kulvert (K2025)</p>
	<p>Forslag til ny passasje; K 2010 Brynemo kulvert</p>	<p>Kragerø industripark og bebyggelse rundt Tangen skjærer av et viktig villtrekk. Det bør derfor etter lokale innspill etableres viltpassasjer øst for industriområdet for å avbøte barrierewirkningen av traseen til ny E-18. Det er av den grunn ønskelig at K2010 Brynemo kulvert omgjøres til en bruløsning som gir en faunafunksjon øst for Fikkjebakke.</p>
K 2025 Hegland kulvert (Kragerø)	<p>I dette området har det blitt orientert om et markant villtrekk som krysser dagens E-18. Området har også vært svært utsatt for viltpåkjørsler. Faunapassasjen K2025 Hegland kulvert som ligger i reguleringsplan vurderes av lokalkjente å være plassert feil, samtidig som dimensjoneringen burde vært bedre.</p>	<p>Faunapassasjen ved K2025 Hegland kulvert er viktig. Det er derfor viktig at plasseringen og dimensjoneringen er god. Fylkeskommunens vurdering er at viltpassasjen bør plasseres lenger nord/øst, etter innspill fra kommunen. Denne passasjen vil således også dekke K2035 Tyvannselva bru, som i praksis ikke vil fungere som viltpassasje</p>
K2035 Tyvannselva bru (Kragerø)	<p>Arealet rundt brua er svært kupert, og tyvannselva bru vil ikke ha funksjon som viltpassasje. Fylkeskommunen stiller seg undrende til at dette er foreslått som viltpassasje av tiltakshaver.</p>	<p>Tyvannselva bru må erstattes av annen løsning, og vi anser at endringsforslag knyttet til Hegland kulvert (K2025) vil kunne være en god løsning, som ivaretar viltets bruk av arealene.</p>
K3005 Tisjømyra bru (Kragerø)	<p>Faunapassasjen vurderes som godt plassert og vil kunne ha en god funksjon. Det er imidlertid viktig at planbestemmelsene sikrer god bredde og avstand opp til brukonstruksjon etter restaurering av myrsystemene. Ut fra høringsforslagets fagrapport synes det fornuftig</p>	<p>Planbestemmelsene endres til; minimum bredde 50 meter og minimum høyde 6 meter etter restaurering av myr. Planbestemmelsene må oppdateres.</p>

	med minimum bredde 50 meter og minimum høyde 6 meter, og dette må endres i planbestemmelsene (2.3.13 – g) der det fremkommer minimumsføringer til 40 meter bredde og 4 meter høyde.	
K3020 Auråa bru (Kragerø)	Auråa bru har svært liten funksjon for vilt, og er feilplassert ift. reelt vilttrekk og påkjørselproblematikk. Tilsvarende tilbakemelding fikk utbygger i 2021, uten at dette er hensyntatt.	Vilttrekket er i praksis lenger nord-øst for Auråa bru. Derfor må viltpassasjen plasseres der viltet i dag reelt krysser dagens E-18; ca 250 meter lenger nord-øst, og etableres uten flerbruksløsninger. Planbestemmelsene punkt 2.3.13 (h) må da oppdateres.
K3050 Plassen (Bamble)	Et kjent og viktig vilttrekk er i dag nord-øst for planlagte viltpassasje. Området har også vært belastet med mange viltulykker. Det legges for øvrig opp til flerbruksløsning, som anses som uheldig, da Plassen i praksis er eneste viltpassasjen som planlegges i Bamble i høringsforslaget.	Vilttrekket er i praksis lenger nord-øst for dagens Plassen bru. Derfor må viltpassasjen plasseres der viltet i dag reelt krysser dagens E-18; ca 400 meter lenger nord-øst, og etableres uten flerbruksløsninger. Bakkevannet (K3065) og Dørdal (K3110) vil ikke ha funksjon som viltpassasje. Derfor er det viktig at viltpassasjen ved Plassen prioriteres og etableres som ren viltpassasje, på riktig sted mht. viltinteressene. Reguleringsbestemmelsene 2.3.8 (d) må da oppdateres
K3065 Bakkevannet bru (Bamble)	Viltpassasjene som foreslås regulert inn ved Bakkevannet er svært dårlig. Fylkeskommunen undrer seg over hvorfor Nye veier har definert dette som faunapassasjer, da de i praksis ikke vil ha funksjon for større vilt, noe som også kommenteres i høringsdokumentene av utbygger.	Kan tas ut som viltpassasje da den ikke vil ha denne funksjonen for større vilt. Viktig å prioritere Plassen (K3050)
K3110 Dørdal kulvert (Bamble)	Viltpassasjene som foreslås regulert inn ved Dørdal er svært dårlig. Fylkeskommunen undrer seg over hvorfor Nye veier har definert dette som faunapassasjer, da de i praksis ikke vil ha funksjon for større vilt, noe som også kommenteres i høringsdokumentene av utbygger.	Kan tas ut som viltpassasje da den ikke vil ha denne funksjonen for større vilt. Viktig å prioritere Plassen (K3050)

Kulturminner og kulturmiljø

Med hjemmel i lov om kulturminner § 1 og § 3 første ledd, tilrår fylkesdirektøren at det fremmes innsigelse til planforslaget, jf. vedtak fra behandling i hovedutvalg for næring, industri og klima 20.3.2025. Innsigelsen gjelder hensynet til automatisk fredede kulturminner.

Kulturarv viser ellers til tidligere uttalelser, og det forutsettes at disse ivaretas i det videre planarbeidet. Det er i planprosessen lagt stor vekt på hensynet til kulturmiljøet i Sannidal med kulturlandskap, vegfar, kirkestedet og en rekke eldre gårdsanlegg og bygninger med røtter til middelalderen. Det er et kulturmiljø med nasjonal verdi. I planforslaget til offentlig ettersyn var

plassering av ny E18 lagt tilstrekkelig nord for kulturmiljøet og med en avkjøring plassert lenger øst, slik at kulturmiljøet ikke blir berørt. Det forutsettes at dette ivaretas i videre planarbeid.

I planområdet til både detaljregulering for Kragerø og detaljregulering for Bamble er det registrert flere sefrak-bygninger med angitt alder før 1850-tallet. Dette gjelder plassen Fossen (gbnr. 48/10) i Kragerø og Plassen (gbnr. 61/8), Sæteren (gbnr. 67/3) og Kåsene (gbnr. 67/37) i Bamble. Disse bygningene bør søkes bevart.

Samferdsel

Faglige råd

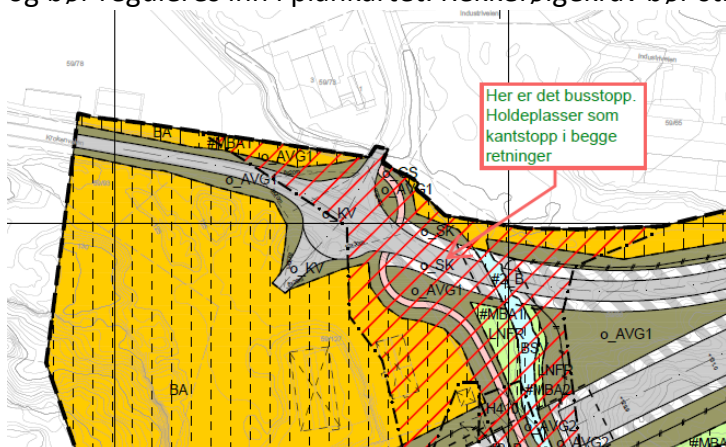
Fv. 3374 Krokenveien



Dagens Sannidalsveien/Krokenveien er markert som 201 på kartet ovenfor. Den er ikke omtalt i omklassifiseringsnotatet for strekningen fra Sannidal til Mostad. Når ny fylkesveg med gs-veg blir bygget via Fikkjebakkekrysset mister dagens veg sin fylkesvegfunksjon og må omklassifiseres til kommunal veg. Strekningen fra Mostad og opp til ny rundkjøring ved Fikkjebakke er foreslått omklassifisert til fylkeskommunal gs-veg. Denne må i stedet omklassifiseres til en kommunal gs-veg. Den vil dessuten bli kommunal i begge ender. Bredden må tilpasses ny funksjon som gs-veg, det vil si 3,0m bredde, eventuelt 3,5m dersom den blir adkomst til boligeiendommer. Reguleringsplan bør ivareta dette.

Fikkjebakke

Ved rundkjøringa på ny fylkesveg med avkjøring til Fikkjebakke er det busstopp i dag. Det bør etableres kantstopp for buss i begge retninger. Dette bør kunne etableres øst for rundkjøringen, og bør reguleres inn i plankartet. Rekkefølgekrav bør stilles. Se figur nedenfor.

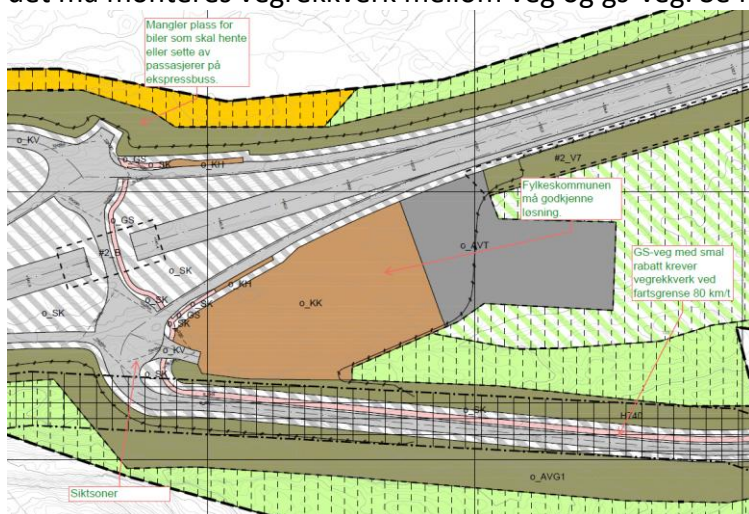


Ved sydgående holdeplass for ekspressbuss ved hovedkrysset ved Fikkjebakke mangler det areal for biler som skal hente eller bringe passasjerer til bussen. Se figur nedenfor. De trenger både vente- og snuareal. Erfaring fra tilsvarende løsninger er at det vil bli kjørt fram til holdeplassen. Løsning for dette bør derfor reguleres inn. Holdeplass på sydgående rampe bør reguleres, men det bør vurderes om den skal bygges med det første eller ikke, siden det er ønskelig at sørgående ekspressbussrute skal kjøre innom kollektivterminalen.

Gs-vegen som endres ved nordre rundkjøring bør forlenges og knyttes til næringsområde i nord. Dette bør vises i planen og tilknyttes rekkefølgekrav i bestemmelsene.

Siktsoner ved utkjøring fra kollektivterminalen til rundkjøringen er feiltegnat. Den retter seg ikke mot vegen fra Sannidal. Se figuren nedenfor.

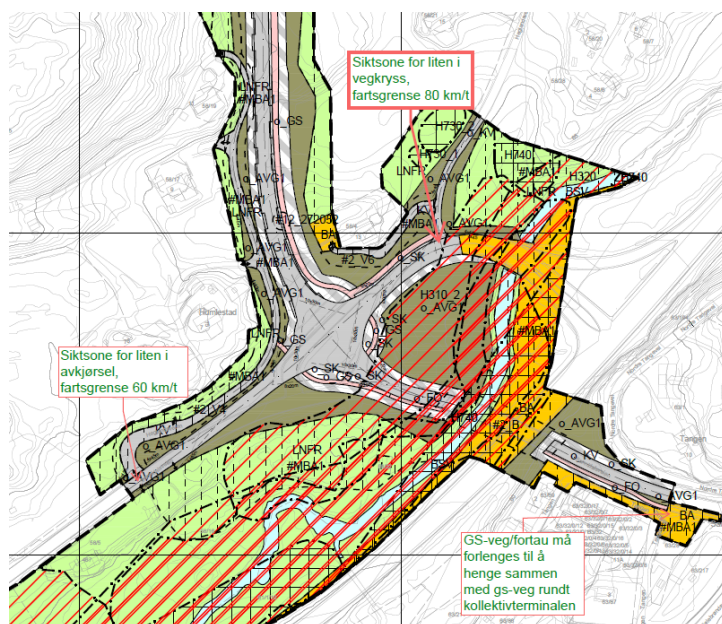
Ny fylkesveg fra Sannidal til krysset på Fikkjebakke vil bli liggende utenfor tettbygd strøk, og vil etter fartsgrensekriteriene få fartsgrense 80 km/t. Det må derfor i byggeplanen legges opp til at det må monteres vegrekkverk mellom veg og gs-veg. Se figuren nedenfor.



Tangen

Se figur nedenfor for illustrasjon av merknadene.

Siktsoner i kryss med Heglandsveien er for liten. Her er det ikke skiltet fartsgrense da generell fartsgrense 80 km/t gjelder. Siktsoner i avkjørsel er for liten. Ved kollektivterminalen på Tangen er en del av dagens gs-veg kun skilt fra parkeringsarealet med en kantlinje. Ved bygging av ny gs-veg, må også denne strekningen bygges med et fysisk skille mot gs-vegen.



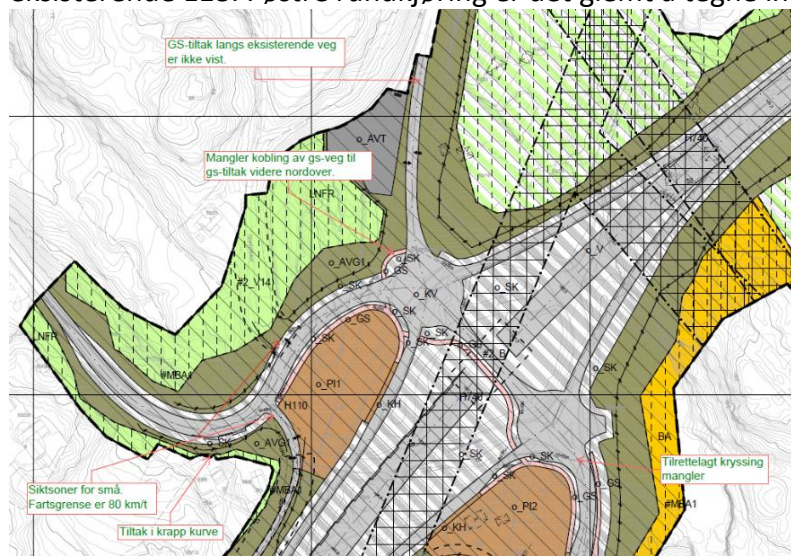
Gjerdemyra

Se figur nedenfor for illustrasjon av merknadene.

Siktsoner fra fv. 38 er for små. Må tilpasses gjeldende fartsgrense på 80 km/t.

Ved bygging er det behov for markering av den skarpe kurven på fv. 38 inn mot rundkjøringen; f.eks. med retningsmarkeringer.

Det mangler en kobling mellom gs-veg i vestre rundkjøring og tiltenkte gs-tiltak langs eksisterende E18. I østre rundkjøring er det glemt å tegne inn tilrettelagt kryssing.



Kryss til Rørholt

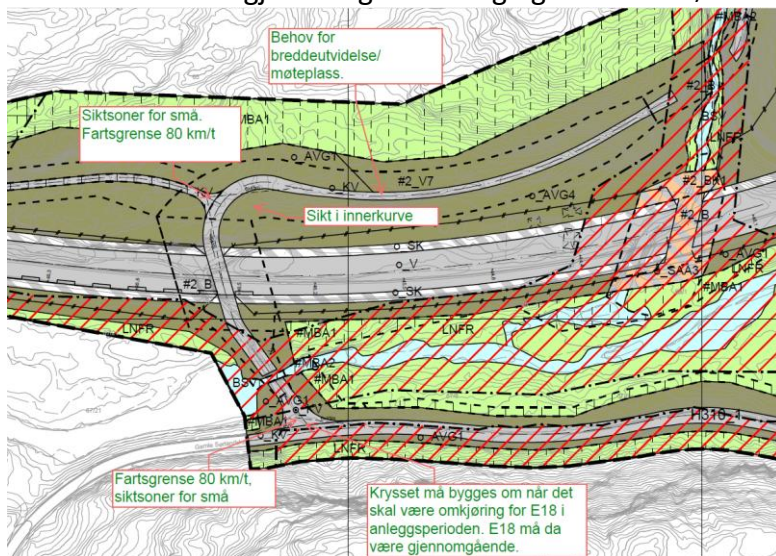
Se figur nedenfor for illustrasjon av merknadene.

Den nye Rørholtveien bygges med vegklasse L2 og smal bredde. Det er viktig at det legges inn breddeutvidelse/møteplass, mellom kulverten og brua, slik at større kjøretøy kan møtes og rygging unngås.

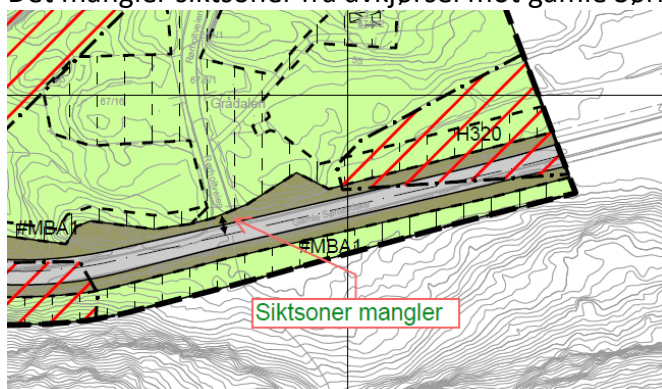
Det må sikres tilstrekkelig stoppsikt i innerkurve nord for kulverten.

Siktsoner i kryssene er for små. De må tilpasses generell fartsgrense 80 km/t.

Under anleggsfasen skal E18 trafikken legges ut på Gamle Sørlandske fra Bakkeveien og østover. Krysset mellom omlagt midlertidig E18 og Gamle Sørlandske må da utformes slik at midlertidig E18 framstår som gjennomgående veg og at Gamle Sørlandske kommer 90 grader inn på denne.



Det mangler siktsoner fra avkjørsel mot gamle Sørlandske. Se figur nedenfor.



Med hilsen

Tor Arne Hellkås
seksjonsleder
Samfunn og plan

Kristine Gisholt
rådgiver
kristine.gisholt@telemarkfylke.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Kopi til:
STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK
STATENS VEGVESEN
KRAGERØ KOMMUNE
BAMBLE KOMMUNE



Nye Veier AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Saksbehandler, innvalgstelefon

Samordning av statlige innsigelser - innsigelsene fremmes - detaljregulering for E18 Kragerø - Bamble

Statsforvalteren som samordningsmyndighet av statlige innsigelser har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsen fra Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark ved miljødirektøren. Innsigelsene fremmes i sin helhet. Uttalelsene fra Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark følger vedlagt.

Det vises til brev 23. januar 2025 med vedlegg fra Nye Veier AS. Høringsfristen i saken er 23. mars 2025.

1. Saken gjelder

Saken gjelder høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering for E18 Kragerø-Bamble.

Det er fremmet innsigelse fra Statens vegvesen og Statsforvalteren ved miljødirektøren.

2. Statsforvalterens kompetanse

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

I dette brevet opptrer statsforvalteren som samordningsmyndighet.

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



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

3. Samordning av innsigelser

3.1 Statens vegvesen

Statens vegvesen har fremmet innsigelse til planforslaget da planen mangler byggegrense for ny E18. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4, jf. veglova § 29. Det vises også til håndbok V744 Nasjonale interesser Statens vegvesen skal ivareta i arealplanleggingen og bruk av innsigelse punkt 4.3.

Statens vegvesen bemerker at byggegrensen må kunne måles eksakt for at vegstyremakt og plan- og byggesaksmyndighet skal kunne utøve sitt forvalteransvar. Byggegrensen for ny E18 er ikke tegnet inn på plankartet eller omtalt i bestemmelsene. Planforslaget legger opp til et handlingsrom der regulert senterlinje kan justeres horisontalt inntil fem meter. Dette medfører at det ikke er mulig å påpeke hvor byggegrensen formelt er plassert.

Statens vegvesen påpeker at innsigelsen kan frafalles dersom plankart og/eller bestemmelser endres slik at byggegrensen fremgår eksakt av planforslaget.

Videre påpekes det at Statens vegvesen har hatt tilsvarende innsigelse til andre planer som Nye Veier AS har utarbeidet, og at disse planene har deretter blitt endret.

Statsforvalterens vurderinger

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsen fra Statens vegvesen. Forvaltning av riksveinettet faller innenfor de nasjonale interesser Statens vegvesen er satt til å ivareta. Innsigelsen er begrunnet og knyttet til konkrete forhold. Statens vegvesen har også angitt hvordan innsigelsen kan løses. De formelle vilkårene for innsigelsen i plan- og bygningsloven §§ 5-4 og 5-5 er også oppfylt.

Statsforvalteren vil likevel påpeke at denne type innsigelser bør unngås, og i stedet løses ved dialog i planprosessen.

3.2 Statsforvalteren ved miljødirektøren

Statsforvalteren ved miljødirektøren har fremmet følgende tre innsigelser til planforslaget:

a) Naturmangfold – naturtyper

Miljødirektøren har fremmet innsigelse til planforslaget, da det vurderes at forslaget ikke i tilstrekkelig grad belyser konsekvensene for naturtyper av nasjonal interesse som vil påvirkes av tiltaket. Planforslaget legger heller ikke til rette for avbøtende tiltak og hensynssoner for å unngå inngrep i naturtyper som ikke direkte påvirkes av veilinjen. Miljødirektøren vurderer at planforslaget er i vesentlig konflikt med flere forekomster av rødlistede naturtyper. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4, jf. naturmangfoldloven §§ 52 og 53. Det vises også til KLDs rundskriv T-2/16 om nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet punkt 3.6 om naturmangfold.



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

Miljødirektøren påpeker at innsigelsen kan løses ved at konsekvensutredningen oppdateres, slik at den inneholder en samlet og fullstendig vurdering av virkningene for naturmangfold. Kartlagte naturtyper av nasjonal interesse innenfor fleksible områder av planen, slik som midlertidige bygge- og anleggsområder, LNFR-områder og massedeponier må i større grad hensyntas med arealformål naturområde og hensynssone H560, bevaring naturmiljø i plankart og bestemmelser. Arealformålet og hensynssonen må også inkludere tilstrekkelig buffersone rundt forekomstene med hensyn til ivaretagelse i både anleggs- og driftsperioden.

b) Naturmangfold – spredningskorridor for arter

Miljødirektøren har fremmet innsigelse til planforslaget, da det vurderes at forslaget samlet sett ikke ivaretar hensynet til å ivareta intakte sammenhenger mellom eller i tilknytning til større naturområder som har en viktig funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter, herunder faunapassasjer for større hjortevilt. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4. Det vises også til KLDs rundskriv T-2/16 om nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet punkt 3.6 om naturmangfold.

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

Miljødirektøren påpeker at innsigelsen kan løses ved at planen legger til rette for løsninger som minimerer barriereeffekten av tiltaket og bidrar til å opprettholde forflytnings- og spredningskorridor for arter, særskilt faunapassasjer for større hjortevilt. Alle viltpassasjer må også synliggjøres ved bruk av hensynssone og det må avsettes tilstrekkelig med areal på hver side av veien der vegetasjon bevares for å opprettholde passasjens funksjon. På lokk er det viktig å sikre tilstrekkelig jordlag for at vegetasjon kan etablere seg samt at de må skjermes mot lys, lyd og annen menneskelig aktivitet. Vi forutsetter videre dialog for å løse innsigelsen.

c) Forurensing – forurenset grunn

Miljødirektøren har fremmet innsigelse til planforslaget, da det vurderes at forslaget ikke tar tilstrekkelig hensyn til miljøkonsekvensene som følge av syredannende masser under anleggsfasen, mellomlagring, gjenbruk eller permanent disponering av massene er ikke vurdert opp mot de spesifikke resipientenes sårbarhet. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4. Det vises også til KLDs rundskriv T-2/16 om nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet punkt 3.3 om forurenset grunn.

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

Miljødirektøren påpeker at for å løse innsigelsen må det konsekvensene belyses og nødvendige avbøtende tiltak for å redusere avrenning fra syredannende berg må innarbeides i planforslaget.

Statsforvalterens vurderinger

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra Statsforvalteren ved miljødirektøren. Ivaretagelse av viktige naturverdier og forhold knyttet til forurenset grunn er nasjonale interesser som miljødirektøren er satt til å ivareta. Det vises til nevnte hjemmelsgrunnlag. Innsigelsene er begrunnet og knyttet til konkrete forhold. Miljødirektøren har også angitt hvordan innsigelsene kan løses. De formelle vilkårene for innsigelsene i plan- og bygningsloven §§ 5-4 og 5-5 er også oppfylt.



4. Konklusjon

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra Statens vegvesen og Statsforvalteren ved miljødirektøren. Innsigelsene fremmes i sin helhet. Uttalelsene fra Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark følger vedlagt.

5. Videre prosess

Nye veier og Statens vegvesen og Statsforvalteren ved miljødirektøren oppfordres til å arbeide aktivt for å finne løsninger. Dersom partene kommer til enighet, er det den enkelte fagetat som har myndighet til å trekke innsigelsen. Dersom partene ikke blir enige, skal saken fremmes for megling etter de ordinære rutinene. Fra Statsforvalteren vil Trond Rønningen opptre som megler.

Med hilsen
assisterende statsforvalter i Vestfold og Telemark

Fred-Ivar Syrstad

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg: Uttalelsene fra Statens vegvesen og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Kopi til:

KRAGERØ KOMMUNE	Postboks 128	3791	KRAGERØ
BAMBLE KOMMUNE	Postboks 80	3993	LANGESUND
Statens vegvesen - Transport og samfunn	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
MATTILSYNET	Felles postmottak Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL



Statens vegvesen

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG
TELEMARK
Postboks 2076

3103 TØNSBERG

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Espen Aas Tønning / 35581795

Vår referanse:
23/38560-31

Deres referanse:

Vår dato:
12.03.2025

Innsigelse og merknader til planforslaget for E18 Kragerø – Bamble på høring og offentlig ettersyn

Vi viser til brev av 23.01.2025 hvor Nye Veier AS legger forslag til detaljreguleringsplan for E18 Kragerø–Bamble (E18 K–B) til høring og offentlig ettersyn. Samtidig foreslås at kommunedelplanen for E18 Dørdal–Grimstad av 04.09.2019 (KDP E18 D–G) oppheves for Kragerø og Bamble kommuner og at reguleringsplanen for E18 Rugtvedt–Dørdal av 04.04.2013 oppheves langs Bakkevann i Bamble.

Statens vegvesen har innsigelse til planforslaget, og brevet sendes derfor til Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, for samordning av statlige innsigelser.

Vi viser til våre i tidligere innspill til planer på riksveistrekningen og til denne planen 17.02.2023, 12.02.2024 og 12.06.2024. Disse innspill er lagt til grunn og gjentas ikke her.

1. Oppsummering av Statens vegvesens uttalelse

Statens vegvesen har innsigelse til manglende byggegrenser i planen. Vegloven fastsetter byggegrense på 50 meter målt fra midten av riksveg, med mindre annet følger av kommuneplan eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Byggegrensen må kunne måles eksakt for at vegmyndighet og plan- og byggesaksmyndighet skal kunne utøve sitt forvalteransvar.

Denne innsigelsen kan frafalles dersom plankart og/eller bestemmelser endres slik at byggegrensene fremgår eksakt av planforslaget.

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

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

Kontoradresse
Cjerpensgate 10
3716 SKIEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Statens vegvesen har følgende faglige råd til planforslaget:

- Ved Nygård blir det et standardsprang på E18, der ny 4-felts E18 kobles til eksisterende veg. Dette må håndteres i den videre prosjekteringen slik at risikoen for alvorlige trafikkulykker reduseres.
- Eksisterende beredskapsvei ved Nygård må opprettholdes.
- Det må planlegges for at E18-trafikken skal avvikles innenfor ny 4-felts veg, ved hendelser som blokkerer deler av trafikkarealet på E18. E18 må bygges slik at trafikken kan manøvreres over til to-veis trafikk i én kjørebane.
- Vi anbefaler å:
 - Sikre tilstrekkelige mange åpninger i midtrekkverk.
 - Sikre tilstrekkelig venteareal for E18 trafikken, tilstrekkelig antall stopplommer og tilstrekkelig skulderbredde.
 - Sikre venteareal for modulvogntog, som uansett ikke har framkommelighet på omkjøringsveger i området.
- Vi ber dere vurdere:
 - Etablering av automatisert styring (f.eks. bomber og kjørefeltsignal) for å legge over til to-veis trafikk i én kjørebane.
- Statens vegvesen gir et sterkt faglig råd om å følge opp anbefaling i ROS-analysen om å utføre en TS-revisjon på lokalvegnettet, for å identifisere de nødvendige utbedringstiltak som må gjennomføres for å sikre trygg trafikk i årene med anleggstrafikk.
- Risikofylte operasjoner må gjennomføres i perioder med lav trafikkmengde.
- Entreprenør må utarbeide solide beredskapsplaner for håndtering av uforutsette hendelser.

2. Vurdering av planforslaget

Statens vegvesen ser planforslaget for ny E18 Kragerø–Bamble som et viktig steg til målet om trygg veg med forutsigbar framkommelighet for europavegtrafikken i riksvegkorridor 3, Oslo– Kristiansand– Stavanger. For den regionale og lokale trafikken i Bamble og Kragerø kommuner er 4-felts standard på E18 er svært viktig.

Statens vegvesen er positive til gjenbruk av dagens E18 og nedskalering av vegstandard til 100 km/t, og slik at prosjektet kan oppnå høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er videre positivt og i samsvar med statlige føringer for arealbruk og vegutbygging, når de ikke-prissatte konsekvenser for klima og natur vektlegges.

Gjenbruk av dagens E18 fører med seg noen trafikale utfordringer som Statens vegvesen som vegeier og Nye Veier AS som utbygger og framtidig vegeier, må og kan løse. Statens vegvesens uttale er derfor først og fremst fokusert på disse utfordringene og anbefalinger om mulige løsninger.

