



20.06 | 19

Oppsummering av høringsuttalelser etter høring / offentlig ettersyn av planforslag for E18 Dørdal – Grimstad

Oppsummering av uttalelser forslag til kommunedelplan med forslagsstillers kommentar

Dokumentinformasjon

Oppdragsnr:	616937
Prosjektfasenr	119103
Oppdragsnavn:	Kommunedelplan for E18 Dørdal – Grimstad
Dokument nr.:	Dok-E-004

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	20.06.2019	Til sluttbehandling	T. Birkeland A. Fyksen L. S. Rø Å.M.R. Flesseberg	E. O. Herstad	K.K. Galleberg
01	26.06.2019	Mindre tekstlige justeringer i kap 4	A. Fyksen	E. O. Herstad	K.K. Galleberg

INNHold

1	INNLEDNING	4
2	GENERELL OPPSUMMERING.....	5
2.1	OVERSIKT OVER HØRINGSUTTALELSER FRA MYNDIGHETER.....	7
2.2	OVERSIKT OVER HØRINGSUTTALELSER FRA ORGANISASJONER, LAG OG FORENINGER	7
2.3	OVERSIKT OVER HØRINGSUTTALELSER FRA PRIVATPERSONER.....	9
3	UTTALELSER FRA MYNDIGHETER.....	15
3.1	REGIONALE MYNDIGHETER.....	15
3.2	KOMMUNER	53
4	UTTALELSER FRA ORGANISASJONER, LAG OG FORENINGER	78
5	UTTALELSER FRA PRIVATPERSONER	124
5.1	HØRINGSUTTALELSER ANG BAMBLE KOMMUNE:	124
5.2	HØRINGSUTTALELSER ANG KRAGERØ KOMMUNE:	124
5.3	HØRINGSUTTALELSER ANG DRANGEDAL KOMMUNE.....	125
5.4	HØRINGSUTTALELSER ANG GJERSTAD KOMMUNE:	126
5.5	HØRINGSUTTALELSER ANG VEGÅRSHEI KOMMUNE:.....	126
5.6	HØRINGSUTTALELSER ANG RISØR KOMMUNE:	127
5.7	HØRINGSUTTALELSER ANG TVEDESTRAND KOMMUNE:	128
5.8	HØRINGSUTTALELSER ANG ARENDAL KOMMUNE:	128
5.9	HØRINGSUTTALELSER ANG GRIMSTAD KOMMUNE:.....	129
5.10	ENDRINGER AV PLANFORSLAGET SOM FØLGE AV HØRINGSUTTALELSER.....	130
6	VEDLEGG.....	132

1 INNLEDNING

På vegne av styret for det interkommunale plansamarbeidet har Nye Veier lagt ut forslag til kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad til høring og offentlig ettersyn etter plan- og bygningslovens § 5-2 og § 11-14.

Planforslaget ble vedtatt lagt ut på høring av Styret i det interkommunale plansamarbeidet 10.4.2019. Høringsfristen er satt til 28.5.2019.

Høring av planforslaget er annonsert i lokale og regionale aviser og berørte myndigheter, samt lag og foreninger, er tilskrevet. Aktuelt planområde for prosjektet omfatter kommunene Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør, Tvedestrand, Arendal og Grimstad.

Innspill og uttalelser er mottatt pr post, e-post og – de fleste – gjennom en web-basert kartportal som også inneholder informasjon om prosjektet. Denne kartportalen er omtalt som Medvirkningsportalen i annonsering og informasjonsmøter.

Denne rapporten omfatter en oversikt over innkommende innspill og uttalelser i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad. Rapporten gir en oversikt over avsendere, sammendrag av innholdet i og kommentarer til innspillene og uttalelsene. Avsenderne er gruppert etter:

- myndigheter
- organisasjoner, lag og foreninger
- privatpersoner i hver av de berørte kommunene

Det er kommet inn mange innspill til planforslaget. Alle høringsuttalelser er oppsummert og kommentert. Høringsuttalelser fra privatpersoner er gruppert for hver kommune.

Alle merknadene med tiltakshavers kommentar er tilgjengelige i Medvirkningsportalen.

Link til Medvirkningsportalen finnes på Nye Veiers hjemmeside:

www.nyeveier.no/prosjekter/e18-soeroest/

Uttalelsene fra offentlige myndigheter er i sin helhet tilgjengelige som eget, utrykt dokument, men finnes også i elektronisk form i Medvirkningsportalen. Den kan også fås ved henvendelse på mail til Nye Veier ved Rune Sølland: rune.solland@nyeveier.no

2 GENERELL OPPSUMMERING

Det har kommet inn til sammen 394 uttalelser – 20 uttalelser fra myndigheter, 112 uttalelser fra organisasjoner og foreninger og 262 uttalelser fra privatpersoner.

Fylkesmannen i Agder og Aust-Agder fylkeskommune har fremmet innsigelser til planforslaget. Flere av innsigelsene går på forhold som kan løses ved justeringer av plankart og bestemmelser. Begge har innsigelse til Nye Veiers anbefalte alternativ i Gjerstad, Risør, Vegårshei og Tvedestrand og ny E18 som dagløsning gjennom Grimstad. Under gjengis de øvrige innsigelsespunktene stikkordsmessig:

- Mangelfull konsekvensutredning og manglende beskrivelse av tiltak som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og evt. kompensere i bygge- og driftsfasen
- Mangelfull utredning av vannmiljøkvalitet
- Risiko for negativ påvirkning av forekomster av elvemusling, ål og dets leveområder
- Mangelfull ROS-analyse
- Bredden på båndleggingssonen og manglende bestemmelser/retningslinjer
- Manglende medvirkning fra barn og unge
- Fremkommelighet for kollektiv og øvrige trafikale virkninger på lokalveinettet
- Metodebruk for verdisetting av jordbruksarealer og manglende føringer for å minimere tapet av dyrka mark
- Kryssløsning på Fjære/Bie
- Tilstrekkelig sikring av viltpassasjer i reguleringsplanfasen
- Innarbeiding av hensynssoner for kulturarv

Det har også kommet uttalelser fra andre myndigheter. Det er fremmet innsigelse fra Statens vegvesen, NVE og Statnett. Innsigelsene går i hovedsak på temaer som er løsbare ved å gjøre justeringer av plankart og bestemmelser.

Fylkesmennene har en samordningsfunksjon for statlige innsigelser. Både Fylkesmannen i Vestfold og Telemark og Fylkesmannen i Agder har kommet med egne uttalelser hvor de vurderer de statlige innsigelsene. Fylkesmennene gir sin tilslutning til de innsigelsene som er fremmet.

Kommunene som er berørt av planforslagene har også kommet med sine uttalelser. Der det er flere korridorer er hver kommune særlig opptatt av det alternativet som medfører minst konsekvens for kommunen. Ellers er de opptatt av å ikke båndlegge for store arealer for å sikre forutsigbarhet både for grunneiere og framtidig næringsutvikling. De er også opptatt av å sikre bindinger for planlegging/bygging av lokalveinettet inkludert tilbud for gående/syklende og for kollektivtrafikken. Flere av kommunene er også opptatt av å sikre miljøinteresser innenfor planområdet, eksempelvis viltpassasjer og friluftslivsinteresser. Kommunene er også opptatt av å komme i gang med reguleringsplanarbeidet for å raskest mulig få klarhet i konkrete løsninger og virkninger for innbyggerne.

Det er mottatt en del uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger. Mye kan tyde på at flere har organisert seg og skrevet felles uttalelser. Disse uttalelsene går i hovedsak ut på ivaretagelse av viltpassasjer i reguleringsplanen, ivaretagelse av bomiljø, spørsmål rundt grunnerverv, behov for trafikksikkerhetstiltak, ivaretagelse av friluftslivsinteresser f.eks. i Fevikmarka og ønsker ikke enkelte traseer som f.eks. daglinje i Grimstad.

Høringsuttalelsene fra privatpersoner går i all hovedsak ut på temaer om lokale forhold som vil bli vurdert i reguleringsplanfasen. Mange er f.eks. opptatt av eksakt plassering av veilinja

som skal bygges og hvordan dette påvirker deres hverdagssituasjon knyttet til støyskjerming, barrierevirkninger for vilt, luftkvalitet, behov for omlegging av adkomster og lokalveier, trafiksikkerhet for skoleveier, forbindelser til nærturområder og negative virkninger i anleggsperioden.

I Bamble kommune er de godt fornøyd med valg av korridor, men er opptatt av hvordan dagens E18 skal gjenbrukes. I Kragerø er mange opptatt av trafiksikkerhet for gående og syklende, både gjennom kryssløsningene på Gjerdemyra og Fikkjebakke, men også på lokalveiene mot Wåsjø/Drangedal og Kragerø/Tangen/Sannidal, samt avgrensningen av båndleggingsområdet i Fikkjebakkeområdet. I Gjerstad er det virkningene for Holtegrenda med beslag av dyrkamark, direkte og visuelle virkninger for boligbebyggelse og støy rundt Abel skole som får mest fokus. Når det gjelder uttalelser knyttet til valg av korridor i Vegårshei, Risør og Tvedestrand er saken litt delt. Innbyggerne i Vegårshei er mest opptatt av å skjerme områdene rundt Eksjø, mens innbyggerne i Risør er mest opptatt av å skjerme bomiljøene i rundt Akland/Moland og Torbjørnsdalen. Innbyggerne i Tvedestrand er opptatt av å skjerme bebyggelsen rundt Fosstveit bru og unngå Sandvannet.

I Arendal er mange opptatt av at den beste løsningen for trafikkavvikling er det anbefalte alternativet med halve kryss. Videre ønsker de avklaringer om tunnelløsningen gjennom Rannekleivområdet. For Grimstad er det kryssløsningen på Fjære/Vik, løsninger for å redusere virkningene for friluftslivet spesielt i Fevikmarka og Hauslandstjenna, samt tunnelløsningen gjennom byen/Frivoldalen som er mest kommentert.

Det er mange som ønsker at deler av traseen legges i tunnel for å løse støy, visuelle virkninger, barrierevirkninger for vilt og for å ivareta spesielle miljøinteresser. Et av prosjektets hovedmål er at prosjektet skal være et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Det betyr at er kostnaden ved å bygge og drifte veien større enn nytten samfunnet har av den nye veien så er den nye veien ikke samfunnsøkonomisk lønnsom. Det vil si at tunneller som i utgangspunktet har høye anleggs- og driftskostnader bare bør anlegges der de negative konsekvensene er så store at de kan forsvare en slik investering. Derfor ønsker Nye Veier generelt færrest mulig og kortest mulige tunneler av hensyn til anleggs- og driftskostnader. Tunneler har høye investeringskostnader, blant annet på grunn av strenge krav til utforming og sikkerhetsutstyr, og de krever som regel en omkjøringsvei ved behov for stenging. Det koster opp mot ti ganger så mye å drifte enn tunnel sammenliknet med vei i dagen blant annet på grunn av krav til sikkerhetsutstyr som har en relativt kort levetid.

Det er også mottatt flere konkrete forslag til hvordan veilinja bør utvikle seg i arbeidet med reguleringsplanen. Flere er også opptatt av muligheter for å få avklart behovet for grunnverv så fort som mulig.

2.1 Oversikt over høringsuttalelser fra myndigheter

Under følger oversikt over hvilke myndigheter som er kommet med høringsuttalelse.

	Myndighet
1	Fylkesmannen i Vestfold og Telemark
2	Fylkesmannen i Agder
3	Aust-Agder fylkeskommune
4	Telemark Fylkeskommune
5	Statens vegvesen Region sør
6	Jernbanedirektoratet
7	Norges vassdrags- og energidirektorat
8	Kystverket sørøst
9	Statnett
10	Avinor
11	Den norske kirke Agder og Telemark bispedømme
12	Direktoratet for mineralforvaltning
13	Riksantikvaren
14	Bamble kommune
15	Kragerø kommune
16	Gjerstad kommune
17	Vegårshei kommune
18	Risør kommune
19	Tvedestrand kommune
20	Arendal kommune
21	Grimstad kommune

2.2 Oversikt over høringsuttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger

Under følger oversikt over hvilke organisasjoner, lag og foreninger som er kommet med høringsuttalelse. Flere har kommet med flere uttalelser. Disse er kun nevnt med en oppføring i lista.

	Organisasjon	Dato
1	Solvang gård	29.04.2019
2	Farsjø vel	29.04.2019
3	Norges Lastebileier-Forbund Agder	29.04.2019
4	Bringsværeveien	04.05.2019
5	Agder Utvikling AS	07.05.2019
6	Klingremoheia Vel	09.05.2019
7	IL Express	09.05.2019
8	Dørdal vel, Rørholt vel og Bakkeveien veilag	10.05.2019
9	Stedalen veilag	10.05.2019

	Organisasjon	Dato
10	Sannidal Utleiebygg	10.05.2019
11	AMFI Kragerø	10.05.2019
12	Grimstad Bys Vel	10.05.2019
13	Havrefjell Turlag	13.05.2019
14	Risør Viltlag	16.05.2019
15	Kragerø Næringsforening	20.05.2019
16	Songe Vel	20.05.2019
17	Arendal Viltlag	20.05.2019
18	Nersten/Gjennestad Jaktlag	20.05.2019
19	Ytre Haugen Grunneierlag/jaktlag og grunneier mot Brokelandsheia	20.05.2019
20	Kragerø Senterparti	21.05.2019
21	Kragerøvassdragets Grunneierlag, Vestmar Sauavlslag, Sannidal Skogeierlag, Mo vel, Sannidal JKK, Storval Øst, Jaktlag, Sannidal Bondelag.	21.05.2019
22	Solstrålen barnehage as	23.05.2019
23	Kragerø folkemøte	23.05.2019
24	Songe Vel og Torbjørnsdalen-Moland Vel	23.05.2019
25	Rose Eiendom AS	23.05.2019
26	Leder Storvald Kragerø Øst.	23.05.2019
27	Farsjø velforening	23.05.2019
28	Ranviga Vel	23.05.2019
29	Tykkåsen Vel, Fevik	24.05.2019
30	Risør Bondelag	24.05.2019
31	Sannidal Skogeierlag	24.05.2019
32	Naturvernforbundet i Grenland og Telemark	24.05.2019
33	Rannekleiv Vel	24.05.2019
34	Torbjørnsdalen og Moland vel	25.05.2019
35	Kragerø Sør Bestandsplanområde	27.05.2019
36	Risør By as	27.05.2019
37	Tvedestrand Viltlag	27.05.2019
38	Holt og Vegårshei Bondelag	27.05.2019
39	Fjære Barnehage	27.05.2019
40	FAU ved Jappa skole	27.05.2019
41	Songe jaktlag	27.05.2019
42	Hausland/Rosenlunde veilag	27.05.2019
43	Mo Jaktlag	27.05.2019
44	Naturvernforbundet	27.05.2019
45	J.J. Ugland Companies	27.05.2019
46	Frivoll Vel	27.05.2019

	Organisasjon	Dato
47	Aust-Agder og Telemark Bondelag	27.05.2019
48	Mærsteg Jaktlag	27.05.2019
49	Akland og Røysland jaktlag	27.05.2019
50	Rørholt vel. Dørdal Vel. Bakkeveien veilag	27.05.2019
51	Esketveit Jaktlag	27.05.2019
52	Skåtøy skogeierlag	28.05.2019
53	Akland Vel	28.05.2019
54	Kragerø Energi AS	28.05.2019
55	Skjerka Fellesfløtning	28.05.2019
56	Nidelven Bruk Sætra & Sætra ANS	28.05.2019
57	Bastafjell jaktlag	28.05.2019
58	Fiære Entreprenør AS	28.05.2019
59	Entreprenørfirma Leif Øygarden AS	28.05.2019
60	Fevik Vel	28.05.2019
61	Sannidal Historielag	28.05.2019
62	Vannområdet Kragerøvassdraget/ Erik Næsland. Leder for styringskomiteen.	28.05.2019
63	Kragerø Viltnemnd	28.05.2019
64	Folkeaksjonen for E-18 i tunnel - Grimstad	28.05.2019
65	Mo vel med flere	28.05.2019
66	Forum for natur og friluftsliv Agder	28.05.2019
67	Fjære Vel	28.05.2019
68	Moen Vel	28.05.2019
69	Beboere og grunneiere Wåsjø-Holtane-Farsjø	28.05.2019
70	Beboere Wåsjø-Holtane-Farsjø	28.05.2019
71	Søndeled bondelag	28.05.2019
72	Risør Venstre	28.05.2019
73	Bondelaget	28.05.2019
74	Vestmar Bestandsplanområdet	28.05.2019
75	Kragerøvassdragets grunneierlag	28.05.2019
76	Natvig og Nedenes jaktlag	31.05.2019

2.3 Oversikt over høringsuttalelser fra privatpersoner

Under følger oversikt over privatpersoner som er kommet med høringsuttalelse. Komplette liste over hvem som har kommet med høringsinnspill finnes i vedlegg.

Det er mottatt 262 høringsuttalelser fra private i medvirkningsportalen og via e-post. Høringsuttalelser som er mottatt via e-post er lagt inn i medvirkningsportalen.

Tabellene under oppsummerer hvem som har sendt inn høringsinnspill i hver enkelt kommune. Personer som har sendt inn flere høringsinnspill er kun tatt med en gang og registrert med dato for første innspill.

	Privatpersoner Bamble kommune	Dato
1	Joachim Engan	29.04.2019
2	Jane Rune og Per Dørdal	20.05.2019
3	Niels Schweigaard	23.05.2019
4	Olav Steinar Bjordam	28.05.2019

	Privatpersoner Kragerø kommune	Dato
1	Thomas Solvang	29.04.2019
2	Morgan Sørensen	29.04.2019
3	Regina Brajkovic	29.04.2019
4	Steinar Våsjø	29.04.2019
5	Jostein Nesland	29.04.2019
6	Siv Johansen	29.04.2019
7	Martin Waasjø Wiig	04.05.2019
8	Michael Hopstock	04.05.2019
9	Asbjørn Tonstøl	10.05.2019
10	Tor Martin Grue	10.05.2019
11	Ole Tommy Nyland	10.05.2019
12	Bjørg Anny Lintvedt	11.05.2019
13	Eirik Dobbedal	11.05.2019
14	Kari Andersen Tisjø og Paul Tisjø	13.05.2019
15	Ørjan Mostad	16.05.2019
16	Bjørnar Tonstøl	20.05.2019
17	Paul Tisjø og Kari Andersen Tisjø	20.05.2019
18	Henrik B. Teigen og Marte Tisjø	20.05.2019
19	Rolf Castor Simonsen	20.05.2019
20	Eirin og Anders Farmen	21.05.2019
21	Knut Jarle Sjørdalen	21.05.2019
22	Joar Auråen	23.05.2019
23	May Tisjø Larsen	25.05.2019
24	Vidar Kristoffersen	25.05.2019
25	Hans Olav Tisjø	25.05.2019
26	Jostein Aarø	25.05.2019
27	Bjørn Thore Finsrud	27.05.2019
28	Inge Roar Snøås	27.05.2019

	Privatpersoner Kragerø kommune	Dato
29	Astrid Wåsjo Simonsen	27.05.2019
30	Magnhild Wastøl	27.05.2019
31	Even Hæhre Ødegaard	27.05.2019
32	Jørn Kilén Jørgensen og Siri Fossen	27.05.2019
33	Mariann og Bjørn Ellefsrød	27.05.2019
34	Jostein Nesland og Elin Moe	27.05.2019
35	Gunnar Wåsjo Simonsen	28.05.2019
36	Bente Mobekk Tangen	28.05.2019
37	Marte Tisjø og Henrik B Teigen	28.05.2019
38	Leif Grønstad	28.05.2019
39	Arno Mong Daastøl	04.06.2019

	Privatpersoner Drangedal kommune	Dato
1	Tor Martin Grue	10.05.2019
2	Svein Vindfjell	10.05.2019
3	Bjørn Vestre	10.05.2019

	Privatpersoner Gjerstad kommune	Dato
1	Karin Øygarden	21.05.2019
2	Thomas Klodvik Østerholt	27.05.2019
3	Kari-Åsne Rye	27.05.2019
4	Per Gunnar Lille-Østerholt	28.05.2019

	Privatpersoner Vegårshei kommune	Dato
1	Arnold Simonstad	07.05.2019
2	Erik Værland	09.05.2019
3	Petter Røh Petersen	23.05.2019
4	Jørgen Fensgård	28.05.2019
5	Astrid Myhre	28.05.2019
6	Gunnar Myhre	28.05.2019
7	Alf Eivind Myren	28.05.2019
8	Alf Eivind Myren, Gunnar Arne Myren, Ellen Myren, Tom Løvli	28.05.2019
9	Steinar Gjerde	28.05.2019

	Privatpersoner Risør kommune	Dato
1	Anette Christensen	29.04.2019
2	Kjersti H. Moen	29.04.2019
3	Rolf Moseid og Grete Svendsen	29.04.2019
4	Morten Akeland	29.04.2019
5	Erik Lindland	09.05.2019
6	Ståle W. Øylandsdal	13.05.2019
7	Jan Gregersen	14.05.2019
8	Nils Andreas Vibe	16.05.2019
9	Harald Elvsåshagen	21.05.2019
10	Kjetil Teigen	23.05.2019
11	Terje Lia	23.05.2019
12	Harald Olimb Norman	23.05.2019
13	Kjetil Steinsrud	24.05.2019
14	Roar Antonsen	24.05.2019
15	Jens Petter Rønningen	27.05.2019
16	Frode Lindland	27.05.2019
17	Kjersti Grannes og Ørjan G. Martinsen	27.05.2019
18	Andre Torbjørnsdal	28.05.2019
19	Kenneth Larsen	28.05.2019
20	Anders Johan Konnestad	28.05.2019
21	Liv Randi Rønningen Dalane	28.05.2019
22	Lars Martin Larsen	28.05.2019
23	Gunstein Dalane	28.05.2019
24	Ivar Tormod Eidet	28.05.2019
25	Gunhild Risdal Konnestad og Kristian Konnestad	28.05.2019
26	Ragnhild Dietrichson	28.05.2019

	Privatpersoner Tvedestrand kommune	Dato
1	Ole Christian Gliddi	29.04.2019
2	Trond Glidje	04.05.2019
3	Raymond Bechen	04.05.2019
4	Nina Hagane og Inge Ramleth	16.05.2019
5	Knut Aas	20.05.2019
6	Roar Solheim	20.05.2019
7	Monica Bredsten og Per Arvid Larsen	23.05.2019
8	Bjørn Ludvigsen	23.05.2019
9	Haldis Hagane	23.05.2019

	Privatpersoner Tvedestrand kommune	Dato
10	Gunnar Skjerkholtdalen	23.05.2019
11	Gerd M. Bredsten	24.05.2019
12	Malla swinburne	27.05.2019
13	Ole Jørgen Granerud	27.05.2019
14	Jørn Løvdal, Lars Langemyr, Odd Erling Hunnes	27.05.2019
15	Ole Jørgen Granerud	27.05.2019
16	Halvor Skjerkholt	28.05.2019
17	Jørgen Varden	28.05.2019
18	Tormod Hagelia	31.05.2019
19	Olav Askliksen	31.05.2019
20	Morten Erichsen	04.06.2019

	Privatpersoner Arendal kommune	Dato
1	Kjell Olsen	29.04.2019
2	Per Ivar Olsen	29.04.2019
3	Peter Zaar	30.04.2019
4	Tor Einar Heidal Olsen	15.05.2019
5	Hans Olav Sorteberg	16.05.2019
6	Sverre Torjussen	16.05.2019
7	Olav Bentsen	20.05.2019
8	Silje Kristine Skogheim	20.05.2019
9	Kai Christoffersen	20.05.2019
10	Geir Roger Strand	23.05.2019
11	Torun Fløistad Rike	24.05.2019
12	Runar Holst Selde	25.05.2019
13	Erik Qvam	27.05.2019
14	Ole Bachke	27.05.2019
15	Ottar Jomås	28.05.2019
16	Trond Talseth	28.05.2019
17	Knut Nordbø	28.05.2019
18	Oda Karoline Gravås	28.05.2019
19	Kjetil Bjønnum	28.05.2019
20	Roy Vidar Svendsen	28.05.2019

	Privatpersoner Grimstad kommune	Dato
1	Paul Jan Thorsnæs	29.04.2019
2	Kim Lilliestierna	29.04.2019
3	Linn Beate Andersen	30.04.2019
4	Øystein Tangås	30.04.2019
5	Rune Stø	04.05.2019
6	Jon Kristian Fiære	07.05.2019
7	Torjus Peter Fiære	07.05.2019
8	Anne Mette Bjørkavåg	09.05.2019
9	Unni Hammering	09.05.2019
10	Harald Næser	10.05.2019
11	John Kristian Haaland	10.05.2019
12	Erik Ness	10.05.2019
13	Sonia Tufte	12.05.2019
14	Trond Nilsen	13.05.2019
15	Kevin Svenningsen	13.05.2019
16	Marit Haslum Madshaven	16.05.2019
17	Glenn Konnestad	20.05.2019
18	Magne Stormo	20.05.2019
19	Cecilie M Kristiansen	20.05.2019
20	Erling Lauvrak	20.05.2019
21	Arnt Christian Bringsverd	20.05.2019
22	Jonny Ervik	21.05.2019
23	Lars Jensen	21.05.2019
24	Carina	21.05.2019
25	Lisbeth Sætra	21.05.2019
26	Eva Gjesdal	23.05.2019
27	Eli Gjesdal Erichsen	23.05.2019
28	Trygve Gjesdal	23.05.2019
29	Øystein Bedford Pedersen	23.05.2019
30	Sidsel Ostad Halvorsen	24.05.2019
31	Einar Morten Molnes	24.05.2019
32	Peter Allan Svendsen	24.05.2019
33	Kristian Konnestad	27.05.2019
34	Ole Petter Fiære	27.05.2019
35	Tørres Veaa	27.05.2019
36	Esben Madshaven	27.05.2019
37	Hilleborg K. Sorteberg	27.05.2019
38	Ingjerd Fiære	27.05.2019

	Privatpersoner Grimstad kommune	Dato
39	Åslaug Iversen	28.05.2019
40	Andreas Fasting Ribe	28.05.2019
41	Magne Aas	28.05.2019
42	Thorhild Omdahl	28.05.2019
43	Kristian Tønnesøl	28.05.2019
44	Kjetil og Gaut Bjønnum	28.05.2019

3 UTTALELSER FRA MYNDIGHETER

Det er mottatt 21 høringsuttalelser fra myndighetene. 13 av disse er fra regionale myndigheter, og 8 fra de berørte kommunene.

For å komme til enighet om et planforslag er det gjennomført en rekke samhandlingsmøter med regionale myndigheter som har fremmet innsigelser, samt med alle kommunene. Resultatet av denne prosessen blir gjenspeilet i forslagsstillers kommentar under.

3.1 Regionale myndigheter

3.1.1 Fylkesmannen i Vestfold og Telemark

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Forslagsstillers kommentar
<p>Fylkesmannen i Vestfold og Telemark (FMVT) har kommentert planforslaget innenfor sine saksområder, og fremmer ikke innsigelse til planforslaget. Legger til grunn at de kommunale vedtakene innarbeider endringene som følger av referat fra møtet med Nye Veier, Kragerø kommune og Bamble kommune datert 24.5.19.</p> <p>1. Bakgrunn: Viser til bakgrunnen for prosjektet og mål for prosjektet. Planarbeidet er et interkommunalt samarbeid. Den enkelte kommune skal vedta sin del av kommunedelplanen.</p> <p>2. Prosess: Mener at det til tross for sterke føringer for fremdrift, har vært stort fokus på å oppnå gode medvirkningsprosesser. FMVT har deltatt aktivt i planprosessen med intensjon om å være tydelige i tilbakemeldinger for å unngå at prosjektet kommer i konflikt med nasjonale interesser. Vil særlig fremheve</p>	<p>Nye Veier tar til orientering at FMVT ikke fremmer innsigelse til planforslaget, og viser til samhandlingsprosessen mellom partene.</p> <p>1. Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p> <p>2. Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p>

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Forslagsstillers kommentar
<p>GIS-portalen som et nyttig verktøy i gjennomgang av planområdet.</p> <p>3. Båndleggingszone Dørdal-Telemark grense: Anbefalt eksempellinje danner grunnlag for det båndlagte området. Båndleggingen innebærer bygge- og deleforbud i 4 år fra vedtatt plan. Bygge- og deleforbudet skal gi nødvendig tid til å utarbeide reguleringsplan uten at tiltak som er til hinder for planlegging og bygging av ny E18 gjennomføres. Båndlagt område er i utgangspunktet foreslått på 500 meters bredde. Planbestemmelsene inneholder generelle bestemmelser og bestemmelser for avgrensede områder som skal ivareta viktige hensyn/interesser i reguleringsplanarbeidet.</p> <p>4. Fylkesmannens rolle: FMVTs miljøavdeling skal med hjemmel i pbl § 3-2 påse at planer etter loven ikke er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser innenfor miljø, landbruk, samfunnsikkerhet, folkehelse eller barn og unges interesser.</p> <p>5. Miljøavdelingens vurdering: 5.1 Innledning FMVT har konsentrert seg om problemstillinger det er hensiktsmessig at løses på kommunedelplannivå. En rekke forhold får sin avklaring på reguleringsplannivå, og FMVT bemerker at det ved utarbeidelse av reguleringsplan kan oppstå forhold som kan utløse innsigelse.</p> <p>FMVT har i planforum 28.3.19, regionalt møte 6.5.19 og i møte med Nye Veier, Kragerø kommune og Bamble kommune 24.5.19 belyst følgende forhold ved planen som anses å være i konflikt med nasjonale interesser:</p> <p>1. Korridorbredde Kragerø mot fylkesgrensen er inntil 1000 m bred og medfører usikkerhet mtp vurdering av konsekvenser. Har vist til statlige planretningslinjer hvor det fremgår betydelig skjerping av statlig politikk for å skåne</p>	<p>3. Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p> <p>4. Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p> <p>5.1 Nye Veier merker seg at FMVT forbeholder seg retten til å komme med innsigelse i arbeidet med reguleringsplanen for forhold som først får sin avklaring på reguleringsplannivå.</p> <p>1. Nye Veier tar dette til etterretning.</p>

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Forslagsstillers kommentar
<p>myrområder for inngrep. Konklusjon: Korridorbredde beholdes av hensyn til behov for miljøtilpasninger av veilinja.</p> <p>2. Korridorbredde Åsen/Fikkjebakke er uhensiktsmessig bred. Innlemmer østsiden av Åsen, og et område med rødlistet naturtype Lågurt-eikeskog (N45). Konklusjon: Korridorbredden ved Fikkjebakke innsnevres til å følge Åsens vestlige toppkant.</p> <p>3. Masseforvaltning: Planforslaget omfatter båndlegging for massedeponier ved Dørdal og Beinmålheia, områdene er ikke utredet og vurdert i konsekvensutredningen. Konklusjon: Deponiområder tas ut og det igangsettes en reguleringsprosess med KU for å finne egnede deponiområder.</p> <p>Med henvisning til vedlagte referat fra møtet 24.5.19 anses overstående forhold som avklart. Det fremmes derfor ikke innsigelse til planforslaget. Det forutsettes at plankart og planbestemmelser korrigeres før vedtak fattes. Dersom kommunale vedtak avviker på disse områdene, vil FMVT forbeholde seg retten til å fremme innsigelse til påfølgende reguleringsplaner.</p> <p>5.2 Om konsekvensutredningen Viser til at konsekvensutredningen generelt følger anerkjent metodikk beskrevet i Vegvesenets håndbok V712.</p> <p>5.3 Landskapsvirkning Negative konsekvenser knyttet til terrenngrep og utforming av kryssing ved Bakkevann. FMVT legger til grunn at det velges brukryssing av Bakkevann i samsvar med illustrasjonssymbolene i kartet. Tiltaket er vurdert til å gi «noe miljøskade» ved Tisjø/Tyvann med bru og nye inngrep like sør for Fossekjærra. Tiltaket bryter terrengets former ved Slettefjell-Sunde med «noe negativ» konsekvens for området. FMVT har ikke innvendinger til konsekvensutredningens vurdering av landskapsverdi og potensielle påvirkning i området. Ny vei med dagstrekninger vil påvirke landskapet negativt, men</p>	<p>2. Båndleggingssonen er justert / innsnevret for å ivareta naturtypelokaliteten.</p> <p>3 Foreslåtte deponiområder er tatt ut av plankartet og bestemmelsene, og er erstattet med en generell bestemmelse om at det skal utarbeides en masseforvaltningsplan med konsekvensutredning som en del av reguleringsplanarbeidet.</p> <p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p> <p>5.2 Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p> <p>5.3 Nye Veier tar uttalelsen til orientering, og vil jobbe videre med optimalisering av veilinja i arbeidet med reguleringsplanen.</p>

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Forslagsstillers kommentar
<p>båndleggingssonen unngår i hovedsak de mest verdifulle landskapsområdene. FMVT anser ikke at vei innenfor båndlagt område vil komme i vesentlig konflikt med nasjonale landskapsverdier.</p> <p>5.4 Nærmiljø, friluftsliv Viser til Telemark fylkeskommune, som har ansvar for å ivareta friluftinteressene lokalt/regionalt og deres uttalelse. FMVT vurderer at båndleggingen ikke kommer i vesentlig konflikt med områder av nasjonal betydning for friluftsliv. FMVT fremhever at potensialet i form av barrierevirkning og direkte konflikt med viktige lokale/regionale friluft/rekreasjonsinteresser i enkelte områder kan være betydelige (områdene Bakkevann, Postveien, Hullvann og Tisjø). FMVT legger til grunn at optimalisering og lokal tilpasning følges opp i reguleringsplanprosessen(e).</p> <p>5.5 Naturressurser – jordbruk Et politisk hovedsatsingsområde å sikre matproduserende areal for fremtida, og få til en kraftig reduksjon i årlig omdisponering av de mest verdifulle jordbruksarealene. Viser til nasjonale føringer for jordvern. Det er knyttet sterke nasjonale jordverninteresser til dyrka og dyrkbar jord i Vestfold og Telemark som er noen av landets beste jordbruksarealer. Det er ikke til å unngå at det går tapt dyrka/dyrkbar mark ved etablering av 4-felts E18. FMVT er tilfreds med at foreslåtte korridor i stor grad unngår arealer med dyrka/dyrkbar mark og forutsetter at dette følges opp i den videre prosessen med optimalisering av veilinja. Minner om at det er svært viktig å unngå å unødig omdisponere areal ved arealer som i dag er på grensen til drivverdige av hensyn til driftsmessig lønnsomhet.</p> <p>5.6 Naturmangfold Fysiske inngrep i form av nedbygging og arealbeslag med påfølgende fragmentering av leveområder er den viktigste årsaken til tap av naturmangfold i Norge. FMVT er kjent med at det gjennom planprosessen er</p>	<p>5.4 Nye Veier tar uttalelsen til orientering, og vil jobbe videre med optimalisering av veilinja i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>5.5 Nye Veier tar uttalelsen til orientering, og vil jobbe videre med optimalisering av veilinja i arbeidet med reguleringsplanen. Forholdet til jordvernet er også nedfelt i planens bestemmelser.</p> <p>5.6 Nye Veier tar uttalelsen til orientering, og vil jobbe videre med optimalisering av veilinja i arbeidet med reguleringsplanen. Plankartet og planbestemmelsene er justert og skiller mellom naturverdier og viltpassasjer. Planbestemmelsen om</p>

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Forslagsstillers kommentar
<p>arbeidet systematisk for å begrense negative konsekvenser for naturmangfold. Det er gjennomført et omfattende feltarbeid. FMVT kan ikke se at planforslaget kommer i vesentlig konflikt med naturverdier av nasjonal verdi. Planlagt korridor unngår i stor grad områder med viktige naturverdier og det er lagt inn soner for vilttrekk som samsvarer med regionale trekk. FMVT anbefaler at naturverdier av betydning angis som H710_4 - Naturmiljø og at det skilles mellom vilttrekk og områder med viktige naturregistreinger.</p> <p>5.7 Støy og luftforurensning Det er utarbeidet støysonekart i samsvar med T1442/2016 og rapport om luftkvalitet i samsvar med T1520/2012. FMVT vurderer at valgte korridor ikke er problematisk mtp støy og luftforurensning. Ved å legge båndlegging på vestsiden av Åsen i Kragerø dempes konfliktene vesentlig. FMVT bemerker at det er mangelfullt at det ikke er tatt hensyn til fartsgrense 130 km/t ved beregning av støy og luftforurensning. Bemerk også at det i støykartet ikke er kartlagt støysoner lavere enn 55dB (gul støysone). Påvirkning av områder som har «stille sone» kan bli negativ uten at dette fremgår av kartet. FMVT forventer at temaene støy og luftforurensning følges opp og konkretiseres ytterligere i reguleringsplanfasen.</p> <p>5.8 Samfunnssikkerhet og beredskap Krav til ROS-analyse følger pbl §4-3. Det er identifisert en rekke farer som kan påvirke veianlegget. Selv om korridoren i store deler ligger utenfor områder med stor sannsynlighet for marin leire, anser FMVT det som uheldig at det ikke er foretatt geotekniske vurderinger i Kragerø og Bamble. Viser til forskrift om KU §17 1.ledd, om at innhold og omfang av KU skal være tilpasset planen/tiltaket og være beslutningsrelevant. Viser til NVEs vurdering og støtter NVEs vurdering om at planforslaget ikke i tilstrekkelig grad angir hvordan sikkerheten mot kvikkleireskred skal ivaretas i videre prosess. FMVT legger</p>	<p>viltpassasje er også noe justert etter uttalelser i høringsperioden.</p> <p>5.7 Nye Veier har registrert uttalelsen. Støy – og luftforurensning vil bli vurdert etter gjeldende regelverk i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>5.8 Nye Veier har registrert uttalelsen. Plankart og planbestemmelser er supplert med hensynssone for kvikkleire i plankartet, samt en bestemmelse om at i områder med marine avsetninger skal sikkerhet mot kvikkleireskred utredes og områdestabilitet ivaretas i arbeidet med reguleringsplanen.</p>

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Forslagsstillers kommentar
<p>til grunn at Nye Veier i samråd med NVE finner en løsning som i tilstrekkelig grad ivaretar hensynet.</p> <p>5.9 Klima FMVT bemerker at det innenfor båndleggingssonen er flere myrområder, mindre vann/bekker som ikke er verdiklassifisert. Fremhever viktigheten av at disse kvalitetene i størst mulig grad blir ivaretatt i videre planlegging. Det følger særskilt av SPR klima at våtmarker, myrer, elvebredder og skog kan dempe effektene av klimaendringer og er viktige å ivareta i arealplanleggingen.</p> <p>5.10 Samordnet transportplanlegging FMVT legger til grunn at utforming av kollektivknutepunkt og tilhørende infrastruktur avklares i samråd med kommunene og veieierne ved utforming av reguleringsplaner. Viser til statlig planretningslinje for SBAT pkt. 4, med presisering om at transportsystem må planlegges for å begrense transportbehov og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.</p> <p>5.11 Drifts- og reguleringsplanfasen FMVT støtter krav til utarbeidelse av miljøprogram i reguleringsplanfasen (jf foreslåtte planbestemmelser pkt. 4.1), og mener at elementer i miljøprogrammet bør gis bindende virkning gjennom reguleringsplanbestemmelsene. FMVT legger til grunn at tiltaket fordrer utslippstillatelse fra FMVT i medhold av forurensningsloven. Viser til at korridoren krysser sårbare vassdrag, erosjonsutsatte jordarter osv. med vesentlig fare for forurensning av sårbare vannforekomster. I området ved Fikkjebakke ligger det eiendommer som særlig må hensyntas (restavfallsdeponi Nilsbukjær 59/99 og Kåsa 59-69). FMVT ønsker tett dialog dersom det planlegges tiltak som berører disse eiendommene.</p>	<p>5.9 Nye Veier tar uttalelsen til orientering, og vil jobbe videre med optimalisering av veilinja i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>5.10 Etter høringsuttalelser er planens bestemmelser om kollektivtransport revidert. Bestemmelsene sikrer nå at det blir gjennomført en utredning som skal belyse tilretteleggingsbehov knyttet til framkommelighet for kollektiv, inkl. løsninger for overgang mellom lokale, regionale og nasjonale ruter, gående og syklende, og dimensjonering av «park and ride» for sykkel og bil. Eksisterende kollektivtilbud skal legges til grunn, og utredningen skal avklare virkningene av ny E18 og evt. avbøtende tiltak.</p> <p>5.11 Nye Veier tar uttalelsen til orientering, og følger opp arbeidet med miljøoppfølging i reguleringsplanen.</p>

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Forslagsstillers kommentar
<p>Oppsummering/konklusjon: Planlegging av ny E18 er et svært omfattende prosjekt. FMVT er i hovedtrekk tilfreds med planforslaget og anser kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkelig for plannivået, basert på interessekonfliktene som finnes i Telemark. Mange interessekonflikter er belyst og valgt korridor unngår i hovedtrekk FMVTs interesseområder. FMVT fremmer derfor ikke innsigelse til planforslaget, men legger til grunn at endringer som gitt i vedlagt referat fra møte 24.5.19 innarbeides i kommunale vedtak.</p> <p><u>Fylkesmannen i Vestfold og Telemark har et samordningsansvar for statlige innsigelser.</u> For Fylkesmannen i Vestfold og Telemark gjelder dette innsigelser fra NVE og Statens vegvesen. Fylkesmannen i Vestfold og Telemark konkluderer i brev, datert 27.5.2019, med at kommunedelplanen strider mot de nasjonale mål NVE og Statens vegvesen er satt til å ivareta.</p>	<p>Nye Veier registrerer synspunktet, og bekrefter at endringer fastsatt i møte 24.5.2019 innarbeides i revidert planforslag.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering, og viser til prosess og avklaringer som er gjort med NVE og Statens vegvesen. Se kommentar NVE og Statens vegvesen under.</p>

3.1.2 Fylkesmannen i Agder

Fylkesmannen i Agder	Forslagsstillers kommentar
<p>Fylkesmannen i Agder (FMA) beskriver planarbeid som svært omfattende, både med tanke på planområdets omfang og kompleksitet. Fylkesmannen mener at deler av beslutningsgrunnlaget har god kvalitet, og fremstår som grundig, godt faglig fundamentert og i henhold til anerkjent metodikk.</p> <p>FMAAs samlede vurdering er likevel at vurderingene av konsekvens er mangelfull for flere temaer som er beslutningsrelevant i denne fasen, og at flere av de interesser vi er satt til å ivareta ikke er tilstrekkelig sikret i planforslaget.</p> <p>FMA vil likevel understreke at store deler av foreslått trasé, både i Arendal og Grimstad, samt i Gjerstad, er lagt i den korridoren som best følger opp nasjonale mål om å samle</p>	<p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p>

Fylkesmannen i Agder	Forslagsstillers kommentar
<p>naturinngrep, hindre nedbygging av natur og dyrka mark, og utnytte eksisterende infrastruktur.</p> <p>Krav om utredninger er fastsatt i planprogrammet. FMA fremhever følgende krav om utredninger (gjengitt i stikkordsform):</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tunnelløsning Grimstad: muligheten for å skåne kulturmiljø, landbruks- og friluftsinnterese * Arendal – Grimstad: utrede veigeometri tilpasset fartsgrense 110 km/t * Klima: klimabudsjett for alle alternativ i KU * Lokale- og regionale virkninger: Synliggjøre hvilke muligheter/svakheter som oppstår, og hva som er sannsynlig utvikling, herunder kollektivknutepunkt og kollektivtransport. <p>FMA viser til sin omfattende deltagelse i planarbeidet, og om deres tidlige og tydelige signaler til planarbeidet. FMA hevder deres medvirkning reflekteres i for liten grad.</p> <p>FMA hevder planprogrammet har fulgt opp nasjonale krav og forventninger på en tilfredsstillende måte i prosjektets effekt- og resultatmål.</p> <p>FMA påpeker at det er lagt ned mye godt arbeid, men en samlet vurdering er at det mangler vesentlige vurderinger av konsekvens for noen temaer som er beslutningsrelevante. Krav i KU-forskriftens kap. 5 er ikke oppfylt, realistiske alternativer er ikke vurdert og krav til medvirkning fra barn og unge er ikke tilfredsstillt.</p> <p>FMA omtaler planens bestemmelser som vage og upresise, og at de ikke gir tilstrekkelig vilkår for å unngå, begrense, istandsette og kompensere for vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jfr. KU-forskriftens §29.</p> <p>FMA fremmer innsigelse på følgende punkt: Fylkesmannen fremmer innsigelse til mangelfull konsekvensutredning, og manglende beskrivelse av tiltak som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og ev. kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og</p>	<p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Når det gjelder innsigelsespunktene som gjengitt viser Nye Veier til oversendelsesbrev til Fylkesmannen, datert 12.6.2019, hvor det foreslås hvordan innsigelsene kan svares ut. Nye Veier ber FMA om å trekke sine innsigelser med bakgrunn i oppklaringer, presiseringer,</p>

Fylkesmannen i Agder	Forslagsstillers kommentar
<p> samfunn i bygge- og driftsfasen, jf. KU-forskriften §§ 19 og 23. </p> <p> Fylkesmannen fremmer innsigelse til mangelfull utredning av vannmiljøkvalitet. Det er ikke synliggjort om planforslaget kommer i konflikt med godkjent regional vannforvaltningsplan, og vurderingene av hvorvidt kravene i vannforskriften § 12 er oppfylt, er ufullstendige. </p> <p> Fylkesmannen fremmer innsigelse til planforslaget, da det ikke er vist at dette kan gjennomføres på en måte som ikke innebærer risiko for nevneverdig negativ påvirkning på nasjonalt viktige forekomster av elvemusling (VU) og ål (VU) og deres leveområder i området Risør - Tvedestrand. Dette gjelder både anleggs- og driftsfase. </p> <p> Fylkesmannen fremmer innsigelse til mangelfull ROS-analyse, og implementering av ROS-analysen i plankart og bestemmelser. </p> <p> Fylkesmannen fremmer innsigelse til bredden på båndleggingssonen, og til manglende bestemmelser og retningslinjer. </p> <p> Fylkesmannen fremmer innsigelse til manglende medvirkning fra barn og unge, jf. pbl. § 5-1 siste ledd. </p> <p> Fylkesmannen fremmer innsigelse til at fremkommelighet for kollektivtrafikk ikke er tilstrekkelig utredet eller vektlagt som premiss for planforslaget, jf. SPR for BATP. </p> <p> Fylkesmannen fremmer innsigelse til metodebruken for verdisetting av jordbruksarealene, fordi denne ikke får klart fram hvilken verdi disse faktisk har. </p> <p> Fylkesmannen fremmer innsigelse til planforslaget, fordi det mangler føringer for det videre planarbeidet som vil kunne </p>	<p> avklaringer og endringer i plandokumentene som gitt i brevet. </p>

