



## Kommunedelplan for E18 Tvedestrand – Risør: Merknadsdokument

Høring planforslag 2025

---

Nasjonal PlanID:

Tvedestrand: 4213\_184

Risør: 4201\_2021002

### Prosjektoversikt

Prosjekt nr.:	10227421
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	NV42E18TG-PLA-PLN-0007

### Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	19.03.2026	NOISES/Sweco	NOMAGL/Sweco	NOHOLL/Sweco

### Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse

Planlagt E18 ved Vinterkjerr og Akland og kobling til Risørveien, sett fra sør. (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)

## Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Oversikt over innkomne høringsuttalelser</b> .....	<b>5</b>
2.1	Myndigheter.....	7
2.2	Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier .....	21
2.3	Grunneiere, privatpersoner og næringsliv .....	29
2.4	Medvirkning i forbindelse med høring og offentlig ettersyn .....	50

## 1 Innledning

Det interkommunale plansamarbeidet for E18 Dørdal – Grimstad vedtok i møte 24.06.2025 å sende forslag til kommunedelplan for E18 Tvedestrand - Risør på høring og legge den ut til offentlig ettersyn, i perioden 26.06.-10.10.2025.

Samtidig med at planen ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn, foreslo Nye Veier å oppheve del av kommunedelplan for E18 Dørdal – Grimstad, vedtatt i september 2019. Hensikten med opphevingene var å rydde opp i kommunenes planregister, for å klargjøre hvilke planer som er gjeldende og hvilke som ikke lenger har rettsvirkning. Opphevingen hadde liten juridisk betydning for grunneiere og festere, da rettsvirkningen av båndleggingen allerede hadde utløpt.

Kunngjøring om høring og offentlig ettersyn ble annonsert i Aust-Agder Blad, Tvedestrandposten og Agderposten 26.06.2025. Kunngjøringen ble gjort tilgjengelig på nettsidene til kommunene og Nye Veier. Alle grunneiere og hjemmelshavere, lag og foreninger, samt offentlige myndigheter fikk tilsendt brev.

I høringsperioden kom det inn 52 uttalelser:

- 11 innspill fra myndigheter
- 10 innspill fra organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier
- 31 innspill fra grunneiere, privatpersoner og næringsliv

Følgende hovedtemaer ble tatt opp i merknadene:

- Konkrete innspill til bestemmelsene
- Dyrket og dyrkbar jord
- Faunapassasjer
- Leveområder for vilt og fisk
- Nærmiljø og friluftslivinteresser
- Kulturmiljøverdier
- Vannmiljø og vassdrag
- Støv og støy
- Trafikksikkerhet / samfunnssikkerhet
- Anleggsgjennomføring og masser
- Behovet for ny vei / fartsgrense

Statsforvalteren i Agder hadde 3 innsigelser til planforslaget. Nye Veier har i etterkant av høringsperioden hatt dialog med statsforvalteren om innsigelsene.

## 2 Oversikt over innkomne høringsuttalelser

Nr.	Avsender
	<b>Myndigheter</b>
1	Agder fylkeskommune
2	Statsforvalteren i Agder
3	Bane NOR
4	Direktoratet for mineralforvaltning
5	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
6	Mattilsynet
7	Norges vassdrags- og energidirektorat
8	Statens vegvesen
9	Risør kommune
10	Tvedestrand kommune
11	Agder og Telemark Bispedømmekontor - Den Norske Kirke
	<b>Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier</b>
12	Akland vel
13	Angelstad jaktlag
14	Fortidsminneforeningen, Aust-Agder lokallag
15	Holt og Vegårshei Bondelag
16	Jordvern Agder
17	Norges Jeger- og Fiskeforbund, Aust-Agder
18	Risør Viltlag og Risør Fallviltgruppe
19	Tvedestrand Viltlag
20	Vennevann viltstellområde
21	Østregionen Næringsforening
	<b>Grunneiere, privatpersoner og næringsliv</b>
	<i>Begge kommuner</i>
22	Chandre Forsbakk
23	Irene Abrahamsen
24	Jarle Songedal
25	Jürgen Milkereit
26	Kirsten Hirte-Milkereit
27	Knut Aall
28	Knut Kåtre
29	Roger Bøthun
30	Simen Hermansen
	<i>Tvedestrand kommune</i>
31	Anders Lunde
32	Anne Helene Ramleth
33	Barbro Gilje Gustavsén
34	Helge Åsheim
35	Inge Ramleth
36	Ingeborg og Kjetil Steinsrud
37	Inger Grete Sundsdal
38	Knut Olav Valle Nilsen
39	Morten Foss
40	Odd Erling Hunnes
41	Olav Darbo og Øystein K. Darbo (pva. Ingeborg Brynhildsen)
42	Ole Christian Gliddi

<b>Nr.</b>	<b>Avsender</b>
43	Paul Østebø
44	Solfrid Elise Lindblom
45	Solveig Birgittatun Smith
46	Tormod Hagelia
47	Torunn Lindal
48	Trond Glidje
	<i>Risør kommune</i>
49	Gunhild R. Konnestad
50	Halvor André Røysland
51	Inger Sofie Øylandsdal
52	Roy Langseth

## 2.1 Myndigheter

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
1	1-1	Agder fylkeskommune	Agder fylkeskommune har fattet følgende vedtak (se pkt. 1-2 til 1-4):	
	1-2	Agder fylkeskommune	Fylkesutvalget er positiv til gjenbruk av dagens E18 i nytt planforslag mellom Tvedestrand og Risør.	Innspillet tas til orientering.
	1-3	Agder fylkeskommune	Fylkesutvalget anbefaler at bestemmelsene til kommunedelplaner utformes tydelig, slik at viktige hensyn og krav sikres oppfølging i videre detaljregulering, jamfør saksfremlegg.	Innspillet tas til orientering.
	1-4	Agder fylkeskommune	Fylkesutvalget ber Nye Veier om å nyttiggjøre seg innspillene videre i planprosessen.	Innspillet tas til orientering.
	1-5	Agder fylkeskommune	Fylkeskommunedirektøren har ytterligere følgende uttalelse (se pkt. 1-6 til 1-14):	
	1-6	Agder fylkeskommune	<p><i>Friluftsliv:</i> Planforslaget har noen juridiske føringer for friluftslivet, blant annet nevnes tverrforbindelser til stinett. Ifølge konsekvensutredningen er det usikkerhet om faktisk påvirkning. Fylkeskommunedirektøren forventer at dette konkretiseres og følges opp i reguleringsplanarbeidet. Hensynet til friluftsliv bør derfor sikres bedre i planbestemmelsene for å ivareta friluftslivinteressene i videre detaljregulering:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det skal i reguleringsplanarbeidet vurderes om det er behov for ytterligere tverrforbindelser til eksisterende stinett (utover bestemmelsesområdene #B_2).</li> <li>• Det skal i reguleringsplanarbeidet vurderes å etablere kompenserende tiltak der friluftsområder eller ferdselsårer går tapt eller vesentlig forringes.</li> <li>• Det skal etterstrebes å opprettholde allmennhetens tilgjengelighet til viktig sti og</li> </ul>	Planbestemmelser knyttet til disse forholdene tas ikke inn i kommunedelplanen, men de vil ligge til grunn for arbeid i reguleringsplanfasen.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			turveinnett samt viktige friluftslivsområder i anleggsfasen.	
	1-7	Agder fylkeskommune	<p><i>Kulturarv:</i> Fylkeskommunedirektøren har følgende merknader til automatisk freda kulturminner:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I dialog med Nye Veier ved oppstart av planen, har arkeologiske registreringer blitt utsatt til det er valgt endelig korridor for ny E18, jf. Agder fylkeskommunes innspill til saken datert 9.5.2023.</li> </ul> <p>Innenfor valgt korridor og avsatt planområde er det flere kjente automatisk freda kulturminner. Kun en liten del av arealet i kommunedelplanen er arkeologisk registrert. Det er derfor nødvendig med en arkeologisk registrering på neste plannivå, jf. undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9. Fylkeskommunedirektøren gjør derfor oppmerksom på at forholdet til automatisk freda kulturminner ikke er avklart.</p>	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
	1-8	Agder fylkeskommune	<p><i>Kulturarv:</i> Det anbefales å bevare mest mulig av Sørlandske hovedvei som går over Sørlandsporten. Ved sørsiden av Sørlandsporten må tørrmuren og oppstigningen til Sørlandske hovedvei gjerdes inn for å hindre at den blir ødelagt av kjøretøy og anleggsdriften. Dette bør innlemmes i bestemmelsene. Bestemmelse 2.7 skal tydeliggjøres ytterligere med konkrete tiltak for ivaretagelse.</p>	Planbestemmelser knyttet til disse forholdene tas ikke inn i kommunedelplanen, men de vil ligge til grunn for arbeid i reguleringsplanfasen.
	1-9	Agder fylkeskommune	<p><i>Kulturarv:</i> Den Sørlandske hovedvei krysser elven som renner mellom Aklandstjenna og Hammertjenna. Et kompensierende tiltak kan være å istandsette den gamle trebroen som går over elven. Den er i dag delvis bygget opp av gamle jernbanerester.</p>	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
	1-10	Agder fylkeskommune	<p><i>Kulturarv:</i> Fylkeskommunedirektøren ber om at følgende blir innlemmet i bestemmelsene: «<i>Verneverdige bygninger og anlegg som skal rives må dokumenteres før rivning.</i>» Dokumentasjon må skje i samråd med fagpersoner hos Agder fylkeskommune og berørte kommuner.</p>	Planbestemmelser knyttet til disse forholdene tas ikke inn i kommunedelplanen, men de vil ligge til grunn for arbeid i reguleringsplanfasen.
	1-11	Agder fylkeskommune	<p><i>Kulturarv:</i> I videre utforming og prosjektering av tiltaket skal det gjøres nødvendige tilpassinger som ivaretar kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap, herunder visuelle kvaliteter og støyhensyn, samt sikrer en skånsom tilbakeføring av landskapet der eksisterende veianlegg fjernes. Fylkeskommunedirektøren anbefaler å innarbeide dette i en bestemmelse som sikrer kulturminnene/-miljøet på en god måte. Forslag til bestemmelse: <i>"Kulturmiljø: Tiltak som berører verneverdige kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap skal i videre planlegging og prosjektering tilpasses slik at visuelle kvaliteter og landskapets karakter bevares. Dette skal dokumenteres og vurderes i neste plannivå."</i></p>	Planbestemmelsene er justert med følgende: "Berørte verneverdige kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap skal vurderes og dokumenteres i reguleringsplanen."
	1-12	Agder fylkeskommune	<p><i>Vilt:</i> Fylkeskommunedirektøren viser til tidligere dialog om vilt på denne strekningen og ønsker en god og konstruktiv dialog om tematikken fremover.</p>	Innspillet tas til orientering.
	1-13	Agder fylkeskommune	<p><i>Samferdsel:</i> Fylkeskommunedirektørens innspill ved oppstart av planarbeidet, hvor det ble eksplisitt bedt om å utvide plangrensene til å omfatte ulike deler av fylkesveinettet. Konsekvensen av ny E18 er at fylkesveinettet vil få endret situasjon, funksjon eller behov for oppgradering. Innspillet er delvis tatt til følge. Yttergrensene i planen virker smale enkelte steder, det er bekymring for at det kan bli behov for mer areal i reguleringsfasen. Fylkeskommunedirektøren mener at dette bør tas høyde</p>	Kommunedelplanen inneholder kun en båndlegging, og regulerer ikke arealformål. Avgrensningen er derfor ikke å anse som en absolutt ramme for videre planlegging. I reguleringsplanfasen vil det være behov for å vurdere midlertidig og permanent arealbehov, muligens også utenfor kommunedelplanens avgrensning.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			for allerede nå i kommunedelplanen da den setter rammer for arealbruken og skal være tydelig for berørte parter.	
	1-14	Agder fylkeskommune	<p><i>Vannmiljø:</i> Regional plan for vannforvaltning bør få større oppmerksomhet i planforslaget. Viser til planbeskrivelsen som beskriver flere usikkerhetsmomenter ved ivaretagelse av vannforekomstene, og korridor 20 gir betydelig negativ konsekvens for vannmiljøet, blant annet for krisevannkilden for Risør.</p> <p>Mener det er positivt at vannkvalitet og vassdraget er sikret gjennom bestemmelsene og skal være en del av beslutningsgrunnlaget i den videre detaljreguleringen.</p> <p>Vannforekomstene skal bevares i tråd med vannforvaltningsplanen, og tiltak ikke skal medføre til at miljømålene ikke oppnås. Fylkeskommunedirektøren anbefaler at bestemmelsene til kommunedelplaner utformes tydelig, slik at viktige hensyn og krav sikres oppfølging i videre detaljregulering. Det må innhentes kunnskap om dagens tilstand i vannforekomster, og påvirkningsgraden av nye tiltak må anslås og vurderes. Dette er forskjøvet til neste plannivå.</p> <p>Ved varig forringelse eller risiko for manglende måloppnåelse, må vilkårene i § 12 være oppfylt for at tiltaket kan tillates. Økonomiske hensyn alene regnes ikke som overordnet samfunnsinteresse etter vanddirektivet.</p>	Planbestemmelser knyttet til disse forholdene tas ikke inn i kommunedelplanen, men de vil ligge til grunn for arbeid i reguleringsplanfasen.
2	2-1	Statsforvalteren i Agder	<p>Statsforvalteren i Agder fremmer innsigelse til at anbefalte grenseverdier for støy i retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) overskrides som følge av planlagt arealbruk, uten at avbøtende tiltak er tilfredsstillende juridisk sikret i forslag til bestemmelser.</p> <p>For å kunne frafalle innsigelsen må bestemmelse § 3.15</p>	<p>Bestemmelsen er justert på bakgrunn av dialog med Statsforvalteren i Agder.</p> <p>Statsforvalteren har bekreftet at innsigelsen frafalles ved vedtak av justert materiale.</p>