Byggegrensen må kunne måles eksakt for at vegstyremakt og plan- og byggesaksmyndighet skal kunne utøve sitt forvalteransvar. Byggegrensene for ny E18 er ikke tegnet inn på plankartet eller omtalt i bestemmelsene. Planforslaget legger opp til et handlingsrom der regulert senterlinje kan justeres horisontalt inntil fem meter. Dette medfører at det ikke er mulig å peke på hvor byggegrensen formelt er plassert.

Statens vegvesen har hatt tilsvarende innsigelse til andre planer som Nye Veier AS har utarbeidet. Disse planene har deretter blitt endret. Siden dette er en gjentakende problemstilling ber vi om at Nye Veier AS endrer praksis i framtidig planlegging.

Ved Nygård i Kragerø skal eksisterende E18 fra Gjerstad kobles til den nye motorvegen. Standardsprang i endene av et utbyggingsprosjekt for ny veg er en kjent trafikksikkerhetsutfordring. Sammenkobling er planlagt ved at utvidelse av dagens E18-bru rett vest for Nygård, som i dag har ett kjørefelt i hver retning. Utvidelsen er planlagt slik at det blir et ekstra kjørefelt i sørgående retning over brua og dermed to sørgående kjørefelt over brua og videre sørover. Denne overgangen mellom ny 4-felts veg og dagens 3-felts veg innebærer en reduksjon i bredden på kjørefeltene og reduksjon i bredden på vegskulderen. I videre detaljprosjektering må det utarbeides gode løsninger for det som blir et standardsprang på E18. Dette må vies spesiell oppmerksomhet ved trafikksikkerhetsrevisjon av strekningen.

I planforslaget er eksisterende beredskapsvei ved Nygård vist stengt. Denne kan fungere som kobling mellom E18 og Gamle sørlandske ved behov for omkjøring på E18 videre sørover mot fylkesgrensa. Eksisterende beredskapsvei kan ikke stenges, men må opprettholdes.

Trafikkavvikling ved planlagte eller utforutsette hendelser

Det er avgjørende at vi ved ferdigbygd E18 K-B har et vegsystem som sikrer forutsigbar framkommelighet og god trafikksikkerhet. Statens vegvesen er særlig opptatt av at E18 bygges slik at vi oppnår dette også ved planlagt vedlikeholdsarbeid og uforutsette hendelser.

Bygging av ny 4-felts E18 vil gi en bedre situasjon med større rom for trafikkavvikling enn slik det er i dag. I "Fagrappport vei" er det redegjort for at det ved planlagte og ikke-planlagte situasjoner i utgangspunktet vil legges opp til å avvikle trafikken ved å legge trafikken over til to-veis trafikk i én kjørebane. I tillegg er det delstrekninger der gammel E18 er planlagt som er mulig omkjøringsveg/beredskapsveg. Det er ikke nærmere beskrevet hvordan trafikken skal legges over til disse delstrekningene.

Det er en stor utfordring i dagens vegsystem at vi på strekningen i Bamble og Kragerø kommuner ikke har gode omkjøringsmuligheter for E18-trafikken. I plandokumentene peker en på eksisterende omkjøringsruter via fv. 363, fv. 38 og fv. 356, men disse omkjøringsvegene har klare begrensninger for store trafikkmengder og er ikke åpne for alle kjøretøy. For de tyngste spesialtransportene vil stenging av E18 innebære svært lange omkjøringsruter. For bruksklasse modulvogntog finnes det ingen alternative ruter som er godkjent mellom Telemark og Agder. For å oppnå forutsigbar og trygg framkommelighet er det nødvendig at E18 trafikken kan håndteres innenfor ny 4-felts veg med sikker omdirigering til to-veis trafikk i én kjørebane. Videre at 4-feltsvegen har tilstrekkelig stopplommer og areal i anlegget, slik at en unngår lange køer og risiko for ulykker.

Ved planlagte hendelser legger vi til grunn at omleggingen av trafikken vil være godt planlagt og koordinert og gi små ulemper for trafikken. Ved uforutsette hendelser er det derimot naturlig å se for seg at det vil ta tid å legge om trafikkmønsteret, og at E18-trafikken i mellomtiden blir stående på motorvegen og vente. Det er av stor betydning at det legges til rette for at trafikken raskt kan legges over til annet kjøremønster ved uforutsette hendelser. Et tiltak for å få til dette kan være etablering av automatiserte løsninger for bommer, trafikkstyring og kjørefeltsignal. Utrykningstid fra entreprenør, samt manuelt arbeid med å etablere omleggingen, vil gi en andel av trafikken store ulemper med forsinkelser mens andre deler av trafikken vil velge å kjøre ut på et omkjøringsvegnett av svært variabel standard og skape nye trafikkfarlige situasjoner.

Det kan oppstå situasjoner der hele 4-feltsvegen blir stengt. For slike tilfeller må det være en trafikkberedskapsplan som tydelig beskriver hvilke tiltak som skal iverksettes ved ulike scenarioer. Avhengig av trafikkmengde på det aktuelle tidspunktet og situasjonen på parallellvegnett vil en se for seg at store deler av trafikken vil benytte andre strekninger. For vogntog og modulvogntog kan det i større grad være aktuelt at disse må bli stående på/nær E18 inntil vegen igjen kan åpnes. Løsninger for håndtering av trafikk som ikke er egnet til å sende ut på andre omkjøringstraseer kan gi føringer for arealbeslag.

Om anleggsgjennomføring. Grepet med utstrakt gjenbruk av dagens vegkorridor gir utfordringer for anleggsgjennomføringen. Ny E18 skal bygges tett på eksisterende E18 samtidig som trafikken skal gå forbi. Behovet for en effektiv og økonomisk utbygging av ny motorveg må ikke gå på bekostning av trafiksikkerheten eller gi unødvendige ulemper for forbipasserende trafikk.

I «Fagrapport anleggsgjennomføring» er det skissert hvordan anlegget i hovedtrekk kan gjennomføres på de ulike delparsellene av prosjektet. Det er forutsatt utstrakt etablering av anleggsavkjørsler, midlertidige rundkjøringer og nedsatt fartsgrense til 50 km/t. Selv om dette isolert for de enkelte områdene kan være en aktuell løsning ser vi at det i sum vil gi for store ulemper for trafikantene som skal passere utbyggingsområdet. I tillegg skal det pågå sprengningsarbeid nær eksisterende E18 som vil måtte gi korte stans av trafikken ved sprengning. Det vil være behov for grundige risikovurderinger for gjennomføringen av anlegget der også framkommelighet og trafiksikkerhet for forbipasserende trafikk må veie

tungt. I gjeldende vegnormal "N301 Arbeid på og ved veg" er største akseptable forsinkelse for veger med ÅDT > 10 000 angitt til 5 minutter.

Bygging av ny E18 vil gi behov for midlertidige omlegginger av veger, herunder også dagens E18. Vi legger til grunn at alle midlertidige omlegginger av E18, såkalte interimsveger, bygges som tofeltsveger med ett kjørefelt for hver retning. Utformingen av interimsveger må dimensjoneres for modulvogntog og ivareta fremkommelighet for spesialtransporter. Vi ser behov for å gjenta at fylkesvegene i området ikke er åpne for alle kjøretøy, og eksempelvis modulvogntog kun kan kjøre lovlig på E18 i det aktuelle området.

Mellom Bakkevann og Dørdal er E18-trafikken planlagt lagt over på Gamle sørlandske i anleggsperioden. Det er beskrevet at fylkesvegen skal utbedres før trafikken skal legges over. Vi legger til grunn at dette også gjelder ombygging av krysset mellom midlertidig omlagt E18 og Gamle Sørlandske, slik E18-trafikken blir gjennomgående. Tilsvarende må også det gamle Dørdal-krysset bygges om slik at E18-trafikken blir gjennomgående.

Fra Gjerdemyra og nordover langs eksisterende E18 er det i fagrapporten beskrevet en midlertidig gang- og sykkelveg. Denne ligger delvis utenfor reguleringsplanområdet. Det fremstår usikkert om denne kan la seg etablere med en tilfredsstillende utforming.

Under anleggsgjennomføringen vil det være mange grensesnitt mellom anleggsområdet, eksisterende E18 og interimsveger med E18-trafikk. For enklere håndtering av disse grensesnittene og anleggsgjennomføring bør Nye Veier AS overta ansvaret for drift og vedlikehold av strekningen fra oppstart av anleggsarbeidene.

I planbeskrivelsen er det omtalt at "for å begrense sårbarhet ved redusert fremkommelighet og omkjøring i anleggsfase understrekes viktigheten av at anbefalte tiltak i ROS-analysen følges opp". I ROS-analysen er det blant annet anbefalt å utføre TS-revisjon av lokalvegene for å vurdere behov for utbedrende tiltak før E18-arbeidene starter opp. Videre er det også pekt på at risikofylte operasjoner må gjennomføres i perioden med lav trafikkmengde og at entreprenør må besørge solide beredskapsplaner for håndtering av uforutsette hendelser. Det er viktig at funnene i kartleggingen av risiko og sårbarhet følges opp med forpliktende bestemmelser.

Kollektivtilbudet på strekningen er buss, og det er naturlig at dagens kollektivknutepunkt på Tangen flyttes til Fikkjebakke, slik planen viser. Vi har ingen kommentar til inndeling av parkering, sykkelparkering og oppstilling for buss. Vi ser at plasseringen av o_KK ligger bak bussholdeplassen og langs påkjøringsrampa. Dette er en tilsynelatende lik løsning som er valgt i vestgående retning i Longumkrysset i Arendal kommune. I forbindelse med at E18 mellom Longumkrysset og Harebakkenkrysset har vært stengt, har det vist seg at når rampa er stengt, har noen valgt å kjøre fra parkeringsplassen og via enden av busslomma der det ikke er kantstein, og inn i det stengte vegarbeidsområdet. Løsningen på dette problemet kan sannsynligvis ikke løses i reguleringsplan, men vi ber likevel om at dere vurderer tiltak som vil forhindre slik adferd så tidlig som mulig i byggeplanfasen.

Syredannende bergarter er det sannsynligvis i deler av massene som skal tas ut i planområdet. Vår erfaring fra OPS E18 Grimstad–Kristiansand er at sikker håndtering av forurensede masser og tiltak for rensing av forurenset avrenning fra utsprengte områder er kostnadskrevenne. Vi anbefaler derfor at en tidlig kartlegger omfang av problemet slik at en kan unngå fordyrende tiltak. Det kan også være fornuftig å ha en plan for kostnads- og ansvarsfordeling for avrenningshåndtering ved framtidig utbygging langs E18.

Statens vegvesen har ingen merknader til endringer som foreslås for kommunedelplanen E18 Grimstad–Dørdal og reguleringsplanen E18 Rugtvedt–Dørdal.

Med hilsen

Roar Midtbø Jensen
avdelingsdirektør

Mari K. Kallåk
seksjonsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

AGDER FYLKESKOMMUNE, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL

BAMBLE KOMMUNE, Postboks 80, 3993 LANGESUND

KRAGERØ KOMMUNE, Postboks 128, 3791 KRAGERØ

NYE VEIER AS, Kjøita 6, 4630 KRISTIANSAND S

STATSFORVALTEREN I AGDER, Postboks 504, 4804 ARENDAL

TELEMARK FYLKESKOMMUNE, Postboks 2844, 3702 SKIEN

Interkommunalt råd E18, Arendal kommune Postboks 123 4893 Grimstad



NYE VEIER AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Saksbehandler, innvalgstelefon
Andreas Riis Fossnes, 33371209

Uttalelse med innsigelse - Kragerø - Bamble- detaljregulering for E18 Dørdal - Nygård

Statsforvalteren ved miljødirektøren fremmer med dette tre innsigelser til planforslaget:

Miljødirektøren fremmer innsigelse til planforslaget med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, jf. rundskriv T-2/16 punkt 3.6 om naturmangfold, herunder naturtyper, naturmangfoldloven §§ 52 og 53 og *forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven*. Miljødirektøren vurderer at planforslaget ikke i tilstrekkelig grad belyser konsekvensene for naturtyper av nasjonal interesse som vil påvirkes av tiltaket. Planforslaget legger heller ikke til rette for avbøtende tiltak og hensynssoner for å unngå inngrep i naturtyper som ikke direkte påvirkes av veilinja. Miljødirektøren vurderer at planforslaget er i vesentlig konflikt med flere forekomster av rødlistede naturtyper i kategoriene CR-Kritisk truet, EN-Sterkt truet og VU-Sårbar.

Miljødirektøren fremmer innsigelse til planforslaget med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, jf. rundskriv T-2/16 punkt 3.6 om naturmangfold, herunder arter. Miljødirektøren vurderer at planforslaget samlet sett ikke ivaretar hensynet til intakte sammenhenger mellom eller i tilknytning til større naturområder som har en viktig funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter, herunder faunapassasjer for større hjortevilt.

Miljødirektøren fremmer innsigelse til planforslaget med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, jf. rundskriv T-2/16 punkt 3.3 om forurenset grunn. Miljødirektøren vurderer at planforslaget ikke tar tilstrekkelig hensyn til miljøkonsekvensene som følge av syredannende masser under anleggsfasen, mellomlagring, gjenbruk eller permanent disponering av massene er ikke vurdert opp mot de spesifikke resipientenes sårbarhet.

Vi viser til oversendelse fra Nye Veier AS datert 23.01.2025 med høringsfrist 21.03.2025.

Saken gjelder

Saken gjelder høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for E18 mellom Nygård i Kragerø kommune og Dørdal i Bamble kommune.



Planområdet ligger i Bamble kommune og Kragerø kommune, og er på til sammen ca. 3450 daa og utgjør en veistrekning på ca. 17,5 km. Hensikten med planen er å legge til rette for utbygging av ny E18 med utvidelse fra to til fire felt og fartsgrense på 100 km/t, samt nye tilkomstveier, kryss, bruer, kulverter, masselagringsområder og annen tilhørende infrastruktur. I planforslaget er det også lagt inn midlertidige bygge- og anleggsområder både på land og i vann, kollektivterminal, områder for støyskjerming, grønnstruktur og hensynssoner for bevaring naturmiljø og kulturminner. Vi har tidligere uttalt oss til reguleringsvarselet 28.02.2023 og to ganger ved varsel om utvidelse av planområdet 19.02.2024 og 21.06.2024.

Rollen til Statsforvalterens fagavdelinger

Statsforvalterens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-2 påse at planer ikke er i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, klima, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse, barn og unges interesser og gravplasser. I medhold av plan- og bygningsloven § 5-4 kan Statsforvalteren ved fagavdelingene fremme innsigelse til planer, dersom disse er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser vi er satt til å ivareta.

For ordens skyld minner vi om at det er Statsforvalterens justis- og vergemålsavdeling som behandler eventuelle klager på kommunens vedtak.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark inngikk en samarbeidsavtale 13.01.2021 med tidligere Vestfold og Telemark fylkeskommune, som inntil videre videreføres for Telemark fylkeskommune. Avtalen innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner også på vegne av Statsforvalteren. Avtalen begrenser ikke vår adgang til å fremme innsigelse til planforslag som er i strid med barn og unges interesser.

Naturmangfold – naturtyper – innsigelse fra Statsforvalteren ved miljødirektøren

Innledningsvis vil vi understreke at det er positivt at Nye Veier har fokusert på gjenbruk av eksisterende vei for å unngå mest mulig verdifull natur, både gjennom optimalisering av løsning og ved å redusere arealbehovet totalt. Ut fra dette legger vi til grunn at det foreliggende alternativet samlet sett vil gi mindre påvirkning på verdifull natur enn det forrige planforslaget som var på høring. Like fullt vil planen helt eller delvis forringe mange viktige naturtyper av nasjonal interesse. Etter vår vurdering er det mangler i konsekvensutredningen og i innarbeidingen av hensynet til naturverdier i planen.

Miljødirektøren viser til forskrift om konsekvensutredninger §§ 17, 19 og 23, som henholdsvis omhandler generelle krav til innhold i konsekvensutredningen, vurdering av alternativer, og forebygging av negative virkninger. § 17 stiller krav om at konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen og være relevant for de beslutninger som skal tas. § 19 stiller krav om at konsekvensutredningen skal redegjøre for de alternativene til utforming, teknologi, lokalisering, omfang og målestokk som forslagsstilleren har vurdert, og en utredning av relevante og realistiske alternativer. Valget skal begrunnes mot de ulike alternativene, og sammenligninger av virkningene for miljø og samfunn av de ulike alternativene skal fremgå. § 23 krever at konsekvensutredningen skal beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og om mulig kompensere vesentlige negative virkninger for miljø og samfunn, både i anleggs- og driftsfasen. Dette innebærer at utredningen skal inkludere konkrete forslag til avbøtende tiltak og vurdere deres effektivitet. Manglende oppfyllelse av kravene i forskrift om konsekvensutredninger kan bidra til grunnlag for innsigelse, men selve hjemmelsgrunnlaget for innsigelse følger av plan- og bygningsloven § 5-4.



Miljødirektøren viser til rundskriv T-2/16 fra Klima- og miljødepartementet (revidert 17.02.2021), Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis. I punkt 3.6 om naturmangfold heter det at innsigelse skal vurderes når foreslått ny arealbruk vil komme i konflikt med truede naturtyper (CR, EN og VU) i henhold til nasjonal rødliste for naturtyper, med unntak av arealer med svært lav kvalitet kartlagt etter Miljødirektoratets kartleggingsinstruks. Det står også at innsigelse skal vurderes ved konflikt med naturtyper med sentral økosystemfunksjon med minst moderat lokalitetskvalitet, kartlagt etter Miljødirektoratets instruks. I planområdet er det registrert flere forekomster av truede naturtyper av svært høy kvalitet og med sentral økosystemfunksjon.

Videre står det at innsigelse skal vurderes når foreslått arealbruk vil komme i konflikt med utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven § 52. I planområdet er det registrert hule eiker, som er en utvalgt naturtype etter naturmangfoldloven § 52, jf. forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven § 3, punkt 3.

Naturtyper av nasjonal interesse

Det er gjort konsekvensutredninger av en rekke alternative veilinjer underveis i planprosessen, basert på den til enhver tid tilgjengelige informasjon, og endelig veilinje er en kombinasjon av ulike alternativer og optimalisering av disse. Samtidig har det underveis kommet frem ny informasjon om naturmangfold. Vi kan ikke se at det foreligger en komplett og sammenstilt konsekvensutredning av det endelige forslaget som er på høring. Enkelte kartlagte naturtyper ser ikke ut til å være omtalt i konsekvensutredningen, og beskrivelsen av påvirkning på enkelte naturtyper ser ut til å være mangelfull eller feilaktig. Det er dermed vanskelig å få et fullstendig bilde av de samlede konsekvensene for naturmangfold, for både høringsparter og beslutningstakere. Dette er ikke i samsvar med kravene i forskriftens § 17, som sier at konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen og være relevant for de beslutninger som skal tas.

Naturtyper av nasjonal interesse innenfor planområdet er kartlagt både gjennom nye kartlegginger samt kartlegginger i forbindelse med tidligere planforslag fra 2021. I planarbeidet er det gjort optimaliseringer knyttet til alternative trasevalg og selve veilinjen for å begrense konflikt med viktig natur. Miljødirektøren har forståelse for at alternativet som er valgt med gjenbruk av eksisterende veitrase nødvendigvis vil medføre forringelse av enkelte naturtyper som ikke kan ivaretas, men dette må allikevel begrenses til et minimum. I forskrift om konsekvensutredninger stilles det krav i § 23 om at konsekvensutredningen også «skal beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen». Dette kan for eksempel innebære avbøtende tiltak, slik som å vurdere mulighetene for å unngå enkelte konflikter i fleksible områder av planen. Med fleksible områder menes i dette tilfellet arealer til massedeponier og midlertidig bygge- og anleggsområder som det ikke nødvendigvis vil være behov for å benytte. Miljødirektøren kan ikke se at konsekvensutredningen eller planen, slik den foreligger, gjør en tilstrekkelig vurdering av mulighetene for å unngå naturtyper i slike områder eller at hensynene er ivaretatt i planen.

Miljødirektørens vurdering er at kartlagte naturtyper som ligger innenfor områder der planen åpner for en viss grad av fleksibilitet må ivaretas i større grad, ev. at det må begrunnes at det ikke finnes alternativer. Dette gjelder områder med foreslått LNFR-formål, både med og uten bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde, massedeponier med LNFR-formål kombinert med andre angitte hovedformål (LAA1-18), samt områder regulert til naturområde. Naturtypene og trekirkegården for hule eiker må ivaretas ved at det innarbeides hensynssone H560



for bevaring av naturmiljø i plankartet med tilhørende bestemmelser. Bestemmelsene må sikre forekomstene mot forringelse i både drifts- og anleggsfasen.

Nye veier har i epost 28.02.25 oversendt en exceloversikt som viser hvilke naturtypelokaliteter som inngår i delområdene, og hvilke registreringer som lå til grunn for utførte vurderingene. Basert på denne har vi i vedlegg 1 til uttalelsen gitt en oversikt hvor vi konkret peker på de aktuelle naturtypene med en begrunnelse for innsigelse til hver av disse.

Vi gjør oppmerksom på at kravene til vurdering av naturmangfold i plan- og byggesaker har blitt tydeliggjort i en avgjørelse fra Kommunal- og distriktsdepartementet 22.10.24 (*Vedtak om omgjøring av Statsforvalteren i Vestfold og Telemarks klagevedtak 11. februar 2021 – reguleringsplan for Bunestoppen*) og en uttalelse fra Sivilombudet av 24.01.2025 ([Mangelfullt kunnskapsgrunnlag og vurdering etter naturmangfoldloven – reguleringsplan for hytteutbygging i Sørskogen - Sivilombudet](#))

I disse sakene legges det stor vekt på betydningen av et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om naturmangfold, samt konkrete vurderinger og begrunnelser etter naturmangfoldloven §§ 8 til 12. Mangelfull kartlegging eller vurdering kan utgjøre en saksbehandlingsfeil, som kan medføre at planvedtak kan bli kjent ugyldig i en eventuell klagesak. Plandokumentene må inneholde et nødvendig og tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for planvedtak.

Konklusjon

Statsforvalteren ved miljødirektøren fremmer innsigelse mot planforslaget med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, jf. rundskriv T-2/16 punkt 3.6 - naturtyper. Innsigelsen kan løses ved at konsekvensutredningen oppdateres, slik at den inneholder en samlet og fullstendig vurdering av virkningene for naturmangfold. Kartlagte naturtyper av nasjonal interesse innenfor fleksible områder av planen, slik som midlertidige bygge- og anleggsområder, LNFR-områder og massedeponier må i større grad hensyntas med arealformål naturområde og hensynssone H560, bevaring naturmiljø i plankart og bestemmelser. Arealformålet og hensynssonen må også inkludere tilstrekkelig buffersone rundt forekomstene med hensyn til ivaretagelse i både anleggs- og driftsperioden.

Avveining mellom ulike nasjonale interesser

Miljødirektøren legger til grunn at utvidelsen av E18 er en nasjonal prioritering på grunnlag av stor samfunnsnytte. Utbyggingen må allikevel være innenfor rammene av nasjonale interesser og mål om å ivareta naturmangfold. Vi vurderer at hensynet til samfunnsnytt og det lokale selvstyret ikke blir tilsidesatt i uakseptabel grad, da planen kan gjennomføres dersom nødvendige justeringer og avbøtende tiltak blir iverksatt. Innsigelsen hindrer dermed ikke formålet med reguleringsplanen.

Naturmangfold – spredningskorridorer for arter – innsigelse fra Statsforvalteren ved miljødirektøren

Miljødirektøren viser til rundskriv T-2/16 fra Klima- og miljødepartementet (revidert 17.02.2021), Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis. I punkt 3.6 om naturmangfold heter det at innsigelse skal vurderes når foreslått ny arealbruk vil komme i konflikt med intakte sammenhenger mellom eller i tilknytning til større naturområder som har en viktig funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter.

Planforslaget innebærer å utvide E18 fra to til fire felt langs en strekning på nesten 18 km. Det etableres viltgjerd langs hele strekningen for å unngå ulykker og skadde dyr. Strekningen berører flere vilttrekk for store hjortevilt som går fra indre og vestre deler av Bamble og Kragerø over E18 og



ut mot skjærgården i begge kommunene. Dette er viktige regionalt vilttrekk og er avgjørende for genetisk utveksling og på sikt opprettholdelse av store hjortevilt på østsiden av E18 i Bamble og Kragerø.

I reguleringsplanen er det foreslått å tilrettelegge for vilt gjennom åtte faunapassasjer. De valgte løsningene bærer i stor grad preg av kombinasjonsløsninger, der andre hensyn også skal ivaretas og ikke på bakgrunn av viltets premisser. To av de foreslåtte passasjene vurderes som uaktuelle som forflytnings- og spredningskorridor for større hjortevilt (elg og hjort). Dette gjelder Bakkevannet bru og Rørholtbekken bru, begge i Bamble kommune. Av de seks gjenstående faunapassasjene vurderer miljødirektøren Tisjømyra bru og Plassen kulvert som godt egnet for større hjortevilt. For disse vil vi påpeke at bestemmelsene må sikre tilstrekkelig høyde og lengde på Tisjømyra bru, slik at bestemmelsene om dette samsvarer med anbefalingen fra fagrapporten. Når det gjelder Plassen kulvert kan den med fordel flyttes noe i retning nordøst, der antallet påkjørsler indikerer at viltet krysser veien i dag. Det er svært viktig at denne passasjen fungerer optimalt da det ikke er noen funksjonelle passasjer forbi Bakkevannet og det er ca. 4 km til neste passasje ved Sprangfoss.

Andelen påkjørsler ved Nygård-kulvert samt mellom Hegland kulvert og Tyvannselva bru indikerer at dyrene velger å krysse veien her i dag fremfor å benytte seg av eksisterende kulvert ved Nygård eller eksisterende bru over Tyvannselva, og resultater fra kameraovervåking indikerer det samme. I FAUN rapport R05-2022 vises det til totalt 3 elger, 2 hjorter benyttet eksisterende kulvert ved Nygård i løpet av 393 dager. Den anbefalte minsteavstanden mellom faunapassasjer er ca. 1 km. Avstanden mellom Nygård-kulvert og Hegland kulvert er ca. 5,4 km. På denne strekningen legges veien i uberørt natur og er dermed en helt ny barriere som klart forverrer forholdene ut fra dagens situasjon. Det er viktig at en passasje på denne strekningen ikke plasseres slik framtidig utvidelse av næringsområde på Fikkjebakke fører til dårligere funksjon.

Konklusjon

Statsforvalteren ved miljødirektøren fremmer innsigelse mot planforslaget med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, jf. rundskriv T-2/16 punkt 3.6 - arter. Innsigelsen kan løses ved at planen legger til rette for løsninger som minimerer barriereeffekten av tiltaket og bidrar til å opprettholde forflytnings- og spredningskorridor for arter, særskilt faunapassasjer for større hjortevilt. Alle viltpassasjer må også synliggjøres ved bruk av hensynssone og det må avsettes tilstrekkelig med areal på hver side av veien der vegetasjon bevares for å opprettholde passasjens funksjon. På lokk er det viktig å sikre tilstrekkelig jordlag for at vegetasjon kan etablere seg samt at de må skjermes mot lys, lyd og annen menneskelig aktivitet. Vi forutsetter videre dialog for å løse innsigelsen.

Aveiing mellom ulike nasjonale interesser

Miljødirektøren legger til grunn at utvidelsen av E18 er en nasjonal prioritering på grunnlag av stor samfunnsnytte. Utbyggingen må allikevel være innenfor rammene av nasjonale interesser og mål om å ivareta trekkmuligheter for vilt. Vi vurderer at hensynet til samfunnsnytt og det lokale selvstyret ikke blir tilsidesatt i uakseptabel grad, da planen kan gjennomføres dersom nødvendige justeringer og avbøtende tiltak blir iverksatt. Innsigelsen hindrer dermed ikke formålet med reguleringsplanen.

Forurensning – forurenset grunn – innsigelse fra Statsforvalteren ved miljødirektøren

Miljødirektøren viser til rundskriv T-2/16 fra Klima- og miljødepartementet (revidert 17.02.2021), Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis. I punkt 3.3 om forurenset grunn heter det at innsigelse skal vurderes når planene



ikke tar hensyn til den informasjonen som er kjent om at grunnen i områder avsatt til nye arealformål er forurenset (grunnforurensingsdatabasen), eller at det ut ifra annen informasjon er grunn til å tro at det er vesentlige grunnforurensningsproblematikk knyttet til området. Dette gjelder også om det skal graves i områder med syredannende alunskifer og andre syredannende bergarter eller områder hvor det har blitt deponert avfall som kan medføre utslipp av helseskadelige gasser og setnings-skader.

Innsigelse skal også vurderes når områder med kjent forurenset grunn ikke vises som hensynssone etter plan- og bygningsloven §§ 11-8 a og 12-6, jf. § 4-3 eller på annen måte framgår av planen jf. også § 28-1. Eller dersom det legges opp til ny arealbruk i områder med forurenset grunn uten at det er gjennomført miljøtekniske undersøkelser og en risikovurdering.

Syredannende berg

Miljøkonsekvensen som følge av forurensning fra syredannende masser under anleggsfasen, mellomagring, gjenbruk eller permanent disponering av massene er ikke vurdert opp mot de spesifikke resipientenes sårbarhet, herunder verna vassdrag.

Det fremgår av *fagrapport anleggsgjennomføring* at det er lagt til et estimat på at 10 % av alt utsprengt berg på hele strekningen er syredannende og må deponeres i egne masselagre. Videre framgår det av *fagrapport ingeniørgeologi, skjæringer* at det er sannsynlighet for å påtreffte syredannende bergarter langs en betydelig del av den planlagte veglinjen. Det er dokumentert gjennom helikopterbasert «geoskanning» og steinprøver.

I reguleringsbestemmelse 1.4.1 a), om miljøoppfølgingsplan står det at:

«Byggherrens miljøplan fra reguleringsplanfase (Sweco 11.11.2024) skal legges til grunn for alt arbeid knyttet til samferdselsanlegget.»

I miljøplanen henvises det videre til NGIs veiledere *identifisering, karakterisering, håndtering og deponering av potensielt syredannende og syredannende bergarter* samt *retningslinjer for tiltak i områder med syredannende gneis* utarbeidet av Prosjektgruppen for kontroll på svovelholdig avrenning i Agder fra 2021. Videre står det i reguleringsbestemmelse 1.4.5 e) at:

«Gjeldende retningslinjer skal legges til grunn for behandling av syredannende berg i området.»