Fylkesmannen i Agder	Forslagsstillers kommentar
<p>minimere tapet av dyrka mark ved Sunde/Holtegrenda i Gjerstad kommune.</p> <p>Fylkesmannen fremmer innsigelse til trasé 4A og 5B (begrunnet i vannmiljø og oppsplitting av sammenhengende naturområder og påvirkning av økosystemtjenester).</p> <p>Fylkesmannen fremmer innsigelse til dagløsning i Grimstad, (begrunnet i store konflikter med nasjonale og regionalt viktige verdier for ikke-prissatte tema).</p> <p>Fylkesmannen fremmer ut fra dette innsigelse til kryss på Bie i Grimstad (begrunnet i konflikt med store verdier for både naturmangfold og dyrka mark).</p> <p>Til hvert av innsigelsespunktene over er det i høringsuttalelsen/innsigelsesbrevet oppgitt en del tiltak som må på plass før innsigelsen kan løses.</p> <p>I tillegg til innsigelsene fremmer FMA følgende faglige råd: Fylkesmannen gir faglig råd om at det, i nytt planforslag, innarbeides tiltak og/eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser, jf. SPR for klima. Ut fra de målsettingene prosjektet har satt seg, og i lys av nasjonale føringer, er det en sterk forventning om at dette følges opp.</p> <p><u>Fylkesmannen i Agder har et samordningsansvar for statlige innsigelser.</u> For Fylkesmannen i Agder gjelder dette innsigelser fra NVE, Statens vegvesen og Fylkesmannens miljøvernavdeling. Fylkesmannen i Agder konkluderer i brev, datert 6.6.2019, med at innsigelsene fra Statens vegvesen er relevant og saklig begrunnet, og ikke i motstrid med innsigelsene fra NVE og Fylkesmannens miljøvernavdeling. Fylkesmannen i Agder konkluderer med at innsigelsen kan fremmes for det interkommunale plansamarbeidet.</p>	<p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering, og følger dette opp i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering, og viser til prosess og avklaringer som er gjort med NVE, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Agder, miljøvernavdelingen. Se kommentar NVE, Statens vegvesen under, og Fylkesmannens miljøvernavdeling i dette kapittelet.</p>

3.1.3 Aust-Agder fylkeskommune

Aust-Agder fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>1. Fylkesutvalget i Aust-Agder slutter seg til korridorvalget i kommunedelplan E18 Dørdal-Grimstad, men fremmer innsigelse til følgende forhold:</p> <p>a) Indre alternativ (hovedalternativet) for E18 mellom Buråsen i Gjerstad og Barlinddalen i Risør, med kryss i Barlinddalen. Alternativ 1 bør velges, men med justert linje nord for Sandvann.</p> <p>b) Alternativ med åpen dagløsning fra Bieheia til Øygardsdalen gjennom Grimstad.</p> <p>c) Gravfelt id 61382 ved Bringsvær må angis med hensynssone 730 og skal bevares.</p> <p>d) Bergkunst id 109736 ved Bergemoen må bevares, planen avgrensning på nordsiden av E18 må reduseres østover til dagens fv. 420 og til dagens E18.</p> <p>e) Bestemmelser og hensynssoner knyttet til viltpassasjer må konkretiseres for tilstrekkelig forutsigbarhet for hvordan dette skal løses i detaljregulering.</p> <p>f) Det må tas inn en bestemmelse som sikrer at trafikale virkninger for lokalveinettet, herunder støy, blir utredet i reguleringsplan. Behov for</p>	<p>Nye Veier registrerer uttalelsen. Når det gjelder innsigelsespunktene som gjengitt viser Nye Veier til oversendelsesbrev til Aust-Agder fylkeskommune, datert 12.6.2019, hvor det foreslås hvordan innsigelsene kan svares ut.</p> <p>a) Nye Veier anbefaler den vestre korridoren fordi denne gir best samfunnsnytte, som er ett av prosjektets hovedmål.</p> <p>b) For åpen dagløsning fra Bieheia til Øygardsdalen vises det til samhandling mellom regionale myndigheter, kommunene og Nye Veier etter at høringsperioden er avsluttet. På grunn av usikkerheter i kunnskapsgrunnlaget er det signalisert at det er akseptabelt at båndleggingssonen beholdes, og at den evt snevres inn ved sluttbehandlingen som følge av økt kunnskap fra grunnboringer som gjennomføres etter sommerferien.</p> <p>c) Hensynssone rundt gravfeltet innarbeides i plankartet.</p> <p>d) Det viser seg at bergkunsten ligger utenfor planområdet, og er således ikke berørt.</p> <p>e) Bestemmelser og hensynssoner for viltpassasjer justeres. Plankartet endres slik at viltpassasjer og viktige naturtyper skilles ut som egne underkategorier av hensynssoner. Bestemmelsene justeres for å gi mer forutsigbarhet i reguleringsplanarbeidet.</p> <p>f) Det tas inn en bestemmelse som sikrer at trafikale virkninger for lokalveinettet utredes i arbeidet med reguleringsplanen. Spesifikt for Harebakken-Nednes nedfelles det i</p>

Aust-Agder fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>fremkommelighetstiltak for buss, tilrettelegging for myke trafikanter og øvrige tiltak på lokalveinettet som følge av ny E18 i området Harebakken-Nedenes (inkl. Stoa og Myrene) må bli lagt til grunn for utarbeiding av reguleringsplan.</p> <p>2. Fylkesutvalget har følgende merknader:</p> <p>a) Dersom det ikke blir innvilget avvik fra avstandskrav for kryss i Arendal, må det utredes en løsning med fulle kryss på henholdsvis Nedenes og Heidalen.</p> <p>b) Område angitt som «H710_7 – annen lokalvei» (fv. 42 over Myrene i Arendal) må inngå i øvrig hensynssone og detaljreguleres samtidig med ny E18.</p> <p>c) Det må stilles tydeligere krav til utredning og dokumentasjon av behov for løsninger knyttet til kollektiv, sykkel og gange for alle kollektivknutepunkt i forbindelse med detaljreguleringsplan.</p> <p>d) Foreslått kryss ved Fjære i Grimstad kommune frarådes sterkt. Det bør utredes et alternativ ved Spedalen.</p> <p>e) Det bør tilstrebes en vesentlig mindre konfliktfylt løsning ved Fevikmarka i Grimstad, og det bør gjennom bestemmelse stilles krav til utredning av ytterligere kompensierende tiltak.</p> <p>f) Båndleggingssonen bør innsnevres i så stor grad som mulig for å begrense negativ virkning for omgivelsene.</p> <p>3. Fylkesrådmannens innspill knyttet til plankart og bestemmelser tas til etterretning.</p>	<p>bestemmelsene at det skal utredes om etablering av ny E18 medfører behov for fremkommelighetstiltak for buss, tilrettelegging for myke trafikanter og øvrige tiltak på lokalveinettet.</p> <p>a) Søknad om fravik er godkjent av Vegdirektoratet.</p> <p>b) Nye Veier ønsker ikke at områder som er angitt som H170_7 skal inngå i øvrige hensynssone og detaljreguleres samtidig med ny E18. Fv. 42 over Myrene er tatt ut av båndleggingssonen i henholdt til enighet ved inngåelse av egen avtale mellom kommunen og Nye Veier.</p> <p>c) Det innarbeides en planbestemmelse som sikrer nødvendige utredninger av tilretteleggingsbehov for kollektiv i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>d) Etter samhandling med Grimstad kommune er det bestemt at krysset flyttes til Spedalen.</p> <p>e) I plankartet er det i høringsutkastet lagt inn hensynssone nærmiljø. Og i bestemmelsene er det nedfelt at det skal søkes etter løsninger som tar hensyn til bo- og nærmiljøkvaliteter. Skadereduserende tiltak skal vurderes.</p> <p>f) Det er viktig for planens fleksibilitet i den videre planfasen at båndleggingskorridoren ikke er for smal. Båndleggingskorridoren blir grundig gjennomgått etter uttalelser som er mottatt i høringsperioden, og blir justert der det er mulig.</p> <p>3. Nye Veier tar dette til orientering.</p>

Aust-Agder fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>4. Fylkesrådmannen gis fullmakt til å avgi høringsuttalelse dersom kommunedelplanen legges ut på ny høring.</p> <p>2. Sammendrag Planforslaget ivaretar i stor grad de innspill som fylkesutvalget ga i forbindelse med høring av planprogram 4.12.18. Fylkesrådmannen anbefaler innsigelse, se punkter over, og mener at planforslaget kan forbedres på flere områder, se punkter over. Fylkesrådmannen mener det bør være mulig å finne gode løsninger som sikrer at planen kan godkjennes i kommunene som planlagt ved å videreføre den gode dialogen og samarbeidet som har vært i planprosessen nå i slutfasen.</p> <p>3. Bakgrunn for saken Uttalelsen fra fylkeskommunen er sluttbehandlet i fylkesutvalget av hensyn til fremdrift og høringsfrist.</p> <p>3.1 Tidligere vedtak og andre føringer Viser til uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid, 26.6.18, sak 18/13, og til uttalelse til planprogram 4.12.18, sak 18/107.</p> <p>3.2 Implementering av anbefalinger fra sams veiadministrasjon Faglig forvalter av fylkesvegnettet (Statens vegvesen) har gitt innspill og faglig tilråding til forhold ved planen som det bør fremmes innsigelse til. Fylkesrådmannen er enig i foreløpig uttalelse fra Statens vegvesen, og har innarbeidet tilrådingene.</p> <p>4. Generelle vurderinger og merknader <u>Planprosess</u> Planarbeidet har blitt gjennomført ila svært kort tid når man tar i betraktning omfanget og kompleksiteten av kommunedelplanen. Det har vært krevende å følge prosessen innenfor den snevre tidsrammen som har stått til rådighet pga. kompleksitet, omfang, antall aktører. Prosessledende beslutninger knyttet til siling/utvalg av korridorer frem</p>	<p>4. Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>2. Nye Veier tar dette til orientering, og viser til kommentarer over i pkt. 1a-f.</p> <p>3. Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>3.1 Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>3.2 Nye Veier har registrert dette, men kan ikke se at fylkesutvalget har fremmet innsigelse til manglende beskrivelse av standard på nye tilførselsveier eller manglende rekkefølgekrav i bestemmelsene om tiltak på fv. 42. For øvrig vises det til Nye Veiers kommentar til innsigelse pkt. 1f).</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p>

Aust-Agder fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>mot offentlig ettersyn har vært vanskelige å forstå.</p> <p>Plankoordinator har vært svært verdifull for partene for å sikre informasjonsflyt og løfte frem diskusjoner underveis.</p> <p>Konsulentgruppa har laget en kartbasert innsynsportal med bakgrunnsinformasjon som ligger til grunn for konsekvensutredning, linjealternativene, innspill og planforslag. Denne har vært svært nyttig for å følge planarbeidet.</p> <p>Plankoordineringsgruppe på tvers av kommunene, fylkeskommunene, fylkesmenn og Statens vegvesen har ikke fungert optimalt pga. korte tidsfrister i prosjektet.</p> <p>Pga. planarbeidet har gått parallelt/delvis overlappet høringsperioder har det vært utfordrende at forslag til løsninger har blitt justert underveis. Flere steder har det kommet forslag som formelt ikke er en del av planforslaget. Det forventes at dette rettes opp frem mot endelig behandling i kommunene.</p> <p>Fylkeskommunen har lagt til rette for diskusjon av planarbeidet i regionalt planforum 7.6.18, 19.3.19 og 3.5.19.</p> <p>Fylkesrådmannen har bidratt med innspill knyttet til fylkeskommunens ansvarsområder, bla kollektiv, friluftsliv, vann, vilt, planfag og kulturminner. Flere av disse temaene må detaljeres ytterligere på neste plannivå.</p> <p><u>Plankart</u> Formålet med planen er å båndlegge en korridor for fremtidig regulering og bygging av E18. Rettsvirkningen av planen er at det innenfor denne sonen ikke vil være tillatt å iverksette tiltak som kan vanskeliggjøre gjennomføring av E18. Hensynssonen for båndlegging har rettsvirkning i 4 år, men kan forlenges. Eksempellinja i veikartet viser veilinja som ligger til grunn for KU. Ifb.</p>	<p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering, og vil innarbeide dette materialet i revidert planforslag etter behov.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering, og svarer punktet ut enkeltvis eller henviser til andre steder i kommentarene hvor dette er omtalt.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p>

Aust-Agder fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>reguleringsplan vil hele båndleggingskorridoren kunne bli vurdert for fremtidig vei.</p> <p>Planforslaget båndlegger en korridor med bredde som varierer mellom 200 meter til over en km på det bredeste. Usikkerheten for omgivelsene og grunneiere øker med bredden på korridoren. Korridoren er bredest ved kryssalternativer for Risør. For å redusere negative konsekvenser bør sonen innsnevres så mye som mulig før sluttbehandling. Arbeid med reguleringsplan bør igangsettes så tidlig som mulig der det er store arealbruksinteresser, for eksempel i området Harebakken-Stoa. Det er viktig at utviklingen i disse områdene ikke hemmes i større grad enn nødvendig.</p> <p>Fylkesrådmannen mener det er nødvendig å nyansere planens hensynssoner ytterligere ved å tilføre hensynssoner for ulike ikke-prissatte interesser. Dette er særlig viktig tatt i betraktning metodikken som er brukt i KU.</p> <p>Det er forventet at kryssplasseringer blir avklart i kommunedelplanen. Fylkesrådmannen bemerker at symboliseringen ikke følger standarden, og at denne må endres, og at standard symbolisering av kollektivknutepunkt benyttes.</p> <p>Fylkesutvalget ønsket at lokalisering av konstruksjoner måtte fastsettes på hensiktsmessig måte, i tillegg til funksjons- og kvalitetskrav. Eksempellinja skiller mellom vei i dagen, bru og tunnel, men denne må regnes som retningsgivende. Fylkesrådmannen tar til etterretning at det er begrensninger mht. overordnet plannivå, og legger til grunn at eksempellinja svarer ut forventningen.</p>	<p>Nye Veier er kjent med usikkerhetene for eiendommene som ligger innenfor den båndlagte korridoren. For kommentar til foreslått bredde på korridoren, se pkt. 2f.</p> <p>En forutsetning for å kunne igangsette planarbeidet er en vedtatt kommunedelplan hvor alle innsigelser er løst, samt at prosjektet blir prioritert i Nye Veiers utbyggingsportefølje.</p> <p>Nye Veier tar innspillet til orientering, og mener at dette er ivaretatt på et nivå som er tilpasset kommunedelplan. Nye Veier viser til konkrete innspill til endringer i hensynssone under punktet «Bestemmelser» under.</p> <p>Kryssplassering blir avklart i kommunedelplanen. Planforslaget blir revidert og utformet etter gjeldende SOSI-standard. Det legges inn symbol for kollektivterminal der det ikke er sammenfallende med kryssplasseringen. I tillegg er det lagt inn en egen bestemmelse for tilrettelegging for kollektiv i kryssområdene.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering, og mener planforslaget er utformet med et detaljeringsnivå som er tilstrekkelig for dette plannivået.</p>

Aust-Agder fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>Bestemmelser</p> <p>Fylkesrådmannen mener følgende bestemmelser må konkretiseres:</p> <ul style="list-style-type: none"> - krav til utredning og dokumentasjon av virkninger for lokalveinett, herunder støy samt behov for løsninger knyttet til kollektiv, sykkel og gange ifbm kollektivknutepunkt - krav til viltpassasjer - krav til utredning og oppfølging av kulturminner <p>Fylkesrådmannens innspill til justering av plankart og bestemmelser er vedlagt uttalelsen.</p> <p>Konsekvensutredningen</p> <p>KUen består av mange delrapporter som er svært tungt tilgjengelig. Dette skyldes omfanget av planen, de mange alternativene og linjekombinasjonene beskrives til dels på ulik måte, men også at vurderingene som legges til grunn kan være vanskelig sporbare. Dette gjelder både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, og er knyttet til verdivurdering av interesser i planområdet, vurdering av konsekvens, forbehold om avbøtende tiltak og usikkerhet i anslag knyttet til prissatte konsekvenser.</p> <p>Fylkesrådmannen vurderer at kunnskapsgrunnlaget synes dekkende, men at verdisetting av ulike interesser, gradering av konflikt og vurdering av konsekvens i en del tilfeller reiser spørsmål. Eksempelvis er jordbruksinteressene i Grimstad klart undervurdert, mens alle vann/vassdrag har fått like høy verdi. Tilnærmingen for ulike utredningstema er svært ulik. Tema naturmangfold bygger på registreringer som gir klart avgrensede</p>	<p>Alle forslagene om endringer av planens bestemmelser er vurdert og omtalt i pkt. 1e (viltpassasjer) og 2c (utredninger av virkninger for lokalveinettet) over. For kulturarv er det bevisst at kun de delområdene med stor verdi markeres i plankartet med egen hensynssone for videre oppfølging. Det gjøres ikke endringer på de nevnte områdene:</p> <ul style="list-style-type: none"> *utvide hensynssonen ved Bringsvær mot Sæveli fordi delområdet har middels verdi, *hensynssone rundt gruvene ved kryssing av Nidelva mot kryss på Nedenes fordi delområdet har middels verdi. *Det legges ikke inn hensynssone rundt kulturmiljøet på Høgedal kirkegård og Solberg gruver, da disse ligger utenfor båndleggingssonen. *Det legges ikke inn hensynssone for ny tilførselsvei fordi området har middels verdi. *Det legges ikke inn hensynssone ved Moland og Torbjørnsdalen fordi planalternativ 1 ikke er et aktuelt alternativ. <p>Nye Veier tar dette til orientering. Utredningene for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er gjennomført etter metoden beskrevet i Statens vegvesens veileder V712 Konsekvensanalyser</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering. Utredningene for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er gjennomført etter metoden beskrevet i Statens vegvesens veileder V712 Konsekvensanalyser.</p> <p>I planforslaget er det vist en eksempelveilinje. Eksempelveilinja er ikke juridisk bindende. I arbeid med reguleringsplaner skal alltid planforslagets virkninger for miljø og samfunn beskrives.</p>

Aust-Agder fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>objekter som verdsettes etter en klar metodikk. Tema som landskap, friluftsliv, by- og bygdeliv fremstår som mer diffuse. Selv om dette dels skyldes metodikk og ulike tema, bidrar det til at enkelte tema kan bli underkommunisert eller at særlig viktige områder ikke stikker seg frem.</p> <p>Det legges til grunn at KU av gitte linjealternativ har vært utslagsgivende for korridorvalget. I detaljregulering kan det bli utredet en annen linje innenfor samme korridor, og da kan det bli vurdert om utredningsplikten er oppfylt (primært for alternativer som avviker fra dagens E18-korridor). Båndleggingssonen bør ikke være bredere enn nødvendig.</p> <p><u>Kollektiv</u> Virkning for kollektiv er svakt utredet. Det er ikke gjort vurderinger på systemnivå (hvordan fremtidig system skal kunne trekke veksler på ny E18), kun mulig utforming av kollektivknutepunkt og systematisering av lokale, regionale og nasjonale ruter. Det er ikke gjort dimensjoneringsberegninger for innfartsparkering, behov for fremkommelighetstiltak for buss eller tilgjengelighet for myke trafikanter til kollektivknutepunkt. Fylkesrådmannen har gitt innspill underveis i samråd med SVV og AKT.</p> <p>Ny E18 vil i stor grad fremme privatbil som fremkomstmiddel, men i tråd med 0-vekstmålet må E18 planlegges som best mulig busstrasé for regionale og nasjonale linjer. Lokalisering av kryss og kollektivknutepunkt er avgjørende, og må utformes for effektiv av/påstigning og overgang til lokale linjer. Utfordringen synes størst i Grimstad og Arendal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Øygardsdalens funksjon vil bli vesentlig endret - Kryss ved Fjære synes dårlig med hensyn på kollektiv - Fremkommelighet for buss i Arendal må sikres. Fylkesrådmannen ber om tydelige generelle krav til utredning og dokumentasjon av behov for løsninger 	<p>Evt. endringer i veilinjas påvirkning på omgivelsene vil bli ivarettatt og beskrevet i reguleringsplanens dokumenter.</p> <p>Se pkt. 1 f.</p> <p>Det legges opp til holdeplasser og innfartsparkering ved alle kryss, samt kollektivknutepunkt der det blir vurdert som nødvendig. I planens bestemmelser er det nedfelt at det skal gjennomføres en utredning av framkommeligheten for kollektiv med nødvendige tiltak i arbeidet med reguleringsplanen. Utredningene skal belyse hvilke virkninger nye kryss på E18 får for kollektivtrafikken, og påpeke evt. avbøtende tiltak.</p>

Aust-Agder fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>knyttet til kollektiv, sykkel og gange for alle kollektivknutepunkt som grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplan.</p> <p><u>Kulturminnevern</u> Fylkesrådmannen har fokusert på kulturmiljøer og kulturlandskaper og i mindre grad på enkeltobjekter, og det er underveis i planarbeidet spilt inn kjente kulturminner med tilhørende verdi/bevaringsverdighet.</p> <p>Nyere tids kulturminner: KU kulturarv er utført på en faglig god måte med god dialog gjennom prosessen. Selv om det fremgår at enkelte elementer blir direkte berørt, har den foreslåtte planavgrensningen ivaretatt de viktigste regionale og nasjonale kulturminner og landskaper. Helheten og totaliteten er ivaretatt på en god måte.</p> <p>Automatisk fredede kulturminner: Arkeologiske registreringer er først pålagt i reguleringsplanfasen. Aust-Agder fylkeskommune er i gang med arkeologiske registreringer i dialog med Nye Veier. Det er gjort funn av nye automatisk freda kulturminner, og det må påregnes at antallet øker. Planforslaget er ikke tilstrekkelig utredet til å kunne si om det er konflikt med automatisk fredede kulturminner. Arealbruken har ikke en direkte rettsvirkning for automatisk fredete kulturminner, og vil først blir avklart gjennom reguleringsplan, også for tiltak som er unntatt plankrav.</p> <p><u>Vannmiljø:</u> Viser til regional plan for vannforvaltning i vannregion Agder 2016-2021 for rammer for miljømål for vannforekomstene i regionen. Alle tiltak som påvirker vannmiljø må vurderes iht. denne.</p> <p>Viser til bestemmelsene pkt 2.1.5 Vannforurensning. Bestemmelsene bør vise til vannforskriften og være tydelig på at det ikke skal forekomme forurensning som</p>	<p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>I planbestemmelsene står det at rensiltak skal tilpasses vannforekomsten sårbarhet. Dette hjemles av eget regelverk.</p>

Aust-Agder fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>forringer miljøtilstanden i vannforekomstene.</p> <p>I temarapport Vannmiljø, strekning 4 Skorstøl-Lindland er påvirkning til Molandsvannet (drikkevannskilde) og elvemusling nedstrøms Aklandstjenna avgjørende for konsekvensvurderingen. Fylkesrådmannen mener at verdien av disse vannforekomstene må gjenspeiles i kommunedelplanen og ber om hensynssone naturmiljø H710_4 for Aklandstjenna og Aklandsbekken som gir tydelige føringer for reguleringsplanarbeidet.</p> <p>5. Kommunevise tilbakemeldinger til planforslaget: <u>Gjerstad</u> - Bru over Lille Østerholdt vil skåne dyrka mark - Nærføring til Sunde skole (Abel skole) kan gi utfordringer som må vurderes nærmere i reguleringsplan - Det er vist viltkryssinger i samsvar med påviste trekk</p> <p><u>Risør</u> Fylkesutvalget fremmer innsigelse til hovedalternativet mellom Buråsen og Barlinddalen: - Alternativet kommer i konflikt med viktige, regionale friluftsinnteresser knyttet til Eksjø og gir unødig fragmentering av naturområde. - Er den klart dårligste løsningen for industriområdet ved Moland, et særlig viktig område for næringslivet i østregionen. - Det er ikke knyttet krav om tilbakeføring av dagens E18 mellom Moland og Pinesund bru som ville blitt en nødvendig reststrekning som ikke ville bli klassifisert som fylkesvei.</p> <p>Fylkesrådmannen foretrekker alternativ 1: - 7 km mindre vei i relativt urørt natur, utnytter 5 km mer av dagens E18, mindre oppsplitting av natur og mindre konsekvenser for ikke-prissatte tema.</p>	<p>Båndleggingssonen ved Aklandstjenna blir strammet opp og avgrenset mot vannflaten. Det blir lagt inn hensynssone for naturmiljø med føringer for reguleringsplanarbeidet.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering. Beslag av dyrka mark, virkninger for Abel skole og viltkryssinger vil bli fulgt opp i arbeidet med reguleringsplanen. For endringer i plandokumentene for viltpassasjer – se pkt. 1e.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering. Det er enighet om at det anbefalte alternativet føres frem til sluttbehandling i kommunestyrene. Det er vurdert og vil bli lagt inn en optimalisert løsning av eksempelveilinjen for å minimere de negative virkningene for Eksjø. Båndleggingskorridoren er strammet opp forbi Eksjøområdet. For industriområdet på Moland er det vist en ny tilførselsvei fra foreslått kryssløsning ved fv. 416. Avklaringer omkring tilbakeføring av dagens E18 mellom Pinesund bru og Moland blir konkret vurdert i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering. Det er enighet om at det anbefalte alternativet føres frem til sluttbehandling i kommunestyrene.</p>

Aust-Agder fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>- Hensyn til Moland næringsområde som er en viktig regional arbeidsplass med ca. 500 arbeidsplasser som er viktig for Østre Agder.</p> <p>- Kryss ved Kroktjenn/Sagmyra er bedre egnet enn Barlinddalen (terreng, kollektiv). Viktig med kortest mulig avstand til dagens E18 av hensyn til fleksibilitet for overgang mellom ulike ruter.</p> <p>- Legger til rette for etappevis utbygging Risør-Tvedestrand fra sørsiden av Moland, og opprettholder dagens kryss ved Moland til hele strekningen skal gjennomføres.</p> <p>- Utvidelse ved dagens E18 ved Moland bør skje mot øst for å ivareta kulturmiljø/kulturverdier (sikrer gårdene Moland og Vestigård og gravminnefelt id 113150 samt veihistorie).</p> <p>- Ny tilførselsvei og kryss til Risør kan berøre Vestlandske hovedvei (id 243543), og konfliktgrad her og til ristninger langs Aklandsbekken må avklares i reguleringsplan.</p> <p>Fylkesrådmannen stiller spørsmål ved hvorvidt vurdering av klimaeffekt er vurdert mellom alternativene, og om det ved hovedalternativet er vurdert at strekningen Pinesund-Moland må tilbakeføres.</p> <p><u>Vegårshei</u></p> <p>- Hovedalternativet har uheldig nærføring med Eksjø som rammer regionalt viktig friluftsliv.</p> <p>- Alternativ 1 har negativ virkning for naturområder mellom Kroktjenn og Fosstveit.</p> <p><u>Tvedestrand</u></p> <p>Det har pågått optimalisering av veilinja i høringsperioden. Fylkesrådmannen mener det er avgjørende at konflikt ved Sandvann (i alternativ 1) løses og at eksempellinje endres før endelig planforslag.</p>	<p>Klimaeffektene av tiltaket er vurdert for alle de utredede alternativene. Virkningene av en evt. tilbakeføring av dagens vei mellom Pinesund og Moland inngår ikke i regnskapet, og vil først bli synliggjort i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering. Det er enighet om at det anbefalte alternativet føres frem til sluttbehandling i kommunestyrene.</p> <p>Det er vurdert og vil bli lagt inn en optimalisert løsning av eksempelveilinjen for å minimere de negative virkningene for Eksjø. Båndleggingskorridoren er strammet opp forbi Eksjøområdet</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering. Det er enighet om at det anbefalte alternativet føres frem til sluttbehandling i kommunestyrene.</p>

Aust-Agder fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>Korridoren medfører vesentlig fragmentering av et større, sammenhengende utmarksområde, og negativ konsekvens for friluftsliv, jakt og skogbruk, vannmiljø og økosystemtjenester. Indre korridor unngår konflikt ved Åsvannet. Viltkryssinger er i samsvar med påviste trekk.</p> <p>Den gamle rideveien mellom Angelstad skysstasjon og Vierli blir berørt i en lengre strekning. Fosstveit bru er fredet, og veianlegget må flyttes lengst mulig unna brua. Det må i reguleringsplan utredes særskilt hvordan ny bru over Storelva kan utformes for å ivareta hensyn til landskapsrommet og kulturmiljøet.</p> <p><u>Arendal</u> Planforslaget legger opp til å følge dagens E18 så langt kurvaturen tillater det. Det er to alternative kryssløsninger. Kun hovedalternativet med halve kryss ved Stoa/Harebakken og Nedenes/Rannekleiv regnes å kunne gi akseptabel trafikkavvikling. Løsningen betinger fravik. Fylkesrådmannen mener det må være feil i plandokumentene at det er vist fullt kryss ved Asdal. Dersom fravik på halve kryss ikke innvilges, må fulle kryss plasseres ved Heidalen og Nedenes. Det må i så fall foretas supplerende konsekvensutredninger av en slik løsning.</p> <p>Harebakken/Stoa: Fv. 42 Myrene har ikke en standard som kan ta imot trafikkøkningen som forventes (økning fra 9000 til 15000 i ÅDT). Det må påregnes betydelige tiltak for å oppgradere denne. Bestemmelsesområde H710_7 må inngå i øvrig båndleggingssone og detaljreguleres samtidig med ny E18.</p> <p>Rannekleiv/Nedenes: Dagens kryss ved Nedenes bør bygges om for mer effektiv betjening. Planforslaget har vist fullt kryss ved Rykeneveien, som kan gi økning i trafikkbelastning forbi Asdal skole.</p>	<p>I arbeidet med reguleringsplan vil en søke etter løsninger for å unngå konflikter med kulturminner. Endelig plassering og utforming av brua over Storelva ved Fosstveit vil bli bestemt i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Søknad om fravik er godkjent av Vegdirektoratet.</p> <p>Se kommentar i pkt. 2b).</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering. Forholdet knyttet til endring av kryss på eksisterende E18 må ses opp mot trafiksikkerhet og vil bli konkret vurdert i arbeidet med reguleringsplan.</p>

Aust-Agder fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>Det må tas inn bestemmelse som sikrer at trafikale virkninger blir utredet, og behov for fremkommelighetstiltak for buss, tilrettelegging for myke trafikanter og øvrige tiltak på lokalveienettet som følge av ny E18 blir lagt til grunn for utarbeiding av reguleringsplan.</p> <p>Planavgrensningen bør ta med fremtidige ramper i kryss ved Nedenes. Krysset bør vurderes ombygget av hensyn til kollektivtrafikk.</p> <p>Videre planlegging må ta hensyn til kulturmiljøene Arendal kirkegård, Høgedal gård, Solberg gruver og Lerestveit gruver.</p> <p><u>Grimstad</u> Planforslaget avskjærer deler av Fevikmarka med dagløsning, og bryter lysløypa. Fevikmarka med Hauslandstjenn er et svært viktig nærturterreng for befolkningen i området, og løsningen bør unngås av hensyn til områdets verdi for friluftsliv og folkehelse. Fylkesrådmannen mener at det bør utredes en alternativ linje, og at kompensierende tiltak vurderes i reguleringsplan.</p> <p>Kryss ved Fjære vurderes som et uheldig grep som frarådes sterkt. Kryss medfører tap av dyrka mark, nærføring til kulturlandskap/Fjære kirkested og gir dårlig løsning for kollektivtrafikk. Fylkesrådmannen mener kryss ved Spedalen/Vik bør utredes videre og erstatte kryss ved Fjære. Kryss ved Spedalen må utvikles som kollektivknutepunkt med innfartsparkering.</p> <p>Planforslaget åpner for dagløsning mellom Bie og Øygardsdalen med bru over Frivoldalen og tunnel. Arealbeslag ved dagløsning vil begrense potensialet for vekst i Grimstad kommune, da en vesentlig del av veksten skal tas sentrumsnært iht nasjonale føringer. Fylkesutvalget fremmer innsigelse til dagløsning med bru over Frivoldalen. Det bør kun søkes løsninger</p>	<p>Se kommentar i pkt. 1f)</p> <p>Planens avgrensning er grundig vurdert, og omfatter det som er nødvendig for å planlegge og bygge ny E18. Arealer som er nødvendig for å koble ny og gammel E18 sammen inngår i båndleggingssonen.</p> <p>I arbeidet med reguleringsplanen vil hensynet til kulturminner bli ivaretatt.</p> <p>Nye Veier er kjent med verdiene i Fevikmarka og Hauslandstjenn. For den delen av ny E18 som går igjennom Fevikmarka er det satt av hensynssone for nærmiljø. Ved videre planlegging vil det søkes etter løsninger for å minimalisere virkningene for området, samt finne skadereduserende tiltak.</p> <p>Etter samråd med Grimstad kommune blir krysset flyttet fra Fjære til Spedalen.</p> <p>Se kommentar i pkt. 1b)</p>

Aust-Agder fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>under bakken av hensyn til dagens bybebyggelse, beboere og fremtidig byutvikling på lang sikt.</p> <p>Øygardsdalen vil sannsynligvis være et viktig kollektivknutepunkt for lokale/regionale linjer, men ekspressbusser vil sannsynligvis ikke betjene krysset pga tap av tid og komfort ved kjøring på lokalvei. Hastighet på fremtidig lokalvei vil ha betydning. Det må legges til rette for kollektivknutepunkt ved Øygardsdalen og fremtidig lokalveisystem må bygges om for effektive kollektivløsninger.</p> <p>Gravfelt (id 61382) ved Bringsvær må bevares sammen med mest mulig dyrka mark. Bergkunst (id109736) og tilhørende landskapsform ved kryss Reddalsveien/fv. 420 på Bergemoen må bevares. Dette er et kulturminne med høy nasjonal verdi, og båndleggingsområdet bør trekkes unna dette.</p> <p>6. Økonomiske konsekvenser Gjennomføring av ny E18 vil forutsette vesentlige tiltak på fylkesveinettet. Omfanget er ikke tilstrekkelig belyst i konsekvensutredningen, og det er svært usikkert hva samlede virkninger vil bli. Omfang av nødvendige tiltak, ansvarsfordeling mm. må avklares mellom Nye Veier og fylkeskommunen på et senere tidspunkt.</p> <p>7. Videre behandling: Dersom det på bakgrunn av høringen blir foretatt endringer i kommunedelplanen av et visst omfang, må planforslaget ut på nytt offentlig ettersyn.</p> <p>Dersom det fremkommer behov for tilleggsutredninger til KU, er det krav til ny høring, med kortere frist til uttalelse. Fylkesrådmannen har fått fullmakt til slik uttalelse i tråd med tidligere vedtak i Fylkesutvalget.</p>	<p>Se kommentar i pkt 1f)</p> <p>Se kommentar i pkt.1c og 1d)</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering, og viser til arbeid med avtaler mellom Grimstad kommune og Nye Veier.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p>

3.1.4 Telemark fylkeskommune

Telemark fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>Fylkesutvalget I Telemark behandlet saken 23.5.2019.</p> <p>Telemark fylkeskommune (TFK) er svært positive til at det ligger an til få motstridende interesser i Telemarks område.</p> <p><u>TFK forventer at følgende innarbeides i planbestemmelser og plankart:</u></p> <p>1. Krysset på Gjerdemyra må utformes som et fullt kryss. I arbeidet med reguleringsplanen må det tas inn bestemmelser om tilrettelegging for kollektivtrafikk som holdeplasser for buss og pendlerparkering.</p> <p>2. Kysset på Fikkjebakke må utformes som et helt kryss. I arbeidet med reguleringsplanen må det tas inn bestemmelser om tilrettelegging for kollektivtrafikk med kollektivknutepunkt sør for E18.</p> <p>3. Oppgradering av fv. 256 må omfatte god framkommelighet og trafikksikre løsninger for myke trafikanter helt ned til Sannidal lokalsenter. Bestemmelsene må justeres og planområdet utvides helt ned til Tangen for å ivareta dette.</p> <p>4. Det skal bygges tilstrekkelig med faunapassasjer slik at ny E18 ikke blir en betydelig barriere for storvilt/småvilt. Minimum en passasje pr 2 km med mindre behovet ikke er åpenbart mindre. Faunapassasjer for storvilt skal som hovedregel ikke kombineres med andre funksjoner.</p> <p>5. Viltpassasjer må framgå som en egen hensynssone i plankartet. De viktigste faunapassasjene er vist i plankartet, men detaljert plassering skal vurderes i reguleringsplanarbeidet.</p> <p>6. Avkjøringsveien fra fv. 256 fra Fikkjebakke og ned mot Sannidal og områdene rundt Gjerde må markeres i</p>	<p>1. Dette er ivaretatt i planforslaget. Bestemmelser knyttet til kollektivløsning i kryss er oppdatert.</p> <p>2. Dette er ivaretatt i planforslaget. Bestemmelser knyttet til kollektivløsning i kryss er oppdatert.</p> <p>3. Dette er ivaretatt i planforslaget. Bestemmelser knyttet til kryss Fikkjebakke er oppdatert med krav om med gang- og sykkelveiforbindelse til Tangen. Planområdet er avgrenset slik at dette er mulig å regulere i den utstrekning som påvirkes av ny E18.</p> <p>4. Bestemmelse om faunapassasjer er oppdatert. Avstandskravet er ikke tatt inn, men det er presisert at det skal bygges tilstrekkelig med passasjer så E18 ikke blir en betydelig barriere og at kun de viktigste faunapassasjene er markert med hensynssone.</p> <p>5. Viltpassasjene er skilt ut som egen hensynssone i kartet.</p> <p>6. Dette er lagt inn i plankartet.</p>

Telemark fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>kartet med hensynssone for kulturarv med tilhørende bestemmelser. Det gir en sterk faglig anbefaling om at de tre automatisk freda kulturminnelokalitetene innenfor planområdet blir tatt vare på gjennom bruk av hensynssone. (Askeladden id 144999, id 145999 og id 160601)</p> <p>7. I arbeid med reguleringsplan skal det tas inn krav om at innsjøer og tjern skal krysses med bru.</p> <p>8. Det må tas inn krav om utredning av etterbruk og funksjon av lokalveinettet i bestemmelsene om videre planarbeid. TFK forutsetter at det finnes løsninger som sikrer gode koblinger til annet lokalveinett og som tar hensyn til myke trafikanter.</p> <p>9. TFK forutsetter at følgekostnader av fv. 211 mot Rørholt og fv. 256 mellom Fikkjebakke og Tangen, samt løsninger for infrastruktur på Fikkjebakke og Gjerdemyra inngår i E18-prosjektet. Dette gjelder også fv. 363 dersom den skal benyttes som adkomstvei til deponiområde og kryssløsninger for fv. 259 og fv. 38 med tilrettelegging for myke trafikanter. Dersom dagens E18 er tenkt nedklassifisert til fylkesvei/omkjøringsvei må veien bygges om til sin nye funksjon og finansieres som en del av prosjektet.</p> <p><u>For øvrig bemerker TFK følgende:</u></p> <p>10. Der dagens E18 krysser både kommune og fylkesgrenser er det viktig at etterfølgende reguleringsplaner ser dagens E18 i et helhetsperspektiv. I kommende planfaser og skisserte avtaler forutsetter</p>	<p>7. Det er tatt inn bestemmelse i planen som sikrer at alle bekker og elveløp på langs og på tvers av veianlegget skal opprettholdes og at bro og kulvert med naturlig bunn skal prioriteres fremfor rørkulverter. For tjern og innsjøer er det tilstrebet å finne veilinjer hvor en unngår inngrep i vannsone. Der det likevel ikke har lyktes å unngå inngrep er det ikke ønskelig å binde opp løsning på kommunedelplannivå. Innspillet tas med som kunnskapsgrunnlag for reguleringsplan.</p> <p>8. og 9. I den utstrekning det er årsakssammenheng mellom belastning som utløser behov for tiltak og veianlegget E18, vil veianlegget kunne belastes prosjektet. Dette vil utredes i reguleringsplanfasen og nødvendige tiltak som følge av E18-prosjektet vil bli innarbeidet i plan og sikret med rekkefølgekrav i reguleringsplan.</p> <p>10. Intensjonen med å se Dørdal-Tvedestrand under ett i KDP er å sikre en best mulig trasé på tvers av kommune- og fylkesgrenser. Dette vil følges opp videre i reguleringsplan.</p>

Telemark fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>Telemark fylkeskommune at det blir søkt etter gode løsninger i samarbeid med veieier, slik at fylkesveiinteresser blir ivaretatt.</p> <p>11. Fv. 256 blir en viktig tilførselsvei til Kragerø. Det er mange interesser knyttet til denne veien (lokaltrafikk, næring, kollektiv, gang- og sykkel, kulturminner). Det blir viktig å se etter løsninger som ivaretar ulike hensyn langs denne veien. Planområdet må utvides ned til Tangen.</p> <p>12. For fv. 38 er TFK opptatt av at det blir tilrettelagt for gående og syklende ved kryssing av E18, tilsvarende gjelder for fv. 157 og fv. 363 (ved behov for deponi).</p> <p>13. Fv. 211 blir trukket fram av Bamble kommune som en flaskehals. Ny E18 vil kunne føre til lengre adkomstvei fra fv. 211 til E18. Mulig løsning kan være direkte kobling mellom fv. 211 og dagens E18. TFK forutsetter på et generelt grunnlag at funksjoner på lokalveinettet som et minimum opprettholdes og om nødvendig bedres som en konsekvens av planlagt veiutbygging av ny E18.</p> <p>14. Det er forventet at det finnes ikke kjente automatisk freda kulturminner innenfor planområdet. Arealbruken vil først bli avklart når de enkelte reguleringsplanene sendes fylkeskommunen som sektormyndighet for kulturminnevern, jf. undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9.</p> <p>15. Det er i dag tre automatisk fredete kulturminnelokaliteter innenfor planområdet (Askeladden id144999, id145999 og id 160601). De automatisk fredete kulturminne ligger nå i områder som er satt av til LNRF. Det er et sterkt faglig råd at disse blir ivaretatt i planen og videre planlegging gjennom bruk av hensynssone, jf. pbl § 11-8 c</p>	<p>11. KDP båndlegger tilstrekkelig areal til at det er mulig å finne gode løsninger for tilførselsveien. Detaljert utforming og ivaretagelse av ulike hensyn sikres i reguleringsplan.</p> <p>12. Avklaring av detaljer rundt koblinger til lokalveisystem samt eventuelle løsninger for gående og syklende blir først fastsatt i reguleringsplan. Opplysningene tas til orientering og legges inn som kunnskapsgrunnlag til reguleringsplanfasen.</p> <p>13. Innspillet tas med som kunnskapsgrunnlag til reguleringsplan. For øvrig vises det til svar til pkt. 8.</p> <p>14. Arealavklaring blir først fastsatt i reguleringsplan. Vi er kjent med potensial for funn av automatisk fredete kulturminner innen båndlagt område i forbindelse med § 9 registreringer.</p> <p>15. De tre automatisk fredete kulturminnene er lagt med egen hensynssone i plankartet i tråd med føringene.</p>

Telemark fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>og d.</p> <p>16. Området rundt fv. 256 fra Fikkjebakke og ned mot Sannidal kom sent inn i prosessen. Tett på fv. 256 ligger det et automatisk freda gravfelt (Askeladden id 160601). Det er ut fra vurderingene som er gjort i planprosessen naturlig at disse områdene kommer inn under bestemmelse 2.2.5. Det bes også om at det legges inn en hensynssone knyttet til kulturmiljø omkring to gravminner (Askeladden id 144999 og id 145999) ved Gjerde.</p> <p>17. Det antas at det endelige valg av veikorridor kommer til å krysse/berøre vann og vassdrag og vil på dette stadiet av planprosessen varsle at det kommer til å bli behov for arkeologisk registrering i vann. Norsk Maritimt museum er myndighet for registrering av automatisk freda kulturminner under vann. I forhold til fremdriftsplan og rekkefølgebestemmelser i forvaltning av arkeologiske kulturminner gjør TFK særlig oppmerksom på at det i vann og vassdrag på strekningen den nye veien skal bygges kan forventes at det er relativt høyt funnpotensiale. Det er derfor gunstig at det legges opp til å avklare konfliktpotensialet tidlig pga. prosess og saksbehandlingstid ved eventuelt dispensasjonssaker.</p> <p>18. TFK er godt fornøyd med hvordan vannforekomstene er ivaretatt, men det bør presiseres at det ved utarbeidelse av reguleringsplan må legges føringer for at vannmiljøet i de berørte forekomstene skal ivaretas på best mulig måte for å hindre forringelse av økologisk og kjemisk tilstand. Til bestemmelsene om vassdrag bør det tilføyes at det ved kryssing av innsjø/tjern bør brukes løsning med bro, for å hindre at leveområder for fisk og andre vannlevende organismer ikke blir fragmentert og redusert.</p> <p>19. For viltpassasjer påpekes det at det er spesielt viktig at tilgrensende områder ikke bygges ned i ettertid, samt at eksisterende</p>	<p>16. Området rundt fv. 256 legges også i hensynssone H710_5 kulturminner med tilhørende bestemmelser.</p> <p>17. Innspillet tas til orientering og følges opp i reguleringsplan.</p> <p>18. Se svar under punkt 7.</p> <p>19. Utforming av viltkryssinger og arealdisponering opp mot dem fastsettes i</p>