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			utbedres som følger: Krav om støysikring av bebyggelse med støyfølsomt bruksformål må knyttes til grenseverdier i tabell 2 i T-1442. Det må spesifiseres at støyskjerming ved støykilden skal være prioritert avbøtende tiltak. Det må spesifiseres at støy skal utredes også for natur- og friluftsområder, og vurdering av behov for avbøtende tiltak og krav til dette, må knyttes til grenseverdier i tabell 3. Det må stilles krav til utredning av bygge- og anleggsstøy ved detaljregulering, og grenseverdier må knyttes opp mot tabell 4.	
	2-2	Statsforvalteren i Agder	<p>Statsforvalteren i Agder fremmer innsigelse til ordlyden i § 3.14 i forslag til bestemmelser da denne strider med rikspolitiske retningslinjer for barn og unge.</p> <p>Innsigelsen kan frafalles dersom ordlyden justeres slik at den samsvarer med RPR for barn og unge.</p>	<p>Bestemmelsen er justert på bakgrunn av dialog med Statsforvalteren i Agder. Dersom slike arealer berøres, skal det skaffes fullverdige erstatningsarealer.</p> <p>Statsforvalteren har bekreftet at innsigelsen frafalles ved vedtak av justert materiale.</p>
	2-3	Statsforvalteren i Agder	<p>Statsforvalteren i Agder fremmer innsigelse til manglende sikring av funksjonelle løsninger for natur og vilt i bestemmelsene § 2.3 #B_3 Bru og § 2.4 #B_4 Tunnel.</p> <p>Innsigelsen kan frafalles dersom bestemmelsene §§ 2.3 og 2.4 suppleres med følgende: «Valgt utforming skal sikre gode funksjonelle løsninger for natur og vilt, slik at vesentlige skadevirkninger unngås».</p>	<p>Bestemmelsen er justert på bakgrunn av dialog med Statsforvalteren i Agder.</p> <p>Statsforvalteren har bekreftet at innsigelsen frafalles ved vedtak av justert materiale.</p>
	2-4	Statsforvalteren i Agder	Faglige råd og forbehold til neste planfase (se pkt. 2-5 til 2-8):	
	2-5	Statsforvalteren i Agder	<p><i>Jordvern:</i> Med bakgrunn i jordvernhensynet forventer Statsforvalteren at det vurderes ulike alternative vegtekniske utforminger ved konflikt med dyrka jord. Det vurderes som særlig viktig å grundig utrede og sikre vegtekniske løsninger som minimerer negative konsekvenser for jordvern i området ved Tveite - Lunde. Det gis faglig råd om at dette sikres i planens bestemmelser, og Statsforvalteren forbeholder seg retten</p>	<p>Planbestemmelser knyttet til disse forholdene tas ikke inn i kommunedelplanen, men de vil ligge til grunn for arbeid i reguleringsplanfasen.</p> <p>Planbestemmelsene sikrer at det skal utarbeides en matjordplan i reguleringsplanfasen.</p>

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			til å fremme innsigelse på neste plannivå dersom dyrka jord omdisponeres uten at alternative vegløsninger er vurdert, med den hensikt å redusere beslag av dyrka jord.	
	2-6	Statsforvalteren i Agder	<p><i>Masselagring:</i> Statsforvalteren understreker at masselagring må planlegges slik at den ikke kommer i konflikt med nasjonale eller viktige regionale interesser. Dette burde vært konsekvensutredet på dette plannivået for å sikre forutsigbarhet. Siden det ikke er gjort, forventer Statsforvalteren at både permanente og midlertidige masselagringsområder utredes i reguleringsplanen som del av det samlede tiltaket, og at det ikke legges opp til løsninger som gir vesentlige konflikter. Statsforvalteren forbeholder seg retten til å fremme innsigelse i neste planfase dersom det foreslås masselagring som gir vesentlige konflikter, uten at dette er faglig dokumentert i en konsekvensutredning på tiltaksnivå.</p>	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
	2-7	Statsforvalteren i Agder	<p><i>Konstruksjoner:</i> Statsforvalteren forbeholder seg retten til å fremme innsigelse i neste planfase dersom konstruksjoner utformes slik at disse ikke i tilstrekkelig grad ivaretar hensyn til vannmiljø og tilhørende sårbare og prioriterte arter, ikke sikrer funksjonell kantsone og vandringsmulighet for vilt under bruer og eventuelle andre hensyn de enkelte konstruksjoner er ment å sikre/avbøte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>SF vil i neste fase særlig vurdere bekkekryssinger der det finnes elvemusling (prioritert art jf. nmfl. § 23). Må ivaretas i anleggs- og driftsfase, og dokumentere at vei og masselagring ikke skader elvemuslingens habitat. Elvemusling skal kartlegges så tidlig som mulig, og senest i neste planfase.</li> <li>SF kan fremme innsigelse dersom en detaljregulering (neste planfase) åpner for utfylling i Aklandstjenn, med mindre det er dokumentert at en utfylling ikke vil få negative</li> </ul>	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			<p>konsekvenser for elvemuslig og dens habitat. Dersom kartlegginger fastslår at det finnes elvemusling i Nærstadvassdraget, forbeholder SF seg retten til å fremme innsigelse til utfylling i Svarthøl, med mindre det er dokumentert at en utfylling ikke vil få negative konsekvenser for elvemuslig og dens habitat.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>SF forbeholder seg retten til å fremme innsigelse i neste planfase dersom faunapassasjer, tunneler og bruer utformes slik at disse ikke i tilstrekkelig grad ivaretar viktige forflytnings- og spredningskorridorer for arter, hver for seg og samlet. Gir faglig råd om at bestemmelse § 2.5 stiller krav om overvåkning av faunapassasjer.</li> </ul>	
	2-8	Statsforvalteren i Agder	<p>Fraråder at det i planforslaget åpnes for tiltak som kan forringe funksjonen til planlagt faunapassasje i Øylandsdalen. Legger til grunn at planforslaget sendes på ny høring dersom det gjøres endringer i tråd med innspill fra Risør kommune, som lyder som følger: «2. Eiendommen i Øylandsdal legges inn som eget bestemmelsesområde i plankartet og i planbestemmelsene som fremtidig område for næring/kollektiv/veiserviceanlegg. 3. Det permanente masselageret som er planlagt sør for Øylandsdal tas ut av planen, og massene benyttes til etablering av næringsområde i Øylandsdal.»</p> <p>Til dette området, kommenterer SF følgende: "Et bestemmelsesområde for faunapassasje grenser til det aktuelle området. Dette aktualiserer at det er av stor viktighet at man ved planlegging av faunapassasjer, ser større områder under ett, og ikke planlegger for tiltak nært faunapassasjene, som ødelegger/reduserer faunapassasjenes funksjon. Når det gjelder det konkrete</p>	<p>Innspillet tas til orientering. Innspillet fra Risør kommune tas ikke inn i planen. Nye Veier har justert plankart og planbestemmelser, og en stor del av eiendommen i Øylandsdalen berøres ikke lenger av kommunedelplanen. Se revidert plankart for mer informasjon.</p>

