



Detaljregulering E18 Kragerø – Bamble: Svar på innsigelse om naturmangfold - spredningskorridor for arter

Nasjonal PlanID:

Kragerø: 3814_201

Bamble: 3813_369

Prosjektoversikt

| | |
|-----------------|------------------------|
| Prosjekt nr.: | 10227421 |
| Oppdragsgiver: | Nye Veier AS |
| Dokumentnummer: | NV40E18KB-PLA-NOT-0005 |

Revisjonsoversikt

| Revisjon | Dato | Utarbeidet av | Kontrollert av | Godkjent av |
|----------|----------|-----------------------------|----------------|--------------|
| 01 | 13.10.25 | NOHOLL og NOFROLO /Sweco | NOMAGL/Sweco | NOHOLL/Sweco |
| | | | | |

Endringsoversikt

| Revisjon | Endringsbeskrivelse |
|----------|---------------------|
| | |
| | |

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

Kontaktinformasjon:

Karl Arne Hollingsholm, prosjektleder, Sweco

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

Forord

E18 på strekningen gjennom Kragerø og Bamble kommuner er en del av hovedveiforbindelsen mellom Kristiansand og Oslo. Nye Veier (NV) har ansvar for planlegging, bygging og drift av fremtidig E18 på denne veistrekningen. Planarbeidet ledes av NV i samarbeid med et interkommunalt plansamarbeid (IKP)¹ mellom åtte kommuner i Agder og Telemark fylke.

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 NV 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.

Dette notatet er utarbeidet for å oppsummere prosessen knyttet til Statsforvalteren i Vestfold og Telemark (SFVT) sin innsigelse rettet mot naturmangfold - spredningskorridorer for arter (viltpassasjer), og beskriver løsningsforslag til en omforent endring av planforslaget.

Endringene innarbeides som en del av revidert planforslag for detaljregulering av E18 Kragerø – Bamble.

¹ Interkommunalt plansamarbeid (IKP) etter plan- og bygningsloven kap. 9. IKP består av kommunene Tvedestrand, Risør, Vegårshei, Gjerstad, Kragerø, Bamble, Arendal og Grimstad.

Innhold

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Innledning..... | 5 |
| 1.1 | Innsigelse..... | 5 |
| 2 | Proessen for å løse innsigelsen | 6 |
| 2.1 | Møte mellom SFVT og NV den 08.05.2025..... | 6 |
| 2.2 | Møte mellom SFVT og NV den 13.06.2025..... | 6 |
| 2.3 | Møte mellom SFVT og NV den 19.08.2025..... | 7 |
| 3 | Endringer i planen rettet mot faunapassasjer | 7 |
| 3.1 | Nygård | 8 |
| 3.2 | Brynemo 1 | 10 |
| 3.3 | Hegland | 13 |
| 3.4 | Plassen..... | 16 |

1 Innledning

Hensikten med notatet er å svare ut innsigelsen knyttet til *naturmangfold – spredningskorridor for arter* mottatt fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark (SFVT), datert 21.03.2025, i forbindelse med høring av forslag til detaljregulering for E18 Kragerø – Bamble. Notatet oppsummerer prosessen og beskriver et omforent løsningsforslag som legges til grunn for et revidert planforslag.

1.1 Innsigelse

Nedenfor gjengis den delen av brevet fra Statsforvalteren som gjelder innsigelsen knyttet til naturmangfold – spredningskorridor for arter (i kursiv):

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 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. 1km. 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 at 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.

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 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.

2 Prosessen for å løse innsigelsen

2.1 Møte mellom SFVT og NV den 08.05.2025

Møtets formål var å drøfte mulige løsninger for å løse SFVT sine innsigelser, samt gi SFVT et innblikk i hvordan NV foreslår å svare ut innsigelsene rettet mot naturtyper og sulfidholdig berg. Samtidig å få en bedre forståelse av SFVT sin innsigelse rettet mot vilt (forflytnings- og spredningskorridorer for arter) og få en forståelse av hvordan innsigelsen kan løses.

I forbindelse med innsigelsen rettet mot vilt, gikk NV gjennom kunnskapsgrunnlaget og hvordan det faglig er vurdert ut fra et tverrfaglig synspunkt.

Det ble enighet om å arbeide videre med å synliggjøre kunnskapsgrunnlaget og de tverrfaglige vurderingene ytterligere, samt å avklare hva som skal til for at SFVT kan trekke innsigelsen.

2.2 Møte mellom SFVT og NV den 13.06.2025

Møtet ble avholdt for å gi SFVT ytterligere innsyn i kunnskapsgrunnlaget og de tverrfaglige vurderingene som er utført ifm. arbeidet for å ivareta faunapassasjer i reguleringsplanen.