Telemark fylkeskommune	Forslagsstillers kommentar
<p>vandringshindre fjernes/tilpasses. Det er også viktig at eksisterende kunnskapsgrunnlag om trekkområder og leveområder benyttes i videre planarbeid. Kommunenes bidrag og innspill, samt kunnskap fra øvrige lokalkjente er derfor svært verdifulle. Man må også ta hensyn til annen tilgjengelig kunnskap. Det vises til håndbok V134 om Veger og dyreliv, samt Statens vegvesens rapport nr.102 om Elgprosjektet i Akershus.</p> <p>20. Det påpekes at det for landskapsverdi er å foretrekke at veitbygging ikke baserer seg på fyllinger, men i hovedsak benytter bruer. Ved fjellskjæringer og andre inngrep er det viktig at eksisterende vegetasjon bevares.</p> <p>21. Det foretrekkes at deponiområder avklares i en egen reguleringsprosess med konsekvensutredning hvor landskap- og naturverdier vurderes spesielt.</p> <p>22. Regional klimaplan for Telemark (2019-2026) ble vedtatt 11. april. Planen har strategi om å «ta klimahensyn i alle offentlige anskaffelser», og denne strategien inkluderer fossilfrie bygg- og anleggsplasser. Telemark fylkeskommune merker seg mål om 40 prosent utslippskutt i byggefasen, som er mål som følger klimamåla for den regionale klimaplanen og er i tråd med det nasjonale klimakuttmålet innen 2030.</p> <p>23. TFK ber om at innspill blir ivaretatt i videre planarbeid, spesielt vedtak knyttet til plankart og planbestemmelser. Dersom dette ikke blir imøtekommet gir det grunnlag for å vurdere påklage av planvedtak i denne fasen, eller innsigelse i senere planfase.</p>	<p>reguleringsplan. Innspillet tas med som kunnskapsgrunnlag til reguleringsplan.</p> <p>20. Detaljer omkring utforming av vei fastsettes i reguleringsplan. Innspillet tas med som kunnskapsgrunnlag til neste planfase.</p> <p>21. Deponiområder er trukket ut av planen i tråd med innspillet.</p> <p>22. Innspillet tas til orientering.</p> <p>23. Innspillet tas til orientering.</p>

3.1.5 Statens vegvesen – Region Sør

Statens Vegvesen - Region Sør	Forslagsstillers kommentar
<p>Statens vegvesen Region sør (SVRS) legger planforslaget av 11.4.2019 til grunn for sin uttalelse. Planendringer utarbeidet i høringsperioden tas ikke inn i høringsuttalelsen.</p> <p>Det vises til SPR-BATP, og reises innsigelse til følgende punkt i planforslaget: Antall kryss reduseres, noe som vil påvirke trafikkmønstrene. SVV mener planforslaget ikke utreder konsekvensene for lokalveinettet i tilstrekkelig grad. Trafikkfordelingen i planforslaget med tilhørende veisystem med nye lokalveier og sammenkoblinger må beskrives bedre. Nedlegging og omdisponering av eksisterende veianlegg må også beskrives. Det fremmes innsigelse på grunn av manglende beskrivelser av konsekvenser for trafikkavvikling på lokalveinettet.</p> <p>ROS må omhandle samfunnssikkerhet, trafiksikkerhet og trafikkavvikling i byggefasen.</p> <p>Det er vurdert som tilstrekkelig med døgnhvileplass på Langrønningen og Grenestøl. Statens vegvesen ønsker å opprettholde kontrollplassen på Østerholtheia, men aksepteres at denne flyttes til Brokelandsheia.</p> <p>Som den del av reguleringsplanarbeidet må det reguleres sammenhengende gang- og sykkelveier fram til kollektivknutepunkt, samt at det må jobbes videre med problemstillingen knyttet til mulighet for kobling mellom lokalbuss og ekspressbuss. Det fremmes innsigelse pga manglende rekkefølgekrav om at alle tilførselsveier, gang- og sykkelveier, kollektivanlegg og innfartsparkeringer som inngår i veianlegget skal bygges samtidig med hovedveianlegget.</p>	<p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering, og har oversendt et brev, datert 12.6.2019 med forslag til hvordan innsigelsene kan svares ut. Nye Veier ber Statens vegvesen om å frafalle sine innsigelser med bakgrunn i endringer i planforslaget som skissert i brevet.</p> <p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering, og jobber videre med dette i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering.</p> <p>Det vises til redegjørelse i brev datert 12.6.2019. Nye Veier ber Statens vegvesen om å frafalle sine innsigelser med bakgrunn i endringer i planforslaget som skissert i brevet.</p>

Statens Vegvesen - Region Sør	Forslagsstillers kommentar
<p>SVRS anbefaler Aust-Agder fylkeskommune å vurdere innsigelse til følgende punkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> -manglende beskrivelse av standard på nye tilførselsveier. -manglende støyutredninger på lokalveinettet -manglende rekkefølgekrav om tiltak på fv. 42 som følge av økt trafikk. <p>Planforslaget redegjør ikke for hvilke fylkesveier som eventuelt skal benyttes som omkjøringsveier i kortere/lengre perioder i anleggsfasen. SVV forbeholder seg retten til å fremme innsigelse til reguleringsplanen dersom det foreslås å benytte deler av fylkesveinettet som er uegnet til slik bruk.</p> <p>Det fremmes innsigelse for manglende støyutredning på lokalveinettet.</p> <p>Bamble kommune: Påpeker at fv. 211 og lokalveisystemet ved Dørdal vil ha behov for ombygging / endring.</p> <p>Kragerø kommune: Bestemmelsen 2.2.1 Kryss Gjerdemyra må også inneholde formulering om framføring av gang- og sykkelvei langs fv. 38. Planen må redegjøre for hvordan fv. 257 skal legges om/kobles mot E18. Ellers er det viktig å legge til rette for kobling mellom ekspressbuss og lokalbuss ved Gjerdemyra. (se innsigelsespunkt om rekkefølgekrav).</p> <p>Bestemmelsen 2.2.1 Kryss Fikkjebakke må det tas inn bestemmelser om tilrettelegging for gang- og sykkelveier helt fra Fikkjebakke til kollektivknutepunkt på Tangen. Det må også redegjøres for dimensjoneringsklasse. (se innsigelsespunkt om rekkefølgekrav).</p>	<p>Nye Veier tar dette til orientering, og viser til kommentar til Aust-Agder fylkeskommunes høringsuttalelse.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>Det vises til redegjørelse i brev datert 12.6.2019. Nye Veier ber Statens vegvesen om å frafalle sine innsigelser med bakgrunn i endringer i planforslaget som skissert i brevet.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>Se brev til Statens vegvesen, datert 12.6.2019.</p> <p>Se brev til Statens vegvesen, datert 12.6.2019.</p>

Statens Vegvesen - Region Sør	Forslagsstillers kommentar
<p>Gjerstad kommune: Ønskelig at dagens E18 skal fungere som lokalvei mellom Brokelandsheia og Sunde bru, samt forbi Abel skole. FV. 76 er ikke egnet som omkjøringsvei. (se innsigelsespunkt om rekkefølgekrav).</p> <p>Vegårshei kommune: Ingen merknader til planforslaget.</p> <p>Risør kommune: Kryssområdene i Risør ser ut til å være utelatt i planbeskrivelsen. I bestemmelsene pkt.2.2.1 kryss til Risør, må framføring av gang- og sykkelveg mellom kollektivknutepunkt og Vinterkjær tas inn. Det er heller ikke redegjort for standard og kryssløsning på ny tilførselsveg fv. 416. (se innsigelsespunkt om rekkefølgekrav og anbefaling om innsigelsespunkt manglende standardbeskrivelse)</p> <p>Tvedestrand kommune: Dagens E18 brytes ved Rømyr. Det er behov for å se på sammenkobling til lokalveinettet. (se innsigelsespunkt for endrede trafikkstrømmer på lokalveinettet).</p> <p>Arendal kommune: SVRS støtter fraviksknaden om halve kryss begrunnet i at halve kryss gir bedre trafikkfordeling. SVRS fremmer innsigelse på følgende punkt for løsningen som er beskrevet i Arendal kommune:</p> <p>Manglende rekkefølgekrav i bestemmelsene om tiltak på fv. 42 som følge av økt trafikk.</p> <p>Manglende rekkefølgekrav i bestemmelsene om tilrettelegging for gående og syklende fram til kollektivknutepunkt i Heidalen, gjelder både dagens E18 som lokalvei og tilførselsvei fra fv. 42.</p>	<p>Se brev til Statens vegvesen, datert 12.6.2019.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>Planbeskrivelsen og planbestemmelsene revideres i tråd med det alternativet som anbefales. Planens bestemmelser er supplert med tanke på framføring av gang- og sykkelvei og kollektivknutepunkt. Det er ikke spesifisert at dette også skal videreføres til Vinterkjær.</p> <p>Se brev til Statens vegvesen, datert 12.6.2019.</p> <p>Se brev til Statens vegvesen, datert 12.6.2019.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering. Fraviksknaden er godkjent.</p> <p>For kommentar til innsigelsene vises det til redegjørelse i brev datert 12.6.2019. Nye Veier ber Statens vegvesen om å frafalle sine innsigelser med bakgrunn i endringer i planforslaget som skissert i brevet.</p>

Statens Vegvesen - Region Sør	Forslagsstillers kommentar
<p>Manglende redegjørelse for dimensjoneringsklasse på tilførselsvei fra fv. 42 til dagens E18.</p> <p>Manglende redegjørelse for omkjøringsvei langs E18 gjennom Stoa.</p> <p>Økt trafikk og dermed redusert trafiksikkerhet, og manglende støyutredning på fv. 407 Bjorbekk-Asdal.</p> <p>Grimstad kommune: Dagens kryss ved Temse stenges. Dette fører til økt trafikk på fv. 407. SVRS er ikke enig i vurderingen av trafiksikkerheten forbi skolen. Dette kan løses med en parallellvei langs dagens E18 mellom nytt kryss og fv. 407. Det må også være en kobling mot fv. 420 mot Fevik.</p> <p>Det legges ikke opp til kryss i Øygardsdalen. All trafikk til/fra Grimstad vest vil føres gjennom Morholtkrysset. SVRS etterlyser utredningene som omtaler den forventede trafikkøkningen og de nye funksjonene som legges til dette krysset. Morholtkrysset må sannsynligvis utbedres til en standard som gjør at krysset har kapasitet og framkommelighet til å ivareta økt trafikk. Dette må tas inn som rekkefølgekrav i bestemmelsene.</p> <p>SVRS fremmer innsigelse på følgende punkt: Manglende parallellvei langs ny E18 mellom nytt kryss og fv. 407, slik at fv. 407 ved Vik skole ikke får økt trafikk.</p> <p>Manglende rekkefølgekrav i bestemmelsene om nødvendige tiltak i Morholtkrysset.</p>	<p>Se brev til Statens vegvesen, datert 12.6.2019.</p> <p>Se brev til Statens vegvesen, datert 12.6.2019.</p> <p>For kommentar til innsigelsene vises det til redegjørelse i brev datert 12.6.2019. Nye Veier ber Statens vegvesen om å frafalle sine innsigelser med bakgrunn i endringer i planforslaget som skissert i brevet.</p> <p>.</p>

3.1.6 Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet	Forslagsstillers kommentar
<p>Hverken KVVU for Grenlandsbanen eller Høyhastighetsutredningen gir grunnlag for å legge formelle føringer på E18-prosjektet Dørdal-Grimstad.</p> <p>Jernbanedirektoratet følger arbeidet med kommunedelplan for E18 for å søke å unngå direkte konflikter mellom veg og bane og å bidra til å finne mulige felles korridorer for veg og bane.</p> <p>Jernbanedirektoratet ser fram til å følge den videre planprosessen.</p>	<p>Høringsuttalelsen om at videre planlegging ikke skal være til hinder for ny Grenlandsbane er registrert.</p>

3.1.7 Norges vassdrags- og energidirektorat

Norges vassdrags- og energidirektorat	Forslagsstillers kommentar
<p>Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) fremmer innsigelse til kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad av følgende grunner:</p> <p>1. Kjente faresone for kvikkleireskred er ikke vist i plankart</p> <p>2. Ivaretagelse av skredssikkerhet er ikke tilstrekkelig vurdert</p> <p>3. Hensynet til overføringsanlegg er ikke tilstrekkelig vurdert</p> <p>Sikkerhet mot kvikkleireskred:</p> <p>Kvikkleireskred kan gå der det er forekomst av jordarter med sprøbruddegenskaper, og der terrenget muliggjør et skred, og utløses ofte av terrengbearbeiding. Kvikkleireskred kan få et stort omfang langt utenfor det utløsende tiltaket.</p> <p>Store deler av planområdet ligger under marin grense, og det kan forventes forekomster av kvikkleire. Statens vegvesen har registrert mange punkter med antatt kvikkleire, uten at skredfare er vurdert. I Grimstad kommune omfatter planområdet kjent faresone for kvikkleireskred (2136 Spedalen). Planforslaget viser ikke hvordan sikkerhet mot kvikkleireskred blir ivaretatt her.</p> <p>NVE har innsigelse til planforslaget fordi kjent faresone for kvikkleireskred ikke er vist i kartet. For å løse denne delen av</p>	<p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering, og har oversendt et brev, datert 12.6.2019 som redegjør for hvordan innsigelsene tas til følge og at endringer i plankart og planbestemmelser innarbeides i revidert plan.</p> <p>1. Kjente faresoner for kvikkleireskred er innarbeidet i plankart og bestemmelser.</p> <p>2. Det er innarbeidet i planens bestemmelser at det ved områder med marine avsetninger skal sikkerhet mot kvikkleireskred utredes og områdestabilitet ivaretas i utarbeidelse av reguleringsplan.</p> <p>3. Hensynet til overføringsanlegget følges opp ved at det innarbeides en hensynssone langs ledningene, og at dette følges opp med planbestemmelse som sikrer drift, vedlikehold og videreutvikling av ledningsnett.</p>

Norges vassdrags- og energidirektorat	Forslagsstillers kommentar
<p>innsigelsen må kjent faresone vises som faresone/hensynssone i plankartet, og det må knyttes bestemmelse om at reguleringsplanen må vise hvordan tilstrekkelig sikkerhet mot skred oppnås.</p> <p>Viser til regional kartlegging av faresoner for kvikkleireskred i Arendal og Grimstad (2017). Det finnes ikke en uttømmende kartlegging av faresoner innen planområdet. Det må påregnes at det finnes flere faresoner også innenfor tidligere kartlagte områder. Viser til NVEs uttalelse til planprogrammet, der planprogrammet inneholde krav om farekartlegging for kvikkleireskred, og nødvendige sikringstiltak skal inngå i grunnlaget for å vurdere korridoralternativene. Slik kartlegging er ikke gjennomført, og det gjenstår mye arbeid for å avklare hvordan tiltaket kan realiseres med tilstrekkelig sikkerhet og nødvendige sikringstiltak. Omfang av sikringstiltak kan bli store (kostnad/inngrep) og NVE mener kartleggingen er beslutningsrelevant ved fastsettelse av korridor. Det foreligger geotekniske vurderinger for Arendal-Grimstad, men ikke for Dørdal-Tvedestrand. Geotekniske vurderinger for Arendal-Grimstad er ikke tilstrekkelig grunnlag for å avklare om tiltaket er gjennomførbart med tilstrekkelig sikkerhet, og nødvendige sikringstiltak. Plandokumentene mangler tydelig angivelse av hvordan sikkerhet mot kvikkleireskred skal ivaretas i videre prosess.</p> <p>NVE har innsigelse til planforslaget fordi ivaretagelse av sikkerhet mot kvikkleireskred ikke er tilstrekkelig vurdert. For å løse denne delen av innsigelsen må det angis bestemmelse som sikrer at sikkerhet mot kvikkleireskred blir ivaretatt gjennom reguleringsplan. NVE anbefaler fremdeles at det gjennomføres faresonekartlegging med tilhørende vurdering av sikringstiltak før kommunedelplanen vedtas.</p>	

Norges vassdrags- og energidirektorat	Forslagsstillers kommentar
<p>Sikkerhet mot flom:</p> <p>I plankartet er eksemPELLINJE vist med brukryssing av alle større vassdrag, og det er i bestemmelse 2.1.2 angitt funksjonskrav til veianlegget. Det er positivt at det angis at alle bekker og elveløp på tvers av traseen skal opprettholdes, med bru eller kulvert med naturlig bunn. <u>NVE anmoder om at det presiseres at veianlegget ikke skal påvirke vannstrømmen ved 200 års flom.</u></p> <p>Allmenne interesser knyttet til vassdragstiltak:</p> <p>NVE har anbefalt at vassdragstiltak avklares i størst mulig grad opp mot vannressurslovens bestemmelser for å gi forutsigbarhet i videre planprosess. Mener at foreliggende planforslag ikke avklarer hvorvidt vei/sikringsanlegg innebærer vassdragstiltak som kan være til skade/ulempe for interesser i vassdrag/sjøen. Dette gir mindre forutsigbarhet knyttet til reguleringsplan. Viser til at dersom vei/sikringsanlegg kan være til skade/ulempe er det krav om alternative tekniske løsninger/lokaliseringer jf vannressurslovens §23. NVE forutsetter at avklaringer etter vannressursloven gjøres ifbm reguleringsplanen, jf. 20 d. Vassdragstiltakene må være tilstrekkelig belyst i reguleringsplanen.</p> <p>Planområdet krysser 4 verna vassdrag. Her kan nye anlegg bare tillates dersom hensynet til verneverdiene i vassdraget ikke taler imot. NVE mener at dette ikke er vurdert i planforslaget.</p> <p>Er positive til at planbestemmelse 2.1.2 angir at bru og kulvert med naturlig bunn prioriteres framfor rørkulvert, og at det er krav om å unngå fiskehindere og opprettholde gyteforhold.</p>	<p>Det er innarbeidet i planbestemmelsene at veianlegget ikke skal medføre uhensiktsmessige konsekvenser ved 200-årsflom med klimapåslag.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering. Den endelige plasseringen av veilinja med tilhørende konstruksjoner vil først bli bestemt i arbeidet med reguleringsplanen. Nye Veier vil jobbe videre med å få avklart forholdene knyttet vannressursloven i reguleringsplanen.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering og vil vurdere dette konkret i arbeidet med reguleringsplanen. Slik som planforslaget er utformet legges det opp til at alle bekker og elveløp skal opprettholdes. Verna vassdrag innenfor båndlagt korridor må inngå i en konkret vurdering.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering, og jobber videre med dette i arbeidet med reguleringsplanen.</p>

Norges vassdrags- og energidirektorat	Forslagsstillers kommentar
<p>NVE mener at oppfylling av masser i dalsøkk og erstatte bru med fylling (jf anleggsgjennomføringsnotat) er i konflikt med planbestemmelse 2.1.2. Dersom bestemmelsen kan tolkes til å åpne for å erstatte bru med fylling, må bestemmelsen skjerpes. <u>NVE påpeker at alle vassdragstiltak som kan være til skade/ulempe for noen allmenne interesser må inngå i reguleringsplanen, og må være tilstrekkelig belyst.</u></p> <p>Anlegg for energioverføring:</p> <p>Det går sentral- og regionalnett gjennom planområdet. Anleggene har konsesjon etter energiloven. Videre planlegging må ta hensyn til drift, vedlikehold og videreutvikling av anleggene. NVE har innsigelse til planforslaget fordi hensynet til overføringsanlegg ikke er tilstrekkelig vurdert. For å løse denne delen av innsigelsen må det tegnes inn hensynssone i et belte langs overføringslinjene, med tilhørende bestemmelse som sikrer hensyn til drift og vedlikeholdt av anleggene ivaretas i reguleringsplan.</p> <p>Oppsummering:</p> <p>Etter som planforslaget i svært begrenset grad belyser nasjonale interesser NVE har ansvar for, kan det ikke utelukkes at mer detaljert kunnskap som kommer fram gjennom reguleringsplan vil gi grunnlag for innsigelse fra NVE.</p>	<p>Nye Veier tar dette til orientering. I den grad det er uoverensstemmelse mellom innholdet anleggsgjennomføringsnotatet og planens bestemmelser er det planenes bestemmelser som gjelder først. Nye Veier vil jobbe videre med å utrede virkningene av eventuelle vassdragstekniske tiltak som er nødvendige for å få gjennomført planen.</p> <p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering, og har oversendt et brev, datert 12.6.2019 som redegjør for hvordan innsigelsene tas til følge og at endringer i plankart og planbestemmelser innarbeides i revidert plan.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p>

3.1.8 Kystverket sørøst

Kystverket sørøst	Forslagsstillers kommentar
<p>Planforslaget legger til rette for etablering av bru over Nidelva. Kystverket Sørøst gjør oppmerksom på at etablering av broer over elver og innsjøer som er farbare med fartøy fra sjøen krever tillatelse fra Kystverket, jf. forskrift om tiltak som krever tillatelse fra Kystverket § 1.</p>	<p>Nye Veier har registrert uttalelsen. Forholdet vil bli ivaretatt i arbeidet med reguleringsplanen.</p>

3.1.9 Statnett

Statnett	Forslagsstillers kommentar
<p>Statnett eier 420 kV ledning mellom Arendal og Bamble. Transmisjonsnettet må tegnes inn i plankartet – ellers varsler Statnett grunnlag for innsigelse. Statnett gir også beskjed at det er varslingsplikt for arbeid i nærheten til ledningen, samt et byggeforbudsbelte. Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttes opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene:</p> <p>Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen og alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.</p>	<p>Varselet om innsigelse er mottatt. Transmisjonsnettet blir tegnet inn i plankartet som en hensynssone, samt at kommunedelplanens bestemmelser blir endret til å ivareta restriksjonene i hensynssonen.</p>

3.1.10 Avinor

Avinor	Forslagsstillers kommentar
<p>Avinor har tidligere uttalt seg i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet ved e-post av 14.06.2018 til Asplan Viak. Avinor har ingen ytterligere merknader i forbindelse med offentlig ettersyn av kommunedelplanen.</p>	<p>Høringsuttalelsen er mottatt.</p>

3.1.11 Agder og Telemark bispedømme – Den Norske Kirke

19 Agder og Telemark bispedømme - Den Norske Kirke	Forslagsstillers kommentar
<p>Foreslått kommunedelplan med de faglige anbefalte traseer ser ut til å være i tråd med det innspill vi tidligere har hatt. En indre korridor for E18 forbi Sannidal kirke vil trolig være den beste i forhold til innvirkning på kirken og kirkegårdens nærområde. Det bør foretas gode støyberegninger pga. planlagt stor hastighet.</p> <p>Vi ser også at støy kan være et problem ved traséen Arendal – Grimstad forbi Høgedal gravplass dersom hastigheten økes ytterligere enn i dag. Dette må utredes.</p>	<p>Nye Veier har registrert høringsuttalelsen.</p> <p>Løsninger for støyskjerming blir vurdert i arbeidet med reguleringsplanen. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) blir lagt til grunn.</p>

3.1.12 Direktoratet for mineralforvaltning

20 Direktoratet for mineralforvaltning	Forslagsstillers kommentar
<p>Det vises til at Koldeberg pukkverk inngår i båndleggingssonen. Direktorat for mineralforvaltning (DMF) gjør oppmerksom på at Klodeberg pukkverk har fått driftskonsesjon for i utgangspunkt 20 års planlagt drift fra 13.3.2019. Ny E18 bør i størst mulig grad tilpasses for ikke å komme i konflikt med denne driften, og vi anbefaler at dette sikres i planbestemmelsene i det videre planarbeidet. DMF imøteser høring av detaljreguleringen som vil gjelde for dette området.</p> <p>DMF bemerker at dersom det skal tas ut masser med hovedsakelig det formål å benytte massene inn i veiprojektet, kan dette vurderes som uttak som omfattes av mineralloven, jf. § 3. Det bør i så fall utarbeides reguleringsplan(er) for uttakene, hvor forholdet til mineralloven omtales. Det gjøres særskilt oppmerksom på krav om meldeplikt for uttak over 500 m³ (§ 42) og konsesjonsplikt for uttak på mer enn 10 000 m³ (§ 43).</p> <p>Ved Rannekleiv går båndleggingssonen over flere av gruveåpningene til Lerestvedt gruver. Det fremgår av plandokumentene at tiltakshaver ikke har fullstendig oversikt over plassering og omfang av gruveåpningene. Om det er gruverom under sonen for planlagt veitrase må det gjøres en vurdering med tanke på avdekking/igjenfylling. Mulig berøringen med disse gruvene, herunder sikkerhetsmessige forhold, i forbindelse med gjennomføringen av veiprojektet, samt nødvendig igjenfylling ved inngrep som avdekker/berører gruverom vil være tiltakshavers ansvar. Om det er behov for oversendelse av eventuelle gamle gruvekart for området ber vi om at DMF kontaktes.</p>	<p>Nye Veier tar dette til orientering, og har i samråd med Arendal kommune vurdert at det ikke er behov for at båndleggingsområdet rundt Klodeberg pukkverk reduseres.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering. Om det er behov for at uttak av masser omfattes av mineralloven vil først bli vurdert i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering, og tar kontakt så fort det er behov for informasjon om gruvene.</p>

3.1.13 Riksantikvaren

Riksantikvaren	Forslagsstillers kommentar
<p>Riksantikvaren har uttalt seg til forskriftsfredet bruanelegg; Fosstveit Bro. Fredet etter Statens veivesens landsvernsplan.</p> <p>Riksantikvaren vil påpeke viktigheten av de nasjonale kulturminneinteressene som er knytta til brua med dens detaljer og nærmiljø, og understreker at kulturminnet med nærområde må hensyntas i den videre planleggingen.</p> <p>Riksantikvaren vil bemerke at det kan få heldige følger for kulturmiljøet knyttet til brua, så fremt veitraseen plasseres slik at det freda brumiljøet blir synlig fra den nye veien. Riksantikvaren kan i senere planfase ta stilling til forholdet mellom ny vei og freda miljø, samt spørsmålet om en evt. Innsigelse.</p>	<p>Nye Veier tar uttalelsen til orientering. I videre arbeide med reguleringsplanen vil kulturmiljøet ved Fosstveit bli nærmere vurdert.</p> <p>Nye Veier synes det som positivt at Riksantikvaren opplever det som heldig at miljøet blir med synlig.</p>

3.2 Kommuner

3.2.1 Bamble kommune

Sammenfatning av uttalelse	Forslagsstillers kommentar
<p>Bamble kommune avgir en administrativ høringsuttalelse etter fullmakt fra formannskapet, datert 11.4.2019.</p> <p>Bamble kommune er tilfreds med valgt korridor.</p> <p>Bamble kommune ønsker tydelige bestemmelser om viltoverganger. Viltovergangene bør utformes i tråd med best mulig tilgjengelig kunnskap, og at de ikke samtidig blir regulert til andre formål som kommer i konflikt med overgangenes funksjonalitet.</p> <p>Bamble kommune ønsker at fv. 211 mot Rørholt tas inn i planen som en rød linje fram til kommunegrensen da kommunedelplanen må hjemle regulering av ny tilkomst til fv. 211 (ny bru over dagens E18 eller med en ny avkjøring direkte fra dagens E18).</p>	<p>Nye Veier registrerer at Bamble kommune er enige i valg av korridor for videre planlegging av ny E18.</p> <p>Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene. Plankartet og planbestemmelsene er justert og skiller mellom naturverdier og viltpassasjer. Planbestemmelsen om viltpassasje er også noe justert et uttalelser i høringsperioden.</p> <p>Planen båndlegger areal i søndre del av fv. 211 og sikrer nødvendig areal til å løse tilkomst til fv. 211 i reguleringsplan. Tiltak utover det som gjennomføres i forbindelse med prosjektet Rugtvedt-Dørdal blir fastsatt i reguleringsplan.</p>

<p>Bamble kommune ønsker at det utarbeides ny reguleringsplan for dagens E18 for å tilpasse veien til dens nye funksjon som lokalvei (smalere kjørefelt, løsninger for gående/syklende/avkjørsler/byggegrenser/omdisponering av dagens rasteplass ved Bakkevann til friluftsmål).</p> <p>Det må framgå av kommunedelplanarbeidet at Nye veier i samarbeid med Fylkeskommunen tar økonomisk ansvar for å oppheve gjeldende plan for firefelts motorvei, fremme en ny plan og en plan for nedklassifisering av dagens E-18 vestover fra Bakkevannet til Kragerø grense.</p> <p>Bamble kommune ønsker få og store deponier. Det er viktig at steinressursene deponeres slik at konsekvensene for miljø og samfunn blir minst mulig negative og at ressursene primært kan utnyttes i etterkant. Eksisterende deponier/massetak bør utnyttes i størst mulig grad for å minimalisere bruken av jomfruelige arealer. Aktuelle deponiområder i Bamble: utvidelse av allerede godkjent deponi i forbindelse med dagens anlegg på E18 Rugtvedt – Dørdal og utnyttelse av eksisterende steinbrudd lenger øst.</p> <p>Til fagutredningene gjøres det oppmerksom på at Gongevassdraget ikke er sjørrettførende, men likevel har høye biologiske verdier og at husmannsboligen på husmannsplassen skauen (Skogen) ikke er den originale, men er flyttet dit i forbindelse med byggingen av dagens E18 på 60-tallet. Hovedgårdsbygningene forsvant samtidig.</p> <p>Bamble kommune har en forventning om at reguleringsarbeidet starter umiddelbart etter vedtatt kommunedelplan og at byggingen av ny E18 kommer i gang raskest mulig for å minimalisere ulempene for lokalmiljøet på strekningen</p>	<p>Etterbruk av dagens E18 inngår ikke i KDP for ny trasé. Innspillet tas i denne omgang til orientering.</p> <p>Reguleringsplan vil sørge for å gjenskape logiske forbindelser i veinettet. Planområdet for KDP justeres slik at enden av reguleringen Rugtvedt - Dørdal kan tilbakeføres i reguleringsplan. For øvrig gjennomføres prosess etter veiloven, slik at veien oppfyller krav i rundskriv 9713 teknisk standard.</p> <p>Nye Veier ønsker i størst mulig grad å begrense behov for massedeponering. I den grad det er mulig vil ressurser som er egnet til bruk i veianlegget, benyttes til veibyggingen. Etter dialog med Fylkesmannen i Telemark er deponiområder tatt ut av KDP. Plassering og omfang av massedeponi vil bli tema i reguleringsplan. Innspill om lokalisering i Bamble kommune tas med som kunnskapsgrunnlag til neste planfase.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Hensikten med en kommunedelplan er å avsette areal til planlegging av ny E18. Arbeidet med reguleringsplanen starter opp så fort det foreligger en vedtatt kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad og prosjektet blir prioritert i Nye Veiers portefølje. Det er også i Nye Veiers interesse å få avklart arealbruken så fort som mulig.</p>
---	---

3.2.2 Kragerø kommune

Sammenfatning av uttalelse	Forslagsstillers kommentar
<p><i>Vedtak i kommunestyret 7.5.2019</i> Kragerø kommune støtter forslaget til KDP slik det er lagt ut til høring.</p> <p>Det etableres fullverdige kryss både på Gjerdemyra og Fikkjebakke.</p> <p>Drikkevannskilden i Grøtvann blir lite berørt, og behovet for skjermingstiltak således lite.</p> <p>Natur- og kulturinteresser skjermes i den grad det er mulig.</p> <p>Viltkryssinger ivaretas.</p> <p>Fv. 256 oppgraderes fra Tangen til Fikkjebakke.</p> <p>Kryssløsning på Fikkjebakke kan bli fleksibel for å minimere ulemper for berørte. Det gis muligheter til etablering av stopp for ekspressbuss samt pendlerparkering på Fikkjebakke, evt. også Gjerdemyra.</p>	<p>Nye Veier registrerer at Kragerø kommune er enige i valg av korridor for videre planlegging av ny E18.</p> <p>Det planlegges kryss både på Gjerdemyra og på Fikkjebakke.</p> <p>Det båndlagte området ligger inne i nedslagsfeltet til drikkevannskilden Grøtvann. Det er ivaretatt i planens bestemmelser pkt 2.2.2 at veianlegget skal utformes på en måte som gjør at vannkilden ikke forurenses.</p> <p>Kommunedelplanens bestemmelser for natur- og kulturinteresser sikres i det videre planarbeidet gjennom planens hensynssoner. Reguleringsplanens virkninger for miljø og samfunn skal også vurderes og beskrives i reguleringsplanens beskrivelse av tiltaket. Som en del av arbeidet med reguleringsplanen skal det også gjennomføres nødvendige arkeologiske utgravninger ihht kulturminnelovens § 9.</p> <p>I kommunedelplanens bestemmelser er det markert hensynssoner hvor det skal legges til rette for viltpassasjer. Plankartet og planbestemmelsene er justert og skiller mellom naturverdier og viltpassasjer. Planbestemmelsen om viltpassasje er også noe justert etter uttalelser i høringsperioden.</p> <p>Planavgrensning er satt slik at det er mulig å se på alternative utforminger i reguleringsplanfasen. Behovet utredes i forbindelse med reguleringsplanen.</p> <p>Den røde linja i planforslaget er en eksempellinje som er lagt til grunn i utredningsarbeidet. Den er ikke juridisk bindende. I arbeidet med reguleringsplanen vil kryssløsningen på Fikkjebakke kunne optimaliseres innenfor den båndlagt korridoren. Etter høringsuttalelse fra</p>

Sammenfatning av uttalelse	Forslagsstillers kommentar
<p>Veikorridoren vises med god avstand til kulturmiljøet omkring Sannidal kirke og bygdetun.</p> <p>Kragerø kommune viser også til mulighetene for etappevis utbygging, og ønsker at strekningen mellom Dørdal og Aust-Agder prioriteres for raskest mulig anleggsstart.</p> <p>Det er også ønskelig at arbeid med detaljregulering iverksettes så snart som mulig etter at kommunedelplanen er vedtatt.</p> <p>Følgende tillegg tas inn i planbestemmelsene pkt. 2.2.1 avsnitt om Kryss Fikkjebakke, Kragerø: Oppgradering av Fv 256 innbefatter gang- og sykkelvei fra E18 på Tangen og fram til industriområdet på Fikkjebakke. Kragerø kommune anmoder Nye Veier AS om at utforming av fleksibel kryssløsning på Fikkjebakke prioriteres, slik at båndlagt areal ikke blir mer omfattende enn nødvendig. Det er ønskelig at Nye Veier AS arbeider videre med dette også i høringsperioden.</p>	<p>Vestfold og Telemark fylkeskommune er planens bestemmelser endret med tanke på anlegg for kollektivtrafikk. Det legges til rette for kollektivknutepunkt på Fikkjebakke og både holdeplass og pendlerparkering på Gjerdemyra.</p> <p>Kulturmiljøet rundt Sannidal kirkested ligger godt skjermet fra veikorridoren. Planområdet langs tilførselsveien er bredt nok til å se på alternative løsninger tilpasset kulturminneverdiene dersom dette viser seg å bli nødvendig.</p> <p>Arbeidet med reguleringsplanen kan starte opp når det foreligger en vedtatt kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad. Nye Veier har en prosjektportefølje der prosjektene prioriteres etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Ulike deler av strekningen E18 Dørdal-Grimstad har ulik samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og oppstart av reguleringsplan og utbygging vil bli vurdert ut ifra dette.</p> <p>Hensikten med en kommunedelplan er å avsette areal til planlegging av ny E18. Arbeidet med reguleringsplanen starter opp så fort det foreligger en vedtatt kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad og prosjektet blir prioritert i Nye Veiers portefølje. Det er også i Nye Veiers interesse å få avklart arealbruken så fort som mulig.</p> <p>Planens bestemmelser om kryss og lokalveier er revidert. For kryss ved Fikkjebakke er det nedfelt at det skal tilrettelegges for kollektivknutepunkt med gang- og sykkelforbindelse til Tangen. Kommunedelplanen kan ikke låses til en minimumsløsning for kryss på Fikkjebakke og planavgrensningen blir derfor ikke innsnevret. Det vil jobbes mer med utforming av krysset i reguleringsplanen.</p>

3.2.3 Gjerstad kommune

6 Gjerstad kommune	Forslagsstillers kommentar
<p><i>Vedtatt i kommunestyret 23.5.2019</i> Gjerstad kommunestyre ønsker at E18 bygges ut i den foreslåtte korridoren gjennom Gjerstad.</p> <p>Kommunestyret har følgende innspill til videre planarbeid:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. For å minimere inngrepene mest mulig må korridoren smales inn til 150 m fra eksisterende E18 (østsiden) fra fylkesgrensa til Brokelandsheia og videre mot Risør kommunes grense. 2. Det er helt nødvendig for Gjerstad kommune å komme i gang med reguleringsplanarbeid for hele strekningen gjennom Gjerstad så raskt som mulig etter kommunedelplanen er vedtatt. Dette begrunnes med at Brokelandsheia er Gjerstads næringsområde, og det er avgjørende for næringsutviklingen i kommunen at en får begrenset båndleggingsområdet til en fast trase så snart som mulig. Gjerstad kommune ønsker mest mulig forutsigbarhet for næringslivet, så det blir mulig å opprettholde eksisterende næringsliv og tiltrekke nye virksomheter. 3. Reguleringen er også viktig med tanke på de som blir berørt og at de skal ha en forutsigbarhet da det rammer både jordbruksareal og bolighus. 4. Gjerstad kommune ønsker sterkt at det etableres en tunnel forbi Abel skole, for å bevare et best mulig nærmiljø- og turområde i tilknytning til skolen og for å bevare øvrig bebyggelse og jordbruksareal i området. 	<p>Nye Veier registrerer at Gjerstad kommune er enige i valg av korridor for videre planlegging av ny E18.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Korridoren er avsatt med en bredde som gjør det mulig å gjøre tilpasninger av linja i reguleringsplanfasen. Båndleggingsssonen snevres inn der det er mulig blant annet ved Holtesletta, men ikke ned til 150 m. Nye Veier er opptatt av at kommunedelplanene skal ha tilstrekkelig fleksibilitet for å finne gode løsninger i arbeidet med reguleringsplanen. 2. og 3. Hensikten med en kommunedelplan er å avsette areal til planlegging av ny E18. Arbeidet med reguleringsplanen kan starte opp så fort det foreligger en vedtatt kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad, at evt. innsigelser er løst og prosjektet blir prioritert i Nye Veiers portefølje. Det er også i Nye Veiers interesse å få avklart arealbruken så fort som mulig. 4.-7. Kommunedelplanen båndlegger en korridor for videre planlegging av veien, men avklarer ikke detaljert utforming av veianlegget. Høyde på vei og bru, utforming av kryss, samt lengde på tunnel fastsettes først i reguleringsplan. Det er ikke ønskelig å låse løsninger på kommuneplannivået og derfor er det ikke ønskelig å innsnevre båndlagt område

6 Gjerstad kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>5. For Gjerstad kommune er det viktig at det legges opp til en funksjonell kryssløsning på Brokelandsheia, med et stort nok område for «park & ride» og plass for kollektivtrafikk med evt. tilbringertjeneste. Det må legges opp til en funksjonell og effektiv plassering av stopp for av- og påstigning på Brokelandsheia, både for busselskapene og deres kunder.</p> <p>6. Gjerstad kommune har sett på en løsning for toplanskrysset på Brokelandsheia som ivaretar YX-stasjonen med en stor rundkjøring i stedet for to, viser til kartskisse. Denne løsningen mener vi gir bedre adkomstmuligheter og bedre stigningsforhold inn til næringsområdene. Det er ønskelig at denne løsningen vises i KDP. Denne viser at korridoren kan snevres inn noe, slik at hele internveien på Brokelandsheia øst kommer utenfor planområdet.</p> <p>7. I planbeskrivelsen er det beskrevet mulighet for samlokalisering av ny jernbane og ny E18. Gjerstad kommune er svært opptatt av at dette blir ivaretatt i videre planlegging av ny E18.</p> <p>8. Det er ønskelig at eksisterende E18 skal fungere som avlastingsvei forbi Brokelandsheia nord for toplanskrysset slik at en unngår at rv. 418 gjennom nærings- og boligområdet belastet ved omkjøring. Rv. 418 er også skolevei. Gjerstad kommune ønsker at dette tas inn som et funksjonskrav i planbestemmelsene.</p>	<p>ytterligere. Gjerstad kommunes innspill er gjennomtenkte, men er på et detaljeringsnivå man ikke kan ta endelig stilling til på dette plannivået. Innspillene tas derfor til orientering i denne planfasen og vil vurderes nærmere i reguleringsfasen.</p> <p>5. Det er lagt inn rekkefølgekrav som sikrer at nødvendig areal for kollektivtiltak opparbeides i forbindelse med anlegg av veien og bestemmelse om at dette skal bygges ved kryss Brokelandsheia. I tillegg sikres tilrettelegging for gang og sykkeltrafikk gjennom kryssområdet i egen bestemmelse.</p> <p>6. Løsning som er vist i planforslaget er et eksempel på hvordan krysset kan løses. Endelig løsning fastsettes først i reguleringsplan. Det er ikke ønskelig å låse kryssløsning til et minimumsalternativ nå. Båndleggingssonen kan derfor ikke innsnevres.</p> <p>7. Hverken KVVU for Grenlandsbanen eller Høyhastighetsutredningen gir grunnlag for å legge formelle føringer på E18-prosjektet Dørdal-Grimstad. Jernbanedirektoratet følger arbeidet med kommunedelplan for E18 for å søke å unngå direkte konflikter mellom veg og bane og å bidra til å finne mulige felles korridorer for veg og bane.</p> <p>8. Eksisterende E18 er merket som lokalveien i plankartet. Det er et alternativ å la eksisterende vei ligge som parallellvei i fremtidig løsning. Samtidig er det også et alternativ å gjenbruke deler av dagens vei på strekningen. Dersom man velger å gjenbruke deler av dagens vei, vil det være sammenheng med økt belastning på lokalvei pga. fjerning av kryss ved Sundebbru. Videre arbeide med reguleringsplanen vil avdekke ytterligere</p>

6 Gjerstad kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>9. Det er vist få viltpassasjer i plankartet. I planbestemmelsene pkt. 2.2.4 bør det legges inn følgende bestemmelse: «Nødvendig antall og plassering av viltpassasjer skal avklares i reguleringsplanen»</p> <p>10. Det er viktig at hensyn til landbruk vurderes nøye i arbeidet med å plassere endelig forslag til trase. Tema som viltoverganger, bruløsninger vs fyllinger og oppdeling av store jord- og skogbrukseieendommer blir viktig.</p> <p>11. Ny E18 vil passere Holtefjorden og Sunde i stor høyde over vann/ jorder. Det er derfor svært viktig at broene får en estetisk god utforming.</p> <p>12. Gjerstad kommune vil presisere at en må ta vare på matjord til matproduksjon, der dyrka mark blir berørt. Der bruer legges over jordbruksareal må en bruke minst mulig brupilarer. Dette bør inn som et funksjonskrav i planbestemmelsene pkt. 2.1.3 Jordvern.</p> <p>13. Det forutsettes at jordskiftet blir gjennomført rett etter regulering og at Nye Veier tar denne kostnaden. Det er viktig at dette blir tatt med som et funksjonskrav i planbestemmelsene til KDP.</p> <p>14. Gjerstad kommune ønsker å bruke tomteområde ved/rundt Sorttjenn (Surtjern)</p>	<p>behov for å løse situasjon for myke trafikanter på lokalveinett. Innspillet tas til orientering i denne planfasen og informasjonen medas til reguleringsfasen hvor løsning blir endelig fastsatt.</p> <p>9. Bestemmelsen er omformulert etter tilbakemelding med denne formulering: <i>«Det skal bygges tilstrekkelig med faunapassasjer til at ny E18 ikke blir en betydelig barriere for trekk av storvilt på strekningen Dørdal – Tvedestrand og tilsvarende for rådyr og småvilt på strekningen Arendal – Grimstad.</i></p> <p><i>De viktigste faunapassasjene er vist i plankartet med hensynssoner, de øvrige plasseres i forbindelse med reguleringsplanen.»</i></p> <p>10. I silingsfase og planprosess for kommunedelplanen har hensynet til miljøtemaene ligget sterkt til grunn for trasévalg. Dette vil også være fokusområder i videre planarbeid. Hensynet til dyrka mark er nedfelt i planens bestemmelser.</p> <p>11. Detaljer rundt estetisk utforming av veianlegget er tema som ivaretas i neste planfase. Innspillet tas med til reguleringsplan.</p> <p>12. Problemstillingene er ivaretatt i planforslaget med egen bestemmelse 3.1.3. Nye Veier ønsker ikke å gi detaljerte føringer for løsninger i planbestemmelsene.</p> <p>13. En bestemmelse om tidspunkt for jordskifte vil ikke være et funksjonskrav, men et rekkefølgekrav. Tema jordskifte er knyttet til arealdisponeringen, ikke til båndleggingsfasen. Temaet vil bli vurdert i reguleringsplan.</p> <p>14. Etter dialog med Fylkesmannen er deponiområder tatt ut av</p>

6 Gjerstad kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>på Brokelandsheia øst som steinmassedeponi. Løsmasser må da i nødvendig grad fjernes først, slik at utfyllt areal kan benyttes som byggeområde.</p> <p>15. Fv. 76 (Gamle Sørlandske) bevares som en gjennomgående veg. Det er viktig for dem som bor i området, og som adkomstveg til skogarealene på begge sider av E18. Rasteplassene på Østerholtheia videreføres som i dag, med av- og påkjøring til ny E18 og forbindelse til Fv76. Det vil også være et viktig omkjøringsalternativ for nye E18.</p> <p>16. Det er mulig å legge opp til et massedeponi i Kjærringmyra.</p> <p>17. For Gjerstad kommune er det viktig at brua over Pinesund ikke fjernes, men blir liggende som en del av transportnettet for tømmer i denne delen av kommunen. Det er av stor betydning at det viktige industriområdet og næringsvirksomhetene på Moland får en god og funksjonell adkomst/kryssløsning til ny E18. Gjerstad kommune har derfor forståelse for og støtter at det jobbes med å finne en trase som muliggjør dette.</p>	<p>kommunedelplanen. Deponiområder vil bli tema i reguleringsplan. Kunnskapen tas med til reguleringsplanen.</p> <p>15. Fv. 76 Vil måtte fungere som lokalvei, men det er lite sannsynlig at det er behov for å bruke den som omkjøringsvei, da man heller vil bruke to og to felt på E18 ved behov for omkjøring. Opprettholdelse av rasteplassene på Østerholtheia vil bli vanskelig på grunn av krav til begrensninger av direkte avkjørsel. Detaljer rundt dette avklares endelig i reguleringsplan.</p> <p>16. Etter dialog med Fylkesmannen er deponiområder tatt ut av kommunedelplanen. Deponiområder vil bli tema i reguleringsplan. Kunnskapen tas med til reguleringsplanen.</p> <p>17. I kommunedelplanen blir det ikke avklart hvilke veistrekninger som blir overflødige. Dette vil bli utredet videre i reguleringsplanfase, samt eventuell omklassifisering og nedbygging av vei.</p>

