



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

---

Nasjonal PlanID:

Kragerø: 3814\_201

Bamble: 3813\_369

09.03 | 26

### Prosjektoversikt

Prosjekt nr.:	10227421
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	NV40E18KB-PLA-PLN-0014

### 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](mailto:karl.arne.hollingsholm@sweco.no)

## Høring og offentlig ettersyn

Nr.	Avsender
<b>Myndigheter</b>	
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
<b>Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier</b>	
15	Farsjø vel
16	Grunneiere av Grøtvannsveien
17	Kragerø Senterparti
18	Kragerø Sør Bestandsområde
19	Mo Jaktlag
20	Naturvernforbundet i Grenland og naturvernforbundet i Telemark
21	Sannidal historielag
22	Sannidal kirke - menighetsråd
23	Sannidal og Skåtøy Bondelag
24	Sannidal og Skåtøy Skogeierlag
25	Vestmar bestandsplanområde
<b>Grunneiere, privatpersoner og næringsliv</b>	
26	Aasulv Tveitereid
27	Arild Eggum Humlestad
28	Asle Tangen
29	Eirin og Anders Farmen
30	Farsjø Pukk AS v/ Arild Eggum Humlestad
31	Hanne Moen
32	Heidi Thorsen
33	Jarle Songedal
34	Joar Ø. Auråen
35	John Gunnar Tisjø
36	Jon Kristian Refsalen
37	Jostein Aarø
38	Knut Jarle Songedalen
39	Kroken Naturstein v/ Arild Kolstad
40	Magnhild Wastøl
41	Mariann Tisjø Ellefsrød
42	Marte Tisjø-Teigen
43	Mats Aksnes Rønningen
44	Morgan Sørensen

45	Oda Solli Kvihaugen
46	Olaf Mathiassen (Hull Grunneier og Hytteforening)
47	Paul Tisjø
48	Per Jacob Moe, Jostein Aarø, Dagfrid Bråtane, Regina Brajkovic
49	Regina Brajkovic med grunneiere Paolo Brajkovic, Jon Kristian Refsalen, Frode Isaksen og John Gunnar Tisjø
50	Regina og Paolo Brajkovic
51	Stine Maria Isaksen
52	Thomas Solvang

# **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 krysningsspunkt 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 krysningsspunkt 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 CO<sub>2</sub>-ekvivalenter (CO<sub>2</sub>e), noe som tilsvarer 104 % av all veitrafikken fylket hadde i 2023.

Veiprojektets utslipp avhenger av fasen.

Resultat samlet	Klimagassutslipp [tonn CO <sub>2</sub> -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 CO<sub>2</sub>e 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*



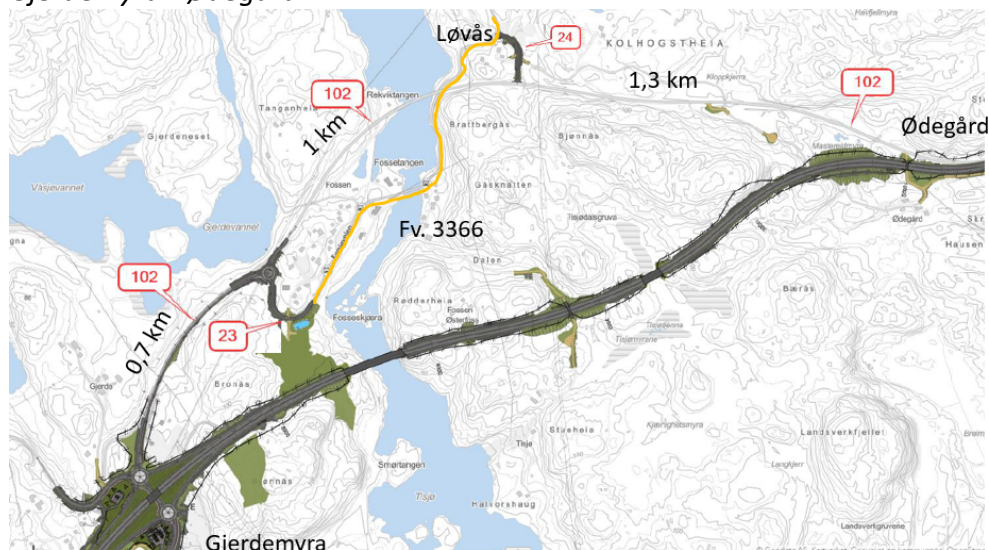
Fylkesdirektøren mener det er uaktuelt å overta den aktuelle strekningen som fylkesveg, siden den ikke vil få fylkesvegfunksjon. Ingen boliger/næringsvirksomhet har i dag atkomst fra denne vegen. Den er avkjørselsfri. Prinsippene i vegloven er dessuten at fylkesveger må betraktes som lokalveger som *set 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 kjørebane 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



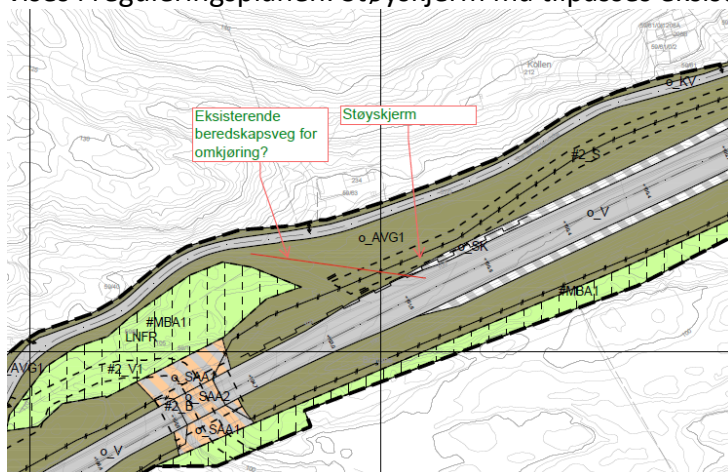
Dagens E18 mellom Gjerdemyra og Ødegård, markert med 102 på kartet ovenfor, er foreslått å bli liggende igjen som lokalveg for Farsjøbygda og omkjøringsveg for ny E18. De første 700 m av dagens fylkesveg 3366 mot Farsjø blir fjernet i forbindelse med bygging av ny E18. Ny adkomst til Farsjøveien (23) 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. Støyskjerm 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.

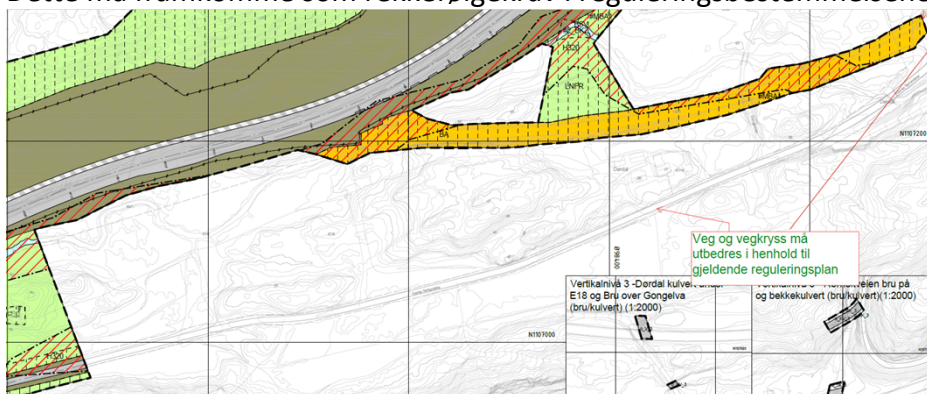
### **Gang-/sykkelveg fra Gjerdemyra**

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

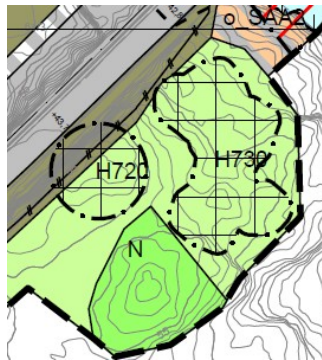
område rundt kulturminnene til hensynssone c). Med dette menes omgivelser som strekker seg ut over kulturminnenes sikringssoner (jf. [kulturminneloven](#) § 6).


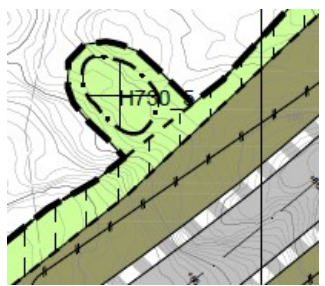

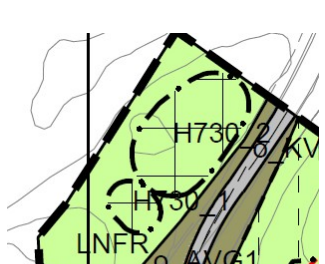

Det søkes om tillatelse til å fjerne 15 kulturminner i planområdet, noe som representerer et vesentlig inngrep i kulturminnebestanden i området. Vektet opp mot tiltakets samfunnsnytte, er fylkesdirektøren likevel innstilt på å gi tillatelse til å fjerne kulturminner som er i konflikt med tiltak i planen, da med vilkår om en arkeologisk utgravning. Gjennom en arkeologisk utgravning 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 ivaretagelsen av genetisk mangfold, og ivaretagelse 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>
	Forslag til ny passasje; K 2010 Brynemo kulvert	<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**

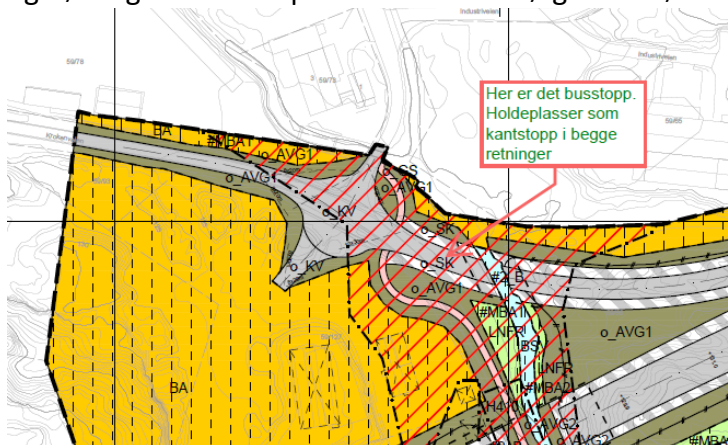
#### *Fv. 3374 Krokenveien*



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.

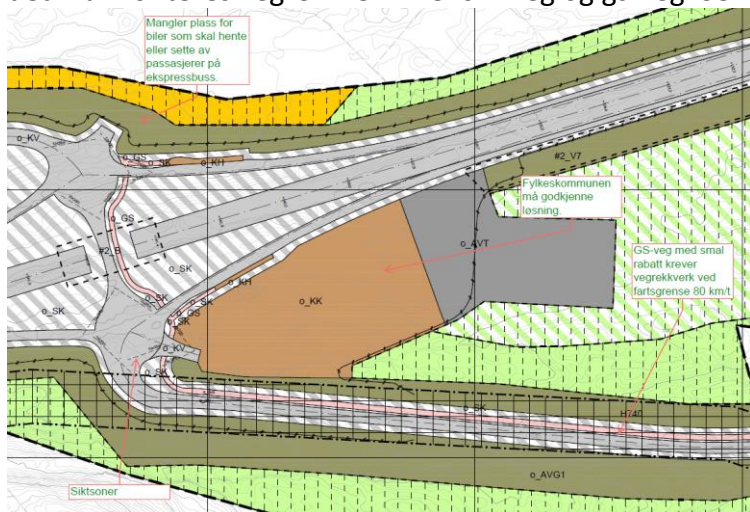


Ved sydgående holdeplass for ekspressbuss ved hovedkrysset ved Fikkjebakke mangler det areal for biler som skal hente eller bringe passasjerer til bussen. Se figur nedenfor. De trenger både vente- og snuareal. Erfaring fra tilsvarende løsninger er at det vil bli kjørt fram til holdeplassen. Løsning for 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 feiltegnert. Den retter seg ikke mot vegen fra Sannidal. Se figuren nedenfor.

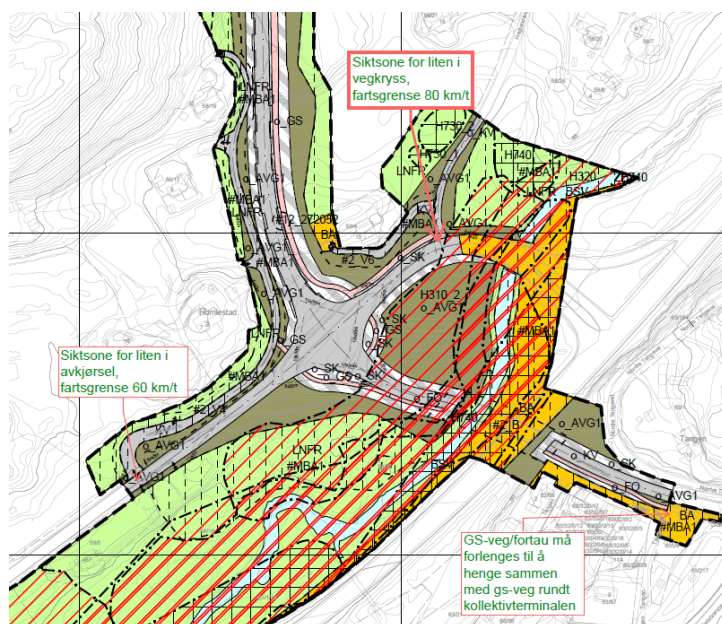
Ny fylkesveg fra Sannidal til krysset på Fikkjebakke vil bli liggende utenfor tettbygd strøk, og vil etter fartsgrensekriteriene få fartsgrense 80 km/t. Det må derfor i byggeplanen legges opp til at det må monteres vegrekkverk mellom veg og gs-veg. Se figuren nedenfor.



## 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.



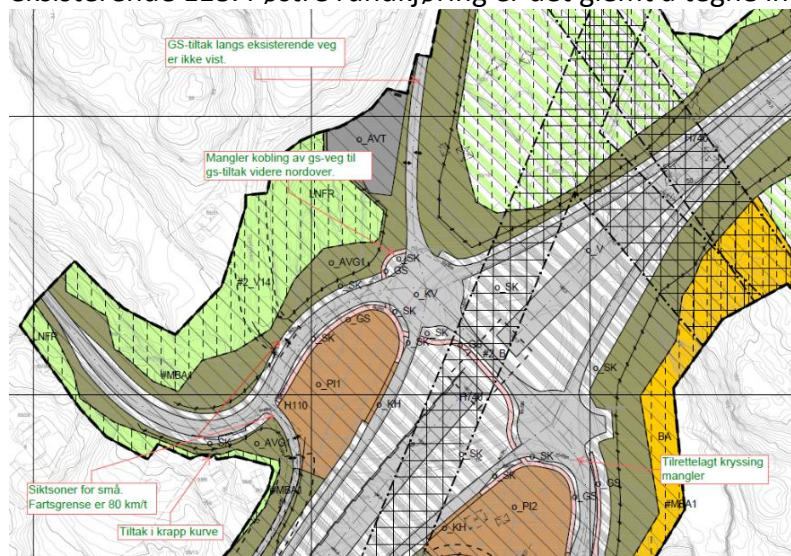
## Gjerdemyra

Se figur nedenfor for illustrasjon av merknadene.

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

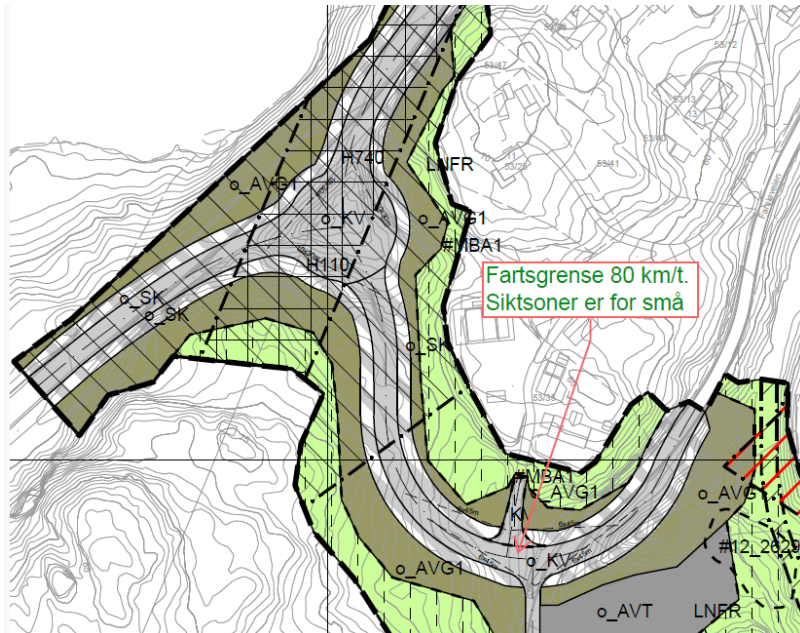
Ved bygging er det behov for markering av den skarpe kurven på fv. 38 inn mot rundkjøringen; f.eks. med retningsmarkeringer.

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.



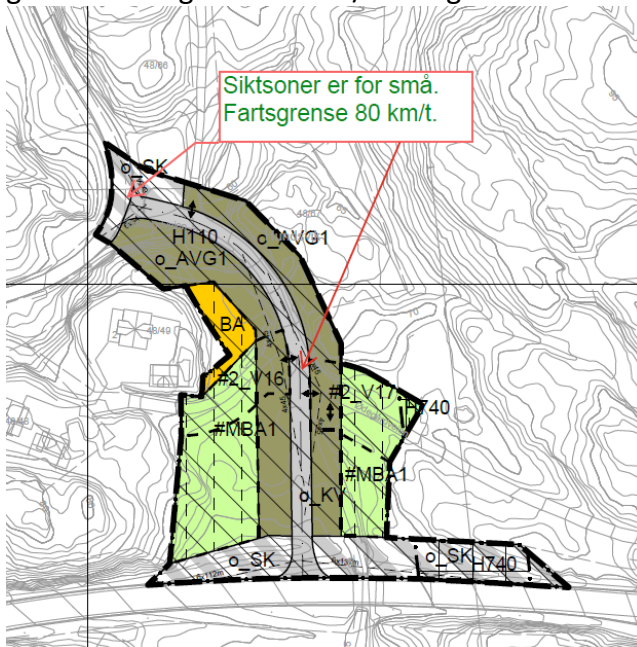
### Nytt kryss til Farsjøvegen

Siktsoner er for små.



### Ny veg mellom dagens E18 og Farsjøvegen

Ny tilkobling mellom dagens E18 og Farsjøveien har for små siktsoner da den blir liggende med generell fartsgrense 80 km/t. Se figuren 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 TELEMAR  
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 forurensete masser og tiltak for rensing av forurenset avrenning fra utsprengte områder er kostnadskreven. 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 samfunnsnytteten 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 påtreffe 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 samfunnsnytteten 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. Tilsvarende 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 (blodflekkekorallsopp 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](http://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](http://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 TELEMARK



## 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

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](http://www.bamble.kommune.no)

Telefon: +47 35965000

Epost: [postmottak@bamble.kommune.no](mailto: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 villbestandene 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.

Dato

23/4211 - 38

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. Strekingen 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:

#### **Postadresse**

Kragerø kommune  
Pb. 128  
3791 KRAGERØ

#### **Besøksadresse**

Rådhusgata 5  
3770 KRAGERØ

Telefon: +47 35986200

[www.kragero.kommune.no](http://www.kragero.kommune.no)

Epost: [post@kragero.kommune.no](mailto:post@kragero.kommune.no)

Bankgiro: 2655 01 43800

Org.nr.: 963 946 902

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*



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](mailto:post@dirmin.no)

**WEB** [www.dirmin.no](http://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 tillatt<sup>1</sup>. 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.

---

<sup>1</sup> 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 kartinnsyn<sup>2</sup>. 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](http://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
--------------	----------------------------------	-------------

---

<sup>2</sup> 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](http://www.drangedal.kommune.no)

Telefon: +47 35 99 70 00

Epost: [postmottak@drangedal.kommune.no](mailto: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**

# Lasse Svendsen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Farsjø Vel

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

## Vedlegg

Lasse\_Svendsen\_20250313123302465-Vedlegg\_1-Innspill\_Nye\_Veier\_-Farsjø\_vel\_2025.pdf

# Farsjø Vel

Til:

Nye Veier

Farsjø, 13.03.25

## Innspill til ny E18-trasé

Vi vil med dette gi våre innspill til den nye E18-traséen gjennom Farsjø, Gjerdemyra og Holtane, fordi dette medfører store inngrep i lokalsamfunnet. I Farsjø bor det om lag 200-300. I tillegg bor det mange i områdene Våsjø, Gjerdemyra, Holtane og Tveitereid, som er en del av lokalsamfunnet i østre Sannidal.

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

Vi mener følgende er nødvendig og overkommelig å få til:

- 1) Den gamle jernbanetraseen fra Farsjø stasjon til Sannidal skal gjøres om til turvei. Der nye E18 kommer til å krysse elven ved Fossen, krysser den også over jernbanetunnelen. De små fjellmassene over tunnelen ønskes fjernet slik at det blir en åpen løsning. Da slipper anlegget å ta hensyn til å bevare tunnelen. Samtidig vil dette gi besparelser for senere bruk av jernbanetraseen til turvei.
- 2) Ved etablering av ny veitrase for å knytte Farsjøveien til dagens E-18 ved Ødegårdveien er det viktig å utforme denne slik at den blir en tydelig hovedvei. Avkjørsler til boliger og privatveier fra denne må utformes slik at det ikke er tvil om hva som er hovedveien.
- 3) Vi forstår det slik at dagens E18 gjøres om til fylkesvei og erstatter Farsjøveien fra Ødegårdveien til Gjerdemyra. Ved å nedklassifisere denne strekningen til fylkesvei, vil man kunne senke fartsgrensen og markere gang- og sykkelarealer på hver side av veien.
- 4) Der ny E-18 kommer i konflikt med den gamle postveien, forventes det at det bygges kulverter eller broer slik at vi i fortsettelsen også kan benytte denne historiske turveien.

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

Mvh

Farsjø Vel

# Magnus Wåsjo

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Grunneiere av Grøtvannsveien

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

## Vedlegg

Magnus\_Wåsjo\_2025032511535144-Vedlegg\_1-Høringsinnspill\_Grøtvannsveien\_20.03.25.pdf

## **Høringsinnspill – Behov for kombinert skogsbilvei og faunapassasje over nye E18 sør for Tyvannselva bru**

Dato: 20.03.2025

Vi viser til planleggingen av ny E18 gjennom Kragerø og ønsker med dette å komme med et høringsinnspill angående fremtidig tilkomst til våre eiendommer langs Grøtvannsveien.

Grøtvannsveien er i dag en viktig skogsbilvei som går under E18 ved Tyvannselva bru. I forslaget til ny E18 er det planlagt at denne løsningen videreføres. Vi grunneiere mener imidlertid at det vil være en bedre løsning å etablere en kombinert skogsbilvei og faunapassasje over nye E18 sør for Tyvannselva bru, i stedet for å gjenbruke dagens undergang.

Grøtvannsveien er viktig for skogsdrift i området. En ny overgang vil gi mer effektiv og trygg transport av tømmer og skogsutstyr. Dagens undergang har begrenset høyde og dermed begrensninger for moderne skogsmaskiner, tømmerbiler og annen tungtransport. En ny løsning vil gi bedre fremkommelighet.

Vi ber om at Nye Veier AS bygger en ny kombinert skogsbilvei og faunapassasje sør for Tyvannselva bru som en del av den nye E18-utbyggingen. Dette vil sikre både trygg transport for skogbruket og en viktig viltpassasje, samtidig som det gir en mer langsiktig og bærekraftig løsning for området.

Med vennlig hilsen

Grunneiere av Grøtvannsveien:

Magnus Wåsjør

Heidi Wåsjør og Morten Seland

Knut Martin Wåsjør

Jon Kristian Refsalen

Kjartan Tyvand

John Gunnar Tisjør

Regina og Paolo Brajkovic

Odd Bjørn Rønning

Peder Albert Tyvand

Rolf Castor Simonsen

Sverre Inge Heimdal

Bjørnar Tonstøl

Arild Eggum Humlestad

Mats A Rønningen



# Peter Jørgen Sager Fosse

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Kragerø Senterparti

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

## Vedlegg

Peter\_Jorgen\_Sager\_Fosse\_20250321195231035-Vedlegg\_1-  
Høringsinnspill\_fra\_Kragerø\_Senterparti\_til\_reguleringsplan\_for\_ny\_E.pdf

## **Høringsinnspill fra Kragerø Senterparti til reguleringsplan for ny E-18 Bamble – Kragerø.**

Kragerø Senterparti mener det er gjort mye godt arbeid med gjenbruk av dagens veitrase på inntil 35%. Vi ser også en del utfordringer da denne veien skal bygges for 50 år frem i tid. Vi har også lest mange av høringssvarene fra både grunneiere, Bondelaget, Skogbrukerlaget, Vilt utvalget i Kragerø og Bamble og andre lag og foreninger. Vi tilslutter oss disse innspillene i sin helhet samt innspillet fra Kragerø kommunestyre.

### **Landbruk:**

- Hensynet til landbruksdrift i området Nygård må ivaretas i nødvendig grad med tilstrekkelig avbøtende tiltak.
- Tilbakeføring av landbruksjord skal fortrinnsvis skje på egen eiendom.
- Dagens E18-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.

### **Veiutforming:**

- Faunapassasje K1256 Nygård II bru skal erstattes med kombinasjonsovergang viltpassasje/landbruksvei for å oppnå en tilstrekkelig fungerende krysningsmulighet for vilt. Viltpassasjen må få hensynssone H560 på viltpassasjen med følgende ny bestemmelse: «Landbruksvei tillates, for øvrig tillates ikke andre bygningsmessige tiltak som kan redusere faunapassasjens funksjon for hjorteviltet».
- Kulvert på Nygård må breddeutvides eller erstattes med bro for å ivareta trafikksikkerhet for myke trafikanter langs Gamle Sørlandske.
- Ny viltpassasje anlegges nordøst for overgangsbrua ved Folemyr, men ikke i konflikt med plangrensene for områdeplanen for Fikkjebakke.

- GS-vei Humlestad – nytt kryss Fikkjebakke ender som blindvei som er uheldig. Veien bør forlenges inn i næringsparken eller langs Krokenveien til rundkjøring på dagens Krokenvei.
- Ekspressbusstopp på sørgående rampe er trafiksikkerhetsmessig uheldig da passasjerer fra/til terminal på veiens sørside må krysse rampe i plan. Sørgående stopp bør i stedet flyttes til terminalen.
- Faunapassasje K2010 Brynemo kulvert skal erstattes med bruløsning med lysåpningsfaktor 10 eller større for å gis tilstrekkelig funksjonalitet som viltpassasje i kombinasjon med tursti.
- Faunapassasje K2025 Hegland kulvert må utgå og erstattes med viltovergang ca. 300m mot nordøst. Krysningspunktet må tilrettelegges for kombinasjonsløsning for omlagt atkomstvei til vannverket. Det bør legges hensynssone H560 på viltpassasjen med følgende ny bestemmelse: «Bygningsmessige tiltak som kan redusere faunapassasjens funksjon for hjorteviltet tillates ikke.
- Kulvert på Holtane skal erstattes med nytt funksjonelt krysningspunkt for vilt i kombinasjonsløsning med landbruksvei. 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».
- 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».
- Faunapassasje K3010 Ødegård kulvert skal erstattes med bru med faunafunksjon i kombinasjon med landbruksvei. 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:**

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

### **Omkjørings- og anleggsveier:**

- 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

#### **ANNONSE**

b. Avkjøring Rugbråtveien: Opphøyet overgang

c. Strekningen Rugbråtveien – Holtsvingen 2: G/S-vei på nordsiden av fv. 363.

d. Skauenveien: Tilpasset overgang ved busstopp

e. Sannidalsveien 316 – avkj. Bujordveien: GS-vei på fylkesveiens nordside.

f. Langekra: Sperregjerde mot fv. 363.

g. Strekningen Solstadbakken Sannidalsveien 274: GS-vei eller fortau tilpasset overgang v/busstopp.

h. Det må stilles rekkefølgekrav om reguleringsplan for utførelse av samt ferdigstilling 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.

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

#### **Lokalveier:**

- Gamle Sørlandske foreslås som beredskapsvei og bør oppgraderes med gang- og sykkelvei på strekningen Gamle Sørlandske 234 gjennom bebyggelsen til kryss Krokenveien. Det bør stilles rekkefølgekrav om reguleringsplan og ferdigstillelse.
- Krokenveien fra kryss Gamle Sørlandske til ny rundkjøring på Humlestad foreslås som beredskapsvei sammenhengende med Gamle Sørlandske og bør tilrettelegges med gang- og sykkelvei.
- Krokenveien fra kryss Gamle Sørlandske til Fikkjebakke foreslås nedklassifisert til kommunal vei og gis standard tilpasset framtidig funksjon som atkomstvei til eiendommene og GS-vei.
- Sannidalsveien fra Tangen til Sannidal får funksjon som beredskapsvei og må tilrettelegges med trafikksikringstiltak for myke trafikanter i henhold til vedlagt kart:
  - a. Nordre Nordre Tangenvei: Sperregjerde
  - b. Avkjøring Rugbråtveien: Opphøyet overgang
  - c. Strekningen Rugbråtveien – Holtsvingen 2: G/S-vei på nordsiden av fv. 363.
  - d. Skauenveien: Tilpasset overgang ved busstopp
  - e. Sannidalsveien 316 – avkj. Bujordveien: GS-vei på fylkesveiens nordside.
  - f. Langekra: Sperregjerde mot fv. 363.
  - g. Strekningen Solstadbakken Sannidalsveien 274: GS-vei eller fortau tilpasset overgang v/busstopp.

ANNONSE

h. Det må stilles rekkefølgekrav om reguleringsplan for utførelse av samt ferdigstilling av GS-vei.

- 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-vei 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.
- Resterende del av Fv. 3366 Farsjøveien fra foreslått ny rundkjøring på dagens E18 ved Gropedalen til kryss Ødegårdsveien driftes ved videre som kommunal vei. Strekningen Farsjø bru – Ødegårdsveien kan endres til GS-vei.
- Fv. 38 Drangedalsveien på strekningen Sannidal – Gjerdemyra får funksjon som beredskapsvei. Det bør iverksettes planarbeid for GS-vei på strekningen mellom Gjerdemyra til Råna bru og videre langs jernbanetraseen til Sannidal.
- Fv. 38 nordover fra Gjerdemyra får funksjon som omkjøringsvei ved trafikkstans øst for Gjerdemyra. Det bør iverksettes planarbeid for GS-vei på strekningen til Drangedalsveien 478.

#### **Konstruksjoner:**

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

#### **Vannmiljø:**

- 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.

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

**Friluftsliv:**

- Turvei fra Sannidal bygdetun i nordvestlig retning er ikke ivaretatt. Det foreslås kombinasjonsløsning med viltpassasje.

**Naturmangfold:**

- 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.

MVh. Leder Kragerø SP

Peter Sager Fosse.

# Einar Teigen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Kragerø Sør bestandsplanområde

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

Høringsuttalelse fra Kragerø Sør bestandsplanområde - se opplastet dokument

## Vedlegg

Einar\_Teigen\_20250314075015664-Vedlegg\_1-Høringsuttalelse\_ny\_E18\_Kragerø.pdf

## Høringsuttalelse til forslag ny reguleringsplan for E18 Kragerø fra Kragerø Sør bestandsplanområde

Kragerø Sør representerer til sammen ca. 110 000 daa tellende jaktbart areal i Kragerø fra Tangen og helt ut til Levangsheia avgrenset mot Agder grense. Kragerø Sør består av 3 vald og vi forvalter vår elg- og hjortestamme med en felles bestandsplan. Dette er et stort sammenhengende skogsområde på utsiden av E18 som fortsatt er forholdsvis intakt og lite nedbygd, bortsett fra hytteområdene helt ytterst langs sjøen. I tillegg er det et tilsvarende areal på Agder-sida som er omtrent like stort. Til sammen er dette et helt unikt, større kystnært skogsareal som er leveområde for mange slags forskjellig vilt. Her er det fortsatt en noenlunde grei elgstamme, men som er kraftig redusert i forhold til tidligere år og som også er sårbar for fremtidige klimaendringer. Hjorten er i kraftig vekst i vårt område og rådyrstammen er solid. Her vandrer også den svært arealkrevende gaupa i sin søken etter mat.