På møtet informerte SFVT at det var faunapassasjene ved Hegland og Plassen de ønsket å få ytterligere forståelse rundt.

2.3 Møte mellom SFVT og NV den 19.08.2025

I forbindelse med dette møte mottok NV et saksforberedende brev, datert 13.08.2025, fra SFVT, «Tilbakemelding- løsningsforslag – innsigelse – vilt – Bamble – Kragerø – Gjerstad – Risør – Vegårshei og Tvedestrand – detaljregulering for E18 Dørdal – Tvedestrand – reguleringsplan».

Oppsummert gir brevet uttrykk for at faunapassasjene ved Hegland og ved Plassen er de to passasjene det ønskes å sette søkelys på i møtet og at det er disse to som ønskes forbedret.

Resultatet fra møtet medførte at SFVT og NV ble enige om å;

- Beholde plasseringen av faunapassasjen ved Plassen, men å utvide størrelsen.
- Beholde plasseringen av faunapassasjen ved Hegland, men se på muligheter for å bedre lysåpningen.
- Utvide Brynemo 1 kulverten for å tilrettelegge for en faunapassasje mellom Fikkjebakke og Hegland.
- Forbedre faunapassasjen ved Nygård gjennom å endre terreng under broen.

SFVT konkluderer med at den tilsendte informasjonen og møtene i etterkant av høringsfristen, har ført til at innsigelsestemaet har blitt tilstrekkelig opplyst. Tilbakemeldingen er da at innsigelsen kan trekkes såfremt de avtalte endringene innarbeides i planbeskrivelsen, plankartet og i bestemmelsene. Først når revidert planforslag foreligger, kan innsigelsen formelt trekkes.

Det neste kapittelet viser hvordan NV har endret utformingen av faunapassasjene innenfor de nevnte områdene. De påfølgende endringene innarbeides i det reviderte planforslaget.

3 Endringer i planen rettet mot faunapassasjer

Dette kapittelet beskriver kort hvordan planforslaget som lå ute på høring/offentlig ettersyn regulerte faunapassasjene, for så å vise justert løsningsforslag som innarbeides i et revidert planforslag.

I høringsforslaget er faunapassasjene inkludert sideterreng prinsipielt regulert til formålet *Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraséer kombinert med andre angitte hovedformål (SAA)*. Det er fellesbestemmelser som gjelder for alle områder avsatt til SAA, i tillegg til spesifikke bestemmelser for hver passasje.

Fellesbestemmelser for alle faunapassasjer regulert til SAA:

- *Arealformålet består av annen veggrunn – grøntareal kombinert med landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift, og tilrettelegger for faunapassasjer.*
- *Det skal 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.*

3.1 Nygård

I dag går E18 (tofeltsvei) i bru over eksisterende faunapassasje, som er kombinert med en landbruksvei. Sideterrenget til dagens E18 flukter greit til undergangen.

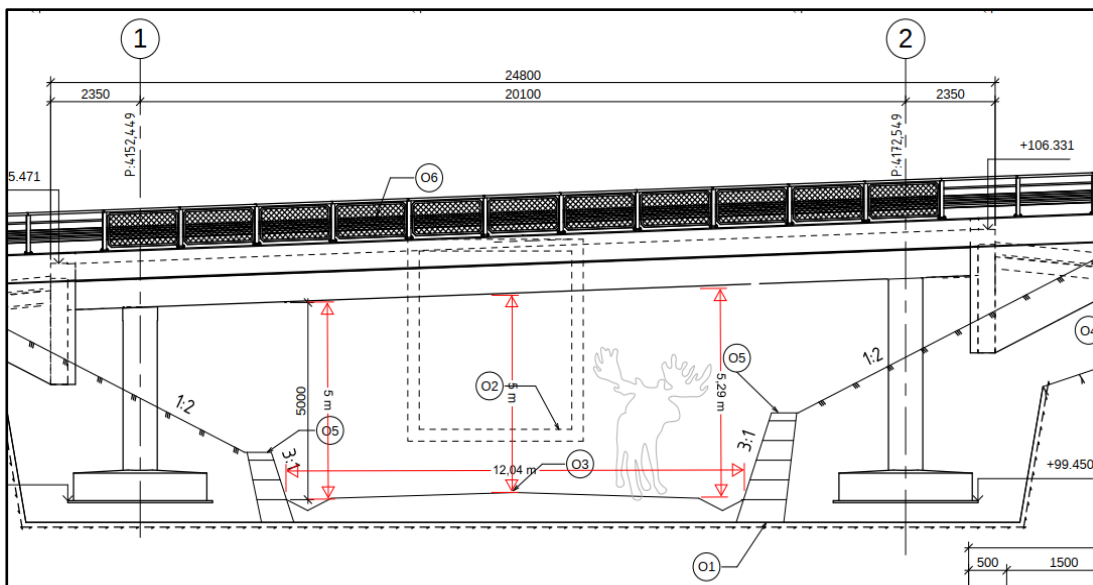
Faunapassasjen ved Nygård må sees i sammenheng med eksisterende passasjer vestover ved Lona, Plassen og Lindtjenn. På ca. 2,3 km strekning er det i dag 4 faunapassasjer. Østover må faunapassasjen sees i sammenheng med fremtidig utvikling av Fikkjebakke næringspark.