3.2.4 Risør kommune

13 Risør Kommune	Forslagsstillers kommentar
<p><i>Vedtatt i bystyret 28.05.2019.</i></p> <p>1. Risør bystyres grunnholdning representerer et ønske og en vilje om å bidra til at E18 Dørdal-Grimstad bygges ut så raskt som mulig. Risør bystyre slutter seg til det overordnede mål for veiutbyggingen om samfunnsnytte, blant annet målt i utvidelse av bo- og arbeidsmarkedet og næringsvekst. Bystyret minner om at denne samfunnsnyttene må</p>	<p>1. Samfunnsnyttene av prosjektet vil variere for hver kommune avhengig av beliggenhet og reiseavstand. I beslutningsprosessen for plassering av riksveinettet er det samlet samfunnsnytte som legges til grunn for valg av trasé.</p>

13 Risør Kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>kunne måles i landsdelen, regionen og i hver enkelt kommune.</p> <p>2. Risør bystyre stiller spørsmål med om beslutningsgrunnlaget er godt nok gjennomarbeidet og også godt og klart nok formidlet for god forankring i by- og kommunestyrene. Et svært omfattende utredningsarbeid har foregått i høyt tempo og det er fortsatt uavklarte, viktige problemstillinger som bør utredes ytterligere før endelig vedtak. For Risør kommunes del ber bystyret at Rådmannen avklarer, i samarbeid med Nye Veier og deres konsulenter og berørte parter, følgende nøkkeltemaer for utbyggingen i Risør:</p> <p>2a. En analyse av utvikling av næringsområder i de kommende år og også i et lengre perspektiv for de to korridorvalgene med kryssalternativer øst (Kroktjenn) og vest (Barlinddalen). Analysen tar utgangspunkt i utvikling av eksisterende industriområde på Moland og eventuelt nye områder. Tilførselsveier til og fra E18 tas med i analysen som bør være kort, men så konkret som mulig med tydelige arealkart.</p> <p>2b. En analyse av utvikling av kollektivknutepunkt og tilrettelegging for mer kollektivtransport i de kommende år og også et lengre perspektiv over flere tiår for de to korridorvalgene med kryssalternativer ved Kroktjenn og Barlinddalen. Analysen bør være kort, men så konkret som mulig med tydelige arealkart og skisser.</p> <p>3. Risør bystyre etterlyser et tydeligere miljø- og klimahensyn i prosjektet, både på overordnet nivå og lokalt. Dette inkluderer også klimagevinster ved en trinnvis utbygging med en utsettelse av strekningen Moland-Telemark grense, som er en relativt ny veistrekning med små eller ingen problemer for framkommelighet og trafiksikkerhet.</p> <p>4. Bystyret har tidligere vedtatt hovedmålsettinger for planarbeidet gjennom Risør kommune. Det omfatter blant annet raskest mulig kjøretid fra Risør</p>	<p>2a. Nye veiers mandat og ansvar er å planlegge nytt veianlegg for E18. Utvikling av næringsområder i den enkelte kommune inngår ikke i prosjektets mandat eller ansvarsområde. I konsekvensutredningen er det imidlertid belyst på et overordnet nivå konsekvenser for næringslivet som følge av etablering av ny E18. Prosjektet viser koblingspunkt til lokalveinett, men utforming og endelig plassering av denne fastsettes i reguleringsplan.</p> <p>2b. Av planmaterialet fremkommer det at det i alle kryss er mulig å utvikle kollektivholdeplasser innenfor båndlagt areal. Endelig utforming av kryss, inkludert kollektivløsning vil bli detaljert i reguleringsplan og krav om dette er innarbeidet i bestemmelsene.</p> <p>3. Som del av planarbeidet er det utarbeidet klimagassbudsjett. Klimagassbudsjettet er tilpasser plannivået, og er en del av grunnlaget for valg av korridor. Det er ikke gjennomført klimamessige vurderinger knyttet til etappevis utbygging. Det er mer naturlig at dette gjøres i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>4. Veiprojektet E18 Dørdal- Grimstad dekker kostnader til bygging av E18 og sideveier i den utstrekning som er</p>

13 Risør Kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>sentrum og E18 (og videre mot Arendal og Kristiansand). Kjøretiden kan reduseres betraktelig ved en kraftig utbedring av fv. 416 (Risørveien). Bystyret ber derfor Rådmann og Ordfører avklare, så langt det er mulig, økonomiske rammer for støtte til utvidelse av Risørveien gjennom forhandlinger med Nye Veier og Aust-Agder fylkeskommune. Dette omfatter også finansiering, bygging og vedlikehold av andre tilførselsveier til E18, særlig til Moland industriområde. Videre annet lokalveinett, kollektivknutepunkt og gang- og sykkelveier. Dette inngår som en del av bystyrets beslutningsgrunnlag for et endelig vedtak av kommunedelplanen. Risør bystyre har store forventninger til at Nye Veier viser stor vilje til å kompensere for de klare ulempene kommunen og regionen blir påført ved at avstanden fra nytt kryss til lokalveiene blir betydelig økt.</p> <p>De to andre hovedmålsettingene for veiutbyggingen i Risør kommune er utviklingsmuligheter for Moland industriområde og et godt kollektivknutepunkt. Dette vil også bli ytterligere utredet (jfr. pkt. 2).</p> <p>Risør bystyre mener i utgangspunktet at en linje innenfor østre korridor (Kroktjenn) svarer best på hovedmålsettingene, men dette må veies mot ulemper ved denne korridoren. Det mest negative ved dette korridorvalget er en forringelse av bygda Torbjørnsdal. Forringelsen varierer i forhold til linjevalg og optimalisering av linjer. Før bystyrets endelige behandling trenger bystyret en så tydelig avklaring som mulig av konsekvensene for ulike linjevalg gjennom eller nær Torbjørnsdal.</p> <p>Inntil ytterligere analyser og forhandlinger er avklart, ønsker derfor bystyret at både østre (Barlindalen) og vestre (Kroktjenn) korridorer er med i beslutningsgrunnlaget. Dette ser vi som en styrke for en krevende beslutning som vil legge avgjørende premisser for kommunens utvikling i mange tiår framover. Beslutningen er spesielt krevende fordi Risør ikke har korridor- og</p>	<p>nødvendig for å koble sammen veinettet. Bygging og utbedring av lokalveinett utenfor dette er et kommunalt/fylkeskommunalt ansvar.</p> <p>Fram mot styremøtet i Interkommunalt plansamarbeid den 26.6.2019 gjennomføres det samhandling mellom Nye Veier og Risør kommune med hensikt å finne løsninger som er akseptable for begge parter innenfor det båndlagte området som er lagt ut på høring og eventuelt behov på sideveinettet som er utløst av en ny E18. Samhandlingen gjelder løsninger for kobling mot E18, utviklingsmuligheter av Moland industriområder og muligheter for et godt kollektivknutepunkt.</p> <p>I utredningene framgår det at veilinje gjennom Torbjørnsdalen har negative virkninger for bomiljø i form av støy og visuell påvirkning og at det medfører beslag av dyrka mark. Justeringer av veilinje vil ha virkning på arealbeslag av dyrka mark, men vil ikke endre negative virkninger på bomiljø. En veilinje som ikke gir inngrep i bomiljøene rundt Torbjørnsdalen vil medføre store terrenginngrep og dertil høye investeringskostnader.</p> <p>Begge korridorene har vært på høring, og det gjennomføres en samhandlingsprosess før sakens skal behandles i Styremøtet i Interkommunalt plansamarbeid den 26.6.2019.</p>

13 Risør Kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>kryssalternativer som åpenbart øker samfunnsnyttene av veiutbyggingen for Risør. Derfor må bystyret velge mellom alternativer med tydelig negative konsekvenser for kommunen. Avbøtende tiltak blir derfor en viktig del av beslutningsgrunnlaget.</p> <p>5. Når kommunedelplanen legges fram til vedtaksbehandling, ønsker bystyret at båndleggingssonen reduseres slik at den ikke blir større enn den må være.</p> <p>6. Bystyret gir rådmannen myndighet til å oversende et faglig høringsinnspill med tilbakemeldinger til plandokumentene, inkludert plankart og bestemmelser.</p> <p><u>Hovedinnhold i faglig tilbakemelding fra Rådmannen:</u></p> <p>1. Spørsmål om beslutningsgrunnlaget er godt nok, spesielt med tanke på at planområdet er stort og at det fremdeles arbeides med utredning av eksempliner. Bekymret for at utredningene ikke belyser alle positive og negative konsekvenser.</p> <p>2. Ikke tilstrekkelig samfunnsøkonomisk vurdering av linjer som er utarbeidet/utredet i høringsperioden.</p> <p>3. Plandokumentene svarer ikke ut Risørs hovedutfordringer, med tanke på kryssplassering, kollektivtransport og næringsutviklingen, samt trafikkfall. Rapporten om lokale og regionale virkninger svarer ikke ut planprogrammet. Og omtaler heller ikke konsekvensene av at industriområdet på Moland mister sin attraktivitet dersom E18 flyttes. Kryssplassering Kroktjenn gir bedre muligheter for næringsutvikling.</p> <p>4. Valgt metodikk gir et unyansert perspektiv av samfunnsmessige virkninger. Svarer f.eks. ikke på Risørs hovedutfordring om avstand til byen, attraktivitet,</p>	<p>5. Der spesielle forhold taler for det er planområdet innsnevret slik at man unngår konflikt med betydningsfulle hensyn. En generell innsnevring av området er ikke ønskelig av hensyn til behov for tilpasninger i reguleringsplanfasen. Etter vurdering er båndleggingssonen blant annet justert for ikke å gi direkte inngrep i Aklandstjenna.</p> <p>6. Tas til orientering.</p> <p>1 til 3. Nye Veier er av den oppfatning av at utredningene er tilpasset plannivået. Utredningene belyser nødvendige beslutningsrelevante virkninger for å kunne fatte et vedtak om korridor for videre planlegging. At det fremdeles gjennomføres tilleggsutredninger er med på å kvalitetssikre/styrke kunnskapsgrunnlaget for endelig beslutning om valg av korridor. I samhandlingen med Risør kommune er det gjennomført tilleggsutredninger for å svare ut spørsmål 2 og 3.</p> <p>4. Utredningene som er gjennomført etter Statens Vegvesens veileder V712 Konsekvensanalyser (2018). Metodikken er utviklet for å avklare om veien samlet sett</p>

13 Risør Kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>lokalt/regionalt bo- og arbeidsmarked. Det oppleves også som rart at konsekvenser for befolkningen er så små at de ikke nevnes i plandokumentene, til tross for at det er 7 000 som bor i Risør</p> <p>5. Etterspør linje 13730 (4D+5C/E), som kom ut som nr. 2 i samfunnsøkonomisk vurderinger og ble anbefalt videre av NV. Mener det kunne vært fruktbart at denne ble utredet nærmere.</p> <p>6. Mener klima- og miljøhensyn på overordnet nivå ikke er tilstrekkelig ivarettatt.</p> <p>7. Fordelene for økonomi, klima og miljø ved å gjenbruke 4 km av dagens vei mellom Buråsen/Pinesund og Moland må synliggjøres</p> <p>8. Virkninger rundt kollektivtransport er ikke utredet slik som beskrevet i planprogrammet.</p> <p>9. Det påpekes feil i grunnlagsdataene for trafikk tallene for lokalveiene i Risør. ÅDT Risørveien er 3800. Feilen i trafikk tallene gir endringer nytten for kryssløsningene i Barlinddalen og Kroktjenn på 30 og 40 mill.</p>	<p>har samfunnsøkonomisk nytte, noe som etter Nye Veiers porteføljestyring er en forutsetning for å bli prioritert.</p> <p>5. Nye Veier har stort fokus på lønnsomhet/samfunnsnytte. I den samfunnsøkonomiske analysen er eksempellinje 13730 rangert som dårligere (nr. 3) enn den anbefalte linja (nr. 2). Linje 13730 er utredet på lik linje som anbefalt linje i konsekvensutredningen. I vedtak om utlegging av planen til høring 10/4 vedtok det Interkommunale plansamarbeidet at linje 13730 ikke er en del av planen.</p> <p>6. Se pkt. 3 til Risør bystyre</p> <p>7. Selv om deler av veilinja gjenbrukes gjør krav til kurvatur at strekningen må rettes ut. I tillegg viser erfaring at utvidelse av vei også innebærer omfattende anleggsarbeid på eksisterende vei, samt at logistikken rundt slike utvidelser er mer komplisert og mindre effektivt da trafikken skal opprettholdes gjennom anlegget. Utvidelse av dagens vei er derfor ikke vektlagt som fordelaktig i klimaperspektiv, men er medregnet innen de ikke-prissatte konsekvenser.</p> <p>8. Etter høringsuttalelser er planens bestemmelser om kollektivtransport revidert. Bestemmelsene sikrer nå at Risørs behov for utredning av hvordan nasjonale, regionale og lokale ruter, samt skoletransport kan kobles sammen for å være konkurransedyktig ift bil ivaretas.</p> <p>9. Trafikkgrunnlaget som er brukt i beregninger er kommet fram ved bruk av overordnet transportmodell. På grunn av modellens størrelse kan det på enkelte lenker føre til avvik fra registrert trafikkmengde. Det som er relevant ved sammenligning av alternativene er bla. endringer i trafikkgrunnlaget som gir trafikanntytte. Selv om trafikkmengden på</p>

13 Risør Kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>10. Sammenstillingen mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er vanskelig å forstå, og rangeringen av alternativene virker ulogisk. Det savnes en beskrivelse av hvordan vektingen i den samfunnsøkonomiske vurderingen er gjennomført.</p> <p>11. Det er bekymringsfullt at linjene som utredes i høringsperioden ikke ble fanget opp tidligere i prosessen.</p> <p>Videre ber Rådmannen om at det arbeides videre med følgende problemstillinger fram til sluttbehandling:</p> <p>12. Kollektivknutepunkt og –infrastruktur må utredes iht. planprogrammet.</p> <p>13. Mangler i bestemmelser og plankart må bearbeides for å sikre at entreprenør ikke får fritt spillerom, ref. eget vedlegg om konkrete tilbakemeldinger på plandokumentene.</p>	<p>Risørveien i utgangspunktet var for lavt vil dette i liten grad påvirke differansen i trafikkmengden. Feilmarginen i trafikantnyttens som her beregnet til 30-40 mill. ligger uansett innenfor usikkerheten i beregningene.</p> <p>10. Sammenstillingen av prissatte og ikke-prissatte er gjort etter veiledning i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser. Resultatene av analysen er presentert i et aksediagram som gjør det lesbart at 13710 (A8) har større NNB enn 13730 (A9)</p> <p>11. I innledende faser ble det gjort et omfattende linjesøk. De linjene som var for dyre eller for lange ble silt ut. En del av linjene som nå utredes inngikk i disse og utredes nå for å få en felles forståelse og ytterligere sikre at disse linjene er dyrere enn linjen som er grunnlaget for anbefalingen. Linjene er fremdeles vesentlig dyrere enn den linja som danner grunnlaget for anbefalingen.</p> <p>12. Se pkt. 2b over.</p> <p>13. *Forslagene til endringer i planbestemmelsene/plankartene til alternativ 1 innarbeides ikke. Det er enighet om at det anbefalte alternativet føres frem til sluttbehandling i kommunestyrene. *Båndleggingssone for transmisjonsledning, samt planbestemmelse om denne er innarbeidet i plankart og planbestemmelser. *Plankartet endres slik at navningen av hensynssonene blir tydeligere. *Nye Veier vil kun uttale seg til tiltak etter pbl §20 – ingen endring av bestemmelsene. *Nye Veier mener bestemmelsen om jordvern er tilstrekkelig godt utformet til dette plannivået.</p>

13 Risør Kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>14. Ønsker å få utredet Vinterkjær-alternativene og andre linjer som ligger nærmest mulig Risørs lokalveisystem. Evt. må dokumentasjon på disse, og hvorfor disse er forkastet samles på et sted. Det etterlyses dokumentasjon på Vinterkjærkryss med to kryssløsninger på Moland/Røysland og kryss på andre siden av Aklandstjenna (Lauvåsen) for å forstå hvorfor disse ble forkastet.</p> <p>15. Ny E18 har store konsekvenser for lokaltrafikken, og det er vanskelig å forstå trafikkfordelingen ved de ulike kryss- og linjealternativene. Kartene er mangelfulle og modellene inneholder feil tallgrunnlag. Som forklaring på trafikk tall stilles konkrete spørsmål om modellen viser at mange vil kjøre via Laget/Tveide fordi dette er</p>	<p>*Nye Veier ønsker ikke å angi standardkrav på fylkesveier fordi standarden vil styres etter annet regelverk.</p> <p>*Kobling til Moland industriområde vises med kobling til lokalveinettet i plankartet. Men oppfølging i planbestemmelsene om Rækkefølgekrav og Kryss og lokalveier.</p> <p>*Nye Veier synes ikke det er nødvendig å presisere bestemmelsene om hvor det skal tilrettelegges for kollektivtransport, utover det som fremgår av bestemmelsene slik de foreligger etter revidert planforslag.</p> <p>*Nye Veier mener planforslaget ivaretar hensynet til kulturarv på en tilfredsstillende måte ved bruk av hensynssoner.</p> <p>*Nye Veier mener det på grunn av tredjeparts rettsikkerhet ikke er juridisk korrekt at konstruksjoners nøyaktige plassering skal bestemmes i kommunedelplanen.</p> <p>*Fordi det er en eksempellinje som ligger til grunn for støyberegningene vil det være stor usikkerhet til hensynssone for støy. Støyutredningene blir gjennomført detaljert i reguleringsplanen, og bestemmelsene om støy sikrer dette.</p> <p>14. Det er undersøkt linjer lenger øst enn den anbefalte linja, inkl. linjer gjennom Vinterkjær. På grunn av at disse er både lenger og dyrere er de silt ut, flere av dem allerede i silingsfasen. Før høring, og i høringsperioden er flere av de linjene og kryssplasseringene vurdert på nytt i prosess med Risør kommune. Det viser seg at linjene/kryssplasseringene fremdeles er både lengre og dyrere og dermed gir dårligere nytte, enn det alternativet Nye Veier anbefaler.</p> <p>15. I revidert planforslag blir det presentert figurer (differanseplott) som viser endringer i trafikkmengder på de ulike veiene. I hovedsak vil trafikantene velge den veien som blir mest gunstig med hensyn på bl.a. spart kjøretøykostnader og reisetidskostnader. Trafikantene vil ta hensyn til flere momenter i valg av reiserute enn det den overordnede transportmodellen tar hensyn til. Trafikkmengdene på</p>

13 Risør Kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>kortere? Oppfattes dagens E18 som et bedre alternativ? eller er det feil i modellen?</p> <p>16. Det påpekes at usikkerheten knyttet til kostnadene er underkommunisert, og at dette må poengteres.</p> <p>17. Det påpekes at plandokumentene er omfattende, og at det oppleves som uheldig at administrasjonen ikke har hatt mulighet til å gjennomgå alle rapportene. Risør ber om å få mer tid til å gå igjennom dokumentene til planvedtakssak i august.</p> <p>For øvrig har Risør kommune følgende bemerkninger: Det hevdes at Plankoordineringsgruppa ikke har fungert etter hensikten, men at dette har vært et forum hvor det har blitt gitt informasjon om prosess og funn fra rådgiver.</p> <p>Det er uheldig at alternativer som Risør kommune har hatt som sine prioriterte linjer / kryssplasseringer har blitt forkastet uten at Risør kommune kan gjennomgå/forstå begrunnelsen.</p> <p>Proessen med valg av korridor og utlegging til offentlig ettersyn er vanskelig å forstå/forvirrende for de som ikke har vært med i møtene.</p> <p>Risør kommune er tilfredse med at det er to korridorer på høring, og takker det interkommunale plansamarbeidet for at det ser ut til at det er mulig å finne en eksempellinje som svarer bedre på Risør kommunes målsettinger.</p> <p>For øvrig vises det til vedlegg om konkrete tilbakemeldinger på plandokumentene.</p>	<p>detaljnivå vil kunne avvike fra den virkelige situasjonen. Disse avvikene er vurdert til å ikke ha innvirkning på den endelige rangeringen av alternativene.</p> <p>16. Usikkerhetene til kostnadene er beskrevet i planbeskrivelsen under kapittelet som omhandler Usikkerheter.</p> <p>17. Tilbakemeldingen tas til orientering.</p> <p>Nye Veier registrerer Risørs synspunkt.</p> <p>Ny Veier registrerer Risørs synspunkt. Nye Veier mener at prosjektet har jobbet svært åpent og innovativt, og beklager dersom Risør kommune opplever at de ikke har fått tilstrekkelig med informasjon, eller at informasjonen har vært vanskelig tilgjengelig.</p> <p>Nye Veier registrerer Risørs synspunkt.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>Konkrete innspill til plankart og planbestemmelser er kommentert i punkt 13.</p> <p>Tilbakemeldingene til Planbeskrivelsen tas til orientering, og det gjøres justeringer der det synes nødvendig.</p> <p>De øvrige rapportene blir ikke revidert.</p>

3.2.5 Vegårshei kommune

5 Vegårshei kommune	Forslagsstillers kommentar
<p><i>Vedtatt i kommunestyret 21.5.2019</i></p> <p>Vegårshei kommune anbefaler alternativ 2 (østre korridor) med kryssløsning ved Kroktjenn fordi det:</p> <ul style="list-style-type: none"> -muliggjør en god utvikling av næringsarealer i tilknytning til knutepunkt ved Kroktjenn. -ivaretar natur- og kulturverdier, samt næringsinteressene i Eksjø-området. -skjermer verdiene i området vest for Sandvann (Nattvann og Krokvang) -gir best mulighet for etappevis utbygging (prioritere Moland-Tvedestrand) <p>Dersom alternativ 1 over Barlinddalen allikevel vedtas anbefales det å minimalisere de negative konsekvensene ved Eksjø-området (trekke unna, lavere i terrenget, støydempende tiltak).</p> <p>Båndleggingssonene ved Sandvann må snevres inn (gjelder både alternativ 1 og alternativ 2). Uakseptabelt at båndleggingssonen er blitt utvidet så langt vest ved Nattvann, Krokvang, Lyngrotheia og Blautmyrknatten. <u>Forutsetning av veilinje og båndleggingssone ikke trekker lenger vest enn opprinnelig veilinje 13710.</u></p> <p>Båndleggingssonen i området ved Sandvann må snevres inn for å synliggjøre at bru over vannet skal unngås.</p> <p>Forslag til endringer av tekst i planforslaget: Pkt 2.2.1: Kryss til Risør og <i>Vegårshei</i> Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilrettelegges for kollektivanlegg for nasjonale, regionale og lokale ruter, direkte veikobling til fv. 416 (<i>fra begge kommuner</i>), ny lokalvei.</p>	<p>Nye Veier registrerer at Vegårshei kommune anbefaler østre korridor (planalternativ 1) for videre planlegging av ny E18.</p> <p>Etter optimalisering av eksemplinja i høringsperioden innskrenkes båndleggingsområdet ved Eksjø/Espehaugen for å tilpasse seg bla natur- og friluftslivsverdier i området.</p> <p>Båndleggingskorridoren innsnevres til ca. 250 m på hver side av eksemplinja i området rundt Nattvann, Krokvang, Lyngrotheia og Blautmyrknatten. Den røde linja i planforslaget er en eksemplinja, og er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Den endelige veilinja kan avvike fra eksemplinja.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering. Det er enighet om at det anbefalte alternativet føres frem til sluttbehandling i kommunestyrene.</p> <p>Det er gjort endringer i planbestemmelsenes punkt om Rekkefølgekrav og Kryss og lokalveier etter innspill i høringsfasen.</p>

5 Vegårshei kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>Pkt. 2.2.4: Bestemmelsene om viltpassasjer er for generelle og må være mer konkrete og detaljerte. Korridorene går gjennom svært viktige viltområder, og det er ikke i tilstrekkelig grad gitt føringer i kommunedelplanbestemmelsene for å sikre at det blir regulert gode og velfungerende faunapassasjer i neste fase (reguleringsplan). Vegårshei kommune slutter seg til Tvedestrand sin uttalelse om at bestemmelsene må inneholde klare krav til faunapassasjer basert på oppdatert kunnskap, og kravene må være mer konkrete enn i høringsutkastet, jfr. vedtak i styret for plansamarbeidet 10.04.2019.</p> <p>Pkt 4.3: Kryssløsning i dokumenter og kart bør henge sammen. Bør omdøpes til Barlinddalen/Kroktjenn – Vinterkjær, Risør kommune.</p> <p>Vedlegg til planbeskrivelsen Buråsen - over Moland - Blautmyrknatten, § 3.2: Planalternativet går igjennom 4 kommuner, ikke 3 som beskrevet.</p> <p>Vedlegg til planbeskrivelsen Buråsen - over Moland - Blautmyrknatten, § 2.7: Omtale av virkninger for miljø og samfunn er mangelfull. Det strider mot det som står i planbeskrivelsen (til anbefalt linje) § 6.4 under 'Vegårshei' og figur 6-10 (side 37). Her står det at det nettopp er på grunn av viktige vannforekomster og økologiske funksjonsområder at linjen er optimalisert (tatt ut) i akkurat dette området, men altså likevel tatt med i båndleggingssonen rett før høringsperioden.</p>	<p>Det er gjort endringer i planbestemmelsenes om Vilt og Viltpassasjer.</p> <p>Planbeskrivelsen og planbestemmelsene blir revidert og tilpasset valgt alternativ.</p> <p>Nye Veier tar dette til orientering. Det er enighet om at det anbefalte alternativet føres frem til sluttbehandling i kommunestyrene.</p> <p>Nye Veier mener virkninger for miljø og samfunn er utredet på rett nivå ift plannivået. Det er gjennomført tilleggsutredninger av ikke-prissatte konsekvenser for planalternativ 1 Buråsen – over Moland – Blautmyrknatten. Disse er dokumentert i Tilleggsnotat Dok-F-018 Tilleggsutredninger ikke-prissatte konsekvenser. Det er enighet om at det anbefalte alternativet føres frem til sluttbehandling i kommunestyrene. I den forbindelse er båndleggingsområdet justert og tilpasset anbefalingen.</p>

3.2.6 Tvedestrand kommune

7 Tvedestrand Kommune	Forslagsstillers kommentar
<p><i>Vedtak i kommunestyret 14.5.2019</i> Tvedestrand kommunestyre er enig i valg av korridor i Tvedestrand, da dette alternativet også samsvarer best med kommunestyrets innspill til planprogrammet om å prioritere eksisterende bomiljø, bygdeliv og landbruksvirksomhet. Kommunestyrets har følgende innspill til videre planarbeid:</p> <p>Nye Veier oppfordres til å fremskynde utarbeidelse av reguleringsplanen, av hensyn til de berørte eiendommene, slik at de som trolig skal innløses får en kortere periode i uvisshet.</p> <p>Forbi Sandvann må det bare være en korridor i endelig kommunedelplan, og denne må optimaliseres slik at det ikke blir aktuelt med bro over Sandvann.</p> <p>Generelt må kommuneplankorridoren gjøres så smal som mulig for å unngå uvisshet for grunneiere og samfunn gjennom båndlegging over lengre tid.</p> <p>Korridorene går gjennom svært viktige viltområder, og det er ikke i tilstrekkelig grad gitt føringer i kommunedelplanbestemmelsene for å sikre at det blir regulert gode og velfungerende faunapassasjer. Bestemmelsene må inneholde klare krav til faunapassasjer basert på oppdatert kunnskap, og kravene må være mer konkrete enn i høringsutkastet, jfr. vedtak i styret for plansamarbeidet 10.4.2019.</p>	<p>Nye Veier registrerer at Tvedestrand kommune er enige i valg av korridor for videre planlegging av ny E18.</p> <p>Arbeidet med reguleringsplanen kan starte opp når det foreligger en vedtatt kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad. Nye Veier har en prosjektportefølje der prosjektene prioriteres etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Ulike deler av strekningen E18 Dørdal-Grimstad har ulik samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og oppstart av reguleringsplan og utbygging vil bli vurdert ut ifra dette.</p> <p>Vedtak om båndlagt korridor for kommunedelplan vil kun omfatte en korridor. I første omgang vil valg av korridor bli behandlet i Styret i det interkommunale plansamarbeidet, deretter er det kommunestyrene i hver enkelt kommune som fatter endelig vedtak.</p> <p>Båndleggingskorridoren er grundig vurdert etter at høringsuttalelser er kommet inn. Korridoren blir snevret inn til 250 m til hver side i områdene rundt Nattvann, Krok vann, Lyngrotheia og Blautmyrknatten og ellers redusert ytterligere for å unngå konflikter der dette er mulig.</p> <p>Det er gjort endringer i planbestemmelsenes om Vilt og Viltpassasjer.</p>

7 Tvedestrand Kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>Broen over Fosstveit/Storelva planlegges i et verdifullt kulturlandskap, og her er det særlig viktig at det stilles krav til god estetisk utforming av broen.</p>	<p>Det er kjent at brua over Fosstveit/Storelva planlegges i et verdifullt kulturlandskap. Bestemmelsene i kommunedelplanen legger føringer for at det skal søkes etter løsninger som minimaliserer inngrepet og også den visuelle virkningen for dette kulturmiljøet. Forholdet blir fulgt opp i arbeidet med reguleringsplanen.</p>

3.2.7 Arendal kommune

11 Arendal kommune	Forslagsstillers kommentar
<p><i>Vedtak i Bystyret 23.5.2019.</i></p> <p>1. Bystyret i Arendal er godt fornøyd med den foreslåtte korridoren for ny E18 fra Harebakken til Grimstad som i stor grad følger nåværende E18. Det har vært en god interkommunal planprosess, men det påpekes for dårlig tid mot slutten, noe som medfører at Arendal kommune har en del endringsforslag vi forutsetter blir ivaretatt før sluttbehandling.</p> <p>2. Arendal kommune har en forventning om at regulering fra Harebakken til Seide skjer så fort kommunedelplanen er vedtatt og at avsluttende behandling av reguleringsplaner skjer innen 2021 for å redusere ulempene med bygge- og deleforbud i de brede korridorer som er inntegnet i kommunedelplanen. Dette må nevnes i planbeskrivelsen.</p> <p>3. Arendal kommune er fornøyd med at området fra Høgedal til Myrene er tatt inn i planen som båndlagt for regulering. Det må ikke markeres som egen sone og bestemmelsene i punkt 2.2.7 må utgå, jfr. saksframstillingen.</p> <p>4. I planbeskrivelsen bør det defineres hvilke typer byggesaker som skal til uttalelse hos Nye Veier for å unngå unødig byråkrati.</p>	<p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>2. Arbeidet med reguleringsplanen kan starte opp når det foreligger en vedtatt kommunedelplan for E18 Dørdal-Grimstad. Nye Veier har en prosjektportefølje der prosjektene prioriteres etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Etter samhandling med kommunene er det nedfelt i avtalen mellom Nye Veier og Arendal kommune at Nye Veier vil varsle oppstart av reguleringsplanarbeidet innen ett år etter at kommunedelplanen er vedtatt og innsigelsene løst.</p> <p>3. Nye Veier ønsker ikke at områder som er angitt som H170_7 skal inngå i øvrige hensynssone og detaljreguleres samtidig med ny E18. Forhold knyttet til finansiering av lokalveier etc. blir omhandlet i avtale mellom Nye Veier og Arendal kommune.</p> <p>4. Bestemmelsen viser til den generelle plikt kommunen har til å oversende søknader til Vegvesenet og Nye Veier til behandling før tillatelse til tiltak gis. Nye</p>

11 Arendal kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>5. Bestemmelsene til planen bør om mulig bli mer konkrete, jfr. saksframstillingen.</p> <p>6. Lokalveisystemer med tilhørende gang/sykkelveisystemer skal sikres og dette framkommer som føringer for neste fase i bestemmelsene. I noen deler av planområdet er lokalveisystemene tegnet inn med røde linjer. Heidalen er ikke tegnet inn og heller ikke Sørsvannveien. Disse bør også tegnes inn med røde linjer.</p> <p>7. Bestemmelsene må suppleres og spesifiseres med at det fra kollektivterminal ved Høgedal /Ravnåsen og til fv. 42 langs koblingsvei må inn sykkelvei med fortau. Likeledes langs eksisterende E18 fra Harebakken til ny kollektivterminal. Videre må det stå at det omkring Harebakkenområdet må sikres friluftskryssing (over eksisterende og ny E18) i tillegg til sykkelvei med fortau. Det er kun sistnevnte krav som nå står i bestemmelsene. Om mulig bør slike kryssinger angis som egne infrastruktursoner, der en kan klare å spesifisere et delområde som er mest aktuelt.</p> <p>8. Generelle bestemmelser må suppleres med krav til kryssinger for friluftsliv og nødvendige driftsveier for landbruket i tillegg til faunapassasjer. Reguleringsplanfasene avklarer hvor og på hvilken måte, men det er viktige føringer å ta inn i bestemmelsene. Likeledes en generell bestemmelse om at det må gjøres kompenserende tiltak, dersom eksisterende</p>	<p>Veier ber kommunen utøve skjønn når søknadspliktige tiltak skal oversendes Nye Veier.</p> <p>5. Bestemmelsene har rett detaljering i forhold til plannivå, og vil ikke bli detaljert ytterligere på generell tilbakemelding. Bestemmelsene er imidlertid justert etter innspill i høringen.</p> <p>6. Strekninger med lokalvei som er markert i kartet er strekninger der kjøremønster endres eller der det er spesielle forhold som skal ivaretas. I tillegg til disse, har prosjektet ansvar for å reetablere naturlig sammenheng der eksisterende koblinger blir brutt, men disse blir ikke markert i kartet. Dette følges opp i reguleringsplanen.</p> <p>7. I bestemmelser til planen er det innarbeidet rekkefølgekrav til opparbeidelse av kryss. <i>«Nødvendig areal for kollektivtiltak, rasteplasser, døgnhvileplasser for tungtransport, kontrollplass samt de kryss som er vist på plankartet, og nødvendige tilførselsveger fra/til nye E18 og gang-sykkelveger som må etableres eller justeres som følge av ny E18, skal ferdigstilles innen ett år etter åpning av veganlegget på den aktuelle strekningen.»</i> I tillegg sier bestemmelse for kryss Heidalen: <i>«Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilrettelegges for gang- og sykkelveiforbindelse til nytt kollektivknutepunkt på Heidalen.»</i> Bestemmelsene ivaretar nødvendig funksjon i kryssløsning.</p> <p>8. Forholdene som etterlyses er omtalt i planbeskrivelsen. I alle situasjoner der veianlegget bryter eksisterende koblinger og sammenhenger vil det være nødvendig å sørge for nye. Dette vil bli håndtert i reguleringsplan.</p>

11 Arendal kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>løypenett for friluftsliv endres/kuttes som følge av nye veisystemer.</p> <p>9. I bestemmelsen § 4-3 (utredningskrav omkring kollektivløsninger) må det også stå Asdal. Nå står kun Harebakken/Høgedal.</p> <p>10. I konsekvensutredninger og analyser er det framkommet mye informasjon om naturmiljø, fareområder, områder som bør sikres osv. Med noen få unntak er ikke slike interesser framkommet på plankartet med egne soner og tilknyttet egne bestemmelser. Dette bør endres før sluttbehandling. Fylkesmann og fylkeskommune vil antagelig påpeke dette og Arendal kommune sa ifra om dette i innspill til planprogrammet. Som eksempel er det ved utløp av tunnel ved Rannekleiv på nordsiden av Nidelva ikke satt på egen sone for kulturminnehensyn. Her er kun avsatt en sone H 710-4 (naturmiljø) Her må også sone H 710-5 legges inn. (Gruveområdeinteresser.) La også hensynssonen følge natur og gruveregistreringer. Nå er hensynssonen angitt med en rett strek og tar ikke med seg hele registreringen av disse to verdiene.</p> <p>11. Stoa-sør, nordøst for Industritoppen: Her vil Arendal kommune anbefale å redusere båndleggingsområdet til det som vi mener er tilstrekkelig for å sikre en regulering av ny veilinje nærmere E18 fra avkjøring «Maritime» og til nytt halvt kryss ved politi/brannstasjon. Denne veilenken skal sikre trafikk fra Klodeborg og raskest mulig ut på E 18.</p> <p>12. Båndleggingssonen må utvides ved Rannekleiv/Nedenes til å ta med eksisterende E18 over elva slik at det kan sikres gode og nye kollektivløsninger ved Nedeneskrysset. Ved å legge inn det som i Rannekleivplanen allerede er regulert til vegformål trenger man ikke ny høring som følge av utvidelsen.</p>	<p>9. Nye Veier tar dette til orientering. Innarbeidet i planforslaget.</p> <p>10. Innspillet tas til orientering. Det generelle plangrepet er at delområder med stor verdi legges inn som hensynssoner for videre oppfølging i arbeidet med reguleringsplanen. Gruveinteressene ved Rannekleiv har middels verdi. Det er innarbeidet i plankartet.</p> <p>11. Det er ikke ønskelig å kanalisere økt trafikk fra Stoa mot Asdal. Båndleggingssonen justeres etter innspill fra kommunen.</p> <p>12. Arealet er regulert til veiformål i gjeldende regulering. Dette gjør at det er unødvendig å utvide båndleggingen.</p>

11 Arendal kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>13. Kollektivknutepunkt bes vist i planen med symbolisering iht. standard og bestemmelse.</p> <p>14. Arendal bystyre kan ikke godta hele kryssløsninger i Heidalen og i Rannekleiv/Nedenes-området slik de er vist i alternativt planforslag. Dersom det ikke gis dispensasjon til to halve kryss i Stoa/Harebakken-området og i Nedenes/Rannekleiv-området må planutkastet bearbeides og sendes ut på nytt offentlig ettersyn.</p> <p>15. Med utvidelse av planområdet som nevnt i pkt. 12 ønsker Arendal kommune også å få vurdert hvilke muligheter utvidelse av dagens trase gir, for om mulig å spare natur- og kulturverdiene der ny trase nå er foreslått utenom eksisterende E18.</p> <p>16. Arendal kommune ønsker at veien planlegges med utgangspunkt i dimensjonering for maks 110 km/t. Hastigheten kan også være lavere dersom det gir miljømessige gevinster.</p> <p>17. E18- utbyggingen utfordrer overordnede klimamål og samfunnets mål om 0-vekst i biltrafikken. (Målet i Nasjonal transportplan om 0-vekst i persontrafikk med bil.) Veksten skal i hovedsak tas via gang/sykkel og kollektivløsninger. Det savnes i den sammenheng at framlagte kommunedelplan har omtalt dette paradokset og især savnes beskrivelser og virkninger rundt kollektivtransport, som i henhold til planprogrammet skulle vært utredet, men som er blitt flyttet til reguleringsplanfasen. Det er heller ikke omtalt noe omkring det fylkeskommunale mulighetsstudiet som er gjort på kollektivløsninger. Ny E18 vil ha stor</p>	<p>13. Det legges inn symbol for kollektivterminal der det ikke er sammenfallende med kryssplasseringen, med en egen bestemmelse for kryssområdene. Det legges inn symbol for kollektivterminal ved Heidalen</p> <p>14. Søknad om halve kryss er godkjent av Vegdirektoratet.</p> <p>15. Det er vurdert lavere hastigheter der ny E18 er foreslått i ny trase. I dette området er kurven langs dagens trase ikke forenelig med 110 km/t. En oppnår altså ingen effekt ved å redusere krav til kurver. Det er tunnel ved Rannekleiv og bru kryssing av Nidelva som muliggjør tilpasning til miljøverdier i dette området. Det er ikke formålstjenlig å utvide det båndlagt arealet østover.</p> <p>16. Prosjektets mandat er å utrede veilinjer for 110 km/t med kurvatur som muliggjør 130 km/t i fremtiden.</p> <p>17. I planbeskrivelsen omtales de forhold planprogrammet sier skal omtales. E18 brukes i dag som lokalvei mellom Stoa og Harebakken. Forslaget legger til grunn å endre kryss slik at motorveien er mindre aktuell som lokalvei. Detaljene i kryssløsninger landes først i reguleringsplan. Utredningene i kommunedelplanen gir sikkerhet for at forholdet kan løses i reguleringsplan og bestemmelsene sikrer at det blir løst i reguleringsplan. Planbestemmelsene er justert og stiller krav om at det i arbeidet med reguleringsplanen gjennomføres utredninger av veiens virkninger for lokalveinettet og framkommeligheten for kollektiv.</p>

11 Arendal kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>innvirkning på hvordan helhetsløsninger på kollektivtilbudet i regionen vil bli. Lokalveisystemer, kryss/rampeløsninger, kollektivknutepunkt mm. kunne med fordel vært viet større plass i planen, slik at vi hadde en større trygghet for at dette løses tilfredsstillende.</p> <p>Arendal kommune ber om at dette kommenteres særskilt før sluttbehandlingen og at symbolisering iht. standard og bestemmelse for knutepunkt blir vist i planen. Nå er planbeskrivelse og trafikkanalyse tynn på kollektivområdet.</p>	<p>Det legges inn symbol for kollektivterminal der det ikke er sammenfallende med kryssplasseringen, med en egen bestemmelse for kryssområdene.</p> <p>Det legges inn symbol for kollektivterminal ved Heidalen.</p>

3.2.8 Grimstad kommune

8 Grimstad kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>Denne høringsuttalelsen omhandler den delen av kommunedelplanen som berører Grimstad kommune, det vil si strekningen Arendal-Grimstad.</p> <p>Grimstad kommune ønsker at E18 bygges ut i den foreslåtte korridoren langs dagens E18. Et hovedmål for Grimstad ved oppstart av planarbeidet var at dagens E18 forbi byen skulle beholdes som lokal hovedvei og omkjøringsvei for ny E18 til erstatning for dagens omkjøringsvei som er fv. 420 gjennom sentrum.</p> <p>Grimstad kommune forventer at ny E18 legges i tunnel forbi byen. En løsning med veg i dagen og bru gjennom Frivollidalen ansees som uaktuell for Grimstad kommune.</p> <p>Ved siden av at Grimstad kommune nå avgir høringsuttalelse er kommunen også vedtaksmyndighet for kommunedelplanen innenfor kommunens grenser. Grimstad kommune ønsker å delta i det videre arbeidet fram mot vedtaksbehandling i sammen med Nye Veier og deres rådgivere, Arendal kommune samt det interkommunale plansamarbeidets plankoordinator.</p>	<p>Nye Veier tar dette til orientering.</p> <p>Nye Veier og Grimstad kommune er kommet til enighet om at fjelltunnel legges inn som eksempellinje og legges til grunn for KDP. Båndleggingssona opprettholdes likevel med en utstrekning som muliggjør daglinje dersom grunnboringer viser at fjelltunnel ikke lar seg gjennomføre. Øker kunnskapsnivået fram til vedtak i kommunen kan det vurderes om båndleggingssonen skal reduseres.</p>

8 Grimstad kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>Grimstad kommune stiller spørsmålstegn ved om beslutningsgrunnlaget er godt nok. Planen strekker seg over et svært stort område, og det er brukt svært kort tid på planlegging og konsekvensutredning. Det er illustrerende at det fortsatt arbeides med viktige og konkrete problemstillinger som tunnelløsninger i Frivoldalen og Fevikmarka samt kryssplasseringer etter at planen er lagt ut på høring. Disse konkrete mulighetene dukket opp i sluttfasen like før planen ble lagt ut på høring, og det kan stilles spørsmålstegn ved at planen likevel ble sendt ut på høring selv om man jobber videre med dette.</p> <p>Heller ikke virkninger rundt kollektivtransport har blitt utredet i henhold til planprogrammet, men blitt flyttet til reguleringsplanfasen. Sammenstillingen av de prissatte og ikke prissatte konsekvensene er vanskelig å forstå, og rangeringen av alternativene til dels ulogisk, også for folk som er godt inne i saken.</p> <p>Bygging av ny E18 som firefelts motorvei er også et paradoks med tanke på hvordan man kan oppnå målet i Nasjonal transportplan om 0-vekst i persontrafikk med bil.</p> <p>Grimstad kommune peker på flere momenter som det må arbeides videre med. Dette er:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kryss øst for Grimstad er i planforslaget plassert på Fjære. Dette er en dårlig plassering på grunn av stort beslag av dyrket mark, samt at det er en dårlig plassering med tanke på kollektivbetjening av lokalsentrene Vik og Fevik. Her må det utredes om flytting av krysset til området Vik/Spedalen vil være en bedre løsning. 	<p>Det er et omfattende utredningsarbeid som ligger til grunn for planforslaget som lagt ut på høring. Til grunn for disse løsningene har samfunnsnyttene ligget som sentralt premiss, sammen med konsekvenser for miljøtema. De konkrete mulighetene som kom opp i sluttfasen er løsninger med høyere kostnader og lavere samfunnsnytte som derfor ikke har fått høy prioritet tidligere i prosessen etter de fastsatte kriteriene. Som følge av høring og medvirkning er alternativene likevel kommet inn og utredet videre. Noe er det også enighet om skal legges til grunn for planforslaget.</p> <p>Kollektivtransport er omtalt i henhold til det som er beskrevet i planprogrammet.</p> <p>Målet om 0-vekst i persontransport med bil gjelder innenfor byene. E18 benyttes primært til reise over større avstander og med redusert antall kryss vil veien være mindre attraktiv som lokalvei. I planbestemmelsene er det lagt inn krav til utredninger for å sikre tilpasninger til nødvendige tiltak for kollektivtrafikken i reguleringsplanfasen. Det er først i reguleringsplanfasen at de konkrete løsningene bestemmes og kunnskapsnivået for å finne konkrete løsninger for kollektivtrafikken er tilstrekkelig.</p> <p>Krysset flyttes til Spedalen i tråd med kommunens ønsker.</p>

8 Grimstad kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>Dette må synliggjøres både i plankart, planbeskrivelse og planbestemmelser.</p> <p>En slik endring innebærer trolig ny høring av planen, da konsekvensene av kryss ved Vik/Spedalen ikke er utredet eller vært på høring.</p> <p>2. Det bør etableres en lokalvei, i hovedsak vest for ny E18, som knytter Fjæreveien direkte til fv 407 via kryss i Spedalen. Denne lokalveien vil lette forbindelsen betydelig mellom Grimstad og Rykene/Froland når av- og påkjøringsrampene på E18 vest for Grimstadporten fjernes. Det gjør også fv. 407 mye mer anvendelig som omkjøringsvei, både i anleggsperioden i Fevikmarka og når ny E18 er ferdigstilt. Dette medfører at omkjøringstrafikken ikke må gjennom boligområder med skole og idrettsanlegg på Vik.</p> <p>3. Lokalvei fra Morholt til Øygardsdalen parallelt med E18 får stor trafikkøkning når den blir hoved-innfartsvei til Grimstad fra vest. Det er sannsynlig at det blir lekkasje av trafikk over på Terje Løvås vei, forbi bl.a Holvika skole og idrettsanleggene. Konsekvensene av dette er ikke belyst. Det er uklart om Morholtkrysset er romslig nok, dette må avklares.</p> <p>4. Det er svært problematisk med nærføringen til friområdene ved Hauslandstjenna i Fevikmarka. Grimstad kommune mener at den klart beste løsningen er at veien gjennom Fevikmarka legges i tunnel. I tillegg må det arbeides med å redusere inngrep, og det må konkretiseres avbøtende tiltak. Det er også viktig å bruke overskuddsmasser til å bygge kraftige støyvoller i dagsonen, samt å legge om eller bygge nytt for turveier og lysløyper som berøres. Inngrep må sikres slik at Hauslandstjenna ikke dreneres ut.</p>	<p>Det vil bli tatt stilling til behov for ny høring på styremøtet for Interkommunalt plansamarbeid den 26/6. Da kan det også bli aktuelt å vedta og legge denne delen av planen ut på ny høring.</p> <p>2. Lokalvei legges inn i plankart.</p> <p>3. Det er gjennomført en trafikkanalyse med transportmodellberegninger som viser at hvis tilførselsveien blir utformet med god standard vil trafikken velge denne mot Øygardsdalen framfor blant annet Terje Løvås vei. Det er lagt inn rekkefølgebestemmelse om utredning av trafikkapasitet i Morholtkrysset i fbm. reguleringsplan.</p> <p>4. Den røde linja i planforslaget er en eksempellinja som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinja som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Den endelige veilinja kan avvike fra eksempellinja. Bruk av overskuddsmasser, nødvendig støyskjerming av tiltaket samt tekniske løsninger er forhold som følges opp i reguleringsfasen. Det er lagt inn en hensynsone i Fevikmarka med tilhørende bestemmelse om å ivareta nærmiljøet.</p>

8 Grimstad kommune	Forslagsstillers kommentar
<p>5. Grimstad har svært viktige landbruksområder med høy kvalitet på matjorda. Det er avgjørende å minimalisere inngrep i dyrket og dyrkbar mark. Matjorda skal tas vare på til bruk i matproduksjon, ikke til å kle vegskråninger.</p> <p>6. Planbestemmelsene stiller funksjonskrav til veianlegget. I punkt 2.1.5 står det at rensetiltak skal tilpasses vannforekomstenes sårbarhet. Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det avsettes tilstrekkelig areal for etablering av rensetiltak. Dette må konkretiseres både for anleggsfasen og for driftsfasen, og tilstrekkelig areal må settes av i reguleringsplanen til dette.</p> <p>7. Planbestemmelsene er generelt vage. De bør gjøres tydeligere og mer konkrete planbestemmelser, slik at ikke entreprenørene får for fritt spillerom innenfor viktige bestemmelsesområder knyttet til bl.a. nærmiljø, naturmiljø, kulturarv, landbruk og friluftsliv.</p> <p>8. Når kommunedelplan legges fram til vedtaksbehandling ønsker Grimstad kommune at båndleggingssonen reduseres slik at den ikke blir større enn den må være.</p>	<p>5. Ivaretatt med bestemmelser til plan.</p> <p>6. Båndlagt areal favner nok areal til å finne løsninger i reguleringsfase. Detaljer rundt hvordan dette løses må sees i sammenheng med veilinje og andre detaljer i veianlegget. Forholdet følges opp i reguleringsplan.</p> <p>7. Kommunedelplanen avklarer ikke arealdisponeringer innenfor sonen. Bestemmelsene er tilpasset kommunedelplannivå og at det som skal fastsettes er et båndlagt område. Bestemmelsene og hensynssoner er justert etter ulike innspill i høringsperioden.</p> <p>8. Eksempelveilinje for fjelltunnel legges inn i planen, men bredden på båndleggingsområdet opprettholdes. Det gjennomføres ytterligere grunnundersøkelser og det gis mulighet for å redusere båndleggingsbredden fram mot vedtak i Grimstad kommune hvis økt kunnskapsgrunnlag tilsier dette.</p>

4 UTTALELSER FRA ORGANISASJONER, LAG OG FORENINGER

I dette kapittelet redegjøres det for høringsuttalelsene fra organisasjoner, lag og foreninger.