Ny firefelts motorvei som er planlagt fra grense mot Bamble sydover til Tangen vil ha svært stor betydning for alt vilt i vårt område på utsiden av E18. Arealkrevende arter som elg, hjort og gaupe er avhengig av gode faunapassasjer for å få utveksling av dyr mellom arealene sør og nord for E18. For å opprettholde sunne og friske viltstammer må det være mulig for viltet å vandre og følge de trekkrutene de har fulgt gjennom alle år.

Vi er positive til at ny E18 blir bygget i stor grad med gjenbruk av dagens trase. Dette er gunstig i forhold til minimal nedbygging av natur og ivaretagelse av skogen og dens biologiske mangfold.

Men vi mener at det foreliggende forslaget til reguleringsplan ikke er godt nok med tanke på faunapassasjer. Vi ser med bekymring på at faunapassasjene som er planlagt i stor grad består av underganger og kombinasjonsbruk knyttet sammen med andre interesser. Forskning viser at overganger fungerer adskillig bedre enn underganger. Det er kun en overgang i planen, Plassen bru i Bamble. Ellers er det bare underganger som også er svært små og i stor grad ikke optimalt plassert.

I rapporten R05-2022 fra Faun er det tydelig dokumentert at ny E18 som ble oppgradert i 2016 fra Tangen til Agder grense med viltgjerder representerer en betydelig barriere for viltet. Vi er bekymret for at hvis ikke viltpassasjene for ny E18 mellom Bamble og Tangen blir kraftig forbedret vil det føre til en ny stor barriere som påvirker viltet sterkt negativt. På denne måten vil man gradvis redusere viltets muligheter for å bevege seg mellom nord og sør for E18 for hver strekning man bygger ut.

For vårt område er det spesielt viktig at det blir en bedre løsning for Nygård bru vest for Fikkjebakke fordi denne viltpassasjen vil åpne for bevegelse av dyr mellom hele vårt store sammenhengende skogsareal og areal nord for E18. Det er derfor svært viktig at det prioriteres en bedre løsning for Nygård bru. Spesielt når vi vet at E18 videre vestover representerer allerede nå en stor barriere. Nygård bru må erstattes med en viltovergang som i større grad vil sikre funksjonen som viltpassasje. Men de andre viltpassasjene på strekningen er også viktige for oss fordi dyr beveger seg over store avstander og hjortevilt har heller ingen problemer med å svømme. Vann og mindre fjorder trenger derfor ikke å utgjøre en stor barriere for hjortevilt.

Vi ber ellers om at det lyttes til viltfaglige innspill både lokalt og regionalt. Viltpassasjene må forbedres kraftig for å kunne fungere tilfredsstillende. Vi mener spesielt at det må sees på en bedre løsning for Nygård bru fordi denne viltpassasjen har et betydelig nedslagsfelt i form av et stort sammenhengende skogsareal sør for E18.

Kragerø Sør bestandsplanområde ber med dette om at viltpassasjene blir tillagt adskillig mer vekt og vi støtter opp om uttalelse fra Kragerø viltneemd som har vurdert og kommentert de forskjellige viltpassasjene grundig i sin uttalelse.

For Kragerø Sør bestandsplanområde

Einar Teigen

# Tor Martin Grue

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Mo Jaktlag

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

Hei!

Her kommer innspill til reguleringsplan for E18 Kragerø – Bamble fra Mo Jaktlag, se vedlagt dokument.

## Vedlegg

Tor\_Martin\_Grue\_2025032512070546-Vedlegg\_1-2025\_03\_20\_Reguleringsplan\_ny\_E18\_-\_Høringsinnspill\_fra\_Mo\_Jaktlag.pdf

# Reguleringsplan, ny 4-felts E18 Kragerø – Bamle

## Høringsinnspill fra Mo Jaktlag

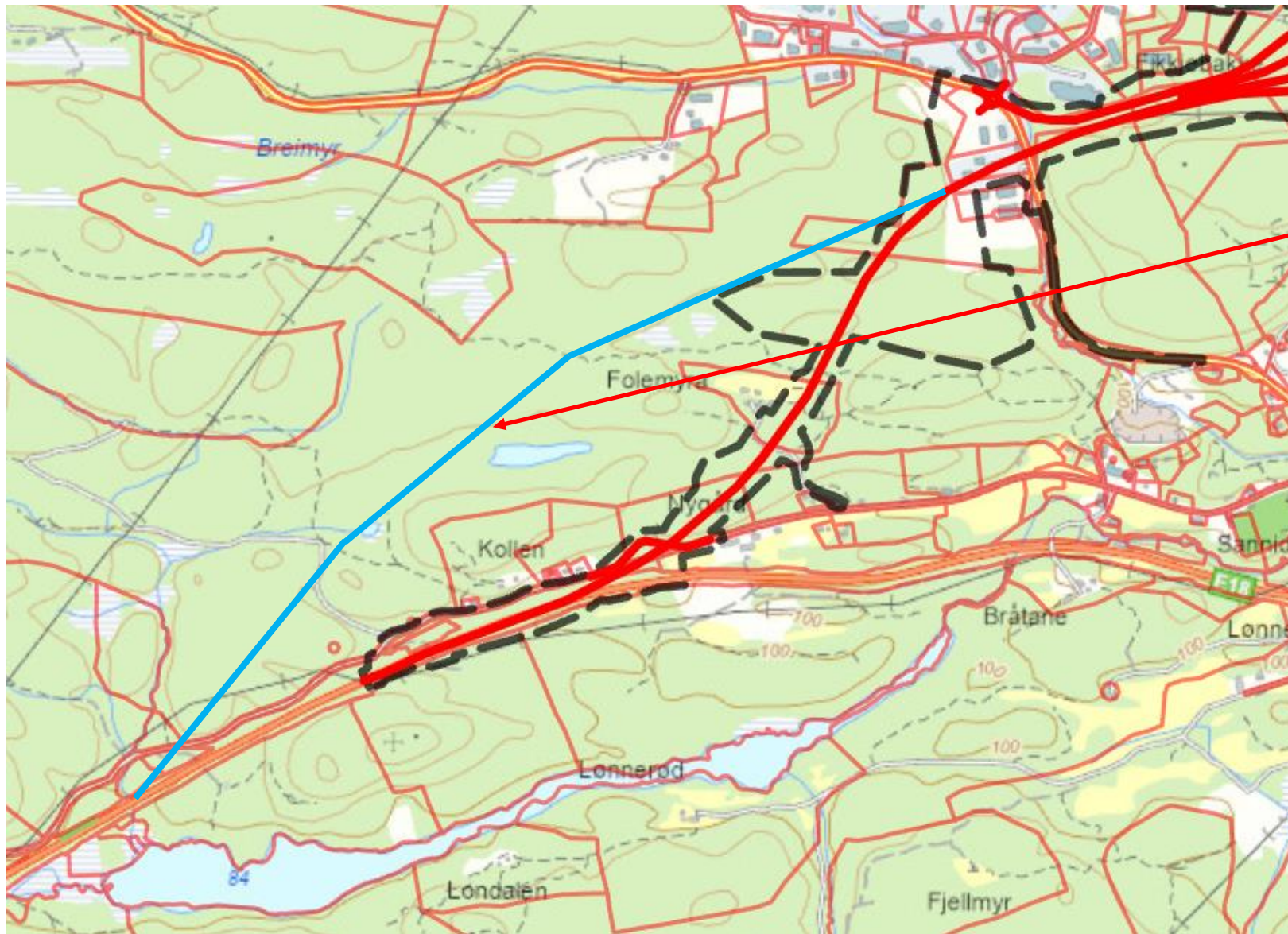


## Generelt angående faunapassasjer og hjortevilt



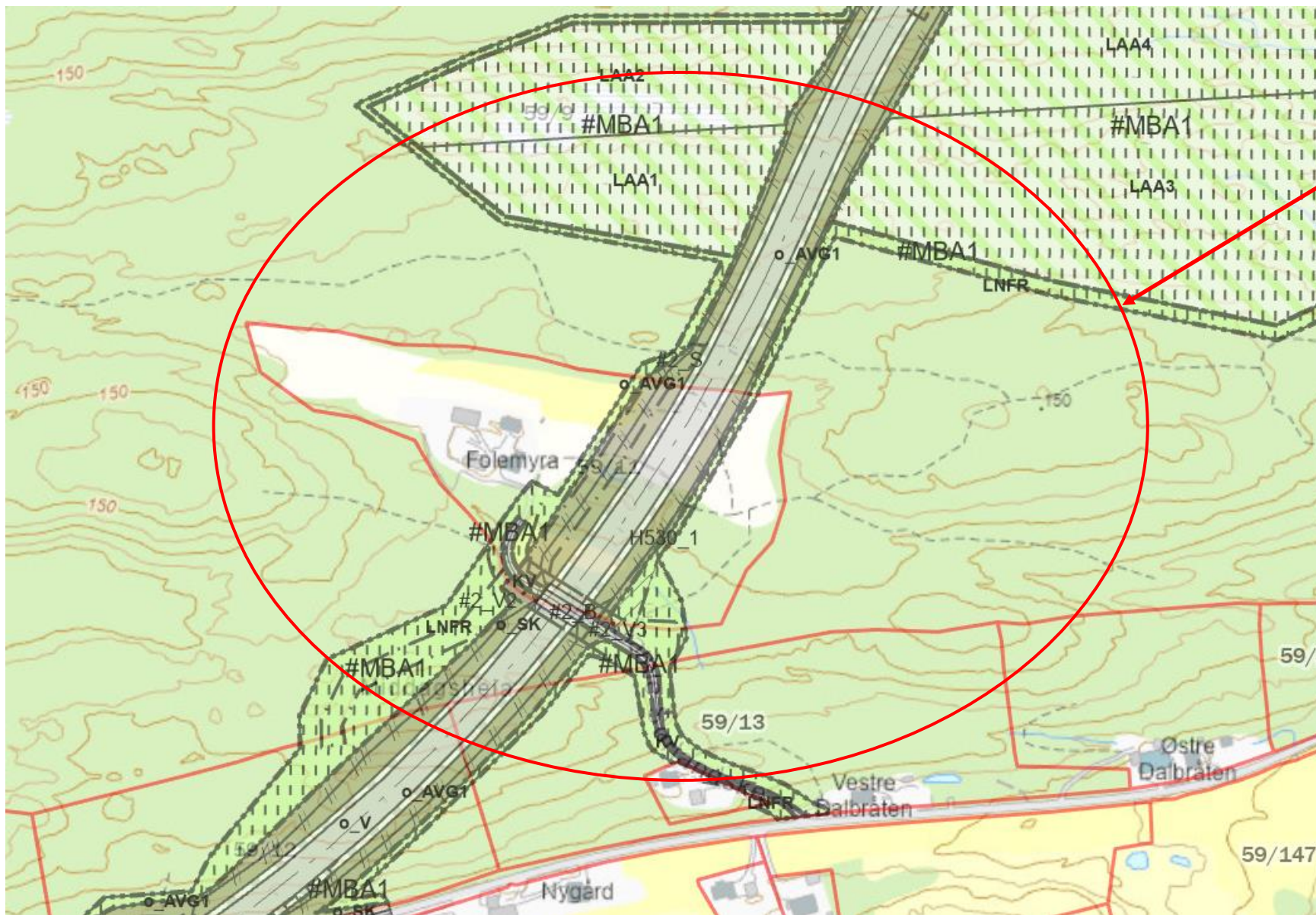
Områdene sørøst for veien er avhengige av gode faunapassasjer, dette gjelder særlig hjort og elg.

## Sammenkopling av eksisterende og ny E18 – Nygård/Ramsåskollen



Sammenkobling av eksisterende og ny E18 må flyttes lengre vest for å unngå nedbygging av dyrket mark og plassere veien bort fra bebygde områder. Å flytte sammenkobling lengre vest vil også gi mindre støy ved stille områder som Sannidal bygdetun og Sannidal kirke. Dette forslaget vil også gi vesentlig bedre mulighet for plassering av en fungerende faunapassasje med litt avstand til bebyggelse.

# Faunapassasje - Folemyra

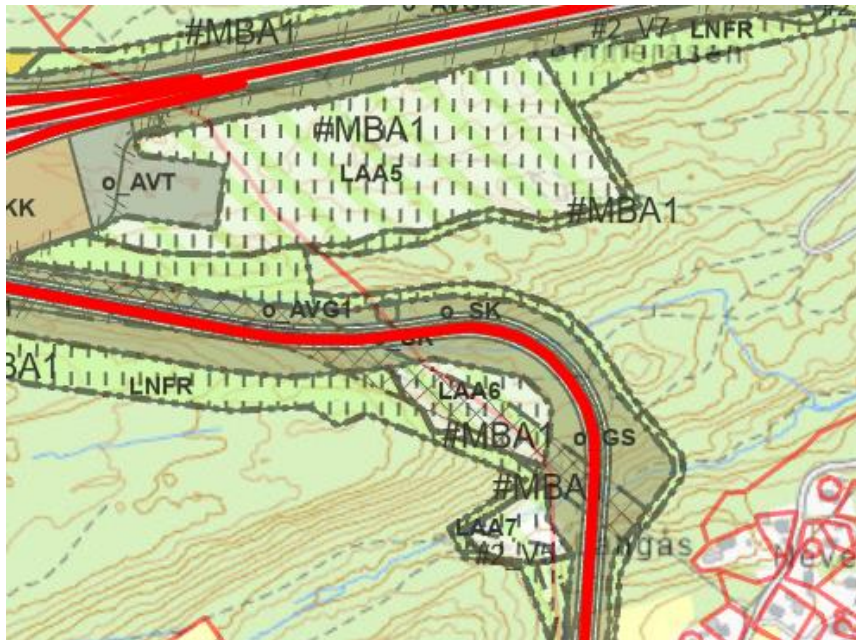


Her må de lages en god faunapassasje/overgang om veien bygges i henhold til nåværende reguleringsplan

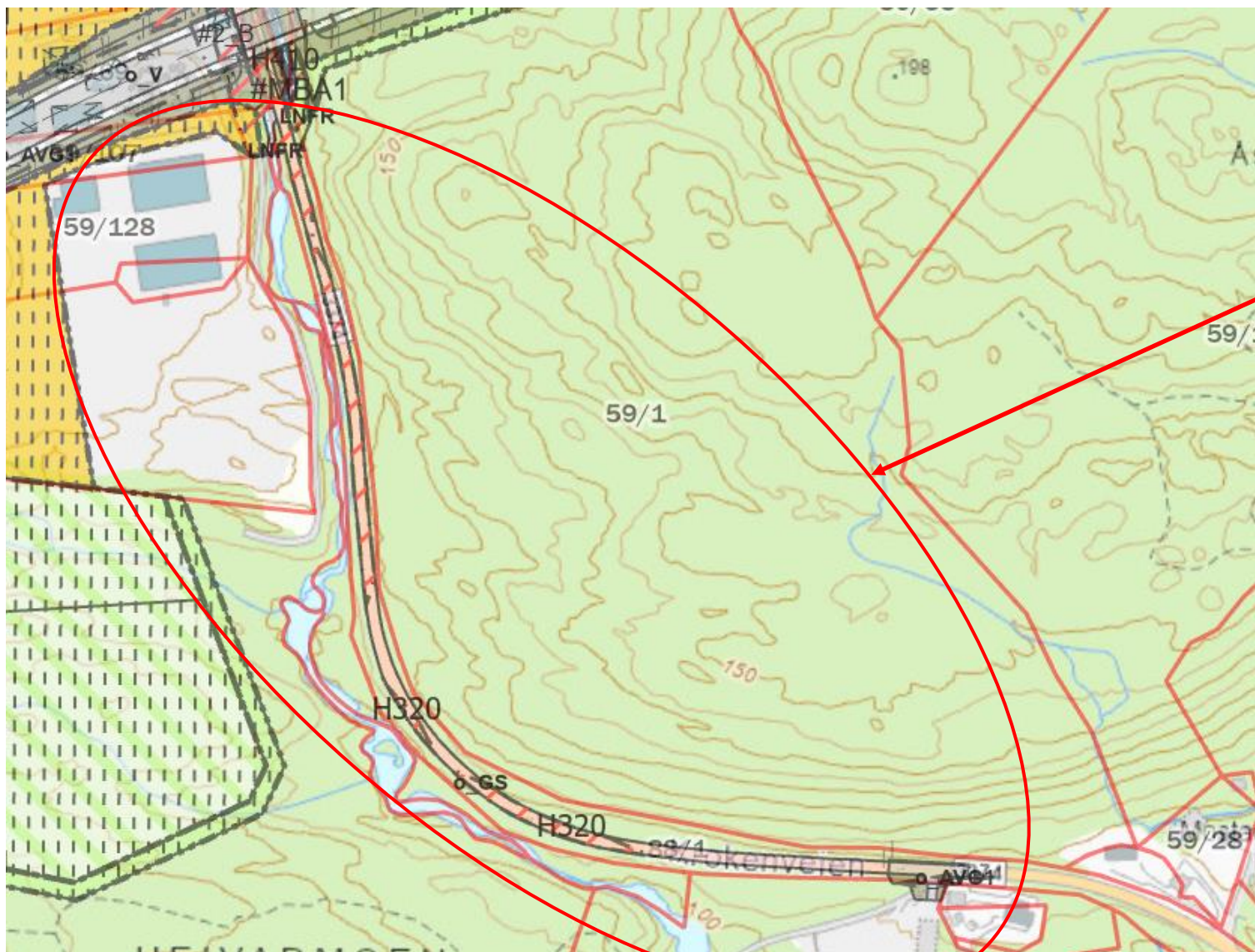
## Deponier for overskuddsmasse



Deponiene for overskuddsmasse må dekkes med tilstrekkelig matjord (0,5m) slik at skog/beite kan etableres, eventuelt dyrket mark

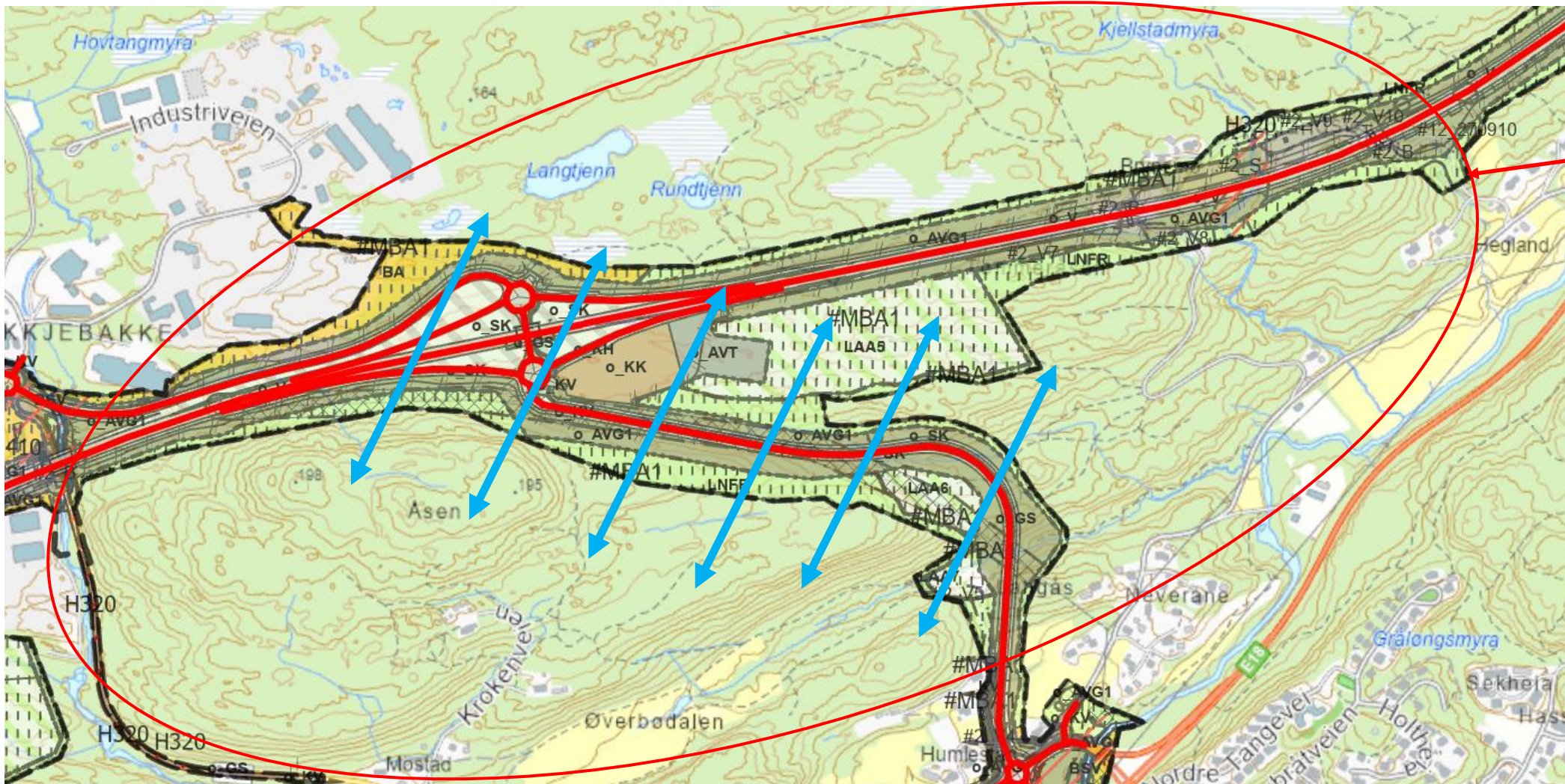


## Krokveien mellom Øverbø og Fikkjebakke



Krokveien kan stenges for ordinær trafikk men må gjøres tilgjengelig for eiendommene tilknyttet veien

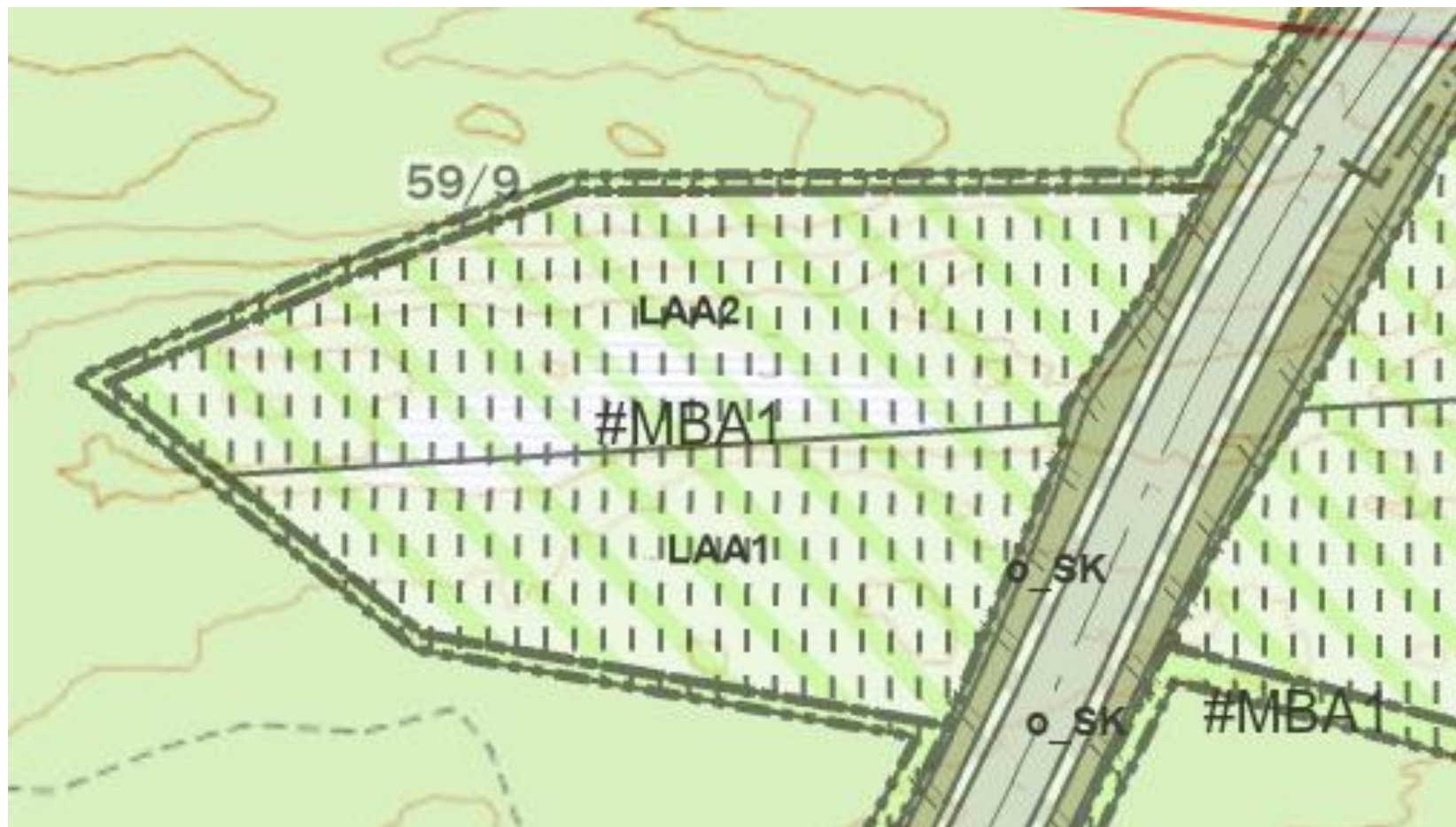
## Ny vei mellom Fikkjebakke og Tangenkrysset (Åsen)



Området mellom Åsen og Brynemoen har til dels ekstrem tetthet av hjortevilt (rådyr, hjort og elg) og mye trekk mellom disse områdene. Her må det legges til rette for en god faunapassasje, helst en overgang.



## Deponier med syredannende masser



Deponier for syredannende masser må utformes slik at man ikke får vanninntrenging og forsuring av vannveier.



# 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 rens tiltakene 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 villtetthet, 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

# Ole Tommy Nyland

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Sannidal historielag

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

Vedlagt ligger innspill fra Sannidal historielag.

## Vedlegg

Ole\_Tommy\_Nyland\_20250316174422027-Vedlegg\_1-Sannidal\_Historielag\_Innspill\_20250315.pdf

## Innspill til reguleringsplan E18 Kragerø - Bamble

### Sannidal Historielag

Sannidal historielag har forståelse for at det er vanskelig å gjennomføre så omfattende tiltak som ny 4-felts veitrase med anleggsområder, uten at det vil gjøres inngrep på områder av historisk verdi.

Etter gjennomgang av planbeskrivelse *NV40E18KB-PLA-PLN-0003*, *nv40e18kb-pla-pln-0004-tilleggsutredning-e18-krageroe-bamble* og *Dok-F-003 Kulturarv* mener vi at tiltak beskrevet har mindre konsekvenser for områder med kulturarvverdi i Kragerø Kommune. Allikevel ber vi om at områder som blir berørt i så stor grad som mulig skånes i de tiltak som gjøres ved etablering av ny veitrase.

Der det ikke er mulig å unngå inngrep ber vi om at kartlegging og dokumentasjon av berørte områder/bygg gjennomføres på en forsvarlig måte.

Sannidal Historielag er bekymret for at endret trase ned til Nygård kan medføre støyproblemer til det viktige kulturmiljøet rundt Sannidal Kirke og bygdetun. Derfor ber vi om at det sikres tilstrekkelige støytiltak rundt ny trase spesielt fra Fikkjebakke kryss og vestover for å unngå negative støykonsekvenser fra ny E18 trase.

Som følge av endret trase til Nygård vil behovet for dagens E18 trase fra Tangen til Nygård bortfalle. I plan legges det opp til at denne traseen skal kunne benyttes som omkjøringsvei. Sannidal historielag støtter her Kragerø kommunes krav om at denne veien skal fjernes og landskapet rehabiliteres. Dette vil medføre at Landskapsbildet i det viktige området rundt Sannidal kirke vil tilbakeføres, og sikre at Kulturarvområdet K9 Sannidal rundt Sannidal kirke, som er gitt svært stor kulturhistorisk verdi, vil forbedres.

Det er flere historiske veier som det finnes rester av i Kragerø kommune. Spesielt her er det viktig å få frem den gamle postveien – Vestlandske Hovedvei fra slutten av 1600-tallet finner man igjen spor av en flere steder innenfor reguleringsplanen fra grensen til Bamble frem til Kragerøvasdraget ved Tisjø. Postveien finnes igjen fra Holtane til Sannidal Kirke, og i noen grad fra Sannidal kirke til Agder grense, da veien her er svært påvirket av nyere tids veibygging.

Ny trase gjør at man ivaretar veien som ligger bak Stegheia mellom Auråa og Ødegården, men spesielt mellom Ødegården og Tisjø vil ny trase berøre den gamle postveien. Det bes om at det som en del av veiprojektet forsøkes å skåne så mye som mulig av postveien, der dette ikke er mulig må det gjøres tiltak slik at det også etter prosjektet kan være mulig å benytte postveien som en sammenhengende turvei fra Tisjø/Fossen i Kragerø til Bakkevann i Bamble slik som i dag.

Fra Sannidal bygdetun går det i dag en svært mye benyttet tursti som krysser veitrase nord for Folemyra. Denne ligger i dette området på en gammel ridevei som ble brukt frem til midt på 1850 tallet. Dette er en svært gammel vei som man kan finne rester av noen steder i terrenget både ved synlige uthulinger i terrenget, og ikke minst ved to kasterøyser (Dipplemyrvarselet og Stormyrvarselet). Den opprinnelige veien som vist i kart under fra 1800. Blå linje viser omtrentlig linje for ny E18 trase der ny trase krysser den gamle veien nordøst for Folemyra. Kasterøyser er markert med røde ringe i kartet. Det er viktig her å sikre at dagens turvei opprettholdes.



Figur 1: Kart 1800 Vei fra Mo til Brødsjø i Drangedal

Nær reguleringsplanområdet for Ny E18 trase fra Bamble grense til Fylkesgrensen og FV3374 Fikkjebakke – Tangen ligger det en rekke eldre gårder og fornminner vi ønsker å gjøre oppmerksom om.

Gårder som med sikkerhet er etablert før 1650:

1. Ødegården: Har først kjent historie fra 1700 tallet, men navnet tilsier at her har vært gårdsdrift her før svartedauden
2. Tisjø: Etablert 1650 eller tidligere.
3. Gjerde: Etablert før 1520
4. Holtane: Etablert før 1400
5. Hegland: Etablert før 1585
6. Humlestad: Etablert før 1400
7. Mo: Ett av de eldste gårdsbruk i distriktet.
8. Øvrebø: Etablert før 1400

Gårder som antas å være yngre enn 1650:

1. Auråa: Etablert før 1750
2. Fossen: Gårdsbruk som gikk ut fra Gjerde gård ca. 1742
3. Brynemo: Utskilt fra Hegland, første kjente historie fra 1836
4. Enggrav: Etablert 1903
5. Eikhaugen: Etablert ca. 1800

Innen reguleringsplan er det også en rekke gamle fraflyttede bosettingsplasser:

1. Damlia (Fikkjebakke): Posisjon - 58.89702 9.25378
2. Hulldalen (Auråa): Posisjon - 58.94762 9.40761
3. Humlestadåsen (Åsen): Posisjon - 58.8994 9.27036
4. Kåsa (Fikkjebakke): Posisjon - 58.89943 9.25266
5. Pers (Åsen): Posisjon - 58.90158 9.27657
6. Røllane (Brynemo): Posisjon - 58.903 9.28513
7. Skræva (Brynemo): Posisjon - 58.91333 9.29935
8. Øvrebøåsen (Åsen): Posisjon - 58.89813 9.26777

Som en del av planbeskrivelsen er en rekke bygninger planlagt fjernet. Dette vil gjelde flere sefrakregistrerte bygninger med rød kategori på Fossen (48/10) og Holtane (55/4). Her ønsker Sannidal historielag mulighet til å gå i dialog med nye veier for om mulig å kunne ivareta hele eller deler av bygningene. En mulighet vil her være å flytte bygninger til Sannidal bygdetun.

For øvrig ser Sannidal historielag frem til de arkeologiske undersøkelsene som vil utføres i forbindelse med utbygging av ny veitrase, og håper at vi gjennom disse kan få ytterligere informasjon om den tidlige historien for bosetting og ferdsel i vårt nærrområde.

# Øyvind Barland

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Sannidal kirke / menighetsråd

## Lokasjon

Adresse: Gamle Sørlandske 23, 3766 Sannidal

## Innspill

Se vedlagte skriv.

## Vedlegg

oyvind\_Barland\_2025031609042267-Vedlegg\_1-

Sannidal\_menighetsråd\_Innspill\_E18\_reguleringsplan\_20250315.pdf

## Innspill til «Forslag til reguleringsplan E18 Kragerø – Bamble»

### Sannidal menighetsråd

Sannidal menighetsråd ser svært positivt på at trasevalg forbi Fikkjebakke opprettholdes, noe som fører ny veilinje lenger bort fra kirken og kirkegården, som i dag er svært utsatt for støyutfordringer fra vei.