Fremtidig E18 er basert på dagens løsning, med utvidelse av brua til trefelt (firefelt i fremtiden), med faunapassasje i kombinasjon med landbruksvei under brua. Faunapassasjens åpenhetsindeks vil bli 5 (4 ved firefeltsløsning i fremtiden), og sideterrenget vil bli tilpasset.



Figur 3-1: Viser høringsforslagets planlagte løsning for faunapassasjen ved Nygård. (Kilde: Sweco)

Skisse av eksisterende bru vises under.



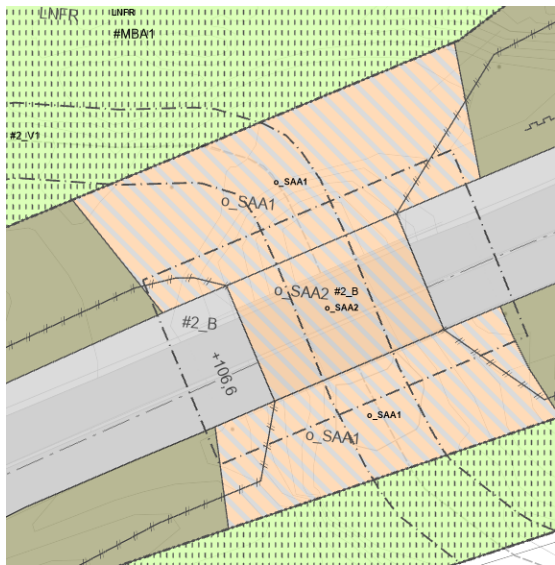
Figur 3-2: Viser tegning av eksisterende bru og faunapassasjen under. (Kilde: Statens vegvesen).

I høringsforslaget var faunapassasjen sikret på følgende måte i plankart og planbestemmelser:

Plankart:

Faunapassasjen var regulert til SAA 2 under E18 og sideterrenget var regulert til SAA1.

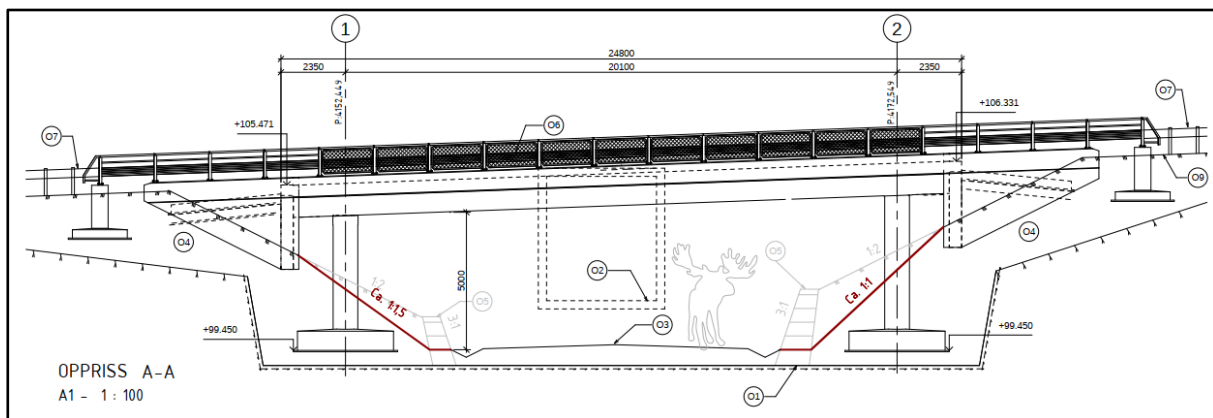
Landbruksveien var regulert med #2_V1 handlingsrom vei.