Hovedinnholdet i tilbakemeldingene har gått på plassering og utforming av viltpassasjer og driftsmessige forhold for skogbruket som må ivaretas i arbeidet med reguleringsplanen, ivaretagelse av miljømessige forhold som forurensning av vassdrag i anleggs/driftsfasen, behov for utredning av lavere hastigheter for å redusere inngrepet i omgivelsene og trafikkavvikling/trafikkikkerhet ved kryss og lokalveisystemet.

For øvrig er de lag og foreninger som har sendt inn høringsuttalelse opptatt av å belyse sine standpunkt i saken ift. korridorene som har vært ute på høring. Det gjelder informasjon om

verdier på egen eiendom eller i området, detaljer som må løses i arbeidet med reguleringsplanen.

I Arendal/Grimstad området er lag og foreninger opptatt av å verne Fevikmarka i størst mulig grad, samt mulighetene for utvikling i områdene rund Grimstad sentrum.

Organisasjon	Nye Veiers oppsummering	Nye Veiers kommentar
Solvang gård	Opplysning om planlagt bygg	Innenfor den båndlagte sonen skal det ikke iverksettes tiltak som er til hinder for planlegging og bygging av ny firefelt vei. Arealet er båndlagt i 4 år, eller inntil nødvendig areal for bygging av den nye veien inngår i en vedtatt reguleringsplan.
Solvang gård	Drifter hjort og vil vil få større problemer hvis eiendommen blir oppdelt	Problemstillingen følges opp i reguleringsplan med eventuelt grunnnerv og avbøtende tiltak.
Solvang gård	Opplyser om steinbrudd	Innspillet er tatt med og følges videre opp i reguleringsplan
Farsjø vel	Ønsker en utbedring av innfartsvei til Kragerø fra Gjerdemyra. Framhever trafikksikkerhetsforhold ved Sannidal barneskole.	Kommunedelplanens hovedformål er å båndlegge areal for framtidig planlegging av ny E18. I dette arbeidet er det nødvendig å legge om noen kryss og tilførselsveier. Dette er vist prinsipielt i kommunedelplanene med en rød eksempellinje. Innspillet tas med til reguleringsplanfase. Ved planlegging av kryss og kollektivtiltak vil nødvendige løsninger for gående og syklende være en del av tiltaket.
Farsjø vel	Havfjell blir brukt av mange mennesker som et ønsket utkikkspunkt for skogsturen sin. Herifra kan du se Jomfruland og Lifjell. Nå som dere velger å legge den nye E18, på den gamle postveien. (Er vel vernet), som går i bunn av Havfjell. Vil dette utkikkspunktet forringes kraftig, hvis dere ikke gjør betydelig støydemping.	Det er gjort en vurdering av postveien og konflikten knyttet til denne. På grunn av store verdier for naturmangfoldet er postveien vurdert som mindre viktig i dette området. Postveien er ikke fredet. Detaljering rundt støydemping følges opp i reguleringsplan.
Norges Lastebileier-Forbund Agder	Ønsker en trase med minst mulig stigninger og kortest avstand. Må være 4-felts og muliggjøre god trafikkavvikling i anleggsperioden. Ønsker hurtig fullføring av prosjektet	Uttalelsen tas med som underlag i den videre prosessen for valg av korridor. Nye Veier har vurdert flere alternative linjer innenfor korridoren som går nærmest Risør. Ingen av disse linjene gir høyere nytte eller lavere kostnader enn anbefalt alternativ (4A+5B). Nye Veiers foreslåtte alternativ er derfor fortsatt den løsningen som gir høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er den enkelte kommune som gjør endelig vedtak av kommunedelplanen.
Farsjø Vel	Framhever trafikksikkerhet og skoleveg for kryssområdet ved Gjerdemyra.	I forslaget til kommunedelplan er det vist eksempler på kryssløsninger for å avklare arealbehov. Detaljering knyttet til gang- og sykkelveg og trafikksikkerhet for myke trafikanter i kryssområdet følges opp i reguleringsplanfasen.

Bringsvæerveien	Tilbakemelder informerer om at Bringsvæerveien er privat og har adkomst under eksisterende E18 i dag. Stiller spørsmål om det er planlagt adkomst til Bringsvæerveien med ny E18 og hvordan denne er tiltenkt.	Adkomstløsning Bringsvæerveien følges opp i reguleringsplan.
Agder utvikling	Tilbakemelder ønsker dialog med Nye Veier om mulig salg av området Brokelandsheia Nord eller bruk som deponi/brakkerigg under anleggsperioden.	Nye Veier registrerer at Agder utvikling ønsker dialog. Nye Veier vil ta kontakt i forbindelse med reguleringsplan for veianlegget.
Klingremoheia Vel	E18 i annet enn tunnel forbi Grimstad vil ha negative konsekvenser for Grimstad og Klingremoheia. Ønsker at E18 skal gå i tunnel fra Øygårdsdalen og østover.	Eksempelveilinje for fjelltunnel legges inn i planen, men bredden på båndleggingsområdet opprettholdes. Det gjennomføres ytterligere grunnundersøkelser og det gis mulighet for å redusere båndleggingsbredden fram mot vedtak i Grimstad kommune hvis økt kunnskapsgrunnlag tilsier dette.
IL Express	Opptatt av friluftslivsverdiene i Fevikmarka. Mye brukt til rekreasjon og trening. Oppkjørte skiløyper vinterstid. Badeplassen ved Hauslandstjenna blir sterkt forringet. Fevikmarka er allerede delt og sterkt påvirket av eksisterende E18. Vanskelig å finne erstatningsarealer. Ønsker tunnel og tilbakeføring av dagens E18.	Verdiene i Fevikmarka inngår i friluftsliv/by- og bygdelivsutredningene. Detaljert plassering og utforming av veien bestemmes i reguleringsplanfasen innenfor det båndlagte området vedtatt i kommunedelplan.
Dørdal vel, Rørholt vel og Bakkeveien veilag	Forslagstiller har flere forslag til lokalvegnett ved Dørdal som kan reguleres. Det ønskes også tunnel under Skauheia for viltovergang. Dørdalområdet er sårbart for avfolkning dersom boliger blir revet som følge av ny E18.	Detaljering av viltpassasjer og lokalveinett med eventuelle tiltak følges opp i reguleringsplanfasen. Det samme gjelder prosess med grunnerv.
Stedalen veilag	Tømmertransport med lastebiler (bil og henger 25m) og lastbærer! Høyde undergang/bro min 4,5m.	Detaljering av løsning av underganger og broer følges opp i reguleringsplanfasen.
Stedalen veilag	Mobildekning telefon	Innspillet er mottatt.
Stedalen veilag	Adkomst til eksisterende E18 for privatbiler og tømmerbiler (bil og henger 24m og 60t)	Detaljering av løsning av underganger og broer følges opp i reguleringsplanfasen.
Sannidal Utleiebygg	Følgende punkter er viktig å hensyn ta i den videre prosessen: <ul style="list-style-type: none"> • Synlig hovedavkjøring på Fikkjebakke. • Hensynta intensjonen i kommuneplan med tanke på handelsnæringen. • Kollektivt knutepunkt nær senterområdet og skoler. • God og sikker adkomstvei til Tangen. • Innskrenke båndlagt området på Fikkjebakke av hensyn til videre næringsutvikling. <p>Har også innspill til utvidelse og innskrenking av planområdet i KDP</p>	Detaljert plassering og utforming av kryssene samt utbedring av fylkesvegen bestemmes i reguleringsplanfasen innenfor det båndlagte området vedtatt i kommunedelplan. Til omfanget av båndlagt område vises det til at dette må være tilstrekkelig stort til at det er mulig å tilpasse og forbedre veilinja og kryssløsninger i reguleringsplanfasen. Det båndlagte området er innskrenket etter høring.
AMFI Kragerø	<ul style="list-style-type: none"> • Synlig hovedavkjøring på Fikkjebakke. • Hensynta intensjonen i kommuneplan med tanke på handelsnæringen. • Kollektivt knutepunkt nær senterområdet og skoler. • God og sikker adkomstvei til Tangen. • Innskrenke båndlagt området på Fikkjebakke av hensyn til videre næringsutvikling. <p>Har også innspill på utvidelse og innskrenkelse av korridor som er vedlagt i skisse</p>	Detaljert plassering og utforming av kryssene bestemmes i reguleringsplanfasen innenfor det båndlagte området vedtatt i kommunedelplan. Fylkesvegen mellom Fikkjebakke og Tangen inngår i båndleggingssonen og utbedringer for å håndtere økt trafikk vil følges opp i reguleringsplanarbeidet. Til uttalelsen om omfanget av båndlagt område vises det til at dette må være tilstrekkelig stort til at det er

		mulig å tilpasse og forbedre veilinja med kryssløsninger i reguleringsplanfasen.
Grimstad Bys Vel	Forslagsstiller ønsker at E18 legges i en lang tunnel gjennom Grimstad. En løsning med bro eller åpen veg vil dele Grimstad i to, ødelegge dagens bomiljø og gi dårlige forhold mtp støy og luftkvalitet	Hensikten med kommunedelplanen er å fastsette korridor for videre planlegging. Veiens endelige plassering vil bli bestemt i arbeidet med reguleringsplanen. Eksempelveilinjene for fjelltunnel legges inn i planen, men bredden på båndleggingsområdet opprettholdes. Det gjennomføres ytterligere grunnundersøkelser og det gis mulighet for å redusere båndleggingsbredden fram mot vedtak i Grimstad kommune hvis økt kunnskapsgrunnlag tilsier dette.
Havrefjell Turlag	Viktig å bevare stinettverk som går på eiendommen Knuten og ned til sagelva.	Innspillet er registrert. Detaljering rundt eksisterende veger og stier i sammenheng med ny E18 vil bli fulgt opp i reguleringsplanfasen etter korridor er valgt i kommunedelplanen
Risør Viltlag	Risør viltlag foretrekker den indre linjen framfor den ytre ved Barlindalen i Risør. Den ytre linjen vil gi et ufordelaktig område mellom traseene og kommunegrensen mot Vegårshei. Det blir vanskelig å drive effektiv forvaltning i dette området med en fysisk barriere på den ene siden, og en kommunegrense på den andre siden. Det bør legges en viltkrysning i området innenfor Pinesund, og hvis indre korridor velges bør eksisterende viltgjerde langs dagens E18 fjernes.	Nye Veier har vurdert flere alternative linjer innenfor korridoren som går nærmest Risør. Ingen av disse linjene gir høyere nytte eller lavere kostnader enn anbefalt alternativ (4A+5B). Nye Veiers foreslåtte alternativ er derfor fortsatt den løsningen som gir høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er den enkelte kommune som gjør endelig vedtak av kommunedelplanen. Behovet for viltkryssinger og krav til utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene. De viktigste vilttrekkene er også vist i kartet med en hensynssone for videre planarbeid. Etter innkomne uttalelser i høringsperioden, møter med viltinteresser og myndighetene er planens bestemmelser utdypet, samt at hensynssonene er justert til å tilpasse seg ny informasjon. I det videre arbeidet med reguleringsplanen vil det jobbes videre med å finne plasseringer av nødvendige viltpassasjer, også utenom de avsatte hensynssonene i plankartet.

<p>Kragerø Næringsforening _ representerer 150 medlemsbedrifter i Kragerø</p>	<p>Kragerø næringsforening er tilfreds med at det er valgt to fullverdige kryss i Kragerø. Mener dette sikrer rask transport og adkomst til arbeidsmarkedet til og fra nabokommuner. Mener dette vil utløse et stort potensiale for næringsutvikling ved kryssene. Ønsker at båndlagt areal som berører arealer regulert til næring ved Fikkjebakke reduseres så mye som mulig. Mener det er et konkurransefortrinn for Kragerø at utvikling av nye og eksisterende næringsareal kommer raskt i gang, og mener at planforslaget båndlegger alt for store areal. Påpeker at det er viktig med god adkomstvei til nytt kryss, pendlerparkering med ladestasjon for el-bil og gang- og sykkelvei.</p>	<p>Nye Veier registrerer at Kragerø næringsforening er tilfreds med at planforslaget viser to kryss. Til omfanget av båndlagt område vises det til at dette må være tilstrekkelig stort til at det er mulig å tilpasse og forbedre veilinja og kryssløsninger i reguleringsplanfasen. Detaljert utforming av kryssområdene avklares i reguleringsplan.</p>
<p>Songe Vel</p>	<p>Uttalelse fra Songe Vel. Songe Vel er i utgangspunktet positive til Nye Veiers trasévalg. Enkelte i bygda har ønsker som bør høres i høringsrunde, men slike innspill vil komme fra den enkelte. Songe Vel ønsker ikke å fremme endringsforslag som kan medføre utsettelse eller merkostnader for planarbeidet.</p>	<p>Nye Veier takker for innspillet, og vil svare ut eventuelle merknader som kommer fra enkelte grunneiere.</p>
<p>Arendal Viltlag</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arendal Viltlag er hovedsakelig enig i overnevnte planbeskrivelse av Vilttrekk. 2. I vårt innspill til planforslag, hadde vi med ett forslag til Nedenes-området, med ønske om tette viltgjerder hele strekningen, og minst 1 over/undergang. Kan ikke se at dette er kommet med videre i planbeskrivelsen. 3. I videre arbeid med hele/halve kryss, tilførselsveier og lokalveier i reguleringsplanfasen, er viktig å få sikret dette samtidig og på best mulig måte. 4. Arendal Viltlag ønsker å bli kontaktet for å bistå i videre dette arbeid. 	<p>Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil blir vurdert i reguleringsplanen. Nye Veier har registrert at Arendal Viltlag ønsker å være med på dialog for å bistå i dette arbeidet videre.</p>
<p>Arendal Viltlag</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Arendal Viltlag er hovedsakelig enig i overnevnte planbeskrivelse av Vilttrekk. 2. I vårt innspill til planforslag, hadde vi med ett forslag til Nedenes-området, med ønske om tette viltgjerder hele strekningen, og minst 1 over/undergang. Kan ikke se at dette er kommet med videre i planbeskrivelsen. 3. I videre arbeid med hele/halve kryss, tilførselsveier og lokalveier i reguleringsplanfasen, er viktig å få sikret dette samtidig og på best mulig måte. 4. Arendal Viltlag ønsker å bli kontaktet for å bistå i videre dette arbeid. 	<p>Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil blir vurdert i reguleringsplanen. Nye Veier har registrert at Arendal Viltlag ønsker å være med på dialog for å bistå i dette arbeidet videre.</p>
<p>Nersten/Gjennestad Jaktlag</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nersten/Gjennestad Jaktlag er hovedsakelig enig i overnevnte planbeskrivelse av Vilttrekk i området rundt Rannekleiv. 2. I videre arbeid med hele/halve kryss, tilførselsveier og lokalveier i reguleringsplanfasen, er viktig å få sikret dette samtidig og på best mulig måte. 3. Nersten/Gjennestad Jaktlag ønsker å bli kontaktet for å bistå i videre dette arbeid. 	<p>Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil blir vurdert i reguleringsplanen. Nye Veier har registrert at Nersten/Gjennestad Jaktlag ønsker å være med på dialog for å bistå i dette arbeidet videre.</p>

<p>Ytre Haugen Grunneierlag/jaktlag og grunneier mot Brokelandsheia</p>	<p>Uttalelse fra Ytre Haugen grunneierlag/jaktlag og private grunneiere fra Brokelandsheia til Småtjennene. Uttalelsen omhandler hvordan ny E18 vil påvirke eiendommene mtp skog og vilt, og hvordan sammenhengende arealer deles opp.</p> <p>Historikk: Viser til at det kun er 15 år siden E18 Brokelandsheia-Akland ble åpnet. Opplevde dette som et stort inngrep i jomfruelig terreng. Viser til utredninger ifbm utbyggingen, og at det var spesielt stor bestand av vilt her og at dette måtte hensyntas. Viltet krysser nå ved brukar og ved skogsbilvei ved Nærsumyra (ved Buråsen). Det er viltgjerd langs traseen. Stilte spørsmål ved hvorfor det ikke ble bygget 4-felts vei da, og fikk svar fra SVV om at det aldri ville bli behov for det. Påpeker at strekningen har lavest ÅDT langs hele E18, og har aldri opplevd køproblemer. Strekningen har forbikjøringsfelt og midtdeler.</p> <p>Uttalelse til alternativene: Ber om at dagens E18 utvides, og unngå ny trasé, og at avbøtende tiltak for vilt og skogbruk videreføres og forbedres. Tilrettelagte vilttrekk er nå innarbeidet. Ønsker at det ikke båndlegges ytterligere skog og utmarksarealer til veiformål. Bygg kan flyttes, men skog og utmark forsvinner for alltid. Ønsker primært at utvidelse til 4-felt skjer i dagens trasé.</p> <p>Mener Nye Veiers forslag til trasé fra Nærsumyra til Barlinddalen er stort inngrep i uberørt areal og er negativt for grunneierne. Dette stykker opp utmark og vanskeliggjør skogsdrift og er negativt for viltet. Dersom alternativet velges, må dagens E18 fra Nærsumyra til Pinesund bli tilbakeført til utmark. Dette kan delvis kompensere for oppstyking av ny E18. Gamle E18 kan fungere som avlastningsvei. Det må også planlegges et viltkryssningspunkt rett øst for Molandsvann, som er en hyppig brukt viltrute. Påpeker at avbøtende tiltak for skogsdrift må gjennomføres. Det må tas hensyn til evt. støyproblemer som følge av terrenginngrep for Nybø, gnr 3/43. Forutsetter at grunneiere blir tatt med på råd om detaljer i avbøtende tiltak og bruk av utmark.</p>	<p>Historikk: Nye Veier utreder en lang strekning for å få til best mulig nytte for samfunnet ved planlegging av ny E18. Oppstart av reguleringsplan og utbygging vil bli prioritert etter hvilke delstrekninger som gir mest nytte for investeringen, og når det kan være aktuelt å bygge ut strekningen fra Brokelandsheia og sørover er ikke avklart per i dag. Det er likevel viktig for Nye Veier å se på en lengre strekning under ett i kommunedelplanen for å finne den beste traseen for ny E18 totalt sett.</p> <p>Uttalelse til alternativene: Innspillet tas med som underlag i den videre prosessen for valg av korridor. Nye Veier har vurdert flere alternative linjer innenfor korridoren som går nærmest Risør. Ingen av disse linjene gir høyere nytte eller lavere kostnader enn anbefalt alternativ fra NV(4a+5B). Nye Veiers foreslåtte alternativ er derfor fortsatt den løsningen som gir høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er den enkelte kommune som gjør endelig vedtak av kommunedelplanen.</p> <p>Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil bli fulgt opp og endelig avklart i reguleringsplanen.</p> <p>Når det gjelder utmarksinteresser er det slik at uansett hvor veien bygges er det konflikt så lenge man bygger i urørt område. Konflikter med jaktinteresser og hjortvilt gir ikke grunnlag for valg av korridor i dette området. Aktuelle skadereduserende tiltak vurderes i reguleringsfasen. Løsninger for støyskjerming blir vurdert i arbeidet med reguleringsplanen. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) blir lagt til grunn.</p> <p>Detaljer i utforming av ny E18 vurderes i reguleringsplanfasen, og det vil bli mulig for grunneiere å komme med innspill til utformingen gjennom denne planprosessen.</p>
---	--	---

Kragere Senterparti	<p>Ønsker pendlerparkering ved Fikkjebakke og Gjerdemyra. Planen bør tilpasses vedtatt KDP i Kragere 2019. Ønsker kollektivknutepunkt ved Tangen og eller Fikkjebakke, ikke Gjerdemyra. Påpeker at det må gjøres tiltak for å forhindre tilsig av overvann/salt/forurensning i nærliggende vann. Ønsker 7 viltoverganger på strekningen i Kragere. Eksisterende E18 bør nedgraderes og brukes som adkomstvei. Ønsker mest mulig innskrenking av båndleggingsområdet ved Fikkjebakke for å ikke båndlegge utbygging parallelt.</p> <p>Følgende andre punkter er da viktig å hensyn ta i den videre prosessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Synlig hovedavkjøring på Fikkjebakke. • Hensynta intensjonen i kommuneplan med tanke på næring og senterområdet. • Kollektivt knutepunkt nær senterområdet og skoler. • God og sikker adkomstvei til Tangen og Holtane – Sannidal Stasjon (Esso) • Innskrenke foreslått båndlagt området på Fikkjebakke av hensyn til videre næringsutvikling. • Sikre gode viltoverganger og riktig antall i forhold til vilttrekk. 	<p>Det legges opp til etablering av holdeplasser/pendlerparkering ved flere kryssområder, eksempelvis ved Gjerdemyra og Fikkjebakke. Ved Fikkjebakke legges det i tillegg opp til kollektivknutepunkt. Detaljering av disse gjøres i reguleringsplan. Planen er tilpasset både lokale, regionale og nasjonale planer som beskrevet i planprogrammet og planbeskrivelsen. Detaljering og nedgradering av eksisterende veg følges opp i reguleringsplanen. Innspillet om innskrenking av båndleggingsområdet ved Fikkjebakke er registrert. Det gjøres en justering av båndleggingsområdet sør for eksempellinja for å sikre naturverdier i Åsen. Videre følges punktene i innspillet opp i reguleringsplanfasen, inkludert detaljering, antall og plassering av viltoverganger/faunapassasjer. Tiltak for å forhindre og rense avrenning og forurensning fra ny E18 bestemmes på reguleringsplannivå. Det er utført sårbarhetsvurderinger av berørte vannforekomster i konsekvensutredningen, samt at det er gjort vurderinger om Vannforskriftens paragraf 12 blir oppfylt. For mer informasjon se Dok-F-014 om Vannmiljø.</p>
---------------------	--	--

<p>Kragerøvassdragets Grunneierlag, Vestmar Sauavlslag, Sannidal Skogeierlag, Mo vel, Sannidal JKK, Storval Øst, Jaktlag, Sannidal Bondelag.</p>	<p>1) Vilthensyn: Er bekymret for at viltområder stenges av som følge av ny E18 dersom ikke viltoverganger legges på riktig sted, og for at det da vil bli innavl på viltet sør for E18 (et område på 400 000 daa). Ber om at innspill fra Kragerø viltnevd blir fulgt opp. Ønsker seg flere viltoverganger, utformet med tilstrekkelig bredde. Har lagt ved kart som viser Kragerø viltnevds forslag opp mot Nye Veiers forslag til viltoverganger. Har liten tro på at viltunderganger vil fungere av erfaring fra dagens E18, der underganger ikke fungerer som viltpassasjer. Ber om at dette må på plass før reguleringsplanen er vedtatt, og ber om nødvendig antall viltoverganger der viltet trekker (inkludert Kroken og Drangedal). Er enige i at det ikke er fordelaktig med viltoverganger i veikryss.</p> <p>Kommentarer til forslaget til viltpassasjer i planforslaget: Tiltaket avskjærer 12 registrerte hjortevilttrekk i Kragerø kommune. Ny E18 blir en barriere som hindrer viltutveksling. Viltundergangen ved bru ved Huldalen er ikke et område som hjortevilt trekker. Navnet er feil, det heter Stidalen. Bru ved Auråa vil fungere som viltpassasje, men ikke optimalt pga grusvei. Bru ved Ødegår vil ivareta trekk V8. Bru over Toka, Kragerøvassdraget (øverst i Tisjøbukta) vil fungere dårlig. Brua må trekkes langt mot Gjerdemyra og ikke ha steinfylling under, forbi dagens lagringsplass i Grovdalen. Bru over Tyvandselva ivaretar dagens trekk og vil kunne fungere som erstatning for V11 og muligens V12. Bru ved Fikkjebakke vil fungere dårlig som trekkvei. Det er lagt til grunn for vurderingene at bruene etableres slik at de fungerer som viltpassasjer. Viltoverganger må bygges der viltet trekker, se uttalelse fra Kragerø Viltnevd. Ber om at viltgjerdere langs dagens E18 fjernes i sin helhet.</p> <p>2) Adkomst til skog og eiendom: Har lagt ved en skisse med oversikt over kjente adkomstbehov som krysser ny E18. Påpeker at underganger/bruer får en dimensjonering slik at tømmertransport og avvirkning kan foregå uten hindringer. Underganger under dagens E18 er underdimensjonert og fungerer ikke. Påpeker at dagens adkomster til skog og eiendom ikke må bli forverret som følge av ny E18, og at nye adkomster må etableres der det er nødvendig. Friluftinteressene og allmenn bruk må ivaretas. Ber om at fremtidig bruk av anleggsveier vurderes i samråd med grunneier, og at Kragerø Turlag må høres. Ber om at det unngås skade på jord, skog og vassdrag.</p> <p>3) Jordvern og miljø: Spør om det vil være mulig å kreve</p>	<p>1) Behovet for viltkryssinger og krav til utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene. Det viktigste vilttrekkene er også vist i kartet med en hensynssone for videre planarbeid. Etter innkomne uttalelser i høringsperioden, møter med viltinteressene og myndighetene er planens bestemmelser utdypet, samt at hensynssonene er justert til å tilpasse seg ny informasjon. I det videre arbeidet med reguleringsplanen vil det jobbes videre med å finne plasseringer av nødvendige viltpassasjer, også utenom de avsatte hensynssonene i plankartet.</p> <p>2) Adkomstløsninger til skog og eiendom følges opp i reguleringsplan.</p> <p>3) Planens bestemmelser pkt. 2.1.3 sikrer at det i det videre planarbeidet skal tilstrebtes å unngå omdisponering av dyrka mark. Ved inngrep skal matjord tas vare på slik at den kan disponeres til jordbruksformål. Når det gjelder avrenning fra veianlegget, både i anleggsfase og i driftsfase blir dette sikret i reguleringsplanfasen, bla gjennom planens bestemmelser pkt. 2.1.2 og 2.1.5.</p> <p>4) Tiltak for å forhindre og rense avrenning og forurensning fra ny E18 bestemmes på reguleringsplannivå. Det er utført sårbarhetsvurderinger av berørte vannforekomster i konsekvensutredningen, samt at det gjort vurderinger om Vannforskriftens paragraf 12 blir oppfylt. For mer informasjon se Dok-F-014 om Vannmiljø. Når det gjelder Gjerdedalskilen/Våsjøvannet, er dette vurdert å ikke ligge innenfor influensområdet, men deler av Gjerdvannet ligger innenfor båndleggingen. Det har tidligere blitt vurdert at terrenget ligger slik at det er lite sannsynlig at veivannet drenerer hit. Vannmiljørapporten konkluderer med at overvann fra hele strekningen må renses før utslipp, dette vil også gjelde i kryssområdet ved Gjerdemyra.</p> <p>5) Innspillene tas med til reguleringsplanfase, der adkomstløsning og behov for omlegging av lokalveier som følge av ny E18 følges opp.</p> <p>6) Innspillene tas med til reguleringsplanfase. Kommunedelplanens hovedformål er å båndlegge areal for framtidig planlegging av ny E18. I dette arbeidet er det nødvendig å legge om noen kryss og tilførselsveier.</p>
--	--	--

	<p>erstatningsområder for de matjordområder som blir berørt av ny E18. Påpeker at Wåsjøvannet/Gjerdevannet er spesielt utsatt med liten utskifting av vann og store inngrep i nærområdet.</p> <p>Nye Veier har klart å skåne dyrket mark på en god måte, men på Holtansletta blir sauebeite på 55/3 nedbygd. Eier ønsker at matjord blir lagt til side og at nytt beite mot øst blir etablert. Området må etableres på en god måte med min. matjordlag på 1,5 meter. Området heter Bråtane og kan få adkomst fra R38.</p> <p>4) Veisalt i Gjerdevannet/Wåsjøvannet: Mener at nytt kryss ved Gjerdemyra vil føre til betydelig saltavrenning i vinterhalvåret. Mener at det saltes mer i kryss enn på veistrekningen for øvrig pga lav hastighet gjennom kryss. Salt renner ned til Gjerdedalskilen til Gjerdevannet og videre til Wåsjøvannet, videre via Sagkjenna til Farsjøvannet. Påpeker at vannføring ved utløpet ved Sagkjenna er svært liten. Viser til at Gjerdevannet, Wåsjøvannet og Gjerdedalskilen er gode fiskevann og reservevannkilde. Påpeker at det er helt nødvendig å gjøre tiltak for å unngå at salt ødelegger vannene. Mener at saltavrenning til vassdraget er uteglemt fra temarapport vannmiljø, og at det kan være størst risiko for forurensning og ødeleggelse av vassdrag på hele strekningen. Ber om at avrenning til Gjerdevassdraget vurderes. Viser til at veiarealet ser ut til å dobles sammenliknet med dagens veiareal. Ber om en sårbarhetsanalyse for Gjerdevassdraget.</p> <p>5) Dagens E18: Mener at en nedgradert dagens E18 bør få fartsgrense 60 km/t og gang- og sykkelsti på en side. Mener at grender og gårder ved enkle tiltak kan få god veiforbindelse og slippe vanskelig fremkommelighet og rasutsatte partier. Viser til at noen gårder i dag har trange underganger under dagens E18 med begrenset adkomst. En nedgradering av dagens E18 vil forbinde Dørdal-Gjerdemyra-Tangen på en god måte, og er en fordel for handel ved Tangen. Mener at grendene mellom Dørdal og Auroa enkelt kan få direkte adkomst til dagens E18. Det kan være behov for nye adkomster til skog ved Auroa. Foreslår en steinfylling til Ødegårdveien for å gi bedre adkomst for store kjøretøy (tømmerbiler) til Ødegården. Viser til at Farsjøbygda har vanskelige veiforhold vinterstid forbi Hundsvik, ønsker ny vei fra krysset Farsjøveien-Ødegårdsveien til dagens E18. Påpeker at Fossengrenda har bratte bakker i Gropdalen, som er vist gjenfylt av ny E18. Mener det er naturlig veitrasé gjennom dalen vestover mot dagens E18. Hus ved Sagaveien har problemer med trang undergang ved dagens E18 ved badeplass ved Gjerdevannet. Dette kan løses med en steinfylling opp til dagens E18. Holtane vil ha</p>	<p>Dette er vist prinsipielt i kommunedelplanene med en rød eksempellinje. Kommunedelplanen løser ikke lokale utfordringer der planen ikke gir negative virkninger for lokalveinettet. Deler av innfartsveien er innenfor foreslått korridor med båndlegging.</p> <p>7) Båndleggingsbredden langs hele traseen er foreslått gjennom en grundig tverrfaglig prosess, og hensikten er å sikre at det er mulig å planlegge og gjennomføre løsninger som også ivaretar miljømessige forhold. Båndleggingssonen blir justert sør for Fikkjebakke, for å sikre naturverdiene i områdene rundt Åsen.</p> <p>8) Nye Veier tar innspillet til orientering. Det vil bli gjort nye støyberegninger i reguleringsplanfasen.</p> <p>9) Kommunedelplanens hovedformål er å båndlegge areal for framtidig planlegging av ny E18. I dette arbeidet er det nødvendig å legge om noen kryss og tilførselsveier. Dette er vist prinsipielt i kommunedelplanene med en rød eksempellinje. Kommunedelplanen løser ikke lokale utfordringer der planen ikke gir negative virkninger for lokalveinettet. Deler av innfartsveien er innenfor foreslått korridor med båndlegging. Det er gjennomført trafikkberegninger, og beregningene med forutsetninger er dokumentert i notat Dok-D-013 Trafikkanalyse og oppsummert i Dok-F-007 Prissatte konsekvenser. Beregningene er brukt som en del av grunnlaget for å velge eksempelveilinje og kryssplasseringer. Det vil bli gjort nye støyberegninger i reguleringsplanfase og konkrete støytiltak per bolig vil bli vurdert når det lages byggeplan for ny E18. Støy skal utredes i henhold til gjeldende støyretningslinje fra Miljødirektoratet. Plassering av bussholdeplasser, innfartsparkering m.m. blir nærmere vurdert i reguleringsplanfasen, og det er vurdert at Gjerdemyra er en gunstig plassering av holdeplass for ekspressbuss. Prosessen knyttet til gjennomføringen av grunnerverv startes i utgangspunktet opp når arbeidet med reguleringsplan starter opp, og følges opp da. Nye Veier ønsker tidlig kontakt med grunneiere som blir direkte berørt, og vil ta kontakt så fort det prosessen med grunnerverv blir igangsatt.</p>
--	--	---

	<p>behov for vei til dagens E18 både på nord- og sørsiden Foreslår påkjøring rett ved Holtane sag (nord) og mellom grendevei og dagens E18 ved bebyggelse ved 55/3 (sør). Mener Hegland vest kan får vei til dagens E18 ved 57/3. Hegland øst kan får vei ved 57/29 og 57/1 "Kula" må få veikobling mot dagens E18 fra veid til Kula som ligger 10 m fra dagens E18. (nåværende undergang er underdimensjonert).</p> <p>6) Fv.256 omlegging og tiltak: Mener det er viktig at det blir gode og trygge trafikale forhold til industriområdet Fikkjebakke og nytt kryss. Mo/Øverbøgrenda må ha gode forbindelser til fylkesveien. Området Sannidal kirke og kirkegård må skånes fra vibrasjoner og støy. Har lagt ved en skisse som viser forslag til omlegging av fv. 256 for å unngå nærføring til bebyggelse og mulig unngå et område med kvikksand. Ønsker støyskjerming og en vei som ligger 3 meter dypere og er 2 meter bredere for å redusere vibrasjoner i grunnen. Påpeker at elveleiet har endret løp i flomsituasjoner, og kan få stor vannføring. Grunneiere rundt Fikkjebakke og Sannidal ønsker at skiltingen på ny E18 leder trafikanter til Kragerø via Gjerdemyra, hvor 80% av trafikken går i dag.</p> <p>7) Endret båndlegging Viser til at Kragerø kommune endret båndleggingsområdet 10.4.19 med et stort felt nord for fv. 256 (ved Fikkjebakke) uten god forklaring. Mener det er viktig at ny E18 plasseres på nordsiden av åsen her. Ønsker ikke at båndlagt område åpner for alternativ 2B eller lignende som flytter traseen nærmere bebyggelse og kulturmiljø fra Grøtvann til Folmyra/Nygård. Ber om at båndlagt område i områder med hus og eiendommer fra Tangen til Fikkjebakke reduseres. Det ligger nå 6 gårdsbruk innenfor båndleggingsområdet.</p> <p>8) Støyberegninger: Viser til støyberegninger for Fikkjebakke-Hegland og påpeker at det er viktig for mange husstander at ny E18 legges på nordsiden av åsen.</p> <p>9) Gjerdemyrakrysset: Mener at Gjerdemyra vil få en trafikkøkning og at størstedelen av trafikken fra Kragerø skal østover. Rv. 38 er skolevei og ber om at det blir trygge gangveier til bussholdeplassen. Viser til at dagens løsning med barn som går langs rv. 38 for å komme til bussen er en farlig løsning, og at det har vært nestenulykker flere ganger. Ber om at det nye krysset utformes slik at barn kan ferdes trygt. Etterlyser trafikkberegningsmodeller og forutsetningene som er lagt til grunn for disse. Ber om at det tas hensyn til rv. 38 som er sterkt trafikkert, og antar at ca. 80% av trafikken til områder etter Sannidal som bruker rv. 38 går til Gjerdemyra. Mener at bebyggelse i nærheten av Gjerdemyra som ikke blir innløst av Nye Veier</p>	<p>10) Private brønner/vannforsyning som blir berørt av ny E18 vil registreres og vurdert som en del av reguleringsplanarbeidet.</p> <p>11) Vist løsning for bru over Kragerøvassdraget er ment som en illustrasjon, og det er ikke tatt stilling til utforming av brua. Utforming av brua vil bli vurdert som en del av reguleringsplanarbeidet.</p>
--	--	---

	<p>må få støytiltak. Ber om at hvert enkelt hus må beregnes for støy og at tiltak iverksettes for å beskytte mot støy. Ønsker at det foretas støymåling både utvendig og innvendig etter at veianlegget er bygget. Ønsker at det bygges en sikker løsning for lokalbusser, slik at lokaltrafikk er sikret løsninger som ivaretar kort og sikker gangvei til busstopp. Ber om at det bygges ekspressbusstopp med kort og sikker gangvei for publikum. Mener Gjerdemyra er den naturlige plassering av busstasjon for Kragerø og også best plassert for trafikk fra Drangedal. Ber om at busstasjon får et parkeringshus for innendørs parkering av privatbiler. Påpeker at mange pendler og at Gjerdemyra må få en gratis pendlerparkering med tilstrekkelig med plasser som kan brukes ved samkjøring og bruk av buss. Ber om at de som mister bolig som følge av ny E18 får full erstatning slik at de ikke får økonomisk belastning i tillegg til øvrige belastninger.</p> <p>10) Private brønner/vannkilder: I området Dørdal-Tyvandselva er det stort sett privat vannforsyning, med borebrønner og naturlige vannkilder. Noen bruker vann direkte fra vassdrag. Påpeker at det er viktig at privat vannforsyning registreres og blir ivarettatt under anleggsperioden og driftsperioden for veianlegget, slik at kvalitet og kapasitet på drikkevann opprettholdes. Gjør oppmerksom på at Farsjøvannet er planlagt som ekstrakapasitet for Kragerø kommune (reservevannkilde).</p> <p>11) Utforming av Fossen bru: Mener det er avgjørende at bru over Kragerøvassdraget ved Østerfoss-Bjønnås blir en selv bærende konstruksjon for forankres i fjell på begge sider. Viser til at det er vist steinfylling ut i vassdraget på begge sider av elven, og pilarer til elvebunn. Mener at brua på Gropdalsiden kan fungere som undergang for hjortevilt forutsatt at steinfylling ikke blokkerer her, og viser til at det er elgtrekk her. Mener det er lang avstand fra vannspeil til brua, og at steinfylling har større vinkel enn naturlig rasvinkel, og at steinfylling blir et stygt/dominerende fremmedelement i landskapet. Påpeker at Fosseskjæra er et av de vakreste naturpartier i Kragerø kommune, og at det ikke må ødelegges ved uvettig valg av bruløsning. Viser til at det ved flom blir mye vann og strømninger. Overskudd av stein kan nyttes andre steder</p>	
Solstrålen barnehage as	<p>Solstrålen barnehage opplyser om bruk og verdier av Fevikmarka, og er bekymret for forslaget om at veien skal komme nærmere området. Håper veien kan legges dypere og gå i fjelltunnel under Fevikmarka.</p>	<p>Innspillet med bruk og verdier i Fevikmarka er registrert. Den røde linja i planforslaget er en eksempellinja som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Ved Fevikmarka vurderes det flere ulike veilinjer for å minimere konsekvensene for</p>

		Fevikmarka. Endelig plassering av veglinjen blir bestemt i reguleringsplanfasen. Det er også lagt inn hensynssone i Fevikmarka med tilhørende bestemmelser for å ivareta nærmiljøet.
Kragerø folkemøte	<p>1) Vilthensyn: Er bekymret for at viltområder stenges av som følge av ny E18 dersom ikke viltoverganger legges på riktig sted, og for at det da vil bli innavl på viltet sør for E18 (et område på 400 000 daa). Ber om at innspill fra Kragerø viltneemd blir fulgt opp. Ønsker seg flere viltoverganger, utformet med tilstrekkelig bredde. Har lagt ved kart som viser Kragerø viltneemds forslag opp mot Nye Veiers forslag til viltoverganger. Har liten tro på at viltunderganger vil fungere av erfaring fra dagens E18, der underganger ikke fungerer som viltpassasjer. Ber om at dette må på plass før reguleringsplanen er vedtatt, og ber om nødvendig antall viltoverganger der viltet trekker (inkludert Kroken og Drangedal). Er enige i at det ikke er fordelaktig med viltoverganger i veikryss. Kommentarer til forslaget til viltpassasjer i planforslaget: Tiltaket avskjærer 12 registrerte hjortevilttrekk i Kragerø kommune. Ny E18 blir en barriere som hindrer viltutveksling. Viltundergangen ved bru ved Huldalen er ikke et område som hjortevilt trekker. Navnet er feil, det heter Stidalen. Bru ved Auråa vil fungere som viltpassasje, men ikke optimalt pga grusvei. Bru ved Ødegår vil ivareta trekk V8. Bru over Toka, Kragerøvassdraget (øverst i Tisjøbukta) vil fungere dårlig. Brua må trekkes langt mot Gjerdemyra og ikke ha steinfylling under, forbi dagens lagringsplass i Gropdalen. Bru over Tyvandselva ivaretar dagens trekk og vil kunne fungere som erstatning for V11 og muligens V12. Bru ved Fikkjebakke vil fungere dårlig som trekkvei. Det er lagt til grunn for vurderingene at bruene etableres slik at de fungerer som viltpassasjer. Viltoverganger må bygges der viltet trekker, se uttalelse fra Kragerø Viltneemd. Ber om at viltgjerdere langs dagens E18 fjernes i sin helhet.</p> <p>2) Adkomst til skog og eiendom: Har lagt ved en skisse med oversikt over kjente adkomstbehov som krysser ny E18. Påpeker at underganger/bruer får en dimensjonering slik at tømmertransport og avvirkning kan foregå uten hindringer. Underganger under dagens E18 er underdimensjonert og fungerer ikke. Påpeker at dagens adkomster til skog og eiendom ikke må bli forverret som følge av ny E18, og at nye adkomster må etableres der det er nødvendig. Friluftinteresser og allmenn bruk må ivaretas. Ber om at fremtidig bruk av anleggsveier vurderes i samråd med grunneier, og at Kragerø Turlag må høres. Ber om at det unngås skade på jord, skog og</p>	<p>1) Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil bli vurdert videre i reguleringsplanen. 2) Adkomstløsninger til skog og eiendom følges opp i reguleringsplanen. 3) Grunneiere vil få en økonomisk kompensasjon for arealbeslag når grunnervervet gjennomføres (etter vedtatt reguleringsplan). Eventuelle avbøtende tiltak for grunneiere som mister dyrka mark vil bli vurdert som en del av reguleringsplanarbeidet. 4) Tiltak for å forhindre og rense avrenning og forurensning fra ny E18 bestemmes på reguleringsplannivå. Det er utført sårbarhetsvurderinger av berørte vannforekomster i konsekvensutredningen, samt at det gjort vurderinger om Vannforskriftens paragraf 12 blir oppfylt. For mer informasjon se Dok-F-014 om Vannmiljø. Når det gjelder Gjerdedalskilen/Våsjøvannet, er dette vurdert å ikke ligge innenfor influensområdet, men deler av Gjerdevannet ligger innenfor båndleggingsområdet. Det har tidligere blitt vurdert at terrenget ligger slik at det er lite sannsynlig at veivannet drenerer hit. Vannmiljørapporten konkluderer med at overvann fra hele strekningen må renses før utslipp, dette vil også gjelde i kryssområdet ved Gjerdemyra. 5) Innspillene tas med til reguleringsplanfase, der adkomstløsning og behov for omlegging av lokalveier som følge av ny E18 følges opp. 6) Innspillene tas med til reguleringsplanfase. Kommunedelplanens hovedformål er å båndlegge areal for framtidig planlegging av ny E18. I dette arbeidet er det nødvendig å legge om noen kryss og tilførselsveier. Dette er vist prinsipielt i kommunedelplanene med en rød eksempellinje. 7) Nye Veier har vurdert bredden av båndleggingsområdet og justert den etter høring. 8) Nye Veier tar innspillet til orientering. Det vil bli gjort nye støyberegninger i reguleringsplanfasen. 9) Kommunedelplanens hovedformål</p>