Sannidal menighetsråd er allikevel bekymret for at endret trase ned til Nygård kan medføre økte støyproblemer i det viktige kulturmiljøet rundt Sannidal kirke. Vi gjør oppmerksom på at området er foreslått som «Stille område» i Kragerø kommunes arealplan. Vi ber om at dette tas hensyn til, og sikres gjennom tilstrekkelige støytiltak rundt ny trase spesielt fra Fikkjebakke kryss og vestover, for å unngå negative støykonsekvenser fra ny E18 trase.

Dette ønsker vi at også blir hensyntatt i anleggsperioden, med tanke på hvor man velger å plassere anleggsområder med knuseverk og andre støyskapende aktiviteter. Det er ønskelig at det i anleggsperioden kan koordineres med ansvarlig entreprenør slik at vi om mulig kan unngå sprengningsarbeid i nærområdene (Nygård – Fikkjebakke kryss) under begravelser i kirken.

Som en konsekvens av ny linjeføring med større grad av gjenbruk av dagens E18 trase vil ikke lenger traseen som helhet kunne benyttes som omkjøringsvei. Sannidal menighetsråd støtter opp om krav fra Kragerø kommune om at dagens E18 trase fra Nygård til Tangen må fjernes, og at terrenget tilbakeføres. Dette vil også gi en svært positiv effekt for landskapsbildet rundt Sannidal kirke, og gjenskape mye av terrenget slik det historisk har vært rundt det nasjonalt viktige kulturhistoriske området ved Sannidal kirke.

Gamle sørlandske, Fv.363 og Fv. 3374 fra Tangen og forbi Sannidal kirke har i dag ingen løsning som sikrer myke trafikanter. Kirkegården er svært mye besøkt, også av gående og syklende. Ved aktiviteter i kirken eller Mo bedehus vil det parkeres på begge sider av veien ved kirken. Det anmodes av disse grunner om at det tilstrebes å begrense bruken av denne veien til anleggstrafikk for å unngå uønskede hendelser.

Av de samme grunner som nevnt over bes det også om at det unngås å benytte denne veien som omkjøringsvei i anleggs- og driftsperioden. Hvis det er ønskelig å benytte denne veien som omkjøringsvei må det lages en plan for gjennomføring med krav om tiltak som kan bedre trafiksikkerheten.

Sannidal menighetsråd v/leder

Øyvind Barland

# Ingvild Farsjø

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Sannidal og Skåtøy Bondelag

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

## Vedlegg

Ingvild\_Farsjo\_2025031910540348-Vedlegg\_1-

Innspill\_til\_E18\_Gjerstad\_Bamble\_utvidet\_varslingsgrense.pdf

# Innspill til Nye Veiers forslag til reguleringsplan for ny E18 Kragerø – Bamble

Sannidal og Skåtøy Bondelag stiller seg positiv til store deler av Nye Veiers forslag til detaljregulering for E18 Kragerø – Bamble. Vi har hatt flere fellesmøter i styret og vurdert de nye «forslagene av detaljregulering E18 Kragerø – Bamble» som Nye Veier presenterte i brevet datert 23/1-2025.

Sannidal og Skåtøy Bondelag stiller seg negativ til forslaget om at dagens E18 fra Nygård frem til Tangen skal brukes avlastningsvei ved behov i etterkant når ny E18 er ferdigstilt. Gamle Sørlandske vil også bli opprettholdt, og vi stiller oss undrende til hvorfor det skal opprettholdes to veier som kan disponeres dersom behov for avlastning. Strekningen av dagens E18 fra Nygård til Tangen forslår Sannidal og Skåtøy Bondelag blir fjernet gjennom helt eller delvis restaurering. Vi mener argumentene for å opprettholde veilinja må vektes mot de positive virkningene for landbruket, landskapet og kulturlandskapet. I tillegg ønsker vi at dette arealet tilbakeføres til opprinnelig grunneier i samarbeid med grunneier.

Fjerning av dagens E 18 fra Nygård til Tangen vil også ha positiv virkning for landskapet, drift og bosetting på berørte landbrukseiendommer, samt kulturmiljøet rundt Sannidal kirke og kirkedalen.

Sannidal og Skåtøy Bondelag forventer at Nye Veier vil ivareta og sørge for å erstatte de sårbare oppdyrkede landbruksområder som eventuelt berøres, slik at gårdene i området kan opprettholde fremtidige drift og fortsette med gårdsutviklingen.

## Støyplager og husdyrhold i byggeperiode

Den foreslåtte veilinja og tilhørende anleggsområde vil ha kort avstand til dagens driftsbygninger. Nye veier må utarbeide en plan som tar hensyn til husdyr og tilpasse ev. sprengning og belastende anleggsarbeid til perioder hvor dyrene ikke befinner seg i fjøset. Plan utarbeides i samarbeid med dyreeier.

## Tilkomst til jorder under byggeprosessen

Sannidal og Skåtøy Bondelag krever at veier og evt jorder som blir berørt under byggingen må være mulig å komme til for grunneier eller evt låntaker av jordene under jordbearbeiding. Dette foreslår vi at Nye Veier går i dialog med de berørte grunneiere og lager gode avtaler for hvordan grunneier kan best mulig opprettholde drift som vanlig.

Vi håper at Nye Veier tar våre innspill til følge og imøteser en tilbakemelding.

Sted: Sannidal                      Dato: 18.03.25

---

Sannidal og Skåtøy Bondelag

v/leder Ingvild Farsjø

# Tor Martin Grue

Kommune: Kragerø kommune  
Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti  
På vegne av: Sannidal og Skåtøy Skogeierlag

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

Hei!

Her kommer innspill fra Sannidal og Skåtøy Skogeierla til reguleringsplan for ny E18 gjennom Kragerø kommune.

Mvh  
Tor Martin Grue  
Sannidal og Skåtøy Skogeierlag

## Vedlegg

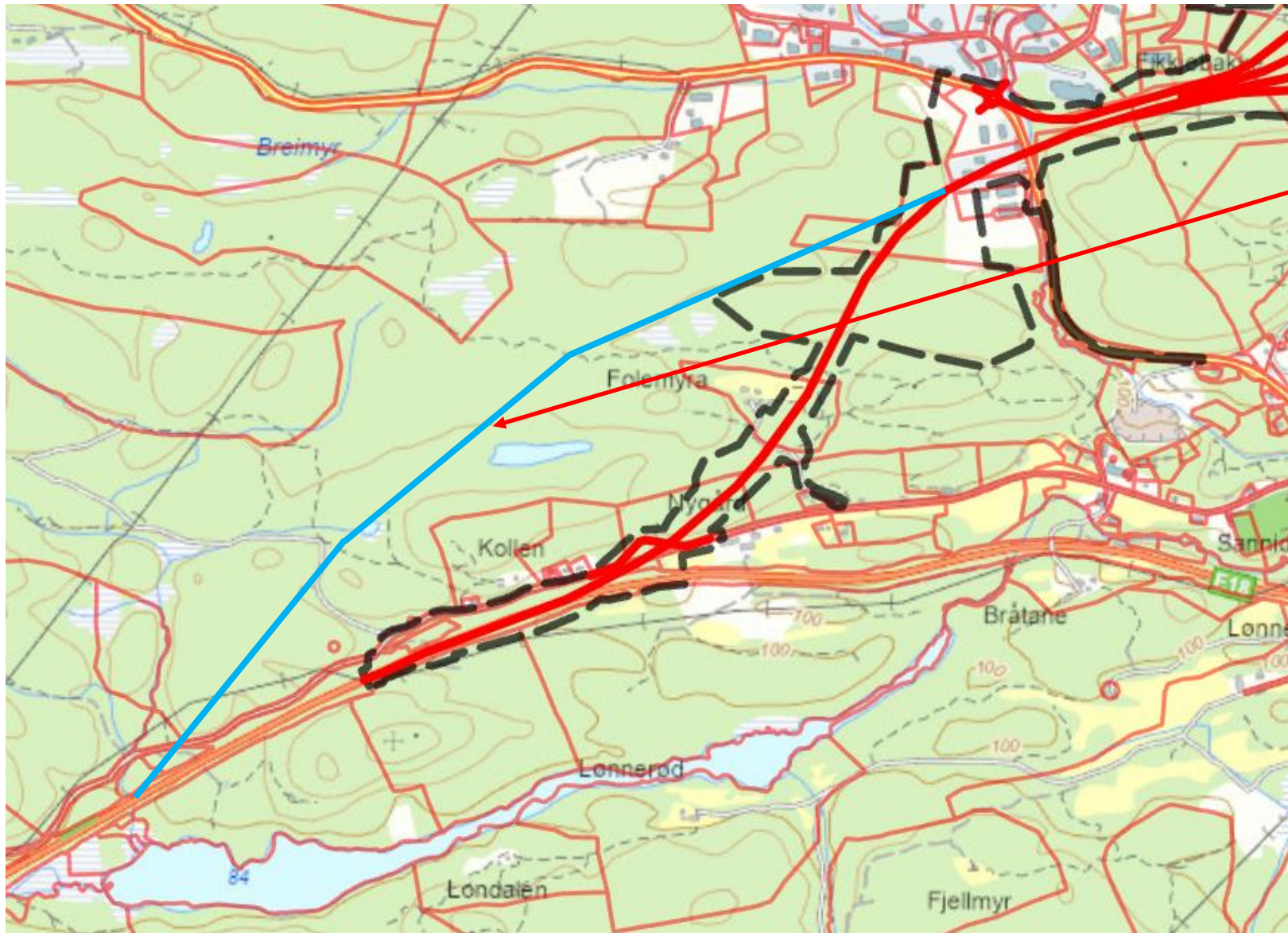
Tor\_Martin\_Grue\_2025032114114873-Vedlegg\_1-2025\_03\_20\_Reguleringsplan\_ny\_E18\_-\_Høringsinnspill\_fra\_Sannidal\_og\_Skåtøy\_Skogeierlag.pdf

# Reguleringsplan, ny 4-felts E18 Kragerø – Bamle

## Høringsinnspill fra Sannidal og Skåtøy Skogeierlag

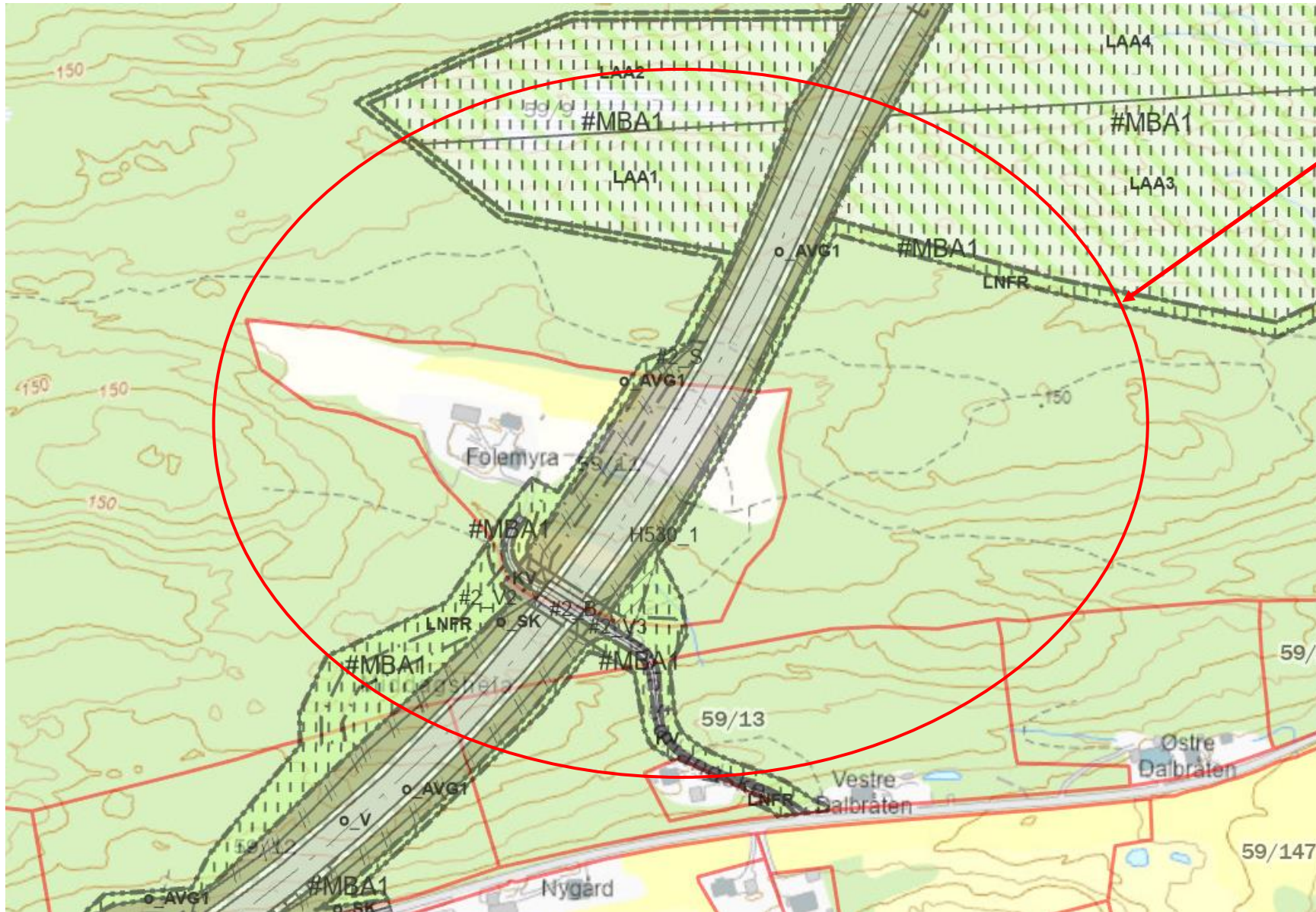


## Sammenkobling av eksisterende og ny E18 – Nygård/Ramsåskollen



Sammenkobling av eksisterende og ny E18 må flyttes lengre vest for å unngå nedbygging av dyrket mark og plassere veien bort fra bebygde områder. Å flytte sammenkobling lengre vest vil også gi mindre støy ved stille områder som Sannidal bygdetun og Sannidal kirke.

# Faunapassasje - Folemyra



Her må de lages en god faunapassasje/overgang

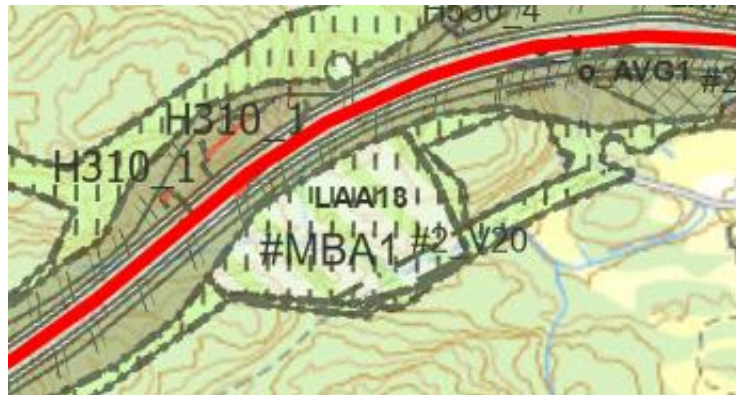
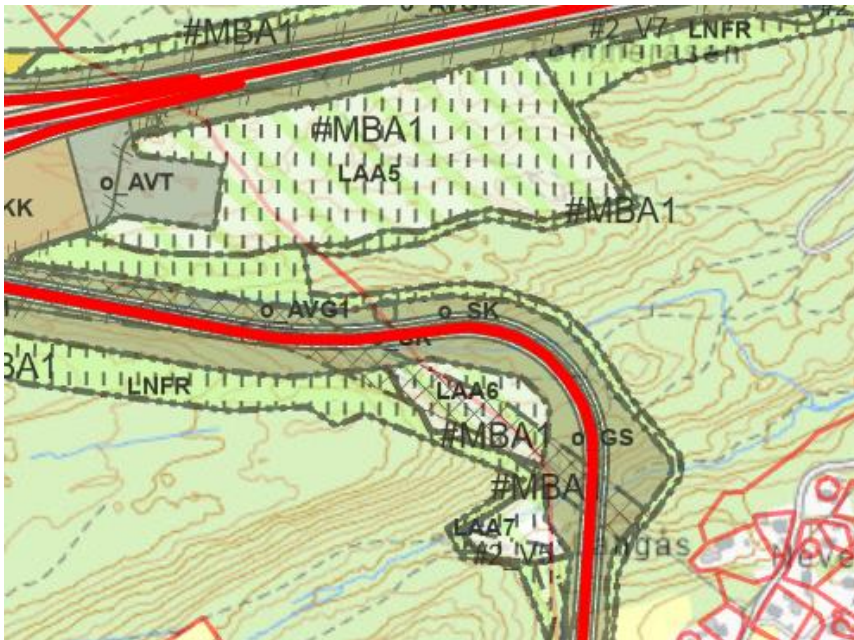
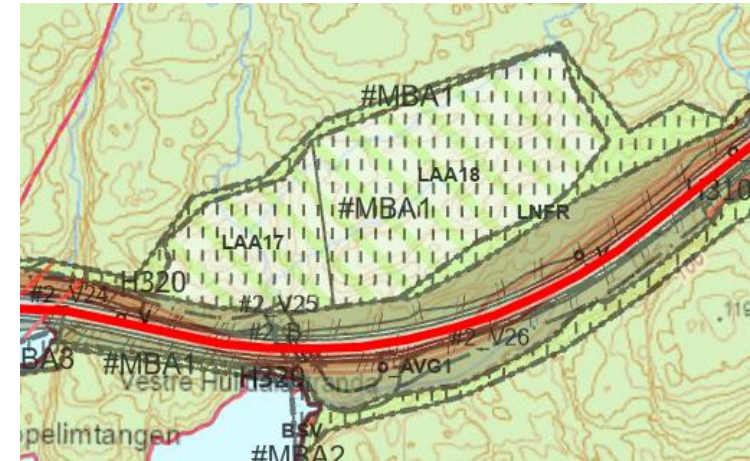
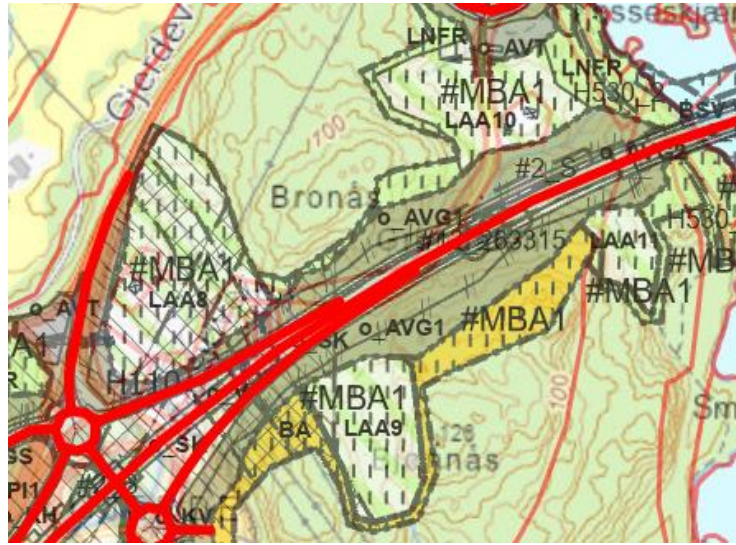


# Eksisterende E18, fra Tangen til sammenkobling av eksisterende og ny E18

Eksisterende E18 fjernes mellom Tangen og sammenkobling av eksisterende og ny E18

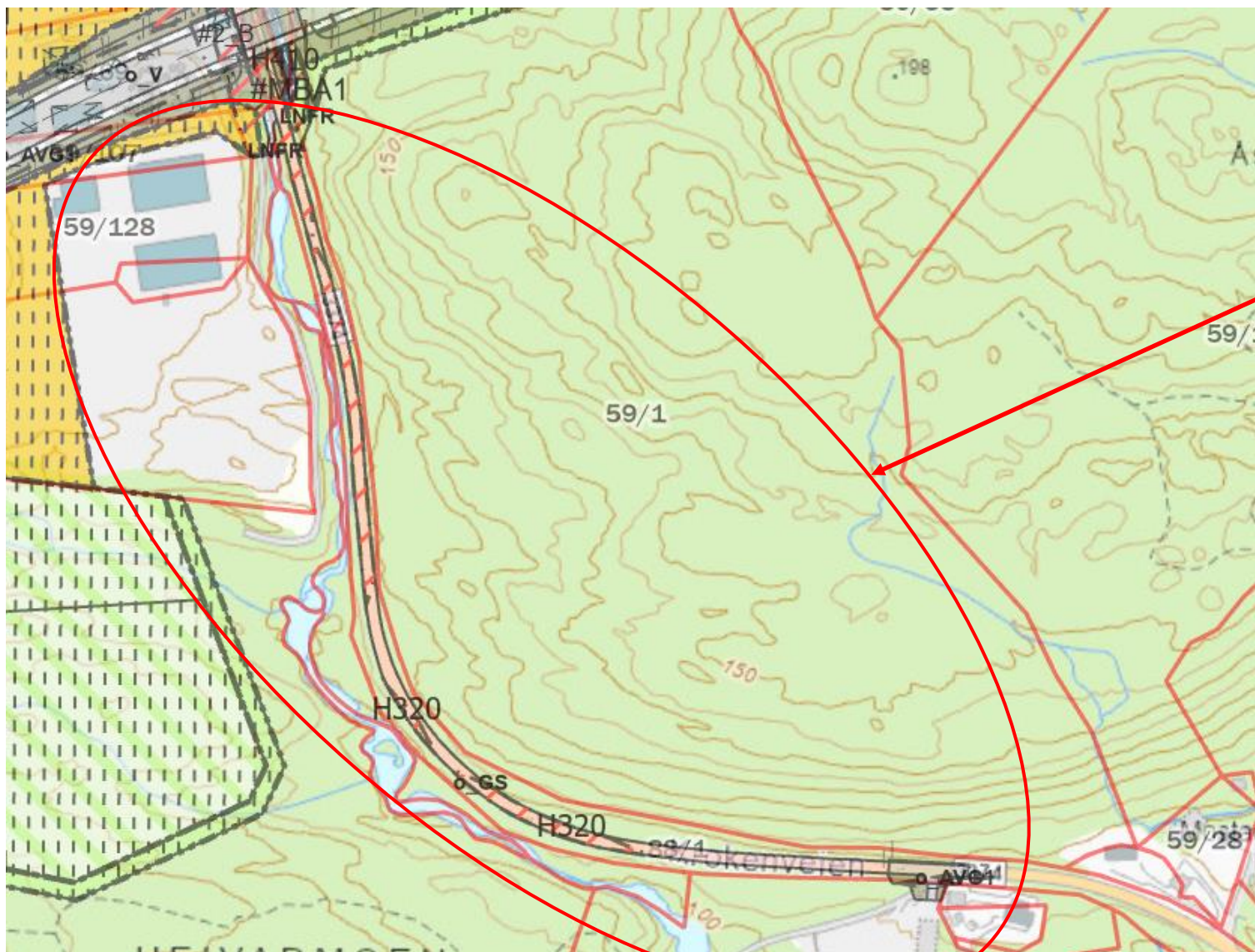


# Deponier for overskuddsmasse



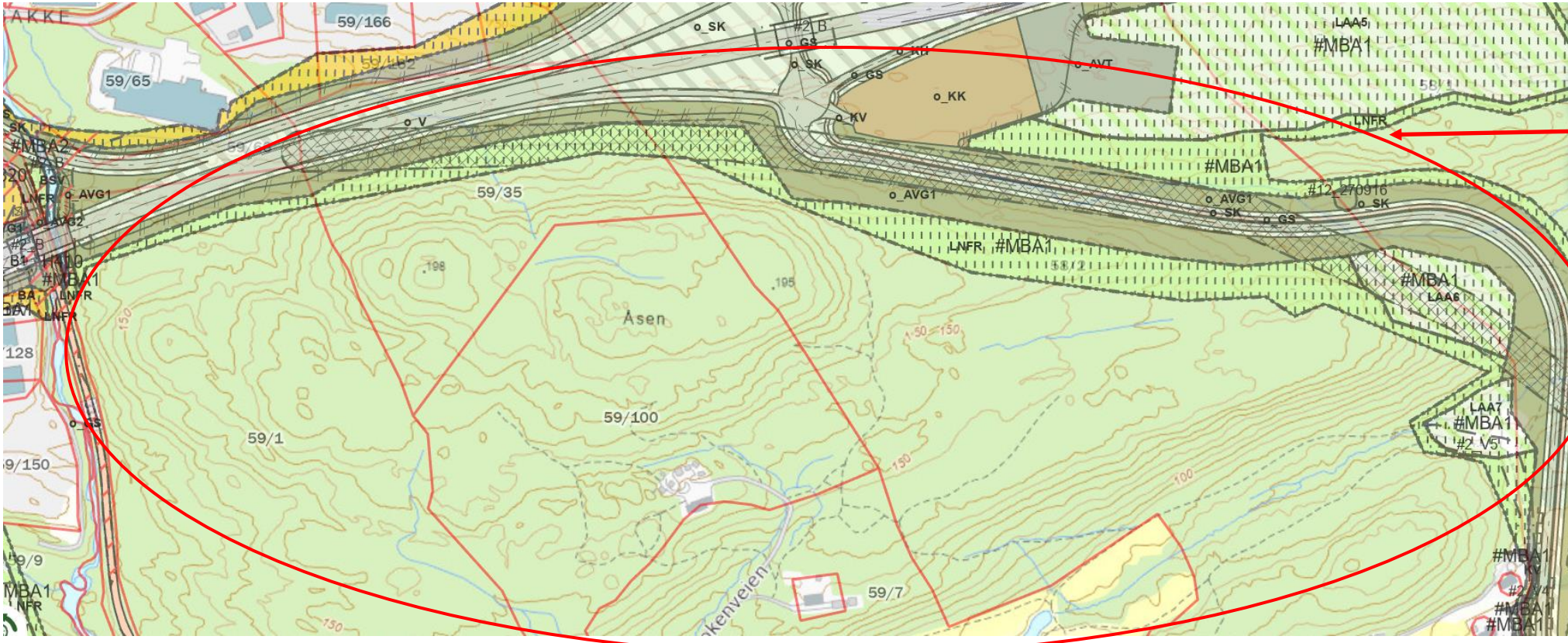
Deponiene for overskuddsmasse må dekkes med tilstrekkelig matjord (0,5m) slik at skog kan etableres, eventuelt dyrket mark

## Krokveien mellom Øverbø og Fikkjebakke



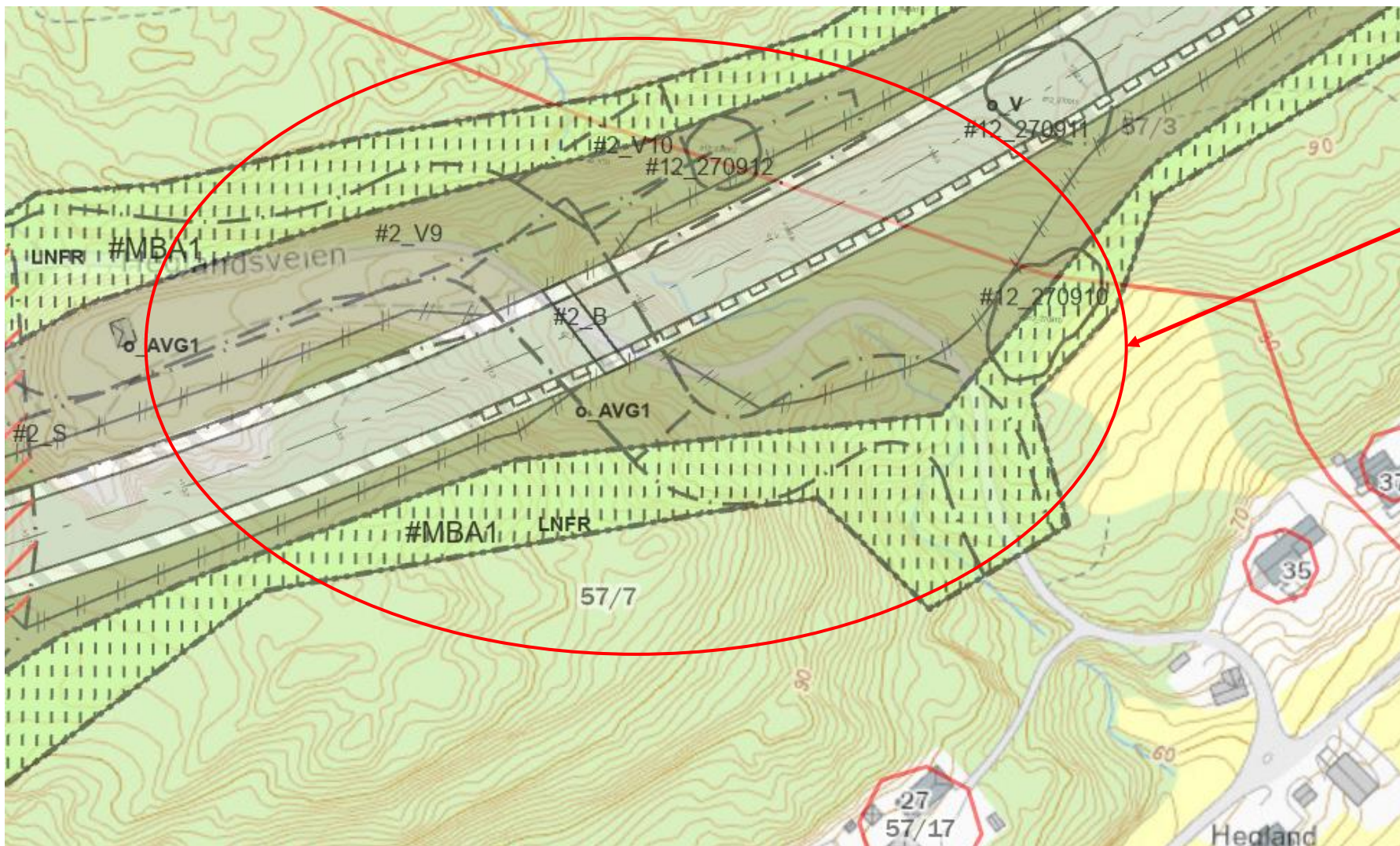
Krokveien kan stenges for ordinær trafikk men må gjøres tilgjengelig for eiendommene tilknyttet veien

# Anleggsveier ved Åsen



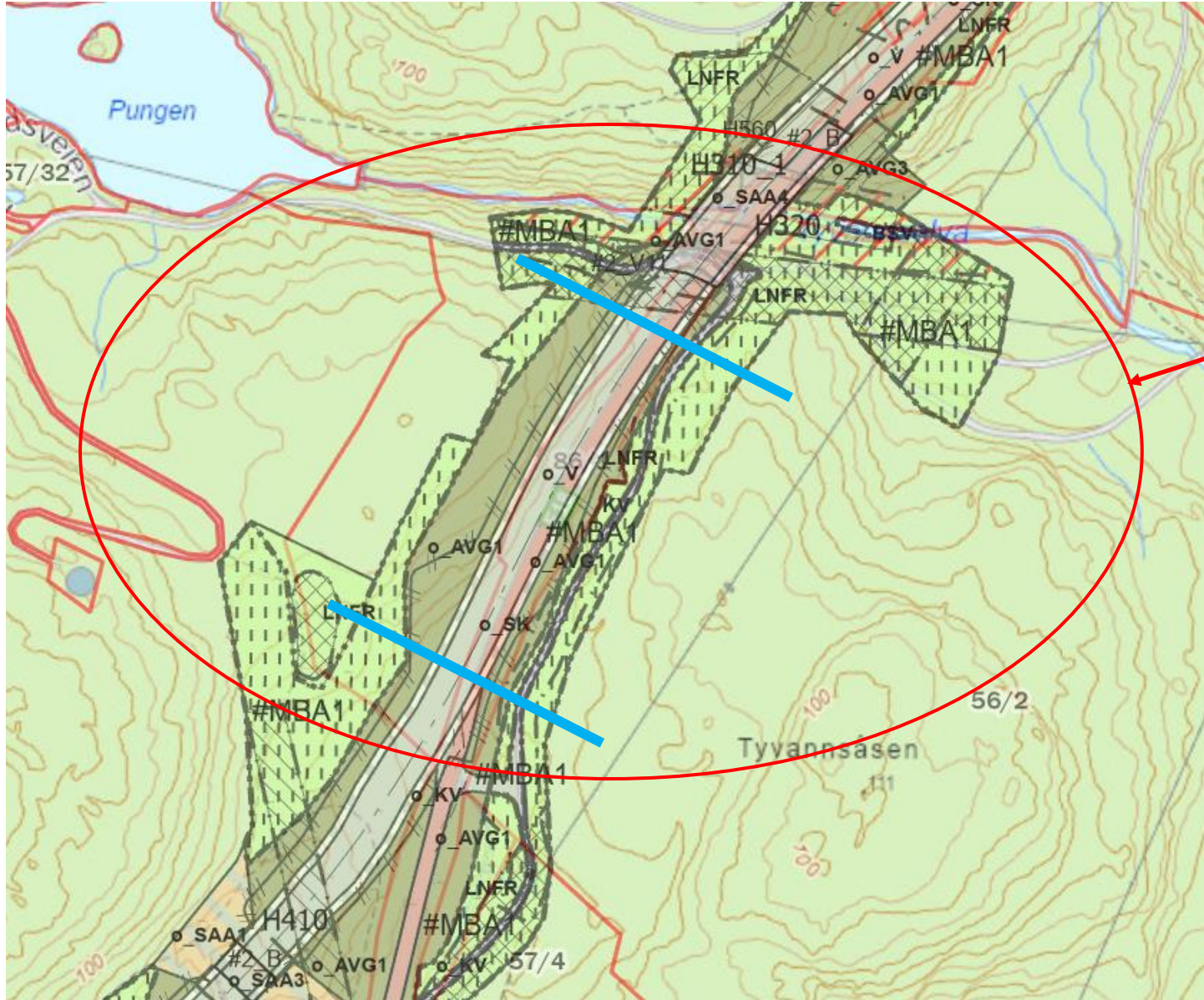
Anleggsveier rundt Åsen i byggefasen gjøres tilgjengelige skogformål når ny E18 er ferdig. Gjelder også hele strekningen gjennom Kragerø kommune