I bestemmelsen er det ikke presisert hvilke retningslinjer det vises til. I *fagrapport ingeniørgeologi, skjæringer* refereres det til *fagrapport potensielle sulfidførende bergarter* og *fagrapport potensielle sulfidførende bergarter* til reguleringsplan for E18 Tvedestrand-Bamble begge utført av Cowi i 2021, men disse rapportene er ikke gjort juridisk bindende i planbestemmelsene.

Dette er problematisk fordi konkrete vurderinger av konsekvenser av håndtering av syredannende masser mangler og henvisningene er til diverse veiledere som ikke er bestemmende for de konkrete tiltakene i reguleringsplanen. Skadepotensial på vannmiljøet fra håndtering av syredannende må vurderes for hvert enkelt tiltak og håndteringen i planbestemmelsene må tilpasses deretter.

Fagrapport Potensielle sulfidførende bergarter omfatter en tiltaksplan for syredannede bergarter og bygger på *retningslinjer for tiltak i områder med syredannende gneis*. Tiltaksplanen legger opp til at mest mulig av de sulfidholdige massene med lavt til middels syredannende potensiale kan brukes lokalt i veilinja, men at man ikke skal disponere disse nær sårbare vassdrag. Det er ikke gjort rede for



hvor disse massene skal håndteres i felt, inklusiv mellomlagring og gjenvinning, eller hvilke vassdrag som skal sikres mot avrenning fra syredannende masser.

Fagrapporten legger opp til at sulfidholdige masser med høyt syredannende potensiale må leveres til godkjent mottaksanlegg for håndtering av syredannende masser. Deponiområdene hvor det er planlagt å permanent deponere syredannede berg er ikke lovlig mottaksanlegg og vi kan ikke se at det er gjort rede for tilgjengeligheten av lovlige mottaksanlegg. Det er tatt for gitt at syredannende berg skal permanent disponeres på fire områder under forutsetning at det gis tillatelse etter forurensingsloven.

Permanent disponering av syredannende berg krever unntak etter forurensningsloven § 32 andre ledd fra Miljødirektoratet. Miljødirektoratet har i andre saker uttalt at de har en restriktiv praksis for å gi slike unntak, blant annet for å unngå at forurensete masser spres på mange ulike lokaliteter og dermed gir svekket mulighet til å føre kontroll med håndtering av dette avfallet over tid.

Miljødirektoratet er myndighet for permanent disponering av masser og kommunen er myndighet etter forurensningsforskriften kapittel 2. Statsforvalteren kan anmode Miljødirektoratet om overføring av myndighet for behandling av saker etter kapittel 2. Statsforvalteren vurderer usikkerheten knyttet til massehåndtering som svært stor og informasjonen som per i dag foreligger om syredannende bergarter til å ikke være tilstrekkelig til å treffe vedtak på et faglig forsvarlig grunnlag.

Forurenset grunn

I henhold til forurensningsforskriften kapittel 2 skal det vurderes om det er mistanke om grunnforurensning i området der et terrenginngrep er planlagt gjennomført. Ved Fikkjebakke er det registrert et område med kjent forurenset grunn. Denne lokaliteten overlapper med planområdet. Der det er forurenset grunn i området skal tiltakshaver sørge for at det blir utført nødvendige undersøkelser for å kartlegge omfanget og betydningen av forurensning i grunnen. Hensynssone må innarbeides i plankartet.

Det er tillegg kartlagt 18 områder i tilknytning til planområdet der forundersøkelsene konkluderer med mistanke om forurenset grunn. Reguleringsbestemmelsene må sikre oppfølging dersom det oppdages forurensning i grunnen i disse områdene, eksempelvis at arbeidet skal stanses og prøvetaking gjennomføres. Vi minner om at temaet grunnforurensning er regulert i forurensningsforskriftens kapittel 2, som inneholder klare bestemmelser om partenes ansvar, om tiltaksplan, godkjenning og forurensningsmyndighet.

Konklusjon

Statsforvalteren ved miljødirektøren fremmer også innsigelse mot planforslaget med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, jf. rundskriv T-2/16 punkt 3.3 om forurenset grunn. Innsigelsen fremmes på bakgrunn av at konsekvensene og risikoen knyttet til håndtering av syredannende berg, både i anleggs- og driftsfasen ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planen. For å løse innsigelsen må konsekvensene belyses og nødvendige avbøtende tiltak for å redusere avrenning fra syredannende berg må innarbeides i planforslaget. Områder med forurenset grunn må innarbeides med hensynssoner og tilhørende bestemmelser.

Avveining mellom ulike nasjonale interesser

Miljødirektøren legger til grunn at utvidelsen av E18 er en nasjonal prioritering på grunnlag av stor samfunnsnytte. Utbyggingen må allikevel være innenfor rammene av nasjonale interesser og mål om å sikre mot forurensning. Vi vurderer at hensynet til samfunnsnytt og det lokale selvstyret ikke



blir tilsidesatt i uakseptabel grad, da planen kan gjennomføres dersom nødvendige justeringer og avbøtende tiltak blir iverksatt. Innsigelsen hindrer dermed ikke formålet med reguleringsplanen.

Faglige råd

Massedeponier

I plankartet er områder foreslått til permanent lagring av masser (LAA 1-18) vist med flater og 2.4.3, punkt b om disse sier at masselagre skal arronderes og tilpasses omkringliggende naturlig terreng og formasjoner. Vi anbefaler at det i tillegg påføres maksimal tillatt fyllingsgrad i form av koter i forhold til eksisterende koter i plankartet.

Støy

Det er innarbeidet bestemmelser om at det skal vurderes lokale støyskjermingstiltak på støyfølsom bebyggelse der støyanalysen viser at støynivået overskrider grenseverdiene gitt i T-1442/2021 tabell 2. Vi merker oss at dette spesielt gjelder områdene Kollen, Holtanesletta og Gjerdemyra i Kragerø samt Bakke i Bamble. I vår dialog med forslagsstiller har det kommet frem at tilfredsstillende støyskjermingstiltak ved kilden i disse områdene er utfordrende på grunn av topografiske forhold mellom ny vei og bebyggelse. Dersom det ikke er mulig å etablere støyskjerming ved kilden her anbefaler vi at bestemmelse 1.4.4 om støy, bokstav c konkretiseres ved at det tas særlig hensyn i forbindelse med lokale tiltak i disse områdene.

Bestemmelse 1.4.4, punkt e om støy i anleggsfasen bør suppleres med at plan for avbøtende tiltak også inkluderer rutiner for varsling om støyende aktivitet.

Reguleringsbestemmelser

I planbestemmelsene er en rekke fagrapporter gjort juridisk bindende i sin helhet. Det er viktig å merke seg at ikke all informasjon i disse kan gjøres bindende.

Plan- og bygningsloven § 12-7 gir hjemmel til å fastsette bestemmelser i reguleringsplan. Bestemmelsen inneholder 14 punkter om hva det kan gis reguleringsbestemmelser om. Denne oppregningen er uttømmende. Det vil si at bestemmelsen setter rammene for hvilke forhold bestemmelsene kan inneholde.

Det er viktig å undersøke om de enkelte bestemmelsene (og innholdet det refereres til i rapporten) har hjemmel i § 12-7. Har den ikke det, vil den være ugyldig.

Videre må bestemmelsene være klare og tydelige, og inneholde forbud og/eller påbud innenfor planen. En generell henvisning til en utfyllende rapport vil kunne fremstå uklar. Bestemmelsene må referere konkret til kapitler, avsnitt, punkter, tabeller o.l. i de enkelte fagrapportene som bestemmelsene omtaler. I fagrapportene bør det i tillegg henvises tilbake til bestemmelsene. Det er viktig at den versjonen av rapporten som skal brukes i forbindelse med planen må fremgå klart av planen, og at evt. senere endringer av rapporten ikke «følger» planen. Det vil si at det er den versjonen av rapporten som ligger til grunn for reguleringsplanen som vil være gjeldende frem til en eventuell endring av plan.

Veiledning om utarbeidelse av bestemmelser finnes i [reguleringsplanveilederen](#).

Med hilsen



Grethe Helgås (e.f.)
direktør

Andreas Riis Fossnes
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

1 Oversikt - innsigelser naturtyper E19 Babmle - Kragerø

Kopi til:

Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Kragerø kommune	Postboks 128	3791	KRAGERØ
Bamble kommune	Postboks 80	3993	LANGESUND
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Statens vegvesen - Transport og samfunn	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Mattilsynet	Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL

Vedlegg 1

Oversikt over naturtyper som grunnlag for innsigelse, reguleringsplan for E18 Kragerø-Bamble

I kommentarene viser vi til exceloversikt med naturtypelokaliteter, mottatt fra Nye veier i epost 28.02.25.

Navn forekomst	Naturbase-ID	Naturtype	Rødliste-kategori	Lokalitetskvalitet	Arealformål	Arealbeslag (dekar)	Begrunnelse
Kåsene	NINFP2410161110	Hul eik	-	høy kvalitet (ikke UN)	#MBA1	1 hul eik (ikke UN)	Verdifull hul eik (ikke utvalgt naturtype). Ligger på et areal der inngrep enkelt kan unngås. "Bevares" i følge exceloversikt, men berøres av høringsforslaget. Ytterkant av midlertidig anleggsområde, kan ivaretas gjennom mindre endring av bestemmelsesområdet og innarbeidelse av hensynssone H560.
Hanfangaråsen	BN00125150	Lågurteikeskog	VU	DN13 C	#MBA1 (størsteparten) og o_AVG1 (liten del)	2,5	Rødlistet naturtype med stort arealbeslag generelt i planforslaget. "Berøres ikke" i følge exceloversikt, men berøres av høringsforslaget. Svarterteknapp og blodstorkenebb, amfibolitt, stort potensial for trua arter. Burde vært fanget opp i NiN. Tilsvare antakelig moderat kvalitet etter NiN.
Plassen SV	BN00125251	Lågurteikeskog	VU	DN13 C	LNFR/#MBA1	3	Rødlistet naturtype med stort arealbeslag generelt i planforslaget. Ikke omtalt i plandokumenter eller i exceloversikt. Mindre justering av bestemmelsesområde for midlertidig anleggsområde og innarbeidelse av hensynssone H560 kan løse konflikten.
Vestre Huldalsstranda nord 4	NINFP2410160487	Lågurtedellauvskog	VU	svært høy kvalitet	LAA18, #MBA1	1,9	Rødlistet naturtype med stort arealbeslag generelt i planforslaget. Omfattes av foreslått masselager. Dette er en fleksibel del av planforslaget som kan tilpasses. Det er ikke vist alternative løsninger, men det kan ikke utelukkes at slike finnes.
Vestre Huldalsstranda nord 2	NINFP2410160491	Lågurteikeskog	VU	lav kvalitet	LAA17, LAA18, #MBA1	4,3	Rødlistet naturtype med stort arealbeslag generelt i planforslaget. Omfattes av foreslått masselager. Dette er en fleksibel del av planforslaget som kan tilpasses. Det er ikke vist alternative løsninger, men det kan ikke utelukkes at slike finnes.

Vestre Huldalsstranda nord 1	NINFP2410160159	Gammel granskog med liggende død ved	-	moderat kvalitet	LAA17, #MBA1	4,2	Potensielt levested for rødlistearter (ikke undersøkt). Omfattes av foreslått masselager. Dette er en fleksibel del av planforslaget som kan tilpasses. Det er ikke vist alternative løsninger, men det kan ikke utelukkes at slike finnes.
Plassen vest 1	NINFP2410160489	Hul eik	-	svært høy kvalitet (ikke UN)	#MBA1	1 hul eik (ikke UN)	Svært verdifull hul eik (ikke utvalgt naturtype) som det ikke er behov for å beslaglegge i planen. Svært liten justering av bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde kan gjøre at inngrep unngås.
Hestmyrtangen	NINFP2410160171	Lågurteikeskog	VU	lav kvalitet	#MBA1	0,7	Rødlistet naturtype med stort arealbeslag generelt i planforslaget. Ligger i ytterkant av foreslått midlertidig anleggsområde. Mindre tilpasning av bestemmelsesområdet og innarbeidelse av hensynssone H560, kan gjøre at forekomsten ivaretas.
Vestre Huldalsstranda nord 3	NINFP2410160485	Lågurteikeskog	VU	moderat kvalitet	LAA18, LNFR/#MBA1	14 derav deponi 5 daa. Største del i o_AVG1	Rødlistet naturtype med stort arealbeslag generelt i planforslaget. Omfattes av foreslått masselager og annen veigrunn. Masselagene er fleksible deler av planforslaget som kan tilpasses. Det er ikke vist alternative løsninger, men det kan ikke utelukkes at slike finnes.
Bjønnheia vest	NINFP2410160167	Lågurtedellauvskog	VU	lav kvalitet (OBS! Feil, høyere kvalitet pga større areal utenfor prosjektgrensa)	Dels #MBA2	0,6	Rødlistet naturtype med stort arealbeslag generelt i planforslaget. Forekomsten er feil verdisatt i naturtypekartlegging, skal være "moderat" eller høyere. Forekomsten er ikke omtalt i plandokumenter eller i exceloversikt. Mindre justering av bestemmelsesområde og formålsgrænse (midlertidig anleggsområde og annen veigrunn) og innarbeidelse av hensynssone H560, kan løse konflikten.
Auråa 2	NINFP2410160160	Gammel furuskog med stående død ved,	-	høy kvalitet	#MBA1	2,7	Potensielt levested for rødlistearter (ikke undersøkt). "Kan trolig ivaretas" i følge exceloversikt. Ligger i ytterkant av midlertidig anleggsområde. Kan ivaretas gjennom indre justering av bestemmelsesområdet og innarbeidelse av hensynssone H560.
Kuhagen 2	NINFP2410160172	Lågurtalm-lindhasselskog VU lav kvalitet	VU	lav kvalitet	LAA16, LNFR/#MBA1	4,5	Rødlistet naturtype med relativt begrenset forekomst. Omfattes av foreslått masselager som er fleksibel del av planforslaget som kan tilpasses. Det er ikke vist alternative løsninger, men det kan ikke utelukkes at slike finnes.
Kuhagen 1	NINFP2410160173	Lågurtalm-lindhasselskog	VU	lav kvalitet	LAA16, LNFR/#MBA1	1,3	Rødlistet naturtype med relativt begrenset forekomst. Omfattes av foreslått masselager og som er en fleksibel del av planforslaget som kan tilpasses. Det er ikke vist alternative

							løsninger, men det kan ikke utelukkes at slike finnes.
Nygård 2	NINFP2410160157	Hule eiker	-	Moderat	LNFR/#MBA, SK, AVG	1 hul eik	Eiketreet ligger i grensen til planområdet, på en sidevei som allerede eksisterer. Bevares ifølge høringsforslag, men mangler hensynssone H560
Nygård 1	NINFP2410160163	Lågurteikeskog	VU	Lav kvalitet	LNFR/#MBA, SK, AVG	0,09	Ligger i overlapp med Nygård 2. Samme begrunnelse.
Folemyra nord 1	NINFP2210096310	Gammel furuskog med liggende død ved	-	Høy kvalitet, sentral økosystemfunksjon	LAA1, LNFR/#MBA1	4,8	Potensielt levested for rødlistearter (ikke undersøkt). Omfattes av foreslått masselager. Dette er en fleksibel del av planforslaget som kan tilpasses. Det er ikke vist alternative løsninger, men det kan ikke utelukkes at slike finnes.
Folemyra nord	NINFP2210096317	Gammel furuskog med stående død ved	-	Høy kvalitet, sentral økosystemfunksjon	LAA1, LNFR/#MBA1	4,5	Potensielt levested for rødlistearter (ikke undersøkt). Omfattes av foreslått masselager. Dette er en fleksibel del av planforslaget som kan tilpasses. Det er ikke vist alternative løsninger, men det kan ikke utelukkes at slike finnes.
Skurvane nord 1	NINFP2210096538	Gammel furuskog med stående død ved	-	Moderat, sentral økosystemfunksjon	LAA3, LNFR/#MBA1	1,8, hvorav 1,4 i massedeponi	Potensielt levested for rødlistearter (ikke undersøkt). Omfattes av foreslått masselager. Dette er en fleksibel del av planforslaget som kan tilpasses. Det er ikke vist alternative løsninger, men det kan ikke utelukkes at slike finnes. Berøres ikke i optimalisert løsning ifølge planforslaget.
Åsen	BN00125183	Lågurteikeskog	VU	DN13 A	LNFR/#MBA	1	Rødlistet naturtype med stort arealbeslag generelt i planforslaget. Registrering av buskvikke (EN) i lokaliteten. Ligger i ytterkant av foreslått midlertidig anleggsområde. Mindre tilpasning av formåls grensene kan gjøre at forekomsten ivaretas. Berøres ikke i optimalisert løsning ifølge planforslaget.
Langås 2	NINFP2410160885	Lågurteikeskog	VU	Lav kvalitet (OBS! Feil, høyere kvalitet pga større areal utenfor prosjektgrensa)	LNFR/#MBA	0,9	Rødlistet naturtype med stort arealbeslag generelt i planforslaget. Ligger i ytterkant av foreslått midlertidig anleggsområde. Mindre tilpasning av formåls grensene kan gjøre at forekomsten ivaretas. Lokaliteten er egentlig mye større enn kartleggingsenheten, ettersom det er en DN-kartlegging av samme naturtype som er mye større. Kvaliteten på lokaliteten er derfor høyere.
Langås 3	NINFP2410160886	Gammel furuskog med stående død ved	-	Svært høy kvalitet, sentral økosystemfunksjon	LNFR/#MBA	0,4	Ligger i ytterkant av foreslått midlertidig anleggsområde. Mindre tilpasning av bestemmelsesområdet og innarbeidelse av hensynssone H560, kan gjøre at forekomsten ivaretas.

Østerfoss	NINFP1810029245	Lågurteikeskog	VU	Lav kvalitet (OBS! Feil, høyere kvalitet pga større areal utenfor prosjektgrensa)	LNFR/#MBA	0,2	Rødlistet naturtype med stort arealbeslag generelt i planforslaget. Mindre tilpasning av formålsgrensene kan gjøre at forekomsten i LNFR/#MBA ivaretas. Lokalt er egentlig mye større enn kartleggingsenheten, ettersom det er en DN-kartlegging av samme naturtype som er mye større. Kvaliteten på lokaliteten er derfor høyere. Av samme årsak mener vi at verdien på Tisjø (BN00125158) også er høyere, og derfor bør det ses på mulighet for å tilpasse grensen her også.
Stegheia 3	NINFP1810032429	Lågurteikeskog	VU	Moderat	LNFR/#MBA, AVG	4,9	Rødlistet naturtype med stort arealbeslag generelt i planforslaget. Mindre tilpasning av bestemmelsesområde og formålsgrensene og innarbeidelse av hensynssone H560, kan gjøre at forekomsten i LNFR/#MBA ivaretas.
Stegheia 6	NINFP1810030924	Naturbeitemark	VU	Lav kvalitet	LNFR/#MBA, AVG	1,2	Rødlistet naturtype, mesteparten av arealbeslag innenfor LNFR/#MBA som ligger inntil sidevei. Berøres ikke ifølge planforslaget, men dette må følges opp med riktig arealformål slik at naturtypen ikke berøres under anleggsperioden.
Masrereidmyra V	BN00125215	Lågurtedellauvskog	VU	(moderat eller høyere)	LNFR/#MBA1	5	Ikke omtalt i utredningene. Leveområde for en rødlistet sopp (blodflekkskorallsopp VU). Ikke fanget opp ved NiN-kartlegging. Etter NiN-metodikken tilsvarer dette (lågurtskog, edellauvtrær, rødlistearter) lågurtedellauvskog med kvalitet «moderat» eller høyere. Fleksibel del av planområdet (midlertidig anleggsområde).

NYE VEIER AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Dato: 28.01.2025
Saksref: 201804836-24
Deres ref.:
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Ragnhild Haslestad
Telefon:
Mobil: +4793614232
E-post: ragnhild.haslestad@banenor.no

Kragerø og Bamble kommuner - Kunngjøring om høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering for E18 Kragerø – Bamble og oppheving av gjeldende planer - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev, datert 23.01.25.

Planområdet er langt fra jernbanen og Bane NOR har ingen merknader.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
assisterende sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Ragnhild Haslestad
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Vår saksbehandler
Monica Drage Thorbjørnsen

Dokumentdato
30.01.2025
Deres dato

Vår referanse
2025/45-
Deres referanse
Stian Blindheim

NYE VEIER AS

Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Automatisk tilbakemelding - Kunngjøring om høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering for E18 Kragerø – Bamble og oppheving av gjeldende planer

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

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

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

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

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

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

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.

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

Med hilsen
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkiv

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Postadresse
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskap

Postboks 2014
3103 Tønsberg

Besøksadresse
Rambergveien 9, 3115 Tønsberg

E-post
Postmottak@dsb.no

Telefon
33 41 25 00

Internett
www.dsb.no

Organisasjonsnummer
974 760 983

NYE VEIER AS
Kjøita 6

4630 KRISTIANSAND S

Vår dato: 20.03.2025

Saksbehandler: Maria Solem/

Vår ref.: 202010182-71 Oppgis ved henvendelse 22959764/maws@nve.no

Deres ref.:

NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan for E18 Kragerø – Bamble og oppheving av gjeldende planer - Tvedestrand, Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand kommuner

Vi viser til brev datert 23.01.2025. Saken gjelder offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E18 Kragerø- Bamble. Det foreslås samtidig å oppheve deler av kommuneplan for E18 Dørdal – Grimstad og del av detaljregulering E18 Rugtvedt – Dørdal.

NVEs vurdering:

- **Tiltakene og inngrepene som foreslås i vassdrag innenfor det vernet vassdragsområdet er konsesjonspliktige etter vannressursloven § 8.**
- **Planbeskrivelsen har beskrevet tiltakene godt og det er tilstrekkelig grunnlag til å vurdere konsekvensene tiltakene har for allmenne interesser i og i tilknytning til vassdraget.**
- **Dersom planen blir vedtatt i tråd med de forutsetninger og råd vi har gitt her, vil planen ivareta de hensyn som vannressursloven skal ivareta.**
- **Planbehandlingen vil derfor kunne erstatte konsesjon, jf. vrl. 20 d).**

Merk at NVE bare kan fatte beslutning om samordning jf. vrl. § 20 d) i etterkant av vedtatt plan. For at NVE skal kunne gjøre en endelig vurdering av denne lovanvendelsen må derfor planvedtaket sendes over til oss.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse



saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

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

I saker der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkninger av tiltak utredes og hensynet til vassdraget ivaretas. NVE mener samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Videre må vannveier krysses med 2 bruer/kulverter/stikkrenner som har god nok kapasitet, slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker.

NVEs konkrete uttalelse

Bakgrunn

Dette planarbeidet startet opp i 2020 med varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for E18 Dørdal – Tvedestrand. NVE hadde innsigelse til planen i brev av 08.09.2021. Grunnlaget for innsigelsen var at vi ikke hadde grunnlag for å vurdere virkningene av tiltakene som var foreslått i planen opp mot allmenne interesser i vassdrag, jf. vannressursloven §§ 8, 18 og 35. Vi hadde videre innsigelse fordi det ikke var utredet og vist i tilstrekkelig grad hvordan sikkerheten mot kvikkleireskred skulle ivaretas i planen, jf. pbl. § 28-1 og TEK17 §§ 7-1 og 7-3.

I etterkant av dette startet nærmest planarbeidet opp igjen, og det ble avklart at det skulle vurderes et alternativ med mer gjenbruk av eksisterende veg.

NVE har vært tydelige på at gjenbruk av eksisterende veg er positivt, men siden eksisterende veg går nært og delvis i vassdrag vil dette også kunne gi utfordringer. I arbeidet med å utarbeide nytt planforslag har vi hatt god dialog og fått relevant og nyttig informasjon underveis. Vi opplever også at vi er hørt og at våre innspill i stor grad er ivaretatt.

Vassdrag

Som en del av plangrunnlaget er rapporten Fagrapport fysiske inngrep i vassdrag (bekkenotat), NV40E18KB-YML-RAP-0010, datert 11.11.2024. Rapporten er utarbeidet av Sweco. Rapporten beskriver alle tiltak og inngrep som planlegges i og nær vassdragene. Her er det også vurdert hvilke virkninger disse tiltakene kan ha for allmenne og private interesser. Det er ivaretatt i bestemmelsene 1.3.4 a) både til Kragerø og Bamble kommuner at «Bekkenotatet» skal legges til grunn i planlegging og gjennomføring. Dette gir oss et godt grunnlag for å vurdere om de planlagte tiltakene er konsesjonspliktige etter vannressurslovens §§ 8 og 35.



Inngrep i vassdrag innenfor verna vassdragsområder

Den delen av veganlegget som ligger i Bamble og den østre delen av Kragerø ligger innenfor det vernet vassdragsområdet for Bamble-Solum-Drangedal. Innenfor vernet vassdragsområder må det tas ekstra hensyn til vann og vassdragsområder. Det planlegges tiltak og inngrep i Gongeelva, Bakkevann, Skautjenna, Hullvann og Stidalskilen innenfor det vernet vassdragsområdet. I tillegg vil det være kryssinger og inngrep i mindre bekker og vassdrag. Vi vurderer at tiltakene som planlegges i og i tilknytning til vassdrag innenfor det vernet vassdragsområdet er godt beskrevet, og virkningene dette har for allmenne interesser er vurdert i «Bekkenotatet». Det er også foreslått relevante avbøtende tiltak som er innarbeidet i bestemmelsene og plankartet.

Tiltakene og inngrepene som foreslås innenfor det vernet vassdraget vurderer vi til å være konsesjonspliktig etter vannressursloven § 8. Vi vurderer at planbeskrivelsen sammen med bekkenotatet har beskrevet tiltakene godt og at det er tilstrekkelig grunnlag til å vurdere konsekvensene tiltakene har for vassdraget og vassdragsmiljø. Plankart og bestemmelser gir føringer for gjennomføringen av planen som ivaretar hensynet til vassdraget og vassdragsmiljøet. Vi vurderer videre at **dersom planen blir vedtatt i tråd med de forutsetninger og råd vi har gitt her**, vil planen ivareta de hensyn som vannressursloven skal ivareta. Planbehandlingen vil derfor kunne erstatte konsesjon, jf. vrl. 20 d).

Samordning kan først skje etter vedtak

Merk at samordning jf. vrl. § 20 d) kan bare skje i etterkant av vedtatt plan. For at NVE skal kunne gjøre en endelig vurdering av denne lovanvendelsen må derfor planvedtaket sendes over til oss.

Inngrep i vassdrag som ikke er innenfor verneområdet

Veganlegget berører også vassdrag i områder utenfor det vernet vassdragsområdet. Blant annet vil reguleringsplanen krysse Tisjø med bru. Her er det behov for å etablere midlertidige fyllinger i elva for å bygge brua. Det er tydelige bestemmelser i planen som ivaretar at dette gjennomføres og etableres slik at tiltaket ikke berører allmenne interesser i nevneverdig grad. Det står i bestemmelse 2.5.2 Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål (VAA1-2) b):

«Innenfor o_VAA1 (Tisjø bru) kan det etableres maksimalt to søyleakser for bru. Overkant av fundament skal ligge i nivå med eksisterende innsjøbunn eller lavere. Det er ikke tillatt å etablere permanent fylling innenfor området».

Det er positivt at det er bestemmelser som tydeliggjør at avslutningen mot vassdragene skal tilstrebe en naturlig vannkant/elvekant og at det skal etableres kantvegetasjon.

Veganlegget vil også påvirke flere mindre vassdrag, og flere bekker vil måtte legges om. Rapporten er omfattende og grundig, og viser på en god måte hvilke tiltak som må gjøres og hvilke vurderinger som er gjort knyttet vassdragene. Det vises også hvordan planarbeidet gjennom linjevalg og optimalisering av valgt linje har prøvd å i minst mulig



grad berøre vassdragene. Der det ikke er mulig å unngå vassdrag er det vist til kompensierende tiltak for å begrense skadevirkninger. Dette inkluderer funksjonskrav for omlegging og restaurering av bekker. Vi registrerer at prosjektet har en intensjon om å ivareta vassdragene. Det er blant annet utarbeidet en «Estetisk oppfølgingsplan» der det er lagt viktige prinsipper for hvordan tiltakene skal utføres.

Ved omlegging av bekker og elveløp, veianlegg langs vassdrag, samt der vegen krysser over vassdrag, er det svært viktig at bunnen og sideterrenget mot vassdraget utføres med en tett, robust og varig løsning. Formålet med tettingen er å hindre at vann drenerer inn i sideliggende veifyllinger eller ned i grunnen. Ofte vil selv en liten drenasje inn i veifyllinger være problematisk og kunne forårsake tørrlegging av vassdraget. Dette vil være spesielt sårbart i lavvanns- og tørkeperioder. I «Bekkenotatet» er det beskrevet at det forventes at tiltakene gjennomføres slik at nærliggende vassdrag og myrområder ikke dreneres eller skades som følge av tiltak i anleggsperiode og driftsperiode. Vi gir **et sterkt faglig råd** om å få dette presisert i bestemmelsene til planen.

Planbestemmelsen kan lyde som denne: *«Tiltak som omfatter omlegging av bekker og elveløp, veianlegg langs vassdrag, samt der vei krysser over vassdrag skal utføres på en måte som hindrer at vann drenerer inn i sideliggende veifyllinger eller ned i grunnen. Dette er viktig for å forhindre tørrlegging av strekninger i vassdraget».*

Vi minner også om den generelle aktsomhetsplikten for tiltak i vassdrag (jf. vrl. § 5), som innebærer at enhver skal opptre aktsomt slik at skade eller ulempe i vassdraget for allmenne eller private interesser unngås. Begrepet «allmenne interesser» omfatter et bredt spekter av interesser av samfunnsmessig betydning, herunder biologisk mangfold, fiske, flom- og erosjonsfare, kulturverdier, landskap og friluftsliv i tilknytning til vassdrag og grunnvann.