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			området vil vi bemerke at det på aktuelt sted er registrert et svært viktig vilttrekk i dag."	
<b>3</b>	<b>3-1</b>	<b>Bane NOR</b>	Bane NOR har ingen merknader.	Innspillet tas til orientering.
<b>4</b>	<b>4-1</b>	<b>Direktoratet for mineralforvaltning</b>	<i>Mineralforekomster i planområdet og konsekvensutredning:</i> Det er vurdert at mineralressurser ikke er et beslutningsrelevant tema for valg av korridor, og temaet er derfor ikke utredet videre. De geologiske vurderingene er nærmere beskrevet i Fagrapport KU naturressurser. DMF har ingen merknader til denne vurderingen.	Innspillet tas til orientering.
	<b>4-2</b>	Direktoratet for mineralforvaltning	<i>Massehåndtering og planbestemmelser:</i> Viser til planbeskrivelsen (kap. 2.6) som angir at overskuddsmasser hovedsakelig skal brukes eller deponeres innenfor planområdet, i tråd med DMFs råd for å redusere transport og miljøbelastning. Dette er fulgt opp i bestemmelse § 3.11, som stiller krav om at det skal utarbeides en plan for anleggsgjennomføring.  DMF anbefaler Nye Veier om å vurdere og styrke bestemmelsen ytterligere ved å inkludere krav om at planen også skal beskrive massenes kvalitet og vurdere mulighetene for gjenbruk av overskuddsmasser utenfor planområdet. Dette vil kunne bidra til mer bærekraftig ressursutnyttelse og gi et bedre beslutningsgrunnlag i senere utarbeidelse av reguleringsplan.	Planbestemmelser knyttet til disse forholdene tas ikke inn i kommunedelplanen, men de vil ligge til grunn for arbeid i reguleringsplanfasen.
<b>5</b>	<b>5-1</b>	<b>Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap</b>	Statsforvalteren har hovedansvar for å følge opp samfunnsikkerhet i planer, og DSB samarbeider med Statsforvalteren ved å gi faglige innspill når det er nødvendig. Dersom det er behov for at DSB involveres direkte i plansaken, skal høringen sendes til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilke forhold det bes om å uttalelse til.	Innspillet tas til orientering.
<b>6</b>	<b>6-1</b>	<b>Mattilsynet</b>	Mattilsynet har ingen innvendinger til kommunedelplan for E18 Tvedestrand- Risør, eller oppheving av gjeldende kommuneplan for E18 Dørdal- Grimstad.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
7			<p>Mattilsynet påpeker at Nye Veier har fulgt opp tidligere uttalelser med grundige konsekvensutredninger om drikkevannskilder. Plandokumentene viser at verken kommunale eller private vannforsyninger blir berørt i planområdet som er på høring. Mattilsynet vurderer ut fra dette at drikkevannshensyn er ivaretatt, og vi har ingen merknader knyttet til drikkevann til denne kommunedelplanen.</p> <p>Mattilsynet forutsetter at deres forvaltningsområder følges opp og ivaretas i reguleringsplanarbeidet. Plantehelse må ivaretas i Matjordplanen og omtales i planbeskrivelsen og planbestemmelsene til reguleringsplanen.</p>	
	7-1	Norges vassdrags- og energidirektorat	<p><u>Vassdrag og vassdragsmiljø:</u> NVE gjør oppmerksom på at der det planlegges med utfyllinger eller andre inngrep i vassdrag må virkningene dette har for vannhåndteringen og vassdragsmiljøet vurderes, jf. vannressursloven §§ 5, 8, 18, 20, 35 m.fl. Planen går gjennom det vernede vassdraget "018/5 Vegårsvassdraget" og <i>Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag</i> må derfor legges til grunn i planarbeidet.</p>	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
	7-2	Norges vassdrags- og energidirektorat	<p><u>Vassdrag og vassdragsmiljø:</u> I tidligere innspill og dialog har NVE vært tydelige på at tiltakene som berører grunnvann, vassdrag og vassdragsnære områder må beskrives konkret og virkningene vurderes. Dette gjelder både selve veianlegget, men også områder for massehåndtering, sikringstiltak m.m. Det er også viktig at alternativer til tiltakene beskrives og at det kommer tydelig frem hvilke valg som er gjort. I det senere reguleringsplanarbeidet må det gjøres vurderinger av virkninger eventuelle inngrep i vassdrag vil ha for allmenne interesser til vassdraget, og hvordan inngrepet påvirker disse interessene.</p>	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			<p>Ved reguleringsplanarbeid som omfatter inngrep i vassdrag, må det vurderes hvilke virkninger tiltaket kan ha for allmenne interesser knyttet til vassdrag. NVE vurderer i plansammenheng om tiltaket utløser konsesjonsplikt etter vannressursloven § 8, ved å se på mulig skade eller ulempe for allmenne interesser. For tiltak som er tilstrekkelig beskrevet og ivaretar lovens hensyn, kan NVE etter vannressursloven § 20 d) samordne tiltak som inngår i reguleringsplan, slik at egen konsesjon ikke er nødvendig. Samordningsbestemmelsen kan imidlertid bare benyttes for tiltak som ellers ville vært konsesjonspliktige, og kun på reguleringsplannivå. Dersom vassdragshensyn ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planen, kan NVE fremme innsigelse.</p>	
	7-3	Norges vassdrags- og energidirektorat	<p><u>Vassdrag og vassdragsmiljø - Balttjenn:</u> NVE påpeker i sitt innspill at etablering av viltkryssing ved Balttjern, som kan innebære utfylling i det vernede Vegårvassdraget, trolig vil være konsesjonspliktig etter vannressursloven.</p>	Innspillet tas til orientering.
	7-4	Norges vassdrags- og energidirektorat	<p><u>Vassdrag og vassdragsmiljø - Aklandstjenn:</u> NVE understreker at veikryssingen over bekken fra Aklandstjern til Hammertjenna må gjennomføres uten inngrep i bekken eller tilhørende kantsone, av hensyn til en viktig bestand av elvemusling. Erosjonssikring må trekkes unna bekken, slik at sikringstiltakene ikke berører bekken eller viktig kantsone. Videre påpekes det at det finnes kulturminner i området, blant annet blokker med ristninger, som må kartlegges nærmere med tanke på type, omfang, lokalisering og vernestatus. Disse kulturminnene må vurderes etter vannressursloven, særlig med hensyn til konsesjonsplikt. NVE viser også til bestemmelse 2.6 #B_6 Naturmangfold Aklandstjenna, der utfylling skal unngås så langt som mulig, men tolker at bestemmelsen likevel åpner for utfylling. De gjør oppmerksom på at eventuell utfylling kan utløse</p>	Innspillet tas til orientering.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			konsesjonsplikt på grunn av påvirkning på rødlistede arter og sårbare naturtyper.	
	7-5	Norges vassdrags- og energidirektorat	<p><u>Fare for flom, erosjon og skred:</u> NVE understreker at veilinjen berører områder med potensiell fare for kvikkleire, flom og skred, og at utbyggingen kan øke risikoen gjennom avskjæring av vannveier og endrede terrengforhold. Det vises til krav i byggeteknisk forskrift (TEK17) og plan- og bygningsloven om at tilstrekkelig sikkerhet mot naturfarer må ivaretas på reguleringsplannivå, blant annet ved bruk av hensynssoner og reguleringsbestemmelser. Faresoner skal tydelig fremgå av planen og følges opp med restriksjoner eller vilkår for arealbruk. NVE anbefaler utredning av områdestabilitet og sikkerhet mot kvikkleireskred i tråd med relevante veiledere, og tilsvarende krav for utredning av flom- og skredfare bør innarbeides i reguleringsplanen.</p> <p>Det er i bestemmelse 3.12 Områdestabilitet satt krav om at det i områder med marine avsetninger skal sikkerhet mot kvikkleireskred utredes og områdestabilitet ivaretas ved utarbeidelse av reguleringsplan. Det bør settes tilsvarende bestemmelser om utredning av flomfare og fare for skred i bratt terreng.</p>	Bestemmelsen er justert med at sikkerhet mot naturfare må ivaretas i reguleringsplanen.
8	8-1	Statens vegvesen	Statens vegvesen forutsetter at Nye Veier utreder finansieringen av E18 Tvedestrand – Bamble, og bompengefinansiering av parsellen E18 Tvedestrand-Risør avklares, slik at utbygging ikke forsinkes.	Innspillet tas til orientering.
	8-2	Statens vegvesen	Statens vegvesen reiser spørsmål om planområdet bør utvides. Utredninger om kvikkleire i grunnen, berggrunn med forurensede masser, fremtidig trafikk på sekundærvegnettet og trafikk på anlegg- og omkjøringsvegnettet, kan utløse tiltak som krever mer areal enn hva som er foreslått i plankartet.	Kommunedelplanen inneholder kun en båndlegging, og regulerer ikke arealformål. Avgrensningen er derfor ikke å anse som en absolutt ramme for videre planlegging. I reguleringsplanfasen vil det være behov for å vurdere midlertidig og permanent arealbehov, muligens også utenfor kommunedelplanens avgrensning.
	8-3	Statens vegvesen	Statens vegvesen ønsker å drøfte med Nye Veier om strekningen E18 Tvedestrand – Risør kan overføres til Nye	Innspillet tas til orientering.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			Veier allerede ved anleggsstart. Mener det kan sikre effektiv og trygg transportforvaltning av E18-trafikken i anleggsperioden, om ansvaret for drift og vedlikehold overføres til Nye Veier som både er utbygger og kommende vegeier.	
	8-4	Statens vegvesen	<p><u>Statens vegvesen råder til nye planbestemmelser:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>om samfunnssikkerhet og beredskap, der omkjøringsveinettet på sekundærveinettet blir utredet spesielt.</li> <li>om forurensende masser, der geologi blir utredet spesielt og håndtering av eventuelle forurensende masser blir utredet.</li> </ul>	Planbestemmelser knyttet til disse forholdene tas ikke inn i kommunedelplanen, men de vil ligge til grunn for arbeid i reguleringsplanfasen.
9	9-1	Risør kommune	<p><u>Kommunestyret – vedtak:</u> Eksempellinjen 20-1, som ligger til grunn for forslaget til kommunedelplanen for E18 Tvedestrand – Risør, vil i all hovedsak være en god løsning for Risør kommune og for regionen. Kommunestyret mener følgende punkt må endres før Risør kommune kan vedta kommunedelplanen for E18 Tvedestrand – Risør: se pkt. 9-2 til 9-8.</p>	
	9-2	Risør kommune	Eiendommen i Øylandsdal, gnr. 56 bnr. 4, må tilbys innløst av Nye Veier når kommunedelplanen vedtas.	Nye Veier har justert plankart og planbestemmelser, og en stor del av eiendommen i Øylandsdalen berøres ikke lenger av kommunedelplanen. Se revidert plankart for mer informasjon.
9	9-3	Risør kommune	Eiendommen i Øylandsdal legges inn som eget bestemmelsesområde i plankartet og i planbestemmelsene som fremtidig område for næring/kollektiv/veiserviceanlegg.	Se svar til punkt 9-2. Forslaget om å regulere et bestemmelsesområde for næring/kollektiv/veiserviceanlegg er ikke en del av dette planforslaget, og er heller ikke konsekvensutredet. Regulering av næringsformål ligger utenfor Nye Veiers mandat. En eventuell vurdering av dette arealet for næring anbefales derfor i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel.
	9-4	Risør kommune	Det permanente masselageret som er planlagt sør for Øylandsdal tas ut av planen, og massene benyttes til etablering av næringsområde i Øylandsdal.	Se svar til punkt 9-2 og 9-3. Nye Veier beholder derfor plassering av planlagt masselager.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
	9-5	Risør kommune	I planbestemmelse punkt 3.1 legges det inn at det skal bygges en firefelts motorvei med midtdeler.	Ytterligere prinsipper for standard og utforming av samferdselsanlegget avklares i forbindelse med en detaljregulering. Planbestemmelsen er ikke justert.
	9-6	Risør kommune	Det bør presiseres i planbestemmelsene punkt 3.14 at badeplassen i Aklandstjenna skal kompenseres med ny tilrettelagt badeplass.	Badeplassen ved Aklandstjenna berøres ikke av forslag til kommunedelplan. Eventuelle kompenserende tiltak som følge av fremtidig E18 vurderes i arbeidet med detaljreguleringen.
	9-7	Risør kommune	I videre planlegging av E18 fra Akland mot Gjerstad forutsettes det at krysset ved Moland Industriområde videreføres i ny plan.	Krysset ved Moland industriområde ligger utenfor plangrensen og er ikke en del av dette planarbeidet.
	9-8	Risør kommune	Til planbestemmelse punkt 3.15 legges til: «Eventuelle nye retningslinjer som er gjeldende ved utbyggingstidspunktet skal legges til grunn for den endelige utformingen av avbøtende tiltak.»	Retningslinjene T-1520 (luft) er ikke årstallfestet, og det er dermed gjeldende versjon som skal legges til grunn. For T-1442 (støy) er det vist til versjon 2021, eller senere oppdateringer av retningslinjen. Planbestemmelsen ivaretar derfor allerede hensynet til eventuelle oppdateringer av retningslinjene, og det anses ikke nødvendig å ta inn foreslått tillegg.
10	10-1	<b>Tvedestrand kommune</b>	Tvedestrand kommune støtter ikke valget av korridor 20-1 som fremtidig trasé for ny E18 mellom Tvedestrand og Risør. Dette begrunnes primært med følgende (se pkt. 10-2 til 10-4):	
	10-2	Tvedestrand kommune	Korridor 20 er meget uheldig for kommunens interesser, da den rammer boområder og jordbruksarealer vesentlig mer enn korridor 30 og 40.	Innspillet tas til orientering.
	10-3	Tvedestrand kommune	Traséen gir ikke mulighet for fartsgrense på 110 km/t. Derfor frykter vi at det vil bli anlagt en ny motorvei i ny trasé i løpet av få 10-år. Da blir kommunen rammet dobbelt opp.	Innspillet tas til orientering.
	10-4	Tvedestrand kommune	Det synes ikke riktig å vedta en kommunedelplan når det ikke foreligger konkrete planer om å utarbeide en detaljreguleringsplan i korridoren. Veldig mange berørte eiendommer vil da få en meningsløs båndlegging uten noen form for kompensasjon eller erstatning.	Innspillet tas til orientering.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
11	11-1	<b>Agder og Telemark Bispedømmekontor - Den Norske Kirke</b>	Planens utstrekning og valgt trasé berører ikke nåværende kirkesteder eller kirkers omgivelser tilknyttet Den norske kirke, og Agder og Telemark Bispedømmekontor har derfor ikke innspill til dette planforslaget.	Innspillet tas til orientering.

## 2.2 Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
12	12-1	Akland vel	Akland Vel har hatt et ønske om å medvirke, men opplever at det har manglet arenaer for det. Akland Vel mener at det denne gangen bør bygges for fremtiden, og de tenker ikke at linje 20-1 er et svar på det. Ved behov for utvidelse eller oppgradering av ny E18 vil den valgte traséen ikke være mulig å utvide og gjenbrukslinja vil da i verste fall vise seg å være den minst samfunnsøkonomiske og miljøvennlige løsningen. Den foreslåtte løsningen med traséen på vestsiden av eksisterende E18 er imidlertid bedre enn eksempellinja som opprinnelig ble presentert for linje 20. Det innebærer at noen hus blir spart. Det er viktig å få en avklaring for beboere på Akland etter mange år i uvisshet.	Innspillet tas til orientering. Nye Veier har lagt til rette for informasjonsmøter og åpen kontordag i forbindelse med utvidet varslingsgrense/planprogram på høring, og ved høring og offentlig ettersyn. Det har også vært avholdt sær møte med representanter fra Akland Vel. På den måten har det vært tilrettelagt for god medvirkning.  Kommunedelplanen har til hensikt å fastsette korridor for fremtidig E18, og på den måten skape forutsigbarhet for berørte parter.
	12-2	Akland vel	Akland Vel regner med at forskrifter og retningslinjer for støy og svevestøv overholdes.	Planbestemmelsene sikrer at T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging og T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging skal legges til grunn for utforming av reguleringsplanen.
	12-3	Akland vel	Badeplassen ved Aklandstjenna blir ødelagt og må flyttes og etableres et nytt sted. Badeplassen må også skjermes fra E18, både mot støy, forurensning og visuelt.	Badeplassen ved Aklandstjenna berøres ikke av forslag til kommunedelplan. Eventuelle kompensierende tiltak som følge av fremtidig E18 vurderes i arbeidet med detaljreguleringen.
	12-4	Akland vel	Hvis Risørkrysset blir i Øylandsdalen, kan det bidra til endret kjøremønster og økt trafikk på Søndeledveien og opp gamleveien til Moland. Det kan også innebære tungtransport på veier som ikke er dimensjonert for det. Mener dette kan bli en utfordring med tanke på trygge skoleveier.	Det er ikke planlagt endringer i krysset ved Moland. Moland ligger utenfor plangrensen og denne planen endrer ikke kjøremønsteret for tungtransport til Moland.
13	13-1	Angelstad jaktlag	Angelstad jaktlag stiller seg positive til planen for linje 20-1, og at linje 40 trekkes ut av kommunedelplanen.	Innspillet tas til orientering.
	13-2	Angelstad jaktlag	Planen legger opp til gode passasjer for viltet, men ønsker likevel å påpeke følgende:	Plassering og utforming av faunapassasjer vil bli nærmere vurdert i en helhetlig sammenheng, i forbindelse med en detaljregulering.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Viltpassasje ved Hasseldalen: Ser at det i dag er en del utfordringer og at passasjen blir lite bruk, det må derfor vektlegges å få en bedre fungerende passasje her.</li> <li>Mener at kulvert ved Djupedal før Svarthål bør oppgraderes til en fungerende viltpassasje med bakgrunn i at det her blir lange avstander mellom viltpassasjer i området, nærmeste blir da mellom Bordalen og Lindal og ved tunneltaket før Aklandstjenna.</li> </ul>	
14	14-1	Fortidsminneforeningen, Aust-Agder lokallag	Ønsker Nye Veier og kommunene i planområdet lykke til i det videre arbeidet med planprosessen, og vil takke for å ha blitt tatt med i høringslisten. Ber om å få bli høringsinstans i denne saken, frem til endelige veialternativ og plan er vedtatt.	Innspillet tas til orientering.
	14-2	Fortidsminneforeningen, Aust-Agder lokallag	<p>Mener at Gjerstad kommune burde vært inkludert, spesielt for strekningen Smalmyrhalsen - kommunegrensen til Risør. Dette for å få en helhetlig vurdering av alle potensielle valg.</p> <p>Mener at planområdet burde utvides til å inkludere hele strekket mellom Rødmyr - Smalmyrhalsen (minimum Moland), ikke kun Rødmyr - Akland. Dette er avgjørende for å sikre en godt nok opplyst sak og et best mulig helhetlig beslutningsgrunnlag, som igjen vil kunne sikre svært store kulturmiljøverdier av opptil nasjonal verdi. For slike verdier er Kulturminneloven §1 tydelig på hva som skal prioriteres.</p>	<p>Nye Veier har gjennomført en verdioptimalisering etter høring av planforslaget i 2021. Målet med arbeidet var å finne tiltak som kunne redusere kostnadene og miljøbelastningen, og øke nytten i prosjektet gjennom mer gjenbruk av dagens E18.</p> <p>Nye Veier har gjennomført helhetlige vurderinger i flere omganger, basert på eksisterende kunnskapsgrunnlag. En verdioptimalisering vurderte tiltak for å redusere kostnadene og miljøbelastningen, og øke nytten i prosjektet gjennom mer gjenbruk av dagens E18 på strekningen Tvedestrand - Bamble.</p> <p>Konsekvensutredningen vurderte alternativer på strekningen Rødmyr - Lindtjenn (Smalmyrhalsen) for å finne den veikorridoren som gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet.</p>
	14-3	Fortidsminneforeningen, Aust-Agder lokallag	Fullstendige kulturminne- og arkeologiske undersøkelser for alle potensielle trasévalg (ikke kun alternativ 40) må være på plass før endelig trasévalg besluttes for å sikre	Kulturarv er ett av flere temaer som inngår i den samlede vurderingen. Det er gjennomført kulturminnefaglige vurderinger for alle aktuelle alternativer, basert på