Planbestemmelser:

- o_SAA1 omfatter sideterrenget som skal utformes for å ivareta funksjonen til faunapassasjene. Områdene skal ikke ha helning brattere enn 1:2, og skal tilpasses sideterrenget. Områdene skal tilrettelegges med et jordlag som muliggjør naturlig revegetering. Områdene skal reetableres ved planting med stedegen vegetasjon, inkludert trær, for å sikre faunapassasjenes funksjon.
- Innenfor o_SAA2 (Nygård vest) skal det sikres passasjemulighet for hjortevilt under brua, med høyde opp til underkant bru på minimum 5 meter. Innenfor #2_V1 kan det etableres landbruksveg iht. bestemmelse 4.1.4.

NV ønsker å bedre åpenheten til faunapassasjen gjennom å endre sideterrenget under brua. Dette gir en visuell endring som anses som positivt for viltet.



Figur 3-3: Viser tegning av endret sideterreng under fremtidig bru og faunapassasje under. (Kilde: Sweco)

Endringene sikres i plankart og planbestemmelser på følgende måte:

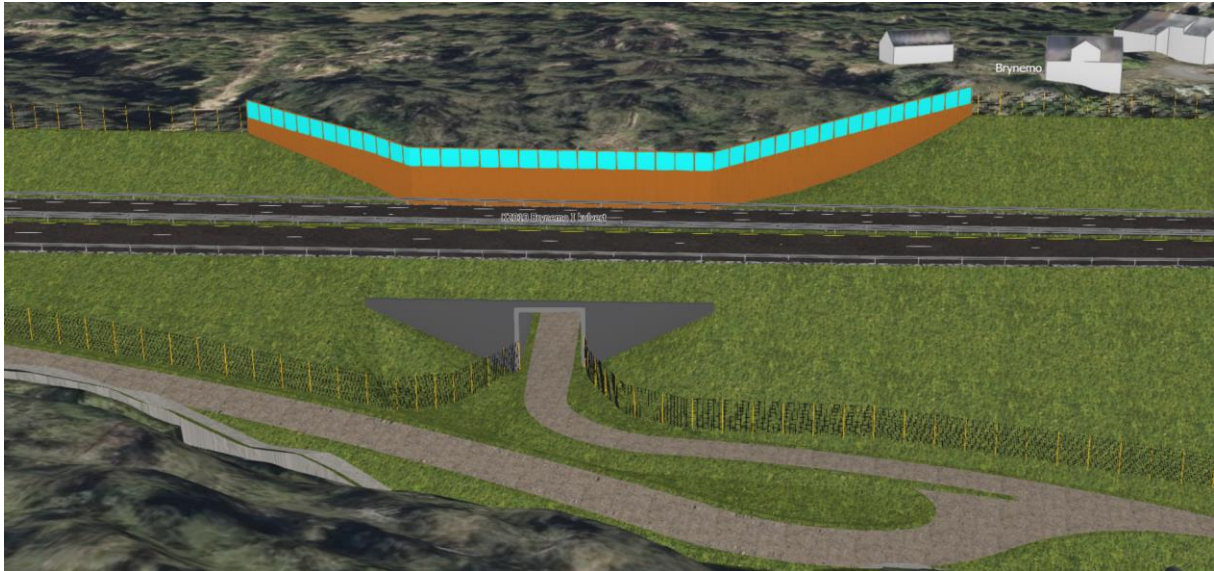
Endringen medfører ingen revisjon av plankartet.

I planbestemmelsene til SAA2 legges det inn føringer som sikrer at eksisterende murer fjernes og sideterrenget tilpasses bruonstruksjonen.

3.2 Brynemo 1

Ved Brynemo var det regulert inn to kulvertar i høringsforslaget, for å ivareta ferdsel på tvers av fremtidig E18, Brynemo 1 og Brynemo 2. Kulvertene var ikke tilrettelagt som faunapassasjer.

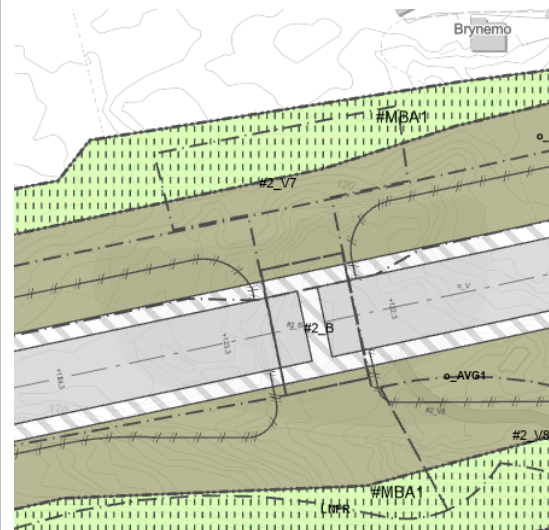
Brynemo 1 var regulert som en kulvert med dimensjoner på 5 x 5 meter, se skisse under.