Skred

Skred i bratt terreng

Skredtypene snø-, jord-, flom-, sørpe-, steinskrud og steinsprang er utredet i Fagrapport ingeniørgeologi, skredfare rev.02. Fagrapporten beskriver alle områder hvor fremtidig E18 er omfattet av NVEs aktsomhetsområder for skred i bratt terreng. Rapporten identifiserer de områdene der det vurderes nødvendig med skredsikring for å oppnå akseptabel risiko for skred. Steinsprang fra sideterrenget vil enkelte steder være en aktuell problemstilling. Tiltak mot steinsprang er rensk og sikring (bolting, bånd og nett) i sideterrenget. Det er vist hensynsone-skredfare H310 der dette er aktuelt i plankartet, med tilhørende bestemmelser. Vi tar dette til etterretning.

Kvikkleire

Fagrapport Geoteknikk, utarbeidet av Nye veier/Sweco, datert 04.02.2025, tar for seg grunnforhold langsmed veglinjen. Rapporten legger til grunn Statens vegvesens vegnormaler og veiledere, samt NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskrud.



Generelt varierer topografien mye langs korridoren, hvor det i høyden er bart berg til tynt organisk løsmassedekke over berg. Nede i dalførene og forsenkningene er løsmassene kartlagt som leirete løsmasser. Det er flere steder også registrert til dels stor mektighet av torv over bløt meget sensitiv leire. Det er registrert sprøbruddmateriale som stedvis er kvikk i flere områder.

Som en del av foreliggende geoteknisk vurdering er det avdekket et behov for å gjennomføre supplerende geotekniske grunnundersøkelser i enkelte områder langs prosjektert vei. De supplerende geotekniske grunnundersøkelsene vil styrke grunnlaget for videre detaljprosjektering og optimalisering av endelige løsninger.

Det er kun ved påkoblingen mot Sannidal vis-à-vis dagens E18 at det er registrert faresoner for kvikkleireskred.

Kvikkleire-Sannidal

Geotekniske vurderinger knyttet til faresonene ved Sannidal er beskrevet i egen rapport Fagrapport geoteknikk, Områdestabilitet Sannidal for detaljregulering E18 Kragerø – Bamble 12.08.2024 utarbeidet av Sweco.

Den eksisterende kvikkleiresona Sannidal 2 er utvidet i nord. Vi kan ikke se at dette er blitt meldt inn til NVE. Vi ber derfor om at denne blir meldt inn, slik at sona blir oppdatert i NVE atlas og DOK-kartene.

I kap. 4.5 i fagrapporten, står det beskrevet at det er observert tegn til aktiv erosjon i skråning 1, mens skråning 2 er erosjonssikret eller ingen erosjon. NVE forutsetter at dette betyr at erosjonen som er omtalt i skråning 1 kun kan ha innvirkning på stabiliteten i kvikkleiresone Sannidal 1, ikke i kvikkleiresone Sannidal 2 hvor tiltaket ligger. I sammendraget står det «Det er videre uklart om strekket av Heglandselva i nedkant av skråningen er erosjonssikret, som er et krav fra NVEs veileder 1/2019.» Det er foreslått en steinplastring som vil fungere som både erosjonssikring og gi tilstrekkelig sikkerhet mot kvikkleireskred. NVE forstår det som at dette gjelder kun for den nye utvidelsen av nordlige del av kvikkleiresone Sannidal 2 (snitt E-E), og ikke hele sonen.

Det er i kap. 4.6.1 vurdert at et utløpet av et skred i Sannidal 1 (hvor det er pågående erosjon) teoretisk mulig skal kunne treffe tiltaket, men vurderes ikke sannsynlig.

Tiltaket som skal utføres vil i enkelte skråninger medføre en forverring av stabiliteten av kvikkleiresonen (snitt C-C), og det er foreslått bruk av lette masser for å hindre dette. NVE gjør oppmerksom på viktigheten av videre geoteknisk oppfølging, spesielt i anleggsfasen for å hindre midlertidig forverring i alle faser av arbeidet, jf. kap. 6.1.2. i NVE veileder 1/2019.

Det er satt rekkefølgekrav om erosjonssikring av elven. Kvikkleiresonen er markert i plankartet som hensynsone H310 med tilhørende bestemmelser.



Rapporten er i tråd med [NVE Veileder 1/2019: Sikkerhet mot kvikkleireskred](#) og vi tar denne til etterretning.

Flom

Det er utarbeidet en «Fagrapport hydrologi» utført av Nye veier/Sweco, datert 11.11.2024. Fagrapporten gir en samlet fremstilling av det hydrologiske og klimatologiske grunnlaget i området, påvirkningene dette har på fremtidig E18 og nødvendige tilpasninger som må gjøres i planlegging og utførelse av samferdselsanlegget for å unngå risiko og skade. Det er utført flomberegninger i alle krysningspunkt for bekker, elver og vann som krysses eller berøres av fremtidig E18. Flomberegningene er utført i henhold til gjeldende retningslinjer og veiledere, og valg av dimensjonerende flomstørrelser er gjort på grunnlag av dette. Valgte flomstørrelser er deretter benyttet som underlag for hydraulisk dimensjonering av kulverter, bruer og nødvendige fyllingshøyder der fremtidig E18 krysser eller ligger langs vassdrag og innsjøer. Rapporten viser til TEK17 § 7-2 som gir krav til sikkerhet mot flom og stormflo.

Vi vil minne om TEK17 § 7-1 andre ledd der det står at: «Tiltak skal prosjekteres og utføres slik at byggverk, byggegrunn og tilstøtende terreng ikke utsettes for fare for skade eller vesentlig ulempe som følge av tiltaket». Vi vil understreke at det her presiseres at tilstøtende terreng også skal ivaretas. I dette ligger at sikkerhet mot flom skal ivaretas også for tredje part, og at tiltaket (vegutbyggingen) ikke skal medføre ulempe for tiliggende terreng. Vi gir et faglig råd om at det bør komme tydeligere frem i plandokumentene at sikkerhet for tilstøtende terreng er ivaretatt.

Aktuelle flomsoner er innarbeidet i plankartet, og det er satt bestemmelser til disse. Vi tar dette til etterretning.

Energianlegg

Dagens høyspentanlegg er regulert i planforslaget. Vi viser til høringsuttalelser fra Statnett datert 13.01.2023 og 19.01.2023. Vi forutsetter at disse innspillene er tatt til følge.

Vi ser at det i bestemmelse 2.3.1 Fellesbestemmelser for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl. § 12-7 nr. 1 og 4) d) står at

«Det skal vurderes om det kan produseres fornybar energi innenfor formålene. Hensyn til fremkommelighet, trafiksikkerhet, drift og vedlikehold, samt tilpasning til terreng skal vektlegges i vurderingen».

Vi tar dette til etterretning.

Ytterligere informasjon

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for](#)



[reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

Meld inn fareutredninger

Alle nye naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 er pliktig å melde inn til NVE i henhold til med [pbl § 2-4](#) og [Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger](#). Frist for å melde inn er 3 måneder etter at rapport er godkjent av uavhengig kvalitetssikrer eller oppdragsgiver. Det som meldes inn vil bli teknisk gjennomgått av NVE, som deretter oppdaterer den offentlige kartdatabasen. NVE foretar ingen faglig kontroll eller vurdering av det som meldes inn før det legges ut. Vi ønsker fortsatt å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: [Meld inn naturfareutredninger - NVE](#).

Kommunens ansvar

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelse og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd, uttalelse, eller innsigelse til saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Maria Solem
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

NYE VEIER AS

Kopimottakere:

Bamble kommune

Kragerø kommune

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMAR



Statens vegvesen

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG
TELEMARK
Postboks 2076

3103 TØNSBERG

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Espen Aas Tønning / 35581795

Vår referanse:
23/38560-31

Deres referanse:

Vår dato:
12.03.2025

Innsigelse og merknader til planforslaget for E18 Kragerø – Bamble på høring og offentlig ettersyn

Vi viser til brev av 23.01.2025 hvor Nye Veier AS legger forslag til detaljreguleringsplan for E18 Kragerø–Bamble (E18 K–B) til høring og offentlig ettersyn. Samtidig foreslås at kommunedelplanen for E18 Dørdal–Grimstad av 04.09.2019 (KDP E18 D–G) oppheves for Kragerø og Bamble kommuner og at reguleringsplanen for E18 Rugtvedt–Dørdal av 04.04.2013 oppheves langs Bakkevann i Bamble.

Statens vegvesen har innsigelse til planforslaget, og brevet sendes derfor til Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, for samordning av statlige innsigelser.

Vi viser til våre i tidligere innspill til planer på riksveistrekningen og til denne planen 17.02.2023, 12.02.2024 og 12.06.2024. Disse innspill er lagt til grunn og gjentas ikke her.

1. Oppsummering av Statens vegvesens uttalelse

Statens vegvesen har innsigelse til manglende byggegrenser i planen. Vegloven fastsetter byggegrense på 50 meter målt fra midten av riksveg, med mindre annet følger av kommuneplan eller reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Byggegrensen må kunne måles eksakt for at vegmyndighet og plan- og byggesaksmyndighet skal kunne utøve sitt forvalteransvar.

Denne innsigelsen kan frafalles dersom plankart og/eller bestemmelser endres slik at byggegrensene fremgår eksakt av planforslaget.

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

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

Kontoradresse
Cjerpensgate 10
3716 SKIEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Statens vegvesen har følgende faglige råd til planforslaget:

- Ved Nygård blir det et standardsprang på E18, der ny 4-felts E18 kobles til eksisterende veg. Dette må håndteres i den videre prosjekteringen slik at risikoen for alvorlige trafikkulykker reduseres.
- Eksisterende beredskapsvei ved Nygård må opprettholdes.
- Det må planlegges for at E18-trafikken skal avvikles innenfor ny 4-felts veg, ved hendelser som blokkerer deler av trafikkarealet på E18. E18 må bygges slik at trafikken kan manøvreres over til to-veis trafikk i én kjørebane.
- Vi anbefaler å:
 - Sikre tilstrekkelige mange åpninger i midtrekkverk.
 - Sikre tilstrekkelig venteareal for E18 trafikken, tilstrekkelig antall stopplommer og tilstrekkelig skulderbredde.
 - Sikre venteareal for modulvogntog, som uansett ikke har framkommelighet på omkjøringsveger i området.
- Vi ber dere vurdere:
 - Etablering av automatisert styring (f.eks. bomber og kjørefeltsignal) for å legge over til to-veis trafikk i én kjørebane.
- Statens vegvesen gir et sterkt faglig råd om å følge opp anbefaling i ROS-analysen om å utføre en TS-revisjon på lokalvegnettet, for å identifisere de nødvendige utbedringstiltak som må gjennomføres for å sikre trygg trafikk i årene med anleggstrafikk.
- Risikofylte operasjoner må gjennomføres i perioder med lav trafikkmengde.
- Entreprenør må utarbeide solide beredskapsplaner for håndtering av uforutsette hendelser.

2. Vurdering av planforslaget

Statens vegvesen ser planforslaget for ny E18 Kragerø–Bamble som et viktig steg til målet om trygg veg med forutsigbar framkommelighet for europavegtrafikken i riksvegkorridor 3, Oslo– Kristiansand– Stavanger. For den regionale og lokale trafikken i Bamble og Kragerø kommuner er 4-felts standard på E18 er svært viktig.

Statens vegvesen er positive til gjenbruk av dagens E18 og nedskalering av vegstandard til 100 km/t, og slik at prosjektet kan oppnå høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er videre positivt og i samsvar med statlige føringer for arealbruk og vegutbygging, når de ikke-prissatte konsekvenser for klima og natur vektlegges.

Gjenbruk av dagens E18 fører med seg noen trafikale utfordringer som Statens vegvesen som vegeier og Nye Veier AS som utbygger og framtidig vegeier, må og kan løse. Statens vegvesens uttale er derfor først og fremst fokusert på disse utfordringene og anbefalinger om mulige løsninger.

Byggegrensen må kunne måles eksakt for at vegstyremakt og plan- og byggesaksmyndighet skal kunne utøve sitt forvalteransvar. Byggegrensene for ny E18 er ikke tegnet inn på plankartet eller omtalt i bestemmelsene. Planforslaget legger opp til et handlingsrom der regulert senterlinje kan justeres horisontalt inntil fem meter. Dette medfører at det ikke er mulig å peke på hvor byggegrensen formelt er plassert.

Statens vegvesen har hatt tilsvarende innsigelse til andre planer som Nye Veier AS har utarbeidet. Disse planene har deretter blitt endret. Siden dette er en gjentakende problemstilling ber vi om at Nye Veier AS endrer praksis i framtidig planlegging.

Ved Nygård i Kragerø skal eksisterende E18 fra Gjerstad kobles til den nye motorvegen. Standardsprang i endene av et utbyggingsprosjekt for ny veg er en kjent trafikksikkerhetsutfordring. Sammenkobling er planlagt ved at utvidelse av dagens E18-bru rett vest for Nygård, som i dag har ett kjørefelt i hver retning. Utvidelsen er planlagt slik at det blir et ekstra kjørefelt i sørgående retning over brua og dermed to sørgående kjørefelt over brua og videre sørover. Denne overgangen mellom ny 4-felts veg og dagens 3-felts veg innebærer en reduksjon i bredden på kjørefeltene og reduksjon i bredden på vegskulderen. I videre detaljprosjektering må det utarbeides gode løsninger for det som blir et standardsprang på E18. Dette må vies spesiell oppmerksomhet ved trafikksikkerhetsrevisjon av strekningen.

I planforslaget er eksisterende beredskapsvei ved Nygård vist stengt. Denne kan fungere som kobling mellom E18 og Gamle sørlandske ved behov for omkjøring på E18 videre sørover mot fylkesgrensa. Eksisterende beredskapsvei kan ikke stenges, men må opprettholdes.

Trafikkavvikling ved planlagte eller utforutsette hendelser

Det er avgjørende at vi ved ferdigbygd E18 K-B har et vegsystem som sikrer forutsigbar framkommelighet og god trafikksikkerhet. Statens vegvesen er særlig opptatt av at E18 bygges slik at vi oppnår dette også ved planlagt vedlikeholdsarbeid og uforutsette hendelser.

Bygging av ny 4-felts E18 vil gi en bedre situasjon med større rom for trafikkavvikling enn slik det er i dag. I "Fagrapport vei" er det redegjort for at det ved planlagte og ikke-planlagte situasjoner i utgangspunktet vil legges opp til å avvikle trafikken ved å legge trafikken over til to-veis trafikk i én kjørebane. I tillegg er det delstrekninger der gammel E18 er planlagt som er mulig omkjøringsveg/beredskapsveg. Det er ikke nærmere beskrevet hvordan trafikken skal legges over til disse delstrekningene.

Det er en stor utfordring i dagens vegsystem at vi på strekningen i Bamble og Kragerø kommuner ikke har gode omkjøringsmuligheter for E18-trafikken. I plandokumentene peker en på eksisterende omkjøringsruter via fv. 363, fv. 38 og fv. 356, men disse omkjøringsvegene har klare begrensninger for store trafikkmengder og er ikke åpne for alle kjøretøy. For de tyngste spesialtransportene vil stenging av E18 innebære svært lange omkjøringsruter. For bruksklasse modulvogntog finnes det ingen alternative ruter som er godkjent mellom Telemark og Agder. For å oppnå forutsigbar og trygg framkommelighet er det nødvendig at E18 trafikken kan håndteres innenfor ny 4-felts veg med sikker omdirigering til to-veis trafikk i én kjørebane. Videre at 4-feltsvegen har tilstrekkelig stopplommer og areal i anlegget, slik at en unngår lange køer og risiko for ulykker.

Ved planlagte hendelser legger vi til grunn at omleggingen av trafikken vil være godt planlagt og koordinert og gi små ulemper for trafikken. Ved uforutsette hendelser er det derimot naturlig å se for seg at det vil ta tid å legge om trafikkmønsteret, og at E18-trafikken i mellomtiden blir stående på motorvegen og vente. Det er av stor betydning at det legges til rette for at trafikken raskt kan legges over til annet kjøremønster ved uforutsette hendelser. Et tiltak for å få til dette kan være etablering av automatiserte løsninger for bommer, trafikkstyring og kjørefeltsignal. Utrykningstid fra entreprenør, samt manuelt arbeid med å etablere omleggingen, vil gi en andel av trafikken store ulemper med forsinkelser mens andre deler av trafikken vil velge å kjøre ut på et omkjøringsvegnett av svært variabel standard og skape nye trafikkfarlige situasjoner.

Det kan oppstå situasjoner der hele 4-feltsvegen blir stengt. For slike tilfeller må det være en trafikkberedskapsplan som tydelig beskriver hvilke tiltak som skal iverksettes ved ulike scenarioer. Avhengig av trafikkmengde på det aktuelle tidspunktet og situasjonen på parallellvegnett vil en se for seg at store deler av trafikken vil benytte andre strekninger. For vogntog og modulvogntog kan det i større grad være aktuelt at disse må bli stående på/nær E18 inntil vegen igjen kan åpnes. Løsninger for håndtering av trafikk som ikke er egnet til å sende ut på andre omkjøringstraseer kan gi føringer for arealbeslag.

Om anleggsgjennomføring. Grepet med utstrakt gjenbruk av dagens vegkorridor gir utfordringer for anleggsgjennomføringen. Ny E18 skal bygges tett på eksisterende E18 samtidig som trafikken skal gå forbi. Behovet for en effektiv og økonomisk utbygging av ny motorveg må ikke gå på bekostning av trafiksikkerheten eller gi unødvendige ulemper for forbipasserende trafikk.

I «Fagrapport anleggsgjennomføring» er det skissert hvordan anlegget i hovedtrekk kan gjennomføres på de ulike delparsellene av prosjektet. Det er forutsatt utstrakt etablering av anleggsavkjørsler, midlertidige rundkjøringer og nedsatt fartsgrense til 50 km/t. Selv om dette isolert for de enkelte områdene kan være en aktuell løsning ser vi at det i sum vil gi for store ulemper for trafikantene som skal passere utbyggingsområdet. I tillegg skal det pågå sprengningsarbeid nær eksisterende E18 som vil måtte gi korte stans av trafikken ved sprengning. Det vil være behov for grundige risikovurderinger for gjennomføringen av anlegget der også framkommelighet og trafiksikkerhet for forbipasserende trafikk må veie

tungt. I gjeldende vegnormal "N301 Arbeid på og ved veg" er største akseptable forsinkelse for veger med ÅDT > 10 000 angitt til 5 minutter.

Bygging av ny E18 vil gi behov for midlertidige omlegginger av veger, herunder også dagens E18. Vi legger til grunn at alle midlertidige omlegginger av E18, såkalte interimsveger, bygges som tofeltsveger med ett kjørefelt for hver retning. Utformingen av interimsveger må dimensjoneres for modulvogntog og ivareta fremkommelighet for spesialtransporter. Vi ser behov for å gjenta at fylkesvegene i området ikke er åpne for alle kjøretøy, og eksempelvis modulvogntog kun kan kjøre lovlig på E18 i det aktuelle området.

Mellom Bakkevann og Dørdal er E18-trafikken planlagt lagt over på Gamle sørlandske i anleggsperioden. Det er beskrevet at fylkesvegen skal utbedres før trafikken skal legges over. Vi legger til grunn at dette også gjelder ombygging av krysset mellom midlertidig omlagt E18 og Gamle Sørlandske, slik E18-trafikken blir gjennomgående. Tilsvarende må også det gamle Dørdal-krysset bygges om slik at E18-trafikken blir gjennomgående.

Fra Gjerdemyra og nordover langs eksisterende E18 er det i fagrapporten beskrevet en midlertidig gang- og sykkelveg. Denne ligger delvis utenfor reguleringsplanområdet. Det fremstår usikkert om denne kan la seg etablere med en tilfredsstillende utforming.

Under anleggsgjennomføringen vil det være mange grensesnitt mellom anleggsområdet, eksisterende E18 og interimsveger med E18-trafikk. For enklere håndtering av disse grensesnittene og anleggsgjennomføring bør Nye Veier AS overta ansvaret for drift og vedlikehold av strekningen fra oppstart av anleggsarbeidene.

I planbeskrivelsen er det omtalt at "for å begrense sårbarhet ved redusert fremkommelighet og omkjøring i anleggsfase understrekes viktigheten av at anbefalte tiltak i ROS-analysen følges opp". I ROS-analysen er det blant annet anbefalt å utføre TS-revisjon av lokalvegene for å vurdere behov for utbedrende tiltak før E18-arbeidene starter opp. Videre er det også pekt på at risikofylte operasjoner må gjennomføres i perioden med lav trafikkmengde og at entreprenør må besørge solide beredskapsplaner for håndtering av uforutsette hendelser. Det er viktig at funnene i kartleggingen av risiko og sårbarhet følges opp med forpliktende bestemmelser.

Kollektivtilbudet på strekningen er buss, og det er naturlig at dagens kollektivknutepunkt på Tangen flyttes til Fikkjebakke, slik planen viser. Vi har ingen kommentar til inndeling av parkering, sykkelparkering og oppstilling for buss. Vi ser at plasseringen av o_KK ligger bak bussholdeplassen og langs påkjøringsrampa. Dette er en tilsynelatende lik løsning som er valgt i vestgående retning i Longumkrysset i Arendal kommune. I forbindelse med at E18 mellom Longumkrysset og Harebakkenkrysset har vært stengt, har det vist seg at når rampa er stengt, har noen valgt å kjøre fra parkeringsplassen og via enden av busslomma der det ikke er kantstein, og inn i det stengte vegarbeidsområdet. Løsningen på dette problemet kan sannsynligvis ikke løses i reguleringsplan, men vi ber likevel om at dere vurderer tiltak som vil forhindre slik adferd så tidlig som mulig i byggeplanfasen.

Syredannende bergarter er det sannsynligvis i deler av massene som skal tas ut i planområdet. Vår erfaring fra OPS E18 Grimstad–Kristiansand er at sikker håndtering av forurensede masser og tiltak for rensing av forurenset avrenning fra utsprengte områder er kostnadskrevende. Vi anbefaler derfor at en tidlig kartlegger omfang av problemet slik at en kan unngå fordyrende tiltak. Det kan også være fornuftig å ha en plan for kostnads- og ansvarsfordeling for avrenningshåndtering ved framtidig utbygging langs E18.

Statens vegvesen har ingen merknader til endringer som foreslås for kommunedelplanen E18 Grimstad–Dørdal og reguleringsplanen E18 Rugtvedt–Dørdal.

Med hilsen

Roar Midtbø Jensen
avdelingsdirektør

Mari K. Kallåk
seksjonsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

AGDER FYLKESKOMMUNE, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL

BAMBLE KOMMUNE, Postboks 80, 3993 LANGESUND

KRAGERØ KOMMUNE, Postboks 128, 3791 KRAGERØ

NYE VEIER AS, Kjøita 6, 4630 KRISTIANSAND S

STATSFORVALTEREN I AGDER, Postboks 504, 4804 ARENDAL

TELEMARK FYLKESKOMMUNE, Postboks 2844, 3702 SKIEN

Interkommunalt råd E18, Arendal kommune Postboks 123 4893 Grimstad



Nye Veier As
Kjøita 6
4630 Kristiansand S

Deres ref.

Vår ref.
23/907 - 45

Dato
21.03.2025

Høringsuttalelse - Detaljregulering E18 - Kragerø - Bamble

Vi viser til høring av planforslag for ny E18 strekingen Kragerø – Bamble datert 15.11.24.

Saken er behandlet politisk i Bamble kommune i Hovedutvalg for samfunn som har innstilt til endelig behandling i formannskapet 20.02.25. Vi viser til vedtak og saksutredning som ligger vedlagt.

«Vedtak i formannskapet 20.03.2025 sak 13/25:

1. Bamble kommune ønsker oppstart av bygging av ny E18 så raskt som mulig.
2. Bamble kommune slutter seg til de overordnede løsninger i planforslaget og E18- underutvalgets innspill, jf. notat datert 15.1.2024. Følgende merknader må likevel hensyntas i det endelige planforslaget som Kommunestyret skal vedta:
 - a. Masterødveien og Plassenveien knyttes sammen med veibru over ny E18 på samme lokasjon og med minst samme standard som i dag.
 - b. Viltovergangen inntegnet ved Plassen flyttes slik at overgangen sammenfaller med markert hensynssone i kommuneplanens arealdel (ca. 250-300 m østover), som ivaretar viltets faktiske bevegelsesmønster. Overgangen må hensyntas i anlegget slik at funksjonaliteten opprettholdes i anleggsperioden.
 - c. Bredden og høyder på underganger ifm. nye deler av Rørholtveien økes, slik at to tyngre kjøretøy kan passere hverandre. Dette er spesielt viktig for å ivareta forhold til tungtransport og skoleskyss.
 - d. Øvrige merknader fra administrasjonen i saksfremlegget innarbeides i endelig høringssvar.
3. Anleggsperioder med omkjøring må skje utenfor turistsesongen med høy trafikk om sommeren, og gjennomføres på en trygg måte med god informasjon til reisende.
4. Det må sikres gode omkjøringsveier ved ulykke og vedlikehold, samt i anleggsperioden. Dagens løsninger har mangler, noe som ulykken i Kragerø samt raset på E6 ved Mjøsa viser. Omkjøringsalternativene bør forbedres ved utbedring av Fv 38 og Fv 356. Snuløsninger for nødetatene på strekingen må sikres.
5. Administrasjonen får fullmakt til å utforme høringssvar til Nye Veier basert på saksutredningen og behandlingen i Hovedutvalg for samfunn og Kommunestyret.»

Postadresse

Bamble kommune
Postboks 80
3993 LANGESUND

Besøksadresse

Kirkeveien 12, 3970 Langesund
www.bamble.kommune.no

Telefon: +47 35965000

Epost: postmottak@bamble.kommune.no

Bankgiro: 1506.90.48517
Org.nr.: 940 244 145 MVA

Fra saksutredningen vil Bamble kommune særlig vise til:

Merknader fra administrasjonen til enkeltpunkter i planen:

Kommunen vil bemerke at reguleringsplanen er vanskelig å forstå på strekningen mellom plassen og Skaugtjenna. På nordsiden av veitraséen ligger det her inne et areal som har formål midlertidig anleggsområde. Mellom viltovergangen og Skaugtjenna er det her planlagt en anleggsvei som vil bli permanent etter at anlegget er ferdig. Hensikten med den er å sikre tilkomst til skogarealer mellom Skaugtjenna og Bakkevann. Det kan være vanskelig å se på grunnlag av plankart og bestemmelser. Dette burde vært regulert som en permanent landbruksvei i detaljreguleringen. Veien er nødvendig for gjennomføring av veianlegget og tilkomst til skogarealer.

Veitraséen er regulert med et slingringsmonn på +/- 5 meter horisontalt i forhold til senterlinja og +2 til -5 meter vertikalt i forhold til kotehøyde. Slingringsmonnet kan bli problematisk ved nærføring av boliger. Dette bør man være oppmerksom på i forhold til støy og avbøtende tiltak. Man bør revidere planen etter anleggsslutt for å få veien riktig i forhold til det som er bygd. Det bør tas en revisjon av alle formål i forhold til hvilket areal som skal matrikkelføres. Prosjektet bør derfor levere oppdatert planmateriale med oppmåling ved anleggsslutt slik at fradeling og matrikkelføring blir korrekt. Dette bør inn i bestemmelsene.

Nødetatene må ha mulighet til å snu mellom kryssene. Med dette menes felter der en kan komme fra nordgående til sørgående kjørebane. Dette bør være minst like bra som løsningen på E18 Rugtvedt Dørdal, dvs minst hver 3 km, fortrinnsvis hyppigere.

Bredde på den nye Rørholtveien burde vært større slik at to biler kan møtes. Dette er spesielt viktig i forhold til tungtransport og skoleskyss. Om ikke bredden økes, bør det lages møteplasser. Det bør sikres tilstrekkelig stopsikt i innerkurven nord for kulverten.

Uttale fra Miljørådgiver:

For å redusere de negative effektene av byggingen foreslås det en rekke avbøtende og kompensierende tiltak. Disse tiltakene er beskrevet i detalj i flere fagrapporter utarbeidet for prosjektet, inkludert rapporter om hydrologi, vann, avløp og overvannshåndtering, klimabudsjett, myr og forurenset grunn. Det er viktig å nevne at i tillegg til tiltakene som beskrives for prosjektet i dag, så kan det være behov for ytterligere tiltak avhengig av de lokale forholdene.

Vann:

Ta hensyn til at Bakkevannet er en del av et vernet vassdrag, og at det skal tas spesielt hensyn i et bredt belte langs vannet

Sikre at rensiltakene er tilstrekkelige for å fjerne forurensende stoffer.

Detaljplanlegge plassering og utforming av siltgardiner for å sikre optimal effektivitet.

Etablere et program for overvåking av vannkvaliteten i vann og vassdrag i Bamble som kan bli påvirket i både anleggs- og driftsfasen.

Vurdere alternative løsninger for håndtering av overvann, for eksempel bruk av regnbed og infiltrasjonsgrøfter.

Kartlegge og vurdere alle bekker og mindre vannforekomster som kan bli berørt av anleggsarbeidet.

Klima:

Kvantifisere klimagassutslippene knyttet til prosjektet, og utarbeide et klimabudsjett.

Vurdere alternative løsninger som kan bidra til å redusere utslippene ytterligere.

Utarbeide en plan for å kompensere for de uunngåelige utslippene.

Forurenset grunn:

Gjennomføre en grundig risikovurdering for forurenset grunn, med fokus på å identifisere potensielle kilder til forurensning og spredningsveier.

Utarbeide en plan for håndtering av forurenset grunn, med klare prosedyrer for prøvetaking, analyse, og håndtering av masser.

Vurdere behovet for å etablere et deponi for forurensete masser.

Sikre at entreprenøren har tilstrekkelig kompetanse og kapasitet til å håndtere forurenset grunn på en forsvarlig måte.

Natur og miljø:

I det videre planarbeidet må resultatene av ny kartlegging legges til grunn og det må tas hensyn til naturverdier av nasjonal og/eller vesentlig regional interesse. Rundt ny trasé er det registrert flere naturtyper av nasjonal verdi.