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			best mulig og helhetlig beslutningsgrunnlag. En slik registrering kan ikke utsettes til trasévalg er endelig valgt.	tilgjengelig kunnskapsgrunnlag. Dette omfatter blant annet Riksantikvarens kulturminnedatabase (Askeladden), fagrapporter for kulturarv til kommunedelplan E18 Dørdal-Grimstad (2019) og detaljregulering Tvedestrand-Dørdal (2021), nye befaringer sommeren 2023 og bruk av lokalhistorisk litteratur.  Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig for å kunne anbefale et alternativ som grunnlag for videre planlegging, selv om det forekommer usikkerhet i kunnskapsgrunnlaget og kartleggingsnivået er noe ulikt mellom alternativene.
	14-4	Fortidsminneforeningen, Aust-Agder lokallag	<u>Dersom alternativ 20-1 blir valgt:</u> Klare krav og forventninger til hvordan situasjonen på Moland skal løses, der det finnes store kulturmiljøverdier av opptil nasjonal verdi. Dette må komme frem i planbestemmelsene eller annet juridisk bindende dokument for E18 utbyggingen mellom Bamble - Gjerstad - Tvedestrand.	Kulturminnene ved Moland er kjent og inngår som en del av den samlede vurderingen for kulturarv i konsekvensutredningen for korridor 10 og 20.  Moland ligger utenfor plangrensen, og omfattes ikke av dette planforslaget.
	14-5	Fortidsminneforeningen, Aust-Agder lokallag	<u>Dersom alternativ 20-1 blir valgt:</u> De bygde kulturminner av verdi (gjelder ikke kun registrerte kulturminner) forventes flyttet kostnadsfritt til nytt sted lokalt, uavhengig av eierskap. Disse eiendommene bes avmerket på plankart og sikres i planbestemmelsene.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
	14-6	Fortidsminneforeningen, Aust-Agder lokallag	<u>Dersom alternativ 20-1 blir valgt:</u> Kulturmiljøer hvor man i Fagrapport KU - Kulturmiljø har kommet frem til at har stor verdi og konkludert med at vil bli «forringet» som følge av tiltaket, må sikres bedre. Dette betyr tiltak som fører til at tilstand etter tiltaket blir «ubetydelig forringet» eller «forbedret». Dette gjennom løsninger som for eksempel tunnel, faunapassasjer eller annet slik at store kulturmiljøverdier ikke forringes.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
15	15-1	Holt og Vegårshei Bondelag	<p>Holt og Vegårshei Bondelag påpeker at det er lite fylldyrka jord i Tvedestrand kommune, og er opptatt av at dette hensyntas. Dersom landbruksjord må tas, må grunneierne kompenseres riktig. En mulighet er at det brukes overskuddsmasser til å lage ny jord lett tilgjengelig og i rikelig monn.</p> <p>Bondelaget ser veldig positivt på signalene fra Nye Veier om at veitraséen blir sprengt inn i fjellet fra Rødmyr til Ramleth, for å unngå utfylling over jordbruksarealer. Vurder også om planområdet bør utvides noe, f.eks. i Hasseldalen, om det skulle bli nok masser til å lage mer jordbruksareal enn forventet på nåværende tidspunkt.</p>	<p>Innspillet tas til orientering. Planbestemmelsene sikrer at det skal utarbeides en matjordplan i reguleringsplanfasen.</p>
	15-2	Holt og Vegårshei Bondelag	<p>Bondelag mener det er feil å ikke videreføre Valleveien mellom Valle og Tveite, og la den gå over nåværende E18-bro. Ønsker at veien følger nåværende trasé, og at det gamle veilegemet og broa over Storelva og det som ikke trengs til vei i Lundekrysset blir fjernet og tilbakeført som jordbruksareal.</p>	<p>Planlagt gjenbruk av dagens E18 i området hvor Valleveien krysser dagens E18 medfører reduksjon i beslag av matjord, som har vært et viktig tema i dette område. Konsekvensene av bl.a. ønske om å beslaglegge mindre matjord er en del av beslutningsgrunnlaget for å legge om Valleveien. Planbestemmelsene legger opp til at landbruksveien under eksisterende bro over Storelva videreføres også under ny bro.</p>
16	16-1	Jordvern Agder	<p>Jordvern Agder er urolig for mengde av dyrkbar og dyrket mark som vil bli berørt av veibyggingen, og anmoder om at prosjektet i størst mulig grad unngår dyrket mark. Dersom noe jord likevel blir flyttet, forventes det at denne jorden blir ivaretatt og flyttet, slik at den kan brukes til videre matproduksjon. Flytting er i utgangspunktet ikke ønskelig, da kvaliteten av jorda forringes.</p> <p>Påpeker at overskuddsmasser kan brukes til å utfylle lavereliggende terreng, som kan gi betydelige arealer av ny dyrket jord. Dette kan være med å kompensere for ulempene.</p> <p>Fraråder sterkt at veiskråninger bekles med matjord da</p>	<p>Det er ikke praksis at matjord benyttes i veiskråninger. Planbestemmelsene sikrer at det skal utarbeides en matjordplan i reguleringsplanfasen.</p>

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			jorda er altfor verdifull. Viser til samarbeid på E39 Mandal/Blørstadkrysset der deres synspunkter ble lagt vekt på, og forventer det samme på strekningen Tvedestrand-Risør.	
17	17-1	Norges Jeger- og Fiskeforbund, Aust-Agder	NJFF ser at utbyggingen vil ta mer areal som er leveområder for vilt og fisk, og har samtidig forståelse for at det trengs en ny og bedre vei mellom Tvedestrand og Akland. Jaktareal vil forsvinne for mange.	Innspillet tas til orientering.
	17-2	Norges Jeger- og Fiskeforbund, Aust-Agder	Alternativ 20 peker seg ut som det beste alternativet for vilt- og jaktinteresser. Her er det tunneler som viltet kan bruke. Etter deres syn er det godt med faunapassasjer, til tross for at det gjerne kunne vært noen flere. Påpeker at det må være vegetasjon rundt passasjen, og at det ikke bør være veier i disse passasjene.	Plassering og utforming av faunapassasjer vil bli nærmere vurdert i en helhetlig sammenheng, i forbindelse med en detaljregulering.
	17-3	Norges Jeger- og Fiskeforbund, Aust-Agder	Det er viktig at ny bru over Storelva blir bygd på en sånn måte at salt som brukes på vinteren ikke havner i elva. Fisk må kunne gå både opp- og nedstrøms under bygging og ved drift.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
	17-4	Norges Jeger- og Fiskeforbund, Aust-Agder	Det er viktig at viltgjerdet har så små ruter at ikke jakthunder kan komme igjennom.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
18	18-1	Risør Viltlag og Risør Fallviltgruppe	Har markert et punkt i Bordalen, ved Langmyrveien. Påpeker at det ikke er tydeliggjort hvordan faunapassasjen vil bli utformet vest for Røysland. Dette er et viktig område for viltet. Det ser ut til at det vil bli store skjæringer her, og mener dette påvirker vandringsmuligheter.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
	18-2	Risør Viltlag og Risør Fallviltgruppe	Det er forstått at ny E18 og parallell sidevei vil ligge svært nær hverandre fra Røysland til Øylandsdal. Det er derfor viktig å utforme kryss på denne strekningen slik at vilt hindres i å komme ut på E18. I tillegg er det viktig å etablere en faunapassasje nær kommunegrensen mot Svarthol, da det ofte forekommer påkjørsler av rådyr og elg i dette området. En faunapassasje, for eksempel en gangvei for dyr under bru ved kryssing av vassdrag, vil	Plassering og utforming av faunapassasjer vil bli nærmere vurdert i en helhetlig sammenheng, i forbindelse med en detaljregulering. Det er lagt til rette for en faunapassasje ved Bordalen.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			sørge for at dyr kan bevege seg trygt langs vassdraget under brua.	
	<b>18-3</b>	Risør Viltlag og Risør Fallviltgruppe	Har markert et punkt i Øylandsdalen. Utforming av kryss i Øylandsdal må lages slik at viltet ikke kan komme inn på E18. Det må også lages gode porter i viltgjerdet.	Innspillet tas til orientering.
	<b>18-4</b>	Risør Viltlag og Risør Fallviltgruppe	Ber om at Risør Viltlag og Risør Fallviltgruppe blir invitert med i videre behandlinger for faunapassasjer og veikryss i planarbeidet. Hele strekningen fra Røysland og til Pinesund er viktig for vandring av vilt inn i Risør kommune. Utforming av kryss er også viktig for å unngå at viltet forviller seg inn på E18, noe som gir direkte innvirkning for Fallviltgruppa.	Innspillet tas til orientering.
<b>19</b>	<b>19-1</b>	<b>Tvedestrand Viltlag</b>	Tvedestrand Viltlag har tidligere levert innspill ved. linje 40, og ønsker å videreføre dette.	Innspillet tas til orientering.
	<b>19-2</b>	Tvedestrand Viltlag	Ved første øyekast ser det ut til at foreslåtte faunapassasjer er brukbare dersom utformingen blir iht. vegvesenets retningslinjer. Påpeker imidlertid at det må være en fungerende passasje ved Djupdal da det er for stor avstand mellom passasjene ved Lindland og tunnelen gjennom Brurknatten. Med bakgrunn i de feil som er gjort ved anlegning av veikrysset ved Grenstøl må det sikres at viltet får naturlige trekk utenom planlagt kryss ved Øylandsdalen.	Plassering og utforming av faunapassasjer vil bli nærmere vurdert i en helhetlig sammenheng, i forbindelse med en detaljregulering.
	<b>19-3</b>	Tvedestrand Viltlag	Tvedestrand Viltlag viser til V134, og påpeker at det er ekstraordinære krav knyttet til faunapassasjer når man deler opp større urørte naturområder. Da inngår også krav om tunnel-løsning i tillegg til over-/underganger for å sikre naturlige og mer sammenhengende krysningspunkter over traséen.  Det er viktig at man opprettholder kravet om etablering av passasjer i et omfang og størrelser som er forenlig med de seneste forskningsrapporter og anbefalinger på området. Vi viser bl.a. til rapport 316 utarbeidet for SVV. Denne viser at optimal effekt først oppnås ved 40 meters bredde og	Se svar til punkt 19-2. Faunapassasjer vil bli utformet i henhold til gjeldende krav.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			frekvens på 1 passasje pr. 1 km, ved kryssing av motorveg. Ut over dette må det tas høyde for føre var prinsippet i naturmangfoldsloven.	
	19-4	Tvedestrand Viltlag	Forventer å bli tatt med i den videre planlegging av denne veistrekningen.	Innspillet tas til orientering.
20	20-1	Vennevann viltstellområde	<p>Har lagt ved et utklipp som illustrerer trekkveier i området Gårdalen-Amtmannsvingen-Bjørnstad, og ser utfordringer i området rundt Bjørnstad til Amtmannsvingen som blir berørt.</p> <p>Vennevann viltstellområde uttrykker bekymring for at nye veiprojekter, særlig rundt E18 fra Rødmyr til Risør, vil forsterke presset på eksisterende vilttrekk og gjøre det vanskeligere for vilt å krysse både hovedvei og sideveier, spesielt i områdene rundt Bjørnstad, Gårdalen og Grenstøl. De viser til at tidligere innspill om hensyn til vilt ikke alltid er fulgt opp, og peker på at summen av flere små inngrep fører til betydelige barrierer for dyrelivet. Det understrekes at planleggingen må ta helhetlig hensyn til viltpassasjer og sammenhengende trekkveier for å sikre at dyrene fortsatt kan bevege seg gjennom området.</p>	<p>Plassering og utforming av faunapassasjer vil bli nærmere vurdert i en helhetlig sammenheng, i forbindelse med en detaljregulering.</p> <p>Faunapassasjer planlegges på bakgrunn av en helhetsvurdering.</p>
21	21-1	Østregionen Næringsforening	"Vi vil ha vei". Det betyr at uavhengig av detaljer i planen så mener næringsforeningen at en så rask gjennomføring av prosjektet som mulig er av største viktighet. Har vært gjennom mange skritt frem og tilbake for prosjektet på denne strekningen at nå er det av største viktighet at det settes fokus på gjennomføring.	Innspillet tas til orientering.
	21-2	Østregionen Næringsforening	Etterlyser tydeligere kommunikasjon fra Nye Veier om forventet tid for byggestart. De påpeker at det lokalt råder en oppfatning om at veiutbyggingen kan drøye 8-10 år, noe som bidrar til motstand. Foreningen mener at denne tidsrammen kan bli kortere dersom planarbeidet kommer på plass, og oppfordrer Nye Veier til å være mer presise om fremdriften.	<p>Innspillet tas til orientering.</p> <p>Pr. nå kan ikke Nye Veier uttale seg om tidspunkt for byggestart.</p>

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
	21-3	Østregionen Næringsforening	Gir ingen innspill til trasévalg, men understreker tillit til at fagfolk finner den beste løsningen, slik at veien blir optimal ut fra gjeldende forutsetninger.	Innspillet tas til orientering.
	21-4	Østregionen Næringsforening	Understreker at behovet for ny veistrekning gjelder hele Agder og næringslivet i regionen, ikke bare de lokale kommunene. De viser til at Næringsalliansen i Agder, som representerer over 3500 bedrifter, stiller et tydelig krav om ny vei på denne strekningen for å etablere en sammenhengende og god vei mellom Oslo og Stavanger.	Innspillet tas til orientering.
	21-5	Østregionen Næringsforening	Uttrykker bekymring over at planleggingen deles opp i korte strekninger. De viser forståelse for at dette kan være nødvendig for den politiske behandlingen, men peker bl.a. på at kryss og avkjøring til Moland Industriområde i Risør kommune faller utenfor den aktuelle planen. Understreker at Moland Industriområde er sentralt for hele regionen, og at usikkerhet rundt tilkoblingen er negativt. De oppfordrer derfor Nye Veier til å inkludere krysset i planen, dersom det er mulig.	Nye Veier har gjennomført en verdioptimalisering etter høring av planforslaget i 2021. Målet med arbeidet var å finne tiltak som kunne redusere kostnadene og miljøbelastningen, og øke nytten i prosjektet gjennom mer gjenbruk av dagens E18.  Nye Veier har gjennomført helhetlige vurderinger i flere omganger, basert på eksisterende kunnskapsgrunnlag. En verdioptimalisering vurderte tiltak for å redusere kostnadene og miljøbelastningen, og øke nytten i prosjektet gjennom mer gjenbruk av dagens E18 på strekningen Tvedestrand - Bamble. Konsekvensutredningen vurderte alternativer på strekningen Rødmyr - Lindtjenn (Smalmyrhalsen) for å finne den veikorridoren som gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
	21-6	Østregionen Næringsforening	Den nåværende veien er farlig og ulykkesbelastet. Ved ulykker eller f.eks. ras må hovedtrafikken mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger ledes ut på smale fylkesveier med økt ulykkesrisiko og forsinkelser som resultat. Det er også en vesentlig grunn til å få etablert ny vei raskt.	Innspillet tas til orientering.