Figur 3-4: Viser høringsforslagets planlagte løsning for kulverten Brynemo 1. (Kilde: Sweco)

I høringsforslaget var kryssningspunktet sikret på følgende måte i plankart og planbestemmelser:

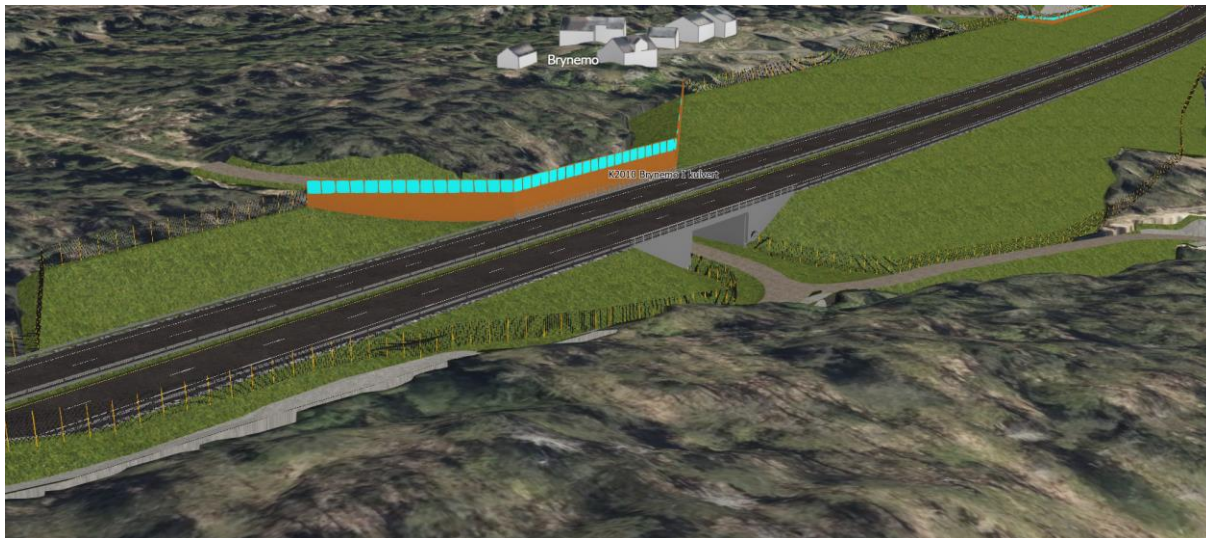
I høringsforslaget var det regulert en kulvert under E18 med landbruksveg klasse 3 gjennom kulverten.



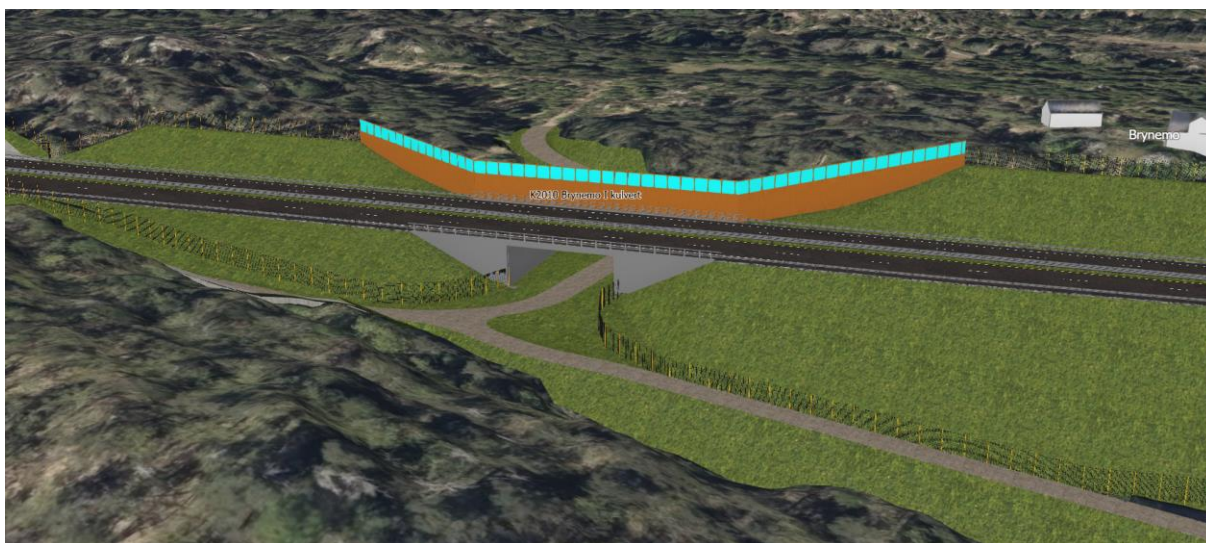
Gjennom møtene med SFVT er det kommet fremt til at kulverten Brynemo 1 kan vurderes tilrettelagt som en faunapassasje.