Det er avgjørende med en grundig plan for miljøoppfølging i hele anleggsperioden for å sikre at tiltakene gjennomføres som planlagt og at negative effekter minimeres. "Byggherrens miljøplan" gir en overordnet beskrivelse av miljøoppfølgingen, men det er behov for en mer detaljert plan som beskriver ansvarsfordeling, overvåkingsprogram, og tiltak ved avvik. Rapportene som legges frem gir en detaljert beskrivelse av planlagte tiltak, men inneholder ikke en evaluering av tiltakenes effektivitet. For å vurdere tilstrekkeligheten, må man se på hvert enkelt tiltak i kontekst av de spesifikke miljøutfordringene. Flere av tiltakene virker lovende, men det er usikkerhet knyttet til effekten av andre. Tiltakenes effektivitet vil avhenge av grundig planlegging, nøye gjennomføring og kontinuerlig overvåking. Det er derfor viktig å fortsette å vurdere og justere tiltakene etter hvert som mer kunnskap blir tilgjengelig. En grundig plan for miljøoppfølging i anleggsfasen er avgjørende for å minimere negative effekter og sikre en bærekraftig utvikling.

Konkrete innspill til bestemmelsene:

Punkt 1.3.2. Naturmiljø omtaler kun myr, kantvegetasjon, reetablering og hule eiker. Selv om bestemmelsene inneholder viktige føringer, mener vi de ikke tilstrekkelig ivaretar de verdifulle naturverdiene i området. Håndtering av hule eiker kan håndteres bedre, med forslag til tillegg i bestemmelsen:

Det skal vurderes alternative tiltak for å bevare hule eiker in situ. Kun der det ikke er mulig å bevare treet på opprinnelig sted, skal det felles og flyttes til trekirkegård.

Identifiserte naturtyper iht. beskrivelsessystemet for Natur i Norge (NiN) skal ivaretas. Tiltak som berører slike områder skal begrenses, og eventuelle inngrep skal vurderes opp mot prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12, med særlig vekt på føre-var-prinsippet.

Avbøtende tiltak skal iverksettes dersom reguleringsområdet inneholder naturtyper klassifisert som svært viktige (A-verdi) eller viktige (B-verdi). Dette kan inkludere justering av traseer, etablering av buffersoner eller tiltak for restaurering og økologisk kompensasjon.

For naturtyper som er truet eller sårbare i henhold til NiN-systemet, skal det gjennomføres en konsekvensutredning før inngrep. Der hvor naturtypen ikke kan unngås, skal det utarbeides en økologisk restaureringsplan for å sikre gjenoppretting av naturverdiene etter anleggsfasen

Områder med kartlagte naturtyper av stor og svært stor verdi etter Natur i Norge (NiN)-metoden skal reguleres som hensynssone. I områder regulert til hensynssone skal tiltak som kan medføre skade på naturverdier unngås. Eventuelle inngrep må vurderes opp mot prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 og avbøtende tiltak skal gjennomføres for å redusere de negative konsekvensene.

Uttale fra rådgiver for jordbruk og vilt:

Jordbruk: Det fremgår av planbeskrivelsen at hensynet til jordbruket er godt ivaretatt. Rutiner for håndtering av matjord er både nødvendige og tilsynelatende gjennomtenkte. På dette punktet er det lite å bemerke, og jeg anser de foreslåtte tiltakene som tilfredsstillende. Vilt og faunapassasjer:

Planbeskrivelsen angir at det skal etableres fire nye bruer og fire kulverter, hvorav tre er regulert som dedikerte faunapassasjer. I tillegg er det planlagt viltgjerder for å lede dyrene til sikre overganger. Den mest kritiske faunapassasjen i prosjektet er den som skal håndtere det etablerte villtrekket ved Plassen. Ifølge beskrivelsen vil denne passasjen delvis benyttes som landbruksvei. Dette kan redusere passasjens funksjonalitet for viltet dersom det ikke tas tilstrekkelige hensyn.

For å sikre optimal funksjon av denne viltovergangen og minimere forstyrrelser, anbefales det å:

Etablere hensynssoner: Det bør settes av tilstrekkelig brede hensynssoner på begge sider av passasjen. Dette vil redusere påvirkning fra annen aktivitet og gi viltet trygghet til å benytte overgangen.

Unngå sambruk nær villtlokket: Ny landbruksvei bør legges i god avstand fra passasjen. Eventuelle tømmerlagringsplasser eller annen aktivitet bør flyttes nordover for å unngå konflikt med viltets trekk.

Overvåking og justering: For å sikre at tiltakene fungerer etter hensikten, bør det gjennomføres periodisk overvåking av viltets bruk av passasjen og nødvendige tilpasninger implementeres.

Viltovergangen må hensynstas i anleggsperioden slik at det ikke fjernes mer vegetasjon en absolutt nødvendig for å gjennomføre veibyggingen og at det ikke lages fysiske hindringer som f.eks. fjellskjæringer som vil redusere funksjonaliteten av viltovergangen når anlegget er ferdig. Om skjæringer ved viltovergangene er nødvendig, må det gjennomføres avbøtende tiltak som terrengutjevninger og dekking av sprengte masser med jord slik at vegetasjon kan reetableres. Om nødvendig bør det plantes nye trær i viltovergangen.

Viltoverganger er kostbare tiltak, og deres effekt er direkte avhengig av god tilrettelegging og beskyttelse mot forstyrrelser. Derfor er det avgjørende å prioritere viltets behov i utformingen og bruken av området rundt passasjen.

Uttale fra skogrådgiver:

Denne utbyggingen følger gammel trase for E18 over Bakkevann og vil ikke legge beslag på viktige produktive skogsområder av noe størrelse. Det meste av skogsarealet som blir berørt består av svakere bonitet og uproduktive områder. De stedene der det i forbindelse med byggingen vil bli anlagt midlertidige anleggsområder og deponier i produktiv skog, kan man ikke påregne at det vil bli tilsvarende produktiv skog etter tilbakeføring. Viktig at ny vei og tilkomst til Rørholt tilfredsstiller kravene til tømmerbil. Veien til Rørholt er en svært viktig transportåre for tømmertransport i Bamble.

Kommunedirektørens vurdering

Helheten i planforslaget er god; bruk av eksisterende veilinje gir mindre inngrep i natur og mindre behov for permanent masselagring. Det er viktig for Bamble kommune å få bygget en god og sikker motorvei innenfor den finansieringsplan som ligger fast etter Stortingsvedtaket som hjemler bompenger på strekningen. Enkeltelementer ved løsningen som presenteres er ikke optimal. Her vil vi først og fremst peke på løsningen for viltoverganger som etter kommunedirektørens vurdering er suboptimale og med fordel kunne forbedres med å skille villtrekk med annen bruk av overgangen, dvs bygge egen bro for Masterødveien og legge

viltovergangen der villtrekket faktisk er. Dette er kommunens primære holdning, men en sekundær løsning kan være å flytte kombinert overgang til der villtrekket faktisk er i dag, dvs ca 250 meter lenger øst i traseen.

Et inngrep som dette vil være et stort tap av natur og innskrenking av leveområdet for mange arter. De alternative løsningen som har vært vurdert, bl.a. med en sørlig trasé, ville gitt en større påvirkning og dermed representerer dette forslaget en akseptabel løsning, gitt at man skal bygge 4-felts motorvei gjennom kommunen. Det er av særlig viktighet at vannmiljøet i vassdragene og særlig Bakkevannet og Skaugtjenna blir ivaretatt under anleggsperioden og i driftsfasen. I tillegg til at vannet er habitat for mange arter, er det også brukt til rekreasjon og produksjon av smolt i Fossing.

En 4-felts motorvei vil uansett utforming gi uheldige virkninger for viltet. Det er påregnelig at villtbestandene sør for traséen vil ha mindre utveksling med individer nord for trassen og dermed risikere reduserte bestander og genetisk forringelse.

Boliger ved Skogen, Sæteren og Bakkevannet vil bli sterkt påvirket av utbyggingen og utvidet trasé. Dette vil forringe bomiljøet og det må sørges for gode løsninger med støydempende tiltak.

Veien til Rørholt har i dag utforming og grunnforhold som er utfordrende med kurvatur og veibredde som vanskeliggjør sikker kjøring, særlig med tømmertransport, men også skoleskyss. Veien er også utsatt for utglidinger å enkelte steder. Ny løsning som nå foreslås vil forbedre dette vesentlig på de mest utfordrende punkter og representerer derfor en fordel ved det framlagte forslaget, særlig hvis våre merknader blir ivaretatt.

Bamble kommune er også bekymret for omkjøringsveiene som ikke synes gode nok. dette har vi sett i vinter i forbindelse med ulykken i Kragerø der trafikken ble omdirigert via Drangedal. Vi har også sett eksempler på at 4-feltsvei blir stengt i alle kjørebane ved ras, senest nå i februar på E6 ved Mjøsa. Omkjøringsalternativene bør forbedres ved utbedring av Fv 38 og Fv 356.

Kommunedirektøren vil etter en helhetlig vurdering anbefale forslaget, men jobbe for en forbedring av viltovergangen, primært ved at brua på landbruksveien til Masterød blir der den er planlagt i dag og at viltovergangen flyttes nordover ca 250 der villtrekket faktisk går, sekundært at kombinert overgang flyttes nordover 250

Med hilsen

Finn Roar Bruun
Virksomhetsleder

Eva Sætre Andersen
Ingeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Vedlegg
Detaljregulering E18 - Kragerø - Bamble - uttalelse i høringsperioden

Mottakere
Nye Veier AS

Kjøita 6

4630

Kristiansand



Nye Veier AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Deres ref.

Vår ref.
23/4211 - 38

Dato
14.03.2025

E18 Kragerø Bamble - Høringsinnspill fra Kragerø kommune

Kommunestyre har i møte 13.03.2025 fattet følgende vedtak 19/25

Kommunestyrets innspill til planforslaget:

Kragerø kommune er i hovedsak fornøyd med løsningene til planforslaget for E18 som foreslås og som medfører et vesentlig gjenbruk av dagens E18-trasé med de positive virkninger dette har for arealbeslag, terrengtilpasning, klimaavtrykk og redusert nedbygging av naturområder i forhold til tidligere planforslag. Det foreslås likevel noen endringer som framgår av punktene nedenfor. Disse punktene i vårt hørings svar oversendes til grundig vurdering hos Nye Veier. Noen punkter er viktigere enn andre for Kragerø kommune. Faunapasasjer må forbedres og Kommunen deltar derfor gjerne i møter med Nye Veier for nødvendige presiseringer og avklaringer når høringsinnspillet skal behandles i det videre arbeidet fram mot et endelig forslag til reguleringsplan.

Tilleggs punkt

- Det er viktig at det er en dialog mellom Kragerø kommune og nye veier knyttet til infrastruktur, sett særlig opp mot Kragerø næringspark. (industri vann og energi)

Dette høringsvaret erstatter kommunens tidligere innspill ved høring av planforslaget i 2021.

Landbruk:

1. **Hensynet til landbruksdrift i området Nygård** må ivaretas i nødvendig grad med tilstrekkelig avbøtende tiltak. Det vises til samt til kommunestyrets vedtak 27.06.2024, sak 96/24 samt til protokollført merknad til IKP-styremøtet 17.01.2025 framført av Jonas Nilsen.
2. **Tilbakeføring av landbruksjord** skal fortrinnsvis skje på egen eigedom.
3. Dagens E-18 linje mellom Nygård og Tangen tilbakeføres til grunneiere. Strekningen skal tilbakeføres til opprinnelig terreng. Det skal gis rekkefølgekrav om dette. Dette er svært viktig. Dette er også i tråd med statlige føringer om å erstatte dyrket mark. (Under informasjonsmøte i Kragerø rådhus 26.02.2025 ble det stilt spørsmål om avlastningsvei, hvorpå Nye viers representant Stian Blindheim uttalte at en ny firefelts vei ville fange opp i seg behovet for en omkjøringsvei ved mulige hendelser.)

Veiutforming:

1. **Faunapassasje K1256 Nygård II** bru skal erstattes med kombinasjonsovergang viltpassasje/landbruksveg for å oppnå en tilstrekkelig fungerende krysningsmulighet for vilt. Viltpassasjen må få hensynssone H560 på viltpassasjen med følgende ny bestemmelse: «Landbruksveg tillates, for øvrig tillates ikke andre bygningsmessige tiltak som kan redusere faunapassasjens funksjon for hjorteviltet».
2. **Kulvert på Nygård** må breddetvides eller erstattes med bro for å ivareta trafiksikkerhet for myke trafikanter langs Gamle Sørlandske.
3. **Ny viltpassasje** anlegges nordøst for overgangsbrua ved Folemyr, men ikke i konflikt med plangrensene for områdeplanen for Fikkjebakke.
4. **GS-veg Humlestad – nytt kryss Fikkjebakke** ender som blindveg som er uheldig. Veggen bør forlenges inn i næringsparken eller langs Krokenveien til rundkjøring på dagens Krokenvei.
5. **Ekspressbusstopp** på sydgående rampe er trafiksikkerhetsmessig uheldig da passasjerer fra/til terminal på veiens sydside må krysse rampe i plan. Sydgående stopp bør i stedet flyttes til terminalen.
6. **Faunapassasje K2010 Brynemo kulvert** skal erstattes med bruløsning med lysåpningsfaktor 10 eller større for å gis tilstrekkelig funksjonalitet som viltpassasje i kombinasjon med tursti.
7. **Faunapassasje K2025 Hegland kulvert** må utgå og erstattes med viltovergang ca. 300m mot nordøst. Krysningspunktet må tilrettelegges for kombinasjonsløsning for omlagt adkomstveg til vannverket. Det bør legges hensynssone H560 på viltpassasjen med følgende ny bestemmelse: «Bygningsmessige tiltak som kan redusere faunapassasjens funksjon for hjorteviltet tillates ikke».
8. **Kulvert på Holtane** skal erstattes med nytt funksjonelt krysningspunkt for vilt i kombinasjonsløsning med landbruksveg. Krysningspunkt må få hensynssone som ovenfor. Det må legges hensynssone på viltpassasjen med følgende ny bestemmelse: «Utenom landbruksvei tillates ikke bygningsmessige tiltak som kan redusere faunapassasjens funksjon for hjorteviltet».
9. **Faunapassasje K3005 Tisjømyra** må bygges med minimum bredde 50 m og høyde minst 6 m. Det må legges hensynssone H560 på viltpassasjen med følgende ny bestemmelse: «Det er ikke tillatt å etablere veier og/eller gjennomføre andre tiltak som kan redusere faunapassasjens funksjon for hjorteviltet».
10. **Faunapassasje K3010 Ødegård** kulvert skal erstattes med bru med faunafunksjon i kombinasjon med landbruksveg.
11. **Faunapassasje K3020 Auråa** bru vil ha liten funksjon og er feilplassert. Må erstattes av ny viltovergang uten flerbruk lenger øst på strekningen fra Bjønnheia til Bjørnsprettheia. På viltovergangen legges hensynssone h560 med følgende bestemmelse: «Bygningsmessige tiltak som kan redusere faunapassasjens funksjon for hjorteviltet tillates ikke».

Beredskapsveier:

1. **Dagens E18 på strekningen Nygård – Hegland** skal ikke opprettholdes som beredskapsvei. Strekningen tilbakeføres til opprinnelig terreng. Det bør gis rekkefølgekrav om dette.
2. **Gamle Sørlandske og del av Krokenveien** videreføres som fylkesveier og benyttes som beredskapsvei på strekningen Gjerstad grense til ny rundkjøring på Humlestad.
3. **Dagens E18 på strekningen Gjerdemyra til Ødegården** skal opprettholdes som beredskapsvei. Veggen foreslås nedklassifisert til fylkeskommunal veg, dette er viktig med tanke på fremtidig beredskap og vedlikehold av bruer.

Omkjøringsveier/anleggsveier:

1. **Sannidalsveien fra Tangen til Sannidal** er en mye brukt skolevei og får funksjon som omkjøringsvei og må tilrettelegges med trafiksikringstiltak for myke trafikanter i henhold til vedlagt

kart:

- a. Nordre Nordre Tangenvei: Sperregjerde
- b. Avkjøring Rugbråtveien: Opphøyet overgang
- c. Strekingen Rugbråtveien – Holtsvingen 2: G/S-vei på nordsiden av fv 363.
- d. Skauenveien: Tilpasset overgang ved busstopp
- e. Sannidalsveien 316 – avkj. Bujordveien: GS-veg på fylkesveiens nordside.
- f. Langekra: Sperregjerde mot fv 363.
- g. Strekingen Solstadbakken Sannidalsveien 274: GS-veg eller fortau tilpasset overgang v/busstopp.
- h. Det må stilles rekkefølgekrav om reguleringsplan for utførelse av samt ferdigstillelse av GS-vei. Svært viktig at dette blir utført før stenging av dagens E-18 i anleggsperioden. Sannidalsveien går gjennom boområder og det er skolevei. Alle sikringstiltak må derfor gjøres tidlig i anleggsperioden.

Masselager:

1. **Bestemmelsene §1.4.5 pkt e)** må gis følgende **tillegg**: Det skal stilles spesifikke kvalifikasjonskrav i anbudsprosessen mht. behandling og deponering av sulfidholdige masser.
2. Masselagre bør visualiseres og angis med terrengprofil og høyde ved maksimal oppfyllingsgrad.

Lokalveier:

1. **Gamle Sørlandske** foreslås som beredskapsvei og bør oppgraderes med gang- og sykkelvei på strekingen Gamle Sørlandske 234 gjennom bebyggelsen til kryss Krokenveien. Det bør stilles **rekkefølgekrav** om reguleringsplan og ferdigstillelse.
2. **Krokenveien fra kryss Gamle Sørlandske** til ny rundkjøring på Humlestad foreslås som beredskapsvei sammenhengende med Gamle-Sørlandske og bør tilrettelegges med gang- og sykkelvei.
3. **Krokenveien fra kryss Gamle Sørlandske til Fikkjebakke** foreslås nedklassifisert til kommunal veg og gis standard tilpasset framtidig funksjon som adkomstveg til eiendommene og GS-veg.
4. **Sannidalsveien fra Tangen til Sannidal** får funksjon som beredskapsvei og må tilrettelegges med trafiksikringstiltak for myke trafikanter i henhold til vedlagt kart:
 - o Nordre Nordre Tangenvei: Sperregjerde
 - o Avkjøring Rugbråtveien: Opphøyet overgang
 - o Strekingen Rugbråtveien – Holtsvingen 2: G/S-vei på nordsiden av fv 363.
 - o Skauenveien: Tilpasset overgang ved busstopp
 - o Sannidalsveien 316 – avkj. Bujordveien: GS-veg på fylkesveiens nordside.
 - o Langekra: Sperregjerde mot fv 363.
 - o Strekingen Solstadbakken Sannidalsveien 274: GS-veg eller fortau tilpasset overgang v/busstopp.
 - o Det må stilles **rekkefølgekrav** om reguleringsplan for utførelse av samt ferdigstillelse av GS-vei.
5. **Fv. 3366 Farsjøveien** legges om til ny påkjørsel på dagens E18 fra Hundsvik i henhold til planforslaget. Fylkesveien fortsetter derfra til Gjerdemyra langs dagens E18. Det bør gis rekkefølgekrav om **tilpasset standard** med redusert kjørebanebredde og GS-veg eller bred skulder tilrettelagt for myke trafikanter på en side. Gjenværende strekning av dagens E18 til bør tilbakeføres til opprinnelig terreng og kan benyttes som trasé for omlagt landbruksvei til Ødegården.
6. **Resterende del av Fv. 3366 Farsjøveien** fra foreslått ny rundkjøring på dagens E18 ved Gropedalen til kryss Ødegårdsveien driftes ved videre som kommunal veg. Strekingen Farsjø bru – Ødegårdsveien kan endres til GS-veg.
7. **Fv. 38 Drangedalsveien på strekingen Sannidal – Gjerdemyra** får funksjon som beredskapsvei.

Det bør iverksettes planarbeid for GS-veg på strekningen mellom Gjerdemyra til Råna bru og videre langs jernbanetraséen til Sannidal.

8. **Fv. 38 nordover fra Gjerdemyra** får funksjon som omkjøringsvei ved trafikkstans øst for Gjerdemyra. Det bør iverksettes planarbeid for GS-veg på strekningen til Drangedalsveien 478.

Konstruksjoner:

1. **Jernbanetunnel under Tisjø bru:** Kragerø kommune er bekymret for skader eller svekkelse av tunneltaket som følge av anleggsarbeidet for brupillar. Før arbeidet med konstruksjonen påbegynnes bør tunnelen åpnes over og mot vassdraget og masser herfra benyttes ved anlegg av brua.

Vannmiljø:

1. **Hullvann:** Har moderat økologisk og dårlig kjemisk tilstand. Vannet er tiltenkt som kilde for produksjonsvann for settefisk. Det må stilles strenge krav i en utslippstillatelse for å sikre vannforekomsten mot redusert miljøtilstand både i anleggsfase og i driftsfasen.

2. **Gjerdevannet/Gjerdebekken:** Viktig gyteområde som må beskyttes mot avrenning i anleggsfase og driftsfase.

Friluftsliv:

1. **Turvei fra Sannidal bygdetun** i nordvestlig retning er ikke ivaretatt. Det foreslås kombinasjonsløsning med viltpassasje, jfr. veiutforming pkt. 3 ovenfor.

Naturmangfold:

1. Det er ikke i tilstrekkelig grad klargjort hvilke virkninger utbyggingen kan få for naturmangfoldet og hvilke avbøtende tiltak som er aktuelle jf. naturmangfoldsloven § 53 og forskrift om utvalgte naturtyper § 3. Denne mangelen forutsettes reparert.

Vår referanse i saken:

Trond Hjellvik

Ingeniør/Arealplanlegger

Med hilsen

Lisa Ehnebom

Virksomhetsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato: 17.03.2025
Vår ref: 18/02522-33
Deres ref:

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av detaljregulering for E18 Kragerø – Bamble og oppheving av gjeldende planer i Kragerø og Bamble kommuner

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 23. januar 2025.

DMF er statens fagorgan og sektormyndighet for mineralressurser og mineralvirksomhet. DMF skal bidra til økt verdiskaping gjennom å legge til rette for en langsiktig ressurstilgang basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg som sektormyndighet et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Om planen

Detaljreguleringen legger til rette for bygging, drift og vedlikehold av framtidig E18 mellom Nygård og Kragerø og Dørdal i Bamble kommune. Det overordnede målet for planen er betydelig forbedring for framkommelighet og trafiksikkerhet på strekningen.

Detaljreguleringen optimaliserer løsninger fra vedtatt kommunedelplan for E18 Dørdal- Grimstad og planforslaget for E18 Tvedestrand- Bamble fra 2021. Prosjektet har gjennomgått en verdioptimalisering som anbefalte mer gjenbruk av dagens E18 gjennom Kragerø og Bamble.

Uttalelse fra DMF

DMF viser til våre tidligere uttalelser til høring av og offentlig ettersyn av kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad, datert 27.05.2019, og uttalelsene til detaljregulering for E18 Tvedestrand-Bamble, datert 16.09.2021. DMF har blant annet vist til at traseen berører Gjerdemyra masseuttak som fikk driftskonsesjon 15.09.2021. DMF etterspurte en vurdering av hvordan tiltaket ville påvirke driften av masseuttaket, da opplysningene i konsekvensutredningen ikke samsvarte med opplysningene fra DMF i den da pågående behandlingen av driftskonsesjon, som ble vedtatt i 2021.

Faglig råd til masseuttak



Det er DMF sitt faglige råd at det framkommer i tilleggsutredningen hvilke konsekvenser adkomsten vil få for driften i Gjerdemyra masseuttak, og at areal som berører Gjerdemyra masseuttak endrer arealformål til råstoffutvinning.

I planprogrammet står det under kapittel 3 at det planlegges ny adkomst til Gjerdemyra masseuttak. Kommunen skriver at løsningen for kryssområdet er tilpasset så godt som mulig, for å redusere påvirkningen på dagens virksomhet. Det opplyses om at adkomsten ligger lavere enn masseuttaket, noe som medfører behov for justering av vertikalnivået inn på området for masseuttaket.

Det går fram av kapittel 2.4 i planbeskrivelsen at ble gjennomført en konsekvensutredning i forbindelse med kommunedelplanen fra 2019. I planforslaget som nå er på høring, er det gjort en tilleggsutredning som tar utgangspunkt i konsekvensutredningen til kommunedelplanen, samt areal som avviker fra korridoren i vedtatt kommunedelplan. DMF kan ikke se at planens virkninger på Gjerdemyra masseuttak er vurdert i utredningen. Negative konsekvenser for etablert drift i uttaket som følge av planlagte tiltak bør unngås. Med dette som utgangspunkt er det DMF sitt faglige råd at justering av adkomstens eventuelle innvirkninger for drifta på Gjerdemyra går fram av tilleggsutredningen til planen.

De delene av Gjerdemyra masseuttak som berøres av planforslaget er foreslått regulert til bebyggelse og anlegg, og annen veggrunn - grøntareal. DMF kan ikke se at planbestemmelsene tillater uttak av masser innenfor disse arealformålene. Det går heller ikke fram av planbeskrivelsen om massene innenfor de berørte områdene allerede er utdrevet. Uttak av masser utenfor areal regulert til råstoffutvinning er i utgangspunktet ikke tillatt¹. DMF fremmer derfor faglig råd til at området som omfatter masseuttaket avsettes til formålet råstoffutvinning. Eventuelt må det innarbeides bestemmelser som tillater masseuttak.

Mineralressurser

Under punkt 2.7 i kunnskapsgrunnlaget til tilleggsutredelsen er mineralske forekomster nevnt under naturressurser. Det vises til at planområdet berører flere forekomster av naturstein, pukk og grus, metaller og industrimineraler som ikke har verdivurdering av NGU. Det framkommer at forekomstene er gjennomgått av geologer som har vurdert at disse er «lite viktige» ressurser. DMF har ingen innvendinger mot denne vurderingen.

Massebalanse

Planforslaget skriver at veistrekning har et fokus på gjenbruk av eksisterende veistrekning og planprogrammet har et eget tema om massebalanse. Det er et mål om å begrense permanente masselager og masseforflytninger. Under punkt 4.3 d) i planbestemmelsene står det at område avsatt til #MBA1 tillater blant annet midlertidig lagring av jord- og steinmasser. Masser fra anlegget skal gjenbrukes i veibygging så langt det gjør seg gjøre, blant annet til fyllinger, frostsikringslag, sideområder og voller. DMF vurderer at dette er i tråd med nasjonale forventinger til gjenbruk av overskuddsmasser.

¹ Veileder til kommuneplanens arealdel (s. 75):
<https://www.regjeringen.no/contentassets/135bf8fa9f264d7b86700a7711863578/no/pdfs/h-2481-b-kommuneplanens-arealdel.pdf>



Innenfor område avsatt til annen veggrunn – grøntareal og LNFR formål kombinert med andre angitte hovedformål tillates det permanent lagring av masser. DMF savner en bestemmelse som sikrer at masser i prosjektet gjenbrukes før de eventuelt deponeres i permanente deponier.

Bergrettigheter

Planområdet berører undersøkelsesrettigheten Landsverk 1. Rettighetene framgår av vårt kartinnsyn². DMF ber om at rettighetshaver blir informert om planprosessen og vedtak i saken, som står som kopimottaker av dette brevet.

Oppheving av gjeldende planer i Bamble og Kragerø kommune

DMF har ingen merknader til oppheving av de to planene som erstattes av detaljreguleringen.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonssjef

Kristine Bye
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Kristine Bye

Mottakere:

Nye Veier AS	Tangen 76	4608 KRISTIANSAND S
--------------	-----------	---------------------

Kopi til:

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark	Postboks 2076	3103 TØNSBERG
---	---------------	---------------

Vestfold og Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702 SKIEN
------------------------------------	---------------	------------

ELEMENT29 AS	c/o Sven Gollan Hendvarden 26	6533 AVERØY
--------------	----------------------------------	-------------

² DMFs kartinnsyn: <https://minit.dirmin.no/kart/>

Nye Veier AS
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Deres ref:
Vår ref: 2025/19482
Dato: 20.03.2025

Mattilsynet sin uttalelse til høring og offentlig ettersyn av detaljregulering for E18 Kragerø-Bamble

Vi viser til dokumenter ved høring og offentlig ettersyn av regulering for E 18 Kragerø - Bamble, og til samarbeidsmøter med Nye Veier og offentlige etater i planleggingsfasen.

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene planter, helse og velferd hos fisk og dyr, mat og drikkevann. Som høringsinstans har vi i oppgave å bidra til å ivareta nasjonale og regionale interesser innenfor våre forvaltningsområder.

Saksopplysninger

Bakgrunnen for planarbeidet er at dagens E18 har en variasjon i veibredde, bruk av midtdeler og fartsgrense som er et resultat av etappevis utbygging og utbedring over mange år. Variasjon i veistandard medfører redusert fremkommelighet på deler av strekningen.

Sweco bistår Nye Veier med utarbeidelse av en detaljregulering med tilhørende fagrapporter for E18 Kragerø - Bamble. Reguleringsplanprosessen har utviklet seg gjennom flere faser siden den ble startet i 2020. Detaljreguleringen gir rammer for en helhetlig og balansert løsning for fremtidig E18, der ulike hensyn og interesser er avveid mot prosjektets mål. Detaljreguleringen er et samlet svar på innsigelser og merknader som er fremkommet underveis i prosessen.

Mattilsynet sine innspill er tatt til følge

Mattilsynet har gitt innspill til oppstart av planarbeidet, datert 16.9.2021, og gitt uttalelse til endring av varslingsgrense, datert 9. februar 2024. Mattilsynet varslet da at det kunne bli aktuelt med innsigelse på grunn av tilrettelegging for anleggsarbeid i nedslagsfeltet for drikkevann.

Vi forutsette også at Nye veier imøtekommer vannverkseier sine synspunkter i den videre planleggingen.

Vi registrerer at Nye veier har imøtekommet våre uttalelser slik at anleggsarbeid ikke skal skje i nedslagsfeltet til den kommunale drikkevannsforsyningen, og har fjernet konfliktfylt areal og formål i dette planforslaget.

Vi registrerer at dere understreker at nedslagsfeltet til den nåværende drikkevannskilden, Store Grøtvann, ikke vil bli direkte berørt av endringene i anleggsbeltet. Dere skriver videre at dette er et vesentlig poeng, ettersom Store Grøtvann er en kritisk vannkilde for området. Tiltakene som planlegges har som formål å beskytte denne kilden ved å unngå forstyrrelser i nedslagsfeltet.