	<p>vassdrag.</p> <p>3) Jordvern og miljø: Spør om det vil være mulig å kreve erstatningsområder for de matjordområder som blir berørt av ny E18. Påpeker at Wåsjøvannet/Gjerdevannet er spesielt utsatt med liten utskifting av vann og store inngrep i nærområdet. Nye Veier har klart å skåne dyrket mark på en god måte, men på Holtansletta blir sauebeite på 55/3 nedbygd. Eier ønsker at matjord blir lagt til side og at nytt beite mot øst blir etablert. Området må etableres på en god måte med min. matjordlag på 1,5 meter. Området heter Bråtane og kan få adkomst fra R38.</p> <p>4) Veisalt i Gjerdevannet/Wåsjøvannet: Mener at nytt kryss ved Gjerdemyra vil føre til betydelig saltavrenning i vinterhalvåret. Mener at det saltes mer i kryss enn på veistrekningen for øvrig pga lav hastighet gjennom kryss. Salt renner ned til Gjerdedalskilen til Gjerdevannet og videre til Wåsjøvannet, videre via Sagkjenna til Farsjøvannet. Påpeker at vannføring ved utløpet ved Sagkjenna er svært liten. Viser til at Gjerdevannet, Wåsjøvannet og Gjerdedalskilen er gode fiskevann og reservevannkilde. Påpeker at det er helt nødvendig å gjøre tiltak for å unngå at salt ødelegger vannene. Mener at saltavrenning til vassdraget er uteglemt fra temarapport vannmiljø, og at det kan være størst risiko for forurensning og ødeleggelse av vassdrag på hele strekningen. Ber om at avrenning til Gjerdevassdraget vurderes. Viser til at veiarealet ser ut til å dobles sammenliknet med dagens veiareal. Ber om en sårbarhetsanalyse for Gjerdevassdraget.</p> <p>5) Dagens E18: Mener at en nedgradert dagens E18 bør få fartsgrense 60 km/t og gang- og sykkelsti på en side. Mener at grender og gårder ved enkle tiltak kan får god veiforbindelse og slippe vanskelig fremkommelighet og rasutsatte partier. Viser til at noen gårder i dag har trange underganger under dagens E18 med begrenset adkomst. En nedgradering av dagens E18 vil forbinde Dørdal-Gjerdemyra-Tangen på en god måte, og er en fordel for handel ved Tangen. Mener at grendene mellom Dørdal og Auroa enkelt kan få direkte adkomst til dagens E18. Det kan være behov for nye adkomster til skog ved Auroa. Foreslår en steinfylling til Ødegårdveien for å gi bedre adkomst for store kjøretøy (tømmerbiler) til Ødegården. Viser til at Farsjøbygda har vanskelige veiforhold vinterstid forbi Hundsvik, ønsker ny vei fra krysset Farsjøveien-Ødegårdveien til dagens E18. Påpeker at Fossengrenda har bratte bakker i Gropdalen, som er vist gjenfylt av ny E18. Mener det er naturlig veitrasé gjennom dalen vestover mot dagens E18. Hus ved</p>	<p>er å båndlegge areal for framtidig planlegging av ny E18. I dette arbeidet er det nødvendig å legge om noen kryss og tilførselsveier. Dette er vist prinsipielt i kommunedelplanene med en rød eksempellinje. Kommunedelplanen løser ikke lokale utfordringer der planen ikke gir negative virkninger for lokalveinettet. Deler av innfartsveien er innenfor foreslått korridor med båndlegging. Det er gjennomført trafikkberegninger, og beregningene med forutsetninger er dokumentert i notat Dok-D-013 Trafikkanalyse og oppsummert i Dok-F-007 Prissatte konsekvenser. Beregningene er brukt som en del av grunnlaget for å velge eksempelveilinjene og kryssplasseringer. Det vil bli gjort nye støyberegninger i reguleringsplanfase og konkrete støytiltak per bolig vil bli vurdert når det lages byggeplan for ny E18. Støy skal utredes i henhold til gjeldende støyretningslinje fra Miljødirektoratet. Plassering av bussholdeplasser, innfartsparkering m.m. blir nærmere vurdert i reguleringsplanfasen, og det er vurdert at Gjerdemyra er en gunstig plassering av holdeplass for ekspressbuss. Prosessen knyttet til gjennomføringen av grunnerverv startes i utgangspunktet opp når arbeidet med reguleringsplan starter opp, og følges opp da. Nye Veier ønsker tidlig kontakt med grunneiere som blir direkte berørt, og vil ta kontakt så fort det prosessen med grunnerverv blir igangsatt.</p> <p>10) Private brønner/vannforsyning som blir berørt av ny E18 vil registreres og vurdert som en del av reguleringsplanarbeidet.</p> <p>11) Vist løsning for bru over Kragerøvassdraget er ment som en illustrasjon, og det er ikke tatt stilling til utforming av brua. Utforming av brua vil bli vurdert som en del av reguleringsplanarbeidet og etterfølgende prosjekteringsfase.</p>
--	---	--

	<p>Sagaveien har problemer med trang undergang ved dagens E18 ved badeplass ved Gjerdevannet. Dette kan løses med en steinfylling opp til dagens E18. Holtane vil ha behov for vei til dagens E18 både på nord- og sørsiden Foreslår påkjøring rett ved Holtane sag (nord) og mellom grendevei og dagens E18 ved bebyggelse ved 55/3 (sør). Mener Hegland vest kan får vei til dagens E18 ved 57/3. Hegland øst kan får vei ved 57/29 og 57/1 "Kula" må få veikobling mot dagens E18 fra veid til Kula som ligger 10 m fra dagens E18. (nåværende undergang er underdimensjonert).</p> <p>6) Fv.256 omlegging og tiltak: Mener det er viktig at det blir gode og trygge trafikale forhold til industriområdet Fikkjebakke og nytt kryss. Mo/Øverbøgrenda må ha gode forbindelser til fylkesveien. Området Sannidal kirke og kirkegård må skånes fra vibrasjoner og støy. Har lagt ved en skisse som viser forslag til omlegging av fv. 256 for å unngå nærføring til bebyggelse og mulig unngå et område med kvikksand. Ønsker støyskjerming og en vei som ligger 3 meter dypere og er 2 meter bredere for å redusere vibrasjoner i grunnen. Påpeker at elveleiet har endret løp i flomsituasjoner, og kan få stor vannføring. Grunneiere rundt Fikkjebakke og Sannidal ønsker at skiltingen på ny E18 leder trafikanter til Kragerø via Gjerdemyra, hvor 80% av trafikken går i dag.</p> <p>7) Endret båndlegging Viser til at Kragerø kommune endret båndleggingsområdet 10.4.19 med et stort felt nord for fv. 256 (ved Fikkjebakke) uten god forklaring. Mener det er viktig at ny E18 plasseres på nordsiden av åsen her. Ønsker ikke at båndlagt område åpner for alternativ 2B eller lignende som flytter traseen nærmere bebyggelse og kulturmiljø fra Grøtvann til Folmyra/Nygård. Ber om at båndlagt område i områder med hus og eiendommer fra Tangen til Fikkjebakke reduseres. Det ligger nå 6 gårdsbruk innenfor båndleggingsområdet.</p> <p>8) Støyberegninger: Viser til støyberegninger for Fikkjebakke-Hegland og påpeker at det er viktig for mange husstander at ny E18 legges på nordsiden av åsen.</p> <p>9) Gjerdemyrakrysset: Mener at Gjerdemyra vil få en trafikkøkning og at størstedelen av trafikken fra Kragerø skal østover. Rv. 38 er skolevei og ber om at det blir trygge gangveier til bussholdeplassen. Viser til at dagens løsning med barn som går langs rv. 38 for å komme til bussen er en farlig løsning, og at det har vært nestenulykker flere ganger. Ber om at det nye krysset utformes slik at barn kan ferdes trygt. Etterlyser trafikkberegningsmodeller og forutsetningene som er lagt til grunn for disse. Ber om at det tas hensyn til rv. 38 som er sterkt trafikkert, og antar at ca. 80% av trafikken til områder etter</p>	
--	---	--

	<p>Sannidal som bruker rv. 38 går til Gjerdemyra. Mener at bebyggelse i nærheten av Gjerdemyra som ikke blir innløst av Nye Veier må få støytiltak. Ber om at hvert enkelt hus må beregnes for støy og at tiltak iverksettes for å beskytte mot støy. Ønsker at det foretas støymåling både utvendig og innvendig etter at veianlegget er bygget. Ønsker at det bygges en sikker løsning for lokalbusser, slik at lokaltrafikk er sikret løsninger som ivaretar kort og sikker gangvei til busstopp. Ber om at det bygges ekspressbusstopp med kort og sikker gangvei for publikum. Mener Gjerdemyra er den naturlige plassering av busstasjon for Kragerø og også best plassert for trafikk fra Drangedal. Ber om at busstasjon får et parkeringshus for innendørs parkering av privatbiler. Påpeker at mange pendler og at Gjerdemyra må få en gratis pendlerparkering med tilstrekkelig med plasser som kan brukes ved samkjøring og bruk av buss. Ber om at de som mister bolig som følge av ny E18 får full erstatning slik at de ikke får økonomisk belastning i tillegg til øvrige belastninger.</p> <p>10) Private brønner/vannkilder: I området Dørdal-Tyvandselva er det stort sett privat vannforsyning, med borebrønner og naturlige vannkilder. Noen bruker vann direkte fra vassdrag. Påpeker at det er viktig at privat vannforsyning registreres og blir ivaretatt under anleggsperioden og driftsperioden for veianlegget, slik at kvalitet og kapasitet på drikkevann opprettholdes. Gjør oppmerksom på at Farsjøvannet er planlagt som ekstrapasitet for Kragerø kommune (reservevannkilde).</p> <p>11) Utforming av Fossen bru: Mener det er avgjørende at bru over Kragerøvassdraget ved Østerfoss-Bjønnås blir en selv bærende konstruksjon for forankres i fjell på begge sider. Viser til at det er vist steinfylling ut i vassdraget på begge sider av elven, og pilarer til elvebunn. Mener at brua på Gropdalsiden kan fungere som undergang for hjortevilt forutsatt at steinfylling ikke blokkerer her, og viser til at det er elgtrekk her. Mener det er lang avstand fra vannspeil til brua, og at steinfylling har større vinkel enn naturlig rasvinkel, og at steinfylling blir et stygt/dominerende fremmedelement i landskapet. Påpeker at Fosseskjæra er et av de vakreste naturpartier i Kragerø kommune, og at det ikke må ødelegges ved uvetting valg av bruløsning. Viser til at det ved flom blir mye vann og strømminger. Overskudd av stein kan nyttes andre steder.</p>	
Songe Vel og Torbjørnsdalen-Moland Vel	<p>Felles merknad fra Songe Vel og Torbjørnsdalen-Moland Vel. Ønsker å kommentere alternativ trasé foreslått av Risør kommune, i området Moland i Risør til Greina i Tvedestrand. Samfunnsøkonomi: Har oppfattet at Risørs nye forslag er en vesentlig dyrere løsning mht samfunnsøkonomi. Dette gir lengre nedbetalingstid for veien og mindre vei for pengene. Mener at siden størstedelen av</p>	<p>Uttalelsen tas med som underlag i den videre prosessen for valg av korridor. Nye Veier har vurdert flere alternative linjer innenfor korridoren som går nærmest Risør. Ingen av disse linjene gir høyere nytte eller lavere kostnader enn anbefalt alternativ (4A+5B). Nye Veiers foreslåtte alternativ er derfor fortsatt</p>

	<p>trafikken er gjennomgangstrafikk, burde den billigste og raskeste traseen velges. Denne er mest skånsom for lokalbefolkningen og grunneiere i området.</p> <p>Oppdeling/innløsning av eiendommer: Planforslaget fra Risør vil ha enorme konsekvenser for mange eiendommer. Aksepterer at noen eiendommer blir berørt av ny E18, men ønsker at det gjøres så skånsomt som mulig. Er svært kritiske til at det legges fram et forslag som unødvendig ødelegger eiendommer i området Torbjørnsdalen/Moland. Forslaget splitter skogeiendommer vestover ved Lindland, Akland og Songe som får vanskeligere drift. Ved å legge traseen i kommunegrensa mellom Vegårshei og Risør/Tvedestrand vil eiendommene som deles i mindre grad bli ødelagt, veien går i eiendomsgrensa. Planforslaget rundt kommunegrensa sparer mange boliger og fjerner støy fra boligområder, og skjermer et verdifullt friluftsområde. Mener at ordføreren i liten grad vektlegger verdi av eiendommer i indre del av Risør, for å spare 1 minutt kjøretid fra Risør sentrum til ny E18, og ser bort fra konsekvenser det vil få for eiendommer i nabokommunen.</p> <p>Verdifullt friluftsområde: Det har vært gjort mye arbeid for å tilrettelegge for friluftsliv i Lindland-Songe. Det er etablert store, merka stinett og skiløyper. Nye Veiers forslag vil påvirke området, men Risør kommunes forslag vil gå midt gjennom området og raserer friluftsområdet. Det er om lag 1500 besøkende gjennom året ved Songe Skiklubbs hytte. Påpeker muligheten for å skjerme friluftsområdet ved Sandvann og hytte ved Sandvann betydelig ved å legge ny vei vest i korridoren fra Nye Veier (vedlagt skisse). Mener Risørs forslag ødelegger de beste spillplassene for storfugl i Songe skog.</p> <p>Unødvendig oppsplitting av jaktlag: Forslaget fra Risør kommune vil splitte jaktlagene Akland, Lindland og Songe på en ugunstig måte. Risørs forslag går midt gjennom jaktterrenget og gjør store områder u jaktbare, spesielt for storvilt. Å legge veien i kommunegrensa vil i mindre grad påvirke jakta, kommunegrensa er også grense mellom jaktlag.</p> <p>Vil anmode om at forslaget fra Risør kommune forkastes og at boligområdet ved Torbjørnsdal og Moland bevares, og at områdene ved Akland og Lindland skjerms for støy. Friluftsområdet/jaktområdet ved Sandvann blir bevart. Av disse hensynene, veid opp mot 1 minutt kortere kjøretid fra Risør sentrum, samt betydelig høyere kostnader bør Risørs forslag forkastes. Ber om at forslag til justering av trasé ved Sandvann tas til følge.</p>	<p>den løsningen som gir høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er den enkelte kommune som gjør endelig vedtak av kommunedelplanen.</p> <p>Den røde linja i planforslaget er en eksempellinje som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Den endelige veilinja kan avvike fra eksempellinja.</p>
--	--	--

Storvald Kragerø Øst.	<p>Merknaden gjelder viltkryssinger grense mellom Kragerø/Bamble-Farsjø. Har lagt ved kart som viser innspillene.</p> <p>Viltundergang Huldalen bru: Mener denne ikke vil fungere, ingen dyr går her i dag, det er hei på begge sider og vann i bunnen. Navnet er feil - det heter Stidalen. Mener at et viktig trekk ligger 80 meter nord for foreslått trasé og må bevares. Dette går langsmed traséen vest/øst. Som en erstatning bør det legges overgang mellom Stidalen og Plassen. Er et av Kragerøs beste viltområder.</p> <p>Kløftkjærheia-Bjørnsprettheia: Mener viltovergangen er feilplassert i kartet. Bør legges 200-300 meter vest mot Auråa. Viltet krysser to steder over dagens E18 her.</p> <p>Bjønnås-Berås: Riktig og viktig plassering. Kan bygges naturlig i terrenget.</p>	<p>Behovet for viltkryssinger og krav til utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene. Det viktigste vilttrekkene er også vist i kartet med en hensynssone for videre planarbeid. Som følge av innkomne uttalelser i høringsperioden, møter med viltinteresser og myndighetene er planens bestemmelser utdypet, samt at hensynssonene er justert til å tilpasse seg ny informasjon. I det videre arbeidet med reguleringsplanen vil det jobbes videre med å finne plasseringer av nødvendige viltpassasjer, også utenom de avsatte hensynssonene i plankartet.</p>
Rose Eiendom AS	<p>Rose eiendom er en regional næringsutvikler med eiendommer på Brokelandsheia. Planforslaget er i konflikt med planer for næringsutvikling i området. Er grunneier til et 50 daa stort næringsområde ved Brokelandsheia øst, del av reguleringsplan vedtatt i 2015, planid 911048 (vedlagt kart). Har tilrettelagt tomter til utbyggingsformål i området og er i kontakt med interessenter for nye områder. Ønsker at arbeid med reguleringsplan blir igangsatt så raskt som mulig for å få forutsigbarhet mtp næringsområdet. Ønsker at skjermingssoner (båndleggingssone) blir så smale som mulig. Ønsker at Nye Veier er smidige i kommende byggesaker der Nye Veier har uttalelsesrett. Ved beslag av hele/deler av eiendommen har dette økonomiske konsekvenser. Påpeker at grunneier skal ha salgsverdi for arealet. Ønsker å bli holdt orientert og tatt med på råd i videre arbeid med ny E18 som berører eiendommen. Oppgir Øyvind Berge som kontaktperson.</p>	<p>Nye Veier prioriterer prosjektene sine etter beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Oppstart av reguleringsplan startes når prosjektet blir prioritert av Nye Veier, og det er per i dag uavklart når dette skjer. Nye Veier ønsker i utgangspunktet ikke å båndlegge større område enn nødvendig, men må ha tilstrekkelig med areal for å optimalisere veiltaket i reguleringsplanen. Nye Veier vil vurdere hver enkelt søknad om byggetillatelse for tiltak som ligger innenfor båndleggingsområdet ut i fra om tiltaket har konsekvenser for fremføring av ny E18. Prosessen knyttet til gjennomføringen av grunnerv startes i utgangspunktet opp når arbeidet med reguleringsplan starter opp, og følges opp da. Fastsettelse av erstatning for arealer er en del av grunnervet. Nye Veier ønsker tidlig kontakt med grunneiere som blir direkte berørt, og vil ta kontakt så fort prosessen med grunnerv blir igangsatt.</p>

Farsjø velforening	<p>Innspill fra Farsjø velforening, sendt til Nye Veier, kommunen og fylkeskommunen. Gitt at utbyggingen tar hensyn til lokalsamfunn og lokalmiljø, er velforeningen positiv til utbyggingen.</p> <p>1) Tilrettelegging for myke trafikanter: Påpeker at det i dag ikke er tilrettelagt for myke trafikanter fra Gjerdemyra mot Sannidal, og eneste løsning er langs Drangedalsveien hvor det kun er tilrettelagt for biltrafikk med fartsgrense 80 km/t. Gjerdemyra har flere kryss, og er et risikoområde som ikke barn får lov til å ferdes i, selv om det er kort avstand fra Gjerdemyra til Sannidal stasjon med idrettsanlegg. Det er tilrettelagte gs-veier fra Sannidal til Tangen og Kragerø sentrum. Ønsker koblinger for lokalsamfunn (Farsjø, Waasjø og Gjerdemyra) som må krysse Gjerdemyra.</p> <p>Nye avkjøringer til Farsjøveien fra dagens E18: Eneste adkomst til Farsjøbygda er via Gjerdemyra og Farsjøveien. Ber om at det etableres ny kobling fra dagens E18, kan gjøres både fra østsiden og vestsiden av Farsjøvannet. Påpeker fordeler ved å etablere avkjøringer her (unngå stigning i Grovdalen, enklere/kortere vei til Grenland/Oslo, enklere vei vestover, kan benytte overskuddsmasser fra utbyggingen). Viktig at kryssene bygges slik at det ikke blir avrenning av salt til Gjerdedalskilen og Gjerdevannet (drikkevannskilder, fiskebestand og badeplass). Liten vannutskifting i vassdraget. Imøteser tilbakemelding og stiller gjerne på befarig eller bistår med lokalkunnskap for å finne de beste løsningene.</p>	<p>1) Innspillet tas med til reguleringsplanfase. Ved etablering av kryss vil nødvendige løsninger for gående og syklende bli planlagt og etablert som en del av veianlegget. De detaljerte løsningene vil først bli bestemt i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>2) Nye Veier registrerer at det er et ønske om en endret adkomstløsning til Farsjøbygda. Det finnes flere muligheter for tilkobling mellom dagens E18 og Farsjøveien. Detaljer knyttet til løsninger vil bli vurdert konkret i arbeidet med reguleringsplan. Angående hensynet til Gjerdevassdraget: Tiltak for å forhindre og rense avrenning og forurensning fra ny E18 bestemmes på reguleringsplannivå. Det er utført sårbarhetsvurderinger av berørte vannforekomster i konsekvensutredningen, samt at det gjort vurderinger om Vannforskriftens paragraf 12 blir oppfylt. For mer informasjon se Dok-F-014 om Vannmiljø.</p>
Ranviga Vel	<p>Ranviga Vel opplyser om bruk og verdier av Fevikmarka. Mener at Nye Veier må tilrettelegge for at Fevikmarka skal beholdes slik den er i dag, resulterende med alternativ trase eller vei i tunnel.</p>	<p>Innspillet med bruk og verdier i Fevikmarka er registrert. Den røde linja i planforslaget er en eksempellinja som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Der den båndlagte korridoren går i Fevikmarka er det satt av hensynssone for nærmiljø- og friluftsliv. Ved videre planlegging skal det søkes etter løsninger som minimerer konsekvensene for friluftslivet og Hauslandstjenna. Skadereduserende tiltak som f.eks. skjerming skal vurderes. Endelig plassering av veilinjen blir bestemt i reguleringsplanfasen.</p>

Tykkåsen Vel, Fevik	Tykkåsen Vel opplyser om bruk og verdier av Fevikmarka. Ber om at det utredes mulighet for tunnel. Ber om å være samtalepartner for avbøtende tiltak ifm inngrep i Fevikmarka.	Innspillet med bruk og verdier i Fevikmarka er registrert. Den røde linja i planforslaget er en eksempellinje som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Ved Fevikmarka vurderes det flere ulike veilinjer for å minimere konsekvensene for Fevikmarka. Endelig plassering av veglinjen blir bestemt i reguleringsplanfasen. Der den båndlagte korridoren går i Fevikmarka er det satt av hensynssone for nærmiljø- og friluftsliv.
Risør Bondelag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Viktig at berørte landbruk- og skogeiendommer følges opp mtp økonomisk kompensasjon og sikring av adkomst til restarealer som avskjæres av vei. 2. Ønsker minst mulig beslag av landbruksareal, dyrkamark og gårdsbruk. 3. Der dyrkamark berøres må matjorda tas vare på og benyttes til å anlegge erstatningsareal i samråd med grunneier og landbruksmyndighet. 4. Viktig at det bygges underganger for landbruksmaskiner der E18 krysser jordeteiger eller der dyr flyttes mellom ulike jordteiger. 5. Ønsker at anleggsveier gjenbrukes for å gi tilgang til skog- og landbruksareal, og at det tilrettelegges tilstrekkelig antall leveringsplasser for tømmer. Der ny E18 krysser skogsbilvei må undergang tilfredsstillende krav til skogsbilvei klasse 3 for helårs transport. 6. Ønsker at det benyttes makeskifte for å oppnå god arrondering. 7. Ønsker at det tilrettelegges tilstrekkelig viltkryssinger, med tilfredsstillende størrelse og rett plassering. 8. Løsning i fht veiens påvirkning på omgivelsene må ha fokus. 9. Ønsker at berørte grunneiere behandles med respekt og at de får kompensasjon. 	<p>Innspillene 1, 3, 4, 5, 6 og 9 omhandler forhold som først blir tema i neste planfase og i påfølgende prosesser. Innspillene tas til orientering.</p> <p>2. Dyrkamark og dyrkbar mark er tema i konsekvensutredningen til planen, og det har gjennom planprosessen vært jobbet med justeringer og tilpasninger av veilinjer å unngå store negative konsekvenser for de ulike miljøtema. Ytterligere justering og tilpasning vil også foregå i reguleringsplanfasen.</p> <p>7. Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil bli vurdert i reguleringsplanen.</p> <p>8. Veiens påvirkning på omgivelsene er behandlet i KU til planen. KU-arbeidet har pågått parallelt med planarbeidet og har påvirket linjeføring og endelig valg av linje.</p>
Sannidal Skogeierlag	<p>Forventer at det i arbeidet med reguleringsplanen jobbes videre med løsninger som sikrer grunneiere og allmennhetens tilgang til områder som deles av ny E18.</p> <p>Sendt inn kartskisser over alle skogsbilveier/driftsveier i området. Forventer at Nye Veier i samarbeid med grunneiere finner gode løsninger som sikrer grunneierne akseptabel tilgang til sine eiendommer.</p> <p>Tømmerveier/kjøreveier som erstattes skal etableres i veiklasse 3 med krav til møteplasser/snuplasser for fulle vogntog, på 24 m/60 tonn. Underganger må bygges i minimumshøyde 5 m. Forutsetter at driftsforholdene for skogbruk i og langs</p>	<p>Hensikten med kommunedelplanen er å båndlegge en korridor for videre planlegging av ny E18.</p> <p>I arbeidet med reguleringsplanen vil forholdet knyttet til landbruket bli vurdert. Dette gjelder bla løsninger for å opprettholde drifts- og skogsbilveier som er nødvendig for landbruksdriften.</p> <p>Kartfestet informasjon om eksisterende skogsbilveier og driftsveier er mottatt og vil bli fulgt opp i arbeidet med reguleringsplanen.</p>

	traseen gjøres bedre eller lik dagens driftsforhold.	
Sannidal Skogeierlag	<p>Grunneiere og beboere langs fv. 38 danner en interessegruppe for å få utvidet planområdet til å inkludere strekningen mellom Wåsjør/Gjerdemyra og Sannidal. Hensikt å få på plass en gang- og sykkelvei. Sannidal skogeierlag er opptatt av skogsbilveier og driftsveier. Kartfestet oversikt blir sendt inn innen merknadsfristen. Ønsker flere viltoverganger enn ved Tyvannselva. Brynmoen nevnes spesielt. Behov for viltoverganger kan løses ved at strekningen Dammyra - Bråtvannsdal legges i tunnel.</p>	<p>Hensikten med kommunedelplanen er å båndlegge en korridor for videre planlegging av ny E18. Det kan ikke forventes at Nye Veier etablerer gang- og sykkelveier i områder hvor ny E18 ikke medfører negative virkninger på lokalveinettet. Dette vil først bli avklart i arbeidet med reguleringsplanen. Behovet for viltkryssinger og krav til utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene. Det viktigste vilttrekkene er også vist i kartet med en hensynssone for videre planarbeid. Som følge av innkomne uttalelser i høringsperioden, møter med viltinteresserte og myndighetene er planens bestemmelser utdypet, samt at hensynssonene er justert til å tilpasse seg ny informasjon. I det videre arbeidet med reguleringsplanen vil det jobbes videre med å finne plasseringer av nødvendige viltpassasjer, også utenom de avsatte hensynssonene i plankartet.</p>
Beboere v/ Tisjø Gjerdemyra v/T.o. Eikeland	<p>Har lagt ved et forslag til alternativ trasé for ny E18 fra Tisjø bru til Gjerdemyra vist på kart. Forslaget ligger innenfor det båndlagte området. Ønsker en alternativ trasé som vist i skisse pga:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rettere strekning, kortere kjøretid, som samsvarer med Nye Veiers mål for bygging av ny E18 - Unngår riving av hus, bør være samfunnsøkonomisk ved at nabolag kan bestå. - Unngår splitting av Holtane som grend. I dag er søndre og nordre Holtanesletta forbundet med bru og undergang under E18. Beholder samholdet og naboskapet. - Beholder eksisterende adkomstvei opp Søndre Holtanesletta med bru over Nordre Holtanesletta. Ikke mulig med linja vist i planforslaget. - Dagens kryss ved Gjerdemyra kan stå urørt, samtlige av- og påkjøringer kan fungere som i dag. <p>Ønsker å fremme et forslag om knutepunkt for ekspressbusser ved Gjerdemyra. Det er opparbeidet mye areal med god plass for buss og pendlerparkering. Er et naturlig knutepunkt for buss videre til Kragerø og Drangedal samt tog til Neslandsvatn.</p>	<p>Den røde linja i planforslaget er en eksempellinja som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinja som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Den endelige veilinja kan avvike fra eksempellinja. Innspillet med ønske om å justere linja utenom Holtanegrenda tas med til reguleringsplanfasen.</p> <p>Innspillet om ønske om ekspressbusstopp ved Gjerdemyra tas med til reguleringsplanfasen.</p>

<p>Naturvernforbundet i Grenland og Telemark</p>	<p>Høringsuttalelse fra Naturvernforbundet i Grenland og Telemark.</p> <p>Naturvernforbundet motsetter seg bygging av ny 4-felts motorvei gjennom Bamble og Kragerø kommuner, og viser til sin uttalelse til planprogrammet med begrunnelse for hvorfor de går imot planlegging av ny vei mellom Dørdal-Grimstad.</p> <p>Viser til NTP som grunnlag for planleggingen, og at NTP har som bærende prinsipp at de ulike transportmidlene sees i sammenheng.</p> <p>Mener at ny E18 og ny Sørvestbane (tog) på strekningen Porsgrunn-Kristiansand ses i sammenheng. Mener at Nye Veier tar seg til rette og helt overser planene om ny jernbane mellom Porsgrunn og Kristiansand.</p> <p>Mener at planleggingen er i strid med nasjonale og internasjonale mål om reduksjon av biltrafikk for å bedre klima og miljø.</p> <p>Påpeker at planleggingen av ny E18 må forholde seg til mål for reduksjon av klimagassutslipp, og viser til siste rapport fra FNs klimapanel om krav om skjerpede klimakrav for å unngå global klimakatastrofe.</p> <p>Viser til rapport fra FNs naturpanel som beskriver nedbygging av naturarealer som en like stor trussel mot arts mangfold og overlevelsesmuligheter for mange arter som klimaendringer. Dette gjelder også i Norge.</p> <p>Mener at et slikt prosjekt får store konsekvenser både for naturmangfold, friluftsområder og matjord.</p> <p>Mener bygging av 4-felts motorvei legger til rette for høy vekst i biltrafikk som fyller opp byene med flere biler. Påpeker at målet er at biltrafikken reduseres. Mener økt biltrafikk forårsaker store klimagassutslipp og partikkelforurensning. Høyere fartsgrense favoriserer personbiltrafikk fremfor kollektive transportmidler. Mener ressurs og materialforbruk samt klimagassutslipp i byggefase vil forårsake store miljøbelastninger.</p> <p>Mener at trafikkmengden på deler av strekningen er lavere enn det det normalt bygges 4-felts vei for. Mener at en 3-felts vei med midtdele for store deler av strekningen er tilstrekkelig. Mener at det ikke er behov for ny E18 med ny jernbane på strekningen.</p> <p>Mener at planlegging av ny E18 i ytterste konsekvens fører til at det ikke bygges ny jernbane som forbinder Oslo-Vestfold-Grenland-Sørlandsbyene. Mener veiprojektet representerer en enorm sløsing med offentlige midler som kunne ha vært brukt til mer fremtidsrettet samfunnsbygging med reduserte miljø- og klimatrusler.</p> <p>Ber om at planleggingen stanses, og at ny planlegging gjøres i samsvar med intensjonene i NTP og etter nasjonale miljø- og klimamål.</p>	<p>Ny E18 og ny Sørvestbane er begge viktige infrastrukturiltak for samfunnet. Nye Veier planlegger ny E18 på strekningen Dørdal-Grimstad i tråd med anbefalinger fra vedtatt Konseptvalgutredning for strekningen, og i henhold til det oppdrag Nye Veiers er gitt av Regjeringen. Det er utarbeidet en konseptvalgutredning for ny jernbane også, men den er ikke sluttbehandlet i departementet. Selv om det ikke foreligger konkrete planer for ny jernbanetrase, er kommunedelplan for ny E18 er utarbeidet i samråd med Jernbanedirektoratet.</p> <p>I tråd med Nasjonal Transportplan har Nye Veier satt ambisiøse mål for begrensninger av klimagassutslipp i sine veiprojekter.</p> <p>Kommunedelplanen og prosessen skal muliggjøre 40% reduksjon av klimagassutslipp (direkte og indirekte) fra utbyggingen og 75% reduksjon av klimagassutslipp ved drift og vedlikehold av anlegget sammenlignet med tradisjonelle løsninger der det ikke legges noen vekt på å redusere klimagassutslipp.</p>
--	---	---

Rannekleiv Vel	Tilbakemelder sier at alternativet over Gjennestad ble av dem vurdert som klart best. Hvis først alternativet ved eksisterende E18 velges er det bra det er tunnel ved Rannekleiv. Det er viktig med støyskjerming både på ny E18 og lokalveg. Mener at alternativet som ligger ute nå er det dyreste, lengste og berører flest folk.	Takk for deres innspill. Beslutningen om hvilke korridorer som ble lagt ut på høring er en politisk beslutning tatt av styret i det interkommunale plansamarbeidet. Når det gjelder støy så vil løsninger for støyskjerming bli vurdert i arbeidet med reguleringsplanen. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) blir lagt til grunn.
Torbjørnsdalen og Moland vel	<p>Innspill til trasévalg for ny E18 gjennom Torbjørnsdalen og Moland.</p> <p>Historie: Viser til lang historie for Molandsgårdene, Rønningen, Sagmoen, Fjærbumyra, husmannsplasser ved Torbjørnsdalen og Øvre Bråten. Viser til gravhauger ved Moland som blir berørt av ny vei, og at den gamle postveien mellom Moland og Homme kan bli negativt berørt.</p> <p>Landbruksvirksomhet: Det drives aktivt landbruk ved Øvre Bråten (hjørtefarm, planer om selskapslokaler/konferansesenter) og Rønningen (melkeproduksjon, slått av kulturlandskap). Motorvei gjennom området vil være svært ødeleggende for drift av gårdene.</p> <p>Natur og kultur: Badeplass ved Fisketjenn, som også er vannreservoar for Rønningen gård. Fisketjenn og Paddetjenn er fiskevann, og ved Fisketjenn er det forekomst av småsalamander. Ål i elva fra Molandsvann, ny vei vil ødelegge vandringsveien for ålen. Mange boplasser i området har vært i familier i generasjoner. Ved Rønningen utgjør fv. 416 en del av tunet, mener fartsgrense bør være 50 km/t her. Inngrep i gravhauger ved Moland tillates ikke av kulturminnemyndighetene. Mange gamle ferdselsveier det må tas hensyn til i området.</p> <p>Bosetting i dag: 18 husstander i området, flere barnefamilier og noen nylige tilflyttede som ønsker å fortsette å bo her. 10-12 husstander fra Spiremyr-Bråten og ca. 40 husstander i Kviåsen og Vestlia vil bli negativt påvirket av ny vei.</p> <p>Kommentar til Risørs hovedmålsettinger: - Raskest mulig transport fra Risør sentrum til Arendal/Kristiansand: Mener at sekunder spart fra sentrum til E18 veier lite sammenliknet med ødelagte bomiljøer/nærmiljø/gårder. - Godt kollektivknutepunkt fv. 416/E18: Kan ikke se at det blir bedre kollektivknutepunkt ved Krokthjenn fremfor Barlinddalen. - Enkel av/påkjøring til Moland industriområde: Viser til uttalelse fra Jan Gregersen om at det ikke er avgjørende med nærhet til industrien, det er ingen "drop-in" i denne bransjen. Det som er viktig er god tilførselsvei - som de får om Nye Veiers alternativ blir valgt.</p>	Innspillet tas til orientering. Nye Veier har vurdert flere alternative linjer innenfor korridoren som går nærmest Risør. Ingen av disse linjene gir høyere nytte eller lavere kostnader enn anbefalt alternativ (4A+5B). Nye Veiers foreslåtte alternativ er derfor fortsatt den løsningen som gir høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er den enkelte kommune som gjør endelig vedtak av kommunedelplanen.

	<p>Mener det er underlig at Risør kommune kun prioriterer disse 3 målene. Minner om felles mål for prosjektet og berørte kommuner.</p> <p>Konsekvenser av ny E18 gjennom Torbjørnsdalen/Moland. Støy og verditap: Det er fjell rundt området, og støy fra ny E18 vil gå frem og tilbake mellom fjellene og gjøre området ubeboelig. Verditap gjør husene vanskelig å selge. Ny E18 vil sperre inn gårder ved Moland mellom vei og industri. Mener Moland- området allerede har måttet tåle store belastninger. Mulig konflikt mellom tilførselsvei til SIVA og gård ved Rønningen. Konklusjon: Nye Veiers forslag til trasé må velges pga samfunnsøkonomisk nytte, den skåner bebyggelse og matjord, skåner reservevannkilde. Kjøretid fra Risør sentrum øker med 1 min, men ingen skal kun opp til E18, de skal østover eller vestover. Ny vei vil bli så mye raskere at minuttet da blir kompensert. Mener at det er få på informasjonsmøtene som støtter Risørs forslag. Mener ulempene ved å velge kommunens alternativ (rasering av Torbjørnsdalen) er større enn fordelene (kortere kjøretid til E18).</p>	
Farsjø vel	<p>Etterspør kontakt fra Nye Veier ang. bru over Tisjødalsbukta. Lurer på hvor kart som viser støyberegninger ligger. Påpeker at når veien flyttes 600 meter lenger sør enn dagens vei og blir liggende høyt i terrenget, forventes det strenge krav til støyskjerming på bru. Viser til at det er mange boliger i Farsjø og Gjerdemyra som blir direkte berørt nå.</p>	<p>I utarbeidelsen av kommunedelplan lages det eksempelveilinjer som er grunnlag for et båndlagt område. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Den endelige veilinja kan avvike fra eksempellinja, og utforming og plassering av bruer vil bli detaljert i reguleringsplanen. Støyberegninger og støykart for eksempelveilinja i kommunedelplanen kan finnes i Dok-F-009 Temarapport Støy. Løsninger for støyskjerming blir vurdert i arbeidet med reguleringsplanen. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) blir lagt til grunn.</p>

<p>Kragerø Sør Bestandsplanområde</p>	<p>For forvaltningen av viltet er det svært viktig at det blir gode løsninger for viltpassasjer både i Kragerø, fra Volum til Fylkesgrensen, men også gjennom Gjerstad i Aust Agder. Vi må sikre at det blir etablert viltpassasjer som sikrer god flyt av vilt over veien som ny barriere.</p> <p>Konkrete innspill:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Det må etableres tre viltpassasjer fra Fikkjebakke til grense mot Aust Agder. * Viltpassasjene må etableres som bruer med god høyde eller tunneler. * Viltpassasjene må plasseres der viltet naturlig vil trekke. Hvis dette fravikes vil ikke overgangen fungere etter sin hensikt. * Lokal kunnskap som innehas av både viltneimnda og de berørte grunneiere må lyttes til og vektlegges. 	<p>Hensikten med kommunedelplanen er å båndlegge en korridor for videre planlegging av ny E18. Detaljer om veiens endelige plassering og utforming vil fastsatt gjennom arbeidet med reguleringsplanen. Behovet for viltkryssinger og krav til utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene. Det viktigste vilttrekkene er også vist i kartet med en hensynssone for videre planarbeid. Som følge av innkomne uttalelser i høringsperioden, møter med viltinteresser og myndighetene er planens bestemmelser utdypet, samt at hensynssonene er justert til å tilpasse seg ny informasjon. I det videre arbeidet med reguleringsplanen vil det jobbes videre med å finne plasseringer av nødvendige viltpassasjer, også utenom de avsatte hensynssonene i plankartet. I kommunedelplanen er det avsatt en hensynssone hvor det skal legges tilrette for viltkryssing mellom Fikkjebakke og fylkesgrensa. Den er satt i området ved Bronåskollen/Buttholkollen fordi dette er ansett som det trekket med størst verdi i området.</p>
<p>Risør By as</p>	<p>Non-profit selskap eid av bl.a. kommunen. Jobber for mer besøk og bruk av Risør, særlig vinterstid. For å opprettholde og bedre attraktivitet er tilgjengelighet til byen avgjørende.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Av de to alternativene svarer Krokjtjenna/Sagmyra best på utviklingsbehovet i Risør. 2. I dette vektlegges: <ol style="list-style-type: none"> a. Enkel adkomst b. kort reisevei – faktisk og opplevd reisetid c. God kvalitet og trafikkssikkerhet på veistrekket d. God, informativ skilting e. Estetikk f. Pendlerparkering g. Bedre kollektivdekning h. Opprettholdelse av tilbringertjeneste til Risør sentrum i. Ett knutepunkt for sør- og nordgående trafikk 3. Det er viktig at det velges en plassering der det er handlingsrom for utvidelse. 4. Nærhet til E18 er viktig, både for opprettholdelse av arbeidsplasser og for byen Risør. 	<p>Uttalelsen tas med som underlag i den videre prosessen for valg av korridor.</p> <p>Nye Veier har vurdert flere alternative linjer innenfor korridoren som går nærmest Risør. Ingen av disse linjene gir høyere nytte eller lavere kostnader enn anbefalt alternativ (4A+5B). Nye Veiers foreslåtte alternativ er derfor fortsatt den løsningen som gir høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er den enkelte kommune som gjør endelig vedtak av kommunedelplanen.</p>

Tvedestrand Viltlag	<p>Det må tas hensyn til:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veien er planlagt gjennom det største sammenhengende området i regionen uten gjennomfartsveier og med særlig gode forhold for fauna og friluftaktiviteter. Det er et kjerneområde for hjortevilt og det er avgjørende at det blir etablert viltpassasjer med tilstrekkelig størrelse og antall. Med basis i aktuelle forskningsrapporter må antall viltpassasjer økes betydelig i forhold til høringsutkastet, minst en passasje for hver km - Underganger må ha minimum bredde på 40m og tilstrekkelig høyde til å få nok lys i hele undergangens lengde. Veilinjen må legges slik at det kan lages tunneler/broer. I området mellom Skjerkholtlonene og Nattvann som er det høyestliggende i trasséen må det lages en lengre tunnel for å sikre sammenheng mellom beiteområdene på begge sider av veien. - Viltlaget mener en må strekke seg langt for å legge veien langs eiendomsgrenser der det er mulig. - Veiskråninger, massedeponier og viltpassasjer må få et jordlag på min 0,5m slik at varig vegetasjon kan etablere seg enkelt. - Viltgjerder skal plasseres så nærme veien som mulig slik at veiskråninger kan gi beite til viltet. - Støyvoller må etableres også utenom bebyggelse for å forstyrre viltet minst mulig og for best mulig å ivareta rekreasjonsverdien i området. <p>Tvedestrand Viltlag ønsker å være en aktiv medspiller i videre utforming av den nye veien f.eks. med gode støydempingstiltak for å minske påvirkning på omkringliggende områder og formoder at vi blir tatt med når endelig veilinje prosjekteres og bygges. Det er lagt ved 3 kartutsnitt hvor kjentfolk har markert viktige vilttrekk, traktorveier etc.</p>	<p>Den røde linja i planforslaget er en eksempellinje som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Den endelige veilinja kan avvike fra eksempellinja. Det endelige omfanget av tunneler vil bli fastsatt i reguleringsplan. Nye Veier takker for innspill om viktige vilttrekk og driftsveier, og vil ta denne informasjonen med seg i det videre arbeidet. Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene. Omfanget av hensynssoner for vilt og presiseringer i bestemmelsene vil bli justert fram til endelig planforslag skal sluttbehandles. Detaljert plassering av viltgjerdet vil følge av regelverket som angir veianleggets sikkerhetssoner, dvs. fare for skade ved påkjørsel.</p>
Holt og Vegårshei Bondelag	<p>Positive til korridoren gjennom Tvedestrand kommune. Ber om at det tas hensyn til de som bor og lever i dette område når traseen skal velges. Det må legges til rette for at det blir minst mulig støy for de som bor og ferdes her. Må legge til rette for tunneler der det er mest hensiktsmessig. Støyskjerming, store voller og viltoverganger er en stor selvfølge i dette område. Det må være mange viltoverganger, de må også være med tilstrekkelig bredde og høyde.</p>	<p>Den røde linja i planforslaget er en eksempellinje som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Den endelige veilinja kan avvike fra eksempellinja. I dette arbeidet vil støyskjerming og viltpassasjer vurderes konkret. Miljødirektoratets støyretningslinjer skal legges til grunn for utarbeidelse av reguleringsplanen.</p>