NV har arbeidet med å optimalisere Brynemo 1 kulverten slik at den kan fungere som en faunapassasje. Løsningen medfører at kulverten trekkes noe nærmere Fikkjebakke, samt heves

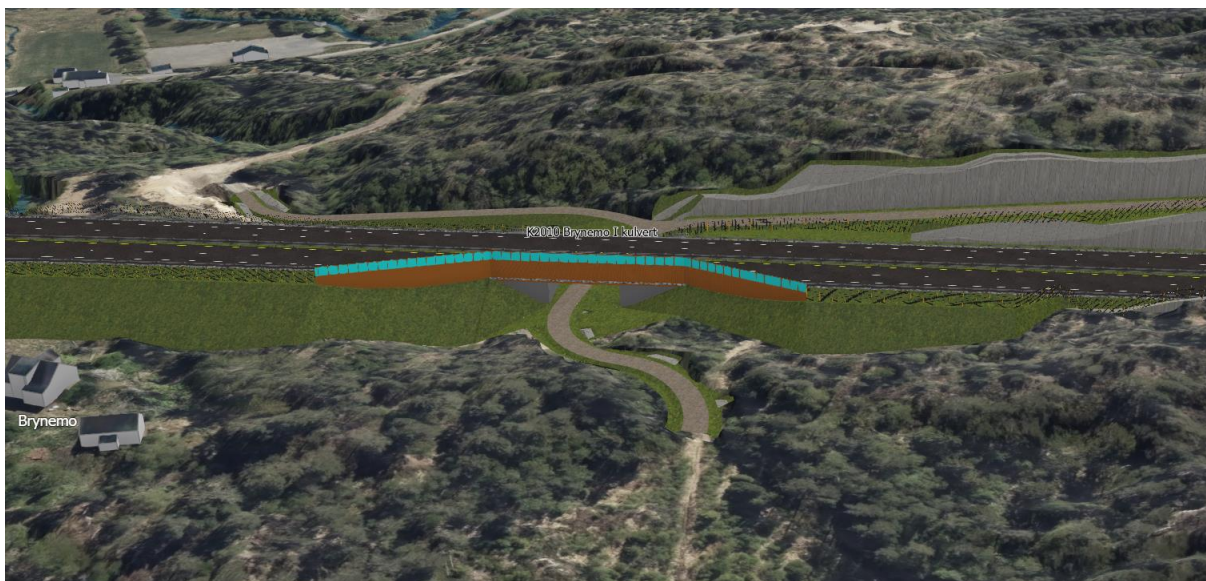
slik at den tilpasses sideterrenget bedre for vilt. Størrelsen på kulverten endres og blir som følger: 15 meter bred, 5 meter høy og 22 meter lang. Dette gir en åpenhetsindeks på godt over 3. Landbruksveien endres til klasse 7 for bedre tilpassing til terrenget og for viltet.



Figur 3-5 Viser optimalisert kulvert sett fra sør mot nord (Kilde: Sweco)



Figur 3-6 Viser optimalisert kulvert sett fra sør mot nord (Kilde: Sweco)



Figur 3-7 Viser optimalisert kulvert sett fra nord mot sør (Kilde: Sweco)

Endringene sikres i plankart og planbestemmelser på følgende måte:

| | |
|--|---|
| <p>Plankartet revideres som følger:</p> <p>Arealformål SAA gjennom kulverten i tråd med størrelsen på kulverten.</p> <p>Sideterrenget reguleres til SAA1.</p> <p>#2_V beholdes gjennom kulverten.</p> <p>Plankartet utformes etter samme prinsipp som regulert ved Nygård.</p> | <p>I planbestemmelsene til formålet SAA under E18 legges det inn føring om at det skal etableres faunapassasje med minimum bredde 15 meter og minimum høyde 5 meter.</p> <p>Sideterrenget reguleres til SAA1 med tilsvarende bestemmelse som i høringsforslaget: o_SAA1 omfatter sideterrenget som skal utformes for å ivareta funksjonen til faunapassasjene. Områdene skal ikke ha helning brattere enn 1:2, og skal tilpasses sideterrenget. Områdene skal tilrettelegges med et jordlag som muliggjør naturlig revegetering. Områdene skal reetableres ved planting med stedegen vegetasjon, inkludert trær, for å sikre faunapassasjenes funksjon.</p> <p>Bestemmelsene til #2_V gjennom kulverten endres fra minimum veiklasse 3 til minimum veiklasse 7.</p> |
|--|---|