Planen har også bestemmelser som ivaretar beskyttelse av råvann og infrastruktur. Påvirkning av sårbare deler av distribusjonssystemet er utredet og vi registrer at det er planlagt forbyggende tiltak sammen med Kragerø kommune.

Nye merknader til detaljreguleringsplan

Hovedinntrykket er at planforslaget som nå foreligger ivaretar Mattilsynet sine sektorområder. Vi har derfor noen mindre merknader til planen.

Drikkevann og vannforsyning

Sikring av drikkevannskilder og areal til infrastruktur for vannforsyning og avløp er en viktig del av arealplaner. Rekkefølgebestemmelser skal bidra til å sikre helhetlig planlegging i nye og/eller reviderte reguleringsplaner, og til å sikre helhetlige løsninger for vann, avløp og overvann, jf. PBL § 3-1 bokstav i).

Beskyttelse av private vannkilder

Mattilsynet ser at det er flere gode funksjonskrav og forutsetninger i byggherrens miljøplan fra reguleringsfase:

6.9.2 Funksjonskrav og forutsetninger

- Det skal, basert på kartlegging av eksisterende private drikkevannsforsyninger, utarbeides en plan som sikrer ivaretagelse av drikkevann.
- Nødvendige avbøtende tiltak for eksisterende, private drikkevannsløsninger skal være ferdigstilt før igangsetting av anleggsarbeid som kan berøre hver enkelt drikkevannsløsning.
- Det skal ikke forekomme skade på drikkevann og energibrønner i anleggsfasen.

Planbestemmelser Kragerø og Bamble kommuner

5.1 Tiltak som skal være gjennomført før igangsetting av anleggsarbeidet

Plan for drikkevannsforsyning basert på kartlegging av eksisterende private drikkevannsforsyninger, samt nødvendige avbøtende tiltak skal være ferdigstilt før igangsetting av anleggsarbeid. Med anleggsarbeid i denne bestemmelsen menes ikke avbøtende tiltak for drikkevannsforsyning.

Funksjonskrav og forutsetninger i byggherrens miljøplan fra reguleringsfase er videreført som egne bestemmelser i planen. Det er bra!

Sårbar infrastruktur

Beskyttelse av drikkevannskilde og infrastruktur blir svart ut i fagrapport vann, avløp, vannmiljø og overvannshåndtering for detaljregulering E18 Kragerø - Bamble.

Planbestemmelser Kragerø

Vi registrerer at følgende bestemmelser skal ivareta drikkevannshensynet:

3 Hensynssoner (pbl. § 12-6)

3.1 Sikrings- og faresoner (H110, H310, H320, H410) (pbl. § 12-7 nr. 2) 3.1.1 Sikringszone - Nedslagsfelt drikkevann (H110)

a) Det skal ikke igangsettes tiltak i forbindelse med samferdselsanlegget innenfor sikringszone - nedslagsfelt drikkevann H110, før det foreligger godkjent tiltaksplan for drikkevann.

b) Det skal gjennomføres tiltak i forbindelse med sikring av drikkevannskilden. Sikringstiltak som hindrer avrenning og spredning av forurensning skal gjennomføres slik at den del av samferdselsanlegget som berører nedslagsfeltet ikke påvirker vannkvaliteten negativt.

c) Samferdselsanlegget innenfor hensynssonen skal sikres mot utforkjøring både i anleggs- og driftsfasen.

Mattilsynet mener at bestemmelse 3.1 a) må presiseres:

Det skal ikke igangsettes tiltak i forbindelse med samferdselsanlegget innenfor sikringszone - nedslagsfelt drikkevann H110, før det foreligger godkjent tiltaksplan for drikkevann og denne er akseptert av vannverkseier og Mattilsynet.

Når det gjelder den fremtidige reservevannkilden Farsjø, vil den nye vannledningstraseen bli lagt nedstrøms for dette området, slik at det ikke er risiko for tilrenning eller forurensning fra anleggsarbeidene. Vi registrerer at det tenkes helhetlig beskyttelse av vassdrag med en rekke tiltak som sedimenteringsbasseng og kontrollert avrenning. Det er veldig bra!

Dyrevelferd/fiskevelferd

Vilthensyn er spesielt viktig på denne veitraseen, og vi viser her til tidligere innspill gitt at Bamble og Kragerø kommuner. De presiserer viktigheten med å ivareta økologiske funksjoner for både fisk og vilt.

Mattilsynet har ikke detaljert kunnskap å komme med, men registrerer at dette er hensyntatt i utredningene og med egne bestemmelser, eksempel 1.4.2 Viltgjerdene: Viltgjerdene er vist med linjesymbol for sikringsgjerdene i plankartet. Plassering av viltgjerdene kan justeres innenfor formålene under Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. I tilknytning til kryssområder skal det etableres fluktmulighet for vilt, og bestemmelser som sikrer bygging av viltpassasjer.

Vi ser det også veldig positivt at det utarbeides en overvåkningsplan der viltets bruk av faunapassasjene overvåkes av fagkyndig fra ett år før anleggsstart og fem år inn i driftsfasen. Avbøtende tiltak i form av justeringer av vegetasjon og terreng på faunapassasjen og tilliggende arealer, skal iverksettes dersom en faglig vurdering av overvåkningsdataene tilsier at det er nødvendig.

Fiskehelse/spredning av sykdommer

Planlagt E18 vil ha konsekvenser for følgende hovedvassdrag: Lona vassdraget (vest), Hullvannsvassdraget (midten) og Kragerøvassdraget (øst). Deler av nedbørfeltene til disse vassdragene er naturlig sure, som følge av lokal geologi som blant annet har innslag av båndgneis. I disse vassdragene er det lite rom for økt forsuring f.eks. med hensyn til å opprettholde gode livsvilkår for fisk.

Mattilsynet registrerer at fiskehelse og fare for spredning av fiske sykdommer blir ivaretatt, spesielt under bestemmelsen 1.3.4 Vassdrag.

Men vi synes kanskje bestemmelsene 1.4.5 kunne vært klarere på dette området:

1.4.5 Vern mot forurensning

- a) For å hindre spredning av uønskede organismer skal vann som blir brukt i anleggsfasen ikke flyttes mellom vassdrag.
- b) Forekomst av fremmede, skadelige arter skal kartlegges før anleggsstart, og det skal gjennomføres tiltak for å sikre at slike arter ikke spres under anleggsarbeidet.
- c) Det skal gjennomføres tiltak for å redusere partikkelavrenning og annen forurensing i anleggsfasen.
- d) Det skal utarbeides et overvåkingsprogram som er egnet til å følge opp utslippstillatelse for midlertidige og permanente tiltak der det er fare for forurenset avrenning til sjø og vassdrag.
- e) Gjeldende retningslinjer skal legges til grunn for behandling av syredannende berg i området.

Planteskadegjørere/-sykdommer

Vi mener at bestemmelsen 1.3.3 Matjord (punkt d) og Funksjonskrav og forutsetninger i byggherrens miljøplan ivaretar hensynet til plantehelse: Planteskadegjørere/-sykdommer skal ikke spres fra landbrukseiendommer, og matjorda skal være fri for karanteneskadegjørere før den blandes med annen matjord.

Vi forutsetter at det vil settes egne krav til entreprenører som ivaretar plantehelse til gjennom egne miljøoppfølgingsplaner. Her tenker vi på at maskiner som tas inn i anleggsområdet ikke er brukt på arealer med båndleggelse på grunn av planteskadegjørere.

Vi viser også til Mattilsynets veiledning «[Hvordan unngå å spre planteskadegjørere og ugras ved anleggsarbeid og flytting av jord](#)»

Med hilsen

Ingrid Flatland
spesialinspektør

Pia Beate Paulsen
seniorrådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk / This document has been electronically approved

Kopi til:
STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK



Drangedal kommune

Plan, næring og utvikling

Nye Veier AS
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Deres ref.
fd7a0a6d-b6b8-4f86-
b2ca-5cc12bcd5dc

Vår ref.
25/200 - 3

Dato
17.03.2025

Høring og offentlig ettersyn av detaljregulering for E18 Kragerø - Bamble

Kommunestyret har i møte 13.03.2025 fattet følgende vedtak 18/25:

Det er positivt at det nå går mot en ny og forbedret E18 på denne strekningen, Kragerø - Bamble. Fremtidig «Ny E18» vil bidra til bedre og raskere fremkommelighet og kan sikre god trafikkflyt og bedre tilgang på tjenester i regionen. Det kan også øke trafiksikkerheten og redusere antall ulykker på E18. I den sammenheng er det særdeles viktig at firefelts motorvei har en total bredde som sikrer at vogntog ved uforutsette hendelser får plass nok på veiskuldra ved stopp. Dessverre har det vært flere dødsulykker ved at personer har kommet ut i en veibane med trafikk i høy hastighet.

Drangedal vil, etter gjennomføring av prosjektet, bli knyttet enda tettere mot viktige arbeidsmarkeder i vår nabokommune Kragerø og våre naboregioner i Grenland og Agder, både ved at veien kommer nærmere kommunegrensa og ved at det etableres nye og planskilte kryss både ved Gjerdemyra og Fikkjebakke. Kryssene forbinder den planlagte E18 med begge innfartsveiene til Drangedal; Fv 3374 Krokenveien og Fv 38 Drangedalsveien. I tillegg mener Drangedal kommune at det er fint at krysset ved Fikkjebakke legges nært opp til industriområdet og gir muligheter for utvidelse av næringsområder.

Etablering av kollektivanlegget og pendlerparkering vil bidra til enklere bruk av kollektivtransport og samkjøring.

Drangedal er en typisk «pendler-kommune» med et felles bo- og arbeidsmarked med både Kragerø og resten av Grenland. Fylkesveiene gjennom Drangedal er også adkomst til store hytteområder i flere Telemarkskommuner. Derfor er det svært viktig at veinettet er optimalt for å sikre rask og trygg fremkommelighet. Ny E18 vil være med på å bidra til dette.

At det legges opp til høy grad av gjenbruk av dagens E18 vil ha betydning for beredskap, omkjøringsveier og ved anleggsgjennomføring. Drangedal kommune ser derfor med bekymring på at fylkesveinettet inn i Drangedal vil måtte bli benyttet som avlastningsveier for E18-trafikken, uten at dette blir særlig nevnt i plandokumentene. Strekningen fra Gjerdemyra til Straumekrysset (Fv 38) og videre ned mot Porsgrunn/Skien (Fv 356) er av dårlig standard og mangler gang- og sykkelveier.

Postadresse
Drangedal kommune
Gudbrandsveien 7
3750 Drangedal

Besøksadresse
www.drangedal.kommune.no

Telefon: +47 35 99 70 00

Epost: postmottak@drangedal.kommune.no

Bankgiro: 2635 07 00284
Org.nr.: 933277461

Det at en fylkesvei, uten forvarsel, kan bli belastet med E18-trafikk, er svært krevende. Det vil oppstå farlige situasjoner og hindre en jevn trafikkavvikling. Vi ser allerede ved dagens situasjon at det skjer ulykker og at veien er lite fremkommelig på grunn av manglende vedlikehold og opprusting av fylkesveiene. Når transportveien til sykehus og nødetater blir blokkert, settes befolkningens liv og helse på spill.

Drangedal kommune har stort fokus på trafiksikkerhet og mener at planforslaget har lite fokus på nødvendige avlastningsveier og avbøtende tiltak på disse. Det forventes at det avsettes midler til oppgradering av aktuelle omkjøringsveier.

Det er positivt at det er lagt opp til gang- og sykkelveier fra de nye kryssene og ned mot Tangen, Sannidal og Farsjø. Det er ønskelig med mindre bilbruk og mer bruk av kollektivtransport. Det bør derfor også vurderes gs-veier langs Krokenveien (Fv 3374) opp til Sagodden og langs Drangedalsveien (Fv 38) mot Merkebekk. Også andre strekninger langs fylkesveinettet, der det er mest bosetting, bør det gjøres tiltak for å øke trafiksikkerheten for myke trafikanter.

Når reguleringsplanen blir vedtatt ønsker kommunestyret i Drangedal å oppfordre Nye Veier til rask oppstart og fremdrift av utbyggingen. Dette både av hensyn til trafiksikkerhet, bosetting og næringsvirksomhet i regionen.

Kommunestyresaken kan leses i sin helhet her: [Drangedal kommunestyre, 13.3.25. Sak 18/25](#)

Med hilsen

Solfrid Klodvik
Arealplanlegger

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål 2605

Lillehammer

Telemark Fylkeskommune Postboks 2844

3702

Skien

Mari Bjørge

Kommune: Gjelder begge kommunene
Representerer: Myndigheter
På vegne av: Grenland brann og redning IKS

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Hei!

Grenland brann og redning IKS (GBR) har følgende kommentarer til reguleringsplanen.

GBR forutsetter at alle underganger og overganger blir tilpasset brannvesenets utrykningskjøretøyer jmf. <https://www.gbr.no/tilrettelegging-for-innsatsmannskaper/>
Videre forutsettes det at omkjøringsveiene i planen ikke medfører forhold som ikke er forenlig med krav til brannvesenets innsatstider jmf. Forskrift om organisering, bemanning og utrustning av brann- og redningsvesen og nødmeldesentralene, §22 Utrykningstid til brann. Dette gjelder også i de tilfellene som det er påberegnet innsats fra Østre Agder brannvesen stasjon Gjerstad, og GBR stasjon Bamble, inn i Kragerø kommune og innsats fra GBR stasjon Kragerø inn i Bamble kommune.

Det er også viktig at reguleringsplanen tar høyde for gode omkjøringsmuligheter når den nye E-18 blir stengt ved ulykker. Reguleringsplanen må heller ikke være til hinder for å se på muligheten til å kunne krysse midtrabatten for utrykningskjøretøyer hvis en under videre planlegging kommer frem til at avstanden mellom de planfrie kryssene er for lang. I tillegg må ikke reguleringsplanen være til hinder for å kunne lede alminnelig trafikk fra den ene to-feltet over til den andre to-felten under ekstraordinære forhold.

Det er også viktig at en firefelts motorvei har en total bredde som sikrer at vogntog ved uforutsette hendelser får plass nok på veiskuldra ved stopp.

Karl Arnfinn Wik

Kommune: Kragerø kommune
Representerer: Myndigheter
På vegne av: Kragerø Bredbånd AS

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Hei

Kragerø Bredbånd har mye infrastruktur som kommer i konflikt med ny e-18. Det er for det meste luftkabler, som både krysser E-18 samt går langsmed traseen. I Traseen Dørdal-Bakkevann ligger det i dag rør og kabler i bakken sammen med gatelyskabler.

Vi er da avhengig av enten å få rør under og langs ny vei, alternativt må vi bare flytte kablene noe bort fra trase.. Dette gjelder spesielt i området Tisjø-Gjerdemyra og området rundt Kragerø Næringspark og Tangen I Sannidal.

Dersom dere ønsker kart over infrastruktur og konsekvenser og kostnader på eventuelle endringer kan vi godt legge frem dette.

**ORGANISASJONER, LAG, FORENINGER
OG POLITISKE PARTIER**

Christine Bakke

Kommune: Gjelder begge kommunene
Reprenterer: Privatperson / grunneier / næringsliv
På vegne av: Bakkeveien skogsbilveilag

Lokasjon

Adresse: Bakkeveien 29 - 161, 3967 Stathelle

Innspill

Se vedlagte dokumenter.

Vedlegg

Christine_Bakke_20250321051916734-Vedlegg_1-Innspill_til_reguleringsplan_ny_E-18_Kragerø_-_Bamble_fra_Bakkeveien_skogsbilveilag.pdf

Christine_Bakke_20250321051916734-Vedlegg_2-Innspill_til_reguleringsplan_ny_E-18_Kragerø_-_Bamble_fra_Bakkeveien_skogsbilveilag.pdf

Christine_Bakke_20250321051916734-Vedlegg_3-vedlegg_1,_Innspill_til_reguleringsplan.pdf

Nye veier AS
Herreveien 57
3962 Stathelle

Christine Fjellheim Bakke
Bakkeveien 160
3967 Stathelle
Mob: 906 84 665

Bamble, 21. mars 2025

Innspill til forslag til reguleringsplan E18 Kragerø - Bamble

Grunneiere langs Bakkeveien ønsker å gi innspill til forslag til reguleringsplan E18 Kragerø - Bamble. Bygging av ny E-18 i dagens trase medfører store konsekvenser for bygda. I forbindelse med den forrige reguleringsplanen for ny E-18 ble 5 hus ekspropriert for å tilrettelegge for den traseen som da var planlagt. I reguleringsplanen som det nå gis innspill til legges det opp til å ekspropriere ytterligere 4 hus som en følge av at traseen er endret. Dette fragmenterer boligområdene rundt Bakkevann, medfører behov for ombygging av ny gårdsvei fra riksvei 363 til Bakke gård og reduserer bygdas evne og mulighet til å opprettholde et lokalsamfunn med tilstrekkelig antall innbyggere.

Svar på merknadsdokument etter innspill til verdioptimaliseringsrapport

Vi viser til innspill til verdioptimaliseringsrapporten sendt til Nye Veier i februar 2023 (vedlegg 1), hvor vi stiller oss kritiske til at valg av kombinasjonsforslaget BD-K40 kommer bedre ut enn optimalisert planforslag BD-P20. Vi mener deler faktagrunnlaget for valg av trase er uriktig, spesielt stiller vi oss kritiske til Nye Veiers svar om at «beslag av verdier i verdioptimaliseringsrapporten tar utgangspunkt i hovedveien, sideveinettet var ikke inne i verdioptimaliseringen.» Dersom man ikke tar med alt arealbeslag i beregningene er det åpenbart at det ene alternativet kommer bedre ut enn det andre. Vi forstår tilbakemeldingen slik at Nye Veier ikke har tatt med beslag av areal som følge av bygging av ny Bakkevei eller beslag av areal som følge av behov for erstatningstomter til de som mister sine hus. Det kan også se ut som at Nye Veier heller ikke har tatt med i beregningene at det i optimalisert planforslag BD-P20 allerede eksisterer en vei, og at dette dermed ikke utelukkende krever beslag av urørt natur.

Vi stiller oss kritiske til at sosiale kostnader, ref innspill, ikke er en del av metodikken som benyttes. Og vi ber om at verdsettelsen av evt. grunnverv er høy nok til å dekke opparbeidelse av erstatningstomter og nye hus langs Bakkeveien.

Innspill til dagens foreslåtte reguleringsplan

Dersom reguleringsplanen som nå foreslås likevel skal vedtas ber vi om at følgende punkter ivaretas for ny Bakkevei og beboerne som sogner til denne.

Ny Bakkevei må holde tilsvarende standard som i dag. Det bes derfor om at det i reguleringsplanen legges inn merknad om at følgende standard ivaretas:

- Asfalt
- Veibelysning
- Snuplass for vogntog/rundkjøring ved Bakkekleiv
- Kulvert for adkomst til Seteren må være minimum 3x3 meter
- Strømtilførsel til området rundt Seteren
- Krav til dumping og deponering av snø: det vil si tilstrekkelig avstand mellom Bakkeveien og Ny E-18 slik at snøbrøyting av ny E-18 ikke medfører ulempe for gårdsveien.
- Viltgjerde
- Heve høyden på foreslått/tegnet Bakkevei slik at støyskjerming mot gjenværende hus er tilstrekkelig. Støyvullen som er foreslått/tegnet bør gå i samme høyde helt fram til fjellskjæringen ved ny 3x3 m kulvert for adkomst til Seteren.
- Fortsatt adkomst til Bakkeøya sikres ved en traktor/ATV vei på sørsiden av ny E-18 fra Seteren til Bakkeøya.
- Støyskjerming på hele strekningen over Bakkevann for å redusere støy mot badeplassene, skjerm fugl- og dyreliv og redusere ytterligere forurensning av Bakkevann. Badeplassene benyttes i dag av både innbyggerne langs Bakkeveien og innbyggere i resten av Vest Bamble.

Det bes videre om at det i anleggsperioden sikres at

- Alle har adkomst til boligene sine i hele anleggsperioden
- Adkomst til E-18 via bommene opprettholdes for å lette ulempen det medfører at Bakkeveien skal benyttes som omkjøringsvei for E-18 under anleggsperioden. Dette gjør adkomst i sørgående retning enklere for beboerne.

Som erstatning for ulempen reguleringsplanen for E-18 Kragerø – Bamble medfører ber vi om

- Reguleringsplan som regulerer erstatningstomter for de som mister sine boliger. Erstatningstomter bes regulert inn i samme området som merket i kommunedelplan.
- At det anlegges ny vei til nevnte erstatningstomter. Veien må strekke seg fra bakkeveien 29 og bak nåværende bebyggelse fram til og med bakkeveien 55.
- Kostnad til opparbeidelse av erstatningstomter og nye hus blir en del av verdsettelsen av eksproprieerte boliger.
- Økonomisk kompensasjon for ulempen det medfører at vi blir færre beboere langs veien til å dekke driftskostnader.

Til slutt ber vi om at det ryddes opp i Bakkevann i forbindelse med fjerning av nåværende rasteplasser. Rasteplassene medfører store mengder søppel i Bakkevann og omkringliggende områder. Ved fjerning av rasteplassene ber vi om at det ryddes opp i området slik at naturen settes tilbake til den stand den opprinnelig hadde før naturinngrepet ble gjort.

Mvh

Grunneiere langs Bakkeveien og medlemmer av Bakkeveien skogsbilveilag

Nye veier AS
Herreveien 57
3962 Stathelle

Christine Fjellheim Bakke
Bakkeveien 160
3967 Stathelle
Mob: 906 84 665

Bamble, 21. mars 2025

Innspill til forslag til reguleringsplan E18 Kragerø - Bamble

Grunneiere langs Bakkeveien ønsker å gi innspill til forslag til reguleringsplan E18 Kragerø - Bamble. Bygging av ny E-18 i dagens trase medfører store konsekvenser for bygda. I forbindelse med den forrige reguleringsplanen for ny E-18 ble 5 hus ekspropriert for å tilrettelegge for den traseen som da var planlagt. I reguleringsplanen som det nå gis innspill til legges det opp til å ekspropriere ytterligere 4 hus som en følge av at traseen er endret. Dette fragmenterer boligområdene rundt Bakkevann, medfører behov for ombygging av ny gårdsvei fra riksvei 363 til Bakke gård og reduserer bygdas evne og mulighet til å opprettholde et lokalsamfunn med tilstrekkelig antall innbyggere.

Svar på merknadsdokument etter innspill til verdioptimaliseringsrapport

Vi viser til innspill til verdioptimaliseringsrapporten sendt til Nye Veier i februar 2023 (vedlegg 1), hvor vi stiller oss kritiske til at valg av kombinasjonsforslaget BD-K40 kommer bedre ut enn optimalisert planforslag BD-P20. Vi mener deler faktagrunnlaget for valg av trase er uriktig, spesielt stiller vi oss kritiske til Nye Veiers svar om at «beslag av verdier i verdioptimaliseringsrapporten tar utgangspunkt i hovedveien, sideveinettet var ikke inne i verdioptimaliseringen.» Dersom man ikke tar med alt arealbeslag i beregningene er det åpenbart at det ene alternativet kommer bedre ut enn det andre. Vi forstår tilbakemeldingen slik at Nye Veier ikke har tatt med beslag av areal som følge av bygging av ny Bakkevei eller beslag av areal som følge av behov for erstatningstomter til de som mister sine hus. Det kan også se ut som at Nye Veier heller ikke har tatt med i beregningene at det i optimalisert planforslag BD-P20 allerede eksisterer en vei, og at dette dermed ikke utelukkende krever beslag av urørt natur.

Vi stiller oss kritiske til at sosiale kostnader, ref innspill, ikke er en del av metodikken som benyttes. Og vi ber om at verdsettelsen av evt. grunnverv er høy nok til å dekke opparbeidelse av erstatningstomter og nye hus langs Bakkeveien.

Innspill til dagens foreslåtte reguleringsplan

Dersom reguleringsplanen som nå foreslås likevel skal vedtas ber vi om at følgende punkter ivaretas for ny Bakkevei og beboerne som sogner til denne.

Ny Bakkevei må holde tilsvarende standard som i dag. Det bes derfor om at det i reguleringsplanen legges inn merknad om at følgende standard ivaretas:

- Asfalt
- Veibelysning
- Snuplass for vogntog/rundkjøring ved Bakkekleiv
- Kulvert for adkomst til Seteren må være minimum 3x3 meter
- Strømtilførsel til området rundt Seteren
- Krav til dumping og deponering av snø: det vil si tilstrekkelig avstand mellom Bakkeveien og Ny E-18 slik at snøbrøyting av ny E-18 ikke medfører ulempe for gårdsveien.
- Viltgjerde
- Heve høyden på foreslått/tegnet Bakkevei slik at støyskjerming mot gjenværende hus er tilstrekkelig. Støyvullen som er foreslått/tegnet bør gå i samme høyde helt fram til fjellskjæringen ved ny 3x3 m kulvert for adkomst til Seteren.
- Fortsatt adkomst til Bakkeøya sikres ved en traktor/ATV vei på sørsiden av ny E-18 fra Seteren til Bakkeøya.
- Støyskjerming på hele strekningen over Bakkevann for å redusere støy mot badeplassene, skjerm fugl- og dyreliv og redusere ytterligere forsøpling av Bakkevann. Badeplassene benyttes i dag av både innbyggerne langs Bakkeveien og innbyggere i resten av Vest Bamble.

Det bes videre om at det i anleggsperioden sikres at

- Alle har adkomst til boligene sine i hele anleggsperioden
- Adkomst til E-18 via bommene opprettholdes for å lette ulempen det medfører at Bakkeveien skal benyttes som omkjøringsvei for E-18 under anleggsperioden. Dette gjør adkomst i sørgående retning enklere for beboerne.

Som erstatning for ulempen reguleringsplanen for E-18 Kragerø – Bamble medfører ber vi om

- Reguleringsplan som regulerer erstatningstomter for de som mister sine boliger. Erstatningstomter bes regulert inn i samme området som merket i kommunedelplan.
- At det anlegges ny vei til nevnte erstatningstomter. Veien må strekke seg fra bakkeveien 29 og bak nåværende bebyggelse fram til og med bakkeveien 55.
- Kostnad til opparbeidelse av erstatningstomter og nye hus blir en del av verdsettelsen av eksproprieerte boliger.
- Økonomisk kompensasjon for ulempen det medfører at vi blir færre beboere langs veien til å dekke driftskostnader.

Til slutt ber vi om at det ryddes opp i Bakkevann i forbindelse med fjerning av nåværende rasteplasser. Rasteplassene medfører store mengder søppel i Bakkevann og omkringliggende områder. Ved fjerning av rasteplassene ber vi om at det ryddes opp i området slik at naturen settes tilbake til den stand den opprinnelig hadde før naturinngrepet ble gjort.

Mvh

Grunneiere langs Bakkeveien og medlemmer av Bakkeveien skogsbilveilag

Nye veier AS
Herreveien 57
3962 Stathelle

Christine Fjellheim Bakke
Bakkeveien 160
3967 Stathelle
Mob: 906 84 665

Bamble, 17. februar 2023

Uttalelse til reguleringsplanarbeid E18 Dørdal - Tvedestrand

Grunneiere langs Bakkeveien ønsker å gi innspill til beslutningsgrunnlaget (verdiopptimaliseringsrapporten) for reguleringsplanarbeidet. Det er ønskelig med innsikt i verdiopptimalisering for strekningen mellom Dørdal og kommunegrense mellom Kragerø og Bamble (Plassen) for å gjøre en konkret vurdering av strekningen. Grunneiere stiller seg kritisk til at kombinasjonsforslaget BD-K40 kommer bedre ut enn optimalisert planforslag BD-P20 for denne delen av strekningen.

Innspillene vil i det følgende være rettet mot optimalisert planforslag BD-P20 og kombinasjonsforslag BD-K40 ettersom det er disse som anbefales å gå videre med i verdiopptimaliseringsrapporten.

Omkjøringsvei

Kombinasjonsforslaget DB-K40 legger opp til gjenbruk av eksisterende E18. Grunneiere ønsker innsikt i hvordan anleggsfasen er tenkt gjennomført med hensyn til omkjøringsvei.

Det påpekes i rapporten at:

Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø samt påvirkning på tredjepart er bedre ivaretatt ved planforslaget. Anleggsperioden vil bli lenger i gjenbruksalternativet og gi mer ulempe for tredjepart. Gjenbruk øker anleggskostnadene ettersom det er mindre kostnadseffektivt i anleggsfasen.

Hvordan er denne ulempen verdsatt for strekningen mellom Dørdal og kommunegrensen mot Kragerø? Hvordan er omkjøringsvei etter anleggsfasen planlagt og eventuelt verdsatt som et arealbeslag i rapporten? Riksvei 363 egner seg ikke for tungtransport og kan ikke benyttes. Det må derfor anlegges for et annet alternativ til dagens veinett. Er dette tilstrekkelig hensyntatt i vurderingen av de to alternativene?

Arealbeslag

Det argumenteres i verdiopptimaliseringsrapporten med at gjenbrukskonseptet gir generelt mindre arealbeslag og irreversible inngrep enn optimalisert planforslag. Det forutsettes at bruk av nåværende E18 gjør at man unngår å ta i bruk uberørte områder for trafikkformål (jf. fig. 5.2). Er det hensyntatt at optimalisert planforslag BD-P20 forutsetter gjenbruk av riksvei

363 og dermed ikke gjør krav på utelukkende nytt areal enn hva som tidligere er brukt til veiformål? Hvordan er dette verdsatt?

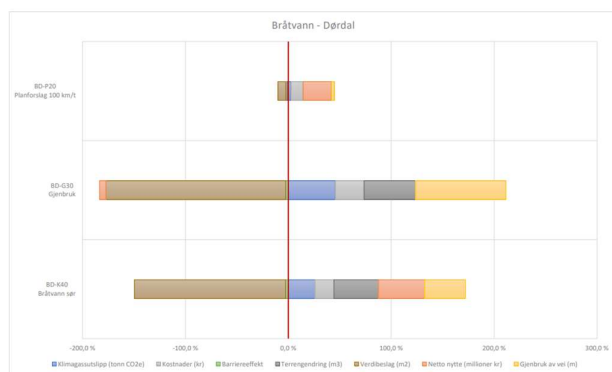


Fig 5.2. Figuren viser en grafisk fremstilling av beregningresultater for veikorsstene på strekningen Bråtvann - Dørdal. Den reite, lodrette linjen viser Reguleringsplanforslag 2021. Resultater som viser en forbedring forhold til denne referansen er vist til høyre for denne linjen. Resultater som viser en forverring i forhold til denne referansen er vist til venstre for denne linjen.