## 2.3 Grunneiere, privatpersoner og næringsliv

### 2.3.1 Begge kommuner

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
22	22-1	Chandre Forsbakk	Ønsker at veien bygges i stil med resten av veien, med 110 km/t.	Nye Veier har gjennomført en verdioptimalisering etter høringen av planforslaget i 2021. Målet med arbeidet var å finne tiltak som kunne redusere kostnadene og miljøbelastningen, og øke nytten i prosjektet gjennom mer gjenbruk av dagens E18. Det har også blitt gjennomført en konsekvensutredning for å finne den veikorridoren som gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Utredningene viser at 100 km/t muliggjør gjenbruk på større deler av strekningen og øker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Dette er viktige faktorer som gir bedre forutsetninger for gjennomføring av fremtidig E18. Se planbeskrivelsen for ytterligere informasjon, samt plankart og planbestemmelser for regulerte løsninger.
23	23-1	Irene Abrahamsen	Mener at veien bør bygges med lik fartsgrense som andre nye motorveier, med 110 km/t.	Nye Veier har gjennomført en verdioptimalisering etter høringen av planforslaget i 2021. Målet med arbeidet var å finne tiltak som kunne redusere kostnadene og miljøbelastningen, og øke nytten i prosjektet gjennom mer gjenbruk av dagens E18. Det har også blitt gjennomført en konsekvensutredning for å finne den veikorridoren som gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Utredningene viser at 100 km/t muliggjør gjenbruk på større deler av strekningen og øker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Dette er viktige faktorer som gir bedre forutsetninger for gjennomføring av fremtidig E18. Se planbeskrivelsen for ytterligere informasjon, samt plankart og planbestemmelser for regulerte løsninger.
24	24-1	Jarle Songedal	Er enig i trasévalget i Lundedalen, men skulle ønske at veien videre derfra gikk på vestsiden av Lindlandsvannet slik bildene som ligger vedlagt viser. Forslaget er egentlig en sammenkobling av alternativ 20 og 30, bak Lindland. Dette er fordi man får en mer helhetlig og rett vei, med et kryssområde mellom Krokjtjenna og Lindlandsvannet. Man	Den foreslåtte løsningen med sammenkobling av alternativ 20 og 30 er vurdert i en tidlig fase, men ble ikke tatt med videre i verdioptimaliseringen. Bakgrunnen er at løsningen samlet sett gir større terrenginngrep, utfordringer knyttet til plassering av nytt kryss mot Risør, og høyere kostnader enn sammenlignbare alternativer.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			unngår også å berøre Songe, Røysland, og Akland totalt. Veien kommer bak Koftefjell, slik at også de som bor på Lindland ikke vil bli plaget av noe mer støy enn hvor veien er planlagt i dag. Minuset er selvfølgelig at det må rives ca. 6 husstander i Torbjørnsdalen, men totalbildet med en helhetlig og rett vei. Det må bygges to mindre tunneler ved dette forslaget, som ivaretar trekkruiter for viltet i området. Har lagt ved illustrasjoner som viser nytt forslag.	Forslaget ga ikke vesentlige fordeler sammenlignet med øvrige alternativer, og ble derfor silt ut i en tidlig silingsfase.
	24-2	Jarle Songedal	Forstår det slik at Vardefjelltunnelen er 500 meter lang, men ønsker i samråd med flere, en lengre tunnel. Dette for å sikre hjorteviltet i området. Foreslår å bygge en 1,5 km lang tunnel som kommer ut ved Øygarden. Da sikrer man at viltet i Lundeheia kan passere mellom Morttjen og Åsvannet. Har lagt ved 2 bilder som viser forslag til ny tunnel og trekkruiter. Mener tunnel her også vil skåne beboere i Lundedalen for støy.	Lengden på Vardefjelltunnelen er optimalisert for å gjøre alternativet mer samfunnsøkonomisk lønnsomt. Her er både prissatte og ikke-prissatte temaer optimalisert. En tunnel på 1,5 km vil medføre betydelig økt kostnad som er med på å redusere fordelene med et slikt alternativ. I tillegg vil dette være å betrakte som et nytt alternativ. Samlet sett vurderes det at planforslaget tilrettelegger for gode faunakryssinger gjennom Lundeheia. Planbestemmelsene sikrer at T-1442, retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, skal legges til grunn for utforming av reguleringsplanen.
25	25-1	Jürgen Milkereit	Støtter målsettingen om å bedre trafikkikkerhet, fremkommelighet og transportflyt, men vil understreke viktigheten av en grundig og balansert planprosess. Det er avgjørende at ulike alternativer vurderes på en åpen og etterprøvable måte, og at samfunnsøkonomiske, miljømessige og sosiale konsekvenser blir grundig belyst før man låser seg til firefelts motorvei med fartsgrense 100 km/t.	Innspillet tas til orientering.
	25-2	Jürgen Milkereit	<u>Behov for grundigere planutarbeidelse:</u> Planforslaget legger til grunn firefelts motorvei, men mener det bør utredes flere alternativer, inkludert to- og trefeltsvei med midtdeler og fartsgrense 90 km/t. Gjenbruk av eksisterende trasé vil redusere kostnader, begrense inngrep og gi mindre naturødeleggelse. En slik løsning vil kunne være fullt ut tilstrekkelig sett i lys av dagens og forventet trafikkgrunnlag.	Nye Veier har gjennomført en verdioptimalisering etter høringen av planforslaget i 2021. Målet med arbeidet var å finne tiltak som kunne redusere kostnadene og miljøbelastningen, og øke nytten i prosjektet gjennom mer gjenbruk av dagens E18. Det har også blitt gjennomført en konsekvensutredning for å finne den veikorridoren som gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. De samlede utredningene viser at en reduksjon fra 110 km/t til 100

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				km/t muliggjør gjenbruk på større deler av strekningen. Se planbeskrivelsen for ytterligere informasjon, samt plankart og planbestemmelser for regulerte løsninger. Kommunedelplanen har til hensikt å fastsette korridor for fremtidig E18. Ytterligere prinsipper for standard og utforming av samferdselsanlegget avklares i forbindelse med en detaljregulering.
	25-3	Jürgen Milkereit	<u>Naturmangfold:</u> Strekningen mellom Tvedestrand og Risør berører verdifulle naturområder, leveområder for truede arter og viktige økologiske sammenhenger. Fysiske inngrep i form av nye skjæringer, fyllinger og tunneler kan gi irreversible konsekvenser.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
	25-4	Jürgen Milkereit	<u>Vannforskriften (EUs vann-rammedirektiv):</u> Utbyggingen kan berøre vannforekomster som elver, bekker og innsjøer langs planområdet. Ifølge vannforskriften (som gjennomfører EUs vannrammedirektiv i norsk rett) skal det ikke skje en forringelse av vannkvalitet eller økologisk status. Nye fyllinger, bruer og tunneler vil kunne gi både direkte og indirekte påvirkning på vannmiljø, særlig knyttet til avrenning, sedimentering og barrierevirkninger. Det er derfor et krav at man vurderer tiltak som unngår eller minimerer slike konsekvenser, og dette taler for alternativer med gjenbruk av dagens trasé.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
	25-5	Jürgen Milkereit	<u>Klima og arealbruk:</u> En firefelts motorvei medfører store utslipp, både i anleggsfasen og gjennom økt trafikk og arealbeslag. Et smalere alternativ med to- og trefeltsvei vil redusere klimabelastningen vesentlig. I tillegg er arealinngrep i skog, jordbruksmark og landskap en av de viktigste årsakene til tap av natur og karbonlagre. Mindre inngrep og gjenbruk av eksisterende trasé er derfor i tråd med nasjonale mål om redusert nedbygging av natur og mer arealeffektive løsninger.	Innspillet tas til orientering. Se svar til punkt 25-2.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
	25-6	Jürgen Milkereit	<p><u>Veinormen 2023 og NTP 2025-2036:</u> N100 stiller krav til utforming av nye veier. Dette innebærer blant annet strengere standarder for tverrprofiler, avkjørsler, forbikjøringsfelt og sikkerhetsavstander. Disse kravene innebærer betydelig større arealinngrep, massehåndtering og kostnader. Dette gjør en løsning med møtefri to- eller trefeltsvei mer attraktiv, da den kan tilpasses med mindre naturinngrep og lavere kostnader.</p> <p>NTP legger tydelig vekt på at eksisterende infrastruktur skal utnyttes og vedlikeholdes før man bygger nye store anlegg. Planen fremhever også viktigheten av å begrense klimagassutslipp og ivareta naturmangfold. Dette taler mot en firefelts motorvei på strekningen Tvedestrand–Risør, da trafikkgrunnlaget er begrenset, mens kostnader, klima- og naturkonsekvenser er store. En 2-3 felts vei med midtdeler og gjenbruk av eksisterende trasé vil være mer i tråd med nasjonale føringer for bærekraft, samfunnsøkonomi og effektiv arealbruk.</p>	<p>Innspillet tas til orientering. Se svar til punkt 25-2.</p>
26	26-1	Kirsten Hirte-Milkereit	<p><u>Behov for trygg vei Nå – ikke om 10 år</u> Opptatt av at dagens E18 mellom Risør og Tvedestrand er utrygg og bør utbedres raskt for å hindre flere alvorlige ulykker. Mener at bygging av helt ny trasé vil ta for lang tid, og foreslår i stedet en raskere og rimeligere utbedring av eksisterende vei til møtefri standard med midtdeler, 2-3 felt og lavere fartsgrense, som gir bedre trafiksikkerhet med mindre naturinngrep.</p>	<p>Nye Veier har gjennomført en verdioptimalisering etter høringen av planforslaget i 2021. Målet med arbeidet var å finne tiltak som kunne redusere kostnadene og miljøbelastningen, og øke nytten i prosjektet gjennom mer gjenbruk av dagens E18. Det har også blitt gjennomført en konsekvensutredning for å finne den veikorridoren som gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. De samlede utredningene viser at en reduksjon fra 110 km/t til 100 km/t muliggjør gjenbruk på større deler av strekningen. Se planbeskrivelsen for ytterligere informasjon, samt plankart og planbestemmelser for regulerte løsninger. Kommunedelplanen har til hensikt å fastsette korridor for fremtidig E18. Ytterligere prinsipper for standard og utforming av samferdselsanlegget avklares i forbindelse med en detaljregulering.</p>

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
	26-2	Kirsten Hirte-Milkereit	<u>Tap av skog og økologiske sammenhenger:</u> Er opptatt av at bygging av ny firefelts vei vil medføre store og irreversible inngrep i sammenhengende skog- og naturområder, med tap av leveområder, trekkruter og økt støy- og lysforurensning. Mener dette strider mot nasjonale mål om å stanse tap av naturmangfold, og at utbedring av eksisterende vei er et bedre alternativ for å redusere arealbeslag og bevare natur.	Se svar til punkt 26-1.
	26-3	Kirsten Hirte-Milkereit	<u>Natur- og nærmiljøverdier i området Åsvann-Lindland:</u> Området rundt Åsvann og Lindland er blant de mest sårbare og verdifulle delene av planområdet, med stor betydning for både natur, landskap og stillhet. Mener at en firefelts vei vil forringe naturmangfold, landskapskvaliteter og bomiljø, samt svekke områdets attraktivitet for bosetting.	Innspillet tas til orientering.
	26-4	Kirsten Hirte-Milkereit	<u>Tunnelsprenging og vannmiljø:</u> Uttrykker bekymring for at tunnelsprenging vil medføre rystelser, støv og utslipp som kan skade grunnvann, vannforekomster og omkringliggende natur. Mener tiltaket kan føre til varige endringer i vannføring og vannkvalitet, og at dette er i strid med kravene i vannforskriften og EUs vannrammedirektiv om å hindre forringelse av økologisk tilstand.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
	26-5	Kirsten Hirte-Milkereit	<u>Støy, helse og livskvalitet:</u> Mener at støy og lysforurensning vil forringe opplevd trygghet og livskvalitet, og fremholder at en løsning med lavere fartsgrense og gjenbruk av eksisterende trasé vil redusere både støy og samlet miljøbelastning betydelig.	Planbestemmelsene sikrer at T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging skal legges til grunn for utforming av reguleringsplanen.
	26-6	Kirsten Hirte-Milkereit	<u>Veinormen 2023 og NTP 2025-2036:</u> N100 stiller krav til utforming av nye veier. Dette innebærer blant annet strengere standarder for tverrprofiler, avkjørsler, forbikjøringsfelt og sikkerhetsavstander. Disse kravene innebærer betydelig større arealinngrep, massehåndtering og kostnader. Dette gjør en løsning med møtefri to- eller trefeltsvei mer	Innspillet tas til orientering. Se svar til punkt 26-1.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			<p>attraktiv, da den kan tilpasses med mindre naturinngrep og lavere kostnader.</p> <p>NTP legger tydelig vekt på at eksisterende infrastruktur skal utnyttes og vedlikeholdes før man bygger nye store anlegg. Planen fremhever også viktigheten av å begrense klimagassutslipp og ivareta naturmangfold. Dette taler mot en firefelts motorvei på strekningen Tvedestrand–Risør, da trafikkgrunnlaget er begrenset, mens kostnader, klima- og naturkonsekvenser er store. En 2–3 felts vei med midtdeler og gjenbruk av eksisterende trasé vil være mer i tråd med nasjonale føringer for bærekraft, samfunnsøkonomi og effektiv arealbruk.</p>	
27	27-1	Knut Aall	<p><u>Planprogrammet:</u> Mener at planprogrammet ikke hjemler utarbeidelse av kommunedelplan. Påpeker også at det ikke var korrekt varsling av Nye Veier, og at det ikke ble varslet i Tvedestrandsposten rettidig.</p>	<p>Det ble fastsatt et planprogram (29.06.2023) og utarbeidet en konsekvensutredning av fire forskjellige alternativer for fremtidig E18. Konsekvensutredningen anbefalte alternativ 20. Konsekvensutredningen avdekket imidlertid at strekningen hadde lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Nye Veier revurderte derfor planbehovet, og anbefalte å gå videre med en kommunedelplan fremfor en reguleringsplan. I samråd med IKP-styret ble det besluttet den 03.02.2025 å gå videre med en kommunedelplan for alternativ 20.</p> <p>Nye Veier har kunngjort og varslet i henhold til plan- og bygningsloven.</p>
	27-2	Knut Aall	<p><u>KU - Skog:</u> Mener konsekvensutredningen har vesentlige feil knyttet til temaet skog. Peker på at konsekvensutredningen omtaler skogsområdene som uberørt natur. Ordene urørt(e), uberørt(e) og jomfruelig(e) benyttet 29 ganger. Dette er direkte feil da områdene er helt ordinære produksjonsområder for tømmer, og har vært drevet i generasjoner. Konsekvensutredningen burde informert</p>	<p>Skogsområdene representerer forskjellige landskapskvaliteter som er utredet i konsekvensutredningen. Begrepsbruken for å beskrive landskapet, naturmangfold, friluftsliv og kulturarv er uttrykk for hvordan kvalitetene oppfattes. De må forstås i en sammenheng der motsatsen er arealer med betydelig mer menneskepåvirkning i form av bebygde områder eller bearbeidet terreng.</p>