# Kulvert ved Brynemo



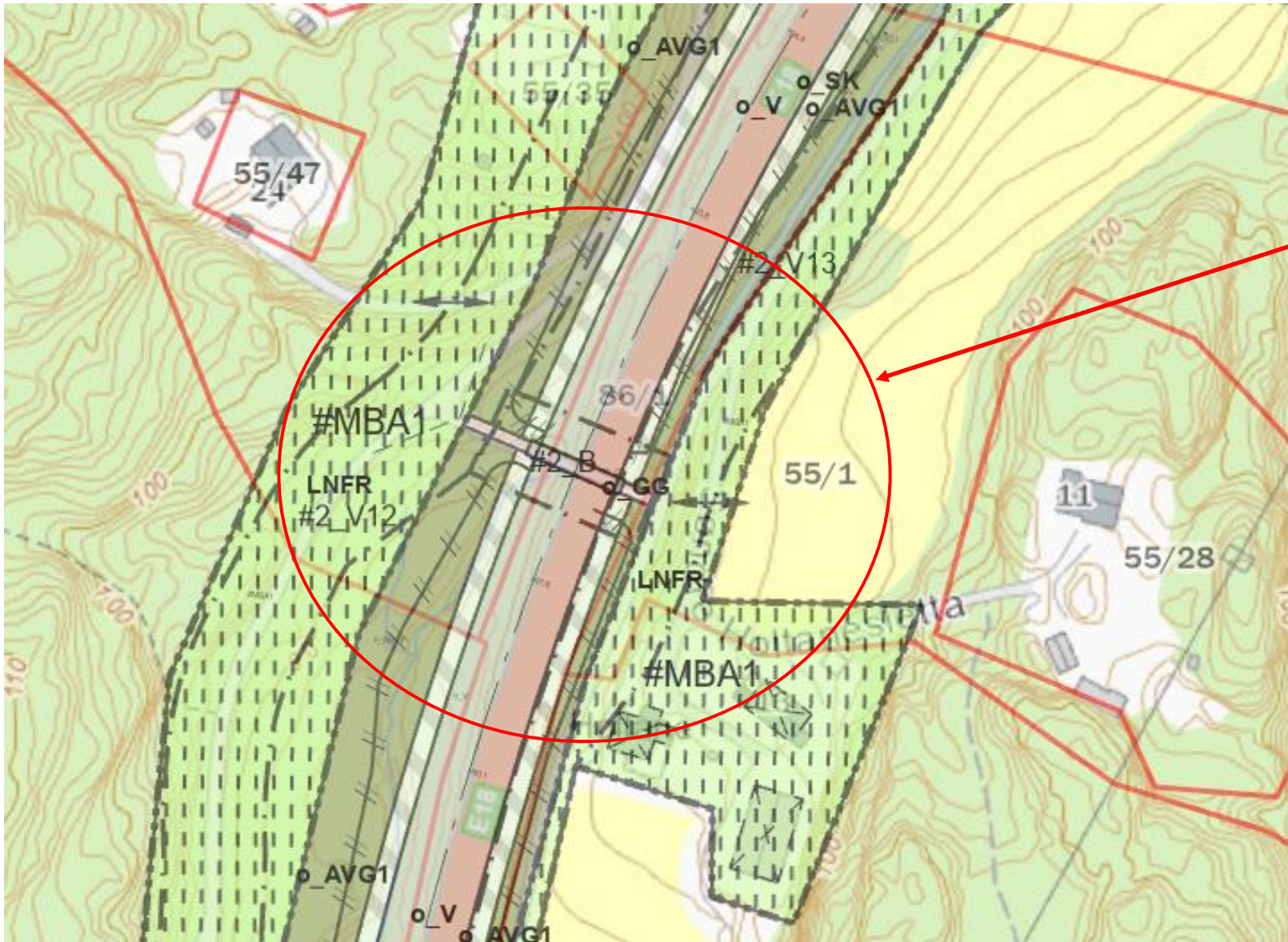
Kulvert bygges med 5x5m lysåpning  
egnet for tømmerbiler (25m) og  
kurvaturer i henhold til Veiklasse 3.

# Grøtvannsveien



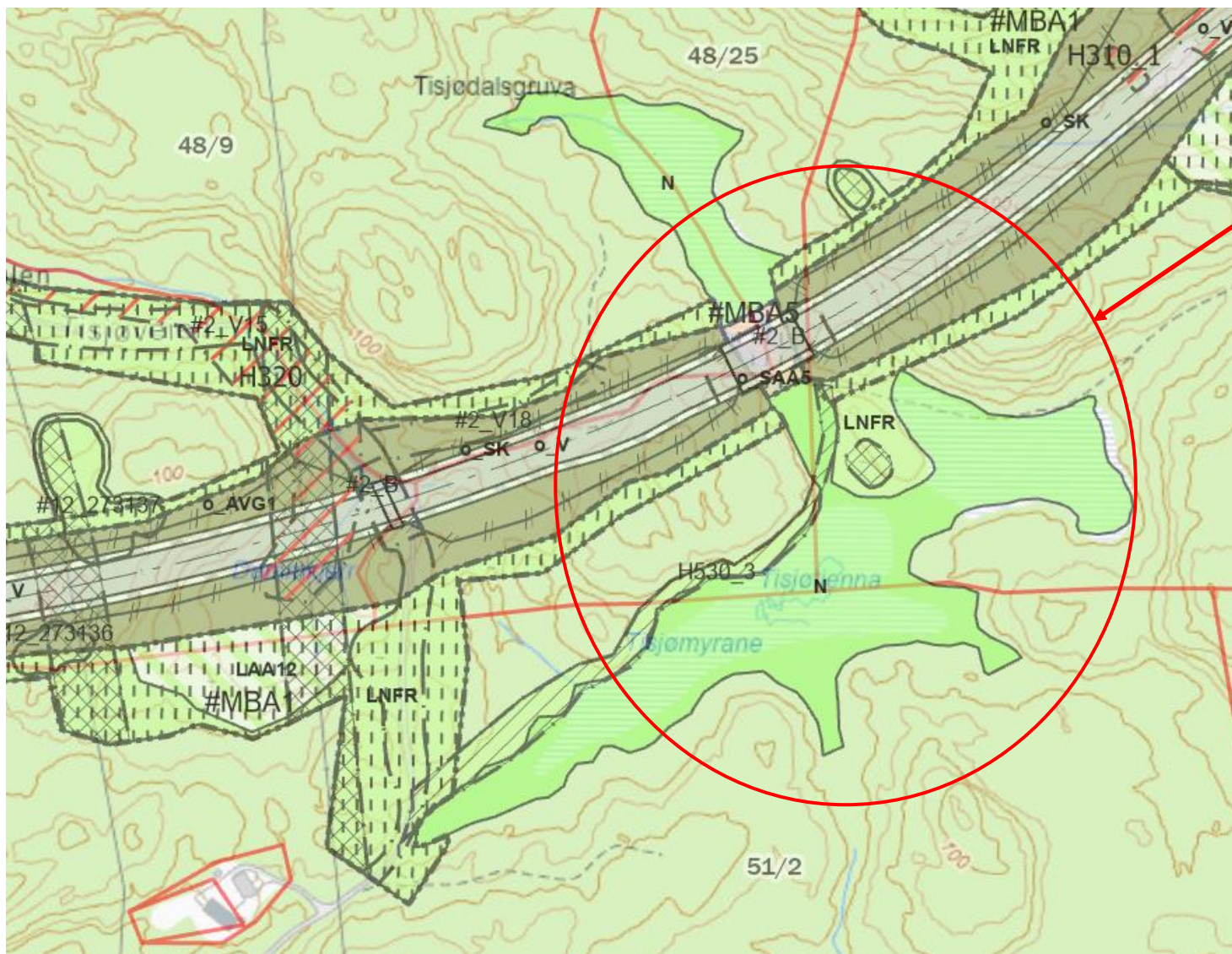
Her må de lages en god løsning for Grøtvannsveien, dagens løsning har ikke tilstrekkelig høyde for dagens og fremtidens tømmerbiler. Veiløsningen må kombineres med en god faunapassasje, bildet viser to alternative plasseringer, blå streker

## Kulvert ved Holtane



Dagens kulvert ved Holtane er 2,5x3m, denne må rives og erstattes med ny kulvert med lysåpning 5x5m og kurvatur tilpasset tømmertransport med vogntog. Alternativt bro med kombinert vei og faunapassasje.

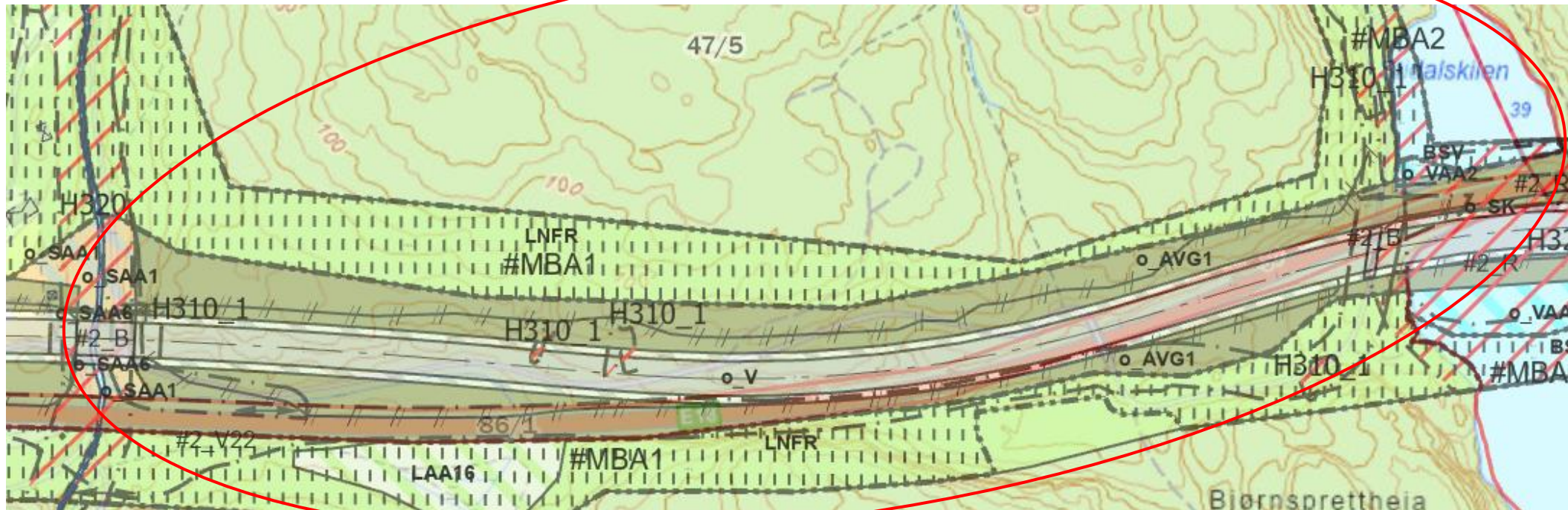
## Tisjømyra, bro med faunapassasje og etablering/utvidelse av myr på produktive skogarealer



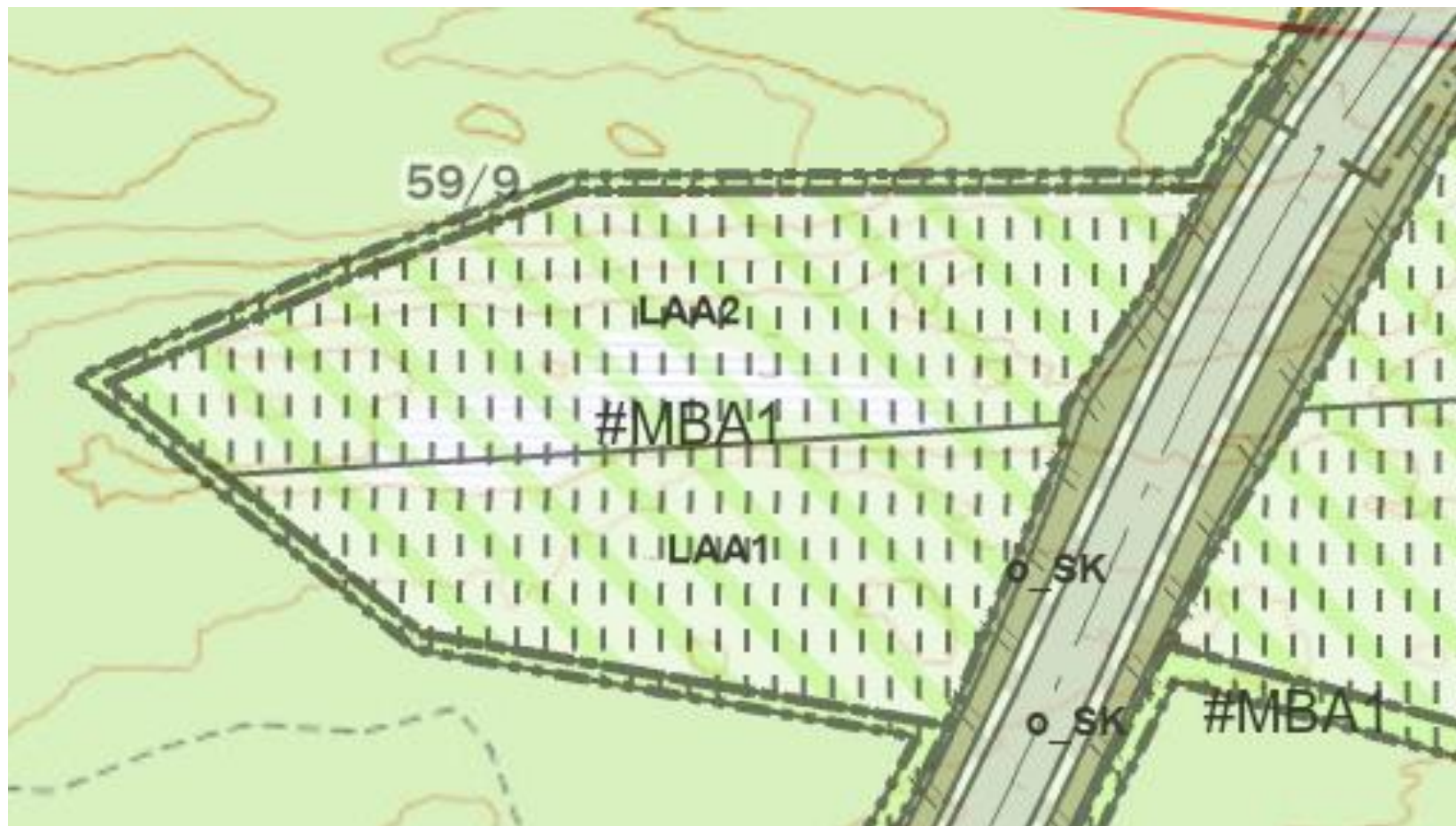
For at faunapassasjen skal fungerer må ikke vannstanden økes så mye at myra blir for bløt, hvis så skjer må det lages fast dekke på en av sidene. Fra skogeiersiden er det en dårlig ide å etablere myr på høyproduktive skogarealer. Ny E18 legges over en traktorvei som er i bruk, vi forutsetter at det lages en alternativ trase, på nordsiden av ny E18.

## Vei mellom Auråa til Stidalen/Plassen

Vei mellom Auråa og Stidalen er planlagt i Veiklasse 7, denne må oppdateres til veiklasse 3 og kulvert ved Stidalskilen må bygges for tømmertransport med vogntog, lysåpning 5x5m



## Deponier med syredannende masser



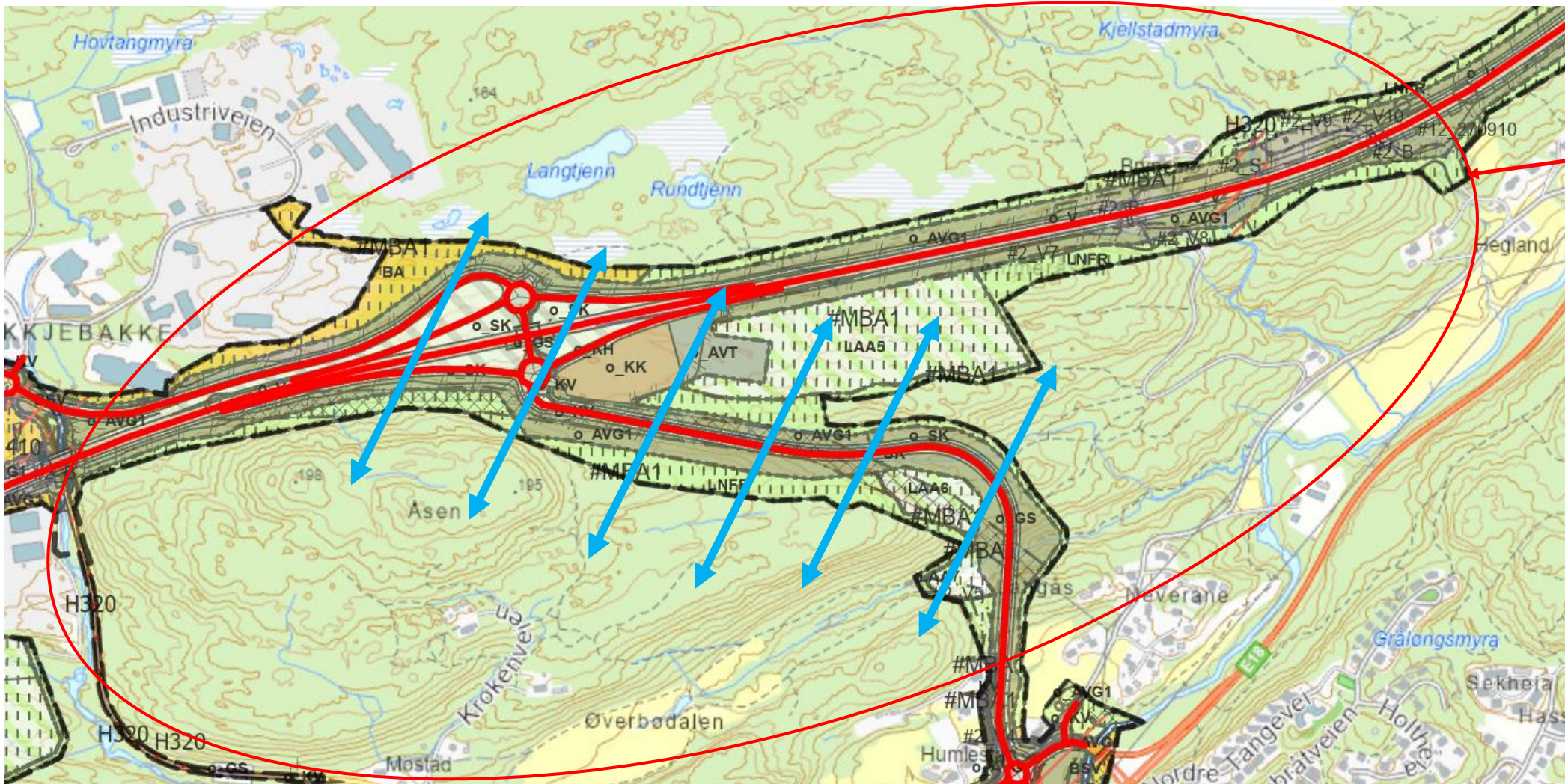
Deponier for syredannende masser må utformes slik at man ikke får vanninntrenging og forsuring av vannveier.

# Reguleringsplan, ny 4-felts E18 Kragerø – Bamle

## Høringsinnspill fra Sannidal og Skåtøy Skogeierlag



## Ny vei mellom Fikkjebakke og Tangenkrysset (Åsen)



Området mellom Åsen og Brynemoen har til dels ekstrem tetthet av hjortevilt (rådyr, hjort og elg) og mye trekk mellom disse områdene. Her må det legges til rette for en god faunapassasje, helst en overgang.

# Eirik Dobbedal

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Vestmar bestandsplanområde

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

Se vedlegg

## Vedlegg

Eirik\_Dobbedal\_2025032017123342-Vedlegg\_1-Innspill\_E18\_Vestmar\_Bestandsplanområde.pdf

# Innspill til reguleringsplan for ny E18 gjennom Kragerø kommune

Vestmar bestandsplansområde vil med dette gi sin høringsuttalelse til Nye Veiers forslag til reguleringsplan for ny E18 gjennom Kragerø kommune.

Vi har med interesse gjennomgått fremlagt planmateriale og vil innledningsvis uttrykke vår støtte til hovedtrekkene i innspillet fra Kragerø viltutvalg datert 12. mars 2025. Vi deler viltutvalgets vurderinger og bekymringer knyttet til barrierevirkningen av den planlagte veitraseen, og viktigheten av tilstrekkelige og velfungerende faunapassasjer for å ivareta viltets naturlige trekk og redusere negative konsekvenser for det lokale dyrelivet.

Vestmar bestandsplansområde ser positive sider ved ny E 18 gjennom økt trafikksikkerhet og redusert risiko for viltpåkjørslar. Samtidig er behovet for sikring mot viltpåkjørslar også den største trusselen for hjorteviltets naturlige trekkruiter i Kragerø.

Selv om Nye veier fremhever planens hensyn til natur, fauna og landskap, synes ikke Vestmar bestandsplanområde at dette gjenspeiles i den foreslåtte reguleringsplanen, hvor det oppleves at Nye veier underkommuniserer og ikke tar inn over seg konsekvensene av en totalbarriere som potensielt isolerer 300 kvadratkilometer natur og vilthabitat.

Vestmar bestandsplanområde vil vi understreke betydningen av gode og effektive faunapassasjer for de ytre delene av Kragerø kommune ved følgende punkter:

- **Hegland kulvert:** Vi støtter viltutvalgets krav om at K2025 Hegland kulvert må erstattes med en velfungerende viltovergang, hensyntatt at dette er et markant vilttrekk og et område med historisk mange viltpåkjørslar. Området er tilførsel for areal øst og vest for Kragerøvassdraget og et viktig krysningsspunkt for storvilt. Krysningsspunktet er mye brukt og frekvens må ses i sammenheng med antallet viltulykker på fv. 38 øst for Tyvann.
- **Holtane:** Vi støtter behovet for en ny viltovergang ved Holtane for å sikre artsmangfoldet på Kragerøhavløya, Helle og Skarbo. Vi er enige i at denne med fordel kan kombineres med en landbruksvei. Krysningsspunkt jf. viktighet Hegland kulvert. Kan kombineres med landbruksvei, men bør etableres hensynssone jf. LNF-formål.
- **Tisjømyra:** Krysningsspunktet er viktig for vilttrekket sørover og bru bør erstattes av en overgang for viltet. Dersom overgang ikke er mulig, støtter forslaget om økt bredde og høyde for faunapassasjen K3005 Tisjømyra bru for å sikre bedre funksjon. Vi deler også bekymringen for redusert effekt av passasjen som følge av planlagt restaurering av myrsystemet. Høyden må videre låses i ev. reguleringsplan, slik at ev. utbygger ikke kan redusere høyden under et fastsatt minimum.
- **Auråa:** Vi støtter forslaget om å endre K3020 Auråa bru og etablere en viltovergang lenger øst for å sikre en god faunafunksjon. Dagens foreslåtte løsning ved Auråa kan ikke anses som krysningsspunkt for større dyr. Krysningsspunktet øst for Aurå er viktig tilførsel mot

Hull og østlige deler av Kragerø kommune. Vilttrekket for elg og hjort går videre herfra til øyene i Kragerøskjærgården.

- **Kragerø/Bamble-grensen:** Vi deler viltutvalgets syn på viktigheten av K3050 “Plassen kulvert” og støtter ønsket om en dedikert viltovergang nordøst for denne. Erfaringer fra grunneiere som jakter i området og viltpåkjørsler i nyere tid, viser at viltet krysser et stykke sør for den foreslåtte overgangen ved Plassen. Vestmar bestandsplansområde ønsker å peke på alternativ plassering/ flytting, hvor overgangen plasseres ca. 150-200 meter sør for forslaget som Nye Veier skisserer.

Overordnet ønsker bestandsplansområdet å påpeke viktigheten av å tenke helhetlig og økosystembasert, hvor man tar hensyn til viltartenes naturlige trekkmonster mellom hhv. sommer- og vinterbeite. Arealene sør for dagens E18 (og områder som blir liggende sør for E18 i Nye Veiers reguleringsplanforslag, er viktige sommerbeiteområder. Det foregår en naturlig migrasjon mellom de mer furudominerte, høyereliggende vinterbeitene vest i kommunen, til lauvdominerte arealer tettere på kysten. Dette er naturlige trekkruiter som må opprettholdes og Nye Veier må planlegge for at denne veien blir liggende i mange tiår. Ny E 18 gjennom Kragerø vil innebære en total barriere for stor- og småvilt. Kragerø kommune står i en særlig sårbar situasjon, hvor om lag 300 km<sup>2</sup> med blir liggende sør for den foreslåtte veilinja. Disse områdene er viktige leveområder for en rekke viltarter, inkludert elg og hjort, og en velfungerende infrastruktur for viltpassasje er avgjørende for å opprettholde økologisk balanse og genetisk variasjon i disse bestandene.

Bestandsplansområdet har i denne beregningen inkludert store deler av skjærgården ut til og med Jomfruland. Bakgrunnen for dette er at det finnes elg på flere øyer i Kragerø-skjærgården og det senest observert elg på Vestre Rauane sommeren 2024.

### Om Vestmar bestandsplansområde

Vestmar Bestandsplanområde består av fire storvald med et samlet areal på ca. 140.000 dekar nord og sør for dagens E 18 gjennom Kragerø. Vestmar bestandsplansområder omfatter følgende storvald og jaktfelt:

<b>Jaktlag</b>	<b>Tellende areal</b>
Mo	19171
Wåsjø/Holtane	17804
Øvrebø	7587
Svenum/Kurdøla	12620
Heldøla/Merkebekk	8084
Grønstad	3516
Svenum/Fredheim	2780

Heldal	18100
Auråen	5534
Farsjø	4024
Bastafjell	12130
Rinde Rønningen	9100
Valberg	5164
Fossing/Skarbo	15189

**Totalt tellende areal:** 140 803



*Kartskisse 1: Areal i Kragerø kommune som påvirkes direkte av treffsikkerheten og kvaliteten på ev. nye fauna- og viltpassasjer ifbm. Nye Veiers forslag til reguleringsplan for ny E 18.*

## Avslutning

Vi forventer at Nye Veier tar disse innspillene på alvor og foretar nødvendige justeringer i reguleringsplanen for å sikre at utbyggingen av ny E18 gjennom Kragerø kommune gjennomføres på en måte som minimerer negative konsekvenser for vilt og naturmangfold.

Vi ser frem til videre dialog og samarbeid i den videre planleggingsprosessen.

Med vennlig hilsen,

Vestmar bestandsplansområde

# **GRUNNEIERE, PRIVATPERSONER OG NÆRINGSLIV**

# Aasulv Tveitereid

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Adresse: Tveitereidveien 2, 3766 Sannidal

## Innspill

Hei - jeg er grunneier på Tveitereid i Sannidal. Den nye brua som skal bygges over Tisjø går over min eiendom. Håper dere har tenkt å ha støyskjerming både på sør og nordsiden av brua slik at vi som bor i nærområdet slipper unødvendig støy. Legger merke til på plantegninger at brua vil ligge høyt over vannflaten og således forårsake ekstra mye støy for oss som bor i nærheten av brua.

Ser frem til å høre tilbake fra dere.

# Aasulv Tveitereid

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Adresse: Tveitereidveien 2, 3766 Sannidal

## Innspill

Hei igjen - En oppfølging på mailen jeg skrev til dere for 5 dager siden.

Har i dag snakket med prosjektleder Stian Blindheim i Nye Veier, og etter denne samtalen er jeg nødt til å komme med en oppdatering på forrige mail.

Som tidligere nevnt er jeg grunneier på Tveitereid Gård (GNR 52 BNR 1). Stian Blindheim fortalte meg at det KUN er planlagt støyskjerming på nordsiden av brua over Tisjø og ikke på sørsiden. Hvorfor skal friluftsområdene på sørsiden av brua samt beboere i nærheten ikke ha støyskjerming også? Kun støyskjerming på nordsiden av brua vil jo pga refleksjon også medføre enda mer støy på sørsiden av brua.

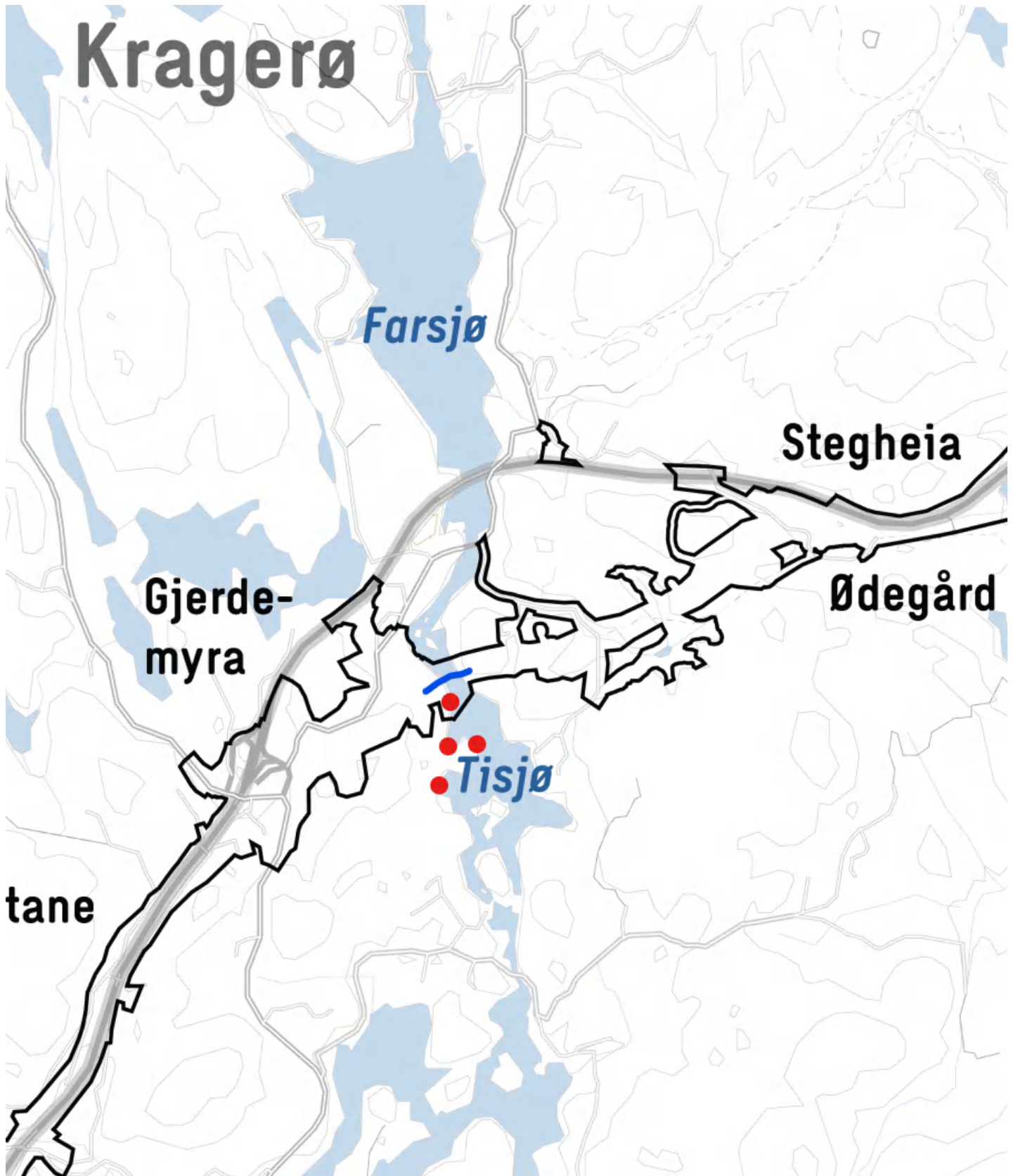
Har lagt med kartutsnitt her fra Nye Veier - Den nye brua over Tisjø har jeg merket med blått, mens jeg har lagt inn røde prikker på min eiendom som brukes hyppig til ulike friluftaktiviteter til både fiske, bading og camping etc. Uten støyskjerming på sørsiden av den nye brua vil det i fremtiden bli tilnærmet umulig å fortsette å bruke dette friluftsområdet slik det gjøres i dag. Ber derfor dere på det sterkeste å inkludere støyskjerming på sørsiden av brua.