I fig 5.1 vises det at total veilengde for BD-K40 er større enn BD-P20, men likevel viser BD-P20 større arealbeslag. Grunneiere ber om innsikt i hvordan dette fremkommer.

Nye veier har allerede lagt beslag på areal knyttet til opprinnelig planforslaget BD-P10 ved at 5 boligeiendommer er ekspropriert. I fig 5.1 vises det til at kombinasjonsforslaget medfører verdibeslag av 8 bygg. Er allerede eksproprieerte bygg hensyntatt i de 8 byggene? Grunneiere mener korrekt regnestykket blir verdibeslag av $5+8=13$ bygg i kombinasjonsforslaget BD-K40. Grunneiere mener at det reelle tallene for bygg som må eksproprieeres under kombinasjonsforslag BD-K40 ligger mellom 8-12 bygg.

Det vises til i optimaliseringsrapporten at kombinasjonsforslag BD-K40 «unngår ytterligere fragmentering av området rundt Bakkevann». Dette utsagnet stiller grunneiere seg kritisk til ettersom kombinasjonsforslaget BD-K40 medfører ekspropriasjon av ytterligere 8-12 hus, i tillegg til allerede eksproprieerte hus. Det er allerede eksproprieert 5 hus i Dørdal Krets for å legge til rette for planforslaget BD-P10. Totalt antall hus i grenda var ca. 44 husstander før ekspropriasjoner. Dersom ytterligere 12 hus blir eksproprieert vil antall hus i Dørdal Krets gå fra 44 husstander til 29 husstander, en nedgang på 38%. Grunneiere mener at boligområder rundt Bakkevann blir sterkere fragmentert ved kombinasjonsforslag BD-K40 enn ved optimalisert planforslag BD-P20, ettersom innløsning av eiendommer ved ekspropriasjon i sistnevnte plan allerede er gjennomført og det kreves ytterligere innløsning av eiendommer ved kombinasjonsforslaget BD-K40.

Det synes ikke å være hensyntatt at kombinasjonsforslag BD-K40 berører urørt natur for å tilby erstatningstomter til skadelidende parter. Er erstatningstomter til boligeiere som har fått sine boliger eksproprieert tatt med i beregningen av arealbeslag?

Hva gjelder naturområder vil optimalisert planforslag BD-P20 gjenbruke eksisterende riksvei 363 og dermed ikke fragmentere naturområder i så stor grad som rapporten legger opp til.

Dersom kombinasjonsforslaget BD-K40 blir gjennomført blir det behov for omlegging av eksisterende gårdsvei langs Bakkevannet (Bakkeveien). Er det i arealbeslag hensyntatt beslag av urørt natur til ny Bakkevei?

BRÅTVANN - DØRDAL							
	BD-P10 Planforslag 2021	BD-P20 Planforslag 100 km/t		BD-G30 Gjenbruk		BD-K40 Bråtvann sør	
Geometri							
Vei i dagen (m)	19710	19897	187	21456	1746	21028	1318
Tunnel (m)	156	245	89	0	-156	-	-
Bru (m)	1086	858	-228	773	-313	735	-351
Total veilengde (m)	20952	21000	48	22229	1277	21763	811
Silingskriterier							
Klimagassutslipp (tonn CO2e)	148 630	144 643	-3 %	81 112	-45 %	109 455	-26 %
Netto nytte (millioner kr)	1054	1343	27 %	989	-6 %	1526	45 %
Analysekostnader (millioner kr)	1 949	1 810	-7 %	1 476	-24 %	1 677	-14 %
Gjenbruk av vei (m)	2500	3100	3 %	20392	80 %	10600	36 %
Arealbeslag (m2)	828 688	1 035 053	25 %	813 793	-2 %	901 867	9 %
Barriereeffekt	94,072	94,748	1 %	96,523	3 %	96,623	3 %
Audiovisuelt felt (m2)	17 385 930	22 277 475	28 %	18 816 975	8 %	20 377 800	17 %
Audiosvisuelt felt (antall bygg)	189	213	13 %	307	62 %	206	9 %
Terrengendring (m3)	7 771 282	7 905 517	2 %	3 872 278	-50 %	4 401 519	-43 %
Verdibeslag (m2)	150 651	161 971	8 %	413 618	175 %	371 936	147 %
Verdibeslag (antall bygg)	7	5	-29 %	8	14 %	8	14 %

Fig 5.1: Figuren viser beregningsresultater for veikorridorer på strekningen Bråtvann - Dørdal.

Miljøhensyn i og rundt Bakkevann

Utfylling vil ha stor miljøkonsekvens for naturmangfold og dyreliv i og rundt Bakkevann. Bakkeveien skogsbilveilag foreslo i forrige planprosess at Bakkeveien skulle legges om med fylling over Bakkevann, men fikk da avslag fra Statens vegvesen blant annet med begrunnelse i at fylling i Bakkevann var skadelig for miljøet (se vedlegg 1). Veier hensynene listet opp i vedlegg 1 like tungt i vurderingen av de to planforslagene denne gangen? Det er også næringsliv knyttet til vassdraget. Fossing Stormsolt har konsesjon til å utnytte vassdraget Bakkevann ligger i til sin produksjon av Storsmolt. Utfylling av Bakkevann vil medføre mindre vann og dermed dårligere produksjonsvilkår for en lokal næringslivsaktør. Er dette hensyntatt i vurderingen av de to alternativene? Valg av kombinasjonsalternativet BD-K40 vil også ødelegge et flott rekreasjon- og turområde i Vest-Bamble. Bakkevann har flere badeplasser som blir hyppig benyttet av beboere i Vest-Bamble og forbireisende. Utfylling og ytterligere forurensing av Bakkevann vil forringe rekreasjonsmulighetene. Hvordan er utfylling av masse i Bakkevann og forringelse av vannkvaliteten verdsatt?

Sosiale hensyn

Det er allerede gjennomført en prosess i opprinnelig planforslag BD-P10 som endte med en reguleringsplan og ekspropriasjon av 5 hus i Dørdal Krets. Beboere i Dørdal Krets var av den oppfatning at valg av veitrase var ferdigstilt. Hensikten med forrige prosess var å ferdigstille planarbeidet for hele Bamble kommune slik at beboere i Vest-Bamble kunne få sikkerhet rundt sin bo-situasjon. Dersom planforslaget BD-P10 (evt. BD-P20 som er sammenfallende for denne strekningen) ikke gjennomføres er det gjennomført ekspropriasjoner som ikke var nødvendige og som allerede har medført høye sosiale kostnader for de berørte partene og for beboere i Dørdal Krets. Er denne kostnaden verdsatt i verdiopptimaliseringsrapporten?

En veiutbyggingsprosess er krevende for berørte parter både med hensyn til tid, kostnader og sosiale hensyn. Det er vanskelig for de berørte å leve i usikkerhet om de kan fortsette å bo i sine hjem. De som risikerer å miste husene sine stilles også i en vanskelig situasjon med hensyn til vedlikehold, oppgradering og salg av eksisterende bolig. Vedlikehold og oppgradering anses som lite hensiktsmessig dersom boligen likevel skal eksproprieres innen kort tid. Salg av bolig anses som umulig ettersom det er vanskelig å finne en kjøper som er villig til å påta seg en risiko om mulig fremtidig ekspropriasjon. Muligheten for fremtidig

ekspropriasjon forringer følgelig markedsværdien av boligen og kan medføre dårligere lånebetingelser osv. Det synes urimelig å holde beboere i Dørdal Krets i en slik usikkerhet over så lang tid.

Ved en ekspropriasjon får man erstatning som tilsvarer markedsværdien for en tilsvarende bolig på Dørdal. Det finnes ingen tilsvarende boliger på Dørdal som den berørte kan kjøpe. Dermed tvinger man de berørte til å selge i et marked med lav markedsværdi (Dørdal Krets) og kjøpe i et marked med høyere markedsværdier (Feset, Stathelle, Grenland og/eller Kragerø). Eventuelt tvinges de berørte til å få bygge ny bolig på erstatningstomt på Dørdal. Med dagens priser kan bygge-kostnader for nybygg med rimelighet anses å være høyere enn markedsværdien av eksisterende bolig.

Grunneiere merker seg at disse hensynene ikke er tatt med i verdioptimaliseringsrapporten og mener at slike hensyn også bør verdsettes når man ser på kost/nytte mellom de ulike forslagene.

Mvh

Grunneiere langs Bakkeveien og medlemmer av Bakkeveien skogsbilveilag

Representert ved Christine Fjellheim Bakke
(Grunneier av gårds- og bruksnummer 67-12, 67-2 og 67-25.)

Erik Dahl

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Bamble bondelag

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Høringsinnspill ang viltpassasjer

Vedlegg

Erik_Dahl_20250318064241734-Vedlegg_1-Høringsinnspill_Reguleringsplan_E18_Dørdal_-_Bamble_Bondelag.pdf

DETALJREGULERING E18 KRAGERØ - BAMBLE

INNSPILL FRA BAMBLE BONDELAG

Planen for ny E18 Dørdal - Kragerø er stor, med mye dokumenter og innehold med omfattende vurderinger.

Bamble Bondelag vil ikke kommentere ut hele detaljreguleringen.

Men ønsker å trekke frem viltkorridorer/faunapassasjer som det viktigste for Bondelaget og ha fokus på.

Bamble Bondelag har sett gjennom omfattende dokumentasjon og presentasjoner som er lagt ut som offentlige publikasjoner og omhandler viltkorridorer/faunapassasjer ved store veiprosjekt.

Bondelaget benytter også noen av disse kildene i sitt høringssvar.

Faunapassasjer sammen med viltgjerder er et ofte brukt tiltak ved større veiprosjekter for å redusere sannsynligheten for viltpåkjørsler og opprettholde viltets mulighet til å vandre mellom leve områder på tvers av hindringer. I juni 2018 startet arbeidet med utbygging av den nye Riksvei 3 (Rv3) mellom Løten og Elverum kommuner, og denne ble åpnet for trafikk i 2020. Langs store deler av den nye riksveien er det bygd viltgjerder, og det er flere passasjer som kan benyttes av viltarter for å krysse vegen, inkludert to dedikerte viltoverganger. Dette tilsvarer ny E-18 Rugtvedt – Dørdal.

Overvåkingen har vist at både hjortevilt og mindre viltarter benytter faunapassasjene, og at passasjene ble tatt i bruk kort tid etter at veien ble åpnet.

Viltovergangene er spesielt viktige krysningspunkter for elg og hjort, noe som kan skyldes at overgangene generelt er bredere og i større grad påvirkes av omkringliggende terreng. Rådyr benyttet både over- og underganger, og krysningsfrekvensen var høyere ved passasjer nærmere kulturmark og bebyggelse

Veier fungerer ofte som hinder for viltarter, og bidrar til å dele opp landskapet slik at viltets funksjonelle habitat reduseres (van der Ree mfl., 2015). I større veiprosjekter bygges det i dag viltgjerder langs strekningene som videre forringer viltets mulighet til å forflytte seg mellom leveområder, og er spesielt begrensende for viltarter som utviser sesongmessige vandringer (Soanes mfl., 2013). Eksempelvis kan elg forflytte seg mange titalls kilometer under vår- og høsttrekket, samtidig med at store deler av elgbestanden ofte befinner seg i lavereliggende områder om vinteren, som igjen medfører økt fare for kryssninger nær store trafikkårer (Rolandsen mfl., 2010).

Bamble Bondelag har i sine vurderinger og omfattende kunnskaps innhenting blant lokale kjent folk og grunneier kommet frem til ; forslaget til faunapassasjer er mangelfullt når det kommer til plassering, utforming og antall, særskilt når det gjelder løsninger for storvilt. Bondelaget frykter at dette er et område som vil være gjenstand for utfordringer og med store mangler for all fremtid slik forslaget ligger. Lokal kunnskap om vilttrekk **må** i større grad lyttes til og tas med i vurderingene bredere enn det syntes gjort i dag.

Et slikt inngrep som vi her står overfor vil gi varige barrierer og utfordringer for viltet. Samtidig kan slike utbygginger av vei, gi muligheter for næringsutvikling og eller endret bruk på eiendommer tilknyttet veiprojektet. Dette vil igjen forsterke utfordringer for viltet.

Samtidig har det i Bamble de siste 5 år vært gjennomført dokumentasjon ved samtlige fauna passasjer langs E-18 Rugtvedt – Dørdal. Det har vært fulgt opp flere titalls viltkamera for å dokumentere bruken i tidsrommet fra veien åpnet og til nytt år 2024/2025

Denne kunnskapen syntes Nye Veier å ikke ville benytte seg av i inneværende plan for Dørdal – Kragerø

Det forventes derimot at Nye veier setter seg ned med Norconsult, Bamble Kommune og ser på materiale som er fremkommet, samt lytter til Norconsult sine anbefalinger for fauna passasjer i planområdet.

Dette må hensyntas så raskt som mulig, men senest når endelig planforslag skal ferdigstilles.

- **Øvrige kommentarer for kryssninger.**

Plassen kulvert:

- Dette er en utvidet brokonstruksjon/overgang som skal dekke både faunapassasje og vei til eiendommer og skogsområder nord for veitrase.

Dette er sterkt beklagelig at det fremmes forslag fra Nye Veier om felles faunapassasje og vei.

Dette må skilles og faunapassasje flyttes lenger nord.

- Området der tiltaket er plassert er bra og dekker et viktig markert vilttrekk samlet kunnskap, dette området er også kjent som et område som er svært utsatt for vilt påkjørsler.
- Når det gjelder dimensjonering er viltovergang må den ha en bredde på minst 40 meter.

Avstander: vest 2600 m (Auråa bru) – øst 870 m (Bakkevann bru) I virkeligheten 4280 m til Sprangfoss kulvert

Bakkevannet bru

- Dette er en konstruksjon som etableres for å krysse vestre del av Bakkevannet.
- Funksjonen som faunapassasje med denne konstruksjonen og omliggende landskap sees på som ikke eksisterende.
- Plassering har ingen knytning til markert vilttrekk samlet kunnskap.
- Terreng spesielt på nordvestre side av passasjen egner seg svært dårlig med hensyn til faunafunksjon.

Avstander: vest 870 m (Plassen Kulvert) – øst 1820 m (Dørdal kulvert)

Dørdal kulvert

- Dette tiltaket etableres med hovedfunksjon å føre Grasdalstjennbekken under veibanen.
- Tiltaket plasseres i et område som ikke har kjente vilttrekk, og i et bratt terreng som blir ytterligere forverret som følge av fjellskjæringer.
- Tiltaket vil ha svært liten funksjon som faunapassasje.
- Terreng inn mot faunapassasje fra nord er svært dårlig i dag. Dette vil bli ytterligere forringet som følge av kraftige fjellskjæringer på vest og østside av passasje. I tillegg vil omlagt vei til Rørholt ligge rett nord for tiltak med bru som krysser Grasdalstjennbekken.

Avstander: vest 1820 m (Bakkevann bru) – øst 1590 m (Sprangfoss kulvert)

Bamble Bondelag oppsummerer sine innspill.

Bamble Bondelag har vurdert innspill for E18 strekningen Kragerø-Bamble.

Generelt sett er Bamble Bondelag fornøyd med de løsninger som foreslås med faglige vurderinger, hva gjelder selve veitrasèen.

Det som Bondelaget ikke er fornøyd med, er de løsninger som foreslås for å sikre effektive og gode passasjer for hjortevilt på strekningen.

Bamble Bondelag sine vurderinger er basert på tilgjengelig kunnskap på nett, samt informasjon kommet frem i presentasjoner fra Nye Veier.

Masterødveien og Plassenveien som er foreslått knyttet sammen med veibru over ny E18 på samme sted og med en høyere standard enn i dag, vil få alvorlige negative konsekvenser dersom den bygges som felles passasje.

Viltovergangen inntegnet ved Plassen må flyttes slik at overgangen sammenfaller med markert hensynssone i kommuneplanens arealdel (ca. 250-300 m nord/østover), som ivaretar viltets faktiske bevegelsesmønster. Overgangen må hensyntas i anlegget slik at funksjonaliteten opprettholdes i anleggsperioden.

Bamble Bondelag legger til grunn at Bamble kommune vil regulere inn hensynssoner på begge sider av viltkorridorene, tilsvarende som er gjort på strekningen E-18 Rugtvedt – Dørdal.

18.03.2025

Bamble bondelag v/Erik Dahl leder

May Hilde Thorsberg

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Bamble ungdomsråd

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Hva er viktig for dere når den nye veien skal bygges?

Hvorfor er dette viktigere for dere?

- Dyra burde få flere broer. Er det lagt der dyrene har naturlig dyretråkk? Genetikk.
- trist for de som må flytte
- bra at de beholder den gamle veien
- bra at de beholder fartsgrensen på 100 siden de bruker den gamle veien

Tror dere at den nye veien vil påvirke hverdagen deres?

Bare bommen – vil ikke kjøre der for det blir så dyrt.

Er det noe i området som dere liker godt og som dere er redde for skal forsvinne når den nye veien kommer?

ikke noe spesielt, bortsett fra punktene nevnt i tidligere spørsmål.

Er det noe positivt med å bygge ny vei akkurat her?

At det er gjenbruk og bærekraftig.

Tryggere og bedre flyt i trafikken.

May Hilde Thorsberg

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Elevrådet, Rønholt skole

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Uttalelser fra elevrådet Rønholt skole.

Hva er viktig for dere?

- At dyra blir passet på - en til overgang hvor de kan krysse. Trygt for dyra og ferdes.
- Natur og miljø blir bevart så godt det lar seg gjøre.
- At det er minst mulig mennesker som må flytte, fordi det er leit for dem.

Påvirkning på hverdagen for elevene på Rønholt:

- Flere elever vil påvirkes under bygging med tanke på skolevei.
- En elev er bekymret for å måtte stå og vente på buss inntil omlagt E-18.
- Det vil bli køer på veien til Kragerø og hyttene.

-

Positivt med ny vei her:

- Raskere
- Tryggere
- Mindre kø i helger, særlig på sommeren.



Naturvernforbundet i Grenland

Til Nye Veier,
4630 Kristiansand

Grenland 30.02.2025

Vedr. Kunngjøring om høring og offentlig ettersyn –

E18 Kragerø – Bamble

Vi viser til Nye Veiers utlegging av detaljregulering E18, Kragerø - Bamble til offentlig høring og ettersyn med høringsfrist 21.03.2025.

Naturvernforbundet i Grenland og Telemark ønsker ingen firefelts motorvei på denne strekningen, men en 2/3 felts vei med midtdeler og 90 km/t.

Naturvernforbundet i Grenland og Telemark har ved flere anledninger uttalt seg negativt til planene om å bygge en firefelts motorvei på hele strekningen Bamble – Tvedestrand.

Nye Veier har tidligere orientert om at hele E18 parsellen fra Tvedestrand til Bamble har undergått en «visjonsendring» fra full firefelts motorvei for 110 km/t i ny trase for noen år siden til i dag med en nedskalering både i bredde og hastighet og til stedvis å følge eksisterende E18. Men denne endringen medfører bare en litt smalere versjon av en firefelts vei og med fartsgrense 100 km/t, noe vi ikke kan akseptere.

Nye Veier kunngjorde for en tid siden utvidet varslingsgrense når det gjaldt arealbehov for detaljregulering for E18 Gjerstad – Bamble med høringsfrist 12.02.2024.

Naturvernforbundet i Grenland uttalte seg i skriv datert 30.01 2024 der vi uttrykte bekymring på belastningen anleggsfasen ville medføre på vannforekomstene langs strekningen. Det er særlig mye forurensing i byggefasen, og vi er skeptiske til at siltgardiner på angitte steder er tilstrekkelig vern. Noen av vannveiene langs E18 tilhører vernede vassdrag. Vi etterlyste detaljerte beskrivelser for hvordan vassdragene skal vernes bedre.

Vi har tidligere i våre uttalelser til E18 på strekningen fra Tvedestrand til Bamble, gitt klart uttrykk for at E18, ut fra trafikale og miljømessige hensyn, bør bygges som en 2/3 felts motorvei for 90 km/t. En slik vei har tilstrekkelig kapasitet for dagens og morgendagens trafikk og er minst like trafikksikker som en firefelts vei. Dette er faglige vurderinger fra Statens vegvesen samtidig som kravene fra natur-, miljø- og klimahensyn bare har blitt skjerpet de siste årene.

Vi ber derfor om at Nye Veier utreder et alternativ med en 2/3-felts motorvei for 90 km/t som i stor grad følger dagens trase og at Nye Veier gjør rede for de besparelser i økonomi og arealbruk dette medfører. Lavere hastighet gir mindre energibruk med mindre utslipp av klimagasser og mikroplast til jordsmonn, elver og hav fra dekkslitasje. De økonomiske



Naturvernforbundet i Grenland

og miljømessige fordelene bør våre politikere få innsyn i ved utredning av et slikt alternativ.

Naturvernforbundet ber om at planene for en ny Sørlandsbane (SørVestbanen) blir tatt opp igjen. Vi ønsker å vri pengebruken over fra unødvendig E18 utbygging til ny jernbane. Denne banen vil overføre en god del trafikk fra E18 til ny jernbane, en viktig og nødvendig reduksjon av samfunnets store energibruk. Vi ønsker mindre arealbruk, bedre miljø og en klimavennlig utvikling. Vi ønsker en politikk i tråd med miljø- og klimakrav fra FN og internasjonale avtaler, og som vil bli skjerpet fra EU i tiden som kommer.

For å redusere de negative effektene av byggingen foreslås en rekke avbøtende og kompensierende tiltak. Disse tiltakene er beskrevet i detalj i flere fagrapporter utarbeidet for prosjektet, inkludert rapporter om hydrologi, vann, avløp og overvannshåndtering, klimabudsjett, myr og forurenset grunn. Det er viktig å nevne at i tillegg til tiltakene som beskrives for prosjektet i dag, så kan det være behov for ytterligere tiltak avhengig av de lokale forholdene.

Når likevel Nye Veier ser bort fra disse innsigelsene, har vi følgende innspill til den foreliggende planen:

Vann:

For å minimere de negative effektene på vann og vassdrag er det planlagt flere tiltak og beskrivelsen påpeker at anleggsarbeidet uunngåelig vil påvirke vannkvaliteten i Hullvann og Farsjø, spesielt i anleggsfasen. Tiltakene som er foreslått for å minimere forurensning og ivareta vannkvaliteten, som **rensing av veivann, bruk av siltgardiner, og overvåking av vannkvalitet, er viktige**. Det er imidlertid viktig å:

- Ta hensyn til at Hullvann og Bakkevannet er en del av et vernet vassdrag, og at det skal tas spesielt hensyn i et bredt belte langs vannet.
- Ta hensyn til at Farsjø vil bli en benyttet reservevannkilde, og det må tas spesielt hensyn til dette.
- Det er et absolutt krav om bruk av rene masser ved utfylling i vannforekomster.
- Sikre at rensiltakene er tilstrekkelige for å fjerne forurensende stoffer.
- Detaljplanlegge plassering og utforming av siltgardiner for å sikre optimal effektivitet.
- Etablere et program for overvåking av vannkvaliteten Hullvann og Farsjø som kan bli påvirket i både anleggs- og driftsfasen.



Naturvernforbundet i Grenland

- Ta i bruk naturbaserte løsninger for håndtering av overvann, for eksempel bruk av regnbed og infiltrasjonsgrøfter.
- Kartlegge og vurdere alle bekker og mindre vannforekomster som kan bli berørt av anleggsarbeidet.
- Sulfidholdige masser må ikke brukes/deponeres slik at avrenning fra disse tilføres Kragerøvassdraget og/eller myrområder.

Klima:

Prosjektet vil medføre betydelige klimagassutslipp. Tiltakene som er foreslått, som minimering av arealbeslag, sirkulær massehåndtering, og bruk av lavutslippsmaterialer, er viktige for å redusere utslippene. Det er imidlertid viktig å:

- Kvantifisere klimagassutslippene knyttet til prosjektet, og utarbeide et klimabudsjett.
- Vurdere alternative løsninger som kan bidra til å redusere utslippene ytterligere.
- Utarbeide en plan for å kompensere for de uunngåelige utslippene.
- Benytte fossilfrie maskiner og transportmateriell
- Etterspørre og ta i bruk lavkarbon asfalt og teste ut resirkulert asfalt.
- Ved kollektivknutepunktene (Gjerdemyra og Tangen) skal det tilrettelegges for el-billading, sykkelparkering under tak, trygge og attraktive g/s veier.

Forurenset grunn:

Prosjektet vil medføre risiko for spredning av forurensning fra grunnen. Tiltakene som er foreslått, som kartlegging av forurenset grunn og håndtering av forurensete masser i henhold til tilstandsklasser, er nødvendige.

Det er imidlertid viktig å:

- Gjennomføre en grundig risikovurdering for forurenset grunn, med fokus på å identifisere potensielle kilder til forurensning og spredningsveier.
- Utarbeide en plan for håndtering av forurenset grunn, med klare prosedyrer for prøvetaking, analyse, og håndtering av masser.



Naturvernforbundet i Grenland

- Vurdere behovet for å etablere et deponi for forurensede masser.
- Sikre at entreprenøren har tilstrekkelig kompetanse og kapasitet til å håndtere forurenset grunn på en forsvarlig måte.

Natur og miljø:

I det videre planarbeidet må resultatene av ny kartlegging legges til grunn og det må tas hensyn til naturverdier av nasjonal og/eller vesentlig regional interesse. Rundt ny trasé er det registrert flere naturtyper av nasjonal verdi. Det er avgjørende med en grundig plan for miljøoppfølging i hele anleggsperioden for å sikre at tiltakene gjennomføres som planlagt og at negative effekter minimeres. «Byggherrens miljøplan» gir en overordnet beskrivelse av miljøoppfølgingen, men det er behov for en mer detaljert plan som beskriver ansvarsfordeling, overvåkingsprogram, og tiltak ved avvik.

Rapportene som legges frem gir en detaljert beskrivelse av planlagte tiltak, men inneholder ikke en evaluering av tiltakenes effektivitet. For å vurdere tilstrekkeligheten, må man se på hvert enkelt tiltak i kontekst av de spesifikke miljøutfordringene. Flere av tiltakene virker lovende, men det er usikkerhet knyttet til effekten av andre. Tiltakenes effektivitet vil avhenge av grundig planlegging, nøye gjennomføring og kontinuerlig overvåking. Det er derfor viktig å fortsette å vurdere og justere tiltakene etter hvert som mer kunnskap blir tilgjengelig. **En grundig plan for miljøoppfølging i anleggsfasen er avgjørende** for å minimere negative effekter og sikre en bærekraftig utvikling.

Punktet for naturmiljø nevner kun myr og hule eiker. Det må utvides slik at det ivaretar naturverdiene med svært viktig verdi.

Deponering av masser:

Gjenbruk av masser er avgjørende, og det er u hensiktsmessig å transportere masser fra Bamble til Kragerø for deponering.

Næringsområdet Fikkjebakke har allerede et overskudd av masser, som kan brukes til opparbeidelse av næringsområdet. Det er her ikke behov for tilføring av ytterligere masser.

Det må ikke deponeres masser i myrlendt terreng eller i områder med høy natur og rekreasjonsverdi.



Naturvernforbundet i Grenland

Fauna og vilt:

Det er store arealer sydøst for traseen som er å regne som viktige viltområder med stor vilttetthet, lite bebyggelse og menneskelig aktivitet.

Målet fra Kommunedelplanen om at «Ny E18 ikke blir en betydelig barriere for trekk av storvilt» kan vanskelig oppnås med foreslåtte vilthensynstiltak. De foreslåtte endringene fra Kragerø viltutvalget må gjennomføres i sin helhet mht. vilt og faunapassasjer.

Tilleggsuttalelse til bestemmelsene for reguleringsplanforslag for E18 Kragerø – Bamble

For å spesifisere angående planbestemmelsene. Punkt 1.3.2. *Naturmiljø* omtaler kun myr, kantvegetasjon, reetablering og hule eiker. Selv om bestemmelsene inneholder viktige føringer, ivaretar det ikke tilstrekkelig de verdifulle naturverdiene i området.

Håndtering av hule eiker kan håndteres bedre, med forslag til tillegg i bestemmelsen:

- *Det skal vurderes alternative tiltak for å bevare hule eiker in situ. Kun der det ikke er mulig å bevare treet på opprinnelig sted, skal det felles og flyttes til trekirkegård.*

Det er foretatt kartlegging av naturtyper (NiN-kartlegging), og disse må tas hensyn til i reguleringsbestemmelsene.

- **Identifiserte naturtyper** iht. beskrivelsessystemet for Natur i Norge (NiN) skal ivaretas. Tiltak som berører slike områder skal begrenses, og eventuelle inngrep skal vurderes opp mot prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12, med særlig vekt på føre-var-prinsippet.

- **Avbøtende tiltak** skal iverksettes dersom reguleringsområdet inneholder naturtyper klassifisert som svært viktige (A-verdi) eller viktige (B-verdi). Dette kan inkludere justering av traseer, etablering av buffersoner eller tiltak for restaurering og økologisk kompensasjon.

- **For naturtyper som er truet eller sårbare** i henhold til NiN-systemet, skal det gjennomføres en konsekvensutredning før inngrep. Der hvor naturtypen ikke kan unngås,



Naturvernforbundet i Grenland

skal det utarbeides en økologisk restaureringsplan for å sikre gjenoppretting av naturverdiene etter anleggsfasen.

Etablering av hensynssone og bestemmelsene:

Områder med kartlagte naturtyper av stor og svært stor verdi etter Natur i Norge (NiN)-metoden skal reguleres som hensynssone. I områder regulert til hensynssone skal tiltak som kan medføre skade på naturverdier unngås.

Eventuelle inngrep må vurderes opp mot prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 og avbøtende tiltak skal gjennomføres for å redusere de negative konsekvensene.