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			om at mesteparten av skogen er hogstmoden og må forventet å bli avvirket i løpet av de nærmeste årene.	Skogsområdenes verdi som naturressurs og produksjonsarealer inngår i konsekvensutredningen som prissatt konsekvens, som del av analysekostnaden.
	27-3	Knut Aall	<u>KU - Master:</u> Mener det er påfallende at konsekvensutredningen ikke nevner den store høyspentlinjen som går langs korridor 40. Statnett skrev til Sweco (pva Nye Veier) at det vil bli bygget en tilsvarende kraftlinje som skal gå parallelt med eksisterende linje. Til tross for vesentlige feil i KU, kommer de fire utredede korridorene veldig likt ut. Antar at valg av korridor ville blitt annerledes om konsekvensutredningen hadde vært korrekt.	Innspillet tas til orientering. Konsekvensutredningen viser et tydelig skille mellom korridor 10 og 20 og korridor 30 og 40, både for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Alternativ 30 og 40 kommer samlet sett dårligere ut, særlig som følge av større inngrep i viktige landskapskvaliteter.  Dagens høyspentlinje er en del av referansealternativet og endelig plassering av ny høyspenttrasé er ikke besluttet og dermed ikke en del av sammenlikningsgrunnlaget. Konsekvensutredningen vurderes å gi et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag.
	27-4	Knut Aall	<u>KU - Radioaktivitet:</u> Mener at advarselen fra DSA om høy aktsomhet for radioaktivitet i Lundeheia ikke er tatt tilstrekkelig på alvor. Stiller spørsmål ved vurderinger om at dette kun dreier seg om radon, og peker på at nærliggende områder er kjent for svært høy radioaktivitet knyttet til uranmineraler. Trasévalg for ny E18 bør ikke gjøres før det er gjennomført grundigere geologiske undersøkelser, da det kan foreligge alvorlig radioaktivitets- og miljøproblematikk.	Nye Veier var i dialog med DSA i forbindelse med deres høringsinnspill til utvidet varslingsgrense/planprogram på høring. Dersom noe oppdages innenfor den fremtidige veikorridoren, må dette håndteres i reguleringsplanfasen.
	27-5	Knut Aall	<u>Høringsinnspill:</u> Når en leser alle de 170 innspillene til planprogrammet, er det trist å konstatere at de i svært liten grad blir hensyntatt. Spesielt med tanke på at en vesentlig andel av dem er ganske samstemte om at en må unngå korridor 10 og 20. Høringsinnspill som argumenterte for eller mot en eller flere av korridorene, ble lagt til side. Etter at traséen var valgt, ble kun de innspill som gjelder valgt trasé vurdert. Dette er en uakseptabel prosedyre.	Innspillet tas til orientering. Alle mottatte innspill er lagt til grunn for planutarbeidelsen gjennom en omfattende merknadsbehandling. Merknader som er relevante for den anbefalte korridoren er svart ut.
	27-6	Knut Aall	<u>Fartsgrense:</u> Korridor 20 kunne ikke blitt valgt om en måtte bygge med	Nye Veier har gjennomført en verdioptimalisering etter høringen av planforslaget i 2021. Målet med arbeidet var å

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			fartsgrense 110 km/t. Dette øker faren for at en må bygge ny motorvei i en annen korridor om få 10-år. I så fall vil valg av korridor 20 gi dobbel kostnad.	finne tiltak som kunne redusere kostnadene og miljøbelastningen, og øke nytten i prosjektet gjennom mer gjenbruk av dagens E18. Det har også blitt gjennomført en konsekvensutredning for å finne den veikorridoren som gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Utredningene viser at 100 km/t muliggjør gjenbruk på større deler av strekningen og øker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Dette er viktige faktorer som gir bedre forutsetninger for gjennomføring av fremtidig E18. Se planbeskrivelsen for ytterligere informasjon, samt plankart og planbestemmelser for regulerte løsninger.
	27-7	Knut Aall	<u>Jordbruksarealer:</u> Selv om korridor 20 omtales som mye gjenbruk av dagens E18, gir den langt større beslag av jordbruksarealer enn alternativ 30 og 40.	Innspillet tas til orientering. Alternativ 20 er optimalisert (20-1) som har medført en reduksjon i beslag av matjord. Alternativet beslaglegger likevel mer matjord enn korridorene 30 og 40, som påpekt. Totalt sett vurderes likevel alternativ 20-1 som bedre for prissatte og ikke-prissatte fag, framfor korridor 30 og 40.
	27-8	Knut Aall	<u>Boområder:</u> Mener at korridor 20 rammer boområder hardere enn 30 og 40. Konsekvensutredningen vurderer ikke lokalsamfunn og berørte boområder, og det er kun kostnaden ved støydemping og innløsning som tas med i regnestykket.	Innspillet tas til orientering. Korridor 20 har en større nærføring til eksisterende bebyggelse enn korridor 30 og 40, som påpekt. Totalt sett vurderes likevel alternativ 20-1 som bedre for prissatte og ikke-prissatte fag, framfor korridor 30 og 40.
	27-9	Knut Aall	<u>Bussterminal:</u> Planene for veikrysset ved Øylandsdalen bør inkludere bussholdeplasser, stor parkeringsplass og fasiliteter som kiosk og toaletter, da dette er viktige og plasskrevende elementer for et trafikknutepunkt.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
	27-10	Knut Aall	<u>Næringsfiendtlig løsning:</u> Korridor 20-1 avsluttes på Akland, og det legges til grunn at dagens vei mellom Akland og Gjerstad benyttes inntil videre. Dette innebærer at industribedriftene ved SIVA og Moland park beholder sitt veikryss og sin gode tilknytning til E18. På sikt vil imidlertid hovedveien bli videreført som firefelts motorvei. Siden det allerede er etablert et stort	Innspillet tas til orientering. Kommunedelplanen avsluttes ved Akland. Videre forskuttering eller føringer av løsninger utover planens avgrensning, tas ikke i denne kommunedelplanen.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			motorveikryss ved Øygardsdalen, vil det ikke bli ny avkjøring før Brokelandsheia. Dette gir en svært uheldig situasjon for de nevnte bedriftene.	
	27-11	Knut Aall	<u>Krevende byggefase og omkjøring:</u> Korridor 10 og 20 vil få en mer krevende anleggsfase enn alternativ 30 og 40, særlig på de strekningene hvor det er planlagt gjenbruk av eksisterende trasé, for eksempel på strekningen Rødmyr-Lunde. Jeg savner også en troverdig løsning for omkjøringsvei mellom Lunde og Amtmannssvingen. Disse utfordringene vil særlig ramme lokalbefolkningen, som ofte må benytte denne strekningen flere ganger daglig.	Innspillet tas til orientering. Gjenbruk av E18 vil bli noe mer krevende i en anleggsperiode, men totalt sett vurderes ulempene i anleggsperioden som akseptable i forhold til den gevinsten gjenbruk av eksisterende vei har. I forhold til omkjøring i en anleggsperiode, mellom Lunde og Amtmannssvingen, vurderes denne som trafiksikker og akseptabel.
	27-12	Knut Aall	<u>Meningsløs båndlegging:</u> Hensikten er å vedta en kommunedelplan for korridor 20. En slik plan vil innføre et «forbud mot tiltak» for alle eiendommer. Dette bygge- og deleforbudet gjelder i fire år, med mulighet for forlengelse til maksimalt åtte år. Forbudet innebærer en betydelig begrensning i grunneierens råderett over egen eiendom, uten at det gis kompensasjon eller erstatning. Dette oppleves særlig belastende, siden trasé 20 berører mange boområder. Når det samtidig er kjent at Nye Veier AS ikke vil gå videre med reguleringsplan, fremstår det som uforståelig hvorfor kommunen skal innføre slik båndlegging av disse eiendommene nå.	Innspillet tas til orientering. Kommunedelplanen har til hensikt å fastsette korridor for fremtidig E18 gjennom en båndleggingszone, i påvente av en detaljregulering. Nye Veier mener dette gir en forutsigbarhet for både de som omfattes av båndleggingssonen og de som ikke blir berørt av den.
	27-13	Knut Aall	<u>Konklusjon:</u> Anbefaler at kommunestyret ikke vedtar kommunedelplanen for korridor 20-1, da denne vil skade lokale interesser og ikke gir en langsiktig løsning for ny hovedvei. Det er heller ikke behov for å oppheve planen for korridor 40 nå, siden denne ikke lenger innebærer byggeforbud, og grunneiere kan disponere eiendommene som normalt. Planen for korridor 40 synliggjør fortsatt hvor hovedveien tidligere var planlagt.	Innspillet tas til orientering.
28	28-1	Knut Kåtre	Skriver "dyr" i sitt innspill.	Innspillet tas til orientering.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
29	29-1	Roger Bøthun	Etterlyser en mer langsiktig og helhetlig tilnærming til veibygging der fremtidige behov vektlegges, og advarer mot middelmådige løsninger som ikke gir tilfredsstillende standard. Det pekes på faren for at dagens beslutninger vil fremstå utdaterte, og det oppfordres til høyere ambisjoner og større bevissthet i planleggingen av nasjonal infrastruktur.	Innspillet tas til orientering.
30	30-1	Simen Hermansen	Kritisk til å bygge ny motorvei på stamveinettet med lavere standard enn tilstøtende trasé mellom Tvedestrand og Arendal. Lurer på hva konsekvensen er med 110 km/t som fartsgrense. Kan man evt. søke fravik for å ha 110 km/t på hele strekningen?	Nye Veier har gjennomført en verdioptimalisering etter høringen av planforslaget i 2021. Målet med arbeidet var å finne tiltak som kunne redusere kostnadene og miljøbelastningen, og øke nytten i prosjektet gjennom mer gjenbruk av dagens E18. Det har også blitt gjennomført en konsekvensutredning for å finne den veikorridoren som gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Utredningene viser at 100 km/t muliggjør gjenbruk på større deler av strekningen og øker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Dette er viktige faktorer som gir bedre forutsetninger for gjennomføring av fremtidig E18. Se planbeskrivelsen for ytterligere informasjon, samt plankart og planbestemmelser for regulerte løsninger.