Om nødvendig vil jeg stille meg positivt til å være med på å finansiere deler av dette, slik at disse verdifulle rekreasjonsområdene ikke vil gå tapt.

Ser frem til å høre tilbake fra dere.

## Vedlegg

Aasulv\_Tveitereid\_20250211101907508-Vedlegg\_1-Kartutsnitt.png.pdf



# Arild Eggum Humlestad

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Adresse: Heglandsveien 7, 3766 Sannidal

## Innspill

## Vedlegg

Arild\_Eggum\_Humlestad\_2025032512032583-Vedlegg\_1-Innspill\_til\_planforslag\_E18\_Kragerø-Bamble.pdf

Arild Eggum Humlestad  
Heglandsveien 7  
3766 Sannidal  
**Gbnr. 58/2**

21.03.2025

Nye Veier AS  
Kjøyta 6  
4630 Kristiansand  
(sendt pr. e-post til: [post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no))

**Emne: Innspill til planforslag < E18 Kragerø-Bamble >på offentlig ettersyn.**

Viser til at planforslaget er lagt ut på offentlig ettersyn og høring med frist for innspill 21. mars 2025. Jeg ønsker med dette å gi mine innspill til planforslaget.

**1. Generelle kommentarer:**

Jeg opplever generelt planforslaget som et godt arbeid.

Jeg og min kone eier gården Humlestad vestre gbnr. 58/2 og driver denne gården med fokus på skogsdrift, kulturlandskap og jakt/friluftsliv.

Vi vil i dette planforslaget måtte avstå fra store deler av eiendommen vår, noe vi selvfølgelig ikke ser positivt på, men vi har forståelse for at "noen" må gi avkall på eiendom hvis vi skal få bygget ordentlige veier.

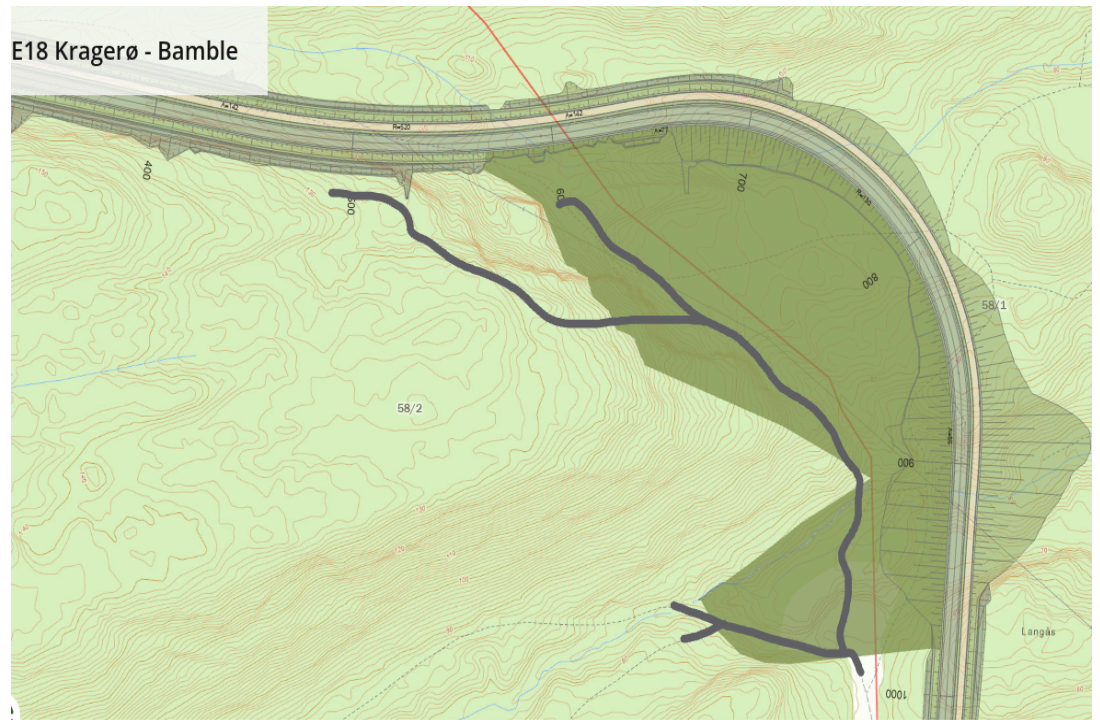
Vi vil med disse innspillene, påse, at eiendommen vår, ikke blir gjort utilgjengelig som følge av vei byggingen, da det veiene deler opp eiendommen i tre deler.

Bomiljø er også selvfølgelig vesentlig i disse innspillene, da vi får den nye veien, fra krysset på Fikkjebakke og ned til Tangen krysset, veldig nære husene våre.

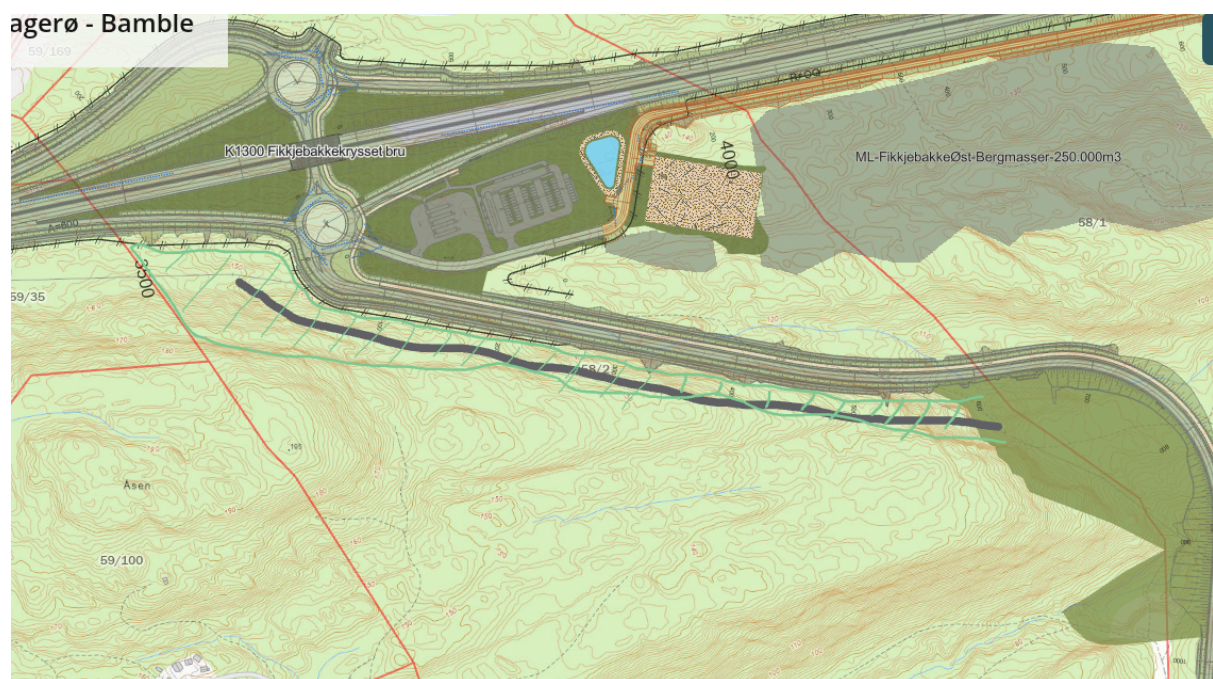
## 2. Spesifikke merknader.



- Innspill 1: Bildet over viser hvordan dere planlegger flytting av dagens gårdsvei, som i dag er en av hovedveiene til boligene og til uttransportering av tømmer fra eiendommen. Denne må reetableres som veiklasse 3. Vi stiller oss undrende til støyberegningene, som viser at vi er godt under kravet på 55 dbI. Vi ønsker fysisk støymåling og tiltak som følge av resultat av måling.



- Innspill 2: Bilde over viser hvordan jeg har illustrert traktorveiene og leggeplass/snuplass, som må hensyntages og reetableres der de blir liggende under fyllinger i veibyggingen, samt der hvor veibyggingen hindrer tilgang til teigene på eiendommen. Her må traktorveiene utføres i veiklasse 7, og snuplass/leggeplass for tømmer veiklasse 3.



- Innspill 3: Bildet over illustrerer hvordan jeg tenker at tilkomst til områdene nord for Åsen kan løses, med en videreføring av traktorvei vist i forrige bilde.





- Innspill 6: Bilde over viser leggeplass og traktorvei som må ivaretas ved bygging av kryssløsning, dette for å forhindre ulemper for oss vedrørende tilkomst til eiendommen nord for krysset på Fikkjebakke.
- Innspill 7: Veien fra krysset på Fikkjebakke og ned til Tangenkrysset går gjennom et trekkområde for æl, hjort og rådyr, med svært høy tetthet av spesielt hjort og rådyr. Det er etter hva jeg kan se ikke planlagt noen avbøtende tiltak i planen, som skal forhindre viltpåkørsler i dette området. Jeg vil derfor foreslå at terrenget på sidene av veien bygges med fokus på god siktsoner ift. oppsvarsjon av kryssende vilt.

Vi ber om at våre innspill blir tatt i betraktning i det videre planarbeidet, og vi ser frem til dialog om saken.

Vennlig hilsen

Arild Eggum Humlestad

Tlf. 901 32 535 e-post: a-eggu@online.no

# Asle Tangen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Adresse: tisjøveien 3, 3766 sanidal

## Innspill

Hvordan vil endringene av myrområdene og veilegeme påvirke vannføringen i bekken som ender ut i Farsjø ved Tisjøveien 3 ?

Vi er bekymret for økt vannføring som kan skape flomproblemer med det resultat at vi får vann inn i hus og uthus.

Erfaringen fra opparbeidelse av våtmarksområde/myr på Dørdal er luktplager som oppleves av beboerne i område. Dessuten har jeg selv opplevd lukt da jeg jakter på område, denne var her ikke før.

Hvordan vil opparbeiding av store myrområder påvirke bestanden mygg og knott ?

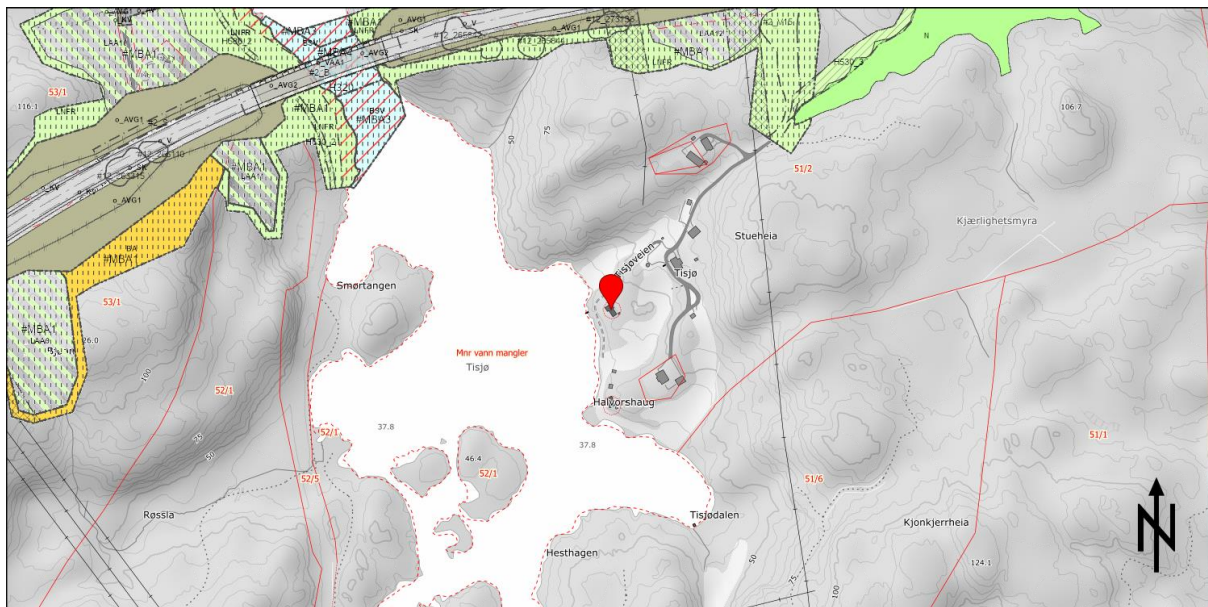
Vedrørende foreslått stenging av Farsjø bro, bør denne utfra et HMS synspunkt kunne åpnes ved hendelser.

# Eirin og Anders Farmen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon



## Innspill

Vi ber om at det blir laget støyskjerming på begge sider av Tisjø bru, også mot sør. Høy hastighet over broskjøter bidrar til mer støy. Området rundt Tisjø benyttes av fastboende, hytteeiere og innbyggere til både friluftsliv og reaktivitet. Støyskjerming bør sikres samtidig med bygging av bro, for å sikre fortsatt attraktivitet for området og i Kragerø kommune.

Bro med gjerder bør ivareta risikoen for forsøpling i vassdraget, da Farsjø vannet vil bli en viktig vannreserve kilde i årene som kommer.

# Arild Eggum Humlestad

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Farsjø Pukk AS

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

## Vedlegg

Arild\_Eggum\_Humlestad\_2025032511564488-Vedlegg\_1-Innspill\_planforslag\_E18\_Kragerø-Bamble\_-\_Farsjø\_Pukk\_AS\_21.03.2025.pdf

Nye Veier AS  
Kjøita 6  
4630 Kristiansand  
(sendt pr. e-post til: [post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no))

## **Emne: Innspill til planforslag «E18 Kragerø – Bamble» på offentlig ettersyn**

Viser til at planforslaget er lagt ut på offentlig ettersyn og høring med frist for innspill 21. mars 2025. Vi ønsker med dette å gi våre innspill til planforslaget.

### **1. Generelle kommentarer**

Vi opplever generelt planforslaget som et svært godt arbeid.

Farsjø Pukk AS eier i dag tomtene 53/15, 53/56, 53/44, 53/23 og 53/52. I tillegg har vi avtale med grunneier av 53/1 om utvikling av deler av denne tomt til næringsformål.

### **2. Spesifikke merknader**

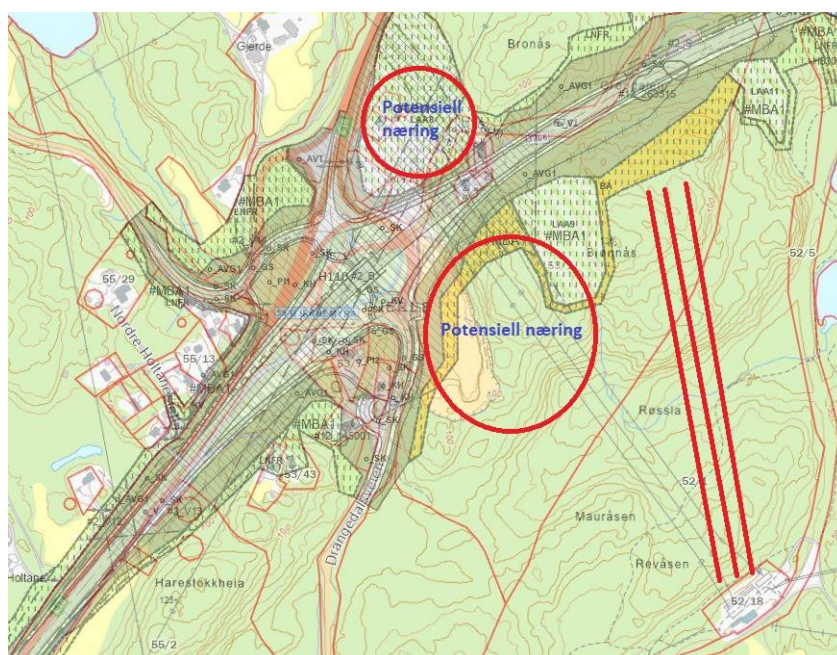
- Innspill 1: Vi holder på å utvikle næringstomter i nærheten av en ny kryssløsning. Disse tomtene har et betydelig utviklingspotensial, men dette kan forbedres betraktelig dersom kraftlinjene som går i nærheten, blir flyttet noe. Vi ber om at det vurderes en alternativ plassering av kraftlinjene for å optimalisere utnyttelsen av næringstomtene og sikre best mulig arealutnyttelse. Her ønsker vi en dialog under planlegging.
- Innspill 2: Området hvor «ML-Gjerdemyra-Bergmasser» nå er tegnet inn, ser ut til å være avskåret fra veitilknytning. Vi ønsker at det tegnes inn en veitilknytning fra gamle E18 til området hvor våre tomter 53/15, 53/56, 53/44, 53/23 og 53/52 ligger.
- Innspill 3: Fjell/skjæring som i planen er satt mellom vei til Kragerø og tomt 53/1 bør tas helt ned for å flukte med område avsatt til næring. Man vil da slippe sikringsarbeid og oppfølging/vedlikehold på fjellskrenten, samt mulighet til å videreføre G/S-vei langs næringsområde mot Kragerø.
- Innspill 4: Vedr. masser som er planlagt deponert på «ML-Gjerdemyra - Bergmasser»; Her må vegetasjon og løsmasser fjernes før bergmasser deponering, og massene bør legges ut lagvis på 1,5 m, og komprimeres som kvalitetsfylling, slik at masser som ikke ønskes benyttet kan bli liggende. Ved videre utvikling av dette område til næringsområde vil arbeidet med utviklingen bli betraktelig enklere (ellers må alt graves opp igjen, for så komprimeres lagvis).
- Innspill 5: Dersom det ikke vil være plass til alle masser på anviste deponier så går vi gjerne dialog rundt tilkjøring av ytterligere masser til næringstomt 53/1.

- Innspill 6: Vi har forståelse for at vi kommer til å miste noe areal til denne planen. Vi ønsker i størst mulig grad å få dette arealet erstattet med tomt som er i tilknytning til våre eksisterende tomter. Dette går vi gjerne i dialog på.

### 3. Forslag til løsninger på innspill

- Innspill 1: Vi foreslår at det gjennomføres en vurdering av mulige alternativer for plassering av kraftlinjene for å unngå unødvendige begrensninger på næringstomtenes utviklingspotensial.

Vår vurdering er at kraftlinjene bør legges øst før Bjønnås:

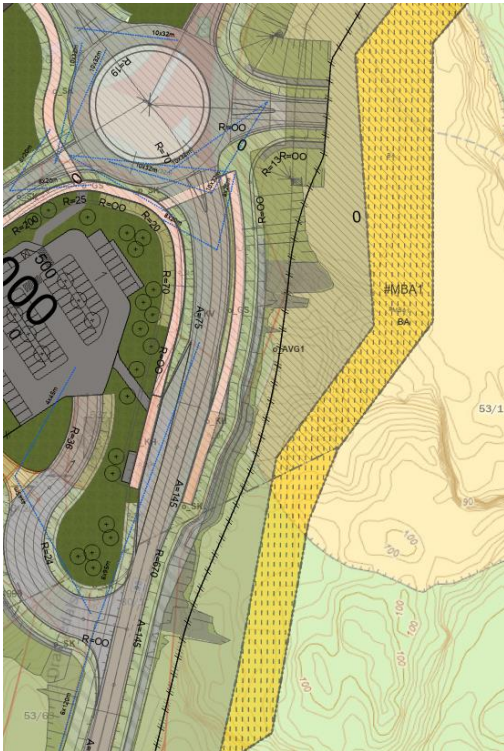


- Innspill 2: Vi foreslår at det gjennomføres en vurdering av muligheter til å tilknytte tomtene 53/15, 53/56, 53/44, 53/23 og 53/52 f.eks. med en rundkjøring på «Gamle E18».

Forslag:



- Innspill 3: Ta ned fjellskrent i følgende område:



Vi ber om at våre innspill blir tatt i betraktning i det videre planarbeidet, og vi ser frem til videre dialog om saken.

Vennlig hilsen

Farsjø Pukk AS  
org.nr. 915 620 027

Arild Eggum Humlestad  
Styreleder

Tlf 901 32 535 | E-post [a-eggu@online.no](mailto:a-eggu@online.no)

# Hanne Moen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 55/13

## Innspill

Det er moren min som eier huset på Gjerdemyra, og nå er det min sønn som bor i huset i dag. Vi har et par innspill til de skissene som nå foreligger, og som er ute på høring.

1) Jeg har forstått at det er den veien vi i dag bruker til eiendommen vår, som er tenkt som hovedvei opp til Holtanesletta i fremtiden. Det vil da bli en del trafikk opp og ned forbi vår eiendom, og jeg vil bare komme med et sterkt ønske om at det etableres en støyvegg/voll mellom bakken og vår eiendom, se tegning på bildene nedenfor. Dette i tillegg til en støyskjerming mellom bakken og ny E-18 trasè på den andre siden.

Bakken vår er i dag i veldig dårlig forfatning, og det er behov for å gjøre noen grep så snart som mulig. Vi ønsker ikke å ha for store kostnader selv på denne bakken nå, i påvente av hva Nye Veier tenker å gjøre av arbeid. Men vi kommer vel mest sannsynlig til å legge på et lass med grus, og planere ut som en midlertidig løsning.

2) Viser til tidligere kommunikasjon med Nye Veier i forhold til eventuelt andre støytiltak på selve boligen, og om det er slik at dere kommer til å måle og se nøyer på dette i forbindelse med byggingen av ny vei? Vet at noen av våre naboer fikk dekket nye vinduer på boligen for noen år siden pga støy fra E-18, og det er selvsagt ønskelig for oss å få dekket det samme. Og eventuelt om det er andre tiltak som kan gjøres i forhold til selve kledningen på huset, da det i dag kun er enkle, ikke-isolerte vegger.

Vi ser egentlig frem til at den nye traseen kommer på plass, da vi tror dette kan gi litt mindre støy på vår eiendom. I dag er det nesten umulig å sitte i hagen og ha en vanlig samtale, da det er for mye støy fra E-18.

Håper på et godt samarbeid i byggeperioden.

## Vedlegg

Hanne\_Moen\_20250318110558047-Vedlegg\_1-Bilde\_1.jpg.pdf

Hanne\_Moen\_20250318110558047-Vedlegg\_2-Bilde\_2.jpg.pdf

Hanne\_Moen\_20250318110558047-Vedlegg\_3-Bilde\_3.jpg.pdf

Hanne\_Moen\_20250318110558047-Vedlegg\_4-Bilde\_4.jpg.pdf

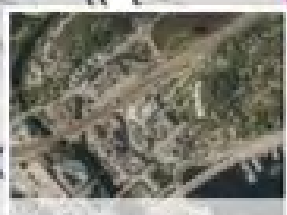
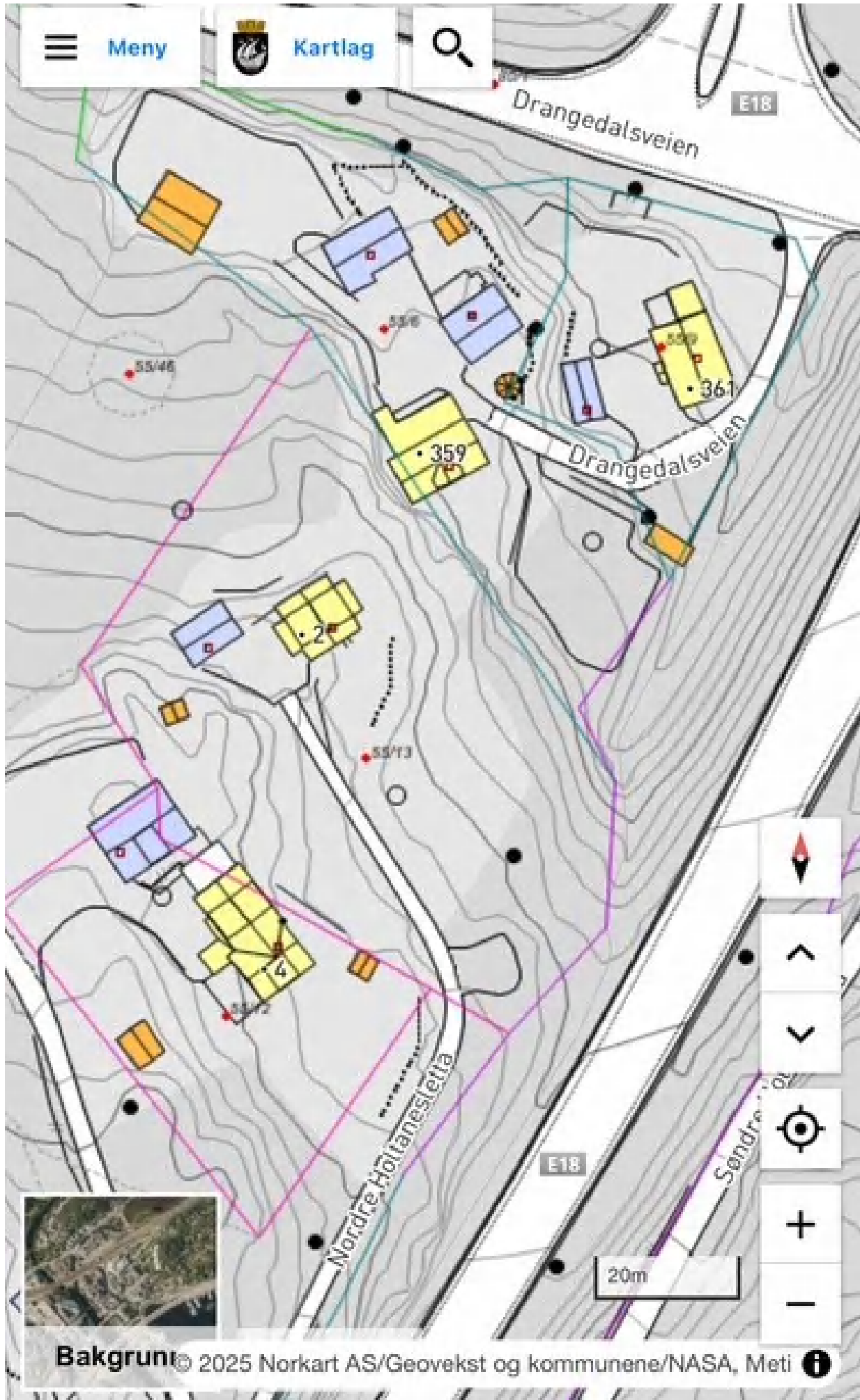






☰ Meny

🏰 Kartlag



# Heidi Thorsen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 11/59

## Innspill

Vi er bekymret for hensyn til drikkevanns kilden vår, kan ikke se det er lagt inn noe som helst konsekvens utredning for hvilke følger det vil gi når sprengnings arbeidet igangsettes.

Vi er også bekymret for avløp da dette vil ligge i området som det er tegnet inn veg på. Det ligger ikke forslag til løsning på dette i planverket.

Det er mangelfull utredning ifht dyrket mark som bortfaller med ny veg.

Vi opplever Nye veier som svært lite informative og ingen kommunikasjon med oss som er sterkt berørt.

Opplevelsen av å være små og lite betydningsfulle, er gjentatte ganger forsterket grunnet manglende dialog.

Det vil også bli lyd og lysforurensing, som ikke er kommunisert godt nok til oss som vi mener blir sterkt berørt i årene fremover. Både i bygge periode, samt videre bruk av ny veg.

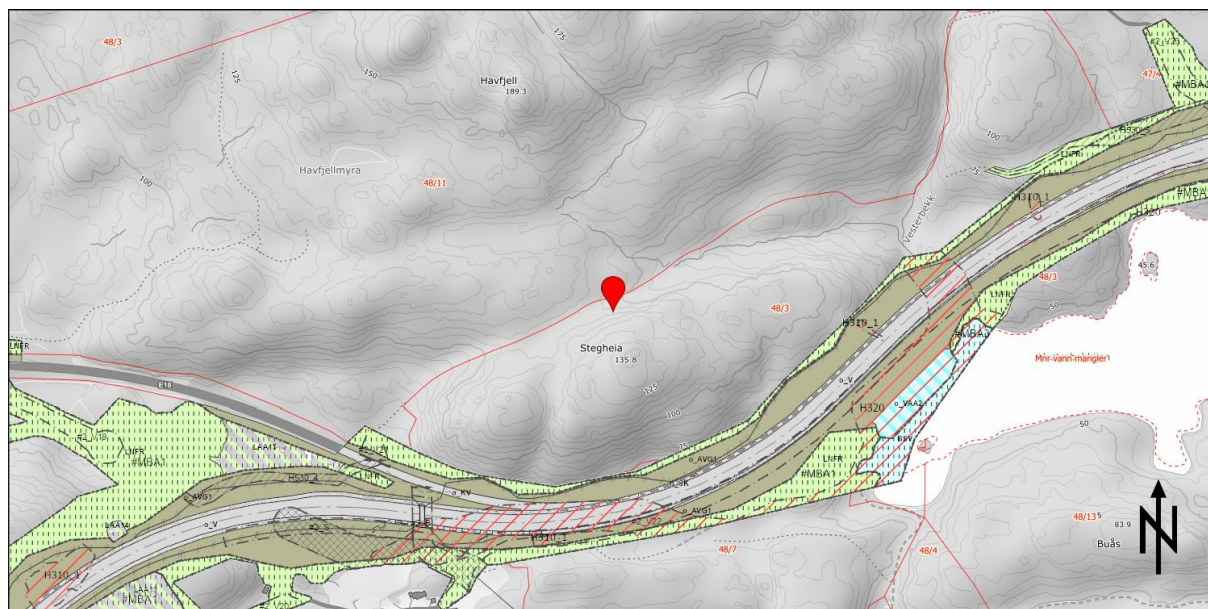
Verdiforringelse av eiendom, er ikke tatt med i utredningen, heller ikke konsekvens for våre turområder på eiendom.

# Jarle Songedal

Kommune: Gjelder begge kommunene

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon



## Innspill

Hei.

Har sett på planforslaget og kommer her med noen innspill.

Jeg syntes dere burde bygge en tunnel bak Stegheia (markert på kartet). Dette for å få mer helhetlig vei og mindre svingete vei. Denne tunnelen sikrer fri passasje for viltet over ny E18 mellom to store skogsområder. Jeg synes dere ellers må ta mer hensikt til viltet, ettersom dere bygger gjennom store skogsområder. Viltovergangene må være lengre en hva som ligger inne i planen. Minst 100 meter lange burde de være mener jeg.