Fjære Barnehage	<p>Fjære Barnehage med klar naturprofil ligger midt i berørt område. Å få veien enda nærmere vil det bli vanskelig for barnehagen å opprettholde driften. Dersom ikke veien kan flyttes, bes det om at eiendommen innløses eller at det blir gitt mulighet for flytte barnehagen til egnet sted.</p> <p>Føler at de ikke har blitt hørt i sine uttalelser pga manglende tilbakemeldinger.</p>	<p>Nye Veier er kjent med Fjære barnehages problemstilling og har siden juni 2018 hatt kunnskap om at det ligger en barnehage i området. Barnehagen er også kartfestet på registreringskartet for friluftsliv, by- og bygdeliv.</p> <p>Den røde linja i planforslaget er en eksempellinja som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinja som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Den endelige veilinja kan avvike fra eksempellinja. I arbeidet med reguleringsplanen vil også løsninger for støyskjerming blir vurdert konkret og retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) blir lagt til grunn.</p> <p>Dersom det skulle bli aktuelt med grunnnerv startes i utgangspunktet disse prosessene opp når arbeidet med reguleringsplan starter og følges opp da.</p> <p>Nye Veier ønsker tidlig kontakt med grunneiere som blir direkte berørt, og vil ta kontakt så fort det prosessen med grunnnerv blir igangsatt.</p>
Øylandsdal	<p>Ønsker at veie legges så langt vekk fra Aklandsområdet som mulig.</p> <p>Foreslår å legge tilførselsvei til Risør over Aklandstjenna mot Blåbærneset.</p> <p>Ber om å bli minst mulig berørt av nytt veiprojekt.</p>	<p>Uttalelsen tas med som underlag i den videre prosessen for valg av korridor. Nye Veier har vurdert flere alternative linjer innenfor korridoren som går nærmest Risør. Ingen av disse linjene gir høyere nytte eller lavere kostnader enn anbefalt alternativ (4A+5B). Nye Veiers foreslåtte alternativ er derfor fortsatt den løsningen som gir høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For tilførselsveien til Risør blir båndleggingssonen justert slik at den ikke omfatter Aklandstjenna. Det er den enkelte kommune som gjør endelig vedtak av kommunedelplanen.</p>

FAU ved Jappa skole	<p>Grimstads største barneskole, 1.-7. trinn. 320 elever, 47 lærere etc.</p> <p>Er bekymret for luft- og støyforurensning, og mener dette ikke er tilstrekkelig utredet fordi det bare er utredet en eksempellinje.</p> <p>Er også bekymret for at endringer i eksempellinja kan føre til økt arealbeslag på skolens arealer/uteområder, og at dette ikke er utredet tilstrekkelig.</p> <p>Synes det ikke har vært lagt tilstrekkelig vekt på medvirkning fra barn og unge, og mener pbl §5-1 ikke er oppfylt.</p> <p>Er kritisk til at ikke alle konsekvenser kommer fram fordi det bare er utredet en eksempellinje, og forutsetter at støy- og luftforurensning overskrider anbefalte grenseverdier.</p> <p>Er svært negativ til løsningen med bru, og ber om at dette tas helt ut av planforslaget. Evt at støy og luft utredes for hele korridoren og at det sikres at dette blir tilstrekkelig ivaretatt i bestemmelsene. Bestemmelsen slik den er formulert nå er for 'rund'.</p>	<p>Når det gjelder utredningene som er gjennomført er det tatt utgangspunkt i eksempellinjer for å synliggjøre forskjellen mellom korridorane.</p> <p>Hensikten med en kommunedelplan er å få fastsatt innenfor hvilken korridor det skal planlegges (reguleres) ny E18. Fastsetting av en detaljert veilinje løses først i reguleringsplanarbeidet.</p> <p>Som en del av arbeidet med reguleringsplanen vil det bli utført detaljerte beregninger både for luftkvalitet og støy, og skadereduserende tiltak vil bli bestemt. I dette arbeidet vil forskriftene T-1442 (retningslinje for støy) og T-1520 (retningslinje for luftkvalitet) bli lagt til grunn, og i disse er grenseverdier for nedfelt. Eksempelveilinje for fjelltunnel legges inn i planen, men bredden på båndleggingsområdet opprettholdes.</p> <p>Det gjennomføres ytterligere grunnundersøkelser og det gis mulighet for å redusere båndleggingsbredden fram mot vedtak i Grimstad kommune hvis økt kunnskapsgrunnlag tilsier dette.</p> <p>Til punktet om tilstrekkelig medvirkning for barn og unge er alle skoler og barnehager innenfor planområdet invitert inn i planarbeidet, første gang via epost i januar 2019. Det er også vært invitert til dialogmøter, men interessen har vært liten.</p> <p>Når det gjelder avklaringer omkring ytterligere beslag av Jappa skoles uteområder vil dette avklares detaljert i reguleringsplanarbeidet. Konsekvensen av dette, og eventuelle skadereduserende tiltak som støyskjerming, erstatningsarealer etc. vil bli konkret vurdert som en del av arbeidet.</p>
Songe jaktlag	<p>For jaktlaget på Songe vil Risørs trasevalg være betydelig ødeleggende. Nye Veiers trase vil i større grad følge eiendomsgrensene og føre til mindre oppsplitting av eiendommer og mindre ulemper for gjennomføring av jakt. Det vil også være tilfelle for tilstøtende jaktlag i Risør kommune, Lindland og Akland jaktlag.</p> <p>Songe jaktlag ber derfor om at E18 legges i korridoren vest for Sandvann og følger denne korridoren fram til kryss ved fylkesvei 416 og videre inn Barlinddalen. Jaktlaget gir Nye Veier full støtte i deres valg av korridor.</p>	<p>Nye Veier registrerer at Songe jaktlag støtter Nye Veiers forslag til korridor.</p>

Hausland/Rosenlunde veilag	Veilaget opplyser om drifts- og turveier ved Lia og Feviksmarka. Deler av dette veinettet er tatt med i planforslaget for ny E18 og veilaget ønsker derfor å påpeket viktighet av at fremtidig utbygging ivaretar de funksjoner som dagens veinett har for drift av skogen til grunneierne i området.	Innspillet er registrert og følges opp i reguleringsplanfasen når kryssing av lokal-, drifts- og adkomstveier detaljeres.
Mo Jaktlag	<p>Strekningen tyvandselva-Fylkesgrensen går gjennom mest viltrike områder for jaktlaget siste 30 år (felt 254 elg i området siste 30 år, 23 hjort siste 12 år). Området er ekstremt viktig for jaktlaget og for viltets mulighet til å bevege seg fra indre deler til store arealer sør for ny trasé. Traseen deler et sentralt viltområde med lite menneskelig aktivitet.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mener det er nødvendig med tunell fra Lyås til Bråtvannsdalen for å sikre verdiene i området og en bred og urørt trekkmuligheter for vilt mellom indre og ytre områder for Kragerø og Risør kommuner. 2. Er bekymret for konsekvens av fylling/skjæring i sårbart våtmarksområde nær trasé på heiområdet. 3. Viktig med tilstrekkelig kryssingsmulighet av trasé slik at terreng fortsatt er tilgjengelig for grunneiere. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Innspill om behov for viltkryssing er notert. Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil bli vurdert i reguleringsplanen. 2. Konsekvens av omdisponering av areal til vegtiltaket er utredet i planen. Tiltak for å forhindre og rense avrenning og forurensning fra ny E18 bestemmes på reguleringsplannivå. Det er utført sårbarhetsvurderinger av berørte vannforekomster i konsekvensutredningen, samt at det gjort vurderinger om Vannforskriftens paragraf 12 blir oppfylt. For mer informasjon se Dok-F-014 om Vannmiljø. 3. Eventuelle viltkryssinger utformes som separate løsninger, men vil være er tilgjengelige for grunneiere/brukere av området. I tillegg vil koblinger mot lokalveinett gjøre tilgang til områdene mulig fra hver side av veianlegget.

Naturvernforbundet	<p>Naturvernforbundet Arendal / Agder motsetter seg bygging av 4-felts motorvei gjennom hele Aust Agder. En 2+1-feltsvei med fartsgrense 80 /90 km/t. ansees for tilstrekkelig på de fleste strekningene.</p> <p>Gjenbruk av dagens vei, mindre utbedringer og lavere hastigheter enn det Nye Veier planlegger for vil gi reduserte inngrep og redusert oppstyking av verdifulle områder med store natur- og jordbrukskvaliteter.</p> <p>Naturvernforbundet viser også til at Stortinget har lovfestet at Norge skal redusere sine klimagassutslipp med 40% innen 2030. Mener utbyggingen er overdimensjonert, og således vil gi unødvendig store klimagassutslipp.</p> <p>Mener også at planforslaget ikke redegjør for busstrafikk og hvordan linjeforslaget tilrettelegger for bussens framkommelighet som bidrag til å nå klimamålene.</p> <p>Naturvernforbundet mener Nye Veiers forslag til forbedringer av E18 mellom Dørdal og Grimstad ut fra en klimavurdering ikke bør bygges og at den heller ikke er lønnsom. De er også kritiske til Nye Veiers kommentarer om at lønnsomheten kan økes ved f eks økt hastighet da dette vil bidra negativt til klimagassutslippene.</p> <p>Naturvernforbundet er også opptatt av veiens bidrag i mikroplast-problematikken, samt at det er sløsing med naturverdier å bygge en slik vei i områder hvor behovet ikke er tilstede.</p> <p>Nye Veiers gjennomgang av konsekvenser for natur og naturressurser viser at konsekvensene er størst det hvor vegen legges i ny trase. Nye Veiers gjennomgang av konsekvenser for natur og naturressurser viser at konsekvensene er størst det hvor vegen legges i ny trase. Nye Veiers forslag til forbedring av E18 forbruker mer natur enn nødvendig og bør av den grunn ikke bygges.</p>	<p>Nye Veier planlegger ny E18 på strekningen Dørdal-Grimstad i tråd med anbefalinger fra vedtatt Konseptvalgutredning for strekningen.</p> <p>I tråd med Nasjonal Transportplan har Nye Veier satt ambisiøse mål for begrensninger av klimagassutslipp i sine veiprosjekter.</p> <p>Kommunedelplanen og prosessen skal muliggjøre 40% reduksjon av klimagassutslipp (direkte og indirekte) fra utbyggingen og 75% reduksjon av klimagassutslipp ved drift og vedlikehold av anlegget sammenlignet med tradisjonelle løsninger der det ikke legges noen vekt på å redusere klimagassutslipp.</p> <p>Anbefaling av korridor for videre planlegging av ny E18 bygger på en grundig analyse av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser etter en anerkjent metodikk som er utviklet av Statens vegvesen. Metodikken setter de prissatte (kostnader, trafikanntytte, ulykkeskostnader etc.) og de ikke-prissatte (miljøinteressene) sammen i en samfunnsøkonomisk analyse. I en avveining mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser gjøres det noen valg og konsekvensene av disse valgene synliggjøres ovenfor beslutningstakere og omgivelsene forøvrig. Prosjektet har også fastsatt noen mål som vil være førende for hvilken korridor som til slutt vedtas.</p>
J.J. Ugland Companies	<p>Ugland gård driver aktivt jordbruk med melkeproduksjon på begge sider av dagens E18 ved Fjære. Har undergang til beiteområder for kyr som må opprettholdes. Har investert mye i gården, og arealbeslag vil forringe driften. E18 må ligge så tett inntil dagens vei som mulig.</p> <p>Krysset ved Fjære må flyttes til Spedalen / Vik -området.</p> <p>Poengterer viktigheten av erstatning/jordskifte. Påpeker kvaliteter i arealet ved Fjære grendehus, samt muligheter til gjenfylling av daler eller andre området for å få kompensert tap/ulempe av grunnerv. Det er også viktig at det blir satt opp sammenhengende solide vedlikeholdsfrie gjerder som er tette nede slik at ikke mindre husdyr og ville dyr kan komme inn på veien.</p>	<p>Nye Veier er kjent med jordbruksverdiene i området. I planbestemmelsene pkt. 2.1.3 er det nedfelt i bestemmelsene at det i arbeidet med reguleringsplanen skal tilstrebes å unngå omdisponering av dyrka mark, og at matjorda skal tas vare på ved inngrep. Nye Veier merker seg innspillene om forslag til erstatningsarealer.</p> <p>Det er ikke nedfelt i bestemmelsene at driftsunderganger for landbruket skal erstattes, men det er naturlig at underganger, gjerder ol som er nødvendige for driften blir reetablert/erstattet, og at detaljerte løsninger blir fastsatt i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Når det gjelder kryssplasseringen ved Bie og flyttingen av dette til Spedalen blir dette vurdert som en del av saksgangen fram mot sluttbehandlingen av planen.</p>

Frivoll Vel	<p>Frivoll vel er meget positive til at det kun ble ett korridorforslag fordi korridoren muliggjør E18 i tunnel. Mener bruløsningen forringer bo- og livskvalitet for svært mange. Det aller viktigste argumentet mot bruløsning er at en slik bru vil ligge som en barriere for Grimstad by mot nord og vil hindre kommunes vekstmuligheter. Ønsker så lang tunnel som mulig tunnel fra bebyggelsen ved Øygardsdalen/Klingremoheia, Frivoldalen og Bieheia.</p> <p>Ved å velge lengst mulig tunnelløsning vil barrierevirkningen fra sentrum forsvinne og mange boliger og eiendommer vil bli spart.</p>	<p>Eksempelveilinj for fjelltunnel legges inn i planen, men bredden på båndleggingsområdet opprettholdes. Det gjennomføres ytterligere grunnundersøkelser og det gis mulighet for å redusere båndleggingsbredden fram mot vedtak i Grimstad kommune hvis økt kunnskapsgrunnlag tilsier dette.</p>
Aust-Agder og Telemark Bondelag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stiller spørsmålsteget til at ingen jordstykker er vurdert med verdikategori «Svært høy» i KU. 2. Ber om at linja legges slik at den berører minst mulig matjord. Kommenterer strekningsvis: <ol style="list-style-type: none"> a. Østerholt: ber om at bru legges høyt og så nære dagens E18 som mulig. Tunet på Lille Østerholt vurderes flyttet noe sørøstover. Veg lengst mulig mot vest vil bidra til fortsatt drift dersom driftssenter flyttes. Samtidig fortrinn at lvarshage spares og at inngrepene (gammel og ny E18) samles. b. Østerholt – Gjerstadvassdraget: Dyrket mark kan skjermes hvis veilinje går nærmere dagens vei evt i kort tunell. c. To korridorer i Risør: Dyrkamark kan skjermes dersom man velger riktig linje. d. Dyrka mark av stor verdi ved Kristensplass, Lille Lunnerød, Halvorsplass og Lerestvedt må søkes unngått. e. Ønsker halve kryss ved Rannekleiv og Nedenes f. Ber (indirekte) om at fyllinger/skjæringer gjøres smale for å begrense arealbeslag. g. Grimstadportalen – Morholt: Støtter østre alternativ ved Grimstad. h. Støtter flytting av kryss Fjære/Gjømle/Bie lengre østover mot Vik/Spedalen. 3. Arealer nært kryss er svært attraktive for næring. I planfase må dette tas med i betraktning i KU. 4. De viktigste viltkrysningene er avmerket i plankart, men trolig er det flere enn det som er markert. Innspill fra lokalkjente må vektlegges. Etablering av viltkrysninger kan gjerne kombineres med avbøtende tiltak for skogsveier turveier etc. 5. Matjord må håndteres forsvarlig slik at den kan gjenbrukes og plan for håndtering må utarbeides. 6. Bondelaget ber grunneiere organisere seg i grunneierlag og ber Nye Veier forholde seg positivt til grunneierorganisering. 7. Jordarealene i Grimstad og Arendal har unik kvalitet. Dette forsvarer bruk av ekstra ressurser på vegstrekningen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Utredningsarbeidet hvor dyrka mark inngår under tema Naturressurser har fulgt metodikk i Statens Vegvesens håndbok V712 og er utført i tråd med denne. 2. Den røde linja i planforslaget er en eksempellinje som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Den endelige veilinja kan avvike fra eksempellinja. 3. En KU skal omfatte areal som båndlegges/gis en ny bruk i en plan. En fremtidig attraktivitet gir et press, men ingen automatisk rett til omdisponering. Arealene kan ikke medtas i KU på bakgrunn av en fremtidig attraktivitet som byggeområde. 4. Behovet for viltkrysninger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil bli vurdert i reguleringsplanen. 5. Plan for håndtering av matjord blir en del av plan for Ytre miljø og avbøtende tiltak i etterkant av reguleringsplanen. Innspillene tas til orientering i denne omgang. 6. Nye Veier er opptatt av å ha en konstruktiv dialog med grunneiere som blir berørt av tiltaket. 7. Argumentet tas til orientering.

Mærstag Jaktlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Støtter vedtak i Vegårshei kommune, alternativet kryss ved Kroktjønn. 2. Opptatt av vilttrekk og overganger, samt gode og trygge viltgjerdar for vilt og jakthunder. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uttalelsen tas med som underlag i den videre prosessen for valg av korridor. Nye Veier har vurdert flere alternative linjer innenfor korridoren som går nærmest Risør. Ingen av disse linjene gir høyere nytte eller lavere kostnader enn anbefalt alternativ (4A+5B). Nye Veiers foreslåtte alternativ er derfor fortsatt den løsningen som gir høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er den enkelte kommune som gjør endelig vedtak av kommunedelplanen. 2. Behovet for viltkryssinger og krav til utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene. Det viktigste vilttrekkene er også vist i kartet med en hensynssone for videre planarbeid. Etter innkomne uttalelser i høringsperioden, møter med viltinteresser og myndighetene er planens bestemmelser utdypet, samt at hensynssonene er justert til å tilpasse seg ny informasjon. I det videre arbeidet med reguleringsplanen vil det jobbes videre med å finne plasseringer av nødvendige viltpassasjer, også utenom de avsatte hensynssonene i plankartet.
Akland og Røysland jaktlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ønsker så store sammenhengende jaktområder som mulig. Husfjell og området rundt er et meget godt område for storvilt. 2. Bruråsen fungerer som viltovergang i dag. 3. Mange dyr krysser mellom Øylandsdal og Svarthol. (Illustrasjon i vedlegg.) 4. Ny tilførselsvei til Røysland/Songe via Eidkjæret vil ødelegge et viktig vilttrekk 5. Jordet mot Svarthol, jordene i Øylandsdal og Eidkjæret er viktige beiteområder. 	<p>Vilt inngår i tema naturmangfold i KU og det er kjent at området veien går gjennom er rike på vilt. Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil bli vurdert i reguleringsplanen. Innspillene tas med som kunnskapsgrunnlag i neste planfase.</p>

Rørholt vel. Dørdal Vel. Bakkeveien veilag	<p>Uttalelse fra Rørholt vel, Dørdal vel og Bakkeveien veilag i Bamble kommune. Mener at avgrensingen av båndlagt området er tilstrekkelig for planlegging av motorvei og deponier, og forutsetter at planområde ved dagens E18 er tilstrekkelig for å ta inn endringer som er beskrevet i høringsuttalelsen.</p> <p>Mener det er viktig å velge ny E18 trasé som bevarer bosetning på Dørdal og mulighetene for videre utvikling av lokalsamfunn langs dagens E18.</p> <p>Videre planarbeid må inkludere påkjøringer fra Mastereid, Skauen, Bakkeveien og Rørholtveien. Påkjøringene må være en del av E18-prosjektet og ferdigstilles samtidig med ny E18 (kartvedlegg med detaljbeskrivelser av påkjøringene).</p> <p>Etterbruk av rasteplasser ved Bakkevann må planlegges i reguleringsplanen. Dagens E18 som fremtidig avlastningsvei vil binde sammen lokalsamfunnene Rørholt/Dørdal med Farsjø/Sannidal på en god måte.</p> <p>Hensynet til myke trafikanter på Dørdal må spesielt ivaretas i anleggsperioden og i reguleringsplan.</p> <p>Problematikk med saltavrenning må håndteres på best mulig måte.</p> <p>Støtter Bamble viltnevd sine vurderinger ang. over/underganger for viltet.</p>	<p>Takk for innspill. Adkomstløsninger som blir påvirket av ny E18 følges opp i forbindelse med reguleringsplan.</p> <p>Detaljer rundt utforming av løsninger for myke trafikanter vil bli vurdert i reguleringsplanen.</p> <p>Konkrete tiltak for å forhindre og rense avrenning og forurensning fra ny E18 bestemmes på reguleringsplannivå. Det er utført sårbarhetsvurderinger av berørte vannforekomster i konsekvensutredningen, samt at det gjort vurderinger om Vannforskriftens paragraf 12 blir oppfylt. For mer informasjon se Dok-F-014 om Vannmiljø.</p> <p>Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil bli vurdert i reguleringsplanen.</p>
Esketveit Jaktlag	Esketveit Jaktlag ønsker å komme i dialog rundt detaljregulering av den nye veien når det gjelder viltpassasjer.	Innspillet er registrert og detaljering av viltpassasjer vil følges opp i reguleringsplanfasen.
Skåtøy skogeierlag	Viktig med gode løsninger for viltpassasje. Det må etableres tilstrekkelig antall viltpassasjer fra Dørdal t.o.m Gjerstadvassdraget. Må utarbeides som bruer med god høyde eller tunneller og plasseres der viltet naturlig vil trekke. Lokal kunnskap (viltnevd og grunneiere) må vektlegges, både med tanke på antall og plassering.	Behovet for viltkryssinger og krav til utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene. Det viktigste vilttrekkene er også vist i kartet med en hensynssone for videre planarbeid. Som følge av innkomne uttalelser i høringsperioden, møter med viltinteresser og myndighetene er planens bestemmelser utdypet, samt at hensynssonene er justert til å tilpasse seg ny informasjon. I det videre arbeidet med reguleringsplanen vil det jobbes videre med å finne plasseringer av nødvendige viltpassasjer, også utenom de avsatte hensynssonene i plankartet.
Akland Vel	Ønsker Nye Veiers alternativ.	Uttalelsen tas med som underlag i den videre prosessen for valg av korridor. Nye Veier har vurdert flere alternative linjer innenfor korridoren som går nærmest Risør. Ingen av disse linjene gir høyere nytte eller lavere kostnader enn anbefalt alternativ (4A+5B). Nye Veiers foreslåtte alternativ er derfor fortsatt den løsningen som gir høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er den enkelte

		kommune som gjør endelig vedtak av kommunedelplanen.
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på kryssende høyspentlinje tilhørende Kragerø Energi AS som det må planlegges ombygging for i forbindelse med ny vei.	Innspillet tas med til reguleringsplanfasen.
Kragerø Energi AS	Kragerø energi AS har følgende anlegg som må hensyntas i området: 1. Nettstasjon ved Krokenveien 133 2. Høyspent tilførselskabel til nettstasjonen 3. Høyspent tilførsel til industriområde langs Krokenveien 4. Viktig fiberkabel i luft langs Krokenveien	Innspillet tas til orientering. Forhold til anlegg følges opp i detaljering av anlegget i reguleringsplanfasen.
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på kryssende (delvis langsgående) høyspentlinje, tilførsel til industriområdet, tilhørende Kragerø Energi AS som det må planlegges ombygging for i forbindelse med ny vei.	Hensynet til kryssende og langsgående høyspentlinjer følges opp i reguleringsplanfasen.
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på kryssende høyspentlinje, tilhørende Kragerø Energi AS som det må planlegges ombygging for i forbindelse med ny vei.	Innspillet tas med til arbeidet med reguleringsplan.
Kragerø Energi AS	Opplysning om kryssende høyspentlinje.	Detaljering av vei i forhold til linja tas i reguleringsfasen.
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på kryssende høyspentlinje tilhørende Kragerø Energi AS som det må planlegges ombygging for i forbindelse med ny vei.	Innspillet tas med til reguleringsplanfasen.
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på kryssende høyspentlinje tilhørende Skagerak Nett som det må planlegges for i forbindelse med ny vei.	Innspillet tas med til reguleringsplanarbeidet.
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på to kryssende høyspentlinjer tilhørende Kragerø Energi AS som det må planlegges ombygging for i forbindelse med ny vei.	Innspillet tas med til reguleringsplanarbeidet.
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på høyspent mastepunkt tilhørende Kragerø Energi AS og Skagerak Nett, som er et knutepunkt, som det må tas hensyn til under planleggingen og unngå ombygging/flytting for i forbindelse med ny vei.	Innspillet tas med til reguleringsplanfasen.
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på kryssende høyspentlinje tilhørende Drangedal Elver KF som det må planlegges ombygging for i forbindelse med ny vei.	Innspillet tas med til reguleringsplanfasen.
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på kryssende høyspentlinje tilhørende Kragerø Energi AS som det må planlegges ombygging/tas hensyn til i forbindelse med ny vei.	Hensynet til kryssende høyspentlinje følges opp i reguleringsplan.
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på kryssende høyspentlinje tilhørende Kragerø Energi AS som det må planlegges ombygging/tas hensyn til i forbindelse med ny vei.	Innspillet tas med til reguleringsplanfasen.

Skjerka Fellesfløtning	<p>Viser til innsendte saker tidligere som gjelder Skjerka Fellesfløtning</p> <ul style="list-style-type: none"> -brua over Skjerkoltlona/ elva må gjøres slik at fløtning fortsatt er mulig -brua må støyskjermes her foregår både nærings- og sportsfiske, samt friluftsliv -avrenning bru må ikke innvirke på livet i vannet under eller nedover vassdraget. -vei og bru i vårt område må støyskjermes slik at ikke opplevelsene knytta til kulturminner blir vesentlig forringet -veien kan krysse gamle ferdselsårer og disse må ivaretas sammen med viltoverganger / tunneler -planlagt korridor går svært nær øvre del av Skjerkavassdraget (verna vassdrag), og veien må ikke gi avrenning til vassdraget, hverken i anleggsfase eller driftsfase. -det må utføres prøvefisking både før og etter utbygging 	<p>Hensikten med kommunedelplanen er å fastsette korridor for videre planlegging av ny E18. Detaljer knyttet til veiens nøyaktige plassering, støyskjermingstiltak, renseløsninger etc. inngår i arbeidet med utarbeidelse av reguleringsplanen. I kommunedelplanens bestemmelser finnes bestemmelser som sikrer at det skal etableres rensetiltak tilpasset vassdragets sårbarhet og at retningslinje for støy i arealplanlegging skal legges til grunn ved vurdering av støyskjermingstiltak. Som en del av planarbeidet er det igangsatt et overvåkningsprogram som har til hensikt å dokumentere vassdragenes tilstand før tiltaket igangsettes.</p>
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på kryssende høyspentkabel langs eksisterende E18 og nettstasjon tilhørende Kragerø Energi AS som det må planlegges ombygging/tas hensyn til i forbindelse med ny vei.	Nye Veier takker for innspillet og tar dette med til reguleringsplanfasen.
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på eksisterende nettstasjon tilhørende Kragerø Energi AS som det må planlegges ombygging/tas hensyn til i forbindelse med ny vei.	Innspillet tas med til arbeidet med reguleringsplanen.
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på nettstasjon tilhørende Kragerø Energi AS som det må planlegges ombygging/tas hensyn til i forbindelse med ny vei.	Innspillet tas med til reguleringsplanfase.
Kragerø Energi AS	Gjør oppmerksom på eksisterende nettstasjon, høyspent kabel og fiberkabel i luft langs Krokenveien tilhørende Kragerø Energi AS, som det må planlegges ombygging/tas hensyn til i forbindelse med ny vei.	Innspillet tas med til reguleringsplanarbeidet.
Nidelven Bruk Sætra & Sætra ANS	Tilbakemelder opplyser om drift og historie på eiendommen. Ønsker at ny E18 reguleres på motsatt side av eiendommen og at vegen som er regulert gjennom eiendommen i dag blir tatt ut. Gir tilbakemelding om at tilfartsvei ikke bør splitte eiendommen.	Detaljering av tilfartsveier og lokalvegssystem gjøres videre i reguleringsplanfasen. Innspillet er registrert. Nye Veier ønsker tidlig kontakt med grunneiere som blir direkte berørt, og vil ta kontakt så fort det kan bli aktuelt.
Bastafjell jaktlag	<p>Uttalelse fra Bastafjell jaktlag, Kragerø Øst storvald.</p> <p>Påpeker at motorvei er en absolutt barriere for alt dyreliv og effektive viltpassasjer er nødvendige for unngå et veien blir et hinder. I Kragerø har hjorteviltet et trekkmonster mellom sommer- og vinterbeite. Den planlagte korridoren for mellom Bamble grense og Gjerdemyra vil uten viltpassasjer ha en dramatisk effekt for storviltets trekkruiter mellom innland og kyst. Det må sikres flere gode viltoverganger på strekningen. Mener Nye Veiers høringsutkast kan gi negative effekter for storviltet i kommunen. Ber Nye Veier lytte til innspill fra jaktlag, viltneid og vald. Ber om endringer i planforslaget. Forventer at Statens vegvesens håndbok V134 og erfaringer fra forskningsprosjekt "Elgprosjektet i Akershus" legges til grunn ved planlegging av viltoverganger. Ber om at det tas hensyn til hjortevilt også i</p>	Takk for innspill. Plassering av de regionalt viktige viltkryssingene som skal inn i plankartet er vurdert etter innspill og i samråd med kommunene. Behovet for viltkryssinger og utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil bli vurdert mer detaljert i reguleringsplanen.

	<p>anleggsperioden. Støtter uttalelsen fra Kragerø viltneemd og andre jaktlag i kommunen i viktighet av å få så mange og gode passasjer for hjortevilt som mulig. Viser til uttalelse fra Kragerø skogeierlag og Kragerø viltneemd datert 24.5.19.</p> <p>Bru Hulldalen: Her krysser aldri vilt nord/syd. Trekkene går langsmed traseen rett nord for planlagt ny trasé. Mener bru fungerer dårlig som viltpassasje her. Ber om viltovergang mellom Stidalen og vest for Plassen. Dette er et av Kragerøs beste viltområder, og en viktig overgang også for dagens E18.</p> <p>Kløftkjærheia-Bjørnsprettheia: Mener viltovergangen er feil plassert, må legges noen hundre meter vest mot Auråa. Viltet trekker to steder over dagens E18 her.</p> <p>Bru Auråa: Vil i liten grad fungere som villtrekk da dagens trekk går parallelt med veitrasé øst-vest.</p> <p>Bru Ødegården: Vil kunne ivareta trekk V8 til en viss grad.</p> <p>Bjønnås-Bærås: Riktig plassering i kartet. Kan bygges naturlig i terrenget og unngå forhøyning.</p> <p>Den foreslåtte veien krysser hjorteviltets trekkroute skrått gjennom terrenget. Fra Bjønnås følger viltet to hovedretninger; Bjønnås-Bærås og Bjønnås via Tisjødalsgruvene og Tisjørenna. Riktig plassering av denne passasjen er viktig. Fra Tisjørenna trekker viltet i to retninger - mot Landsverk eller mot Haugholt videre mot Havfjell/Helle.</p> <p>Bru Fosseskjæra: Vil i liten grad fungere som viltkryssing. Skal den fungere må brua trekkes langt mot Gjerdemyra forbi lagringsplass ved Gropen og ikke ha steinfylling under.</p> <p>Bru Tyvandselva: Ligger mellom to kjente viltoverganger, tror ikke brua vil kunne fungere som viltkryssing. Terrenget er bratt og utilgjengelig. Ber om at viltkryssing på Holtane fra Jámyrheia mot Fjøsheia og i området ved Skræva mot Tyvandsåsen opprettholdes.</p> <p>Bru Fikkjebakke: Kan ikke se at dette fungerer som viltovergang. Ønsker ikke vilt inn i området med industri og nytt kryss.</p> <p>Vilttrekkene går i dag i stor grad langs traseen.</p> <p>Kjerkemobreimyr-Buttelholknotten: Vil fungere bra med kjente trekk, og vil med riktig plassering og utforming kunne fungere sammen med eksisterende viltundergang Ramsåsen ved dagens E18.</p> <p>Fremfor bygging av to nye viltpassasjer vest for Kjerkemobreimyr-Buttelholknotten, er det et sterkt ønske om tunnel fra Blautmyrdalen-Bråtvannsdalen for å sikre en større naturlig urørt passasje til de ytre deler av Kragerø og Risør kommune. Mellom disse punktene er det et heiområde med en særdeles rik viltbiotop og flere kjente villtrekk krysser dagens E18. Mener dette vil sikre viltutveksling nord/syd.</p>	
--	--	--

Fjære Entreprenør AS	<p>Fjære entreprenør driver anleggsarbeid og gården Østre Fjære gård med storfe, sau/lam. Kryss på Flødda vil være ødeleggende for drifta pga arealbeslag av sentrale landbruksarealer.</p> <p>Støtter kommunes forslag om å flytte krysset til Spedalen.</p> <p>Påpeker behov for at samme antall kryssingspunkt av E18 blir opprettholdt, både for drift og vilt. Kryssing ved Flådda må dimensjoneres for store landbrukskjøretøy. Det forventes også at viltgjerder etableres. Har forslag til løsning for veien mellom Sævelidalen og Bie for å redusere restareal mellom dagens og ny E18. Tunnelløsning i samme område bør også utredes.</p> <p>Ber om dialog for å kunne finne gode løsninger for anleggsgjennomføringen. (vinn-vinn)</p>	<p>Nye Veier er kjent med jordbruksverdiene i området. I planbestemmelsene pkt 2.1.3 er det nedfelt i bestemmelsene at det i arbeidet med reguleringsplanen skal tilstrebes å unngå omdisponering av dyrka mark, og at matjorda skal tas vare på ved inngrep.</p> <p>Det er ikke nedfelt i bestemmelsene at driftsunderganger for landbruket skal erstattes, men det er naturlig at underganger, gjerder ol som er nødvendige for driften blir reetablert/erstattet, og at detaljerte løsninger blir fastsatt i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Når det gjelder kryssplasseringen ved Bie er det enighet med kommunen om å flytte dette til Spedalen.</p> <p>Den røde linja i planforslaget er en eksempellinje som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Den endelige veilinja kan avvike fra eksempellinja. Som et utgangspunkt er det ikke vanlig å gjøre tiltak på lokalveinettet utover i området hvor den nye veien har direkte innvirkning på lokalveien som f.eks. etablering av nye kryss, økt trafikk etc.</p> <p>Nye Veier merker seg innspillene om ønsket om samarbeid om arealer til anleggsgjennomføring. Dette vil være relevant i reguleringsplanfasen.</p>
Kragerø Energi AS	<p>Forsyning av strøm til veilys og andre veianlegg. Det må legges til rette for nye høyspentkabler og nettstasjoner langs hele ny E18 fra grense mot Bamble og til grense mot Gjerstad med forsyning fra Holtane trafostasjon.</p> <p>Kragerø Energi AS ønsker også fiberkabel på hele strekningen, blant annet for overvåking av nettstasjoner.</p>	<p>Innspillet tas med til arbeidet med reguleringsplan.</p>

<p>Entreprenørfirma Leif Øygarden AS</p>	<p>Mener planforslaget ikke er forenelig med god næringssatsing på Fikkjebakke, og at det er viktig å sikre fremtidig og parallell utbygging av Fikkjebakke. Mener området med båndlegging bør reduseres så mye som mulig på industriområdet, nord for tenkt trasé.</p> <p>Det er viktig med god og trafiksikker adkomst til industriområdet, med synlig hovedavkjøring inn til industriområdet. Er grunneier av en stor industritomt som er planlagt videreutviklet og trenger forutsigbarhet.</p> <p>Mener valgte kryssløsninger vil ha stor betydning for handelsnæringen. Mener det er viktig å opprettholde knutepunkt for kollektivtransport ved Tangen, i tilknytning til senter og skole. Henviser til vedtatt kommuneplan som omtaler hvor senterområdet i Sannidal skal ligge.</p>	<p>Den røde linja i planforslaget er en eksempellinje som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Den endelige veilinja kan avvike fra eksempellinja. Det er derfor nødvendig med en tilstrekkelig bredde på det båndlagte området for å kunne finne gode løsninger for ny vei i reguleringsplanen. Ved Fikkjebakke blir den båndlagte korridoren justert for å sikre naturverdiene i området rundt Åsen.</p> <p>Detaljering av lokalveinett som må legges om/etableres som følge ny vei, blir gjort gjennom arbeidet med reguleringsplan.</p> <p>Det er lagt opp til mulighet for ekspressbusstopp både i nytt kryss ved Fikkjebakke og ved Gjerdemyra. Løsningene vil bli fastsatt i arbeidet med reguleringsplan. Planforslaget har ikke lagt opp til noen endring i knutepunktet ved Tangen. Etter høring legger planforslaget også opp til kollektivknutepunkt på Fikkjebakke.</p>
<p>Fevik Vel</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ønsket alternativ Dømmesmoen. Er positive til at det bygges ny vei. 2. Krever tunell fra Hausland til grense mellom Arendal og Grimstad. Dagens E18 kan tilbakeføres til natur. 3. Er bekymret for at nærføring til Hauslandskjenna kan føre til drenering av vannet. Ber om utredning som sørger for at veibyggingen ikke ødelegger vannet. 4. Det forutsettes at driftsveier /stier videreføres og sammenkobler Fevik, Lia og Esketveit mot Nedenes i hht kommuneplanen. 5. Standard på Fv 420 Vik - Nedenes må økes. <ol style="list-style-type: none"> a. Reduksjon av hastighet er ikke bra nok. Må opprettholde 60 sone for å unngå kork i rushtid. b. Ønsker over/underganger og utvidet fortau/sykelsti. c. Kryss må sjekkes at de overholder siktkrav og oppgraderes der de ikke gjør det. 6. Fevik Vel kan bidra med lokalkunnskap om ønskelig. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering 2. Den røde linja i planforslaget er en eksempellinje som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Den endelige veilinja kan avvike fra eksempellinja. Der den båndlagte korridoren går i Fevikmarka er det satt av hensynssone for nærmiljø- og friluftsliv. Ved videre planlegging skal det søkes etter løsninger som minimerer konsekvensene for friluftslivet og Hauslandstjenna. Skadereduserende tiltak som f.eks. skjerming skal vurderes. Endelig plassering av veilinjen blir bestemt i reguleringsplanfasen. 3. -5. I denne fasen blir det kun båndlagt en korridor. Detaljering av vei, kobling til lokalveinett etc. vil håndteres i reguleringsplan. 6. Tas til orientering.

Sannidal Historielag	<ol style="list-style-type: none"> Ber om at områder med kulturminneverdi i så stor grad som mulig skånes. Der kulturminneverdier blir berørt bes det om at områder/bygg kartlegges/dokumenteres. Er positiv til valgte trasé (2a) Ber om at kulturmiljø ved Sannidal sikres mot støy fra veianlegget. Det ligger en rekke gamle gårder og fornminner innenfor båndlagt område. Listet opp med kulturminneID eller gårdsnavn og datering av gården, samt plassering av fraflyttede bosetninger. Påpeker Postveien som viktig. 	Opplysningene tas til orientering. Forhold knyttet til kulturarv følges opp mer detaljert i reguleringsplan.
Folkeaksjonen for E-18 i tunnel - Grimstad	Folkeaksjonen for E18 i tunnel er positive til at det nå går mot en tunnelløsning på ca 2 km ved Grimstad sentrum. Vi er likevel bekymret for tap av dyrket mark på Fjære og ber om at planlagt kryss flyttes til Vik/Spedalen samt at det vurderes tunnel også på strekningen fra Bie til Spedalen. En strekning med en god del fjell synlig i dagen. Det vil forlenge tunnelen med i overkant av 1 km.	Nye Veier merker seg at Folkeaksjonen er positive til at det utredes muligheter for tunnel forbi Grimstad. Eksempelveilinje for fjelltunnel legges inn i planen, men bredden på båndleggingsområdet opprettholdes. Det gjennomføres ytterligere grunnundersøkelser og det gis mulighet for å redusere båndleggingsbredden fram mot vedtak i Grimstad kommune hvis økt kunnskapsgrunnlag tilsier dette. Nye Veier er kjent med jordbruksverdiene langs E18, og spesielt ved Fjære. I planbestemmelsene pkt 2.1.3 er det nedfelt i bestemmelsene at det i arbeidet med reguleringsplanen skal tilstrebes å unngå omdisponering av dyrka mark, og at matjorda skal tas vare på ved inngrep. Når det gjelder kryssplasseringen ved Bie er det enighet med kommunen om å flytte dette til Spedalen. Mellom Bie og Spedalen er eksempellinja foreslått som dagløsning. Det er svært kostbart å bygge tunnel, slik at en tunnel i dette området vil bidra til en ytterligere dårligere samfunnsnytte i prosjektet. Tunnel bygges først og fremst der hvor det ikke er mulig å bygge dagløsninger.
Folkeaksjonen for E-18 i tunnel - Grimstad	<ol style="list-style-type: none"> Friområdene ved Hauslandstjenna må tas vare på. Her bør det vurderes tunnel for 2 eller alle 4 felt og redusert fart for å gi bedre mulighet for å skåne området i størst mulig grad. God støyskjerming må prioriteres. 	1-2 Innspillet med bruk og verdier i Fevikmarka er registrert. Den røde linja i planforslaget er en eksempellinje som er utviklet i kommunedelplan-prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Ved Fevikmarka vurderes det flere ulike veilinjer for å minimere konsekvensene for Fevikmarka. Endelig plassering av veglinjen blir bestemt i reguleringsplanfasen. 3. Løsninger for støyskjerming blir vurdert i arbeidet med reguleringsplanen. Retningslinje for

		behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) blir lagt til grunn.
Mo vel med flere	<p>Fv256 ble anlagt som ridevei før 1800 og ligger tett på de gamle gårdstunene. Var til frempå 1970-tallet en grusvei. Etter etablering av industriområdet på Fikkjebakke har trafikken vokst betydelig, med stor belastning på bomiljø. Er bekymret for ytterligere økt belastning som følge av tilførselsvei til E18.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Beregnet trafikk tar ikke høyde for utbygging ved kryss, (arbeidsplasser etc) 2. Tilførselsveien har dårlig standard på grunnarbeidet (ridevei). 3. Deler av veien har tidligere rast ut etter kraftig regnfall. Samme området viser tegn til utglidning på nedside vei. 4. anbefaler vegstandard HØ2 + gang- og sykkelvei etter N100. 5. Har skissert ønsket løsning der vei legges i ny trasé øst for dagens vei og dagens vei benyttes til gang- og sykkelvei med tillatt kjøring til enkelte eiendommer. Illustrasjoner i vedlegg. 6. Positive virkninger av foreslått løsning: <ol style="list-style-type: none"> a. Forbedret trafikksikkerhet, støy og bomiljø b. Mindre påvirkning kulturhistoriske verdier c. Forenkler trafikkavvikling Fv256 i anleggsperiode d. Unngår riving av bygg e. Bedre grunnforhold f. Mindre risiko for funn av arkeologi g. Rettere veilinje med jevn stigning h. Muliggjør bruk av overskuddsmasse i. Sparer kostnader ved gjenbruk av Fv256 som g/s-vei j. Unngår konflikt med hovedvannledning langs Fv256 ved Mo. 7. Ulemper: <ol style="list-style-type: none"> a. Inngrep i dyrket mark b. Må flytte elveløp (er flyttet tidligere) c. Vil komme nærmere Sannidal kirke, men ligger lavere i terrenget. 8. Skilting ved kryss Fikkjebakke bør utformes slik at Fv256 ikke benyttes for trafikk til Kragerø. 	<p>Målet med kommunedelplan er å finne en korridor mellom Dørdal og Grimstad for videre detaljplanlegging av ny E18 med tilhørende kryss. Innspillet bringer inn forhold som må avklares når veianlegget detaljplanlegges. Innspillet tas til orientering og spørsmålene følges opp i reguleringsplan.</p>
Sannidal skogeierlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Forventer at det i reguleringsplan jobbes med løsninger som sikrer grunneiers og allmenhetens tilgang til skogsområdene. 2. Vedlagt illustrasjon som viser skogsbilveier og tømmerveier i sammenheng med anlegget. 3. Forventes at løsning gir akseptabel tilgang til eiendommer. 4. Der tømmerveier avskjæres og løsning medfører lenger transportstrekning forventes det at NV etablerer skogsbilvei (veiklasse 3) med møteplasser og snuplasser for vogntog 24m/60 tonn. 5. Mulig løsning å etablere anleggsveger med tanke på etterbruk som landbruksvei. 6. På steder med lite ferdsel kan over-/undergang evt kombineres med viltkryssing. 	<p>Opplysningene tas til orientering. Utforming av vei og kobling mot skogsbilveier/tømmerveier detaljeres i reguleringsplan.</p>

Kragerø Energi AS	<p>1. 132kV mastepunktet ved Gjerdemyra er vanskelig å flytte og bør unngås.</p> <p>2. Kragerø Energi ønsker høyspentkabel 24kV og nettstasjoner for forsyning av veilys og andre veianlegg langs ny E18 fra grensen til Bamble og ned til grensen Gjerstad med tilførsel fra Holtane trafostasjon.</p> <p>3. Ønsker også fiber til alle nettstasjonene.</p> <p>4. Ønsker mulighet for ny 24kV høyspentkabel direkte fra Holtane trafostasjon til Fikkjebakke industriområde.</p> <p>5. Alle nettstasjoner langs eksisterende E18 har 230V IT, nye nettstasjoner langs ny E18 vil bli bygd for 400V TNC.</p>	Informasjonen tas til orientering og forholdene følges opp i reguleringsplan.
Forum for natur og friluftsliv Agder	<p>Innspill om at utbyggingen må legge vekt på ikke-prissatte konsekvenser. Påpeker at alternativer som har høyest rangering på ikke-prissatte tema fra KU ikke er med i høringen.</p> <p>På Dørdal-Tvedestrand må det gjøres tiltak for å beholde stinettet mellom Fiane og Klavfjell, samt Haugen og Haugsetra. Støyskjerming er også viktig. Postveien må hensynstas. Kryssing av Gjerstadvassdraget må gi minst mulig naturinngrep og forurensning fra veien. I østre del av Tvedestrand splitter forslaget opp naturområdet. Tunnel eller gode viltoverganger kan redusere skadevirkningene her. Kryssing av Vegårsvassdraget må gi minst mulig naturinngrep og forurensning fra veien.</p> <p>Mellom Arendal og Grimstad må kryssing av Lilleelv og Nidelv gjøre med minst mulig naturinngrep og forurensning. Registrert Elvemusling ved Lilleelv. Påpeker viktige friluftsområder i Arendal kommune og registrering av gammel fattig edelløvsog ved Lerestveit.</p>	Prosjektet har som mål om å minimere belastningen på ytre miljø. Valg av hvilke korridorer som ble lagt på høring var en politisk beslutning av styret i det interkommunale plansamarbeidet, men anbefalingen ble gjort på bakgrunn av både prissatte, ikke-prissatte konsekvenser og tilleggsutredninger dokumentert i konsekvensutredningen. Tiltak for å forhindre og rense avrenning og forurensning fra ny E18 bestemmes på reguleringsplannivå. Det er utført sårbarhetsvurderinger av berørte vannforekomster i konsekvensutredningen, samt at det gjort vurderinger om Vannforskriftens paragraf 12 blir oppfylt. For mer informasjon se Dok-F-014 om Vannmiljø. Videre vil løsninger for støyskjerming blir vurdert i arbeidet med reguleringsplanen. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) blir lagt til grunn. Det samme gjelder for viltkryssinger som også blir vurdert i reguleringsplanfasen.
Fjære Vel	<p>Ønsker ytterligere belysning av punkter om flytting av kryss til Vik og nytt lokalveisystem samt ny høring som følger av dette. Ønsker at ny og eksisterende E18 legges så nærme som mulig for å spare areal og muliggjøre felles støyskjerming. Ber om at det vurderes halvt kryss framfor helt kryss ved Fjære/Flødda som vil ta mye areal. Tilbakemelder påpeker viktigheten av viltpassasjer i området. Forslag om å ha tilførselsvei til Grimstad ved Sæveli som tunnel for å spare dyrket mark og ber om at dette vurderes. Ber om at det tar hensyn til støy mot skolemiljø ved Vik. Påpeker at flere grunneiere tidligere har blitt grunnlagt og mener at berørte boligeiendommer bør få tilbud om innløsning hvis tidligere båndlegging forlenges som konsekvens av denne planen. Ønsker trafiksikkerhetstiltak på Fjæreveien hvis trafikkmengden her øker som følge av planen. Ønsker videre å gjøre båndleggingsområdet så smalt som mulig.</p>	<p>Når det gjelder kryssplasseringen ved Bie er det enighet med kommunen om å flytte dette til Spedalen.</p> <p>Behovet for viltkryssinger og krav til utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene. Det viktigste vilttrekkene er også vist i kartet med en hensynsson for videre planarbeid. Etter innkomne uttalelser i høringsperioden, møter med viltinteresser og myndighetene er planens bestemmelser utdypet, samt at hensynssonene er justert til å tilpasse seg ny informasjon. I det videre arbeidet med reguleringsplanen vil det jobbes videre med å finne plasseringer av nødvendige viltpassasjer, også utenom de avsatte hensynssonene i plankartet.</p> <p>Nye Veier registrerer at det foreslås en løsning om å legge tilførselsvei til</p>

		<p>Grimstad i tunnel ved Sæveli. Linjene som er vist i plankartet er eksempellinjer som ikke er juridisk bindende. Dette er et alternativ som foreløpig ikke er vurdert, men vil kunne bli vurdert som en del av arbeidet i reguleringsplanen. Løsninger for støyskjerming blir vurdert i arbeidet med reguleringsplanen. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) blir lagt til grunn. Prosessen knyttet til gjennomføringen av grunnerverv startes i utgangspunktet opp når arbeidet med reguleringsplan starter opp, og følges opp da. Nye Veier ønsker tidlig kontakt med grunneiere som blir direkte berørt, og vil ta kontakt så fort det prosessen med grunnerverv blir igangsatt.</p>
Moen Vel	Ber om at to viktige adkomster/stier til friluftsområder sikres med kulvert.	Forholdene er knyttet til vei mot Risør og ligger utenfor denne planens virkeområde.
Farsjø vel	Ved bygging av bru over Tisjøvanns bukta i Farsjø, må på ingen måte bli prosjektert bru pilerer ned i vannet!! Dette er en plass som er svært populær plass for fiske og rekreasjon. Den gamle jernbanen går også her, og den må ikke fylles ned med en steinfylling	Detaljering og utforming av kryssing av vassdrag skjer i reguleringsplan. Det er et mål i prosjektet om å minimalisere belastningen på ytre miljø.
Beboere og grunneiere Wåsjø-Holtane-Farsjø	Ønsker gang- og sykkelvei fra Wåsjø til Sannidal.	Trafikksikkerhetstiltak og fremkommelighetshensyn for gående og syklende i tilknytning til ny E18 blir videre utredet i reguleringsplanfasen.
Beboere Wåsjø-Holtane-Farsjø	Identisk med annet innspill: 1. Trafikksikkerhet for myke trafikanter er ikke ivaretatt i dagens situasjon ved Gjerdemyra og langs Rv38. Etterlyser løsning for dette i utbygging av E18. 2. Utbygging av E18 vil føre til økt trafikk på Rv38. Ber om at det bygges gang-sykelvei langs Rv38. 3. Deler av gamle E18 kan benyttes til gang- og sykkelvei. 4. Ber om at gamle Rv 38 under eksisterende kryss Gjerdemyra tilrettelegges for myke trafikanter. 5. Ber om at politikerne engasjerer seg for gang- og sykkelsti fra Wåsjø til Sannidal rundkjøring.	Innspillene tas til orientering. Detaljering av kryss og løsninger for myke trafikanter vil først skje i reguleringsplan.