### 2.3.2 Tvedestrand kommune

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
31	31-1	Anders Lunde	Viser til uttalelse i Tvedestrandsposten 19.06.2025 med overskrift «Har endret på den foretrukne E18-ruta», og reagerer på følgende utsagn: «Blindheim legger til at det skal spares inn åtte dekar jordbruksareal på Lunde i Tvedestrand». Mener at dette er direkte misvisende, og endringen medfører ikke sparing, men tap av ytterligere jordbruksareal ved Lunde. Ber Nye Veier forklare hvor disse åtte målene er tenkt spart og på hvilket grunnlag dette tallet er kommunisert.	Alternativ K20-1 som ligger til grunn for kommunedelplanen er en optimalisert linje av K20. Disse er i stor grad like, men området ved Lunde er noe justert. Alternativ K20-1 benytter i større grad eksisterende E18, noe som gjør at arealbeslaget på vestsiden av eksisterende E18 mot Valleveien berøres i mindre grad enn for alternativ K20.
	31-2	Anders Lunde	Mener den foreslåtte løsningen vil ha en rekke alvorlige konsekvenser (se pkt. 31-3 til 31-7).	Innspillet tas til orientering.
	31-3	Anders Lunde	<u>Natur og miljø:</u> To broer over Storelva betyr kraftige inngrep i vassdraget og et sterkt dominerende preg i Dalen som bygd.	Innspillet tas til orientering.
	31-4	Anders Lunde	<u>Jordvern:</u> Ny tilførselsvei fra Laget beslaglegger enda mer dyrka mark, både på Lunde og på Ramleth. Mener dette er i strid med nasjonale jordvernmål.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering. Planbestemmelsene sikrer at det skal utarbeides en matjordplan i reguleringsplanfasen.
	31-5	Anders Lunde	<u>Støy og helse:</u> Støynivået på Lunde er allerede svært høyt. En ekstra vei vil forsterke problemene for beboere, spesielt når E18 planlegges med høyere fartsgrense.	Planbestemmelsene sikrer at T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging skal legges til grunn for utforming av reguleringsplanen.
	31-6	Anders Lunde	<u>Samfunnsøkonomi:</u> Løsningen skyver kostnaden ved å ikke fjerne eksisterende bru over på lokalsamfunnet. Den lille grenda Dalen blir sterkt preget av 4-felts motorvei, med et stort kryss som kun skal tilfredsstillende lokal trafikk, samtidig som gårdsdriften på Ramleth og Tveite blir unødig tungvint.	Innspillet tas til orientering.
	31-7	Anders Lunde	<u>Landskap og lokalsamfunn:</u> Lunde-krysset blir enda mer dominerende, med nye barrierer og ytterligere redusert bokvalitet.	Innspillet tas til orientering. Krysset vil bli nærmere vurdert i reguleringsplanfasen.
	31-8	Anders Lunde	Mener at det finnes et bedre alternativ: <ul style="list-style-type: none"> <li>Valleveien bør beholdes i dagens trasé, med over- eller undergang.</li> </ul>	Innspillet tas til orientering. Nye Veier har utarbeidet en konsekvensutredning som legger grunnlaget for valg av kommunedelplantrasé.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Lunde-krysset kan tilbakeføres til løsningen før omleggingen i 1992.</li> <li>Jordene som da ble asfaltert kan reetableres. Dette gir både dyrka mark og naturlig støyvoll.</li> <li>Lunde-gårdene som er blitt sterkt preget av flere veiutbygginger gjennom flere år kan få tilbake litt av sin opprinnelse.</li> <li>Ved å legge ny E18 på utsiden av dagens E18, fra Hesthagen til Ramleth, vil en unngå å ta dyrka mark. Ved å samtidig fjerne dagens bru over elva vil en kunne tilbakeføre dyrka mark fra tidligere.</li> </ul> <p>På denne måten kan Nye Veier dokumentere en reell besparelse av åtte mål dyrka mark. Ber Nye Veier og politikere i Tvedestrand kommune om å ta dette innspillet på alvor. Har lagt ved bilder som dokumenterer forholdene ved Lunde og Ramleth.</p>	
32	32-1	Anne Helene Ramleth	Gårdsveien opp til nabogården 60/10 er tegnet inn gjennom tunet på avsenders gård (60/6). Mener dette er uakseptabelt, og at dette vil ødelegge kulturlandskap, hage og privatlivet for beboere på 60/6. Ønsker at denne veien skal gå der den går nå. Dersom broa ved Ramleth fjernes, kan denne gårdsveien fortsette foran huset der Valleveien går nå, sånn at det blir en felles gårdsvei det siste stykket ned til Valleveien.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
	32-2	Anne Helene Ramleth	Det at E18 kommer nærmere eget hus vil bli verre dersom veien kommer høyere opp i terrenget. En høy bru over elva vil også være en ulempe for alle andre som bor i området. Håper det er mulig å se om veien kan legges lavere, og under lokalveien på Lunde.	Innspillet tas til orientering. Planbestemmelsene sikrer at T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging og T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging skal legges til grunn for utforming av reguleringsplanen.
33	33-1	Barbro Gilje Gustavsen	Er opptatt av at eksisterende tur- og skogsbilveier innenfor planområdet må opprettholdes, fordi de er viktige for friluftsliv året rundt, særlig som skiløyper vinterstid når de ikke brøytes. Hun peker spesielt på en mye brukt rundtur	Innspillet tas til orientering.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			ved Bjønnåsen og mot Sandvann, og mener at bortfall av disse traséene vil redusere tilgjengeligheten og kvaliteten på friluftsopplevelsene.	
34	34-1	Helge Åsheim	Boligen ligger mellom dagens E18 og gamle E18 (Lundeveien), og trafikken på gamleveien har økt betydelig etter åpningen av ny E18 mellom Tvedestrand og Arendal, særlig i sommerperioder og ved omkjøringer. Vedkommende opplyser at en langvarig anleggsperiode vil gjøre det vanskelig å bo på eiendommen, og viser til tidligere rasfare i området. Påpeker at dersom alternativ 20-1 velges, vil eiendommen måtte innløses, og uttrykker stor belastning knyttet til langvarig usikkerhet rundt egen bosituasjon.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
35	35-1	Inge Ramleth	Lurer på hva som skjer med myke trafikanter dersom alternativ 20-1 blir valgt. Mener det ikke er plass til både E18 og gående/syklende på omkjøringsveiene.	Det er lagt til grunn en firefelts vei og omkjøring er derfor planlagt på ny E18, og ikke på sekundærveinettet.
36	36-1	Ingeborg og Kjetil Steinsrud	Ny E18 vil komme nær deres bolig på strekningen Bordalen-Akland, og er bekymret for: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Støy: Økt støy fra veien på grunn av høy plassering i terrenget og manglende støytiltak, og understreker behovet for helhetlig støyreducerende løsninger og god terrengtilpasning langs hele traséen.</li> <li>• Lys: Veien bli liggende høyt og lysforurensning kveld og natt må tas inn i vurderingen.</li> <li>• Turområder: Påpeker at området er et viktig og mye brukt friluftsliv- og jaktområde. Ønsker faunapassasjer over veien for å dempe inntrykket av et naturinngrep.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planbestemmelsene sikrer at T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging skal legges til grunn for utforming av reguleringsplanen.</li> <li>• Tas til orientering. Dette vil bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.</li> <li>• Utforming av faunapassasjer vil bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.</li> </ul>
37	37-1	Inger Grete Sundsdal	Ønsker at veien legges lengst mulig fra bebyggelsen ved Lindlandsvann, med gode støy- og lystiltak, og at friluftsliv, turstier, badeplasser og dyreliv ivaretas slik at området forblir godt å leve i også i fremtiden.	Innspillet tas til orientering.
38	38-1	Knut Olav Valle Nilsen	Kan ikke se at det er tatt hensyn til myke trafikanter, og påpeker at både Vallevæien og Gamleveien er mye brukt	En gang- og sykkelvei langs Vallevæien er ikke en del av

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			som sykkelvei. Mener det bør etableres en permanent gang- og sykkelvei før hovedarbeidet starter opp.	denne kommunedelplanen. Det er lagt til grunn en firefelts vei og omkjøring er derfor planlagt på ny E18, og ikke på sekundærveinettet. En gang- og sykkelvei langs Valleveien og Gamleveien ligger ikke til grunn for denne kommunedelplanen.
	<b>38-2</b>	Knut Olav Valle Nilsen	Mener at den planlagte løsningen ved Ramlet er uheldig, fordi den skader landbruket og deler dalen på en unaturlig måte. Foreslår at dagens E18 tilbakeføres til landbruksformål, med fjerning av brua over Storelva og etablering av under- eller overgang ved ny trasé. Mener at Nye Veier bør bruke stein fra utbyggingen til å rassikre elvekantene langs Storelva, for å beskytte og sikre landbruksjord.	Innspillet tas til orientering.
	<b>38-3</b>	Knut Olav Valle Nilsen	Gbnr. 61/16 kan få økt bruksverdi ved å oppgraderes til fulldyrket jord gjennom tilføring av masser, forutsatt nødvendig godkjenning fra fylket. Ønsker at Nye Veier tar kontakt.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering. Planbestemmelsene sikrer at det skal utarbeides en matjordplan i reguleringsplanfasen.
<b>39</b>	<b>39-1</b>	<b>Morten Foss</b>	Dersom alternativ 20 velges, bør veien legges inn i fjellet og ikke bygges med fyllmasser mot gården Tveite.	Innspillet tas til orientering.
<b>40</b>	<b>40-1</b>	<b>Odd Erling Hunnes</b>	Ser at den foreløpige veilinja krysser en skogsbilvei som ikke er markert på kartet. Det går en tømmerbilvei langs Moltemyr som deler seg i to. Etter delingspunktet går tømmerbilveien også videre i sørlig retning mot Lille Baltetjenn. Denne bilveien går inn til en hytte og en snuplass for tømmerbil/leggeplass. Delingspunktet og hytta er markert i innspillet. Ønsker å informere om denne skogsbilveien og ber om at den tas med i det videre planarbeidet med ny E18.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
<b>41</b>	<b>41-1</b>	<b>Olav Darbo og Øystein K. Darbo (pva. Ingeborg Brynhildsen)</b>	Uttalelsen gjelder Valleveien 101, gnr. 60, bnr. 10 på Ramleth i Tvedestrand. Gårdseiendommen bli sterkt berørt.	Innspillet tas til orientering.
	<b>41-2</b>	Olav Darbo og Øystein K. Darbo (pva. Ingeborg Brynhildsen)	<u>Dyrket mark:</u> Mener at mye dyrket mark vil gå tapt dersom veien utvides til firefeltsvei.	Innspillet tas til orientering. Planbestemmelsene sikrer at det skal utarbeides en matjordplan i reguleringsplanfasen.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
	<b>41-3</b>	Olav Darbo og Øystein K. Darbo (pva. Ingeborg Brynhildsen)	<u>Støyplager:</u> Ny motorvei vil gi store visuelle og støyrelaterte belastninger på bomiljøet, og det må derfor etableres gode støyskjermingstiltak, eventuelt ekstra isolering av boligen eller innløsning av bolighuset.	Planbestemmelsene sikrer at T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging skal legges til grunn for utforming av reguleringsplanen.
	<b>41-4</b>	Olav Darbo og Øystein K. Darbo (pva. Ingeborg Brynhildsen)	<u>Egen gårdsvei:</u> Omlegging av gårdsveien er uakseptabel fordi den går gjennom naboeiendommen. Krever at dagens separate gårdsveier til Valleveien 101 og 103 opprettholdes.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
	<b>41-5</b>	Olav Darbo og Øystein K. Darbo (pva. Ingeborg Brynhildsen)	<u>Uheldig deling:</u> Mener det er beklagelig om Valleveien blir delt i to ved innkjøringen til 101 og 103, og viser til at det ikke lenger skal være noen bru over E18. Trafikantene på Valleveien øst for dagens bru skal i stedet kjøre om Lunde. Dette vil dele bygda og være uheldig, og Valleveien 101 vil få jordbruksareal på hver side av motorveien. Det medfører en lang omvei for landbruksmaskiner.	Planlagt gjenbruk av dagens E18 i området hvor Valleveien krysser dagens E18 medfører reduksjon i beslag av matjord, som har vært et viktig tema i dette område. Konsekvensene av bl.a. ønske om å beslaglegge mindre matjord er en del av beslutningsgrunnlaget for å legge om Valleveien. Planbestemmelsene legger opp til at landbruksveien under eksisterende bro over Storelva videreføres også under ny bro.
	<b>41-6</b>	Olav Darbo og Øystein K. Darbo (pva. Ingeborg Brynhildsen)	<u>Landbruksvei:</u> Nye Veier må etablere en helårlig landbruksvei under E18 og sikre at alle berørte landbrukseiendommer får rett til å bruke den.	Se svar til punkt 41-5.
<b>42</b>	<b>42-1</b>	<b>Ole Christian Gliddi</b>	Har markert et punkt i kartet, der KDPen starter ved Rødmyr. Understreker at kryssing av lokalvei må ta hensyn til behovene til lokal næringsvirksomhet som landbruk, skogbruk og lagringsnæring. Området har mye tungtransport, inkludert store vogntog og ekstra brede kjøretøy, blant annet i forbindelse med transport av båter. Det påpekes at veien må dimensjoneres med minimum 5,5 meters høyde, tilstrekkelig bredde og gode svingradier for ekstra lange vogntog. Veien kan ikke stenges, da den er eneste inn- og utkjøring for denne trafikken. Antar at veien mellom Rødmyrkrysset og Amtmannsvingen vil bli brukt som tilførselsvei til anlegget ved Rødmyr. Her må man da passe på å sikre slik at det er trygt for myke trafikanter. Ta kontakt ved spørsmål.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
	42-2	Ole Christian Gliddi	Kommer med forslag til løsninger på strekningen Amtmannsvingen - Nygård og Nygård - Fianesvingen. Se pkt. 42-3 til 42-6.	Innspillet tas til orientering.
	42-3	Ole Christian Gliddi	<u>Brua ved Rødmyr:</u> Mener at hovedproblemet er brua som ingen ønsker å eie, særlig fordi den uansett skal rives når E18 bygges ut videre. Det er store kostnader knyttet til å oppgradere og vedlikeholde brua. Det er i dag planer om å bygge en undergang under den nye E18, noe som også vil bli kostbart. Avsenderen foreslår derfor heller å forlenge tunnelåpningen og legge lokalveien over denne, slik at man sparer både utgiftene ved å oppgradere brua og byggingen av en undergang i fremtiden.	Innspillet tas til orientering.
	42-4	Ole Christian Gliddi	<u>Amtmannsvingen – Rødmyr:</u> Strekningen har dårlig asfaltdekke. Det er noen utfordringer med overvann grunnet manglende grøfter. Mener det er setning- og utglidningsskader.	Innspillet tas til orientering.
	42-5	Ole Christian Gliddi	<u>Rødmyr - Nygård:</u> Strekningen består hovedsakelig av den tidligere E18, som i utgangspunktet er bredere enn nødvendig for dagens bruk. Det har vært vurdert å gjøre veien smalere for å tilbakeføre areal til landbruks-, natur- og friluftsmål (LNF), samt å oppgradere gang- og sykkelveien til en lokalvei. Disse forslagene fremstår som lite gjennomtenkte, og dette er grunnene: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grunneiere på strekningen ønsker ikke at veien gjøres smalere, eller at det tilbakeføres til LNF.</li> <li>• Å gjøre om dagens gang- og sykkelsti til lokalvei vil kreve både utvidelse og omfattende anleggsarbeider for å håndtere tungtrafikk (melkebil, vogntog med gjødsel osv.). Stien er i tillegg mye brukt av både gående og syklende, og har derfor stor verdi for lokal ferdsel og rekreasjon.</li> </ul>	Innspillet tas til orientering.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Bruk av fellesskapets ressurser, ved å bruke mange millioner på flytting av masser.</li> </ul>	
	42-6	Ole Christian Gliddi	<p><u>Rødmyr - Nygård:</u> Strekningen er opprinnelig en gang- og sykkelsti, og har stedvis betydelige skader på grunn av dårlig grunnforhold og veikropp. Til tross for dette er veien viktig, særlig for landbruket, som ellers vil få en betydelig omvei ved jordbruksdrift på begge sider av strekningen. Hyppig bruk av tunge landbruksmaskiner gjør det lite hensiktsmessig å benytte alternative ruter, spesielt på krevende stigninger.</p>	Innspillet tas til orientering.
43	43-1	Paul Østebø	Mener at planlagt tunnel mellom Lunde og Lundedalen vil gi støypoblemer for grenda Grensen ved Åsvann, som har både boliger, turområder og fiske. Foreslår å enten forlenge tunnelen 100–200 meter eller flytte veien lenger inn mot fjellet slik at det dannes en brytekant mot Lundedalen som kan fungere som støyskjerm, og mener at særlig en forlengelse av tunnelen vil redusere støy og spare natur.	Innspillet tas til orientering.
44	44-1	Solfrid Elise Lindblom	Støtter behovet for trygge veier, men mener at ny 4-felts E18 mellom Tvedestrand og Risør gir for store naturinngrep, mer støy og høyere klimagassutslipp. Ber om at alternativet med oppgradering av dagens E18 til 2–3 felts vei med lavere fartsnivå utredes grundigere, fordi dette er mer bærekraftig, gir mindre støy og helsebelastning, og er bedre i tråd med Norges klima-, natur-, helse- og arealforpliktelser.	Nye Veier har gjennomført en verdioptimalisering etter høringen av planforslaget i 2021. Målet med arbeidet var å finne tiltak som kunne redusere kostnadene og miljøbelastningen, og øke nytten i prosjektet gjennom mer gjenbruk av dagens E18. Det har også blitt gjennomført en konsekvensutredning for å finne den veikorridoren som gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. De samlede utredningene viser at en reduksjon fra 110 km/t til 100 km/t muliggjør gjenbruk på større deler av strekningen. Se planbeskrivelsen for ytterligere informasjon, samt plankart og planbestemmelser for regulerte løsninger. Kommunedelplanen har til hensikt å fastsette korridor for fremtidig E18. Ytterligere prinsipper for standard og utforming av samferdselsanlegget avklares i forbindelse med en detaljregulering.
45	45-1	Solveig Birgittatun Smith	Støtter mest mulig gjenbruk av eksisterende vei på strekningen Tvedestrand–Risør for å ta hensyn til natur og	Nye Veier har gjennomført en verdioptimalisering etter høringen av planforslaget i 2021. Målet med arbeidet var å