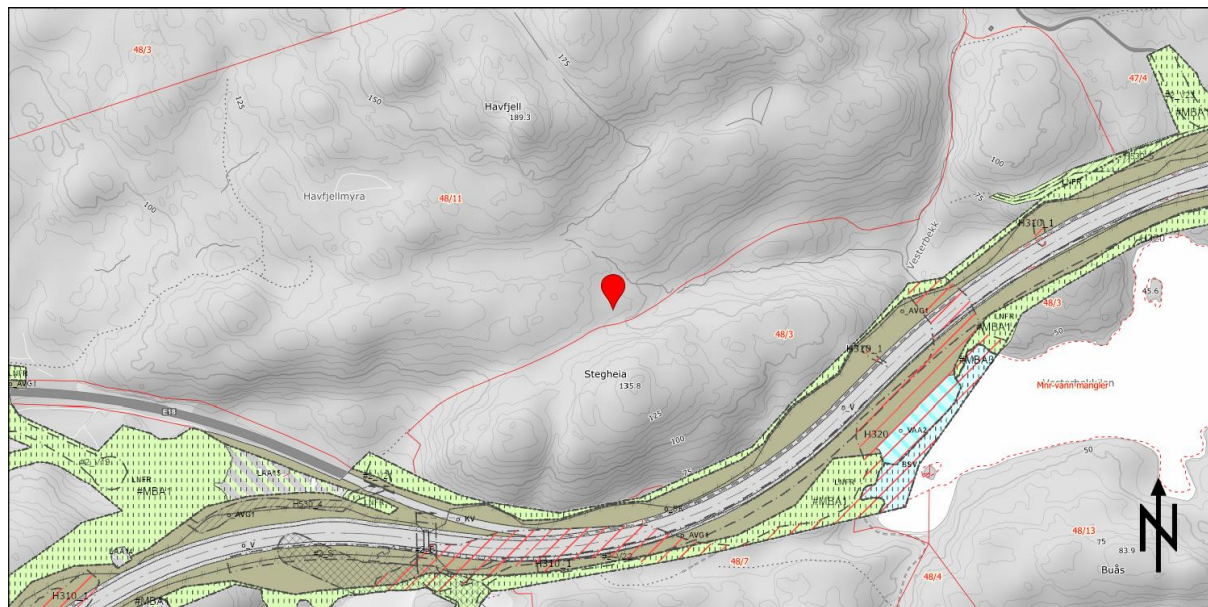
Ellers lykke til med ny vei. Dette trenger vi.

# Jarle Songedal

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon



## Innspill

Hei.

Kommer med 3 innspill ang ny E18 i Kragerø.

1. Legg veien på baksiden av Stegheia for å få en finere sving og slippe og fylle ut i Vesterbekkilen. Den vil også komme lengre unna Ødegård. Her ser jeg bare fordeler med dette. Dette punktet er markert i kartet.

2. Jeg syntes dere burde bygge veien til fylkesgrensa, for å få det mer helhetlig. Syntes veien burde gå i en rettere linje mot fylkesgrensa. Ser veldig rart ut at den skal ned fra Fikkjebakke til Folemyra syntes nå jeg.

3. Bygg veien for 110 km/t. Det er ikke mange svingene som må rettes ut for å få til dette, og det blir rett og slett for dumt å ikke gjøre dette her. Alt dere har bygd mot Oslo er 110km/t så her skjønner jeg ikke noen ting. Det blir å gå tilbake i tid, spør du meg.

Håper disse punktene blir lyttet til.

Mh

Jarle Songedal

# Joar Ø. Auråen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 48/11

## Innspill

Planlagte myrområder Tisjømyra og Masteriedmyra.

Dette er områder som i dag er grøftet og drives skogbruk på. Og heve vannstand på disse områdene for å gjenskape myr er noe som grunneier en ikke kan være enig i. Her er gode vekstvilkår i store deler av disse områdene. Belastning for dette med å reetablere myr legges på noen få grunneiere for hele prosjektet

Det å gjenskape myr er ikke enkleste operasjon, Etablere myrområde tar mange år. En bør jo også ha samme flora/ vegetasjon som er på områdene i dag ikke tilføre noe nytt.

Mastreidmyra har tidligere vært dyrket mark. Når E18 ble bygd i 1972 ble dette område gravd i som gjorde at noe ble fuktig langs nåværende E18. Resten er det gode vekstforhold på.

Langs Tisjømyra går dagens postvei og det er traktorvei som går fra Ødegård til Damkjær på Tisjøveien. Den må opprettholdes som traktorvei og ikke bare en sti som det planlegges for.

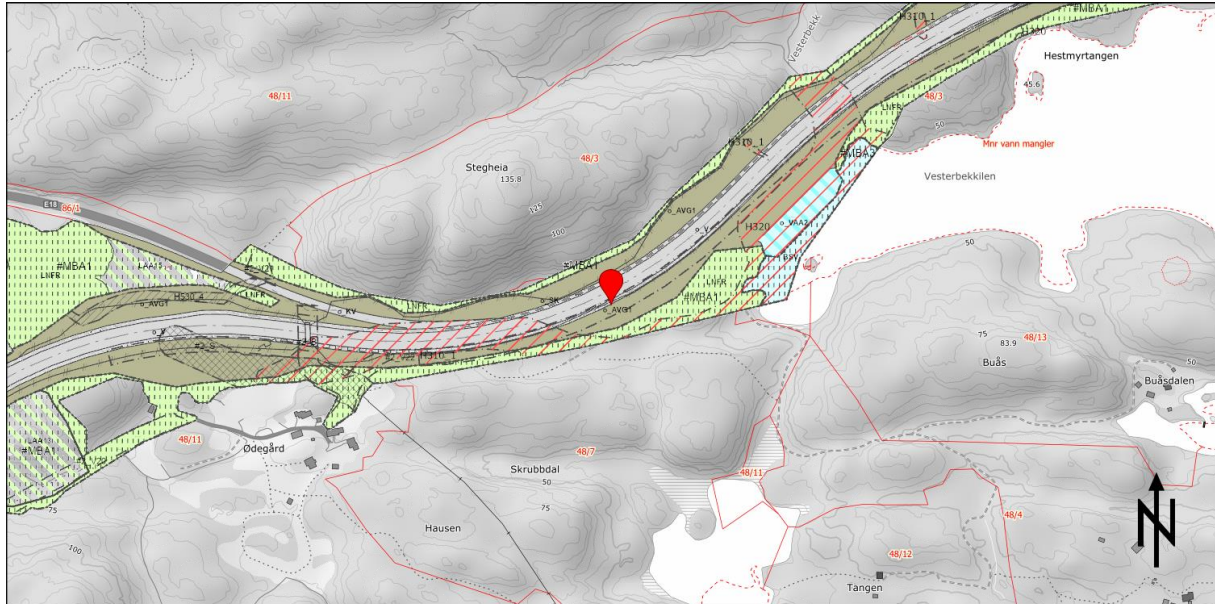
Utløpet Tisjømyra går ned mot Fossen. Hva vil endringene medføre. Mer vann til tider? Utfordring for bebyggelse på Fossen? Er allerede i dag problemer til tider.

# Joar Ø. Auråen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon



## Innspill

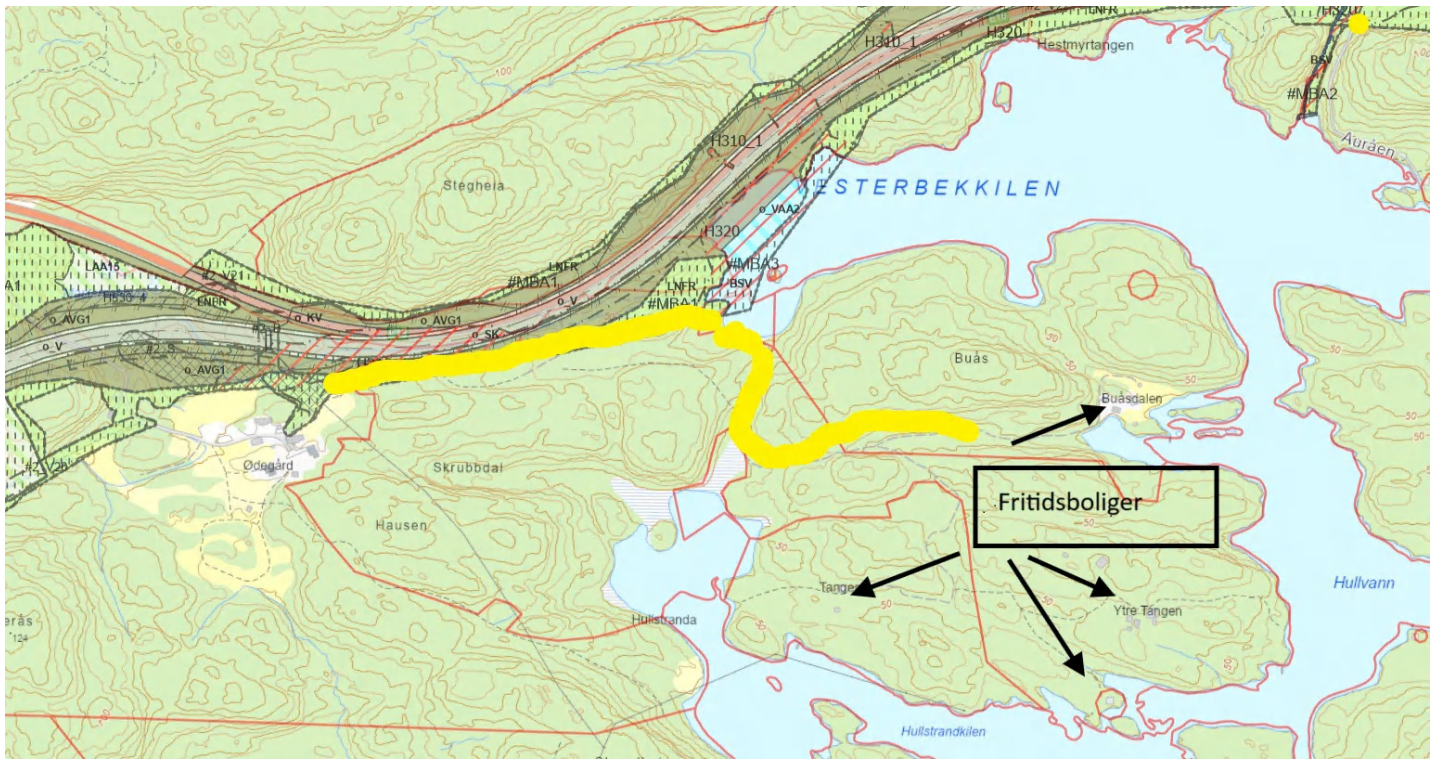
Lokalvei går fra Ødegården og ned til Vestebekkkilen. Den vil bli delvis under nye E18. Denne lokalveien går til 4 fritidsboliger med bilvei helt fram. Hyttene blir benyttet helårs og er mye i bruk.

Tilgangen til hyttene må opprettholdes både i anleggsfasen og når anlegget er ferdig.

Se markert vedlegg.

## Vedlegg

Joar\_o\_Auraen\_2025031109215697-Vedlegg\_1-lokalveier\_odegard.jpg.pdf



# Joar Ø. Auråen

Kommune: Gjelder begge kommunene

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 49/3

## Innspill

Skogsveier Stidalen til Plassveien. V24- V26

Fra Stidalskilen til Plassveien er det planlagt å anlegge skogsvei kl 7. Med en liten del (v25) som Kl 3 for vedlikehold fra deponiområde.

Når en skal bygge vei i område må en bygge kl 3 vei hele veien.

Tømmerdrift med skogsmaskiner som må kjøre fra Hulldalen til enten Plassveien eller Stidalskilen vil ødelegge veien hver gang en har drift i disse områdene. Den delen som er kl 3 (V25) vil også bli kjørt i stykker. Hvis det er betong i kulverten, vil det bli gnagd i stykker av pigger/knaster på 3-5 cm. Veien må bygges slik at tømmerbil kan kjøre hele veien.

Prosjektet har mye masser til overs og få dette til bør være overkommelig. Lokal Entreprenør har vært i område sammen med NYE representant og mener det ligger til rette for det. Vil være innenfor på krav om stigning i bakker etc.

De som skal drifte veien når den er ferdig vil også ha nytte av en kl 3 vei hele veien for vedlikehold langs veien.

# Joar Ø. Auråen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 47/5

## Innspill

Bru Landbruksvei forbi Auråa. K3015

Landbruksveien som er planlagt fra Ødegården til Plassveien passerer en bru ved Auråa. Brua over Elva fra Langsjø skal gjenbrukes. Den brua har aldri vært beregna for å kjøre annet enn landbrukstraktor og personbil over. Nå skal det bli kl 3 vei. Tåler denne brua en tømmerbil på 60-70 tonn?

Hvis noe må gjøres med denne brua bør støpen som ligger i elvebunn fjernes da den ikke fungerer optimalt for oppgang av fisk.

# Joar Ø Auråen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 47/5

## Innspill

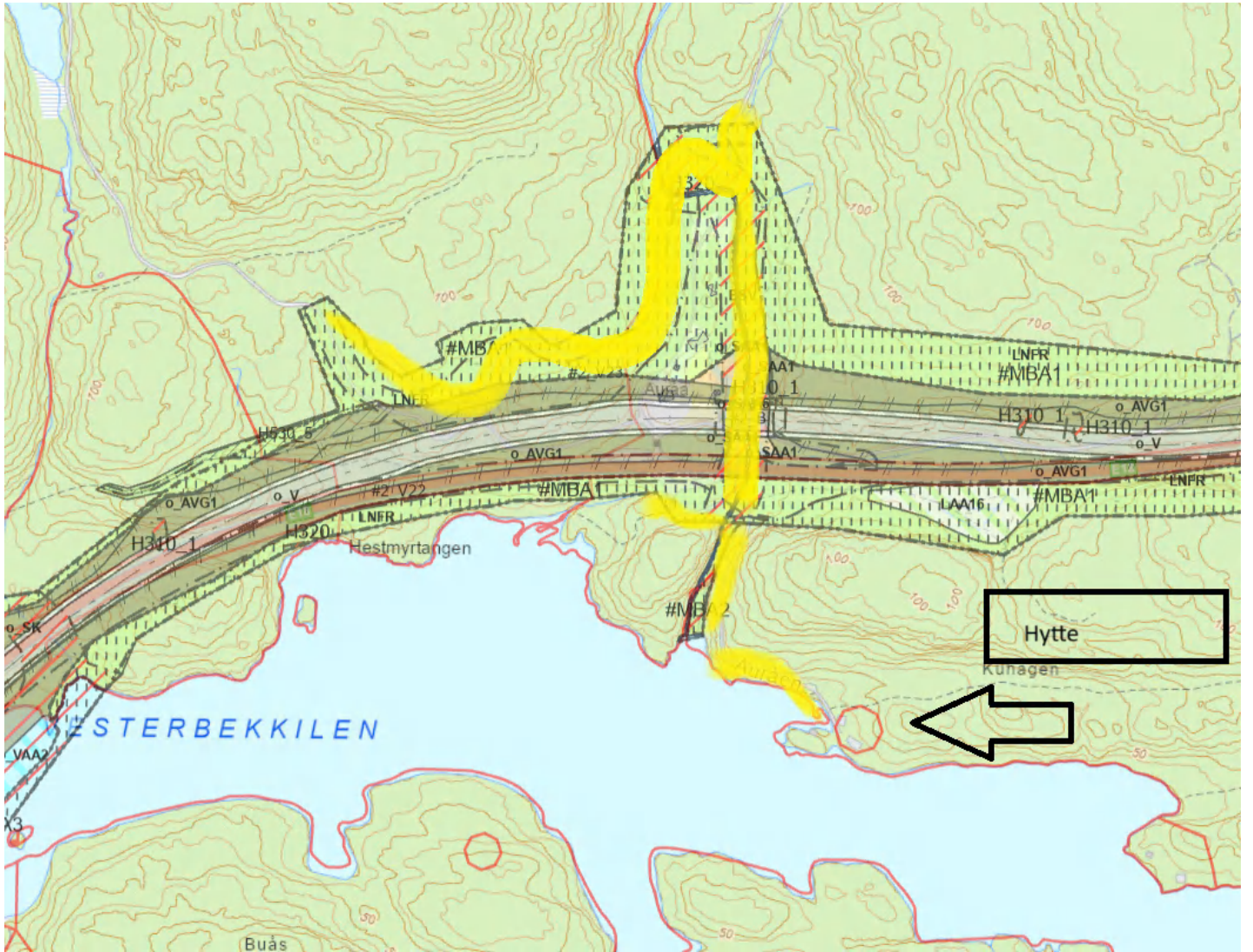
Under anleggs perioden beskrives det at lokalveier vil bli stengt i lengre perioder på Auråa.

I område er det en fritidsbolig som må få ankomst muligheter. Er bilvei helt til hytta i dag. Markert på vedlagt kartutsnitt.

Lokalveien nordover for E18 benyttes av flere grunneiere. (Markert gult på vedlagt kartutsnitt) Her må en dialog opprettes slik at en har mulighet å passere. Eventuelle tømmerdrifter må også koordineres. Lokalveien kan ikke være helt stengt i lengre perioder.

## Vedlegg

Joar\_o\_Auraen\_20250311084141945-Vedlegg\_1-Skjermbilde\_2025-03-11\_091057.png.pdf



# John Gunnar Tisjø

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 55/4

## Innspill

Jeg ser at ny trasé for E18 flyttes i forhold til den trasén fra 2020 som det er inngodt opsjosavtale for, noe som betyr at driftsbygninger og bolig blir fjernet på Holtane, Gårdsnummer 55, Bruksnummer 4. Da har jeg ikke lenger et gårdsbruk og sitter igjen med en skogeiendom, og for å utnytte de arealene jeg har igjen, kommer det som er av dyrket mark til å bli tilplantet med skog.

Det er jo synd for hvis jeg feks hadde satt potet på det arealet kunne jeg forvente ca 30 tonn (30 000 kg potet er mange middager nå i disse beredskapstider).

Det er galt at grunnen der trasén er tegnet i 2020 som har en dårlig bonitet (F14) skal være mere vært enn fulldyrket matjord, men det blir konsekvensen av omlegging.

En annen konsekvens av omleggingen er tilkomst til kommunens vannverk og skogsbilveien som pr i dag ikke kan brukes av moderne tømmerbiler pga lave undergangen under E18.

Ved å bruke trasén fra 2020 vil brua over Grøtvanselva komme høyere i terrenget, da vil det være enkelt å legge ei fylling fra Grøtvannsveien til nåværende E18 som vist på plan fra 2020.

En tredje fordel ved å bruke trasén fra 2020 er overgang for hjortevilt, som kunne plasseres på min eiendom etter modell fra overgangen på Østerholtheia da den trasén er tegnet i ei skjering der. (som vist på tegning fra 2020).

En overgang der vil passe bedre med der dyra har trekket i dag. Hvis det finnes kart over hvor det har vært påkjørsler av elg og rådyr hvil det vise at det er fra husene mine 55/4 østover til 55/1.

## Vedlegg

John\_Gunnar\_Tisjo\_2025021110123095-Vedlegg\_1-  
IMG\_20250120\_124340\_resized\_20250203\_034408537.jpg.pdf



# Jon Kristian Refsalen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 55/1

## Innspill

Vi ønsker å opprettholde vår tidligere innspill om å få utvide/forbedre vårt areal av dyrket mark, samt at vi ønsker å ta imot masse som kan brukes til fyllmasse for framtidig opparbeidelse av dyrket mark. Dette er vist på kart ved forrige høring. Vi ønsker også å ta imot stein masser rundt gårdsagbruket som ligger helt inntil E-18 for å heve grunnen på samme/eller litt høyere nivå som Nye E18 slik at av/påkjøring av tømmertansport og lastebiler ikke hindres, også merket på kart ved sist høring.

# Jon Kristian Refsalen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 57/2

## Innspill

Vi ønsker å opprettholde tidligere innspill men gjentar noen punkter og legger til noen nye her nå. Det nye forslaget endrer litt på hvordan vi ser på videre drift av gården, dette er positivt. Med det nye planforslaget ser vi igjen muligheten til å bygge opp igjen gården da den blir mer skjermet for E18.

Det er derfor veldig viktig at vannpost som er kostet til gården blir flyttet ut av vei trassen og ned til gårdshuset da det nye nå kan ligge på samme plass og ikke oppe ved vannpost som tidligere tenkt.

Vi ser nå muligheten til å sette opp en driftsbygning på gården på andre siden av nåværende E18 da denne blir nedklassifisert iflg. planforslaget med avkjøring direkte fra denne til eiendommen på begge sider. Det ligger til rette for opparbeiding av tomt til driftsbygning der det gamle steinbruddet ligger som er vist på kart ved forrige høring.

Det er veldig god matjord som blir berørt på denne eiendommen og vi har arealer som vi ønsker å opparbeide/utvide med denne jorden på gården.

Vi vil også på det sterkeste anbefale en vilt overgang ikke undergang som ligger i planforslaget. Selv om dette vill legge større beslag på areal i forhold til gården føler vi at det er svært viktig verdiskapning i forhold til at viltet kan bevege seg i terrenget. Vilt har alltid vært en ressurs for gården og vi ønsker at dette skal bevares på best mulig måte.

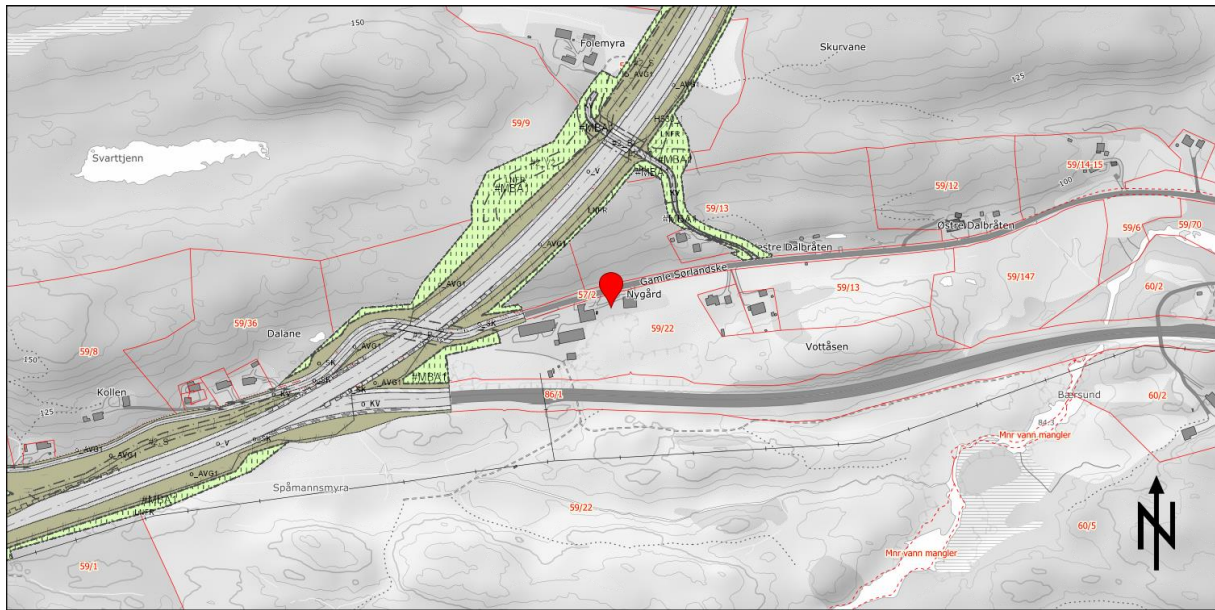
# Jostein Aarø

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Grunneier/landbruk

## Lokasjon



## Innspill

Se vedlegg

## Vedlegg

Jostein\_Aaro\_202502251759305-Vedlegg\_1-

Høring\_Nye\_Veiers\_forslag\_til\_reguleringsplan\_for\_ny\_E18\_Kragerø.pdf

# Innspill til Nye Veiers forslag til reguleringsplan for ny E18 Kragerø – Bamble

## Om Nygård

Nygård har en av Telemarks største småfebesetninger og drifter i dag 22 gårdsbruk i Kragerø, med samlet areal på ca. 1150 dekar (over 1/3 av Kragerø kommunes samlede dyrkbare areal). Det har tatt 25 år å bygge opp gården til dagens drift.

## Merknader til høringsforslaget

### Fjerning/tilbakeføring til landbruksformål av dagens E 18

I forslaget som ligger på høring skisseres det bom vest for Nygård på dagens E 18 og at denne planlegges som avlastningsvei ved behov. Behovet for en avlastningsvei knyttet til en moderne firefelts motorvei er usikker og de negative sidene ved å opprettholde veilinja bør vektes mot de ev. positive virkningene (for landbruket, landskapet og kulturlandskapet) ved å fjerne veilinja gjennom helt eller delvis restaurering. Ev. tilbakeføring og omfang av tilbakeføringen bør gjøres i samarbeid med den enkelte grunneier.

Dersom dagens E 18 blir liggende som avlastningsvei vil Nygård bli låst inne mellom to større veilanlegg. Forslag til reguleringsplan berører beiteareal tilhørende gbnr. 59/22 og beite/opstillingsareal på gbnr. 59/64 (festerett). Kragerø kommune fattet vedtak om at Nygård ikke skal berøres og grunneier mener Nye veier ikke viser hensyn til dette når det foreslås ny veilinje og videreføring av dagens motorvei.

Dersom dagens E 18 blir liggende, samtidig som ny E 18 bygges som foreslått, vil dette redusere muligheten for utvidelse og fremtidig drift på eiendommen. Opprettholdelse av dagens E 18 som er avlastningsvei (når gamle sørlandske også er planlagt opprettholdt) vil ha stor negativ virkning for drift og bosetting på Nygård. Det må derfor vurderes avbøtende tiltak som:

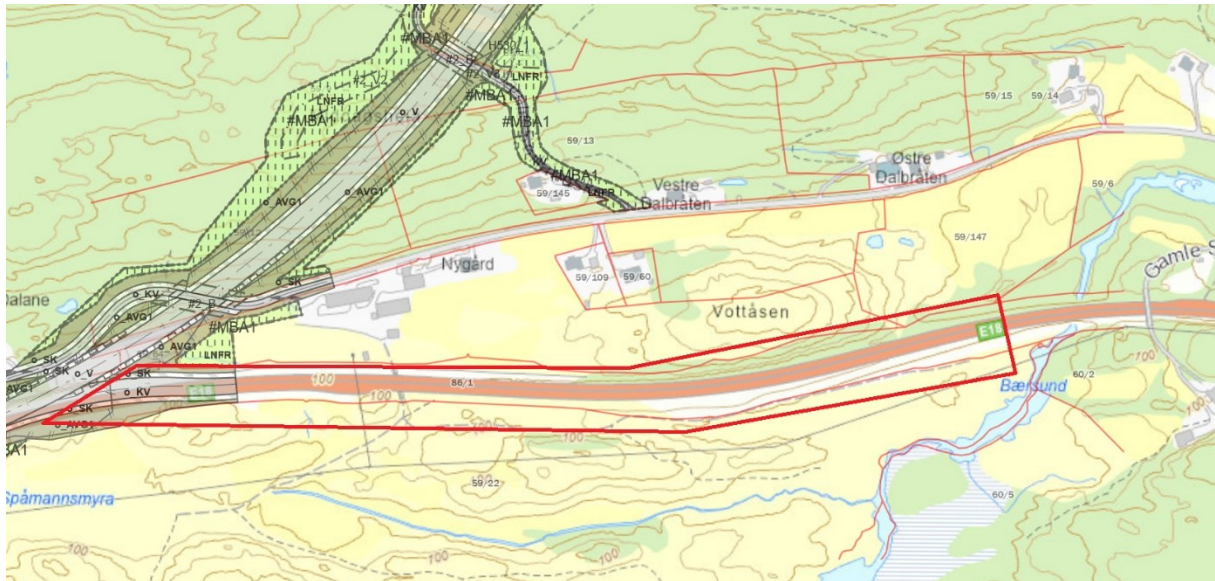
- Fjerning av støyvoll på dagens E 18.
- Fjerne toppdekke på dagens E 18.
- Ev. tilføring av jordmasser fra dyrket areal fra andre steder i kommunen som må flyttes pga. veilinja.

Nye Veier har tidligere uttalt at dagens E 18 skulle fjernes og grunneier stiller seg undrende til hvorfor Nye Veier nå foreslår denne videreført som avlastningsvei. Grunneier ønsker dialog med Nye Veier om fjerning av veilinja og mulighetene for ev. bruk av arealene som primært ønsker fjerning av toppdekke og delvis tilbakeføring av arealene som sikrer gården mulighet for utvidelse

og fremtidig drift. Tilbakeføring av veilinja til landbruksformål vil kreve relativt lite innsats, men ha store positive ringvirkninger for Nygård og opprettholdelse av landbruket i Kragerø.

Den foreslåtte veilinja som nå ligger på høring kan aksepteres og fungere mot driften, forutsatt at dagens E 18 fjernes og helt eller delvis restaureres/ istandsettes til landbruksformål/kulturlandskap.

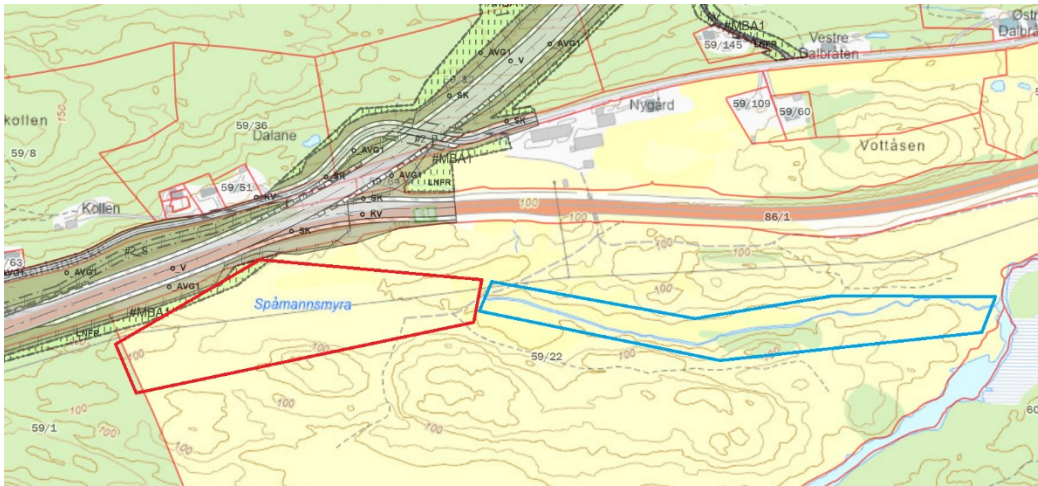
Fjerning av dagens E 18 fra Nygård til Tangen vil også ha positiv virkning for landskapet, drift og bosetting på berørte landbrukseiendommer, samt kulturmiljøet rundt Sannidal kirke og kirkedalen.



Kartutsnitt: Dagens E 18 markert med rødt polygon som bør fjernes i forbindelse med etablering av ny E 18 i lia bak eiendommen. Eiendommen Nygård omfatter gbnr. 59/22 og 59/147.

## Overvannshåndtering fra E 18

Dagens E18 leder store mengder overvann fra veilinja ned i Spåmannsmyra og videre til Lonabekken. Med veilinje og stigning fra Nygård mot Folemyra/Fikkjebakke må det være stort fokus på håndtering av overvann. Vi ser allerede i dag styrtregn og dagens resipient er ikke i stand til å ta imot store vannmengder. Det må derfor planlegges utbedring av bekkeløp fra Spåmannsmyra ned mot Lona for å sikre mot erosjon. Utforming må gjøres i dialog med grunneier.



## Drikkevann

Det må gjøres tilstrekkelige før og etter-analyser av brønner og drikkevannskilder.

## Støyplager og husdyrhold i byggeperiode

Den foreslåtte veilinja og tilhørende anleggsområde vil ha kort avstand til dagens driftsbygninger. Nye veier må utarbeide en plan som tar hensyn til husdyr og tilpasse ev. sprengning og belastende anleggsarbeid til perioder hvor dyrene ikke befinner seg i fjøset. Plan utarbeides i samarbeid med dyreeier.