<p>Beboere Sunde v/Bente Moe mfl</p>	<p>Er negative til plassering av veilinje. Mener argumenter som førte til flytting av trasé vekk fra Holte like gjerne kunne vært brukt for denne linjen. Mener plassering av båndlagt område ikke gir grunnlag til å finne best mulig linje. Er bekymret for støvsituasjon etter utbygging for boliger og skole. Er bekymret for om eiendommer er beboelige etter tiltak og påpeker betydelige ressurser nedlagt i vedlikehold og restaurering av bygg.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ber om at båndlagt område utvides retning Holte. 2. Utredninger (ROS analyse og KU samtlige IP-tema) omhandler ikke valgt linje og gir ikke korrekt grunnlag for vedtak. 3. Stiller spørsmål ved støydempende effekt av skjæringer og påpeker at temarapport støy er utarbeidet for annen linje. 4. Er uenige i formulering «Etter samråd med kommunen og lokalbefolkningen har en kommet til den beste tilpasningen er å samlokalisere inngrepene ved å følge dagens vei» da ingen har forespurt deres mening. 5. Ber om at vei legges i tunell. Illustrasjon i vedlegg. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Båndlagt område gir mulighet til å vurdere andre løsninger i reguleringsplan. Den røde linja i planforslaget er en eksempellinje som er utviklet i kommunedelplanprosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. I det videre planarbeidet vil en søke etter en veilinje som ligger innenfor den båndlagte korridoren. Den endelige veilinja kan avvike fra eksempellinja. 2. Det er i KU tatt høyde for justering av linja innenfor hensynssonen. 3. Løsninger for støyskjerming blir vurdert i arbeidet med reguleringsplanen. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) blir lagt til grunn. 4. Opplysningen tas til orientering. 5. Valg av løsninger skjer i reguleringsplan.
<p>Sannidal Skogeierlag</p>	<p>Bekymret for barrierevirkning av veianlegget for viltets leveområder. Foreslått løsning med 3 viltkryssinger og 6 mulige passeringsområder under bru er ikke tilfredsstillende: østre del av trasé fra Bamble grense til bru over Kragerøvassdraget er til dels tilfredsstillende, vestre del fra Kragerøvassdraget til fylkesgrense er svært lite tilfredsstillende. Foreslåtte kryssinger kommenteres.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Viktig at viltgjerder langs dagens E18-trasé fjernes, unntatt strekningen Ramsåskollen - Tangen. 2. Forutsetter at håndbok V134 legges til grunn for utforming av viltkryssinger med åpenhetsindeks på min 2,4 i hh til nyere forskning. 3. Viltpassasje bru Huldalen: viltet krysser ikke nord/sør på stedet. Der brua plasseres går trekket langsmed nordside av planlagt trasé. Viltovergang bør heller planlegges mellom Stidalen og vest for Plassen. Her er det en viktig overgang også for dagens E18. 4. Viltpassasje Kløftkjærheia- Bjørnsprettheia: Viltovergangen er plassert feil. Bør flyttes noen hundre meter i retning Auråa der viltet trekker på to steder. 5. Viltpassasje bru Auråa: passasjen vil i liten grad fungere da trekket går øst-vest. 6. Viltpassasje bru Ødegården: vil kunne ivareta trekk V8 til en viss grad. 7. Viltpassasje Bjønnås-Bærås: Riktig plassering i kartet. Kan bygges naturlig i terreng med vei i naturlig skjæring. 8. Viltpassasje bru Fossekjæra: Hvis kryssningen skal fungere må brua trekkes langt mot Gjerdemyra – forbi dagens lagringsplass i Gropdalen og ikke ha steinfylling under. 9. Viltpassasje bru Tyvandselva: ligger mellom to kjente viltoverganger, utenfor kjente 	<p>Behovet for viltkryssinger og krav til utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene. Det viktigste vilttrekkene er også vist i kartet med en hensynssone for videre planarbeid. Som følge av innkomne uttalelser i høringsperioden, møter med viltinteresser og myndighetene er planens bestemmelser utdypet, samt at hensynssonene er justert til å tilpasse seg ny informasjon. I det videre arbeidet med reguleringsplanen vil det jobbes videre med å finne plasseringer av nødvendige viltpassasjer, også utenom de avsatte hensynssonene i plankartet.</p>

	<p>passeringsområder og vil ikke fungere. Terrang på hver side av elveløp er bratt og utilgjengelig. Undergangen har mye menneskelig aktivitet. Ber om at viltkryssinger på Holtane (Jåmyrheia-Fjøsheia og Skræva mot Tyvandsåsen) opprettholdes.</p> <p>10. Viltpassasje bru Fikkjebakke: Vil ikke fungere. Det er ikke ønskelig med vilt inn i industriområdet. Trekket går langs trasé.</p> <p>11. Viltpassasje Kjerkemobreimyr-Buttelholkollen: Vil fungere bra med kjente trekk. Med rett plassering og utforming kunne fungere sammen med eksisterende viltundergang på dagens E18.</p> <p>12. Ønsker tunell Blautmyrdalen-Bråtvannsdalen fremfor to nye viltpassasjer vest for viltpassasje 9. Sikre større naturlig passasje til ytre deler Kragerø og Risør. Er heiområde med viktig viltbiotop og flere kjente vilttrekk. Dette vil sikre utveksling av vilt på bedre måte. Illustrasjoner av plassering/løsning i vedlegg.</p>	
Søndeled bondelag	<p>Samme sendt inn som Risør bondelag.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Viktig at berørte landbruk- og skogeiendommer følges opp mtp økonomisk kompensasjon og sikring av adkomst til restarealer som avskjæres av vei. 2. Ønsker minst mulig beslag av landbruksareal, dyrkamark og gårdsbruk. 3. Der dyrkamark berøres må matjorda tas vare på og benyttes til å anlegge erstatningsareal i samråd med grunneier og landbruksmyndighet. 4. Viktig at det bygges underganger for landbruksmaskiner der E18 krysser jordeteiger eller der dyr flyttes mellom ulike jordteiger. 5. Ønsker at anleggsveier gjenbrukes for å gi tilgang til skog- og landbruksareal, og at det tilrettelegges tilstrekkelig antall leveringsplasser for tømmer. Der ny E18 krysser skogsbilvei må undergang tilfredsstillende krav til skogsbilvei klasse 3 for helårs transport. 6. Ønsker at det benyttes makeskifte for å oppnå god arrondering. 7. Ønsker at det tilrettelegges tilstrekkelig viltkryssinger, med tilfredsstillende størrelse og rett plassering. 8. Løsning i fht veiens påvirkning på omgivelsene må ha fokus. 9. Ønsker at berørte grunneiere behandles med respekt og at de får kompensasjon. 	<p>Innspillene 1, 3, 4, 5, 6 og 9 omhandler forhold som først blir tema i neste planfase og i påfølgende prosesser. Innspillene tas til orientering.</p> <p>2. Dyrkamark og dyrkbar mark er tema i konsekvensutredningen til planen, og det har gjennom planprosessen vært jobbet med justeringer og tilpasninger av veilinjer å unngå store negative konsekvenser for de ulike miljøtema. Ytterligere justering og tilpasning vil også foregå i reguleringsplanfasen.</p> <p>7. Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil bli vurdert i reguleringsplanen.</p> <p>8. Veiens påvirkning på omgivelsene er behandlet i konsekvensutredningen til planen. Arbeidet med konsekvensutredningen har pågått parallelt med planarbeidet og har påvirket linjeføring og endelig valg av linje.</p>

Risør Venstre	<p>Aksepterer kryssplassering sør for Barlindalen og dagens Fv416 mot Vegårshei forutsatt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ny tilførselsvei fra nytt E18 kryss til Risørveien/gammel E18 etableres som fylkesvei med 90 km/t standard med midtdeler, veilys og gang/sykkelvei. 2. Dette bekostes i sin helhet av Nye Veier AS. 3. Tilførselsvei fra nytt E18 kryss langs eksisterende Fv416 ned til Moland industriområde oppgraderes til fylkesvei med 70 km/t med lys og gang/sykkelsti. 4. Dette bekostes i sin helhet av Nye Veier AS 5. Nye Veier AS bidrar med 75 % av kostnadene til oppgradering av tilførselsveien fra Frydendal til gamle E18, beregnet oppad til Max 400 mill. 6. Arbeider startes uten opphold etter vedtatt kommuneplan og ferdigstilles senest samtidig med ferdigstilling av ny E18. 	<p>Kommunedelplanens hovedformål er å båndlegge areal for framtidig planlegging av ny E18. I dette arbeidet er det nødvendig å legge om noen kryss og tilførselsveier. Dette er vist prinsipielt i kommunedelplanene med en rød eksempellinje. Kommunedelplanen løser ikke lokale utfordringer der planen ikke gir negative virkninger for lokalveinettet. Deler av innfartsveien er innenfor foreslått korridor med båndlegging.</p>
Bondelaget	<ol style="list-style-type: none"> 1. Matjord på areal som beslaglegges permanent og midlertidig må håndteres forsvarlig slik at den kan gjenbrukes. 2. Viltgjerder er viktig 3. Underganger må dimensjoneres for bruk av større landbrukskjøretøy 4. Viktig med tunell under Langevold skogen- det er mye brukt turområde. 5. Planlegg røropplegg med gode dimensjoner og følg opp drenering etter gravearbeid i og nær dyrket mark. For jordbruket er vanningsanlegg viktig på lik linje med vann/kloakk/fiber. 6. Ønsker halvt kryss på Rannekleiv og Nedenes. Dersom helt kryss vurderes bør også indre linje ut på høring. 	<ol style="list-style-type: none"> 1, 3, 4 og 5 omhandler forhold som først vil bli detaljert og fastsatt i reguleringsplan. Den røde linja i planforslaget er en eksempellinje som er utviklet i kommunedelplan- prosessen, og lagt til grunn i utredningsarbeidet. Eksempellinja er ikke juridisk bindende. Fastsettelse av endelig plassering og utforming vil bli tema i reguleringsplan. Den endelige veilinja kan avvike fra eksempellinja. 2. Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil blir vurdert i reguleringsplanen. 6. Innspillet tas med som underlag i den videre prosessen for valg av vedtatt kryssløsning i kommunedelplan. Endelig beslutning om valg av kryssløsning fattes av kommunestyret i Arendal kommune.
Vestmar Bestandsplanområdet	<p>Samme innspill som skogeierlag. Bekymret for barrierenvirkning av veianlegget for viltets leveområder. Foreslått løsning med 3 viltkryssinger og 6 mulige passeringssområder under bru er ikke tilfredsstillende: østre del av trasé fra Bamble grense til bru over Kragerøvassdraget er til dels tilfredsstillende, vestre del fra Kragerøvassdraget til fylkesgrense er svært lite tilfredsstillende. Foreslåtte kryssinger kommenteres.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Viktig at viltgjerder langs dagens E18-trasé fjernes, unntatt strekningen Ramsåskollen - Tangen. 2. Forutsetter at håndbok V134 legges til grunn for utforming av viltkryssinger med åpenhetsindeks på min 2,4 i hh til nyere forskning. 3. Viltpassasje bru Hulldalen: viltet krysser ikke nord/sør på stedet. Der brua plasseres går trekket langsmed nordside av planlagt trasé. Viltovergang bør heller planlegges mellom Stidalen og vest for Plassen. Her er det en viktig overgang også for dagens E18. 4. Viltpassasje Kløftkjærheia- Bjørnsprettheia: Viltovergangen er plassert feil. Bør flyttes 	<p>Innspillet tas med og vurderes i samråd med kommune og viltforvaltning. Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil blir vurdert i reguleringsplanen.</p>

	<p>noen hundre meter i retning Auråa der viltet trekker på to steder.</p> <p>5. Viltpassasje bru Auråa: passasjen vil i liten grad fungere da trekket går øst-vest.</p> <p>6. Viltpassasje bru Ødegården: vil kunne ivareta trekk V8 til en viss grad.</p> <p>7. Viltpassasje Bjønnås-Bærås: Riktig plassering i kartet. Kan bygges naturlig i terreng med vei i naturlig skjæring.</p> <p>8. Viltpassasje bru Fossekjæra: Hvis kryssningen skal fungere må brua trekkes langt mot Gjerdemyra – forbi dagens lagringsplass i Gropdalen og ikke ha steinfylling under.</p> <p>9. Viltpassasje bru Tyvandselva: ligger mellom to kjente viltoverganger, utenfor kjente passeringssområder og vil ikke fungere. Terreng på hver side av elveløp er bratt og utilgjengelig. Undergangen har mye menneskelig aktivitet. Ber om at viltkryssinger på Holtane (Jåmyrheia-Fjøsheia og Skræva mot Tyvandsåsen) opprettholdes.</p> <p>10. Viltpassasje bru Fikkjebakke: Vil ikke fungere. Det er ikke ønskelig med vilt inn i industriområdet. Trekket går langs trasé.</p> <p>11. Viltpassasje Kjerkemobreimyr-Buttelholkollen: Vil fungere bra med kjente trekk. Med rett plassering og utforming kunne fungere sammen med eksisterende viltundergang på dagens E18.</p> <p>12. Ønsker tunell Blautmyrdalen-Bråtvannsdalen fremfor to nye viltpassasjer vest for viltpassasje 9. Sikre større naturlig passasje til ytre deler Kragerø og Risør. Er heiområde med viktig viltbiotop og flere kjente vilttrekk. Dette vil sikre utveksling av vilt på bedre måte. Illustrasjoner av plassering/løsning i vedlegg.</p>	
Kragerøvassdragets grunneierlag	Er bekymret for forurensning av Gjerdevannet/Wåsjevannet med saltvann fra vei og kryss. Etterlyser rensetiltak, samt utredning i temarapport vannmiljø.	Det legges opp til at alt overvann fra nye E18 skal renses før det slippes ut i naturen. Detaljering av renseløsninger vil avklares i reguleringsplan og prosjekteringsfasen.
Sannidal skogeierlag, viltneimda i Kragerø	<p>Innspillet er likt som det fra Kragerø viltneimd. Bekymret for barrierevirkning av veianlegget for viltets leveområder. Foreslått løsning med 3 viltkryssinger og 6 mulige passeringssområder under bru er ikke tilfredsstillende: østre del av trasé fra Bamble grense til bru over Kragerøvassdraget er til dels tilfredsstillende, vestre del fra Kragerøvassdraget til fylkesgrense er svært lite tilfredsstillende. Foreslåtte kryssinger kommenteres. 1. Viktig at viltgjerd langs dagens E18-trasé fjernes, unntatt strekningen Ramsåskollen - Tangen.</p> <p>2. Forutsetter at håndbok V134 legges til grunn for utforming av viltkryssinger med åpenhetsindeks på min 2,4 i hh til nyere forskning.</p> <p>3. Viltpassasje bru Huldalen: viltet krysser ikke nord/sør på stedet. Der brua plasseres går trekket langsmed nordside av planlagt trasé. Viltovergang bør heller planlegges mellom Stidalen og vest for Plassen. Her er det en viktig overgang også for dagens E18.</p>	Behovet for viltkryssinger og krav til utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene. Det viktigste vilttrekkene er også vist i kartet med en hensynssone for videre planarbeid. Som følge av innkomne uttalelser i høringsperioden, møter med viltinteresserte og myndighetene er planens bestemmelser utdypet, samt at hensynssonene er justert til å tilpasse seg ny informasjon. I det videre arbeidet med reguleringsplanen vil det jobbes videre med å finne plasseringer av nødvendige viltpassasjer, også utenom de avsatte hensynssonene i plankartet.

	<p>4. Viltpassasje Kløftkjærheia- Bjørnsprettheia: Viltovergangen er plassert feil. Bør flyttes noen hundre meter i retning Auråa der viltet trekker på to steder.</p> <p>5. Viltpassasje bru Auråa: passasjen vil i liten grad fungere da trekket går øst-vest.</p> <p>6. Viltpassasje bru Ødegården: vil kunne ivareta trekk V8 til en viss grad.</p> <p>7. Viltpassasje Bjønnås-Bærås: Riktig plassering i kartet. Kan bygges naturlig i terreng med vei i naturlig skjæring.</p> <p>8. Viltpassasje bru Fossekjæra: Hvis kryssningen skal fungere må brua trekkes langt mot Gjerdemyra – forbi dagens lagringsplass i Gropdalen og ikke ha steinfylling under.</p> <p>9. Viltpassasje bru Tyvandselva: ligger mellom to kjente viltoverganger, utenfor kjente passeringsområder og vil ikke fungere. Terreng på hver side av elveløp er bratt og utilgjengelig. Undergangen har mye menneskelig aktivitet. Ber om at viltkryssinger på Holtane (Jåmyrheia-Fjøsheia og Skræva mot Tyvandsåsen) opprettholdes.</p> <p>10. Viltpassasje bru Fikkjebakke: Vil ikke fungere. Det er ikke ønskelig med vilt inn i industriområdet. Trekket går langs trasé.</p> <p>11. Viltpassasje Kjerkemobreimyrbuttelholkollen: Vil fungere bra med kjente trekk. Med rett plassering og utforming kunne fungere sammen med eksisterende viltundergang på dagens E18.</p> <p>12. Ønsker tunell Blautmyrdalen-Bråtvannsdalen fremfor to nye viltpassasjer vest for viltpassasje 9. Sikre større naturlig passasje til ytre deler Kragerø og Risør. Er heiområde med viktig viltbiotop og flere kjente vilttrekk. Dette vil sikre utveksling av vilt på bedre måte. Illustrasjoner av plassering/løsning i vedlegg.</p>	
Natvig og Nedenes jaktlag	<p>1. Opplyser om jaktrettighetenes verdi for grunneier og poengterer veiens konsekvenser for denne.</p> <p>2. Gir opplysninger om at det senere år er gjort sporadiske observasjoner av hjort i området.</p> <p>3. Ønsker løsning med halve kryss av hensyn til arealbeslag</p> <p>4. Ber om at veien rammes inn med viltgjerder av hensyn til trafiksikkerhet og for å skåne vilt. Beskriver utforming som letter skjøtsel.</p> <p>5. Underganger bør gjøres bredere og høyere slik at viltet tør bruke dem. Ber om at en vurderer å benytte en naturnær utforming av underganger i Tingstveitskogen og ved Skotta.</p>	<p>1.-2. Tas til orientering</p> <p>3. Innspillet tas med som underlag i den videre prosessen for valg av vedtatt kryssløsning i kommunedelplan. Endelig beslutning om valg av kryssløsning fattes av kommunestyret i Arendal kommune.</p> <p>4.- 5. Behovet for viltkryssinger og krav om utformingen av disse er nedfelt i planbestemmelsene, og vil blir vurdert i reguleringsplanen.</p>

5 UTTALELSER FRA PRIVATPERSONER

I dette kapitlet behandles høringsuttalelsene fra privatpersoner. Hver enkelt uttalelse er gjennomgått, oppsummert og kommentert av Nye Veier i medvirkningsportalen. I tillegg oppsummeres hovedinnholdet i høringsuttalelsene i dette kapitlet. Dette gjøres kommunevis, organisert etter hvor den geografiske angivelsen (prikken) i kartportalen er satt.

5.1 Høringsuttalelser ang Bamble kommune:

I Bamble kommune er det mottatt 4 høringsuttalelser.

Hovedtilbakemeldingen fra innbyggerne Bamble kommune er at de er fornøyd med valg av korridor fordi den hensyntar friluftinteressene i Bakkevann og beboerne langs dagens E18, men de er opptatt av at det gis gode tilkoblinger mot omklassifisert E18. Flere av uttalelsene går også på forslag til optimalisering av eksempellinja og omlegging av lokalveier, men det er enighet om at dette er løsbart innenfor den foreslåtte korridoren.

Flere er også opptatt av viltkryssinger. I høringsperioden er det jobbet videre med dette temaet, i samråd med viltinteresser og myndighetene. Resultatet av dette er at det er gjort en justering av både bestemmelsene og plankartene for å sikre at ny E18 ikke blir en betydelig barriere for vilt. I reguleringsplanarbeidet vil det bli sett nærmere på plassering og utforming av viltpassasjene/faunapassasjene som er vist i plankartet, samt at det også skal legges til rette for viltpassasjer/faunapassasjer i tillegg til de som allerede er satt av i plankartet.

Det er også mottatt uttalelser som omhandler kulturhistoriske verdier innenfor korridoren. Disse er kjent, og vil bli nærmere vurdert i arbeidet med reguleringsplanen.

5.2 Høringsuttalelser ang Kragerø kommune:

I Kragerø kommune er det mottatt 94 høringsuttalelser fra privatpersoner.

Hovedinntrykket fra Kragerø kommune er at innbyggerne er fornøyd med den anbefalte korridoren. Veldig mange er opptatt av krysset på Gjerdemyra med tilhørende veisystem mot Wåsjø/Drangedal og Kragerø/Sannidal. Krysset må utarbeides med gode løsninger for gående og syklende, og trafiksikkerheten langs fylkesveiene må ivaretas for samme trafikantgrupper. Som en del av E18-prosjektet vil det bli lagt til rette for gående og syklende gjennom kryssområdet og fram til holdeplasser for buss, innfartsparkering og kollektivknutepunkt. De delene av lokalveiene som må legges om som en direkte konsekvens av prosjektet vil også inngå i prosjektet. De detaljerte løsningene for dette vil bli bestemt i reguleringsplanen.

Nye Veier ønsker å være tydelig på at det ikke kan forventes at Nye Veier tar ansvar for trafiksikkerheten på det øvrige fylkesveinettet, unntatt når den nye E18 gir relevante negative virkninger for fylkesveinettet.

Noen er også opptatt av viltkryssinger. I høringsperioden er det jobbet videre med dette temaet, i samråd med viltinteresser og myndighetene. Resultatet av dette er at det er gjort en justering av både bestemmelsene og plankartene for å sikre at ny E18 ikke blir en betydelig barriere for vilt. I reguleringsplanarbeidet vil det bli sett nærmere på plassering og utforming

av viltpassasjene/faunapassasjene som er vist i plankartet, samt at det også skal legges til rette for viltpassasjer/faunapassasjer i tillegg til de som allerede er satt av i plankartet.

Ellers er det mottatt en del høringsuttalelser som retter seg mot tema som blir vurdert og løst i reguleringsplanarbeidet. Dette gjelder f.eks. endringer i støybildet og behov for støyskjerming, eksisterende brønner/vanningsanlegg, forurensning av vannkilder og behov for rensetiltak fra veien, beslag av dyrka mark, gjenbruk av matjorda og informasjon om eksisterende kulturminner.

Etter høringsuttalelse fra bla annet innbyggere i Kragerø kommune og Fylkesmannen i Vestfold og Telemark er båndleggingskorridoren med henynssone H710_6 for deponiområde ved Dørdal tatt ut og justert/krympet sørøst for Fikkjebakke for å sikre naturtypelokaliteten ved Åsen.

5.3 Høringsuttalelser ang Drangedal kommune

I Drangedal kommune er det mottatt 8 høringsuttalelser fra privatpersoner. De omhandler mobildekning telefon og mobiltbredbånd, drikkevann og støy.

5.4 Høringsuttalelser ang Gjerstad kommune:

I Gjerstad kommune er det mottatt 9 høringsuttalelser fra privatpersoner.

De fleste som uttaler seg til planforslaget er opptatt av at enkelthus/bomiljø, dyrka mark og områdene rundt Abel skolen skal bli minst mulig berørt. Det er også en gruppe beboere som har kommet med en uttalelse mot bru over Sundemyra fordi denne vil være ødeleggende for hele grenda. De foreslår en alternativ veilinje på østsiden av åsen bak Holtegrenda (Timmeråsen).

I arbeidet med reguleringsplan vil den endelige veilinja bli bestemt, og Nye Veier vil i det arbeidet søke etter løsninger som gir minst mulig negativ effekt for omgivelsene. Når det gjelder den foreslåtte veilinja øst for åsen, vil dette være en lenger veilinje som vil bidra til lavere lønnsomhet i prosjektet. Denne linja vil ikke, slik Nye Veier ser det nå, kunne være en løsning innenfor den korridoren som er anbefalt.

Noen er også opptatt av viltkryssinger. I høringsperioden er det jobbet videre med dette temaet, i samråd med viltinteresser og myndighetene. Resultatet av dette er at det er gjort en justering av både bestemmelsene og plankartene for å sikre at ny E18 ikke blir en betydelig barriere for vilt. I reguleringsplanarbeidet vil det bli sett nærmere på plassering og utforming av viltpassasjene/faunapassasjene som er vist i plankartet, samt at det også skal legges til rette for viltpassasjer/faunapassasjer i tillegg til de som allerede er satt av i plankartet.

Ellers er det mottatt en del høringsuttalelser som retter seg mot tema som blir vurdert og løst i reguleringsplanarbeidet. Dette gjelder f.eks. endringer i støybildet og behov for støyskjerming, adkomstløsninger, informasjon om eksisterende beiteområder, behov for skogsbilveier/driftsveier for landbruket.

5.5 Høringsuttalelser ang Vegårshei kommune:

I Vegårshei kommune er det mottatt 13 høringsuttalelser fra privatpersoner.

De som er kommet med uttalelser er opptatt av at den anbefalte linja (vestre linjer) gir inngrep i og oppsplitting av dels uberørte naturverdier og i friluftslivet rundt Eksjø/Nærestadvassdraget. De mener det er et bedre alternativ å benytte dagens vei (planalternativ 1/østre linje) mest mulig fram til Akland, og at det bør være mulig å finne løsninger som for å redusere konsekvensene for støy og dyrket mark i området Moland / Torbjørnsdal.

Ny vei i anbefalt korridor vil forringe kvalitetene i det største hytteområdet i Vegårshei med et etablert hytteområde med om lag 50 hytter i stadig utvikling. Dersom den anbefalte korridoren blir vedtatt er det ønske om at veien legges så lavt som mulig i terrenget for å sikre god skjerming, både mot lys, lys og visuelle virkninger, samt at det gjøres tiltak for å hindre avrenning/forurensning mot vassdragene. Det er også ønske om å snevre inn korridoren både mot vest og øst i dette området.

Det hevdes at naturverdiene rundt Krokstjenn ikke er godt nok undersøkt.

Nye Veier anbefaler den vestre korridoren fordi denne gir best samfunnsnytte, som er ett av prosjektets hovedmål. Nye Veier har vurdert flere alternative linjer innenfor korridoren som går nærmest Risør. Ingen av disse linjene gir høyere nytte eller lavere kostnader enn anbefalt alternativ (4A+5B). Nye Veiers foreslåtte alternativ er derfor fortsatt den løsningen som gir høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er den enkelte kommune som gjør endelig vedtak av kommunedelplanen. Virkningene for miljøinteressene er grundig vurdert, og inngår i den samfunnsøkonomiske analysen som konkluderer med at den vestre korridoren rangeres som nr. 2, nest etter å ikke bygge noe. Når det gjelder områdene rundt Eksjø vil det i arbeidet med reguleringsplanen vurderes løsninger for å senke veien forbi Eksjø for å skjerme området. For naturverdier rundt Kroktjenn er disse undersøkt i høringsperioden.

Båndleggingskorridoren blir innskrenket noe mellom Eksjø og Espehaugen.

5.6 Høringsuttalelser ang Risør kommune:

I Risør kommune er det mottatt 29 høringsuttalelser fra privatpersoner.

Hovedinntrykket er at mange har meninger om hvilken korridor som er den beste i dette området. Ved en uformell optelling er det stor overvekt (15+18) av de som støtter Nye Veiers anbefalte linje. Dette begrunnes hovedsakelig i at den innsparte reisetiden er så marginal at den ikke kan forsvares mot de konsekvensene den østre korridoren gir for bosettinga/gårdsdriften rundt spesielt Torbjørnsdalen, men også Akland, Moland og Rønningen. Flere tar også opp at fv. 416 fra dagens E18 mot Vegårshei er trang og smal og at den anbefalte korridoren vil gi muligheter for bedre løsninger også for denne veien. Det er 7 av høringsuttalelsene som ønsker den østre korridoren, planalternativ 1. Disse begrunner standpunktet sitt i at store utrørte naturverdier går tapt, og at veilinja vil gi reduserte kvaliteter for friluftslivet/hyttelivet i områdene rundt Eksjø. Det hevdes også at denne løsningen legger til rette for å opprettholde bosettingen, arbeidsplasser og at det er lettere å tilrettelegge for kollektivløsninger ved kryssene innenfor denne korridoren. Og at den er bedre for naturmangfoldet, vannmiljø, kulturlandskapet og næringsutvikling.

Nye Veier holder på sitt standpunkt om at den anbefalte korridoren er den som gir størst samfunnsnytte.

Det hevdes også at kunnskapsgrunnlaget for naturmangfold noen steder er mangelfullt og at det er kommet inn supplerende informasjon som en del av høringsuttalelsene. I arbeidet med konsekvensutredning ble det gjennomført et grundig feltarbeid for naturmangfold. Dette er i tillegg blitt supplert med nytt feltarbeid i høringsperioden. Nye Veier er kjent med at ikke alle områder er befart, men mener kunnskapsgrunnlaget er godt nok til å være trygg på at en kan unngå de naturtypelokalitetene med størst verdi.

Ellers er det mottatt en del høringsuttalelser som retter seg mot tema som blir vurdert og løst i reguleringsplanarbeidet. Dette gjelder i hovedsak endringer i støybildet og behov for støyskjerming.

5.7 Høringsuttalelser ang Tvedestrand kommune:

I Tvedestrand kommune er det mottatt 23 høringsuttalelser fra privatpersoner.

De fleste som uttaler seg er opptatt av verdiene i området knyttet til naturmangfold, at området er et viktig jaktterreng med mye vilt og driften av skogbruk. Uttalelsene omhandler også forslag til optimalisering av veilinja for å redusere uheldig oppsplitting av eiendommene. Flere påpeker at korridoren rammer eiendommens muligheter for å opprettholde dagens drift/næringsvirksomhet uheldig, og at båndleggingsområdet/eksempelveilinja er vist nært inntil boliger som gir tap bokvalitet.

Det blir påpekt at båndleggingssonen må innskrenkes mot vest og ikke går lenger enn høyspentlinja, for å ikke åpne for ytterligere oppsplitting av dels uberørte områder. Det er også et ønske om å utvide båndleggingskorridoren mot øst ved Blautmyrknatten/Blautmyrkjerra. Noen er også opptatt av at kvalitetene rundt Sandvannet må skjermes.

Ellers er det mottatt en del høringsuttalelser som retter seg mot tema som blir vurdert og løst i reguleringsplanarbeidet. Dette gjelder f.eks. endringer i støybildet og behov for støyskjerming, adkomstløsninger og dimensjonering av kryss på lokalveinettet, trafiksikkerhet i anleggsfasen, behov for skogsbilveier/driftsveier for landbruket, informasjon om brønner/vannforsyningsanlegg og grunnnerv.

Anbefalt korridor er den korridoren som kom best ut i den samfunnsøkonomiske analysen. Nye Veier har vurdert flere alternative linjer innenfor korridoren som går nærmest Risør. Ingen av disse linjene gir høyere nytte eller lavere kostnader enn anbefalt alternativ (4A+5B). Nye Veiers foreslåtte alternativ er derfor fortsatt den løsningen som gir høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Etter vurdering av høringsuttalelsene og en ny gjennomgang av utstrekningen av båndleggingskorridoren er denne justert i området rundt Nattvann. Det er ikke sett behov for å utvide båndleggingskorridoren.

I høringsperioden er det også kommet uttalelser som har medført behov for justering av planens bestemmelser for faunapassasjer, samt at hensynssonene stedvis er justert til å tilpasse seg ny informasjon. I det videre arbeidet med reguleringsplanen vil det jobbes videre med å finne plasseringer av nødvendige viltpassasjer, også utenom de avsatte hensynssonene i plankartet.

5.8 Høringsuttalelser ang Arendal kommune:

I Arendal kommune er det mottatt 26 høringsuttalelser fra privatpersoner.

Mange er opptatt av at løsningene med to halve kryss gir bedre trafikale løsninger, i tillegg til at virkningene for naturverdier, nærmiljø og støy blir mindre. Noen mener også at dersom fravikssøknaden ikke godkjennes må den indre korridoren legges ut på høring.

Det kan opplyses om at fravikssøknaden om to halve kryss er godkjent av Vegdirektoratet, planalternativ 4 er dermed ikke lenger noe relevant alternativ.

Det er også mange som er opptatt av detaljerte avklaringer om lengder på tunneler og utforming av bruer. Nye Veier viser i den forbindelse til at dette ikke avklares på dette plannivået. Det blir først avklart i arbeidet med reguleringsplanen.

Det stilles også spørsmål ved om det er formålstjenlig å gjennomføre en veiutbygging når samfunnsnyttene er så lav. Konseptvalgutredningen og KS1 (kvalitetssikring av konseptvalg) har anbefalt konseptet med 4-felts vei ved eksisterende vei. Nye Veier prioriterer derimot samfunnsøkonomisk lønnsomhet høyt og det arbeides videre med dette i reguleringsplanfasen.

Ellers er det mottatt en del høringsuttalelser som retter seg mot tema som blir nærmere vurdert og løst i reguleringsplanarbeidet. Dette gjelder f.eks. endringer i støybildet og behov for støyskjerming, forurensning av vannkilder (Lillelv) og behov for rensetiltak fra veien, informasjon om eksisterende kulturminner og øvrige naturverdier og -ressurser.

5.9 Høringsuttalelser ang Grimstad kommune:

I Grimstad kommune er det mottatt 59 høringsuttalelser fra privatpersoner.

Det er flere hovedtemaer som de fleste er opptatt av. Det gjelder flytting av det foreslåtte krysset fra Fjære til Spedalen/Vik, minimalisere inngrepet i Fevikmarka og tunnelløsning gjennom byen/Frivolldalen.

Alle disse temaene er det jobbet videre med i høringsperioden, i samråd med Grimstad kommune. I samråd med Grimstad kommune vil det ved sluttbehandlingen av kommunedelplanen bli fastsatt om krysset flyttes fra Fjære til Spedalen/Vik. For Fevikmarka vil den endelige plasseringa av veilinja først bli bestemt i arbeidet med reguleringsplanen, og det er lagt inn en hensynssone for å sikre av forholdet til friluftslivsinteressene og Hauslandstjenna blir ivaretatt i reguleringsplanarbeidet. For å sikre nødvendig handlingsrom ved utarbeidelse av den beste veilinja gjennom området er det nødvendig å beholde båndleggingssonen.

For løsningen gjennom Grimstad/Frivolldalen legges eksempeelveilinje for fjelltunnel inn i planen, men bredden på båndleggingsområdet opprettholdes. Det gjennomføres ytterligere grunnundersøkelser og det gis mulighet for å redusere båndleggingsbredden fram mot vedtak i Grimstad kommune hvis økt kunnskapsgrunnlag tilsier dette. Ellers har flere påpekt forslag om tunnelløsning mellom Vik og Sævlidalen. Nye Veier ønsker å understreke at det er kostbart å bygge og drifte tunneler og at hovedvalget for løsning er å bygge vei i dagen, dersom det er forsvarlig ut i fra en samfunnsøkonomisk vurdering.

Utover disse hovedtilbakemeldingene er det mottatt en del høringsuttalelser som går på forhold som løses/vurderes i arbeidet med reguleringsplanen. Dette gjelder f.eks. endringer i støybildet og behov for støyskjerming, informasjon om eksisterende kulturminner og øvrige naturverdier og -ressurser, driftsveier/kryssinger for husdyr, detaljerte løsningsforslag for lokalveier/optimalisering av veigeometri, trafiksikkerhet i anleggsgjennomføringen og behov for avklaringer av grunnerv.

5.10 Endringer av planforslaget som følge av høringsuttalelser

Følgende endringer er gjort i plankartet etter høring:

- Planavgrensningen er justert (bredden på båndleggingssonen) etter høringsinnspill fra kommunene og regionale myndigheter
- Kryss, kollektivknutepunkt (Høgedal i Arendal) og veilinjer er vist med juridisk kartsymbol
- Hensynssone for viltpassasjer (H710_4) er supplert og justert
- Alle deponiområder (H710_6) er tatt ut
- Naturmangfold er skilt fra Viltpassasjer (H710_4) og fått egen hensynssone (H710_6)
- Det er lagt inn hensynssone Naturmangfold (H710_6) for alle naturtypelokaliteter med A- og B-verdi
- Båndlagt område er innsnevret ved Åsen (Kragerø), Sundebru (Gjerstad), Eksjø/Djupmyrlia/Espehaugen (Risør/Vegårshei), Aklandstjenna (Risør), Krok vann/Nattvann (Vegårshei), Heidalen (Arendal), Flådda/Bie (Grimstad)
- Symbol for lokalvei er justert mellom fra Barlinddalen til Geitåsen, samt kobling mot Svarthol (Risør), og det er lagt inn ny forbindelse fra Sotningskleiv til Ålkaret (Risør)
- Båndlagt område for transmisjonsnettledning er tatt inn (H740) i trasé gjennom Kragerø, Vegårshei, Risør og Tvedestrand.
- Det er lagt til hensynssone kulturminner (H710_5) ved Sannidal i Kragerø og ved Lerestvedt gruver i Arendal
- Hensynssone for andre lokalveier (H710_7) er tatt ut (ved Myrene i Arendal)
- Symbol for kryss ved Fjære er flyttet til Spedalen
- Faresone kvikkleireskred (H710_7) ved Sævelibekken er tatt inn
- Symbol for fjernvei/ny E18 er justert ved Eksjø (Vegårshei/Risør), Sandvannet (Vegårshei/Tvedestrand) og ved Fevikmarka (Grimstad)
- Symbol for lokalvei er lagt inn fra Spedalen til Morholt (Grimstad)
- Båndlagt område for automatisk fredete kulturminne ved Bringsvær er tatt inn (H730). Det samme gjelder to automatisk fredete gravminner ved Gjerde og gravfelt ved Sannidal.
- Planavgrensningen er innsnevret for å unngå automatisk fredet kulturminne ved Bergemoen i Grimstad

Følgende endringer er gjort i planbestemmelsene etter høring:

- Nytt punkt 0 – *Formål med planen*
- Pkt. 1 er revidert – veianleggets nøyaktige plassering og utstrekning skal fastsettes i reguleringsplan

- Pkt. 2 - Nytt rekkefølgekrav om frist for opparbeidelse av kollektivtiltak, rasteplasser, døgnhvileplasser, kontrollplass vist på plankartet, samt nødvendige tilførselsveier og gang- og sykkelveier som må etableres som følge av ny E18
- Pkt. 3.1.2 *Vassdrag* er supplert med krav om at veianlegget ikke skal påvirke vannstrømmen ved 200-årsflom med klimapåslag, og sikre at konsekvenser av klimaendringer blir ivaretatt i reguleringsplan
- Nytt pkt. 3.1.6 – *Vilt* – krav om å opparbeide tilstrekkelig med faunapassasjer for å sikre at ny E18 ikke blir en betydelig barriere for vilttrekk
- Pkt. 3.2.1: Omtale av kollektivknutepunkt/holdeplasser og gang- og sykkelvei er innarbeidet i bestemmelsen
- Pkt. 3.2.4: Hensynssone H710_4 Naturmiljø er delt opp i H710_4 Viltpassasjer og H710_6 Naturmangfold (pkt. 3.2.6), og tekst for viltpassasjer er revidert
- H710_6 deponiområder utgår
- Bestemmelse om andre lokalveier (H710_7) utgår
- Nytt pkt. 3.2.7 - Ny faresone kvikkleireskred (H710-7) er lagt inn.
- Pkt. 4.3 *Kollektivtransport* er revidert med mer omfattende omtale av krav til utredning
- Pkt. 4.4 *Masseforvaltningsplan* er revidert, med krav til konsekvensutredning
- Nytt pkt. 4.5 *Områdestabilitet* – med krav om utredning av områdestabilitet og sikkerhet mot kvikkleireskred
- Nytt pkt. 4.6 *Trafikale virkninger for lokalveinettet* – med krav om utredning av trafikale virkninger for lokalveinettet i reguleringsplan
- Nytt pkt. 4.7 *Trafikale virkninger for Morholtkrysset* – med krav om utredning av trafikale virkninger for Morholtkrysset i reguleringsplan
- Nytt pkt. 5.2 – Båndlagt område for automatisk fredet kulturminne ved Bringsvær, Sannidal og Gjerde er tatt inn (H730)
- Nytt punkt 5.4 – Båndlagt område for transmisjonsnettledning er tatt inn (H740)

6 VEDLEGG

Vedlegg 1 – Nye Veiers tilsvaer til innkomne innsigelser

- Svar til Fylkesmannen i Agder ang innsigelser, datert 12.6.2019
- Kommentar til Aust-Agder fylkeskommune – innsigelser, datert 12.6.2019
- NVE – oppfølging av innsigelse, datert 12.6.2019
- Svar på innsigelse til Statens vegvesen Region sør og Aust-Agder fylkeskommune, datert 12.6.2019