3.3 Hegland

Ved Hegland viste høringsforslaget en faunapassasje i kulvert under E18, for å ivareta viltkryssing på tvers av fremtidig E18. Kulverten skal ivareta kravet til åpenhetsindeks på minimum 2,5. Den planlegges med høyde ca. 4 meter og bredde ca. 19 meter. Lengden er 24 meter. Dette gir en åpenhetsindeks på over 3.



Figur 3-8: Viser høringsforslagets planlagte faunapassasje på Hegland. (Kilde: Sweco)

I høringsforslaget var faunapassasjen sikret på følgende måte:

| | |
|--|--|
| <p>Plankart:</p> <p>Faunapassasjen var regulert til SAA3 under E18 og sideterrenget var regulert til SAA1.</p> | <p>Planbestemmelser:</p> <ul style="list-style-type: none">• o_SAA1 omfatter sideterrenget som skal utformes for å ivareta funksjonen til faunapassasjene. Områdene skal ikke ha helning brattere enn 1:2, og skal tilpasses sideterrenget. Områdene skal tilrettelegges med et jordlag som muliggjør naturlig revegetering. Områdene skal reetableres ved planting med stedegen vegetasjon, inkludert trær, for å sikre faunapassasjenes funksjon.• Innenfor o_SAA3 (Hegland) skal det etableres faunapassasje gjennom kulvert med minimum bredde på 19 meter og minimum høyde 4 meter. Det er ikke tillatt å etablere veier og/eller gjennomføre andre tiltak som |
|--|--|



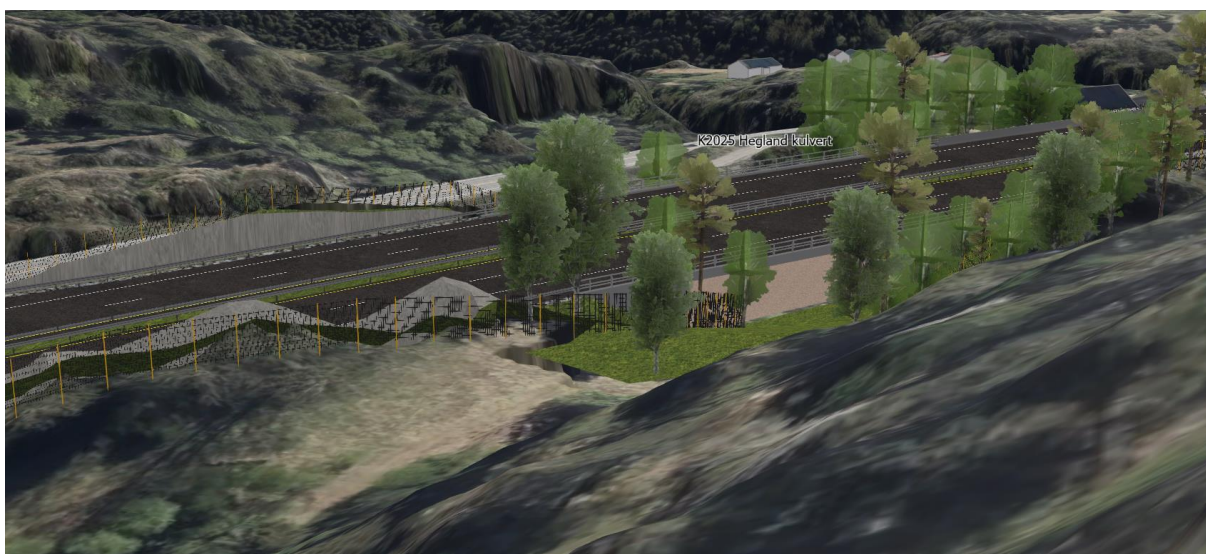
NV har arbeidet med å optimalisere faunapassasjen på Hegland slik at den kan bli bedre tilpasset terrenget, gjennom å vinkle brukarene noe. Det er videre arbeidet med å øke høyden på kulverten sammen med å øke bredden. Endret størrelsen på kulverten er som følger: 24 meter bred, 5 meter høy og 24 meter lang. Dette gir en åpenhetsindeks på 5.