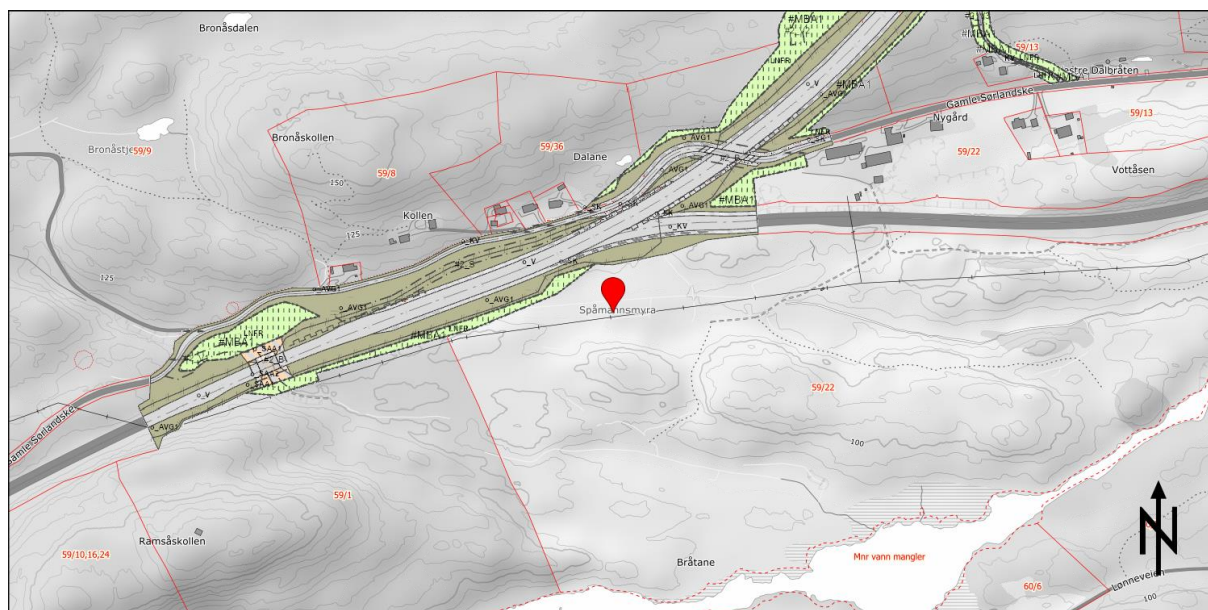
# Jostein Aarø

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Landbruk

## Lokasjon



## Innspill

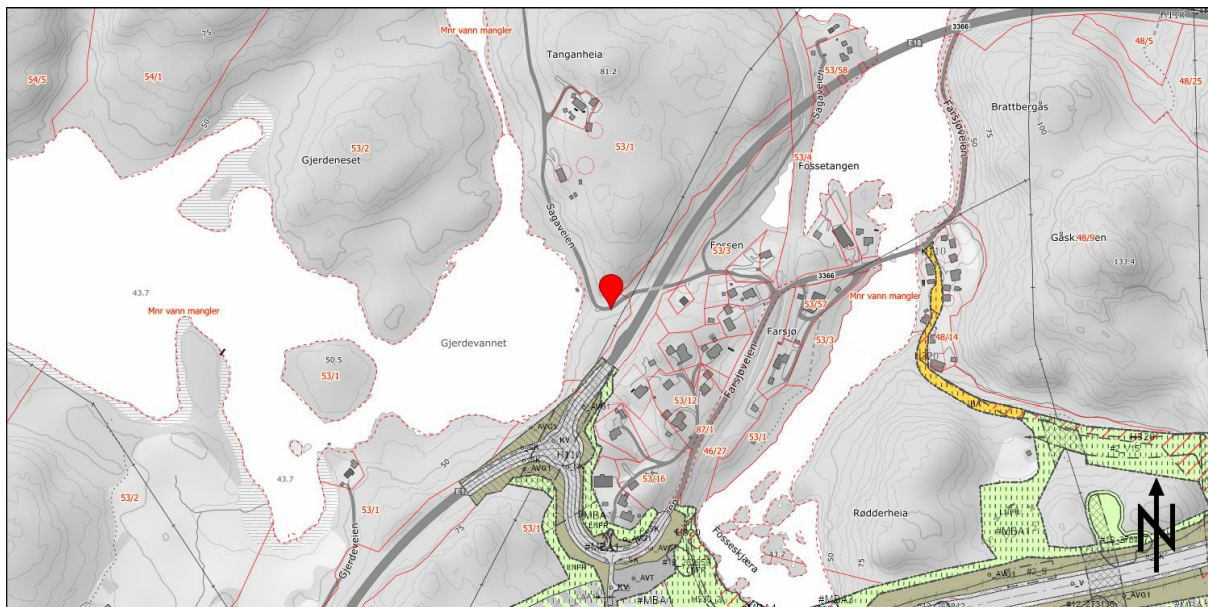
Mulighet for massedeponi. Kontakt grunneier for mer informasjon.

# Knut Jarle Sørdalen

Kommune: Kragerø kommune

Reprenter: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon



## Innspill

Sagaveien er en privat vei som går under dagens E-18. Denne undergangen som ble etablert når dagens E-18 ble bygd har en høyde som ikke lenger er tilstrekkelig når tyngre kjøretøy skal krysse under E-18.

Dette skaper utfordringer ved spesielt uttak av tømmer. Tømmerbilene kan ikke kjøre fulle lass og en vil da få et kippetillegg og dermed en tillegg på utgifter ved transport av tømmer.

Det er også slik at dagens lastebiler har blitt høyere med både hytte og lykter på tak. En kan også kunne risikere at en ikke vil få innkjørt veigrus eller andre nødvendige tjenester med tyngre kjøretøy.

Planen som nå ligger ute på høring har en avgrensning som akkurat ligger på utsiden av mitt innspill men dette henger noe sammen med at dagens E-18 i dette området enten faller tilbake til grunneieren eller at Telemark fylkeskommunen overtar strekningen forbi Sagaveien.

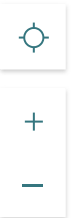
Vedlegg som er lagt ved skisserer et forslag til løsning på hvordan tyngre kjøretøy kan unngå undergangen. Her er et forslag til hvordan en avkjøring fra Sagaveien til dagens E-18 kan løses.

## Vedlegg

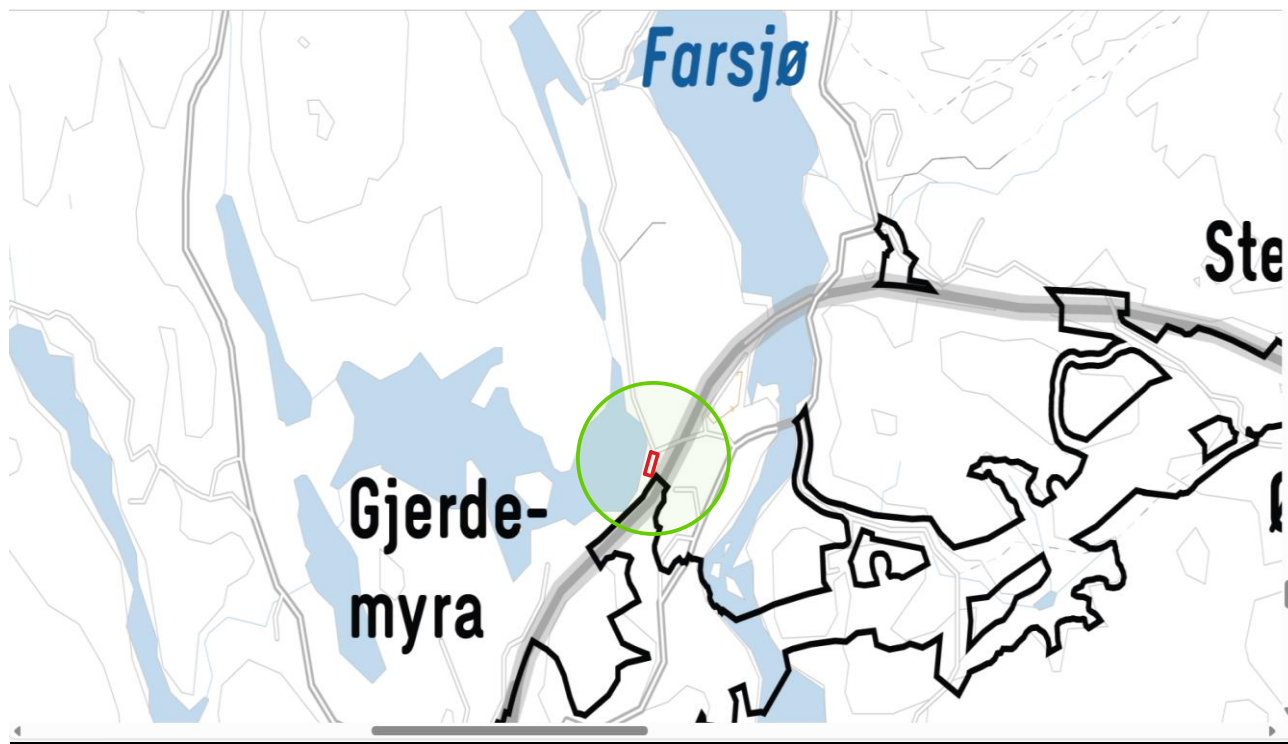
[Knut\\_Jarle\\_Sordalen\\_2025020613270654-Vedlegg\\_1-Sagaveien.pdf](#)

[Knut\\_Jarle\\_Sordalen\\_2025020613270654-Vedlegg\\_2-Sagaveien.pdf](#)

[Knut\\_Jarle\\_Sordalen\\_2025020613270654-Vedlegg\\_3-Kart\\_over\\_over\\_Farsjø.pdf](#)



Kart over over Farsjø



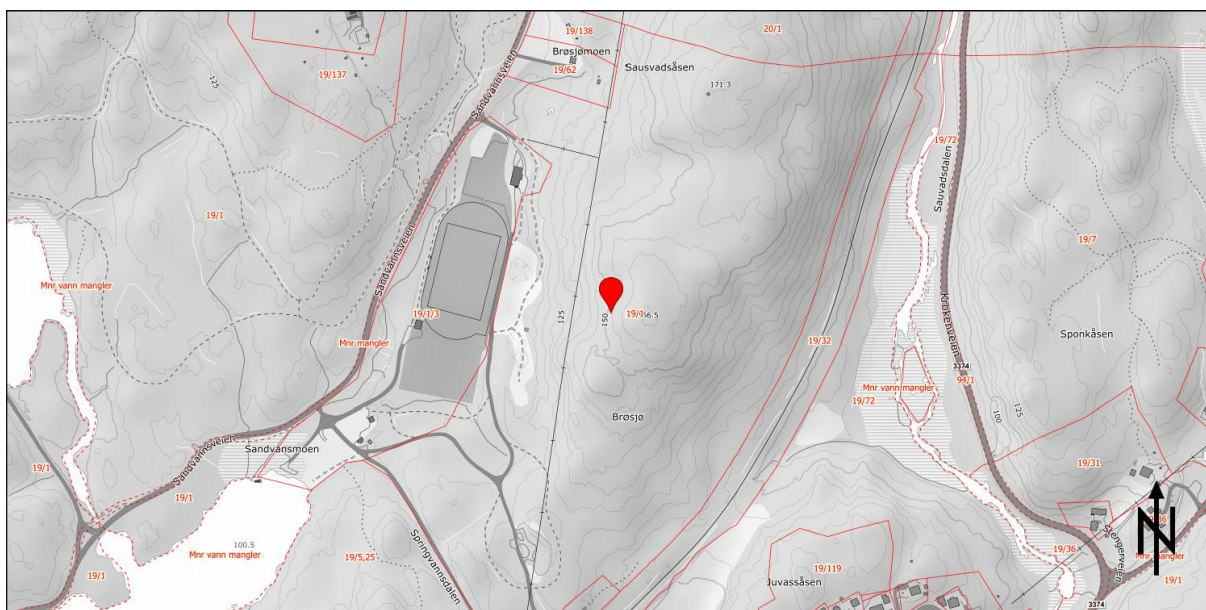
*Kart avkjørsel til Sagaveien*

Rød liten boks viser forslag til avkjørsel til Sagaveien

# 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.

# Magnhild Wastøl

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 59/9

## Innspill

Innspill til reguleringsplan for ny E18 Kragerø – Bamble

Jeg ønsker å komme med et innspill angående etableringen av permanente masselager på Fikkjebakke vest:

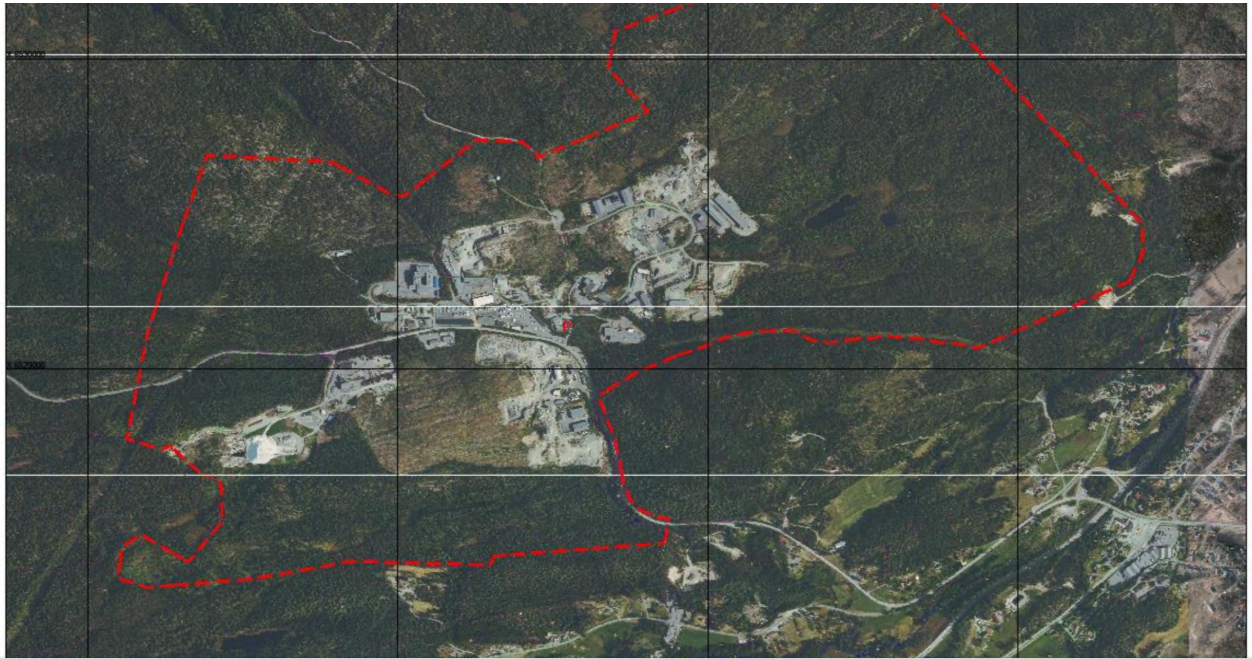
Mitt ønske er at de fire områdene LAA1, LAA2, LAA3 og LAA4 håndteres likt og etterlates som komprimerte massefyllinger. Forutsetter da en lagvis oppbygging av sprengsteinmasser som etterlates som en kvalitetsfylling, slik at områdene senere kan benyttes som næringsarealer.

Hele dette området inngår i områdeplanen for videre utvidelse av næringsparken i Kragerø kommune. Vedlagt følger et kart som viser grensene for varslet områdeplan. Denne planen er ennå ikke vedtatt, da den er satt på vent i påvente av en endelig beslutning om ny E18-trase.

Jeg håper dette innspillet blir tatt til etterretning og ser frem til en god dialog og et konstruktivt samarbeid i den videre planleggingsprosessen.

## Vedlegg

Magnhild\_Wastol\_20250325115951332-Vedlegg\_1-Bilde.png.pdf



# Mariann Tisjø Ellefsrød

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Adresse: Tisjøveien 9, 3766 Sannidal

## Innspill

I forbindelse med utbyggingen av E 18 Kragerø - Bamble

Vi er veldig skeptiske til planer for ny bru over ved Tisjø. Vi har hytte ved Tisjøvannet, som blir benyttet mye. Utsikten vår er nordover mot Fosseskjæra/ Fossen, dvs rett under tenkt bruplassering.

Fosseskjæra er et attraktivt fiskeområde, og det er tilrettelagt for fiske der, og blir flittig benyttet. Det er også tilrettelagt for funksjonshemmede med rullestolrampe.

Fosseskjæra er også et naturlig "badeland" med mange naturlige sklier og kulper til å bade i.

Vi er også bekymret for støy fra brua/E18, og ber om at mest mulig støyskjerming også kommer sydover.

Av erfaring vet vi at det er mye støy ved bruskjøter, ber derfor om at det blir gjort alle de tiltak man kan, for å redusere støy.

Mvh

Bjørn og Mariann Tisjø Ellefsrød

# Marte Tisjø-Teigen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Adresse: Tisjøveien11, 3766 Sannidal

## Innspill

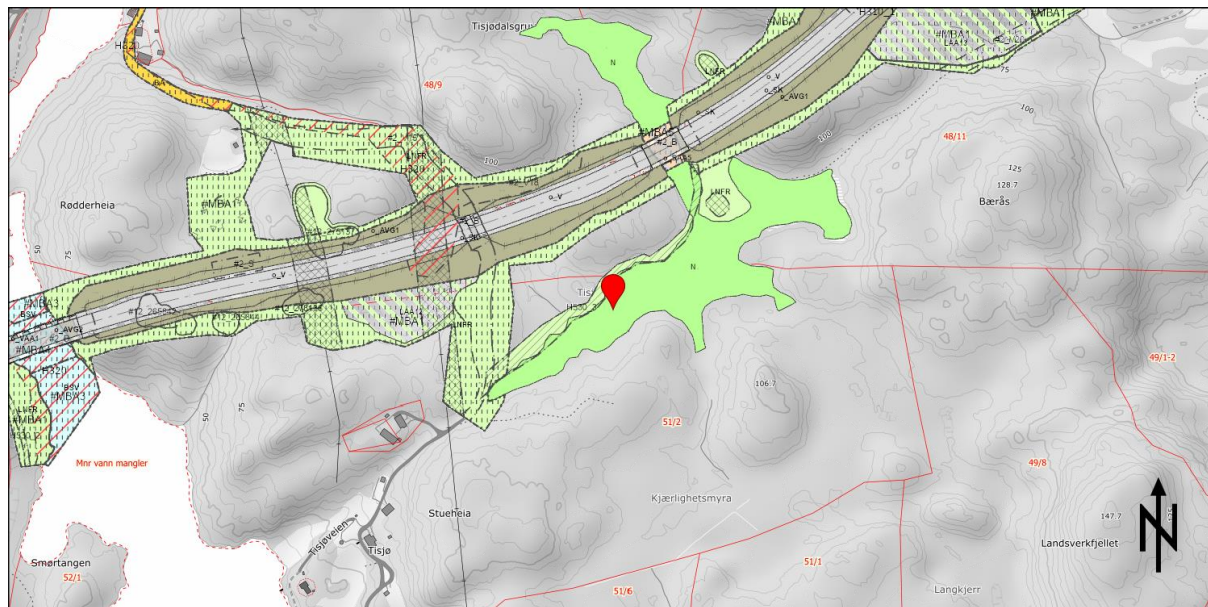
Vi reagerer fortsatt på at det kun er lagt opp til støyskjerming på Tisjø bru nordover og ikke sørover mot husene og hyttene på Tisjø. Det skal ikke mye til, og som dere selv har sagt, er det enkle tiltak for å dempe hjulstøy og støy fra bruskjøter. Ved bruk av kun støyskjerm på en side, vil dette forlenge støyen mot Tisjø. Dette har nye veier selv uttalt. Da er det uforståelig for oss at dette ikke settes opp. Ut fra deres støykart blir vi ikke berørt av støy i den grad at det skal settes opp skjerming, men det er ubestridelig slik at vi får støy i en mye større grad en hva vi har i dag og for oss er det svært viktig at vi får beholde stillheten her på Tisjø i størst mulig grad.

# Marte Tisjø-Teigen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon



## Innspill

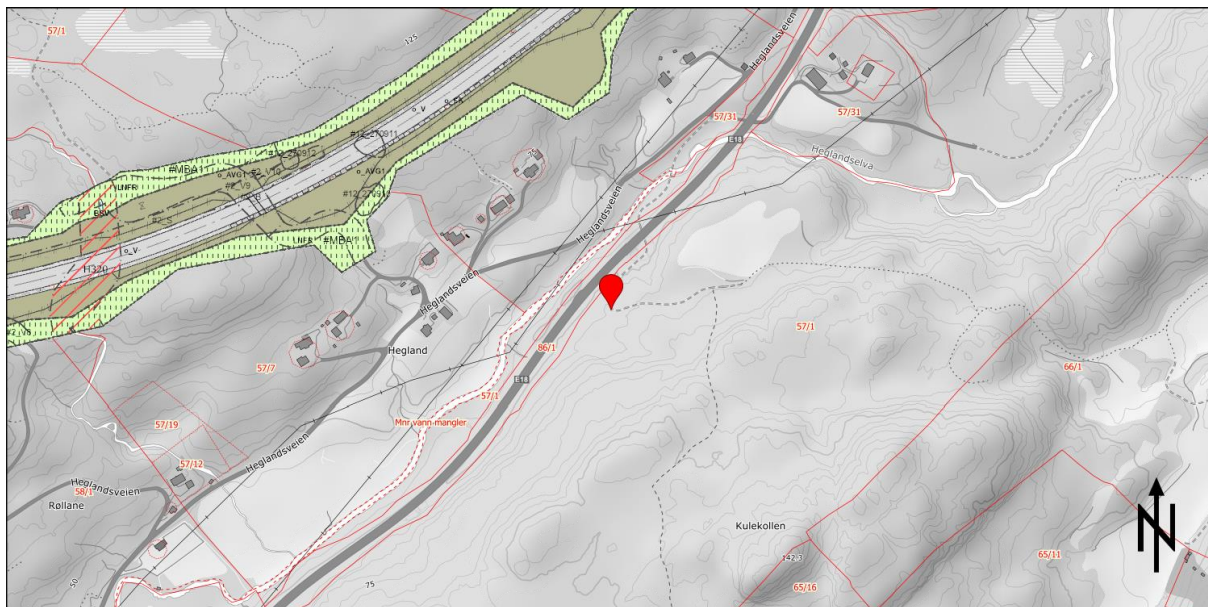
Rehabilitering av myr. Vi reagerer på planene for Tisjømyra hvor det fremkommer i planforslaget at denne skal utvides for å å fungere som en erstatning for myrer som blir ødelagt andre plasser pga veibygging. For oss virker dette som et prøveprosjekt hvor vi blir skadelidende i form av at en stor del av produktiv skogsmark går tapt.

# Mats Aksnes Rønningen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon



## Innspill

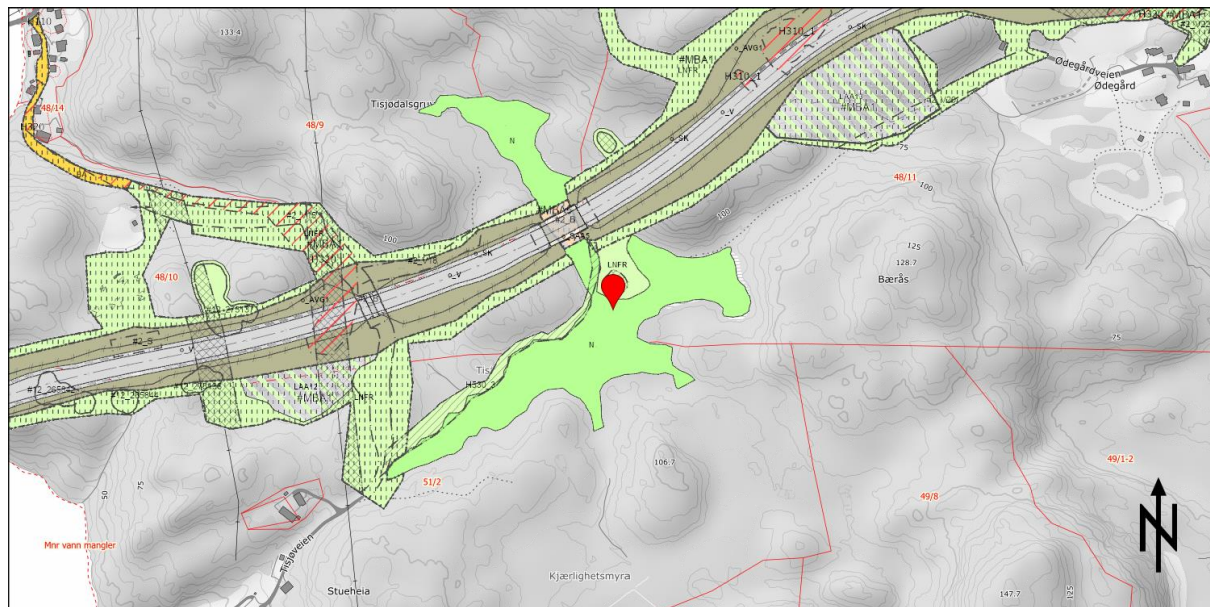
Hei, når dagen E 18 ble bygd ble det ikke tatt hensyn til økning i maskin størrelse for skogbruk samt økt lengde og bredde på tømmer biler. Dette gjør at dagens skogsvei for gårds nr 57/1 er ikke brukelig uten å benytte skipping igjennom undergangen som fører til økte kostnader og tidsbruk. Det er derfor ønskelig å bygge en ny skogsvei som kobler seg på dagens E18 trase når den blir omgjort til beredsakspsvei og koble på den øvre delen av den gamle skogbruksveien og legge til en rundkjøring. Dette vil forbedre mulighetene for eiendomen ettersom tømmeret i skogen rundt og mot Sannidal kan kun driven ned denne veien.

# Morgan Sørensen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon



## Innspill

Hvilke erfaringer har dere med lukt utfordringer, der dere her gjort lignende tiltak?  
Hvilke vei vil vannføringen legges for utløp til Farsjø/Tisjøvannet?

# Oda Solli Kvihaugen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Adresse: Gamle Sørlandske 206, 3766 SANNIDAL

## Innspill

Vi ønsker at Nye Veier kjøper oss ut av vår bolig dersom planforslaget til nye E18 blir vedtatt. Dette er grunnene:

- Det vil forekomme store økonomiske tap på verdi av eiendommen. Verdiforringelsen vil utgjøre en negativ forskjell i forhold til normal prisutvikling for boliger i Sannidals-området. Dersom vi ønsker å selge eiendommen på det private markedet vil (1) verdien av huset gå ned grunnet at vi mister utsikt over skog, (2) veien vil trolig bli synlig fra vinduer og veranda, noe den ikke gjør i dag, (3) støy fra flere kanter enn det som er tilfellet i dag, (4) da vi kjøpte vår bolig var det planlagt å legge nye E18 langt bak vår bolig, noe som gjorde verdien av boligen høyere enn det som er tilfellet dersom det nye planforslaget blir vedtatt. Vi ville ikke ha kjøpt boligen dersom planforslaget den gang var det den er i dag.

- Hvis vi ønsker å flytte - og vi ikke blir kjøpt ut av Nye veier - er vi tvungen til å vente i x antall år til veien er ferdig, da kjøpere ikke er interessert i å kjøpe et hus på en byggeplass. I hvertfall ikke til den prisen som vår bolig i utgangspunktet er taksert for/verdt. Vi har også gjort oppgraderingen på boligen, som øker verdien betydelig. Vi er en småbarnsfamilie som ikke er interessert i å sette livene våre på vent på grunn vanskeligheter med salg av bolig, noe planforslaget til nye E18 bidrar til. Vi er faktisk reelt bekymret for å overhodet få solgt huset.

- Vi ønsker heller ikke å bo på Gamle Sørlandske 206 under byggeperioden til nye E18, grunnet støy og støv. Vi er en småbarnsfamilie som er bekymret for sikkerheten til våre barn, da det kommer til å kjøre store anleggsmaskiner og være sprengninger i umiddelbar nærhet til vår eiendom.

- E18 i dag ligger 30 meter unna vår hage, og dere har planlagt å utvide veien på begge sider, noe som betyr at veien kommer enda nærmere oss. Vi stiller oss kritiske til i hvor stor grad det blir mulig å redusere støy og støv til et akseptabelt nivå. Med større veier og høyere fartsgrense blir det mer støy og støv på veiene. Vi ønsker å kunne oppholde oss på vårt utearealet uten denne mengden støy og støv.

- Vi håper ikke at Gamle Sørlandske blir brukt som omkjøringsvei under byggeperioden, da dette er alt for tett opp mot mange hus langs strekningen.

- Lysforurensningen kan være et stort tema, da den nye veien blir bredere og nærmere enn 50 meter fra soveromsvinduene våre. Dersom lysforurenningen imidlertid blir skjermet, vil utsikten vår bli redusert betraktelig.

Vi har heller ingen garanti på at den nye veien ikke vil påvirke drikkevannet på grunn av at nedslagsfeltet til grunnvannet er der hvor den nye veien skal bygges.

Vi ønsker rett og slett ikke å bo på Gamle Sørlandske 206 dersom det nye planforslaget blir vedtatt. Håper vi sammen med Nye veier kan komme frem til en frivillig avtale om at nye veier kjøper vår bolig.

# Olaf Mathiassen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Hull Grunneier og Hytteforening

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 17/33

## Innspill

Undertegnede er hytteeier i Hullvann av eiendommen 17/33 på Brødløs som har vært i vår besittelse siden 25 / 03 1991

Feriestedet er høyt skattet av oss som har benyttet stedet både sommer og vinter i alle år . Vi har imidlertid opp gjennom årene gjort oss noen betraktninger i forbindelse med de steder der E-18 er lagt i terrenget uten at det i tilstrekkelig grad er tatt hensyn til bekkefar og gyteplasser som har vært kjent av de lokale langt tilbake i tid, Det ble i sin tid lagt et rør gjennom fyllingen/ veitraseen innerst i Stidalen. Det medførte at det ikke lenger går fisk opp i de bakenforliggende bekkene her som før . Det ble hevdet i den forbindelse at gyting i dette bekkefaret vill ta seg opp igjen og av den grunn ikke ble hensyntatt i klage som lokale oppsittere har gitt. Den nye traseen som nå er foreslått vil om den utføres på samme måte som tidligere med et rør vil ikke løse dette problemet. Det må fjernes gammel overflødig masse fra den indre delen av Stidalen og bygge en bro i den nye foreslåtte veiens totale bredde med høyde over normal vannstand der vannet under har en total dybde på to meter. For de som har med saken å gjøre viser en til at det også en et bekkefar på nordsiden av nevnte gjennomføringsrør der gytefisk ikke har noen mulighet til å gyte, Disse to gytebekkene som pr dato ikke fungerer er i sterk grad med på å redusere artsmangfoldet i Hull. Lenger rnot nord vika med Moen er det et bekkefar som fungerer så lenge det ikke oppstrøms utfører arbeid som påvirker bekken,.

I vika inn mot Auråa er det et fungerende bekkefar som må vernes når ny vei bygges så ikke fyll masse ødelegger noe oppstrøms.

Mine betraktninger er passert på mange års erfaring også før vi kjøpte hytta vår, I årene etter at vi etablerte oss her nede har det som går for å være «Kragerøs Indre Skjærgård» gradvis blitt nedprioritert som sådan av spekulanter der smolt og kraft betyr mer enn miljøvern

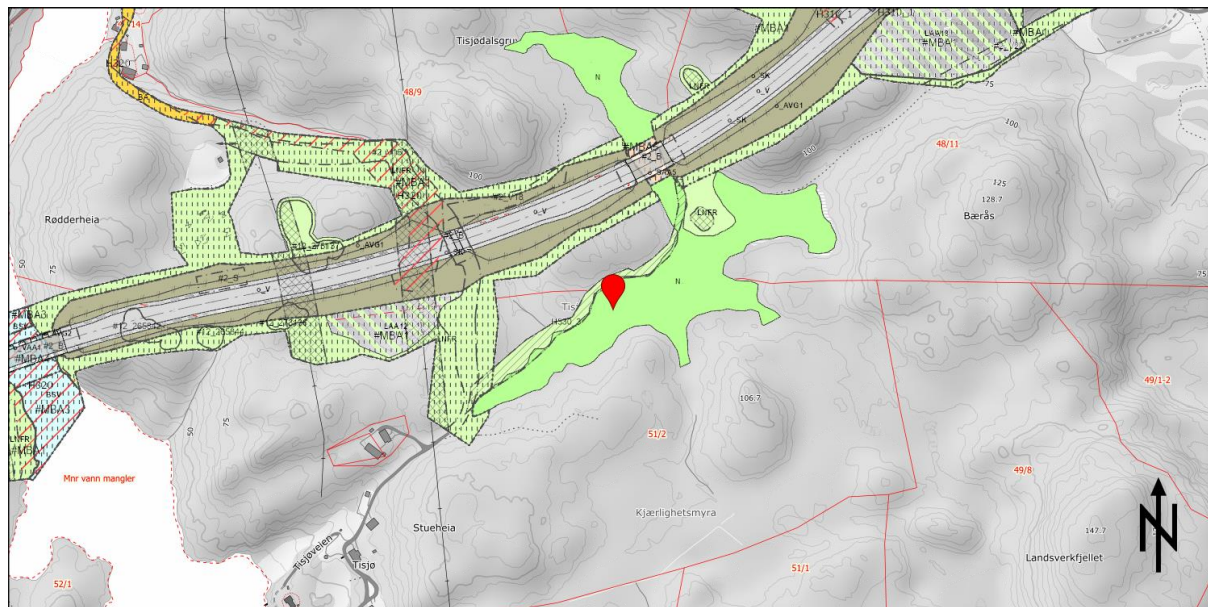
Vi ber om at våre innsigelser blir hensyntatt og at «Nye Veier» vil ivareta våre interesser i kampen for å verne naturen og fremdeles bidra til at «Kragerøs Indre Skjærgård» i årene som kommer er et fristed der friluftssinteressen står i høysetet..