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			<p>matjord. Stiller spørsmål ved hvorfor dagens trasé mellom Lunde og Akland (ca. 10 km) ikke kan gjenbrukes, og mener naturinngrepene ved ny trasé virker uforholdsmessig store. Etterspør om gjenbruk av denne strekningen er vurdert for 2/3-felts vei, eller kun for 4-felts løsning. Avsenderen mener at veien ikke bør bygges overdimensjonert, viser til bred støtte for dette synet, og ønsker også svar på om traséen Tvedestrand–Risør er vurdert med hensyn til fremtidig adkomst til båt og bane.</p>	<p>finne tiltak som kunne redusere kostnadene og miljøbelastningen, og øke nytten i prosjektet gjennom mer gjenbruk av dagens E18. Det har også blitt gjennomført en konsekvensutredning for å finne den veikorridoren som gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. De samlede utredningene viser at en reduksjon fra 110 km/t til 100 km/t muliggjør gjenbruk på større deler av strekningen. Se planbeskrivelsen for ytterligere informasjon, samt plankart og planbestemmelser for regulerte løsninger. Kommunedelplanen har til hensikt å fastsette korridor for fremtidig E18. Ytterligere prinsipper for standard og utforming av samferdselsanlegget avklares i forbindelse med en detaljregulering.</p> <p>Eksempellinje for firefelts motorvei basert på gjenbruk av dagens E18 mellom Lunde og Akland er utredet, men ikke anbefalt hovedsakelig på grunn av stor usikkerhet i anleggsgjennomføringen.</p>
46	46-1	Tormod Hagelia	<p>Mener at Gamleveien på strekningen fra Fosstveit til Amtmannsvingen har for dårlig standard for den nåværende og forventede trafikkmengden, og er ikke egnet som omkjøringsvei, spesielt under anleggsperioden. Påpeker at veien bør oppgraderes og få et adskilt gangfelt, fordi skoleungdom uten rett til skoleskyss må gå langs denne veien.</p>	<p>Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.</p>
	46-2	Tormod Hagelia	<p>Det bør ses på mulighet for etablering av vei eller gangvei med lys fra Gamleveien til Søsterdalen gjennom Hasseldalen, der terrenget er flatt. Dette, sammen med gang- og sykkelvei fra Songe, vil bedre tilgjengeligheten til byen for innbyggere i østre del av kommunen og redusere både avstand og høydemeter over Bergsmyr.</p>	<p>Dette er utenfor Nye Veiers mandat og ligger utenfor plangrensen. Samtidig legger ikke kommunedelplanen føringer som er til hinder for at løsningen kan vurderes nærmere i en videre prosess.</p>
	46-3	Tormod Hagelia	<p>Viktig å støydempe den nye veien, særlig i fjellskjæringen langs dalen. Støyproblemene er allerede betydelige og økende, og forventer at mer trafikk og høyere hastighet på</p>	<p>Planbestemmelsene sikrer at T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging skal legges til grunn for utforming av reguleringsplanen.</p>

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			ny vei vil forverre situasjonen for beboere som bor høyere opp på motsatt side av dalen.	
<b>47</b>	<b>47-1</b>	<b>Torunn Lindal</b>	Trasé 20 kommer altfor nær bebyggelsen, og det vil bli utfordrende for de som bor i Bordalen. Mye av det nære turområdet blir også ødelagt for beboere i Lindal. Støtter fortsatt trasé 40.	Innspillet tas til orientering.
<b>48</b>	<b>48-1</b>	<b>Trond Glidje</b>	Er bekymret for at stadig flere tiltak (viltgjerder, veier, fyllinger og utbygging) gjør det vanskeligere for vilt å trekke fritt i området Rødmyr–Gårdalen–Bjørnstad. Mener at viktige trekkveier mellom Bergehagane/Myklebostadheia og videre mot kysten gradvis blir blokkert, og at planlagte fyllinger og mulig videre utbygging kan forverre situasjonen. Understreker behovet for å se viltpassasjer og trekk i en større helhet, fordi mange små inngrep til sammen gir store negative konsekvenser for både små og store dyr. Har lagt ved utsnitt med markeringer av vilttrekk.	Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.
	<b>48-2</b>	Trond Glidje	Ser at det står at Holtsveien skal bestå, kanskje lenger bro ved Rødmyr. Vil påpeke viktigheten av tilgang mot Amtmannsvingen for større kjøretøy fra Gliddi/ Myklebostad-Nygård så det tåler laster og har tilhørende kapasitet/bredden/høyder for tømmerbiler, lastebiler, lastebiler med høy last da det ikke kan tas retning Fianesvingen på grunn av for dårlig vei i den retningen.	Se svar til punkt 48-1.

### 2.3.3 Risør kommune

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
49	49-1	<b>Gunhild R. Konnestad</b>	Mener det er uheldig å vedta trasé for E18 som kommunedelplan uten en helhetlig planlegging av hele strekningen videre mot Gjerstad. Dette låser trasévalg og gjør det vanskelig å ta hensyn til viktige verdier utenfor planområdet, som kulturminnene (gravhauger) på Moland.	For strekningen Akland-Lindtjenn er det allerede en eksisterende vei med 2-3 felt og fartsgrense 90 km/t. Videre planlegging her vil i hovedsak skje innenfor gjeldende byggegrense etter veiloven, og det er derfor ikke vurdert som nødvendig å utvide plangrensen med båndlegging av dette området. Se kapittel 13 i konsekvensutredningen for mer informasjon.
	49-2	Gunhild R. Konnestad	Mener at planen i for liten grad ivaretar trafiksikkerhet og bomiljø på Akland, og frykter både store belastninger i anleggsfasen og at veien raskt kan bli for dårlig. Viser til E18 Akland-Broklandsheia.	Innspillet tas til orientering.
	49-3	Gunhild R. Konnestad	Ønsker alternativ 40 som vil gi mulighet for en moderne vei med kurvatur og bredde nok til 130 km/t. Ved å bygge viltoverganger/tunneler og å tilbakeføre deler av nåværende E18 til natur, vil man kunne ta hensyn til natur og klima samtidig som man ivaretar bomiljøene og kulturminneverdiene både på Akland og Moland.	Nye Veier har gjennomført en verdioptimalisering etter høringen av planforslaget i 2021. Målet med arbeidet var å finne tiltak som kunne redusere kostnadene og miljøbelastningen, og øke nytten i prosjektet gjennom mer gjenbruk av dagens E18. Det har også blitt gjennomført en konsekvensutredning for å finne den veikorridoren som gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Utredningene viser at 100 km/t muliggjør gjenbruk på større deler av strekningen og øker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Dette er viktige faktorer som gir bedre forutsetninger for gjennomføring av fremtidig E18. Se planbeskrivelsen for ytterligere informasjon, samt plankart og planbestemmelser for regulerte løsninger.
50	50-1	<b>Halvor André Røysland</b>	Ser at det er planlagt en vei mellom Øylandsdal og Vinterkjær. Bruknatten fungerer i dag som en viktig viltovergang på eksisterende trasé, og det er derfor avgjørende at den planlagte veien ikke ødelegger denne viltovergangen.	Plassering og utforming av faunapassasjer vil bli nærmere vurdert i en helhetlig sammenheng, i forbindelse med en detaljregulering.
51	51-1	<b>Inger Sofie Øylandsdal</b>	Uttrykker frustrasjon over å ha levd med usikkerhet rundt nye veiplaner i Øylandsdal i flere tiår. Den manglende avklaringen har hatt store psykiske og fysiske konsekvenser for beboerne, samtidig som dagens E18 gir økt støy, trafikkfarlige situasjoner og redusert bokvalitet.	Nye veier har justert plankart og planbestemmelser, og bebyggelsen i Øylandsdalen berøres ikke lenger av kommunedelplanen. Se revidert plankart for mer informasjon.

Nr.	Nr.	Innsender	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
			<p>Avsenderen ønsker en trygg ny vei. De mener grensen er nådd for hvor lenge eierne av eiendommene kan holdes i uvisshet, og ber om å bli kjøpt ut så snart kommunedelplanen er vedtatt, eventuelt tidligere, da eiendommene uansett vil bli sterkt berørt og ubeboelige i anleggsperioden.</p>	
52	52-1	Roy Langseth	<p>Peker på at Vinterkjær i dag fungerer som et viktig kollektivknutepunkt, med pendlerparkering og god plass til at busser kan vente på hverandre slik at korrespondanser fungerer og reisende får sømløs transport. I de fremlagte tegningene er det ikke vist et slikt vente- og oppstillingsområde, kun holdeplasser i begge retninger. Dette innebærer at bussene bare kan gjøre korte stopp og ikke vente, noe som gjør stoppet mindre attraktivt enn i dag og kan være avgjørende for om busselskapene velger å bruke Vinterkjær. Understreker også at lokale busser må ha mulighet til å vente på fjernbusser, og at pendlerparkering er viktig for lokalbefolkningen for å kunne parkere bilen og ta buss videre, for eksempel til Oslo. Dette er avgjørende for at kollektivtransporten skal være et fullverdig alternativ til bil.</p>	<p>Innspillet tas til orientering. Dette vil inngå som en del av arbeidet og bli vurdert i forbindelse med en detaljregulering.</p>

## 2.4 Medvirkning i forbindelse med høring og offentlig ettersyn

Underveis i planprosessen har det blitt avholdt møter med ulike interessentgrupper. Målet med møtene har vært å gi informasjon, skape dialog rundt løsninger, og å involvere innbyggere, organisasjoner og myndigheter. Under følger en oversikt over interessenter det er avholdt møter med i forbindelse med høring og offentlig ettersyn.

<b>Interkommunalt plansamarbeid (IKP)</b>	Det har vært møter med IKP-styret og underutvalget. Møtene har hatt som hensikt å orientere IKP om prosjektets fremdrift og status.
<b>Informasjonsmøter</b>	I høringsperioden ble det avholdt informasjonsmøter i Tvedestrand og Risør kommuner. Møtene ble avholdt i rådhusene, den 15.09.2025 i Tvedestrand og 16.09.2025 i Risør. Hensikten var å informere befolkningen om innholdet i planforslaget og å svare på spørsmål.
<b>Åpen kontordag</b>	Nye Veier avholdt åpen kontordag for begge kommuner den 02.09.2025. Hensikten var å få innbyggernes synspunkter på planforslaget og å svare på spørsmål. Møtet ble avholdt hos Nye Veier på Rugtvedt.
<b>Særmøter</b>	Nye Veier har avholdt møte med Statsforvalteren i Agder 12.12.2025 om innsigelsene til kommunedelplanen. Det har i etterkant av møtet pågått en dialog med statsforvalteren om frafall av innsigelsen.