Figur 3-9 Viser optimalisert faunapassasje sett fra sør mot nord. (Kilde: Sweco)



Figur 3-10 Viser optimalisert faunapassasje sett fra sør mot nord. (Kilde: Sweco)



Figur 3-11 Viser optimalisert faunapassasje sett fra nord mot sør (Kilde: Sweco)

Endringene sikres i plankartet og planbestemmelsene på følgende måte:

| | |
|--|---|
| <p>Plankartet revideres som følger: Arealformål SAA3 gjennom kulverten justeres i tråd med endret vinkel og bredde på kulverten.</p> | <p>I planbestemmelsene til SAA3 endres minimum bredde til 24 meter og minimum høyde endres til 5 meter.</p> |
|--|---|

3.4 Plassen

I høringsforslaget var det planlagt en faunapassasje kombinert med en landbruksvei ved Plassen, som erstatter dagens bru. Viltlokket var planlagt med en bredde på ca. 40 meter. En ny landbruksvei på nordsiden av E18 erstatter dagens forbindelse fra Skogen til Skaugtjenna. Bebyggelse på nordsiden, ved Plassen og Skogen blir innløst.



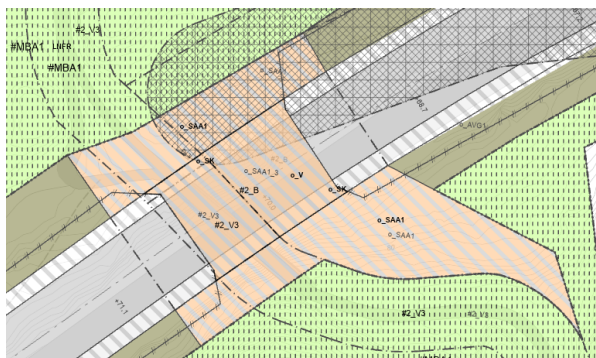
Figur 3-12: Viser høringsforslagets planlagte faunapassasje på Plassen. (Kilde: Sweco)

I høringsforslaget var faunapassasjen sikret på følgende måte i plankart og planbestemmelser:

Plankart:

Faunapassasjen var regulert til SAA1_3 på lokket over E18 og sideterrenget var regulert til SAA1.

Landbruksveien var regulert med #2_V3 handlingsrom vei.



Planbestemmelser:

- o_SAA1 omfatter sideterrenget som skal utformes for å ivareta funksjonen til faunapassasjene. Områdene skal ikke ha helning brattere enn 1:2, og skal tilpasses sideterrenget. Områdene skal tilrettelegges med et jordlag som muliggjør naturlig revegetering. Områdene skal reetableres ved planting med stedegen vegetasjon, inkludert trær, for å sikre faunapassasjenes funksjon.
- Innenfor o_SAA1_3 (Plassen) skal det etableres faunapassasje som viltlokk eller kulvert over E18. Faunapassasjen skal ha bredde på minimum 40 meter, og det skal etableres tett skjerming mot veien. Innenfor #2_V3 kan det etableres

| | |
|--|--|
| | landbruksveg iht. bestemmelse 4.1.5. Området utenom landbruksvegen skal reetableres ved planting med stedegen vegetasjon, inkludert trær, for å sikre faunapassasjenes funksjon. |
|--|--|

NV har arbeidet med å optimalisere faunapassasjen på Plassen slik at bredden på passasjen økes, samtidig som landbruksveien over passasjen justeres mot vestre side. For å unngå veitekniske elementer over faunapassasjen legges landbruksveien 2,5 meter fra det tette viltgjerdet. Det vil være krav om et kjøresterkt rekkverk på landbruksveien hvis den legges nærmere enn 2,5 meter fra viltgjerdet. Bredden på passasjen er nå økt til 46 meter og tilpasset terrenget på sidene.



Figur 3-13 Viser optimalisert faunapassasje sett fra sør mot nord. (Kilde: Sweco)



Figur 3-14 Viser optimalisert faunapassasje sett fra sør mot nord. (Kilde: Sweco)



Figur 3-15 Viser optimalisert faunapassasje sett fra nord mot sør. (Kilde: Sweco)

Endringene sikres i plankart og planbestemmelser på følgende måte:

| | |
|---|---|
| <p>Plankart revideres som følger:</p> <p>SAA1_3 på lokket over E18 økes i bredde til 46 meter.</p> <p>Sideterrenget SAA1 tilpasses til justert bredde på SAA1_3.</p> <p>#2_V3 flyttes mot vest.</p> | <p>Planbestemmelser revideres som følger:</p> <p>Angitt minimumsbredde på faunapassasjen endres til minimum 46 meter.</p> |
|---|---|