Saskia Wanders, Naturvernforbundet i Grenland
Helge Granlund, Naturvernforbundet i Telemark

Kopi til:

Holger Schlaupitz, Naturvernforbundet Oslo
Bamble kommune
Kragerø kommune
Gjerstad kommune

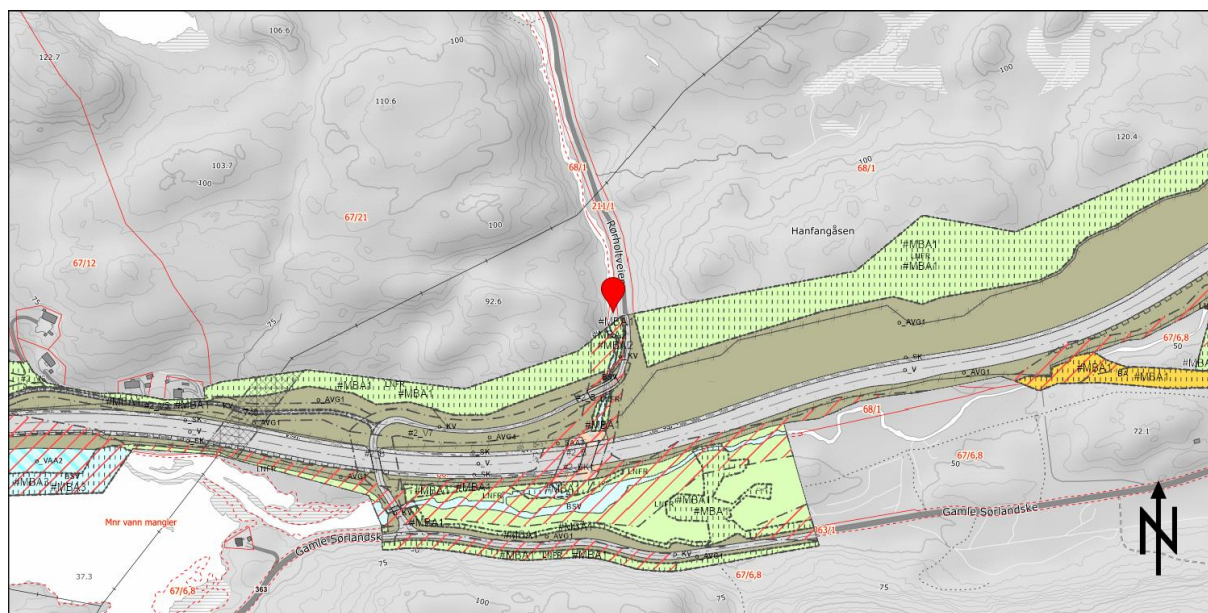
Simen THORSDAL

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: 996013545

Lokasjon



Innspill

Innspill til Reguleringsplanforslaget fra Rørholt vel.

Ved spleising av nybygd vei over elva fra Grasdaltjenn, mot nåværende Rørholtvei fv 3364, må det sørges for at nyveien føres forbi de dårlige grunnforholdene, i den håndbygde veien fra 1890 tallet, som går langs elva. Den nye undergang ved Bakkeveien, veibredde for møtende trafikk og stigningsforhold må være i henhold til dagens regler for de største vogntog (tømmerbiler og maskintraller for anleggsmaskiner).

Det bør etableres en dialog med veieier av Fv 3364 for å anlegge et steindeponi, for å ta vare på sprengsteinressursen fra E-18 anlegget, til framtidig utbedring av Fv 3364.

**GRUNNEIERE, PRIVATPERSONER
OG NÆRINGSLIV**

Abbas H. Fadel

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Adresse: Bakkeveien 29, 3967 STATHELLE

Innspill

Hei . Takk for en hyggelig møtte på torsdag det var veldig interessant. og som vi har diskutert så er jeg veldig bekymret over støy situasjonen . Eiendom bakkeveien 29. Gnr 67_bnr 34

E18 nærmere huset. Ca 25 m . den nye veien vil gå så nærme boligen at dette vil medføre en betydelig endring av støybildet. det vil resultere en betydelig forstyrrelser i hverdagen her.. *kommer nok ikke til å sove etter nattskift* å ligge tett inntil en trafikkert motorvei med 100 km/t. bakkeveien 29 ligger spesielt utsatt høyt i terrenget og nær veien... ser at eiendommen ligger i rødt støybilde på kartet ! har 2 soverom stuen og uteområder mot veien , spesielt når dere nevner i tabell 4-2 og 5-2 Bygg med støyfølsomt bruksformål langs fremtidig E18 der støy på fasade er over grenseverdi (55dB), Bakkeveien 29 ligger på 69 dB etter at det er inkludert langsgående støyskjermingstiltak.!

men dere nevner at jeg kan be om innløsning av eiendommen !!! og da tenker jeg...

veiutbyggingsprosessen er krevende både med hensyn til tid og kostnader det er vanskelig å leve i usikkerhet det er vanskelig situasjon med

hensyn til vedlikehold,

jeg har pusset opp litt men ikke mye .

Vedlikehold og oppgradering anses som lite hensiktsmessig siden boligen må vurderes for lokale støytiltak ^ Eventuelt Salg av bolig anses som umulig ^ ettersom det er vanskelig å finne en kjøper som er villig til å påta seg en risiko som fremtidig E18 nabo . jeg ønsker jo å videre pusse opp eiendommen det settes en stopper for lysten til å gjøre noe . det gjelder både bruk av penger og tid . over tid er dette en stor belastning prosjektet kan ta 4-_5 år , tenker også på støy under byggeprosessen..

og etter møtet med dere trur jeg det nytter ikke med støyskjermingstiltak eller hjelper litte kanskje ..

E18 så nærme huset uteområder blir ubrukelige uansett løsning eller tiltak og med nye vinduer og dører de må jo være lukket på grunn av støybildet..og med det innløsning av eiendommen trur jeg er det beste.

Ingolf cato haugen Refsnes

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 67/11

Innspill

Vi krever sikring av fjellskjæringer ved sæteren/bakkevann i form av gjerder på toppen , her er det ikke sikring og det er mye barn og vilt som kan falle ned på veien

Ingolf cato haugen Refsnes

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 67/11

Innspill

Vi har en gammel garasje stående på eiendommen ,ønsker å beholde denne på sæteren

Ingolf cato haugen Refsnes

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 67/11

Innspill

Vi er grunneiere på bakkeveien 82 og har hus som er merket innløst når ny trase kommer, i den forbindelse ønsker vi og beholde den nye garasjen som ble satt opp i 2023, den er ønsket og beholde ifm at vi fortsatt vil benytte vannet og ha lagringsplass, samt at plassen har vært med familien i 4 generasjoner

Ingolf cato haugen Refsnes

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 67/11

Innspill

Tilkomst til sæteren, via kulvert er det viktig at denne har minimumhøyde/bredde 3x3 meter

Ingolf cato haugen Refsnes

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 67/11

Innspill

Badeplassen ved sæteren må opprettholdes som rekreasjons området for bygdas innbyggere

Ingolf cato haugen Refsnes

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 67/11

Innspill

Ønsker å opprettholde strømtilførsel på sæteren

Jarle Westgård

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Grunneier

Lokasjon

Adresse: bakkeveien 73, 3967 Stathelle

Innspill

Vi krever at badeplassen på Sæteren skal beholdes som rekreasjonsområde for bygdas innbyggere

Jarle Westgård

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Grunneier

Lokasjon

Adresse: Bakkeveien 73, 3967 Stathelle

Innspill

Vi vil beholde strømtilførselen på Sæteren

Jarle Westgård

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Grunneier

Lokasjon

Adresse: Bakkeveien 73, 3967 Stathelle

Innspill

Vi vil beholde de to uthusene ned mot Bakkevann.

Jarle Westgård

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Grunneier

Lokasjon

Adresse: Bakkeveien 73, 3967 Stathelle

Innspill

Kulverten ned mot Bakkevann krever vi skal være 3x3 meter slik at vi kan komme gjennom med traktor

Jarle Westgård

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Grunneier

Lokasjon

Adresse: bakkeveien 73, 3967 Stathelle

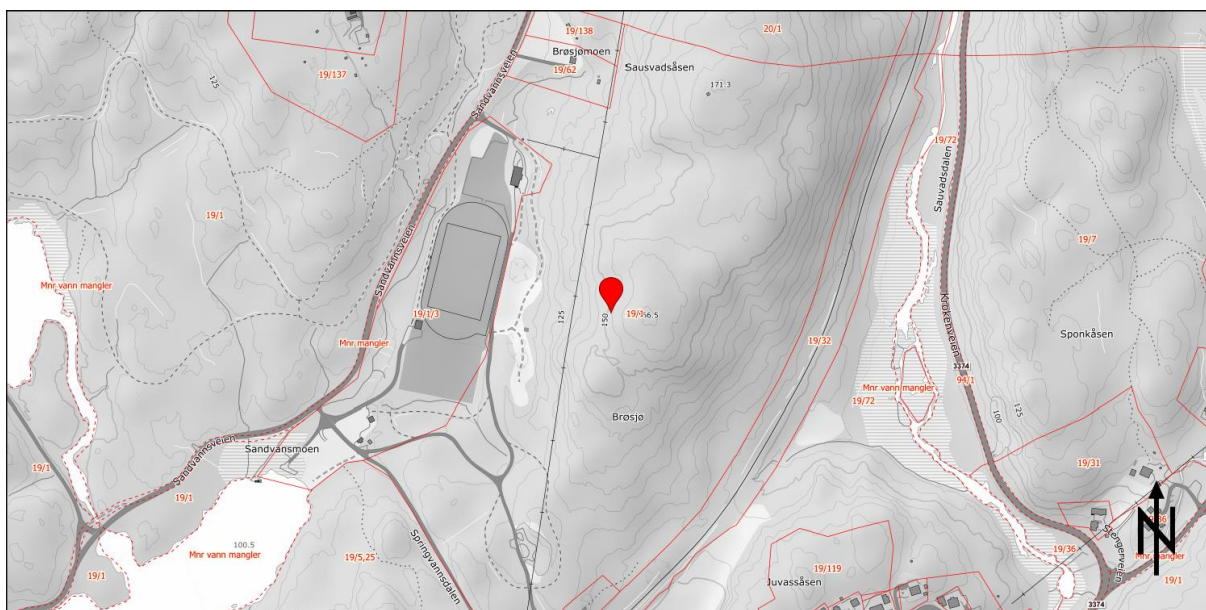
Innspill

Vi krever sikring i form av gjerde på toppen av den høye fjellskjæringen på Sæteren/Bakkevann.
Her bor det små barn ikke langt unna fjellskjæringen

Arild Kolstad

Kommune: Gjelder begge kommunene
Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv
På vegne av: Kroken Naturstein as

Lokasjon



Innspill

Stein fra Kroken Naturstein kan benyttes som kortreist stein til prosjektet. Kroken naturstein fikk konsesjon for uttak av 7.1 mill fast kubikk i 2024. 50% av uttaket er naturstein for muring og resterende volum til knusing til eks pukk og grus. Bruddet har ikke startet kommersiell drift, men jobber mot en oppstart våren 2025. Dersom dette er interessant for prosjektet E-18 Bamble - Kragerø, ta kontakt.

Mere informasjon om driftsplan og konsesjonen for uttaket, finner dere hos Direktoratet for mineralforvaltning. (DIRMIN) under kublikøllen fjelltak i Kroken.

Linda Ranum

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Ved bygging av ny E18 via Dørdal må det tas hensyn til følgende punkter:

Gjennomføringstiltak i anleggsperioden. Hvilke planer er det for å løse:

- adkomst til eiendom
- adkomst til fritidsboliger
- Skoleskyss
- Utrykningskjøretøy
- Myke trafikanter

Ivareta dagens brukere av Gamle Sørlandske og Rørholtveien når E18 blir midlertidig lagt om via Dørdal. Veikryss vil fungere dårlig ved Bakkeveien da sjåførere som kommer sørfra vil anta alle skal videre sørover på E18 og ikke mulig videre på Gamle Sørlandske samt trafikanter til og fra Rørholt kan risikere å ikke komme ut på veien.

Anleggsperiode med omkjøring må legges utenfor turistsesong.

Niels Schweigaard

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 61/1

Innspill

Høringsuttalelsen gjelder nytt forslag til ny E 18, med høringsfrist 21. mars 2025.

Uttalelsen gjelder to forhold

1. Viltovergang ved Plassen
2. Driftsforhold syd i Kåseskogen (67/21 i Bamble)

Den foreslåtte faunpassasjen kombinerer bro for veien inn til Masterød, og overgang over E 18 for viltet. I tillegg bør nevnes at veien i dag også benyttes av et betydelig antall turgåere. Det er grunn til å regne med at antall turgåere i fremtiden vil øke når veiutbyggingen tilrettelegger for rundturer, både mot Skautjern og mot Hullvann/ Auråen.

Faunpassasjen ved Plassen er dessuten spesielt viktig – på østsiden av skogsområdet ligger Bakkevann/ Skautjern som en barriere, og på vestsiden Hullvann. For viltet som trekker i dette området i en nord/syd gående akse vil denne passasjen være eneste mulighet.

Dette tilsier etter min oppfatning at viltpassasjen plasseres der viltet erfaringsmessig trekker, og det er noe lenger mot øst – i området med krabbefeltet på E 18. En slik delt løsning vil også ha den fordel at vei/ turvei/ bro til Masterød og viltovergang blir separert, slik at viltet ikke forstyrres i bruken av overgangen. I dette området er det heller ingen stier/tråkk som benyttes av turgåere.

Dersom delt løsning ikke blir akseptert av Nye Veier, er det noen forhold som etter min oppfatning må hensyntas ved utforming av faunpassasjen.

Det må tilrettelegges for at viltet kan trekke over passasjen uten å måtte benytte veien. Dette forutsetter at inngangen til viltovergangen – ned bakken når man kommer sydfra - gjøres videre enn slik terrenget er i dag, slik at en traktfunksjon ned bakken og inn på veien på broen unngås.

Videre bør det sørges for egnet lokal vegetasjon som markerer skille mellom vei og faunpassasje og gir ly for viltet. Antagelig vil det beste være å grave opp og flytte lokale trær av passende størrelse. Viltpassasjen på Langrønningen viser at det ikke er noen god strategi å benytte små trær/ planter.

Det andre forhold jeg ønsker å ta opp er tilrettelegging av driftsforholdene for tømmerdrift i sydenden av Kåseskogen (67/21). I dette området foreslås det å anlegge en ny vei på nordsiden av E 18 – Rørholtveien og Bakkeveien.

Det er åpenbart at denne veien og medfølgende terrenginngrep vil få konsekvenser i forhold til fremtidig drifter – både for bruk av driftsveier i området, lagring av tømmer på leggeplass og henting av tømmer med tømmerbil.

Jeg har ikke funnet noe i det utsendte materiale som viser at dette er vurdert og at løsninger er funnet og tilrettelagt for i forbindelse med det nye veianlegget. Jeg vil derfor be om at dette vurderes og løses – og minner om at AT Skog var involvert i forbindelse med arbeidet på parsellen Rugtvedt – Dørdal. Jeg har tatt opp denne problemstillingen med min skogbruksleder i AT Skog, som ikke hadde kjennskap til at de var blitt involvert i forbindelse med planen.

Jeg minner også om at det går en kraftledning gjennom den sydlige delen av Kåseskogen, og at foreslåtte løsninger må ta hensyn til høyden til ledningene.

Vedlegg

Niels_Schweigaard_20250325114303504-Vedlegg_1-Høringsuttalelsemars2025.pdf

E 18 Bamble – Nye Veier – høringsuttalelse fra Niels Schweigaard ((gnr/bnr 61/1 og 67/21).

Høringsuttalelsen gjelder nytt forslag til ny E 18, med høringsfrist 21. mars 2025.

Uttalelsen gjelder to forhold

1. Viltovergang ved Plassen
2. Driftsforhold syd i Kåseskogen (67/21 i Bamble)

Den foreslåtte faunpassasjen kombinerer bro for veien inn til Masterød, og overgang over E 18 for viltet. I tillegg bør nevnes at veien i dag også benyttes av et betydelig antall turgåere. Det er grunn til å regne med at antall turgåere i fremtiden vil øke når veiutbyggingen tilrettelegger for rundturer, både mot Skautjern og mot Hullvann/ Auråen.

Faunpassasjen ved Plassen er dessuten spesielt viktig – på østsiden av skogsområdet ligger Bakkevann/ Skautjern som en barriere, og på vestsiden Hullvann. For viltet som trekker i dette området i en nord/syd gående akse vil denne passasjen være eneste mulighet.

Dette tilsier etter min oppfatning at viltpassasjen plasseres der viltet erfaringsmessig trekker, og det er noe lenger mot øst – i området med krabbefeltet på E 18. En slik delt løsning vil også ha den fordel at vei/ turvei/ bro til Masterød og viltovergang blir separert, slik at viltet ikke forstyrres i bruken av overgangen. I dette området er det heller ingen stier/tråkk som benyttes av turgåere.

Dersom delt løsning ikke blir akseptert av Nye Veier, er det noen forhold som etter min oppfatning må hensyntas ved utforming av faunpassasjen.

Det må tilrettelegges for at viltet kan trekke over passasjen uten å måtte benytte veien. Dette forutsetter at inngangen til viltovergangen – ned bakken når man kommer sydfra - gjøres videre enn slik terrenget er i dag, slik at en traktfunksjon ned bakken og inn på veien på broen unngås.

Videre bør det sørges for egnet lokal vegetasjon som markerer skille mellom vei og faunpassasje og gir ly for viltet. Antagelig vil det beste være å grave opp og flytte lokale trær av passende størrelse. Viltpassasjen på Langrønningen viser at det ikke er noen god strategi å benytte små trær/ planter.

Det andre forhold jeg ønsker å ta opp er tilrettelegging av driftsforholdene for tømmerdrift i sydenden av Kåseskogen (67/21). I dette området foreslås det å anlegge en ny vei på nordsiden av E 18 – Rørholtveien og Bakkeveien.

Det er åpenbart at denne veien og medfølgende terrenginngrep vil få konsekvenser i forhold til fremtidig drifter – både for bruk av driftsveier i området, lagring av tømmer på leggeplass og henting av tømmer med tømmerbil.

Jeg har ikke funnet noe i det utsendte materiale som viser at dette er vurdert og at løsninger er funnet og tilrettelagt for i forbindelse med det nye veianlegget. Jeg vil derfor be om at dette vurderes og løses – og minner om at AT Skog var involvert i forbindelse med arbeidet på parsellen Rugtvedt – Dørdal. Jeg har tatt opp denne problemstillingen med min skogbruksleder i AT Skog, som ikke hadde kjennskap til at de var blitt involvert i forbindelse med planen.

Jeg minner også om at det går en kraftledning gjennom den sydlige delen av Kåseskogen, og at foreslåtte løsninger må ta hensyn til høyden til ledningene.

Med hilsen

Niels Schweigaard

Ole Thomas Westgård

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Adresse: Bakkeveien 61, 3967 Stathelle

Innspill

Vi har små barn og krever sikring på toppen av fjellskjæringa på sæteren

Roy Tore Bakkekleiv Haukedal

Kommune: Bamble kommune

Reprenterer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Adresse: Bakkeveien 111, 3970 Stathelle

Innspill

Jeg er eier av plassen Bakkekleiv, Bakkeveien 111.

Mine innspill til reguleringsplan i fbm Ny E18.

Vi på Bakkekleiv mister tilgang til Bakkevann og vi mister vår båt plass. Vi har avtale med grunneiernabo Jarle Westgård om å finne ny plass til båten. Da trenger vi tilgang under tiltenkt kulvert ved Sæteren. Den kulverten må være 3m x 3m for at vi skal kunne bruke den med traktor.

Det vil bli en støyproblematikk som må løses. Her blir det både utvendig støy, og innvendig støy.

Innvendig støy medfører en endel tiltak på eksisterende bygningsmasser.

Håper på en positiv dialog.

Thor Egil Gruer

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

Lokasjon

Adresse: Gamle Sørlandske 161, 3967 Bakkevang

Innspill

a. Tilgang vann

Vi har siden hytta sto ferdig – ca 1967 – hatt drikkevann fra Gongelva som renner ut i Bakkevang rett nedenfor hytta. Vannkvaliteten har vært meget tilfredsstillende. (Tinglys rettighet med Grunneier)
Det uklart hvordan dette vil forholde seg/løses i anleggsperioden og etter at ny veg er ferdig utbygd.

b. Tilkjørsel til hytta

Vi har forstått at Gamle Sørlandske vil bli lagt om som omkjøringsvei. Det fremstår uklart hvordan adkomsten til hytta sikres under anleggsperioden og senere. (Avkjøringen er tinglyst rettighet).

c. Støy

Det er bekymringsfullt hvordan støynivået vil bli i anleggsperioden og når E18 er ferdig. Også i forhold til våtmarksområdet ved utløpet av Gongelva. I anleggsperioden forstår vi det slik at det vi være aktivitet både på nye E18 og Gamle Sørlandske, ved nedkjøringen til hytta, samtidig.

Tim A. Kronborg

Kommune: Bamble kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Olav Steinar Bjordam

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Vedlegg

Tim_A_Kronborg_2025032511503634-Vedlegg_1-2024-1311-30_-_Innspill_E18_Kragerø_-_Bamble_på_vegne_av_grunneier_av_flere_eiendommer_i_Bamble.pdf

Tim_A_Kronborg_2025032511503634-Vedlegg_2-2025_mars_vedlegg_innspill_E18_Olav_Steinar_Bjordam.pdf

Fra: SM_NO_E18GB
Emne: VS: 2024/1311-30 - Innspill E18 Kragerø- Bamble på vegne av grunneier av flere eiendommer i Bamble
Vedlegg: 2025_mars_vedlegg innspill E18 Olav Steinar Bjordam.pdf

Hei,

Dette innspillet sendes inn på vegne av Olav Steinar Bjordam, eier av flere eiendommer i Bamble som grenser inn til eksisterende og ny E18.

Dette innspillet kommer i tillegg til tidligere innspill som er sendt inn ved tidligere høringer, og det forutsettes at også disse tas med i nye vurderinger.

Vi ser at deler av det som er spilt inn fra Bjordam tidligere er vurdert positivt og lagt inn i planforslaget som nå ligger til høring, noe vi setter pris på.

- **Flerbruksovergang ved Pladsenveien, (se vedlegg 01).** Der viser vi også til tidligere merknader, og vi støtter oss til vurderinger gjort av bl.a «NINA» i etterkant av andre veiutbygginger. Viltovergang bør ikke legges sammen med en overgang for biler og personer der det kan unngås, og ved plassering av viltoverganger må man ta hensyn til eksisterende trekruter og terrenget på begge sider av viltovergangen. Vi opprettholder kravet om at overgang for trafikk og fotgjengere bygges atskilt fra viltovergang, og at viltovergang etableres med bredde som anbefalt av viltfaglige myndigheter. Viltovergang må bygges noe nordøst for planlagt flerbruksovergang ved Pladsenveien.
- **Driftsvei/skogbilvei på nordsiden av E18 fra Pladsenveien ned forbi Skaugtjenna og ned mot Eiesbekken.** Denne er lagt inn i planforslaget med bakgrunn i tidligere innspill fra Bjordam, noe vi setter stor pris på. Her kan det være mulig å koble denne driftsveien til Masterødveien noe lenger nord enn det som er vist i planforslaget, og at man da vil få mindre terrengarbeid, men vi regner med at dette kan vurderes nærmere i prosjekteringsfasen
- **Gamle Sørlandske 399 (61/27) og 401(61/26) (se vedlegg 02)** Bygninger på begge disse eiendommene skal rives, og atkomst over E18 til dette området fjernes. Innløsningsverdier/kompensasjon for disse eiendommene tas i egne forhandlinger med Nye Veier. Atkomst til området sikres gjennom driftsvei/skogsbilvei fra Masterødveien, på nordsiden av ny E18.
- **Undergang under E18 ved Bakkevann (Se vedlegg 3)** Her er det behov for en undergang med planert bredde i min. 2,5 meters bredde. Dette vil være en passasje for mindre vilt og rådyr, og i tillegg være til bruk for grunneier ved drift/skjøtsel av området, og for trafikk med ATV og henger. Denne undergangen vil i tillegg være til bruk for allmennheten som benytter området til rekreasjon.
- **Eiendommene på Skauen/Skogen (se vedlegg 4)** Dette gjelder boligeiendom Gamle Sørlandske 395, fritidseiendom gamle Sørlandske 397, og driftsbygning som ligger nærmere E18. Dette området vil få vesentlig forringet bruks- og omsetningsverdi som følge av planene om bygging av ny E18, og ikke minst etter bygging av E18. Områdene vil bli meget støyutsatt, og med mindre det gjøres store og kostnadskrevenne tiltak på bolig og fritidsbolig, vil disse ikke lenger være egnet til dagens bruk. I tillegg vil uteområdene bruksmessig bli drastisk forringet. Vi anmoder om at disse bygningene kan innløses i stedet for å bli påkostet vesentlig for å kunne oppnå tilfredsstillende lydnivå innvendig. Vi ber om forståelse for at både bolig og fritidsbolig ikke vil ha noen bruks- eller markedsmessig verdi etter etablering av ny utvidet E18 med de konsekvenser det får. Når det gjelder driftsbygningen kan den fortsatt brukes også etter bygging av ny E18. Dette er et kombinert drifts/lagerbygg, der det ikke er varig opphold verken av mennesker eller dyr, og dette bygget vil fortsatt ha en bruksverdi for grunneier,

selv om det ved et evt. salg trolig vil få en redusert markedsverdi. Dette kan vurderes når man diskuterer løsninger for de to bygningene som ønskes innløst.

- **Borehull/vanntilførsel til Gamle Sørlandske 395 og 397 (se vedlegg 4)** Det er boret to dype hull med pumper for vanntilførsel til disse to eiendommene. Vi ber om at bortfall av disse vurderes kompensert, og vi ber primært om at borehull ved Gamle Sørlandske 397 forsøkes beholdt, da dette er vannkilden også til driftsbygning, som har behov for vann knyttet til dagens drift, og som ønskes videreført etter bygging av ny E18. Dersom det under anleggsarbeid/sprenging ved bygging av ny E18 skulle oppstå skader på borehullet/vannkvaliteten forringes, vil det kreves at Nye Veier bekoster etablering av ny vanntilførsel.
- **Støyskjerming av E18 langs Bakkevann og Skaugtjenna.** Vi anmoder om, og håper at Nye Veier og utførende entreprenør bestreber seg på å bygge voller/støyskjermer langs veien på denne strekningen for å redusere lydforurensing og for å skjerme omgivelsene best mulig.

Med vennlig hilsen, for Olav Steinar Bjordam

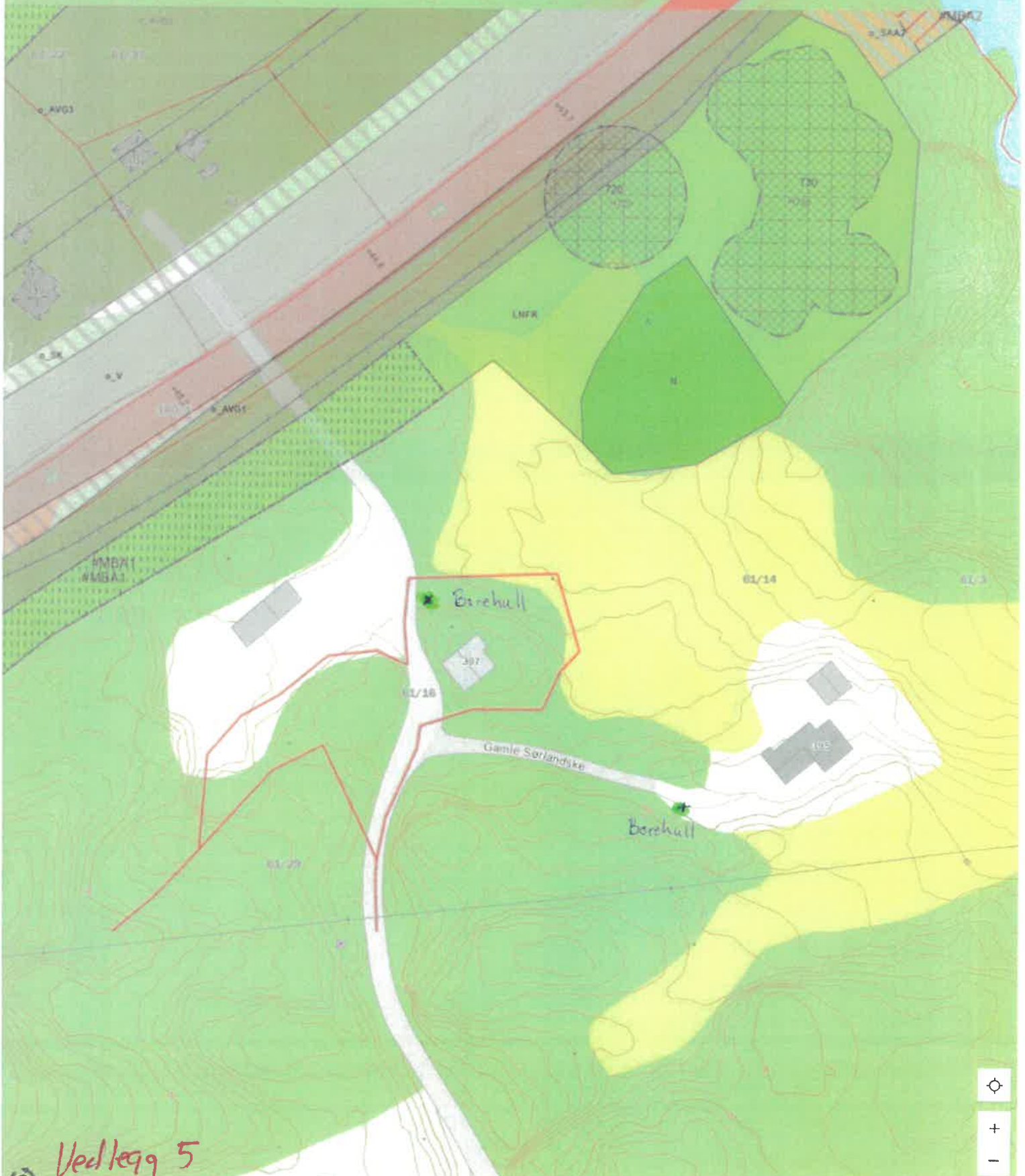


Tim A. Kronborg



Vedlegg 2





Vedlegg 5