# Paul Tisjø

Kommune: Kragerø kommune

Reprenterer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon



## Innspill

Viser til opsjonsavtale datert 18.04.21. I denne har jeg som grunneier signert på at Nye veier skal gjøre følgende med det avsatte området på min eiendom: "blir avsatt til nødvendig veggrunn og midlertidig anleggsområder". Det står altså IKKE noe om rehabilitering av myr. Hadde dette kommet frem i opsjonsavtalen hadde jeg ikke signert/godtatt. Deler av det som eventuelt blir oppdemt myr er også på utsiden av av avholdt korridor. Oppdemming av en så stor del av eiendommen som det faktisk legges opp til her, skaper en stor forringelse av eiendommen som har sin næringsinntekt i skogsdrift. Ikke bare blir alt tømmeret som blir neddemt borte, men det må også etableres nye kantsoner mot ny myr og ihht PEFC så skal det være minimum 10-15 meter kantsoner mot myr. Driftsveier blir også berørt av oppdemningen og det må da etableres nye driftsveier. Dette gjør at ytterligere plantefelter blir ødelagt.

Sweco og Nye Veier har ikke kunnet gi noe svar på hvor mye denne planlagte myren vil bli demt opp. Med den korridoren som ligger til selve veibyggingen og eventuelt rehabilitering av myr kan det bli snakk om 50% reduksjon av av produktiv skogsmark blir berørt. Dette er også skogsmarken med noe av den beste boniteten.

# Paul Tisjø

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 51/2

## Innspill

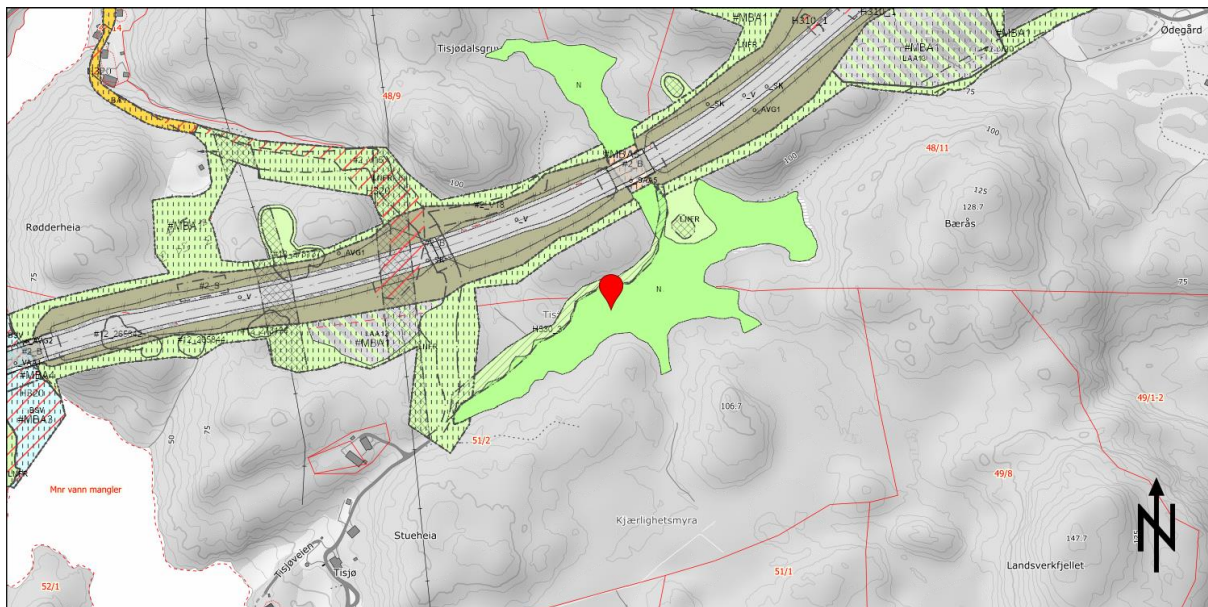
Vi reagerer fortsatt på at det kun er lagt opp til støyskjerming på Tisjø bru nordover og ikke sørover mot husene og hyttene på Tisjø. Det skal ikke mye til, og som dere selv har sagt, er det enkle tiltak for å dempe hjulstøy og støy fra bruskjøter. Ved bruk av kun støyskjerm på en side, vil dette forlenge støyen mot Tisjø. Dette har nye veier selv uttalt. Da er det uforståelig for oss at dette ikke settes opp. Ut fra deres støykart blir vi ikke berørt av støy i den grad at det skal settes opp skjerming, men det er ubestridelig slik at vi får støy i en mye større grad enn hva vi har i dag og for oss er det svært viktig at vi får beholde stillheten her på Tisjø i størst mulig grad.

# Paul Tisjø

Kommune: Kragerø kommune

Reprenter: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon



## Innspill

Flomfare vedr oppdemming av Tisjømyra. Slik som vi ser det, vil det oftere bli flom da vi allerede i dag får oversvømming av bilvei inn til Tisjø ved store nedbørsmengder og ved issmelting. Med et høyere vannspeil på myra vil sjansen for enda oftere oversvømming være tilstede da det blir mindre skogsmark på sidene til å suge opp dette vannet som tar unna noe i dag. Vi er også svært bekymret for lukt og forråtnelse ved oppdemming av skogsmark da vi vet om tilfeller hvor dette har skjedd og blitt et stort problem. Når det gjelder oversvømmelse med mye vann og lukt, kan dette bli et spesielt stort problem for Tisjøveien 3 da de har nedslagsfelt fra myra i en bekk på nedsiden av huset i hagen.

# Paul Tisjø

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

Fra Tisjøveien til Ødegård går det i dag en traktorvei (postveien). Denne blir direkte berørt av nye e18. Vi har forstått at denne traktorveien i planene nå bare er erstattet med en sti, men denne bør være slik at vi fortsatt kan kjøre traktor der.

# Per Jacob Moe

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 60/4

## Innspill

Legger ved dokument.

## Vedlegg

Per\_Jacob\_Moe\_20250304220742332-Vedlegg\_1-Høringsinnspill\_felles\_E18\_-\_Tilbakeføring\_siste.pdf

## **Høringsinnspill fra grunneierne 59/22 m.fl., gbnr. 60/2, gbnr. 60/4 og gbnr. 61/25, Kragerø kommune, vedrørende Nye Veiers forslag til reguleringsplan for ny E18 gjennom Kragerø.**

### **Innledning**

Undertegnede grunneiere ønsker med dette å fremme et høringsinnspill til Nye Veiers forslag til reguleringsplan for ny E18 gjennom Kragerø. Vi er positive til at ny E18 bygges og at prosjektet realiseres. Imidlertid er vi sterkt bekymret for konsekvensene av at dagens E18 på strekningen Nygård-Tangen foreslås opprettholdt som avlastningsvei.

### **Hovedinnspill: Tilbakeføring/restaurering av dagens E18 til natur/kulturlandskap/landbruksformål**

Vårt hovedinnspill er at dagens E18 på strekningen Nygård-Tangen, etter ferdigstillelse av ny E18, ikke benyttes som avlastningsvei, men tilbakeføres eller restaureres til natur, kulturlandskap eller landbruksformål. Vi ønsker at den nøyaktige tilbakeføringen skal skje i nært samarbeid med de berørte grunneierne, slik at det tas hensyn til lokale forhold og behov.

Strekningen har allerede en fungerende avlastningsvei på gamle sørlandske med fungerende tilkobling ved Østre Høgstli (Agder grense) til Tangen

### **Begrunnelse for tilbakeføring/restaurering**

- **Hensynet til fremtidig landbruksdrift:**
  - Området langs dagens E18 har et stort potensial for landbruksdrift. Opprettholdelse av veien som avlastningsvei vil hindre utvikling av dette potensialet og redusere mulighetene for fremtidig matproduksjon.
  - Tilbakeføring av arealet vil gi mulighet for å utvide eksisterende landbruksarealer og etablere nye, noe som vil bidra til økt matproduksjon og styrking av lokalt næringsliv.
- **Hensynet til Sannidal kirke som stilleområde:**
  - Sannidal kirke er et viktig kulturminne og et sentralt samlingspunkt i lokalsamfunnet. Kirken er også et stilleområde hvor folk søker ro og ettertanke.
  - Opprettholdelse av dagens E18 som avlastningsvei kan føre til økt støy og trafikk, noe som vil forringe kvaliteten på stilleområdet og redusere kirkens betydning som et sted for ro og ettertanke.
  - Fjerning av veien vil skape et helhetlig kulturlandskap til gårdene rundt og løfte området jf. skjøtelsesplanen for kirkedalen.
- **Hensyn til fremtidig kulturlandskap og reversering av negative virkninger:**
  - Dagens E18 ble bygget på 1970-tallet og har hatt store negative konsekvenser for landskapet. Veien delte kulturlandskapet, tok beslag på dyrket mark og skapte en vesentlig barriere for dyrelivet.

- Tilbakeføring av veien vil gi mulighet for å reversere disse negative virkningene og gjenopprette et mer helhetlig og naturlig kulturlandskap.
- **Økt naturmangfold:**
  - Fjerning av veien vil gi mulighet for å gjenopprette naturlige vandringsveier for dyrene og øke det biologiske mangfoldet i området.
  - Fjerning av veistrekningen vil bidra positivt inn i Nye Veiers prosjekt ved at man tilbakefører et større landbruksområde/kulturlandskap til sin opprinnelige funksjon.

### **Gjennomføring**

Vi foreslår at tilbakeføring/restaurering av dagens E18 gjøres i samarbeid med de berørte grunneierne. Restaurering/tilbakeføring kan bestå av tilrettelegging av grå arealer for ev. fremtidig landbruksdrift og landbruksbygg.

Vi er villige til å bidra aktivt i planleggingen og gjennomføringen av tilbakeføringen/restaureringen, og ser frem til en konstruktiv dialog med Nye Veier.

### **Avslutning**

Vi håper at Nye Veier vil ta våre innspill til følge og bidra til at dagens E18 på strekningen Nygård-Tangen tilbakeføres/restaureres til natur, kulturlandskap eller landbruksformål. Dette vil være et viktig bidrag til å bevare og styrke natur- og kulturverdiene, samt ivareta viktige hensyn som fremtidig matproduksjon og roen rundt Sannidal kirke.

Med vennlig hilsen,

Jostein Aarø, gbnr. 59/22 m.fl.

Dagfrid Bråtane, gbnr. 60/2,

Per Jacob Moe, gbnr. 60/4

Regina Brajkovic, gbnr. 61/25

# Regina Brajkovic

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

Vedlagt kart viser et forslag til massedeponi som kan tilrettelegges slik at det er mulig å dyrke arealet etterpå.

Alle grunneierne støtter forslaget.

De røde strekene på kartet er mulige adkomstveier, i tillegg kan riksveien benyttes.

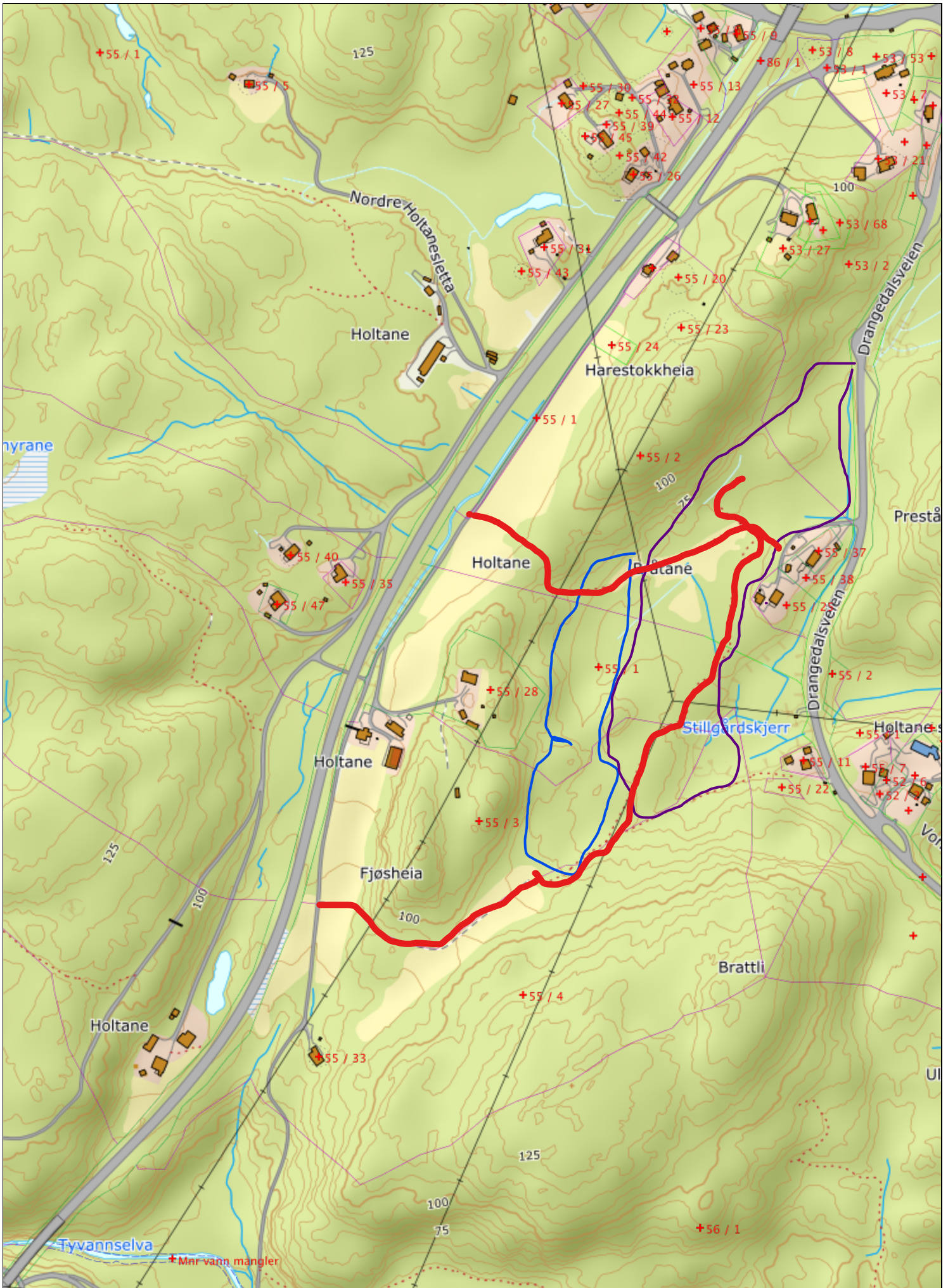
Arealene er tegnet inn i to høyder med to forskjellige farger.

for eiere av 55/1 Jon Kristian Refsalen, 55/2 Paolo og Regina Brajkovic, 55/3 Frode Isaksen, 55/4 John Gunnar Tisjø

Regina Brajkovic

## Vedlegg

Regina\_Brajkovic\_2025032120193489-Vedlegg\_1-kart\_holtane.pdf



Senterposisjon: 172687.48, 6545266.53  
 Koordinatsystem: EPSG:25833  
 Utskriftsdato: 13.10.2020



# Regina og Paolo Brajkovic

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

Høringsfristen for ny 4-felts E18 nærmer seg. For alle som er berørt blir det en lettelse å bli ferdig, det har vært mange runder der man føler seg liten og ofte usynlig.

Strekningen ser bra ut, de som har studert kart og forslag i lange tider ser ikke ut til å ha bemerkninger til den valgte traseen. En slik stor vei går alltid utover enkelte. Noen mister hus, andre mister jord.

Nye Veier snakker om gjenbruk av gammel strekning og alle fordelene med det for klima og miljø. Det er jo «inn» å gjøre alt miljøvennlig og det er flott at klima og miljø er en viktig rettesnor i Nye Veier sitt arbeid. Vi som er økobønder synes det er veldig bra.

Men matjordplanen står til stryk.

Der kan det scores flere miljø-poeng, som ikke trenger å koste så mange kroner og som kan tjene seg inn igjen over år. Her kommer det noen forslag:

1. Dagens E18 fra Tangen til Nygård blir overflødig. Nygård får 9 kjørefelt gjennom tunet slik planen er i dag. Asfalten bør fjernes og grunnen tilbakeføres til gårdene den i sin tid ble tatt fra. Det totale arealet er i underkant av 100 daa, asfalten dekker bare en del av dette. Asfalten kan resirkuleres.

2. Det planlegges store fyllinger flere plasser. Det koster neppe mye ekstra å gjøre disse fyllingene klare med jord på toppen slik at arealene kan bli beiter eller slåttemark, eventuelt solcelleparker kombinert med sauer som beitepussere. Alle fyllingene burde klargjøres til dette formålet.

3. All matjord som blir fjernet på de enkelte jordbrukseiendommene bør gjenbrukes på den eiendommen det blir tatt fra. Eiendommene skal ikke bli mindre i jordbruksmessig verdi ifølge loven.

At det er små eiendommer, bør ikke spille noen rolle. I krisetider kan de brødfø en familie og vi vet ikke hva som skjer om 100 år! Ikke neste år heller.

4. Det kan tenkes at det er lokale grunneiere som har forslag til fylling og dyrking av arealer. Dette bør i større grad kunne taes med i planlegging og i utføring av prosjektet.

Kragerø kommune er ingen stor jordbrukskommune, og vil aldri bli det. Men det er viktig å ta mest mulig vare på det lille vi har av matjord i denne kommunen.

# Regina og Paolo Brajkovic

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

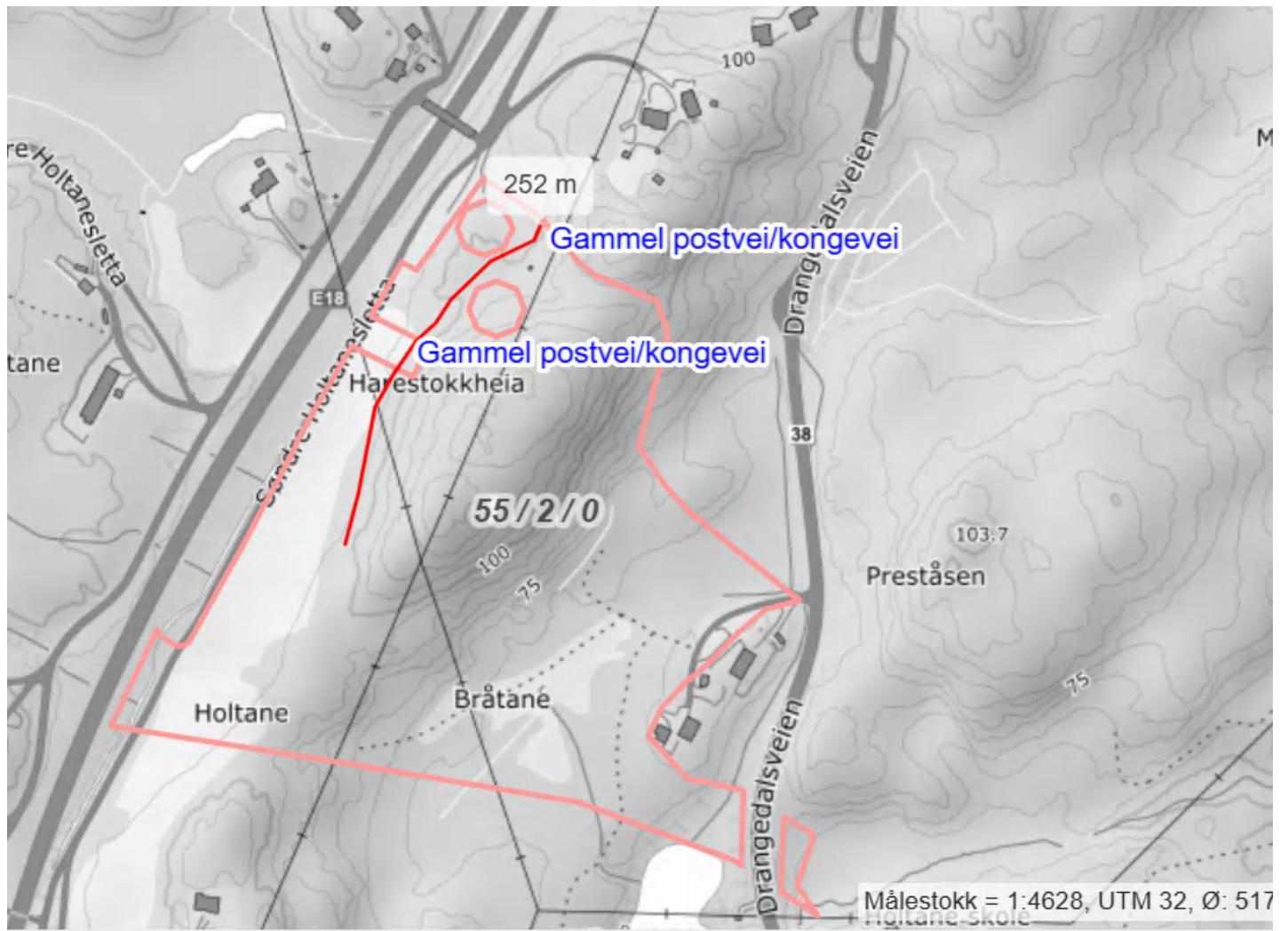
Gårds- og bruksnummer: 55/2

## Innspill

Her ligger det en strekning gammel postvei/ Kongevei som absolutt bør vernes. En liten bit av denne veien er planlagt dyrket opp som erstatningsareal, noe vi som bonde kunne fått store bøter for å gjøre. Se vedlagt kart, dette har vi spilt inn før uten at det er kommet med. Veien ligger også tydelig i terrenget.

## Vedlegg

Regina\_og\_Paolo\_Brajkovic\_20250319202756426-Vedlegg\_1-postveien\_pa\_Holtane.png.pdf



# Stine Maria Isaksen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Adresse: Nordre Holtanesletta 4, 3766 Sannidal

## Innspill

Ny adkomstvei til Nordre Holtanesletta:

- Per i dag er det ca 40m fra husveggen til autoverne på dagens E18, denne avstanden vil være lik når ny E18 blir bygget, da dette blir et påkjøringsfelt, med en evt rampeområde utenfor, og evt beslag av mer område.
- Bredden på veien må være stor nok til å kunne møte en annen bil/lastebil. Dette er forholdsvis en ganske trafikkert vei, med daglig trafikk av tunge kjøretøy. (Da det er ett sagbruk lengre borte på sletta)
- Luftforurensning i form av støv er et stort problem allerede, med ny adkomstvei på sørøst siden av huset og den eksisterende veien på sør/vest siden blir dette ett betydelig problem.
- Mulighet for adkomst med bil til egen hage.
- Forurensning av støv, men og støy fra biler og tunge kjøretøy.
- Septiktanken våres ligger kun meter fra den nye ankomstveien.

Støy:

- Ut fra støyskjermings kartet og samtale med nye veier vil vårt hus ikke kunne bli støyskjermet da det ligger høyere i terrenget.
- Vi får ny E18 i en helt annen kurve mot oss enn tidligere, når den nå kommer rett på fra farsjø noe som gjør at lyden får fritt løp, ingen naturlig skjerming i form av terrenget mot oss. som naturlig vil gi økt støy. Samt at fartsgrensen øker på stedet fra 80 km/t til 100 km/t.
- Påkjøringsfelt rett utenfor eiendommen, dette blir ett akselerasjonsfelt.

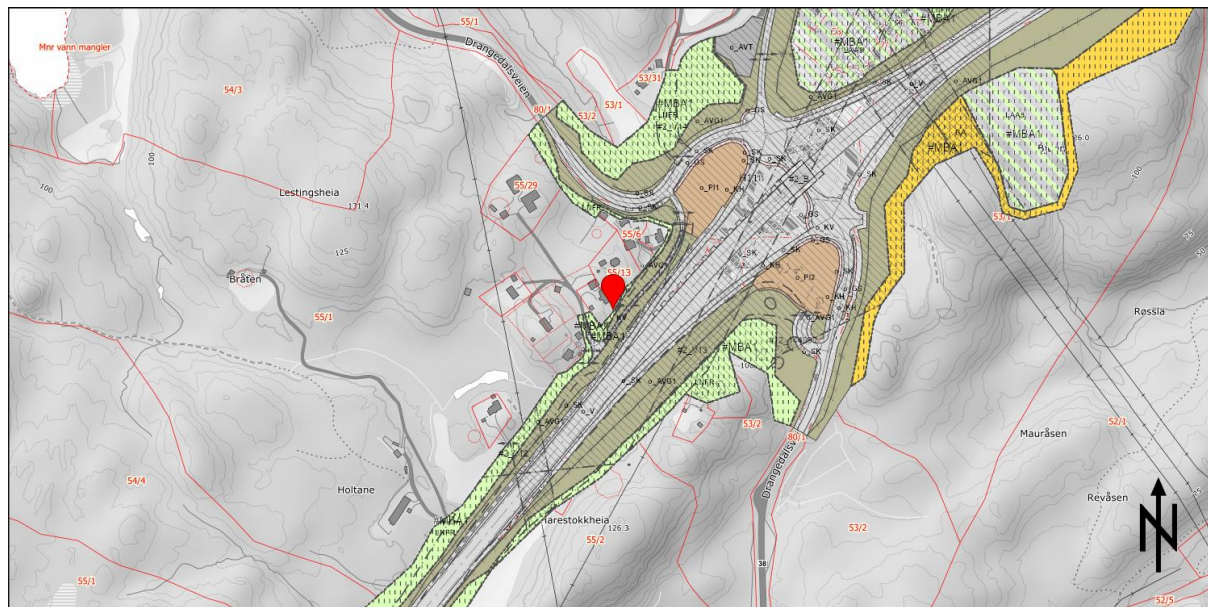
Kort oppsummert: Tatt i betraktning av dagens situasjon med støy fra dagens E18 ser vi ikke for oss at det vil bli noe bedre; heller verre, med den nye situasjon rundt støy og luftforurensning i form av støv da den nye ankomstveien kun blir få meter fra husveggen. Så dette tatt i betraktning ønsker vi å se på nye løsninger med evt en innløsning av huset.

# Stine Maria Isaksen

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon



## Innspill

septik

# Thomas Solvang

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 57/3

## Innspill

Testinnspill - Kan slettes!

# Thomas Solvang

Kommune: Kragerø kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 57/3

## Innspill

Mine innspill:

- Brønner.
- fyllinger.
- sikkerhet i anleggsperioden.

Se vedlegg for et forslag til fylling.

## Vedlegg

Thomas\_Solvang\_20250321110648656-Vedlegg\_1-Etablering\_av\_Norges\_største\_ride\_anlegg.pdf

# Etablering av Norges største ride anlegg.

**For ord:** Hestesporten i Norge har siden 2015 sett en drastisk nedgang i ryttersporten.

Vi ønsker å etablere et av Norges største ride anlegg for å rekruttere nye ryttere til sporten. I tillegg til nye ryttere tror vi dette anlegget vil sette Kragerø på kartet på en positiv måte, med tilflytting, turisme (Stevner osv.) og ikke minst jobber som er sårt etterlengtet i Kragerø.

Med tilflytning så mener vi det at mange proffe ryttere ikke ser på plassen de bor på, men ser kun på anleggene de trener med. Med det så ønsker vi å etablere et anlegg spesifikt rettet mot sprang og dressur.

Bygningen vil ha stallplasser til opp mot 60 hester, samt utegangs havner og skrittemaskin. Vi har allerede etablert en utendørs ridebane.

Det vil bli overnattings muligheter, med 40-50 enheter ifm. Stevner, Rideleir, events osv.

Med tanke på lokasjonen vi har, så vil det være mer attraktivt å reise til oss om du kjører fra Vestlandet enn at de kjører til Oslo/lille strøm. Dette gjelder selvfølgelig andre veien også.

Vi tenker også et samarbeid med veterinær som vil ha et eget senter på anlegget med muligheter til å ta imot hester, men også andre dyr.

**Ride anlegget** vil bestå av en innendørs ride hall med oppstalling, overnatting, mat servering og veterinære tjenester.

Bildet er hentet fra google.



**Rideskole:** Ride timer vil vi koordinere med erfarne ridelærere samt ansette personell som kan undervise (Rekruttere fra landbruksskoler osv.) og holde anlegget ved like.

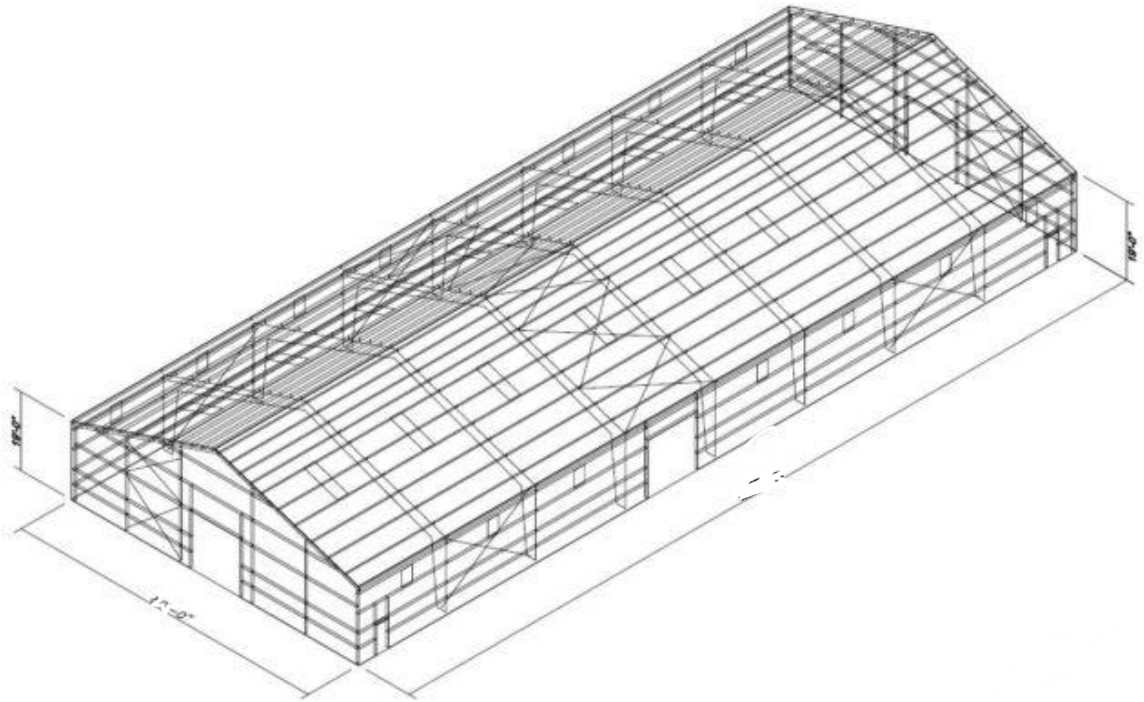
**Rideleir:** Rideleir vil bli holdt i feriene, her kan barn og unge melde seg på weekend kurser eller fulle rideleirer. Dette vil kunne bidra til en positiv utvikling i hestesporten og ikke minst sysselsette flere barn som ønsker å drive med hest.

**Matservering:** Vi ønsker også å kunne tilby mat til våre besøkende. Vi vil da etablere en kjøkkendel og en serveringsdel som er i motsatt side av stallene. I start fasen ser vi på muligheter for å leie ut denne delen til en bedrift som kan ta seg av dette. Det vil også bli muligheter for matvognen å stille seg opp på stevneplassen.

**Stevner:** Vi ønsker og ha både mesterskap stevner og helt ordinære stevner, noe som er positivt for Kragerø og Sannidal. Det er ca. 75-100 deltakere pr stevne i snitt på vanlige

stevner, men opp mot 100-200 ved et mesterskap. Dette vil trekke til seg mange folk da hver deltaker har med seg foreldre og groomer. Det vil i tillegg komme tilskuere for å se på konkurransen.

Enkel skissering av bygningen



**Ønske fra oss til nye veier:** Som vist i bildet over, har vi tegnet inn et område i rødt.

Dette er et område vi har ønsket å etablere dette anlegget siden 2014, da vi overtok gården. Istedenfor å lage en stor fylling fra nye E18 og mot huset vårt, ønsker vi at det planeres ut og lager en bedre tilkomstveien opp til dette område mulig.

Vi er også åpen for at entreprenøren setter opp en hall til verksted/lager i anleggsperioden.

**Oppsummering:** Vi tror dette kan være med på å sette Kragerø på kartet ift.

Hestesporten og engasjere flere unge ryttere til å satse på en sport som bringer mye glede til barn og unge. Det er også tenkt ut mange andre planer til hva dette anlegget kan brukes til.

Vi jobber hver dag med å engasjere nye ryttere via våre sosiale medier.

Dere kan se noe av innholdet vårt her:

<https://www.youtube.com/@linelaagasken1>

<https://www.instagram.com/linelaagasken/>

Vi er også aktive på andre sosiale medier hver eneste dag.

Vi håper dere kan vurdere dette som en enkel løsning, her har dere muligheter til å legge fra dere en del masser som vil komme til stor nytte.